

32001L0016

L 110/1

URADNI LIST EVROPSKIH SKUPNOSTI

20.4.2001

DIREKTIVA 2001/16/ES EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA
z dne 19. marca 2001
o interoperabilnosti vseevropskega železniškega sistema za konvencionalne hitrosti

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

ob upoštevanju Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti in zlasti člena 156 Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Komisije ⁽¹⁾,

ob upoštevanju mnenja Ekonomsko-socialnega odbora ⁽²⁾,

ob upoštevanju mnenja Odbora regij ⁽³⁾,

v skladu s postopkom, določenim v členu 251 Pogodbe ⁽⁴⁾,

ob upoštevanju naslednjega:

(1) Da bi državljanom Unije, gospodarskim subjektom, regionalnim in lokalnim oblastem v celoti omogočili uživanje koristi, ki izhajajo iz vzpostavitve območja brez notranjih meja, je smiselno, da se zlasti izboljšajo medsebojna povezanost in interoperabilnost nacionalnih železniških omrežij ter dostop do teh omrežij, pri čemer se izvedejo vsi ukrepi, ki se lahko izkažejo za potrebne na področju tehnične standardizacije, kakor predvideva člen 155 Pogodbe.

(2) S podpisom Protokola, sprejetega v Kjotu 12. decembra 1997, se je Evropska unija zavezala zmanjšati emisije plinov. Takšni cilji zahtevajo prilagoditev uravnoteženosti med različnimi načini prevoza in posledično večjo konkurenčnost železniškega prometa.

(3) Strategija Sveta za vključevanje okoljskega in trajnostnega razvoja v prometno politiko Skupnosti poudarja potrebo po zmanjšanju vpliva prometa na okolje.

(4) Za komercialni promet vlakov po celotnem vseevropskem železniškem omrežju se zlasti zahteva odlična združljivost med značilnostmi železniške infrastrukture in železniškega voznega parka, pa tudi učinkovito medsebojno povezovanje informacijskih in komunikacijskih sistemov različnih upravljavcev železniške infrastrukture in prevoznikov v železniškem prometu. Od te združljivosti in medsebojne povezanosti so odvisni raven izvedbe, varnost, kakovost storitev in stroški, zlasti pa interoperabilnost vseevropskega železniškega sistema za konvencionalne hitrosti.

(5) Kot začetni ukrep za doseganje teh ciljev je Svet 23. julija 1996 sprejel Direktivo 96/48/ES o interoperabilnosti vseevropskega železniškega sistema za visoke hitrosti ⁽⁵⁾.

(6) Komisija je v svoji Beli knjigi leta 1996 pod naslovom „Strategija za ponovno oživitev železnic Skupnosti“ objavila drugi ukrep v sektorju železniškega prometa za konvencionalne hitrosti in nato naročila izdelavo študije o vključevanju nacionalnih železniških sistemov, katere rezultati so bili objavljeni maja 1998 in ki priporoča sprejetje direktive na podlagi enakega pristopa kakor v sektorju železniškega prometa za visoke hitrosti. Ta študija tudi priporoča, naj se problemi v zvezi z interoperabilnostjo ne rešujejo naenkrat, temveč postopno glede na prednost, ki temelji na razmerju med stroški in koristmi vsakega predlaganega ukrepa posebej. Ta študija je pokazala, da sta usklajevanje uporabljenih postopkov in pravil ter medsebojna povezanost informacijskih in komunikacijskih sistemov bolj učinkovita kakor na primer ukrepi v zvezi z infrastrukturo.

⁽¹⁾ UL C 89 E, 28.3.2000, str. 1.

⁽²⁾ UL C 204, 18.7.2000, str. 13.

⁽³⁾ UL C 317, 6.11.2000, str. 22.

⁽⁴⁾ Mnenje Evropskega parlamenta z dne 17. maja 2000 (UL C 59, 23.2.2001, str. 106), Skupno stališče Sveta z dne 10. novembra 2000 (UL C 23, 24.1.2001, str. 15) in Sklep Evropskega parlamenta z dne 13. februarja 2001.

⁽⁵⁾ UL L 235, 17.9.1996, str. 6.

- (7) Sporočilo Komisije o „Vključevanju železniških sistemov za konvencionalne hitrosti“ priporoča sprejetje te direktive ter utemeljuje podobnosti in glavne razlike v primerjavi z Direktivo 96/48/ES. Glavne razlike so v prilagoditvi geografskega okvira uporabe, v razširitvi tehničnega področja uporabe, s čimer je mogoče upoštevati rezultate prej navedene študije, in v sprejetju postopnega odpravljanja ovir za interoperabilnost železniškega sistema, ki vključuje določitev zaporedja prednostnih nalog in časovnega načrta za njegovo izdelavo.
- (8) Glede na to postopnost in čas, ki je posledično potreben za sprejetje vseh tehničnih specifikacij za interoperabilnost (TSI), je treba preprečiti, da bi države članice sprejemale nova pravila ali projekte, ki bi povečali heterogenost sedanjega sistema.
- (9) Sprejetje načela postopnosti ustreza posebnim potrebam zastavljenega cilja interoperabilnosti železniškega sistema za konvencionalne hitrosti, za katerega sta značilna stara nacionalna infrastruktura in vozni park, ki za prilagoditev ali obnovo zahtevata velike naložbe, in potrebna je posebna previdnost, da železnice ne bi bile ekonomsko prikrajšane nasproti drugim načinom prevoza.
- (10) Parlament je v svoji resoluciji z dne 10. marca 1999 o železniškem paketu zahteval, da se postopno odpiranje železniškega sektorja izvaja hkrati z najhitrejšimi in najučinkovitejšimi tehničnimi usklajevalnimi ukrepi.
- (11) Svet je 6. oktobra 1999 zaprosil Komisijo, da predlaga strategijo o izboljšanju interoperabilnosti železniškega prometa in o zmanjšanju ozkih grl, da bi se lahko nemudoma odpravile tehnične, upravne in ekonomske ovire za interoperabilnost omrežij ob zagotavljanju visoke ravni varnosti ter izobraževanja in usposobljenosti osebja.
- (12) V skladu z Direktivo Sveta 91/440/EGS z dne 29. julija 1991 o razvoju železnic v Skupnosti ⁽¹⁾ morajo imeti prevozniki v železniškem prometu povečan dostop do železniških omrežij držav članic, kar zahteva interoperabilnost infrastrukture, opreme, vozne parka ter sistemov upravljanja in vodenja, vključno s strokovno usposobljenostjo, higienskimi in varnostnimi pogoji pri delu za tisto osebje, ki je potrebno za vodenje in vzdrževanje zadevnih podsistemov ter za izvajanje posameznih TSI. Vendar pa namen te direktive ni neposredno ali posredno usklajevanje delovnih pogojev v železniškem sektorju.
- (13) Države članice so odgovorne za zagotavljanje skladnosti s predpisi o varnosti, varovanju zdravja in varstvu potrošnikov, ki na splošno veljajo za železniška omrežja pri načrtovanju, gradnji, začetku obratovanja in obratovanju železnice.
- (14) Med nacionalnimi predpisi, internimi pravili in tehničnimi specifikacijami, ki jih železniški prevozniki uporabljajo, obstajajo velike razlike, ker izražajo tehnične posebnosti nacionalne industrije ter predpisujejo specifične dimenzije in naprave ter posebne značilnosti. Takšno stanje preprečuje neoviran železniški promet po celotnem omrežju Skupnosti.
- (15) Zaradi takšnega stanja so se z leti izoblikovale zelo tesne povezave med nacionalno železniško industrijo in nacionalnimi prevozniki v železniškem prometu, v škodo dejanskega odpiranja trgov. Ta industrija zahteva odprti, konkurenčen evropski trg, da bi lahko izboljšala svojo konkurenčnost na svetovni ravni.
- (16) Zato je smiselno, da se za celotno Skupnost določijo bistvene zahteve, ki bodo veljale za vseevropski železniški sistem za konvencionalne hitrosti.
- (17) Glede na obseg in kompleksnost vseevropskega železniškega sistema za konvencionalne hitrosti ga je iz praktičnih razlogov treba razdeliti na podsisteme. Za vsakega od teh podsistemov je za celotno Skupnost treba natančno določiti bistvene zahteve in tehnične specifikacije, zlasti za njihove komponente in vmesnike, s katerimi se te zahteve izpolnijo.
- (18) Izvajanje določb o interoperabilnosti vseevropskega železniškega sistema za konvencionalne hitrosti glede stroškov in koristi ne sme neupravičeno ovirati ohranitve obstoječega železniškega omrežja vsake države članice, ampak mora težiti k cilju interoperabilnosti.
- (19) Tehnične specifikacije za interoperabilnost vplivajo tudi na pogoje, pod katerimi uporabniki uporabljajo železniški prevoz, in se je zato treba posvetovati z njimi o vidikih, ki jih zadevajo.
- (20) Vsaki zadevni državi članici bi bilo treba dovoliti, da v posebnih primerih ne uporablja nekaterih tehničnih specifikacij za interoperabilnost, in predvideti postopke za zagotovitev upravičenosti takšnih odstopanj. Člen 155 Pogodbe zahteva, da Skupnost pri svojih ukrepih na področju interoperabilnosti upošteva potencialno ekonomsko izvedljivost projektov.

⁽¹⁾ UL L 237, 24.8 1991, str. 25.

