

32004L0050

30.4.2004

URADNI LIST EVROPSKE UNIJE

L 164/114

DIREKTIVA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA 2004/50/ES**z dne 29. aprila 2004****o spremembi Direktive Sveta 96/48/ES o interoperabilnosti vseevropskega železniškega sistema za visoke hitrosti in Direktive Evropskega parlamenta in Sveta 2001/16/ES o interoperabilnosti vseevropskega železniškega sistema za konvencionalne hitrosti**

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

predstavniški organ“, pripravilo osnutek tehničnih specifikacij za interoperabilnost (TSI), ki ga je Komisija sprejela 30. maja 2002.

ob upoštevanju Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti ter zlasti členov 71 in 156 Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Komisije ⁽¹⁾,

- (3) Dne 10. septembra je Komisija sprejela poročilo za Evropski parlament in Svet, v katerem je dana začetna ocena napredka pri uresničevanju interoperabilnosti vseevropskega železniškega sistema za visoke hitrosti. Evropski parlament je v resoluciji z dne 17. maja 2002 ⁽⁶⁾ pozval Komisijo, da pripravi predloge za spremembo Direktive 96/48/ES na podlagi vzorca, uporabljenega za Direktivo 2001/16/ES ⁽⁷⁾.

ob upoštevanju mnenja Ekonomsko-socialnega odbora ⁽²⁾,ob upoštevanju mnenja Odbora regij ⁽³⁾,v skladu s postopkom iz člena 251 Pogodbe ⁽⁴⁾, upoštevajoč skupno besedilo, ki ga je odobril Spravni odbor dne 23. marca 2004,

- (4) Direktiva 2001/16/ES, enako kakor Direktiva 96/48/ES, uvaja postopke Skupnosti v zvezi s pripravo in sprejetjem TSI ter skupne predpise za oceno skladnosti s TSI. Pooblastilo za pripravo prve skupine TSI je dobila AEIF, ki je imenovana za Skupni predstavniški organ.

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) V skladu s členoma 154 in 155 Pogodbe mora Skupnost prispevati k vzpostavitvi in razvoju vseevropskih omrežij v prometnem sektorju. Da bi dosegli te cilje, mora Skupnost sprejeti vse potrebne ukrepe za zagotovitev interoperabilnosti omrežij, zlasti na področju tehnične standardizacije.

- (5) Številna spoznanja – pridobljena pri delu na področju razvoja TSI v sektorju železniškega prometa za visoke hitrosti, pri uporabi Direktive 96/48/ES za posebne projekte in pri delu odbora, ustanovljenega v skladu z navedeno direktivo – so spodbudila Komisijo, da predlaga spremembe obeh direktiv o interoperabilnosti železniškega sistema.

- (2) Začetni ukrep je sprejet v železniškem sektorju z Direktivo 96/48/ES ⁽⁵⁾. Da bi uresničili cilje iz navedene direktive, je Evropsko združenje za železniško interoperabilnost (AEIF), ki se v okviru navedene direktive imenuje „skupni

- (6) Sprejetje Uredbe Evropskega parlamenta in Sveta (ES) št. 881/2004 z dne 29. aprila 2004 o ustanovitvi Evropske agencije za železnice (Uredba o Agenciji) ⁽⁸⁾ in Direktive Evropskega parlamenta in Sveta 2004/49/ES z dne 29. aprila 2004 o varnosti na železnicah Skupnosti (Direktiva o varnosti na železnici) ⁽⁹⁾ pomeni, da je treba spremeniti nekatere določbe direktiv 96/48/ES in 2001/16/ES. Komisija bo Agenciji po njeni ustanovitvi zaupala zlasti pripravo osnutkov vseh novih ali spremenjenih TSI.

⁽¹⁾ UL C 126 E, 28.5.2002, str. 312.

⁽²⁾ UL C 61, 14.3.2003, str. 131.

⁽³⁾ UL C 66, 19.3.2003, str. 5.

⁽⁴⁾ Mnenje Evropskega parlamenta z dne 14. januarja 2003 (UL C 38 E, 12.2.2004, str. 119), Skupno stališče Sveta z dne 26. junija 2003 (UL C 270 E, 11.11.2003, str. 7) in Stališče Evropskega parlamenta z dne 23. oktobra 2003 (še ni objavljeno v Uradnem listu). Zakonodajna resolucija Evropskega parlamenta z dne 22. aprila 2004 in Sklep Sveta z dne 26. aprila 2004.

⁽⁵⁾ UL L 235, 17.9.1996, str. 6. Direktiva, kakor je bila spremenjena z Uredbo Evropskega parlamenta in Sveta (ES) št. 1882/2003 (UL L 284, 31.10.2003, str. 1).

⁽⁶⁾ UL C 59, 23.2.2001, str. 121.

⁽⁷⁾ UL L 110, 20.4.2001, str. 1.

⁽⁸⁾ UL L 164, 30.4.2004, str. 3.

⁽⁹⁾ UL L 164, 30.4.2004, str. 16.