- (21) Izdelava in uporaba TSI za železniški sistem za konvencionalne hitrosti ne bi smeli ovirati tehnološke inovativnosti, ki bi morala biti usmerjena v izboljšanje ekonomske učinkovitosti.
- (22) Izkoristiti bi bilo treba prednosti interoperabilnosti železniškega sistema za konvencionalne hitrosti, zlasti v prevozu blaga, da se vzpostavijo pogoji za večjo interoperabilnost med različnimi načini prevoza.
- (23) Naročniki morajo za skladnost z ustreznimi določbami o postopkih javnega naročanja v železniškem sektorju in zlasti z Direktivo 93/38/EGS ⁽¹⁾ vključiti tehnične specifikacije v splošno dokumentacijo ali v pogoje vsake pogodbe. V ta namen je treba izdelati niz evropskih specifikacij, na katere se bodo sklicevale te tehnične specifikacije.
- (24) V interesu Skupnosti je vzpostavitev sistema mednarodne standardizacije, sposobnega oblikovati takšne standarde, ki jih partnerji v mednarodni trgovini dejansko uporabljajo, in izpolnjujočega zahteve politike Skupnosti. Zato morajo evropski organi za standarde še naprej sodelovati z mednarodnimi organi za standarde.
- (25) Naročniki morajo opredeliti dodatne zahteve, potrebne za dopolnitev evropskih specifikacij ali drugih standardov. Te specifikacije morajo izpolnjevati bistvene zahteve, usklajene na ravni Skupnosti, in jih mora vseevropski železniški sistem za konvencionalne hitrosti izpolnjevati.
- (26) Postopki ocenjevanja skladnosti ali primernosti za uporabo komponent morajo temeljiti na uporabi modulov, ki jih ureja Sklep 93/465/EGS ⁽²⁾. Za spodbujanje industrijskega razvoja je smiselno, kolikor je mogoče, oblikovati postopke, ki vključujejo sistem zagotavljanja kakovosti.
- (27) Skladnost komponent je povezana predvsem z njihovim področjem uporabe, da se zagotovi ne le njihov prosti pretok na trgu Skupnosti, ampak tudi interoperabilnost sistema. Pri komponentah, ki so najpomembnejše za varnost, razpoložljivost ali učinkovitost sistema, je treba oceniti njihovo primernost za uporabo. Zato proizvajalcu na komponente, ki jih urejajo določbe te direktive, ni treba pritrčiti oznake CE. Zadoščati bi morala izjava o skladnosti, ki jo da proizvajalec na podlagi ocene skladnosti in/ali primernosti za uporabo.
- (28) To pa ne vpliva na obveznost proizvajalcev, da na nekatere komponente pritrčijo oznako CE za potrditev njihove skladnosti z drugimi predpisi Skupnosti, ki so povezane z njimi.
- (29) Podsystemi, ki sestavljajo vseevropski železniški sistem za konvencionalne hitrosti, so predmet verifikacijskega postopka. Ta verifikacija mora organom, pristojnim za izdajo dovoljenja za začetek obratovanja, da se prepričajo, da so rezultati v fazah načrtovanja, gradnje in začetka obratovanja v skladu z veljavnimi pravnimi, tehničnimi in operativnimi predpisi. Prav tako mora proizvajalcem zagotoviti enako obravnavanje ne glede na državo. Zato je treba določiti modul, ki opredeljuje načela in pogoje za ES-verifikacijo podsistemov.
- (30) Postopek „ES“-verifikacije mora temeljiti na TSI. Za TSI veljajo določbe člena 18 Direktive 93/38/EGS. Priglašeni organi, pooblaščen za izvajanje ocenjevanja skladnosti in primernosti za uporabo komponent, skupaj z ocenjevanjem podsistemov, morajo, zlasti če ni evropskih specifikacij, čim tesneje usklajevati svoje odločitve.
- (31) Te TSI na podlagi mandata Komisije izdela skupno predstavniško telo upravljavcev infrastrukture, prevoznikov v železniškem prometu in železniške industrije. Predstavnikom držav nečlanic, zlasti držav prosilk, se lahko že od začetka dovoli, da se udeležujejo sestankov skupnega predstavniškega telesa kot opazovalci.
- (32) Direktiva 91/440/EGS zahteva ločene račune za opravljanje železniških prevoznih storitev in upravljanje železniške infrastrukture. Zato je treba specializirane službe upravljavcev železniške infrastrukture, ki so imenovani za priglašene organe, organizirati tako, da izpolnjujejo merila, ki veljajo za to vrsto organov. Drugi specializirani organi se lahko prigrasijo, kadar izpolnjujejo enaka merila.
- (33) Ukrepi, potrebni za uporabo te direktive, se sprejmejo v skladu s Sklepom Sveta 99/468/ES z dne 28. junija 1999 o postopkih za izvajanje izvedbenih pooblastil, podeljenih Komisiji ⁽³⁾.

⁽¹⁾ Direktiva Sveta 93/38/EGS z dne 14. junija 1993 o usklajevanju postopkov javnega naročanja naročnikov, ki delujejo na vodnem, energetskem, transportnem in telekomunikacijskem področju (UL L 199, 9.8.1993, str. 84). Direktiva, nazadnje spremenjena z Direktivo 98/4/ES (UL L 101, 1.4.1998, str. 1).

⁽²⁾ Sklep Sveta 93/465/EGS z dne 22. julija 1993 o modulih za različne faze postopkov za ocenjevanje skladnosti ter pravilnih za pritrčevanje in uporabo oznake skladnosti CE, ki so namenjeni uporabi v direktivah o tehničnem usklajevanju (UL L 220, 30.8.1993, str. 23).

⁽³⁾ UL L 184, 17.7.1999, str. 23.

(34) Interoperabilnost znotraj vseevropskega železniškega sistema za konvencionalne hitrosti obstaja na ravni Skupnosti. Nobena posamezna država članica ne more sprejeti potrebnega ukrepa za doseganje te interoperabilnosti. V skladu z načelom subsidiarnosti države članice ne morejo zadovoljivo doseči ciljev predlaganih ukrepov in jih zaradi obsega ali učinkov predlaganih ukrepov lahko lažje doseže Skupnost –

(b) „interoperabilnost“ pomeni zmožnost vseevropskega železniškega sistema za konvencionalne hitrosti, da zagotovi varen in neprekinjen promet vlakov ob zahtevani stopnji izkoriščenosti zmogljivosti teh prog. Ta zmožnost temelji na celotnem sklopu pravnih, tehničnih in operativnih pogojev, ki morajo biti izpolnjeni za zadostitev bistvenim zahtevam;

(c) „podsistemi“ pomenijo rezultat razdelitve vseevropskega železniškega sistema za konvencionalne hitrosti, kakor je prikazano v Prilogi II. Ti podsistemi, za katere je treba določiti bistvene zahteve, so strukturalni in funkcionalni podsistemi;

SPREJELA NASLEDNJO DIREKTIVO:

POGLAVJE I

Splošne določbe

Člen 1

1. Namen te direktive je določiti pogoje, ki morajo biti izpolnjeni za doseganje interoperabilnosti vseevropskega železniškega sistema za konvencionalne hitrosti na območju Skupnosti, kakor opisuje Priloga I. Ti pogoji se nanašajo na načrtovanje, gradnjo, začetek obratovanja, dograditev, obnovo, obratovanje in vzdrževanje tistih elementov tega sistema, ki bodo začeli obratovati po dnevu uveljavitve te direktive, in tudi na strokovno usposobljenost ter zdravstvene in varnostne pogoje osebja, ki skrbi za obratovanje tega sistema.

2. Prizadevanje doseči ta cilj mora voditi k opredelitvi minimalne stopnje tehnične usklajenosti in omogočiti:

- (a) lažšanje, izboljšanje in razvoj mednarodnih železniških prevoznih storitev znotraj Evropske unije in s tretjimi državami;
- (b) prispevek k postopnemu oblikovanju notranjega trga opreme in storitev za gradnjo, obnovo, dograditev in obratovanje vseevropskega železniškega sistema za konvencionalne hitrosti;
- (c) prispevek k interoperabilnosti vseevropskega železniškega sistema za konvencionalne hitrosti.

Člen 2

V tej direktivi:

(a) „vseevropski železniški sistem za konvencionalne hitrosti“ pomeni celoten sestav vseevropskega prometnega omrežja, opisanega v Prilogi I, ki je sestavljen iz prog in stabilnih naprav, zgrajenih ali dograjenih za klasični in kombinirani železniški prevoz, ter iz železniškega voznega parka, zgrajenega za vožnjo po tej infrastrukturi;

(d) „komponente interoperabilnosti“ pomenijo vsako osnovno komponento, skupino komponent, podsklop ali celoten sklop opreme, vgrajene ali namenjene vgradnji v podsistem, od katerega je neposredno ali posredno odvisna interoperabilnost vseevropskega železniškega sistema za konvencionalne hitrosti. Pojem „komponenta“ zajema opredmetena in neopredmetena sredstva, kakršna je npr. programska oprema;

(e) „bistvene zahteve“ pomenijo vse pogoje, opisane v Prilogi III, ki jih morajo izpolnjevati vseevropski železniški sistemi za konvencionalne hitrosti, podsistemi in komponente interoperabilnosti, vključno z vmesniki;

(f) „evropska specifikacija“ pomeni skupno tehnično specifikacijo, evropsko tehnično soglasje ali nacionalni standard, ki uvaža evropski standard, kakor opredeljujejo točke 8 do 12 člena 1 Direktive 93/38/EGS;

(g) „tehnične specifikacije za interoperabilnost“, v nadaljnjem besedilu „TSI“, pomenijo specifikacije, ki veljajo za vsak podsistem ali del podsistema, da bi zadostil bistvenim zahtevam in zagotovil interoperabilnost vseevropskega železniškega sistema za konvencionalne hitrosti;

(h) „skupno predstavniško telo“ (SPT) pomeni organ, ki združuje predstavnike upravljavcev infrastrukture, prevoznikov v železniškem prometu in železniške industrije ter je pooblaščen za izdelavo TSI. „Upravljavci infrastrukture“ so navedeni v členih 3 in 7 Direktive 91/440/EGS;

(i) „priglašeni organi“ pomenijo organe, ki so pooblaščen za ocenjevanje skladnosti ali primernosti za uporabo komponent interoperabilnosti ali za oceno postopka „ES“-verifikacije podsistemov;

- (j) „osnovni parametri“ pomenijo vsak pravni, tehnični ali operativni pogoj, ki je bistvenega pomena za interoperabilnost in zahteva odločanje po postopku iz člena 21(2), preden skupno predstavniško telo izdelata osnutke TSI;
- (k) „posebni primer“ pomeni vsak del vseevropskega železniškega sistema za konvencionalne hitrosti, za katerega so v TSI potrebni posebni začasni ali končni ukrepi zaradi geografskih, topografskih ali urbanističnih omejitev ali takih, ki vplivajo na združljivost z obstoječim sistemom. Vključuje lahko zlasti železniške proge in omrežja, ki so ločeni od omrežja Skupnosti, nakladalni profil, tirno širino ali razdaljo med tiri in železniški vozni park, ki je namenjen izključno lokalni, regionalni ali zgodovinski uporabi, ter železniški vozni park, ki prihaja iz tretjih držav ali je namenjen v tretje države pod pogojem, da ta vozni park ne prečka meje med dvema državama članicama;
- (l) „dograditev“ pomeni vsako večjo spremembo podsistema ali dela podsistema, zaradi katere je potrebno novo dovoljenje za začetek obratovanja v smislu člena 14(1);
- (m) „obnova“ pomeni vsako večje obnovitveno delo na podsystemu ali delu podsistema, zaradi katerega je potrebno novo dovoljenje za začetek obratovanja v smislu člena 14(1);
- (n) „obstoječi železniški sistem“ pomeni sestav iz prog in stabilnih naprav obstoječega železniškega sistema ter voznega parka vseh kategorij in izvora za vožnjo po tej infrastrukturi.