- (7) Na uresničevanje interoperabilnosti vpliva začetek veljavnosti Direktive 2001/12/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 26. februarja 2001 o spremembi Direktive Sveta 91/440/ES o razvoju železnic v Skupnosti ⁽¹⁾, Direktive 2001/13/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 26. februarja 2001 o spremembi Direktive Sveta 95/18/ES o izdaji licenc prevoznikom v železniškem prometu ⁽²⁾ ter Direktive 2001/14/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 26. februarja 2001 o dodeljevanju železniških infrastrukturnih zmogljivosti, naložitvi uporabnin za uporabo železniške infrastrukture in podeljevanju varnostnega spričevala ⁽³⁾. Enako kakor pri drugih načinih prevoza je treba zaradi razširitve pravic dostopa sprejeti nujne usklajevalne ukrepe. Zato je treba uresničevati interoperabilnost na celotnem omrežju ob postopni širitvi do geografskega obsega Direktive 2001/16/ES. Poleg tega je treba razširiti pravno podlago Direktive 2001/16/ES tako, da vključi člen 71 Pogodbe, na katerem temelji Direktiva 2001/12/ES.
- (8) Bela knjiga o evropski prometni politiki napoveduje to direktivo skupaj s končnim ciljem zmanjšati zastoje v prometu, ki je del strategije Komisije, da ponovno oživi železniški promet in zato spremeni razmerje med različnimi načini prevoza.
- (9) TSI, ki so nastale v okviru Direktive 96/48/ES, ne zadevajo izrecno izvajanja del pri obnovi infrastrukture in voznih sredstev ali različnih nadomestitev v okviru preventivnega vzdrževanja. Glede tega se Direktiva 2001/16/ES o železniškem sistemu za konvencionalne hitrosti razlikuje od prejšnje in ju je torej treba uskladiti.
- (10) Razvoj TSI v sektorju železniškega prometa za visoke hitrosti je pokazal potrebo po razjasnitvi razmerja med bistvenimi zahtevami iz Direktive 96/48/ES in TSI na eni strani ter evropskimi standardi in drugimi normativnimi dokumenti na drugi strani. Zlasti je treba razlikovati med standardi ali deli standardov – ki morajo biti obvezujoči, da bi dosegli cilje iz navedene direktive – in „usklajenimi“ standardi, ki so se razvili v duhu novega načina tehničnega usklajevanja in standardizacije.
- (11) Evropske specifikacije so se praviloma razvile v duhu novega načina tehničnega usklajevanja in standardizacije. Te specifikacije dopuščajo domnevo o skladnosti z nekaterimi bistvenimi zahtevami Direktive 96/48/ES, zlasti pri komponentah interoperabilnosti in vmesnikov. Evropske specifikacije ali njihovi veljavni deli niso obvezni in nanje se ni mogoče izrecno sklicevati v TSI. Sklicevanja ne te evropske specifikacije se objavijo v *Uradnem listu Evropske unije* in države članice objavijo sklicevanja na nacionalne standarde, ki prevzemajo evropske standarde.
- (12) TSI v nekaterih primerih lahko vsebujejo izrecno sklicevanje na evropske standarde ali specifikacije, kadar je to nujno potrebno, da bi dosegli cilje iz te direktive. To izrecno sklicevanje ima posledice, ki jih je treba pojasniti; zlasti ti evropski standardi ali specifikacije postanejo obvezujoči z začetkom veljavnosti TSI.
- (13) TSI vsebuje vse pogoje, ki jih mora komponenta interoperabilnosti izpolniti, in postopek, ki ga je treba upoštevati pri ocenjevanju skladnosti. Poleg tega je treba določiti, da je za vsako komponento obvezen postopek za ocenjevanje skladnosti in primernosti za predvideno uporabo iz TSI ter da vsaka komponenta mora imeti ustrezno potrdilo.
- (14) Zaradi varnostnih razlogov je treba od držav članic zahtevati, da dodelijo identifikacijsko kodo vsakemu vozilu, ki začne obratovati. Nato bi bilo treba vozilo vnesti v nacionalni register vozil. Registri morajo biti odprti za posvetovanja z državami članicami in z nekaterimi gospodarskimi subjekti v Skupnosti. Registri bi morali biti dosledni glede oblike podatkov. Zato bi morali biti zajeti v skupnih operativnih in tehničnih specifikacijah.
- (15) Določiti je treba postopek, ki ga je treba uporabiti pri bistvenih zahtevah, veljavnih za podsistem, ki še ni zajet v podrobnih specifikacijah v ustrezni TSI. V tem primeru bi morali biti organi, ki so priglašeni v skladu s členom direktiv 96/48/ES in 2001/16/ES, pristojni za oceno o skladnosti in postopke preverjanja.
- (16) Ukrepe, potrebne za izvedbo te direktive, je treba sprejeti v skladu s Sklepom Sveta 1999/468/ES z dne 28. junija 1999, ki določa postopke za uveljavljanje pooblastil za izvajanje, ki so bila prenesena na Komisijo ⁽⁴⁾.
- (17) Pojasniti je treba opredelitev izraza vozna sredstva iz Priloge I k Direktivi 96/48/ES. Direktiva bi se morala nanašati tudi na vozna sredstva, ki so namenjena za vožnjo po tirih, prilagojenih velikim hitrostim, pri hitrosti okoli 200 km/h.
- (18) Pri uporabi te direktive je treba čim bolj ohraniti že začeto delo v okviru Direktiv 96/48/ES in 2001/16/ES ter uporabo teh direktiv s strani držav članic v okviru projektov, ki so že v poznejših fazah izvedbe, ko ta direktiva začne veljati.

⁽¹⁾ UL L 75, 15.3.2001, str. 1.

⁽²⁾ UL L 75, 15.3.2001, str. 26.

⁽³⁾ UL L 75, 15.3.2001, str. 29. Direktiva, kakor je bila nazadnje spremenjena z Odločbo Komisije 2002/844/ES (UL L 289, 26.10.2002, str. 30).

⁽⁴⁾ UL L 184, 17.7.1999, str. 23.

- (19) Ker države članice ne morejo zadovoljivo doseči ciljev predlaganih ukrepov, predvsem interoperabilnosti vseevropskega železniškega sistema, in jih zaradi njihove vseevropske narave, ki jo priznava Pogodba, laže doseže Skupnost, lahko Skupnost sprejme ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti iz člena 5 Pogodbe. V skladu z načelom sorazmernosti iz navedenega člena ta direktiva ne prekorači okvirov, potrebnih za doseganje teh ciljev.
- (20) Komisija je 30. maja 2002 sprejela TSI, ki se uporabljajo v zvezi z železniškim sistemom za visoke hitrosti in zadevajo infrastrukturo, vozni park, energijo, nadzor, krmiljenje, signalizacijo, vodenje in vzdrževanje. Osnutek TSI iz členov 1(5) in 2(5) se nanaša na revizijo teh TSI ali na sprejetje novih TSI.
- (21) Ker se osnutek referenčnega sistema tehničnih predpisov, ki se nanaša na interoperabilnost vseevropskega železniškega sistema za konvencionalne hitrosti, pripravi v skladu s členom 25 Direktive 2001/16/ES, je treba zaradi razširjenega področja uporabe navedene direktive te tehnične predpise prilagoditi in tudi upoštevati prvo skupino TSI, ki jo je treba sprejeti do leta 2004.
- (22) Ne glede na izvzetja iz področja uporabe Direktive 2001/16/ES je treba države članice spodbujati, da prostovoljno uporabljajo zadevne določbe iz navedene direktive, zaradi povečane stroškovne učinkovitosti in ekonomije obsega v proizvodnem sektorju.
- (23) Zato je treba spremeniti direktivi 96/48/ES in 2001/16/ES

SPREJELA NASLEDNJO DIREKTIVO:

Člen 1

Direktiva 96/48/ES se spremeni:

1. Člen 1 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 1

1. Namen te direktive je določiti pogoje, ki jih je na ozemlju Skupnosti treba izpolniti za uresničitev interoperabilnosti vseevropskega železniškega sistema za visoke hitrosti iz Priloge I.

Ti pogoji zadevajo zasnovo, gradnjo, zagon obratovanja, nadgradnjo, obnovo, obratovanje in vzdrževanje delov tega

sistema, ki začne obratovati po 30. aprilu 2004, pa tudi kvalifikacije ter zdravstvene in varnostne pogoje za osebe, ki sodeluje pri njegovem obratovanju.

2. Prizadevanje za doseg tega cilja bi moralo voditi do optimalne ravni tehnične usklajenosti in omogočiti:

- (a) krepitev, izboljšanje in razvoj mednarodnih prevozov v železniškem prometu na ozemlju Skupnosti skupaj s tretjimi državami;
- (b) sodelovanje pri postopnem oblikovanju notranjega trga opreme in storitev za gradnjo, obratovanje, obnovo in izpopolnitev vseevropskega železniškega sistema za visoke hitrosti;
- (c) prispevek k interoperabilnosti vseevropskega železniškega sistema za visoke hitrosti.“;

2. Členu 2 se dodajo naslednje točke:

- „(j) ‚osnovni parameter‘ pomeni vsak pravni, tehnični ali operativni pogoj, ki je bistvenega pomena za interoperabilnost in zahteva odločanje ali priporočilo po postopku iz člena 21(2), preden se izdela končni osnutek TSI;
- (k) ‚posebni primer‘ pomeni vsak del vseevropskega železniškega sistema za visoke hitrosti, za katerega so v TSI potrebne posebne začasne ali končne določbe 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;
- (l) ‚nadgradnja‘ pomeni vsako večjo spremembo podsistema ali dela podsistema, ki izboljša celotno obratovanje podsistema;
- (m) ‚zamenjava v okviru vzdrževanja‘ pomeni vsako nadomestitev komponent pri preventivnem ali korektivnem vzdrževanju z deli, ki imajo enako funkcijo in enako delujejo;
- (n) ‚obnova‘ pomeni vsako večje obnovitveno delo na pod-sistemu ali delu podsistema, ki ne spremeni celotnega delovanja podsistema;
- (o) ‚obstoječi železniški sistem‘ pomeni železniške infrastrukturne objekte in naprave, vključno s progami in nepremičnimi napravami obstoječega železniškega sistema ter vsemi voznimi sredstvi vseh kategorij in izvora, ki vozijo po tej infrastrukturi;