Člen 3

1. Ta direktiva vsebuje določbe, ki se za vsak podsistem nanašajo na komponente interoperabilnosti, vmesnike in postopke ter na pogoje združljivosti vseevropskega železniškega sistema za konvencionalne hitrosti v celoti, ki so potrebni za doseganje njegove interoperabilnosti.

2. Določbe te direktive veljajo brez poseganja v druge ustrezne določbe Skupnosti. Vendar je za izpolnitev bistvenih zahtev te direktive pri komponentah interoperabilnosti in vmesnikih morda treba uporabiti posamezne evropske specifikacije, določene v ta namen.

Člen 4

1. Vseevropski železniški sistem za konvencionalne hitrosti, podsystemi in komponente interoperabilnosti, vključno z vmesniki, morajo izpolnjevati ustrezne bistvene zahteve.

2. Dodatne tehnične specifikacije, navedene v členu 18(4) Direktive 93/38/EGS, potrebne za dopolnitev evropskih specifikacij ali drugih standardov, ki se uporabljajo v Skupnosti, ne smejo biti v nasprotju z bistvenimi zahtevami.

POGLAVJE II

Tehnične specifikacije za interoperabilnost (TSI)

Člen 5

1. TSI mora urejati vsak podsistem. Kadar je potrebno, zlasti za ločeno obravnavo kategorij prog, vozlišč, železniškega voznega parka ali za prednostno reševanje nekaterih težav glede interoperabilnosti, lahko en podsistem ureja več TSI. V tem primeru veljajo določbe tega člena tudi za del zadevnega podsistema.

2. Podsystemi morajo biti v skladu s TSI. Ta skladnost se med uporabo vsakega podsistema stalno vzdržuje.

3. Vsaka TSI mora v obsegu, potrebnem za doseganje ciljev iz člena 1:

- (a) navesti predvideno področje uporabe (del omrežja ali železniškega voznega parka, kakor navaja Priloga I; podsistem ali del sistema, kakor navaja Priloga II);
- (b) določiti bistvene zahteve za vsak zadevni podsistem in njegove vmesnike glede na druge podsysteme;
- (c) določiti funkcionalne in tehnične specifikacije, ki jih morajo izpolnjevati podsistem in njegovi vmesniki glede na druge podsysteme. Po potrebi se te specifikacije lahko razlikujejo glede na uporabo podsistema, na primer glede na kategorije prog, vozlišč in/ali železniškega voznega parka, kakor je predvideno v Prilogi I;
- (d) določiti komponente interoperabilnosti in vmesnike, ki morajo biti predmet evropskih specifikacij, vključno evropskih standardov, potrebnih za doseganje interoperabilnosti znotraj vseevropskega železniškega sistema za konvencionalne hitrosti;
- (e) za vsak obravnavani primer navesti postopke za ocenjevanje skladnosti ali primernosti za uporabo. To vključuje zlasti module, opredeljene v Sklepu 93/465/EGS, ali po potrebi posebne postopke za bodisi ocenjevanje skladnosti bodisi ocenjevanje primernosti za uporabo komponent interoperabilnosti in ES-verifikacijo podsystemov;

- (f) navesti strategijo za izvajanje TSI. Zlasti je treba določiti dosežene faze za izvedbo postopnega prehoda iz obstoječega stanja do končnega, ko bo skladnost s TSI postala standard;
- (g) navesti pogoje glede strokovne usposobljenosti, zdravja in varnosti pri delu, ki se zahtevajo za zadevno osebje pri vodenju in vzdrževanju navedenih podsistemov, pa tudi pri izvajanju TSI.

4. Vsaka TSI je izdelana na podlagi ocene obstoječega podsistema in navaja ciljni podsistem, ki ga je mogoče doseči postopno v razumnem roku. Tako postopno sprejemanje TSI in skladnost z njimi bosta omogočila postopno uresničevanje interoperabilnosti vseevropskega železniškega sistema za konvencionalne hitrosti.

5. TSI morajo na primeren način ohraniti združljivost obstoječega železniškega sistema vsake države članice. S tem namenom se lahko za vsak sklop TSI predvidijo posebni primeri za infrastrukturo, pa tudi za železniški vozni park; posebna pozornost mora biti namenjena nakladalnemu profilu, tirni širini ali razdalji med tiri in vagoni, ki prihajajo iz tretjih držav ali so namenjeni v tretje države. Za vsak poseben primer TSI navajajo izvedbene določbe za elemente TSI, ki so navedeni v odstavku 3(c) do (g).

6. TSI ne smejo biti v nasprotju z odločitvami držav članic v zvezi z uporabo železniške infrastrukture za promet z železniškim voznim parkom, ki ga ne urejajo TSI.

Člen 6

1. Osnutke TSI izdelava skupno predstavniško telo na podlagi mandata Komisije po postopku iz člena 21(2). TSI se sprejemajo in revidirajo po enakem postopku. Objavi jih Komisija v *Uradnem listu Evropskih skupnosti*.

2. Skupno predstavniško telo se imenuje v skladu s postopkom iz člena 21(2); ravna po pravilih iz Priloge VIII. Kadar predstavniško telo ne ravna po teh pravilih ali nima pristojnosti, ki je potrebna za izdelavo določene TSI, se po enakem postopku imenuje drugo pooblaščenno telo. V tem primeru mora biti predstavniško telo udeleženo pri delu tega drugega telesa.

3. Skupno predstavniško telo ali po potrebi zadevno pooblaščenno telo je pooblaščenno za pripravo revizije in ažuriranje TSI ter

dajanje ustreznih priporočil odboru, navedenemu v členu 21, da se upošteva tehnološki razvoj ali družbene zahteve.

4. Vsak osnutek TSI se izdelava v dveh fazah.

Predstavniško telo najprej določi osnovne parametre za to TSI in vmesnike z drugimi podsistemi ter po potrebi tudi vsak drug poseben primer. Za vsakega od teh parametrov in vmesnikov se predložijo najprimernejše alternativne rešitve, skupaj s tehnično in ekonomsko utemeljitvijo. Odločitev se sprejme po postopku iz člena 21(2); po potrebi se upoštevajo posebni primeri.

Skupno predstavniško telo nato na podlagi teh osnovnih parametrov izdelava osnutek TSI. Po potrebi skupno predstavniško telo upošteva tehnični napredek, že opravljeno delo pri standardizaciji, že vzpostavljene delovne skupine in priznana raziskovalna delo. Osnutku TSI se priloži celovita ocena predvidenih stroškov in koristi izvedbe TSI; ta ocena navaja pričakovani učinek na vse vpletene upravljavce in gospodarske udeležence.

5. Za ugotavljanje in izvajanje najprimernejših rešitev se pri pripravi osnutka, sprejemanju in revidiranju vsake TSI (vključno osnovnih parametrov) upoštevajo predvideni stroški in koristi vseh upoštevanih tehničnih rešitev, skupaj z vmesniki med njimi. Države članice pri tem ocenjevanju sodelujejo tako, da priskrbijo potrebne podatke.

6. Odbor, naveden v členu 21, je treba redno obveščati o delu pri izdelavi TSI. Med izdelavo TSI lahko odbor oblikuje vsa pooblastila ali priporočila, ki so koristna pri izdelavi TSI ter analizi stroškov in koristi. Zlasti lahko odbor na prošnjo države članice zahteva preučitev alternativnih rešitev ter navedbo ocene stroškov in koristi teh alternativnih rešitev v poročilu, ki je priloženo osnutku TSI.

7. Ob sprejetju vsake TSI se datum začetka njene veljavnosti določi po postopku iz člena 21(2). Kadar morajo zaradi tehnične združljivosti različni podsistemi začeti obratovati istočasno, morajo biti enaki tudi datumi začetka veljavnosti ustreznih TSI.

8. Pri izdelavi in reviziji TSI se upoštevajo mnenja uporabnikov v zvezi z značilnostmi, ki neposredno vplivajo na pogoje, v katerih uporabljajo te podsisteme.

V ta namen se v fazi izdelave in revizije TSI skupno predstavniško telo ali po potrebi pooblaščenno telo posvetuje s predstavniškimi združenji in organi uporabnikov.

K osnutku TSI priloži poročilo o rezultatih tega posvetovanja.

Seznam združenj in organov, s katerimi se opravi posvetovanje, dokončno oblikuje odbor, naveden v členu 21, pred sprejetjem mandata za prvo TSI in ga je na zahtevo države članice ali Komisije mogoče ponovno pregledati in ažurirati.

9. Pri izdelavi in reviziji TSI se upošteva mnenje socialnih partnerjev v zvezi s pogoji, navedenimi v členu 5(3)(g).

V ta namen se posvetovanje s socialnimi partnerji opravi, preden je osnutek TSI predložen v sprejetje ali revizijo odboru, navedenemu v členu 21.

Posvetovanje s socialnimi partnerji poteka v okviru Odbora za sektorski dialog, ustanovljenega v skladu s Sklepom Komisije 98/500/ES⁽¹⁾.

Socialni partnerji dajo svoje mnenje v treh mesecih.

Člen 7

Državi članici ni treba uporabljati ene TSI ali več, vključno tistih za železniški vozni park, v naslednjih primerih in okoliščinah:

- (a) za predlagano novo progo, za dograditev obstoječe proge ali za vsak element, naveden v členu 1(1), ki je ob izdaji teh TSI na najvišji stopnji razvoja ali je predmet pogodbe pri izvajanju;
- (b) za vsak projekt obnove ali dograditve obstoječe proge, kadar je nakladalni profil, tirna širina, razdalja med tiri ali elektrifikacijska napetost v teh TSI nezdržljiva s specifikacijami obstoječe proge;
- (c) za predlagano novo progo ali za predlagano obnovo ali dograditev obstoječe proge na območju te države članice, če morje ločuje ali osami njeno železniško omrežje od omrežja preostale Skupnosti;
- (d) za vsako predlagano obnovo, podaljšanje ali dograditev obstoječe proge, če bi bila uporaba teh TSI v škodo ekonomski upravičenosti projekta in/ali združljivosti železniškega sistema v tej državi članici;

⁽¹⁾ Sklep Komisije 98/5000/ES z dne 20. maja 1998 o ustanovitvi Odborov sektorskega dialoga med socialnimi partnerji na evropski ravni (UL L 255, 12.8.1998, str. 27).

(e) če po nesreči ali naravni katastrofi pogoji za hitro obnovo omrežja ekonomsko ali tehnično ne dopuščajo delne ali popolne uporabe ustreznih TSI;

(f) za vagoni, ki prihajajo iz tretjih držav ali so namenjeni v tretje države, v katerih se tirna širina razlikuje od tiste na glavnem železniškem omrežju Skupnosti.