- (p) „začetek obratovanja“ pomeni vse dejavnosti, s katerimi se podsistem postavi v stanje načrtovanega delovanja.“;
3. Člen 2(h) se črta.
4. Člen 5 se spremeni:
- (a) odstavek 1 se nadomesti z naslednjim:
- „1. Ena TSI mora zajeti vsak podsistem. Kadar je to potrebno, lahko več TSI zajame en podsistem in ena TSI več podsistemov. Za sklep o izdelavi in/ali ponovnem pregledu in popravku TSI ter določitvi njenega tehničnega in geografskega področja uporabe je potrebno pooblastilo v skladu s členom 6(1).“;
- (b) odstavek 3 se nadomesti z naslednjim:
- „3. Vsaka TSI mora v obsegu, potrebnem za doseganje ciljev iz člena 1:
- (a) navesti predvideno področje uporabe (del omrežja ali voznih sredstev iz Priloge I, podsistem ali del podsistema iz Priloge II);
- (b) določiti bistvene zahteve za vsak zadeven podsistem in njegove vmesnike glede na druge podsisteme;
- (c) določiti funkcionalne in tehnične specifikacije, ki jih morajo izpolnjevati podsistem in njegovi vmesniki glede na druge podsisteme. Po potrebi se te specifikacije lahko razlikujejo glede na uporabo podsistema, na primer glede na kategorije prog in/ali voznih sredstev iz Priloge I;
- (d) določiti komponente interoperabilnosti in vmesnike, ki morajo biti predmet evropskih specifikacij, vključno z evropskimi standardi, potrebnimi za doseganje interoperabilnosti znotraj vseevropskega železniškega sistema za visoke hitrosti;
- (e) za vsak obravnavan primer navesti postopke za ocenjevanje skladnosti ali primernosti za uporabo komponent interoperabilnosti na eni strani ali
- ES-verifikacije podsistemov na drugi strani. Ti postopki morajo temeljiti na modulih iz Sklepa 93/465/EGS;
- (f) navesti strategijo za izvajanje TSI. Zlasti je treba določiti faze, ki jih je treba izvesti za postopni prehod iz obstoječega stanja do končnega, ko bo skladnost s TSI postala normativ;
- (g) navesti za zadevno osebje poklicno usposobljenost ter zdravstvene in varnostne razmere pri delu, ki so nujne za obratovanje in vzdrževanje podsistema, pa tudi za uresničevanje TSI.“;
- (c) vstavi se naslednji odstavek:
- „6. TSI v nekaterih primerih lahko vsebujejo izrecno sklicevanje na evropske standarde ali specifikacije, kadar je to nujno potrebno, da bi dosegli cilje iz te direktive. V teh primerih se evropski standardi ali specifikacije (ali njihovi zadevni deli) obravnavajo kot priloge k zadevnim TSI in postanejo obvezujoči od začetka veljavnosti TSI. Če evropskih standardov ali evropskih specifikacij ni, se je do njihove izdelave mogoče sklicevati na jasno prepoznavne normativne dokumente; v tem primeru na dokumente, ki so zlahka dostopni in so v prosti uporabi.“;
5. Člen 6 se nadomesti z naslednjim:
- „Člen 6
1. Osnutki TSI in njihove poznejše spremembe se pripravijo na podlagi mandata Komisije v skladu s postopkom iz člena 21(2). Pripravijo se v okviru pristojnosti Agencije v skladu s členoma 3 in 12 Uredbe Evropskega parlamenta in Sveta (ES) št. 2004/...../ES o ustanovitvi Evropske agencije za železnice (Uredba o Agenciji) (*) ter v sodelovanju delovnih skupin iz navedenih členov.
- TSI se sprejmejo ali ponovno pregledajo in popravijo v skladu s postopkom iz člena 21(2). Komisija jih objavi v Uradnem listu Evropske unije.

2. Agencija je pristojna za pripravo ponovnega pregleda in za posodabljanje TSI, pri čemer da priporočila odboru iz člena 21, da bi se upošteval tehnološki razvoj ali družbene zahteve.

3. Vsak osnutek TSI se izdelava v dveh fazah.

Agencija najprej določi osnovne parametre za TSI in vmesnike z drugimi podsistemi ter po potrebi tudi za vsak drug poseben primer. Za vsakega od teh parametrov in vmesnikov se predložijo najprimernejše alternativne rešitve, skupaj s tehnično in ekonomsko utemeljitvijo. Odločba se sprejme v skladu s postopkom iz člena 21(2); po potrebi se navedejo posebni primeri.

Agencija nato na podlagi teh osnovnih parametrov izdelava osnutek TSI. Po potrebi 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 v zvezi s TSI; ta ocena navaja pričakovani učinek na vse vpletene izvajalce in gospodarske udeležence.

4. Za ugotavljanje in izvajanje najprimernejših rešitev se pri pripravi osnutka, sprejemanju in ponovnem pregledu in popravilu vsake TSI (vključno z osnovnimi parametri) upoštevajo predvideni stroški in koristi vseh upoštevanih tehničnih rešitev, skupaj z njihovimi vmesniki. Države članice pri tem ocenjevanju sodelujejo tako, da priskrbijo potrebne podatke.

5. Odbor iz člena 21 je treba redno obveščati o delu pri pripravi TSI. Med izdelavo TSI lahko odbor oblikuje vsa pooblastila ali priporočila, ki so uporabna pri izdelavi TSI ter analizi stroškov in koristi. Odbor zlasti na prošnjo države članice lahko zahteva preučitev drugih možnih rešitev ter navedbo ocene stroškov in koristi v zvezi s temi drugimi rešitvami v poročilu, ki se priloži osnutku TSI.

6. Po sprejemu vsake TSI se datum začetka njene veljavnosti določi po postopku iz člena 21(2). Če morajo zaradi tehnične združljivosti različni podsistemi začeti obratovati hkrati, morajo biti isti tudi datumi začetka veljavnosti ustreznih TSI.

7. Pri pripravi osnutka, sprejemanju ter ponovnem pregledu in popravilu vsake TSI je treba upoštevati mnenje uporabnikov glede lastnosti, ki imajo neposreden vpliv na pogoje, v katerih uporabljajo podsisteme. V ta namen se Agencija na

stopnji priprave osnutkov ter ponovnega pregleda in poprave TSI posvetuje z združenji in organi, ki zastopajo uporabnike. K osnutku TSI priloži poročilo o rezultatih tega posvetovanja.

Seznam združenj in organov, s katerimi se opravi posvetovanje, dokončno oblikuje odbor iz člena 21 pred sprejetjem mandata za prvi ponovni pregled in popravilo TSI ter ga je na zahtevo države članice ali Komisije mogoče ponovno pregledati in posodobiti.

8. Pri pripravi osnutka, sprejemanju ter ponovnem pregledu in popravilu vsake TSI je treba v zvezi z razmerami iz člena 5(3)(g) upoštevati mnenje socialnih partnerjev.

V ta namen se opravi posvetovanje s socialnimi partnerji, preden se osnutek TSI predloži v sprejetje ali ponovni pregled in popravilo odboru iz člena 21.

Posvetovanje s socialnimi partnerji poteka v okviru odbora za sektorski dialog, ustanovljenega v skladu s Sklepom Komisije 98/500/ES (**). Socialni partnerji dajo svoje mnenje v treh mesecih.

(*) UL L 164, 30.4.2004, str. 1.

(**) UL L 225, 12.8.1998, str. 27.“;

6. Člen 7 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 7

Državi članici ni treba uporabljati ene ali več TSI, vključno s tistimi za vozna sredstva, v naslednjih primerih in okoliščinah:

- (a) za predlagano novo progo, za obnovo ali posodobitev obstoječe proge ali za kateri koli element iz člena 1(1), ki je ob izdaji teh TSI v poznejši fazi izvedbe, ali je predmet pogodbe med izvajanjem;
- (b) za kateri koli projekt obnove ali posodobitve 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 posodobitev obstoječe proge na ozemlju te države članice, če morje ločuje ali osami njeno železniško omrežje od omrežja preostale Skupnosti;

- (d) za vsako predlagano obnovo, podaljšanje ali posodobitev obstoječe proge, če bi bila uporaba teh TSI v škodo ekonomski upravičenosti projekta in/ali združljivosti železniškega sistema v tej državi članici;
- (e) če po nesreči ali naravni katastrofi pogoji za hitro obnovo omrežja ekonomsko ali tehnično ne dopuščajo delne ali popolne uporabe ustreznih TSI;

V vseh primerih zadevna država članica predhodno obvesti Komisijo o svojem nameravanim odstopanju in ji pošlje dokumentacijo z navedbo TSI ali delov TSI, ki jih ne želi uporabiti, in ustrezne specifikacije, ki jih želi uporabiti. Komisija analizira nameravane ukrepe države članice. V primerih (b) in (d) Komisija sprejme sklep v skladu s postopkom iz člena 21(2). Po potrebi se pripravi priporočilo v zvezi s specifikacijami, ki jih je treba uporabiti. Vendar se v primeru (b) sklep Komisije ne nanaša na nakladalni profil in tirno širino.;

7. Naslednji pododstavek se doda členu 9:

„Zlasti ne smejo zahtevati pregledov, ki so že bili opravljeni v okviru postopka za pridobitev ES-izjave o skladnosti ali primernosti za uporabo.“;

8. Člen 10 se spremeni:

- (a) odstavek 2 se nadomesti z naslednjim:

„2. Vsaka komponenta interoperabilnosti je predmet postopka za ocenjevanje skladnosti in primernosti za predvideno uporabo iz posamezne TSI in jo mora spremljati ustrezno potrdilo.“;

- (b) odstavek 3 se nadomesti z naslednjim:

„3. Države članice štejejo, da komponente interoperabilnosti izpolnjujejo bistvene pogoje, če so v skladu s pogoji iz ustrezne TSI ali evropskih specifikacij, izdelanih zaradi uskladitve s temi pogoji.“;

- (c) odstavka 4 in 5 se črtata;

9. Člen 11 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 11

Kadar država članica ali Komisija meni, da evropske specifikacije, ki se neposredno ali posredno uporabljajo za

namene te direktive, ne izpolnjujejo bistvenih zahtev, se lahko odloča o delnem ali popolnem umiku teh specifikacij ali njihovih sprememb iz publikacij, v katerih so objavljene, v skladu s postopkom iz člena 21(2) po posvetovanju z odborom, ustanovljenim v skladu z Direktivo 98/34/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 22. junija 1998 o določitvi postopka za zbiranje informacij na področju tehničnih standardov in predpisov ter predpisov o storitvah informacijske družbe (*).

(* UL L 204, 21.7.1998, str. 37. Direktiva, kakor je bila spremenjena z Direktivo 98/48/ES (UL L 217, 5.8.1998, str. 18)“;

10. Člen 14 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 14

1. Vsaka država članica dovoli začetek obratovanja strukturnih podsistemov, ki sestavljajo vseevropski železniški sistem za visoke hitrosti in so postavljeni ali obratujejo na njenem ozemlju.

Države članice v ta namen naredijo vse potrebne korake za zagotovitev, da lahko ti podsistemi začnejo obratovati, samo če so zasnovani, zgrajeni in postavljeni na način, ki ne ovira izpolnjevanja bistvenih zahtev, ki jih zadevajo, ko se povežejo v vseevropski železniški sistem za visoke hitrosti.

Zlasti preverijo združljivost teh podsistemov s sistemom, v katerega se vključujejo.

2. Vsaka država članica na začetku obratovanja in pozneje redno preverja, da ti podsistemi obratujejo in se vzdržujejo v skladu z ustreznimi bistvenimi zahtevami. Zato se uporabljajo postopki za ocenjevanje in verifikacijo iz posameznih strukturnih in funkcionalnih TSI.

3. Pri obnovi ali modernizaciji upravljavec železniške infrastrukture ali prevoznik v železniškem prometu pošlje zadevni državi članici dokumentacijo o projektu. Država članica to dokumentacijo preuči in ob upoštevanju izvedbene strategije iz veljavne TSI odloči, ali je obseg del tolikšen, da je potrebno novo dovoljenje za začetek obratovanja v smislu te direktive.

To novo dovoljenje za začetek obratovanja je potrebno, kadar koli lahko predvidena dela vplivajo na celotno varnost podsistema.

4. Kadar koli države članice dovolijo začetek obratovanja voznih sredstev, morajo zagotoviti, da se dodeli abecedno-številčna identifikacijska koda vsakemu vozilu. Ta koda mora biti označena na vsakem vozilu in evidentirana v nacionalnem registru vozil, ki izpolnjuje naslednje pogoje:

- (a) register je v skladu s skupnimi specifikacijami iz odstavka 5;
- (b) register hrani in posodablja organ, ki deluje neodvisno od vseh prevoznikov v železniškem prometu;
- (c) register je na voljo varnostnim in preiskovalnim organom iz členov 16 in 21 Direktive Evropskega parlamenta in Sveta 2004/49/ES z dne 29. aprila 2004 o varnosti na železnicah Skupnosti (Direktiva o varnosti na železnicah) (*); na voljo je tudi na vsako upravičeno zahtevo izvršilnim organom iz člena 30 Direktive 2001/14/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 26. februarja 2001 o dodeljevanju železniških infrastrukturnih zmogljivosti, naložitvi uporabnin za uporabo železniške infrastrukture in podeljevanju varnostnega spričevala (**), Agenciji, železniškim družbam in upravljavcu železniške infrastrukture.