V vseh primerih zadevna država članica predhodno obvesti Komisijo o svojem nameravanim odstopanju in ji pošlje spis z navedbo TSI ali delov TSI, ki jih ne želi uporabiti, in ustrezne specifikacije, ki jih želi uporabiti. Odbor, naveden v členu 21, preveri nameravane ukrepe države članice. V primerih iz točk (b), (d) in (f) Komisija sprejme odločitev po postopku iz člena 21(2). Po potrebi se izdela priporočilo v zvezi s specifikacijami, ki jih je treba uporabiti. Vendar v primeru iz točke (b) sklep Komisije ne ureja nakladalnega profila in tirne širine.

POGLAVJE III

Komponente interoperabilnosti

Člen 8

Države članice sprejmejo vse potrebne ukrepe, da se komponente interoperabilnosti:

- (a) dajo na trg le, če omogočajo doseči interoperabilnost vseevropskega železniškega sistema za konvencionalne hitrosti in hkrati izpolnjujejo bistvene zahteve;
- (b) uporabljajo na področju uporabe, ki so mu namenjene, ter primerno vgradijo in vzdržujejo.

Te določbe ne smejo ovirati, da bi se te komponente dale na trg za drugo uporabo.

Člen 9

Države članice na svojem ozemlju in na podlagi te direktive ne smejo prepovedati, omejiti ali ovirati dajanja komponent interoperabilnosti na trg za uporabo v vseevropskem železniškem sistemu za konvencionalne hitrosti, če so v skladu s to direktivo. Zlasti ne smejo zahtevati pregledov, ki so že bili opravljeni v okviru postopka za pridobitev „ES“-izjave o skladnosti ali primernosti za uporabo, katerega elementi so navedeni v Prilogi IV.

Člen 10

1. V državah članicah velja, da tiste komponente interoperabilnosti, ki imajo „ES“-izjavo o skladnosti ali primernosti za uporabo, izpolnjujejo ustrezne bistvene zahteve te direktive.

2. Skladnost komponente interoperabilnosti z ustreznimi bistvenimi zahtevami in po potrebi njena primernost za uporabo se ugotavljata glede na pogoje, ki jih določajo ustrezna TSI, vključno z vsemi ustreznimi evropskimi specifikacijami, ki morda obstajajo.

3. Sklicevanja na evropske specifikacije so objavljena v *Uradnem listu Evropskih skupnosti* in navedena v ustreznih TSI. Kadar se ustrezne evropske specifikacije objavijo po sprejetju TSI, jih je ob reviziji TSI treba upoštevati.

4. Države članice objavijo sklicevanja na nacionalne standarde, ki prevzemajo evropske standarde.

5. Ob odsotnosti evropskih specifikacij v obdobju pred objavo TSI države članice brez poseganja v člen 20(5) uradno obvestijo druge države članice in Komisijo o seznamu standardov in tehničnih specifikacij, ki se uporabljajo za izvajanje bistvenih zahtev. To uradno obvestilo se pošlje najpozneje do 20. marca 2002.

6. Kadar evropska specifikacija ob sprejetju TSI še ni na voljo, skladnost s to specifikacijo pa je bistveni prvi pogoj za jamstvo interoperabilnosti, se lahko TSI sklicuje na zadnjo razpoložljivo različico osnutka evropske specifikacije, ki se mora upoštevati, ali različico, ki vključuje cel osnutek ali del tega osnutka.

Člen 11

Kadar država članica ali Komisija meni, da evropske specifikacije ne izpolnjujejo bistvenih zahtev, lahko na podlagi postopka iz člena 21(2) in, kadar gre za evropske standarde, po posvetovanju z odborom, ustanovljenim na podlagi Direktive 98/34/ES⁽¹⁾, odloči o delnem ali celotnem umiku ali spremembi teh specifikacij iz publikacij, v katerih so objavljene.

⁽¹⁾ Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta 98/34/ES z dne 22. junija 1998 o določitvi postopka za zbiranje informacij na področju tehničnih standardov in predpisov ter predpisov za storitve informacijske družbe (UL L 204, 21.7.1998, str. 37). Direktiva, nazadnje spremenjena z Direktivo 98/48/ES (UL L 217, 5.8.1998, str. 18).

Člen 12

1. Kadar država članica ugotovi, da komponenta interoperabilnosti, ki ima „ES“-izjavo o skladnosti ali primernosti za uporabo in ki je dana na trg ter uporabljena v skladu z namenom, verjetno ne bo izpolnjevala bistvenih zahtev, ukrene vse potrebno za omejitev področja njene uporabe, prepoved njene uporabe ali umik s trga. Država članica takoj obvesti Komisijo o ukrepih, ki jih je sprejela, in navede razloge svoje odločitve, pri čemer zlasti navede, ali neskladnost izhaja iz:

- (a) neizpolnjevanja bistvenih zahtev;
- (b) nepravilne uporabe evropskih specifikacij, kadar se sklicuje na uporabo takšnih specifikacij;
- (c) neprimernosti evropskih specifikacij.

2. Komisija se nemudoma posvetuje z zadevnimi strankami. Kadar po posvetovanju ugotovi, da je ukrep upravičen, o tem takoj obvesti državo članico, ki je ukrep sprejela, in druge države članice. Kadar Komisija po posvetovanju ugotovi, da je ukrep neupravičen, takoj obvesti državo članico, ki je ukrep sprejela, in proizvajalca ali njegovega pooblaščenega zastopnika s stalnim prebivališčem v Skupnosti. Kadar je odločitev iz odstavka 1 utemeljena z obstojem vrzeli v evropskih specifikacijah, se uporablja postopek iz člena 11.

3. Kadar se izkaže, da komponenta interoperabilnosti, ki ima ES-izjavo o skladnosti, ni skladna, pristojna država članica ustrezno ukrepa proti tistemu, ki je izjavo izdal, ter o tem obvesti Komisijo in druge države članice.

4. Komisija zagotovi, da so države članice obveščene o poteku in rezultatih takega postopka.

Člen 13

1. Za izdajo „ES“-izjave o skladnosti ali primernosti za uporabo komponente interoperabilnosti proizvajalec ali njegov pooblaščen zastopnik s stalnim prebivališčem v Skupnosti uporablja določbe iz ustreznih TSI.

2. Ocenjevanje skladnosti ali primernosti za uporabo komponente interoperabilnosti opravi priglašeni organ, pri katerem je proizvajalec ali njegov pooblaščen zastopnik s sedežem v Skupnosti vložil zahtevo.

3. Kadar komponente interoperabilnosti urejajo druge direktive Skupnosti, ki zajemajo druge vidike, „ES“-izjava o skladnosti ali primernosti za uporabo navaja, da komponente interoperabilnosti izpolnjujejo tudi zahteve teh drugih direktiv.

4. Kadar niti proizvajalec niti njegov pooblaščen zastopnik s stalnim prebivališčem v Skupnosti ni izpolnil obveznosti iz točk 1, 2 in 3, je te obveznosti dolžna izpolniti katera koli oseba, ki da komponente interoperabilnosti na trg. Za namene te direktive veljajo enake obveznosti za vsakogar, ki združi komponente interoperabilnosti ali njihove dele različnega izvora ali proizvaja komponente interoperabilnosti za lastno uporabo.

5. Brez poseganja v določbe člena 12:

- (a) kadar država članica ugotovi, da je bila „ES“-izjava o skladnosti izdana neustrezno, zahteva od proizvajalca ali njegovega pooblaščenega zastopnika s sedežem v Skupnosti, da ponovno vzpostavi skladnost komponente interoperabilnosti in opusti kršitev pod pogoji, ki jih določi ta država članica;
- (b) če neskladnost ostane, država članica sprejme vse potrebne ukrepe, da omeji ali prepove dajanje komponente interoperabilnosti na trg ali zagotovi umik komponente s trga po postopku iz člena 12.

POGLAVJE IV

Podsistemi

Člen 14

1. Vsaka država članica dovoli začetek obratovanja tistih strukturnih podsistemov, ki so del vseevropskega železniškega sistema za konvencionalne hitrosti in so oziroma obratujejo na njenem ozemlju.

V ta namen države članice izvedejo vse potrebne ukrepe za zagotovitev obratovanja teh podsistemov samo, če so načrtovani, zgrajeni in vgrajeni tako, da ob vključitvi v vseevropski železniški sistem za konvencionalne hitrosti izpolnjujejo ustrezne bistvene zahteve. Zlasti preverijo združljivost teh podsistemov s sistemom, v katerega se vključujejo.

2. Vsaka država članica ob začetku obratovanja in nato redno preverja, da ti podsistemi obratujejo in se vzdržujejo v skladu z ustreznimi bistvenimi zahtevami.

3. Ob obnovi ali dograditvi upravljavec železniške infrastrukture ali prevoznik v železniškem prometu pošlje državi članici spis z opisom projekta. Država članica ta spis preuči in ob upoštevanju izvedbene strategije, navedene v uporabni TSI, odloči, ali je obseg del tolikšen, da je potrebno novo dovoljenje za začetek obratovanja v smislu te direktive. To dovoljenje za začetek obratovanja se zahteva vedno, kadar je lahko raven varnosti prizadeta zaradi predvidenih del.

Člen 15

Brez poseganja v določbe člena 19 države članice na svojem ozemlju in na podlagi te direktive ne smejo prepovedati, omejiti ali ovirati gradnje, začetka obratovanja ali obratovanja strukturnih podsistemov, ki sestavljajo vseevropski železniški sistem za konvencionalne hitrosti in izpolnjujejo bistvene zahteve. Zlasti ne smejo zahtevati pregledov, ki so že bili opravljeni v okviru postopka za pridobitev „ES“-izjave o verifikaciji, katerega elementi so navedeni v Prilogi V.

Člen 16

1. V državah članicah velja, da so tisti strukturni podsistemi, ki sestavljajo vseevropski železniški sistem za konvencionalne hitrosti in imajo „ES“-izjavo o verifikaciji, interoperabilni in izpolnjujejo ustrezne bistvene zahteve, ki veljajo zanje.

2. Verifikacija interoperabilnosti strukturnega podsistema, ki sestavlja vseevropski železniški sistem za konvencionalne hitrosti, se glede na izpolnjevanje bistvenih zahtev opravi s sklicevanjem na TSI, če obstajajo.

3. V obdobju pred objavo TSI države članice pošljejo drugim državam članicam in Komisiji za vsak podsistem seznam tehničnih predpisov, ki se uporabljajo za izvajanje bistvenih zahtev. To uradno obvestilo se pošlje najpozneje do 20. marca 2002.