Pri voznih sredstvih, ki prvič obratujejo v tretji državi, lahko države članice sprejmejo vozila, ki so jasno prepoznavna na podlagi različnega sistema šifrskih oznak. Vendar je treba, ko država članica dovoli začetek obratovanja teh vozil na svojem ozemlju, omogočiti, da se iz registra pridobijo ustrezni podatki iz odstavka 5(c), (d) in (e).

5. Skupne specifikacije za register se sprejmejo v skladu s postopkom iz člena 21(2) na podlagi osnutkov specifikacij, ki jih pripravi Agencija. Ti osnutki skupnih specifikacij navajajo: vsebino, obliko podatkov, funkcionalno in tehnično arhitekturo, način delovanja ter pravila za vnos in iskanje podatkov. Register vsebuje vsaj naslednje informacije:

- (a) sklicevanja na ES-izjavo o verifikaciji in organ izdaje;
- (b) sklicevanja na register voznih sredstev iz člena 22a;
- (c) celotno ime lastnika vozila ali najemnika;
- (d) vse omejitve glede načina uporabe vozila;
- (e) kritične varnostne podatke v zvezi z načrtom vzdrževanja vozila.

(*) UL L 164, 30.4.2004, str. 44.

(**) UL L 75, 15.3.2001, str. 29. Direktiva, kakor je bila spremenjena z Odločbo Komisije 2002/844/ES (UL L 289, 26.10.2002, str. 30)“;

11. Naslednji pododstavek se doda členu 15:

„Zlasti ne smejo zahtevati pregledov, ki so že bili opravljeni v okviru postopka za pridobitev ES-izjave o verifikaciji.“;

12. Člen 16(3) se nadomesti z naslednjim:

„3. Če TSI ne obstajajo, vključno kadar države članice o odstopanju obvestijo v skladu s členom 7, države članice za vsak podsistem pošljejo drugim državam članicam in Komisiji seznam tehničnih predpisov, ki se uporabljajo pri izpolnjevanju bistvenih zahtev. O tem je treba poslati uradno obvestilo do 30. aprila 2004 in pozneje, kadar koli se spremeni seznam tehničnih predpisov. Ob tej priložnosti države članice imenujejo tudi pristojne organe za izvedbo postopka za verifikacijo iz člena 18 v zvezi s temi tehničnimi predpisi.“;

13. Naslednji pododstavek se doda členu 17:

„V tem primeru se TSI ponovno pregledajo in popravijo v skladu s postopkom iz člena 6(2). Če nekaterih tehničnih vidikov, ki ustrezajo bistvenim zahtevam, ni mogoče izrecno zajeti s TSI, se jasno navedejo v prilogi k TSI. Za te vidike se uporablja člen 16(3).“;

14. Naslednji pododstavek se doda členu 18(2):

„Zajemajo tudi verifikacijo vmesnikov zadevnega podsistema glede na sistem, v katerega je vključen, na podlagi informacij, ki so na voljo v posameznih TSI in registrih iz člena 22a.“;

15. Člen 20(5) se nadomesti z naslednjim:

„5. Komisija ustanovi koordinacijsko skupino priglšenih organov (v nadaljevanju ‚koordinacijska skupina‘), ki razpravlja o vseh vprašanjih, povezanih z uporabo postopkov za ocenjevanje skladnosti ali primernosti za uporabo iz člena 13 in postopkom preverjanja iz člena 18 ali z uporabo zadevnih TSI. Predstavniki držav članic lahko kot opazovalci sodelujejo pri delu koordinacijske skupine.

Komisija in opazovalci obvestijo odbor iz člena 21 o opravljenem delu v okviru koordinacijske skupine. Komisija, kadar je to primerno, predlaga potrebne ukrepe za rešitev problema.

Po potrebi se koordinacija priglšenih organov izvaja v skladu s členom 21.“;

16. Člen 21 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 21

1. Komisiji pomaga odbor.

2. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporabljata člena 5 in 7 Sklepa Sveta 1999/468/ES z dne 28. junija 1999 o postopkih za izvajanje izvedbenih pristojnosti, prenesenih na Komisijo (*), upoštevajoč določbe člena 8 Sklepa.

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

3. Odbor sprejme svoj poslovnik.

4. Po potrebi lahko odbor ustanovi delovne skupine, da mu pomagajo pri opravljanju njegovih nalog, zlasti v zvezi s koordinacijo priglšenih organov.

(*) UL L 184, 17.7.1999, str. 23.“;

17. Vstavijo se naslednji členi:

„Člen 21a

1. Odbor lahko razpravlja o vsakem vprašanju, ki se nanaša na interoperabilnost vseevropskega železniškega sistema za visoke hitrosti, vključno z vprašanji v zvezi z

interoperabilnostjo med tem sistemom in železniškim sistemom tretjih držav.

2. Odbor lahko razpravlja o vsakem vprašanju, ki se nanaša na izvajanje te direktive. Po potrebi Komisija sprejme priporočila za izvedbo v skladu s postopkom iz člena 21(2).

Člen 21b

1. Na zahtevo države članice ali na svojo lastno pobudo lahko Komisija v skladu s postopkom iz člena 21(2) odloči, da odobri izdelavo osnutka TSI za dodatni element, če zadeva podsistem iz Priloge II.

2. V skladu s postopkom iz člena 21(2) odbor na podlagi priporočil Komisije sprejme delovni program, ki je v skladu s cilji iz te direktive in Direktive 2001/16/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 19. marca 2001 o interoperabilnosti vseevropskega železniškega sistema za konvencionalne hitrosti (*).