Člen 17

Če se izkaže, da TSI v celoti ne izpolnjujejo bistvenih zahtev, se na zahtevo države članice ali na pobudo Komisije lahko opravi posvetovanje z odborom, navedenim v členu 21.

Člen 18

1. Za izdajo „ES“-izjave o verifikaciji naročnik ali njegov uradni zastopnik povabi priglašeni organ, katerega je v ta namen izbral, da začne postopek za „ES“-verifikacijo, naveden v Prilogi VI.
2. Naloga priglašenega organa, pooblaščenega za „ES“-verifikacijo podsistema, se začne v fazi načrtovanja in obsega celotno obdobje proizvodnje do faze prevzema pred začetkom obratovanja podsistema. Obsega tudi verifikacijo vmesnikov zadevnega podsistema s sistemom, v katerega se vključuje in ki temelji na informacijah, na voljo v ustreznih TSI in registrih iz člena 24.
3. Priglašeni organ je odgovoren za izdelavo tehnične dokumentacije, ki mora biti priložena „ES“-izjavi o verifikaciji. Tehnična dokumentacija mora vsebovati vse potrebne dokumente v zvezi z značilnostmi podsistema in po potrebi vse dokumente, ki potrjujejo skladnost komponent interoperabilnosti. Vsebovati mora tudi elemente v zvezi s pogoji in omejitvami uporabe ter z navodili o servisiranju, o stalnem in rednem spremljanju, prilagajanju in vzdrževanju.

Člen 19

1. Kadar država članica ugotovi, da strukturni podsistem, ki ima „ES“-izjavo o verifikaciji, skupaj s priloženo tehnično dokumentacijo, ni v celoti skladen s to direktivo in zlasti ne izpolnjuje bistvenih zahtev, lahko zahteva dodatne preglede.
2. Država članica, ki je vložila zahtevo, takoj obvesti Komisijo o vseh dodatno zahtevanih pregledih in navede tehtne razloge. Komisija nemudoma začne postopek iz člena 21(2).

POGLAVJE V

Priglašeni organi

Člen 20

1. Države članice uradno obvestijo Komisijo in druge države članice o organih, ki so pooblaščeni za izvajanje postopka za ocenjevanje skladnosti ali primernosti za uporabo, navedenega v členu 13, in postopka verifikacije, navedenega v členu 18, pri čemer za vsakega od organov navedejo področje pristojnosti in

identifikacijsko številko, predhodno pridobljeno od Komisije. Komisija objavi seznam organov, njihove identifikacijske številke in njihova področja pristojnosti v *Uradnem listu Evropskih skupnosti*, ter seznam ažurira.

2. Države članice pri ocenjevanju organov za prigrasitev uporabljajo merila iz Priloge VII. Šteje se, da organi, ki izpolnjujejo merila za ocenjevanje iz ustreznih evropskih standardov, izpolnjujejo navedena merila.
3. Država članica odvzame odobritev organu, ki ne izpolnjuje več meril, navedenih v Prilogi VII. O tem nemudoma obvesti Komisijo in druge države članice.
4. Če država članica ali Komisija meni, da organ, ki ga je priglasila druga država članica, ne izpolnjuje ustreznih meril, pošlje zadevo odboru, navedenemu v členu 21, ki da svoje mnenje v treh mesecih. Komisija ob upoštevanju mnenja odbora obvesti zadevno državo članico o vseh spremembah, ki so potrebne, da bi priglašeni organ ohranil priznani status.
5. Po potrebi se usklajevanje priglašanih organov izvaja v skladu s členoma 21 in 22.

POGLAVJE VI

Odbor in delovni program

Člen 21

1. Komisiji pomaga odbor, ustanovljen na podlagi člena 21 Direktive 96/48/ES (v nadaljnjem besedilu „odbor“).
2. Pri sklicevanju na ta odstavek veljata člena 5 in 7 Sklepa 1999/468/ES ob upoštevanju določb člena 8 Sklepa.

Obdobje iz člena 5(6) Sklepa 1999/468/ES znaša tri mesece.

3. Odbor sprejme svoj poslovnik.

Člen 22

Z začetkom veljavnosti te direktive lahko odbor razpravlja o vsakem vprašanju, ki se nanaša na interoperabilnost vseevropskega železniškega sistema za konvencionalne hitrosti, vključno z vprašanji v zvezi z interoperabilnostjo med vseevropskim železniškim sistemom in železniškim sistemom tretjih držav.

Člen 23

1. Za sprejemanje TSI velja naslednji prednostni vrstni red, brez poseganja v vrstni red za sprejemanje mandatov po členu 6(1):

- (a) prva skupina TSI obravnava nadzor/vođenje in signalizacijo; telematske aplikacije za tovorni promet; vodenje in upravljanje prometa (vključno z usposobljenostjo osebja za čezmejne storitve ob upoštevanju meril iz prilog II in III); tovrne vagoni; probleme emisij hrupa, ki ga povzročata železniški vozni park in železniška infrastruktura.

Kar zadeva železniški vozni park, se bo najprej razvil tisti, ki je namenjen mednarodni uporabi;

- (b) glede na vire Komisije in skupnega predstavniškega telesa se obravnavajo tudi naslednji vidiki: telematske aplikacije za potniški promet, vzdrževanje s posebnim upoštevanjem varnosti, potniški vagoni, vlečna vozila in lokomotive, infrastruktura, energija in onesnaževanje zraka.

Kar zadeva železniški vozni park, se bo najprej razvil tisti, ki je namenjen mednarodni uporabi;

- (c) Na zahtevo Komisije, države članice ali skupnega predstavniškega telesa lahko odbor po postopku iz člena 21(2) odloči, da se brez poseganja v zgoraj navedeni prednostni vrstni red izdela TSI za dodatni vidik, če zadeva podsistem, naveden v Prilogi II.

2. Odbor po postopku iz člena 21(2) izdela delovni program ob upoštevanju prednostnega vrstnega reda iz odstavka 1 in tistega za druge, po tej direktivi zaupane mu naloge.

TSI prve skupine, navedene v odstavku 1(a), se izdelajo najpozneje do 20. aprila 2004.

3. Delovni program zajema naslednje faze:

- (a) imenovanje skupnega predstavniškega telesa;
- (b) razvoj reprezentativne arhitekture železniškega sistema za konvencionalne hitrosti na podlagi osnutka, ki ga pripravi skupno predstavniško telo na podlagi seznama podsistemov (Priloga II), da se zajamči skladnost med TSI. Ta arhitektura mora vključevati zlasti različne komponente sistema in njihove vmesnike ter biti referenčni okvir pri opredelitvi področja uporabe vsake TSI;

- (c) sprejetje modelne strukture za izdelavo TSI;
- (d) sprejetje metode za analizo stroškov in koristi rešitev, predvidenih v TSI;
- (e) sprejetje mandatov, potrebnih za izdelavo TSI;
- (f) sprejetje osnovnih parametrov za vsako TSI;
- (g) odobritev osnutkov programov za standardizacijo;
- (h) vodenje prehodnega obdobja med datumom začetka veljavnosti te direktive in objavo TSI, vključno s sprejetjem referenčnega sistema po členu 25.

POGLAVJE VII

Registri železniške infrastrukture in železniškega voznega parka

Člen 24

1. Države članice zagotovijo, da so registri železniške infrastrukture in železniškega voznega parka objavljeni ter vsako leto ažurirani. Ti registri navajajo glavne značilnosti vsakega podsistema ali dela podsistema (npr. osnovne parametre) in njihovo soodvisnost z značilnostmi, določenimi z uporabnimi TSI. V ta namen vsaka TSI natančno navaja, katere informacije morajo vsebovati registri infrastrukture in voznega parka.

2. Izvod teh registrov se pošlje zadevnim državam članicam in skupnemu predstavniškemu telesu ter postane javno dostopen.

POGLAVJE VIII

Prehodne določbe

Člen 25

1. Skupno predstavniško telo na podlagi informacij držav članic, uradno sporočenih po členih 10(5) in 16(3), ter na podlagi tehnične dokumentacije stroke in besedil ustreznih mednarodnih sporazumov pripravi osnutek referenčnega sistema tehničnih predpisov za zagotavljanje sedanje stopnje interoperabilnosti vseevropskega železniškega sistema za konvencionalne hitrosti. Odbor preuči ta osnutek in odloči, ali lahko služi kot referenčni sistem do sprejetja TSI.

2. Po sprejetju zgoraj navedenega referenčnega sistema države članice obvestijo odbor o svojem namenu, da bodo na svojem ozemlju sprejele nacionalni predpis ali izdelale projekt, ki se razlikuje od referenčnega sistema.

POGLAVJE IX

Končne določbe

Člen 26

V vsaki odločitvi na podlagi te direktive v zvezi s preverjanjem skladnosti ali primernosti za uporabo komponent interoperabilnosti, pregledovanjem podsistemov, ki sestavljajo vseevropski železniški sistem za konvencionalne hitrosti, ter v vsaki odločitvi na podlagi členov 11, 12, 17 in 19 je treba podrobno opredeliti razloge, na katerih temelji. O odločitvi je treba zadevno stranko čim prej obvestiti ter jo seznaniti s pravnimi sredstvi, ki jih ima na voljo po veljavnih predpisih zadevne države članice, in z roki za njihovo uveljavitev.

Člen 27

1. Države članice sprejmejo zakone in druge predpise, potrebne za uskladitev s to direktivo, najpozneje do 20. aprila 2003, razen določb, posebnih za vsako TSI, ki se izvajajo v skladu z ureditvijo, posebno za vsako TSI. O tem takoj obvestijo Komisijo.

Države članice se v sprejetih predpisih sklicujejo na to direktivo ali pa sklic nanjo navedejo ob njihovi uradni objavi. Način sklicovanja določijo države članice.

Člen 28

Komisija vsaki dve leti in prvič 20. aprila 2005 poroča Evropskemu parlamentu in Svetu o napredku pri doseganju interoperabilnosti vseevropskega železniškega sistema za konvencionalne hitrosti. Poročilo vsebuje tudi analizo primerov po členu 7.

Skupno predstavniško telo izdelava in redno ažurira orodje, s katerim bo mogoče na zahtevo države članice ali Komisije priskrbeti pregled stopnje interoperabilnosti vseevropskega železniškega sistema za konvencionalne hitrosti. To orodje uporablja informacije, ki so na voljo v registrih po členu 24.

Člen 29

Ta direktiva začne veljati na dan objave v *Uradnem listu Evropskih skupnosti*.

Člen 30

Ta direktiva je naslovljena na države članice.