Člen 21c

Priloge II do VI se lahko dopolnijo v skladu s postopkom iz člena 21(2).

(*) UL L 110, 20.4.2001, str. 1.“;

18. Vstavi se naslednji člen:

„Člen 22a

1. Države članice zagotovijo, da se register infrastrukture in register voznih sredstev objavita in posodabljata vsako leto. Ti registri navajajo glavne značilnosti vsakega podsistema ali ustreznega delnega podsistema, npr. osnovne parametre in njihove korelacije z lastnostmi iz veljavnih TSI. Zato vsaka TSI natančno navaja, katere informacije morata registra infrastrukture in voznih sredstev vsebovati.

2. Kopija teh registrov se pošlje zadevnim državam članicam in Agenciji ter je na voljo v pregled zainteresiranim stranem, vključujoč vsaj poklicne akterje iz zadevnega sektorja.“;

19. Priloga I se nadomesti z besedilom v Prilogi I k tej direktivi;

20. Priloga II se nadomesti z besedilom v Prilogi II k tej direktivi;

(c) doda se naslednji odstavek:

21. Priloga III se doda naslednja točka:

„2.4.4 Kontrole

Vlaki morajo biti opremljeni s snemalno napravo. Podatki, pridobljeni s to napravo, in obdelava informacij morajo biti usklajeni.“;

„3. Področje uporabe te direktive se postopno razširja na celoten železniški sistem za konvencionalne hitrosti, vključno z dostopom po tirih do terminalov in glavnih pristaniških naprav, ki jih ali jih lahko uporablja več kakor en uporabnik, razen infrastrukture in vozniških sredstev, predvidenih izključno za lokalno, zgodovinsko ali turistično uporabo, ki je funkcionalno ločena od preostalega železniškega sistema, in brez poseganja v odstopanje od uporabe TSI iz člena 7.

22. Naslednji pododstavek se doda točki 2 Priloge VII:

„Zlasti organ in osebje, ki je pristojno za preglede, morata biti funkcionalno neodvisna od organov, pristojnih za izdajo dovoljenj za začetek obratovanja v okviru te direktive, licenc v okviru Direktive Sveta 95/18/ES z dne 19. junija 1995 o izdaji licenc prevoznikom v železniškem prometu (*), varnostnih spričeval v okviru Direktive 200./49/ES, in od organov, ki vodijo preiskave v primeru nesreč.

Ta direktiva se uporablja za dele omrežja, ki še niso zajeti v odstavku 1, šele od datuma začetka veljavnosti ustreznih TSI, ki jih je treba sprejeti v skladu s spodaj opisanim postopkom, in za področja uporabe, ki so v njih določena.

(*) UL L 143, 27.6.1995, str. 70. Direktiva, kakor je bila spremenjena z Direktivo 2001/13/ES Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 75, 15.3.2001, str. 26).“

Člen 2

Direktiva 2001/16/ES se spremeni:

1. Naslov se nadomesti z naslednjim:

„Direktiva 2001/16/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 19. marca 2001 o interoperabilnosti vseevropskega železniškega sistema za konvencionalne hitrosti“;

Do 1. januarja 2006 Komisija po postopku iz člena 21(2) sprejme delovni program, katerega cilj je izdelava novih TSI in/ali ponovni pregled in poprava že sprejetih TSI zaradi zajema še ne vključenih pregled in vozniških sredstev.

2. Člen 1 se spremeni:

(a) odstavek 1 se nadomesti z naslednjim:

„Namen te direktive je določiti pogoje, ki jih je treba izpolniti za uresničitev interoperabilnosti vseevropskega železniškega sistema za konvencionalne hitrosti iz Priloge I na ozemlju Skupnosti. Ti pogoji zadevajo zasnovo, gradnjo, začetek obratovanja, modernizacijo, obnovo, obratovanje in vzdrževanje delov tega sistema, ki začne obratovati po začetku veljavnosti te direktive, pa tudi kvalifikacije ter zdravstvene in varnostne pogoje za osebje, ki sodeluje pri njegovem obratovanju in vzdrževanju.“;

Ta delovni program bo navajal prvo skupino novih TSI in/ali spremembe TSI, ki jih je treba pripraviti do januarja 2009, brez poseganja v člen 5(5) glede možnosti sprejetja določb za posebne primere in brez poseganja v člen 7, ki dovoljuje odstopanja v posebnih okoliščinah. Izbira področij, ki jih je treba zajeti s TSI, temelji na predvideni stroškovni učinkovitosti vsakega predlaganega ukrepa in na načelu sorazmernosti ukrepov, sprejetih na ravni Skupnosti. Zato bo primerna pozornost namenjena točki 4 Priloge I in potrebno ravnovesje med cilji neprekinjenega prometa vlakov in tehničnega usklajevanja na eni strani ter vseevropskim, nacionalnim, regionalnim ali lokalnim prometom na drugi strani.

Po izdelavi te prve skupine TSI bodo v skladu s postopkom iz člena 21(2) določene prednostne naloge v zvezi s pripravo novih TSI ali revizijo obstoječih TSI.