V Bruslju, 19. marca 2001

Za Evropski parlament

Predsednica

N. FONTAINE

Za Svet

Predsednica

A. LINDH

PRILOGA I

VSEEVROPSKI ŽELEZNIŠKI SISTEM ZA KONVENCIONALNE HITROSTI

1. INFRASTRUKTURA

Infrastruktura vseevropskega železniškega sistema za konvencionalne hitrosti je infrastruktura prog vseevropskega železniškega omrežja, opredeljenega v Odločbi Evropskega parlamenta in Sveta št. 1692/96/ES z dne 23. julija 1996 o smernicah Skupnosti za razvoj vseevropskega prometnega omrežja ⁽¹⁾ ali na podlagi vsake posodobitve te odločbe kot rezultat revizije, predvidene po členu 21 te odločbe.

Za namene te direktive se lahko omrežje razdeli v naslednje kategorije:

- proge, namenjene potniškemu prometu;
- proge, namenjene mešanemu prometu (prevoz potnikov in blaga);
- proge, načrtovane ali dograjene za tovorni promet;
- vozlišča potniškega prometa;
- vozlišča tovarnega prometa, vključno z intermodalnimi terminali;
- proge, ki povezujejo zgoraj navedene komponente.

Ta infrastruktura vključuje sisteme za vodenje prometa, vleko in navigacijske sisteme: tehnične naprave za obdelavo podatkov in telekomunikacije, predvidene za potniški promet na dolge razdalje in za tovorni promet na tem omrežju zaradi zagotavljanja varnega in usklajenega obratovanja omrežja ter učinkovitega vodenja prometa.

2. ŽELEZNIŠKI VOZNI PARK

Železniški vozni park zajema vsa vozila, za katera je verjetno, da bodo vozila na celotnem vseevropskem železniškem sistemu za konvencionalne hitrosti ali na delu tega omrežja, vključno z:

- vlaki z motorji z notranjim zgorevanjem na lastni pogon ali električni vlaki na lastni pogon;
- vlečna vozila z motorji z notranjim zgorevanjem ali električna vlečna vozila;
- potniški vagoni;
- tovorni vagoni, vključno z voznim parkom, ki je namenjen za prevoz tovornjakov.

Vsaka od zgoraj navedenih kategorij mora biti razdeljena na:

- vozni park za mednarodno uporabo;
- vozni park za nacionalno uporabo;

ob ustreznem upoštevanju lokalne in regionalne uporabe ali uporabe v prometu na dolge razdalje.

3. ZDRUŽLJIVOST VSEEVROPSKEGA ŽELEZNIŠKEGA SISTEMA ZA KONVENCIONALNE HITROSTI

Kakovost storitev v evropskem železniškem prometu je med drugim odvisna od odlične združljivosti med značilnostmi železniške infrastrukture (v najširšem pomenu besede, t. j. fiksnih delov vseh zadevnih podsistemov) in značilnostmi voznega parka (vključno z gibljivimi deli vseh zadevnih podsistemov). Od te združljivosti so odvisne tudi ravni učinkovitosti, varnosti, kakovosti storitev in njihovi stroški.

(¹) UL L 228, 9.9.1996, str. 1.

PRILOGA II

PODSISTEMI

1. SEZNAM PODSISTEMOV

Za namene te direktive je mogoče sistem, ki sestavlja vseevropski železniški sistem za konvencionalne hitrosti, razdeliti na naslednja podsistema:

(a) strukturna področja:

- infrastruktura;
- energija;
- nadzor, vodenje in signalizacija;
- vodenje in upravljanje železniškega prometa;
- vozni park;

(b) operativna področja:

- vzdrževanje;
- telematske aplikacije za potniški in tovorni promet.

2. OPIS PODSISTEMOV

Skupno predstavniško telo pri pripravi osnutka ustrezne TSI predlaga seznam elementov in vidikov v zvezi z interoperabilnostjo za vsak podsistem ali del podsistema.

Brez poseganja v izbiro vidikov in elementov interoperabilnosti ali vrstni red, po katerem bodo podsistemi vključeni v TSI, ti podsistemi zajemajo zlasti:

2.1 **Infrastruktura:**

Železniški tir, kretnice, gradbeni objekti (mostovi, predori itd.), pripadajoča infrastruktura na postajah (peroni, območja dostopa, vključno z upoštevanjem potreb oseb z omejeno mobilnostjo itd.)

2.2 **Energija:**

Elektrifikacijski sistem, vozna mreža in tokovni odjemniki.

2.3 **Nadzor, vodenje in signalizacija:**

Vsa oprema, potrebna za zagotavljanje varnosti, vodenja in nadzora voženj vlakov, ki so dovoljeni na omrežju.

2.4 **Vodenje in upravljanje prometa:**

Postopki in dodatna oprema, ki omogoča usklajeno obratovanje raznih strukturnih podsistemov med normalnim, pa tudi zmanjšanim obratovanjem, vključno zlasti z vožnjami vlakov, načrtovanjem in upravljanjem prometa.

Strokovna usposobljenost, ki se lahko zahteva za opravljanje čezmejnih storitev v železniškem prometu.

2.5 Telematske aplikacije:

Ta podsistem zajema dva elementa v skladu s Prilogo I:

- (a) aplikacije za potniški promet, vključno s sistemi, ki potnikom dajejo informacije pred in med vožnjo, sisteme za rezervacije in plačila, za upravljanje prtljage in upravljanje povezav med železnico in drugimi načini prevoza;
- (b) aplikacije za tovorni promet, vključno z informacijskimi sistemi (spremljanje tovora in vlakov v realnem času), ranžirni sistemi in sistemi usmerjanja vlakov, sistemi rezervacij, plačil in fakturiranja, upravljanje povezav z drugimi načini prevoza in izdelava elektronskih spremnih dokumentov.

2.6 Vozni park:

Struktura, vodenje in nadzorni sistem za vso vlakovno opremo, vlečna vozila in vozila za pretvarjanje energije, zavorne naprave, naprave za spenjanje vagonov, tekalni mehanizmi (vozni podstavek, osi itd.) in vzmetenje, vrata, vmesniki človek/stroj (voznik, vlakovno osebje in potniki, vključno z upoštevanjem potreb oseb z omejeno mobilnostjo), pasivne in aktivne varnostne naprave in pripomočki, ki so potrebni za zdravje potnikov in vlakovnega osebja.

2.7 Vzdrževanje:

Postopki, dodatna oprema, logistični centri za vzdrževanje in rezerve, ki omogočajo obvezna popravila in preventivno vzdrževanje za zagotavljanje interoperabilnosti železniškega sistema in potrebne učinkovitosti.

PRILOGA III

BISTVENE ZAHTEVE

1. SPLOŠNE ZAHTEVE

1.1 **Varnost**

- 1.1.1 Načrtovanje, gradnja ali izdelava, vzdrževanje in spremljanje za varnost pomembnih komponent in zlasti tistih, ki so vključene v vožnjo vlakov, morajo pod ustreznimi pogoji jamčiti varnost na ravni, ki je določena za to omrežje, vključno za posebne poslabšane razmere.
- 1.1.2 Parametri za sistem kolo/tir morajo izpolnjevati zahteve stabilnosti, ki so potrebne za zagotovitev varne vožnje pri največji dovoljeni hitrosti.
- 1.1.3 Komponente, ki se uporabljajo, morajo prenesti vse običajne in izjemne obremenitve, ki so bile ugotovljene med njihovim obratovanjem. Učinki nepredvidenih napak na varnost, morajo biti omejeni z ustreznimi sredstvi.
- 1.1.4 Načrtovanje fiksnih naprav in železniškega voznega parka ter izbira uporabljenega materiala morata biti taka, da pri požaru omejujejeta nastajanje, širjenje in učinke ognja ali dima.
- 1.1.5 Vse naprave, ki jih bodo uporabniki upravljali, morajo biti zasnovane tako, da ne ogrožajo varnega obratovanja naprav ali zdravja in varnosti uporabnikov, kadar se uporabljajo na predvideni način, ki ni v skladu z ustreznimi navodili.

1.2 **Zanesljivost in razpoložljivost**

Spremljanje in vzdrževanje fiksnih in gibljivih komponent, ki so udeležene v vožnji vlakov, morajo biti organizirane, izvedene in kvantificirane tako, da delujejo pod predvidenimi pogoji.

1.3 **Zdravje**

- 1.3.1 Materiali, ki so zaradi načina uporabe lahko nevarni za zdravje tistih, ki imajo do njih dostop, se v vlakih in železniški infrastrukturi ne smejo uporabljati.
- 1.3.2 Te materiale je treba izbrati, razvijati in uporabljati tako, da se omeji emisija škodljivih in nevarnih dimov ali plinov, zlasti ob požaru.

1.4 **Varstvo okolja**

- 1.4.1 Učinek vzpostavitve in obratovanja vseevropskega železniškega sistema za konvencionalne hitrosti na okolje je treba oceniti in upoštevati v fazi načrtovanja sistema v skladu z veljavnimi določbami Skupnosti.
- 1.4.2 Materiali, ki se uporabljajo v vlakih in infrastrukturi, morajo preprečevati emisijo dimov ali plinov, ki so škodljivi ali nevarni za okolje, zlasti ob požaru.
- 1.4.3 Železniški vozni park in sistemi za dobavo energije morajo biti zasnovani in proizvedeni tako, da so elektromagnetsko združljivi z napravami, opremo in javnimi ali zasebnimi omrežji, katere lahko ovirajo.
- 1.4.4 Pri obratovanju vseevropskega železniškega sistema za konvencionalne hitrosti se morajo upoštevati sedanje omejitve o obremenitvah s hrupom.

- 1.4.5 Obratovanje vseevropskega železniškega sistema za konvencionalne hitrosti ne sme dosegati nedopustne stopnje talnih vibracij za dejavnosti in območja v bližini infrastrukture ter v normalnem stanju vzdrževanja.

1.5 Tehnična združljivost

Tehnične značilnosti infrastrukture in fiksnih naprav morajo biti združljive med seboj in z značilnostmi vlakov, ki se bodo uporabljali v vseevropskem železniškem sistemu za konvencionalne hitrosti.

Če je na nekaterih delih omrežja skladnost teh značilnosti težko doseči, je mogoče uvesti začasne rešitve, ki zagotavljajo združljivost v prihodnje.

2. POSEBNE ZAHTEVE ZA VSAK PODSISTEM

2.1 Infrastruktura

2.1.1 Varnost

Sprejeti je treba ustrezne ukrepe za preprečevanje dostopa do naprav ali neželene poseganja v naprave.

Sprejeti je treba ukrepe za omejitev nevarnosti, ki so jim osebe izpostavljene, zlasti ko vlak vozi skozi postaje.

Infrastruktura, ki je javno dostopna, mora biti zasnovana in proizvedena tako, da omejuje vse nevarnosti za človekovo varnost (stabilnost, požar, dostop, evakuacija, peroni itd.).

Za upoštevanje posebnih varnostnih pogojev v zelo dolgih predorih se morajo sprejeti ustrezni ukrepi.

2.2 Energija

2.2.1 Varnost

Obratovanje sistemov za dobavo energije ne sme ogroziti varnosti vlakov ali oseb (uporabnikov, delovnega osebja, okoliških prebivalcev in tretjih oseb).

2.2.2 Varstvo okolja

Delovanje sistemov za dobavo električne ali toplotne energije ne sme posegati v okolje prek določenih omejitev.

2.2.3 Tehnična združljivost

Sistemi za dobavo električne in toplotne energije, ki se uporabljajo, morajo:

- omogočati vlakom, da dosežejo določene stopnje učinkovitosti;
- sistemi za dobavo električne energije morajo biti združljivi z napravami za odjem toka, ki so vgrajene v vlakih.

2.3 Nadzor, vodenje in signalizacija

2.3.1 Varnost

Naprave in postopki za nadzor, vodenje in signalizacijo, ki se uporabljajo, morajo vlakom omogočiti, da vozijo s stopnjo varnosti, ustrezni ciljem za to omrežje. Sistemi za nadzor, vodenje in signalizacijo morajo zagotavljati varno vožnjo tudi vlakom, ki jim je dovoljeno voziti v slabših pogojih obratovanja.

2.3.2 Tehnična združljivost

Vsa nova infrastruktura in ves novi železniški vozni park, ki sta narejena ali razvita po sprejetju združljivih sistemov za nadzor, vodenje in signalizacijo, morata biti prilagojena uporabi teh sistemov.

Oprema za nadzor, vodenje in signalizacijo, ki je vgrajena v kabini strojevodje, mora pod posebnimi pogoji omogočati normalno obratovanje po celotnem vseevropskem železniškem sistemu za konvencionalne hitrosti.

2.4 Vozni park

2.4.1 Varnost

Struktura voznega parka in povezave med vozili morajo biti zasnovane tako, da ob trčenju ali iztirjenju ščitijo prostore za potnike in kabino strojevodje.

Električna oprema ne sme ogroziti varnosti in delovanja naprav za nadzor, vodenje in signalizacijo.

Tehnike zaviranja in pri tem nastale obremenitve morajo ustrezati zasnovi tira, gradbenim objektom in signalnim sistemom.

Sprejeti je treba ukrepe za preprečevanje dostopa do komponent pod električno napetostjo, da ni ogrožena varnost ljudi.

V nevarnosti morajo naprave potnikom omogočati, da obvestijo strojevodjo, spremnemu osebju pa, da vstopi z njim stik.

Vrata za dostop morajo imeti odpiralni in zapiralni sistem, ki jamči varnost potnikov.

Zasilni izhodi morajo biti zagotovljeni in označeni.

Za upoštevanje posebnih varnostnih pogojev v zelo dolgih predorih se morajo določiti ustrezni ukrepi.

Na vlakih je obvezen zasilni sistem razsvetljave z zadovoljivo intenzivnostjo in trajanjem.

Vlaki morajo biti opremljeni z ozvočenjem, ki vlakovnemu osebju in zemeljski kontroli omogoča sporočanje informacij potnikom.

2.4.2 Zanesljivost in razpoložljivost

Zasnova najpomembnejše opreme, vozne, vlečne in zavorne opreme ter sistema za nadzor in vodenje mora vlakom omogočati, da v posebnih slabših razmerah nadaljuje vožnjo brez škodljivih posledic za opremo, ki ostane v obratovanju.

2.4.3 Tehnična združljivost

Električna oprema mora biti združljiva z delovanjem naprav za nadzor, vodenje in signalizacijo.

Pri električni vleki morajo značilnosti sedanjih tokovnih odjemnikov vlakom omogočati vožnjo v sistemih za dobavo energije vseevropskega železniškega sistema za konvencionalne hitrosti.

Značilnosti železniškega voznega parka morajo omogočati vožnjo na vsaki progi, na kateri je predvideno njihovo obratovanje.

2.5 Vzdrževanje

2.5.1 Zdravje in varnost

Tehnične naprave in postopki v vzdrževalnih centrih morajo zagotavljati varno obratovanje podsistema in ne smejo ogrožati zdravja in varnosti.

2.5.2 Varstvo okolja

Tehnične naprave in postopki v vzdrževalnih centrih ne smejo presežati dovoljenih vrednosti motenj za bližnje okolje.

2.5.3 Tehnična združljivost

Naprave za vzdrževanje železniškega voznega parka za konvencionalne hitrosti morajo omogočati varno, zdravju neškodljivo in neoteženo obratovanje, kateremu je namenjen, na celotnem voznem parku.

2.6 Vodenje in upravljanje prometa

2.6.1 Varnost

Uskladitev operativnih predpisov o obratovanju omrežja ter usposobljenost strojevodij in vlakovnega osebja in osebja v dispečerskih centrih morata zagotavljati varno obratovanje, pri čemer se upoštevajo različne zahteve v čezmejnem in domačem prometu.

Vzdrževalne dejavnosti in njihova pogostost, izobraževanje in usposobljenost osebja v vzdrževalnih in dispečerskih centrih ter sistem zagotavljanja kakovosti, ki ga v dispečerskih in vzdrževalnih centrih vzpostavijo zadevni prevozniki v železniškem prometu, morajo zagotavljati visoko raven varnosti.

2.6.2 Zanesljivost in razpoložljivost

Vzdrževalne dejavnosti in njihova pogostost, izobraževanje in usposobljenost osebja v vzdrževalnih in dispečerskih centrih ter sistem zagotavljanja kakovosti, ki ga v dispečerskih in vzdrževalnih centrih vzpostavijo zadevni prevozniki v železniškem prometu, morajo zagotavljati visoko raven zanesljivosti in razpoložljivosti.

2.6.3 Tehnična združljivost

Uskladitev operativnih predpisov o obratovanju omrežja ter usposobljenost strojevodij, vlakovnega osebja in osebja za upravljanje prometa morajo zagotavljati učinkovitost delovanja vseevropskega železniškega sistema za konvencionalne hitrosti, pri čemer se upoštevajo različne zahteve v čezmejnem in domačem prometu.

2.7 Telematske aplikacije v tovornem in potniškem prometu

2.7.1 Tehnična združljivost

Bistvene zahteve za telematske aplikacije jamčijo minimalno kakovost prevoza potnikov in blaga, zlasti glede tehnične združljivosti.

Pri trem je treba zagotoviti:

- da se podatkovne baze, programska oprema in podatkovni komunikacijski protokoli izdelajo tako, da omogočajo maksimalno izmenjavo podatkov med različnimi aplikacijami in operaterji, pri čemer se izključijo zaupni komercialni podatki;
- lahek dostop do informacij za uporabnike.

2.7.2 Zanesljivost in razpoložljivost

Načini uporabe, upravljanje, ažuriranje in vzdrževanje teh podatkovnih baz, programske opreme in podatkovnih komunikacijskih protokolov morajo jamčiti učinkovitost teh sistemov in kakovost storitev.

2.7.3 Zdravje

Vmesniki med temi sistemi in uporabniki morajo izpolnjevati minimalna pravila glede ergonomije in varovanja zdravja.

2.7.4 Varnost

Pri shranjevanju ali prenosu z varnostjo povezanih informacij je treba zagotoviti zadovoljivo stopnjo integritete in zanesljivosti.

PRILOGA IV

SKLADNOST IN PRIMERNOST ZA UPORABO KOMPONENT INTEROPERABILNOSTI

1. KOMPONENTE INTEROPERABILNOSTI

„ES“-izjava velja za komponente interoperabilnosti, ki so pomembne za interoperabilnost vseevropskega železniškega sistema za konvencionalne hitrosti, kakor navaja člen 3. Te komponente interoperabilnosti so lahko:

1.1 Večnamenske komponente

To so komponente, ki niso posebne za železniški sistem in se lahko kot take uporabljajo na drugih področjih.

1.2 Večnamenske komponente s posebnimi značilnostmi

To so komponente, ki kot take niso posebne za železniški sistem, pri uporabi na področju železnic pa morajo pokazati posebno učinkovitost.

1.3 Posebne komponente

To so komponente, ki so posebne za uporabo na področju železnic.

2. PODROČJE UPORABE

„ES“-izjava zajema:

- bodisi oceno skladnosti komponente interoperabilnosti, ki jo opravi(-jo) priglašeni organ(-i) ločeno od tehničnih specifikacij, ki jih mora komponenta izpolnjevati;
- bodisi oceno/presojo o primernosti komponente interoperabilnosti za uporabo, ki jo opravi(-jo) priglašeni organ(-i) v železniškem okolju in posebno, kadar gre za vmesnike, glede na tehnične specifikacije, zlasti funkcionalne, ki jih je treba preveriti.

Postopki ocenjevanja, ki jih uporabljajo priglašeni organi v fazi načrtovanja in proizvodnje, se bodo sklicevali na module, opredeljene v Sklepu 93/465/EGS v skladu s pogoji, navednimi v TSI.

3. VSEBINA „ES“-IZJAVE

„ES“-izjava o skladnosti ali primernosti za uporabo in spremni dokumenti morajo imeti datum in podpis.

Ta izjava mora biti napisana v istem jeziku kakor navodila in mora vsebovati naslednje:

- sklicevanje na to direktivo;
- ime in naslov proizvajalca ali njegovega pooblaščenega zastopnika s stalnim prebivališčem v Skupnosti (navesti firmo in polni naslov, pri pooblaščenem zastopniku tudi firmo proizvajalca ali gradbenika);
- opis komponente interoperabilnosti (znamka, vrsta itd.);

- opis postopka, ki se uporablja za pridobitev izjave o skladnosti in primernosti za uporabo (člen 13);
 - vse ustrezne opise komponente interoperabilnosti, zlasti pogoje za uporabo;
 - ime in naslov priglašene(-ih) organa(-ov), ki je (so) sodeloval(-i) v postopku za pridobitev izjave o skladnosti ali primernosti za uporabo, ter datum certifikata o ocenjevanju skladnosti, po potrebi skupaj s trajanjem in pogoji veljavnosti certifikata;
 - po potrebi sklicevanje na evropske specifikacije;
 - navedba podpisnika, ki je pooblaščen za prevzem obveznosti v imenu proizvajalca, ali njegovega pooblaščenega zastopnika s stalnim prebivališčem v Skupnosti.
-

PRILOGA V

IZJAVA O VERIFIKACIJI PODSISTEMOV

„ES“-izjava o verifikaciji in spremna dokumentacija morata imeti datum in podpis.

Ta izjava mora biti napisana v istem jeziku kakor tehnična dokumentacija in mora vsebovati naslednje:

- sklicevanje na to direktivo;
 - ime in naslov naročnika ali njegovega pooblaščenega zastopnika s stalnim prebivališčem v Skupnosti (navesti firmo in polni naslov; pri pooblaščenem zastopniku navesti tudi firmo naročnika);
 - kratek opis podsistema;
 - ime in naslov priglašene organa, ki je vodil postopek „ES“-verifikacije iz člena 18;
 - sklicevanje na dokumente, vsebovane v tehnični dokumentaciji;
 - vse začasne ali dokončne predpise, s katerimi morajo biti podsistemi v skladu, in zlasti po potrebi omejitve ali pogoje obratovanja;
 - če je začasna: trajanje veljavnosti „ES“-izjave;
 - navedba podpisnika.
-

PRILOGA VI

POSTOPEK VERIFIKACIJE ZA PODSISTEME

1. UVOD

ES-verifikacija je postopek, s katerim priglašeni organ na zahtevo naročnika ali njegovega pooblaščenega zastopnika s stalnim prebivališčem v Skupnosti preveri in potrdi, da je podsystem:

- v skladu s to direktivo;
- v skladu z drugimi predpisi, ki izhajajo iz Pogodbe, in lahko začne obratovati.

2. FAZE

Preverjanje podsistema poteka v naslednjih fazah:

- celotno načrtovanje;
- gradnja podsistema, zlasti dejavnosti nizke gradnje, izdelava komponent in celostne prilagoditve;
- končno preverjanje podsistema.

3. CERTIFIKAT

Priglašeni organ, ki je odgovoren za „ES“-verifikacijo, izda certifikat o skladnosti, namenjen naročniku ali njegovemu pooblaščenemu zastopniku s stalnim prebivališčem v Skupnosti, on pa nato izda „ES“-izjavo o verifikaciji, namenjeno nadzornemu organu države članice, v kateri je podsystem vzpostavljen in/ali v kateri obratuje.

4. TEHNIČNA DOKUMENTACIJA

Tehnična dokumentacija, ki je priložena izjavi o verifikaciji, mora vsebovati:

- za infrastrukturo: gradbene načrte objektov, zapisnike o odobritvi izkopov in ojačitev, zapisnike o preskušanju in kontroli betona;
- za druge podsisteme: splošne in podrobne načrte v skladu z izvedbo, sheme električnih in hidravličnih napeljav, stikalne sheme, opis sistemov za obdelavo podatkov in avtomatizacijo, priročnik za obratovanje in vzdrževanje itd.;
- seznam komponent interoperabilnosti, navedenih v členu 3, ki so vgrajene v podsystem;
- izvodi ES-izjave o skladnosti ali primernosti za uporabo, ki jih morajo imeti zgoraj navedene komponente v skladu s členom 13 te direktive, po potrebi skupaj z ustreznimi izračuni in zvodom zapisnikov o preskusih in pregledih, ki jih opravljajo priglašeni organi na podlagi splošnih tehničnih specifikacij;
- certifikat priglašene organa, ki je pooblaščen za „ES“-verifikacijo, s katerim potrjuje skladnost načrta z določbami te direktive in s skupaj z ustreznimi izračuni, ki jih sopolodpiše, ter navede pridrške, ki so bili izraženi med izvedbo del in niso bili odpravljeni; temu certifikatu morajo biti priložena tudi poročila o pregledih in revizijska poročila, ki jih izdela isti organ v okviru svojih nalog po oddelkih 5.3 in 5.4.

5. SPREMLJANJE

- 5.1 Namen spremljanja „ES“ je med proizvodnjo podsistema zagotoviti izpolnjevanje obveznosti, ki izhajajo iz tehničnega spisa.

- 5.2 Priglašeni organ, ki je pooblaščen za preverjanje proizvodnje, mora imeti stalen dostop do gradbišč, proizvodnih obratov, skladiščnih površin in po potrebi do naprav za montažo in preskušanje ter na splošno do vseh objektov, za katere meni, da so potrebni za izpolnjevanje svojih nalog. Naročnik ali njegov pooblaščen zastopnik v Skupnosti mu mora poslati vse dokumente ali poskrbeti, da so mu poslani vsi za ta namen potrebni dokumenti ter zlasti izvedbeni načrti in tehnična dokumentacija za podsistem.
- 5.3 Priglašeni organ, ki je pooblaščen za preverjanje izvajanja, mora redno opravljati revizije, da se prepriča o skladnosti s to direktivo. Pooblaščenim za izvajanje mora predložiti revizijsko poročilo. Zahteva lahko, da je prisoten pri nekaterih gradbenih fazah.
- 5.4 Poleg tega lahko priglašeni organ opravi naključne obiske delovišča ali proizvodnih obratov. Med takimi obiski lahko opravi popolne ali delne revizije. Pooblaščenim za izvajanje mora izdati poročilo o pregledu in po potrebi revizijsko poročilo.

6. PREDLOŽITEV

Popolni tehnični spis, naveden v odstavku 4, se predloži naročniku ali njegovemu pooblaščenemu zastopniku s stalnim prebivališčem v Skupnosti skupaj s certifikatom o skladnosti, ki ga izda priglašeni organ, pooblaščen za verifikacijo podsistema v stanju delovanja. Spis se priloži ES-izjavi o verifikaciji, ki jo naročnik pošlje nadzornemu organu v zadevni državi članici.

Izvod spisa mora hraniti naročnik celotno obratovalno dobo podsistema. Spis se pošlje vsaki drugi državi članici na njeno zahtevo.

7. OBJAVA

Vsaki priglašeni organ mora redno objavljati ustrezne informacije o:

- prejetih zahtevah za „ES“-verifikacijo;
- izdanih certifikatih o skladnosti;
- zavrnjenih certifikatih o skladnosti.

8. JEZIK

Tehnična dokumentacija in dopisi v zvezi s postopki „ES“-verifikacije morajo biti napisani v uradnem jeziku države članice, v kateri ima naročnik ali njegov pooblaščen zastopnik v Skupnosti stalno prebivališče, ali v jeziku, ki ga ta sprejme.

PRILOGA VII

**MINIMALNA MERILA, KI JIH MORAJO DRŽAVE ČLANICE UPOŠTEVATI ZA PRIGLASITEV
ORGANOV**

1. Organ, njegov direktor in osebje, pooblaščen za izvajanje pregledov, ne smejo neposredno ali kot pooblaščen zastopniki sodelovati pri načrtovanju, proizvodnji, gradnji, trženju ali vzdrževanju komponent interoperabilnosti ali podsistemov ali pri njihovi uporabi. To ne izključuje možnosti izmenjave tehničnih informacij med proizvajalcem ali gradbenikom in tem organom.
2. Organ in osebje, pooblaščen za preglede, morata izvesti preglede z največjo možno strokovno vestnostjo in največjo možno tehnično primernostjo ter ne smeta biti pod pritiskom in prejemati spodbud, zlasti finančne narave, ki bi lahko vplivali na njuno presojo ali rezultate njihovih pregledov, zlasti ne od oseb ali skupin oseb, na katere rezultati preverjanja vplivajo.
3. Organ mora zaposlovati osebje in imeti sredstva, ki se zahtevajo za pravilno izvajanje tehničnih in upravnih nalog, povezanih z opravljanjem pregledov; prav tako mora imeti dostop do opreme, ki je potrebna za izredne preglede.
4. Osebje, ki je pooblaščen za preglede, mora imeti:
 - primerno tehnično in poklicno izobrazbo;
 - zadovoljivo znanje o predpisih v zvezi s pregledi, ki jih opravljajo, in zadostno prakso na tem področju;
 - sposobnost izdati certifikate, zapisnike in poročila, ki so uradni zapis o opravljenih pregledih.
5. Neodvisnost osebja, ki je pooblaščen za preglede, mora biti zajamčena. Nobena uradna oseba ne sme prejemati plačila niti na podlagi števila opravljenih pregledov niti na podlagi rezultatov teh pregledov.
6. Organ mora pridobiti zavarovanje civilne odgovornosti, razen če jo ureja država na podlagi nacionalnih predpisov ali če preglede neposredno opravi ta država članica.
7. Osebje organa je zavezano k poklicni molčečnosti glede vsega, kar spoznajo med izvajanjem svojih dolžnosti na podlagi te direktive ali katere koli določbe nacionalnega predpisa, s katerim se ta direktiva izvaja (razen nasproti pristojnim upravnim organom države, v kateri te dejavnosti opravljajo).

PRILOGA VIII

SPLOŠNA PRAVILA, KI JIH MORA SKUPNO PREDSTAVNIŠKO TELO UPOŠTEVATI (SPT)

1. Skupno predstavniško telo mora v skladu s splošnimi postopki standardizacije v Skupnosti opravljati svoje dejavnosti odprto in pregledno, na podlagi soglasja in neodvisno od vseh posamičnih interesov. V ta namen morajo imeti člani vseh treh kategorij, ki so zastopane v SPT – upravljavci železniške infrastrukture, prevozniki v železniškem prometu in železniška industrija – možnost, da v skladu s poslovnikom SPT izrazijo svoje mnenje med pripravo osnutka TSI in pred njegovim dokončanjem.
 2. Če SPT nima dovolj zahtevane strokovnosti za pripravo osnutka določene TSI, mora o tem takoj obvestiti Komisijo.
 3. SPT mora za pripravo TSI ustanoviti potrebne delovne skupine; te skupine morajo imeti prožno in učinkovito sestavo. V ta namen mora biti število strokovnjakov omejeno. Zagotovljena mora biti uravnotežena zastopanost med upravljavci železniške infrastrukture in prevozniki v železniškem prometu na eni strani ter železniško industrijo na drugi; primerna uravnoteženost mora biti zagotovljena tudi med različnimi državljanstvi. Strokovnjaki iz držav nečlanic Skupnosti smejo v delovnih skupinah sodelovati kot opazovalci.
 4. O vseh težavah, ki utegnejo nastati v zvezi s to direktivo in jih delovne skupine SPT morejo rešiti, je takoj treba obvestiti Komisijo.
 5. Komisiji in Odboru, navedenemu v členu 21, mora biti na voljo vsa delovna dokumentacija, ki je potrebna za spremljanje dela SPT.
 6. SPT mora sprejeti vse potrebne ukrepe za varovanje zaupnosti vseh pomembnih informacij, ki jih spozna pri izvajanju svojih dejavnosti.
 7. SPT mora sprejeti vse potrebne ukrepe, da o rezultatih dela odbora, navedenega v členu 21, in o priporočilih odbora in Komisije obvesti vse svoje člane in vse strokovnjake, ki sodelujejo v delovnih skupinah.
-