(b) uvodni del odstavka 2 se nadomesti z naslednjim:

„2. Pri uresničevanju tega cilja je treba opredeliti optimalno raven tehnične uskladitve in omogočiti.“;

Državi članici ni treba uporabljati tega odstavka za projekte v poznejši fazi izvedbe ali za projekte, ki so predmet pogodbe med izvajanjem, kadar je zadevna skupina TSI objavljena.“;

3. Člen 2 se spremeni:

(a) točka (h) se črta;

(b) točki (l) in (m) se nadomestita z naslednjima:

„(l) ‚nadgradnja‘ pomeni vsako večjo spremembo podsistema ali dela podsistema, ki izboljša celotno obratovanje podsistema;

(m) ‚obnova‘ pomeni vsako večje obnovitveno delo na podsistemu ali delu podsistema, ki ne spremeni celotnega delovanja podsistema;“;

(c) dodata se naslednji točki:

„(o) ‚zamenjava v okviru vzdrževanja‘ pomeni vsako nadomestitev komponent pri preventivnem ali korektivnem vzdrževanju z deli, ki imajo enako funkcijo in enako delujejo;

(p) ‚začetek obratovanja‘ pomeni vse dejavnosti, s katerim se podsystem postavi v stanje načrtovanega delovanja.“;

4. Člen 5 se spremeni:

(a) odstavek 1 se nadomesti z naslednjim:

„1. Ena TSI mora zajeti vsak podsystem. Kadar je potrebno, lahko več TSI zajame en podsystem in ena TSI več podsistemov. Za sklep o izdelavi in/ali ponovnem pregledu in popravku TSI ter določitvi njenega tehničnega in geografskega področja uporabe je potrebno pooblastilo v skladu s členom 6(1).“;

(b) točka (e) odstavka 3 se nadomesti z naslednjo:

„(e) za vsak obravnavan primer navesti postopke za ocenjevanje skladnosti ali primernosti za uporabo komponent interoperabilnosti na eni strani ali ES-verifikacije podsistemov na drugi strani. Ti postopki morajo temeljiti na vzorcih iz Sklepa 93/465/EGS;“;

(c) doda se naslednji odstavek:

„7. TSI lahko vsebujejo izrecno sklicevanje na evropske standarde ali specifikacije, kadar je to nujno potrebno, da bi dosegli cilje iz te direktive. V teh primerih se evropski standardi ali specifikacije (ali njihovi zadevni deli) obravnavajo kot priloge k zadevnim TSI in postanejo obvezujoči od začetka veljavnosti TSI. Če evropskih standardov ali evropskih specifikacij ni, se je do njihove izdelave mogoče sklicevati na jasno prepoznavne normative

dokumente; v tem primeru na dokumente, ki so zlahka dostopni in so v prosti uporabi.“;

5. Člen 6 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 6

1. Osnutki TSI in njihove poznejše spremembe se pripravijo na podlagi mandata Komisije v skladu s postopkom iz člena 21(2). Pripravijo se v okviru pristojnosti Agencije v skladu s členoma 3 in 12 Uredbe Evropskega parlamenta in Sveta (ES) št. 881/2004 z dne 29. aprila 2004. o ustanovitvi Evropske agencije za železnice (Uredba o Agenciji) (*) in v sodelovanju delovnih skupin iz teh členov.

TSI se sprejmejo ali ponovno pregledajo in popravijo v skladu s postopkom iz člena 21(2). Komisija jih objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

2. Agencija je pristojna za pripravo ponovnega pregleda in poprave ter za posodabljanje TSI, pri čemer da priporočila odboru iz člena 21, da bi se upošteval tehnološki razvoj ali družbene zahteve.

3. Vsak osnutek TSI se izdela v dveh fazah.

Agencija najprej določi osnovne parametre za TSI in vmesnike z drugimi podsistemi ter po potrebi tudi za vsak drug poseben primer. Za vsakega od teh parametrov in vmesnikov se predložijo najprimernejše alternativne rešitve skupaj s tehnično in ekonomsko utemeljitvijo. Odločba se sprejme v skladu s postopkom iz člena 21(2); po potrebi se navedejo posebni primeri.

Agencija nato na podlagi teh osnovnih parametrov izdela osnutek TSI. Po potrebi upošteva tehnični napredek, že opravljeno delo pri standardizaciji, že vzpostavljene delovne skupine in priznana raziskovalno delo. Osnutku TSI se priloži celovita ocena predvidenih stroškov in koristi izvedbe TSI; ta ocena navaja pričakovani učinek na vse vpletene izvajalce in gospodarske udeležence.

4. Za ugotavljanje in izvajanje najprimernejših rešitev se pri pripravi osnutka, sprejemanju ter ponovnem pregledu in popravi vsake TSI (vključno z osnovnimi parametri) 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.

5. Odbor iz člena 21 je treba redno obveščati o delu pri pravi TSI. Med izdelavo TSI lahko odbor oblikuje vse pristojnosti in naloge ali koristna priporočila, ki so uporabna pri izdelavi TSI ter analizi stroškov in koristi. Odbor lahko zlasti na prošnjo države članice zahteva preučitev drugih možnih rešitev ter navedbo ocene stroškov in koristi v zvezi s temi drugimi rešitvami v poročilu, ki se priloži osnutku TSI.

6. Po sprejemu vsake TSI se datum začetka njene veljavnosti določi po postopku iz člena 21(2). Kadar morajo zaradi tehnične združljivosti razni podsistemi začeti obratovati hkrati, morajo biti isti tudi datumi začetka veljavnosti ustreznih TSI.

7. Pri pripravi osnutka, sprejemanju ter ponovnem pregledu in popravilu vsake TSI je treba upoštevati uporabnike v zvezi z značilnostmi, ki imajo neposreden vpliv na razmere, v katerih uporabljajo podsisteme. V ta namen se Agencija na stopnji priprave osnutkov ter ponovnega pregleda in poprave TSI posvetuje z združenji in organi, ki zastopajo uporabnike. K osnutku TSI priloži poročilo o rezultatih tega posvetovanja.

Seznam združenj in organov, s katerimi se opravi posvetovanje, dokončno oblikuje odbor iz člena 21 pred sprejetjem mandata za prvi ponovni pregled in popravilo TSI ter ga je na zahtevo države članice ali Komisije mogoče znova pregledati in posodabljati.

8. Pri pripravi osnutka, sprejemanju ter ponovnem pregledu in popravilu vsake TSI je treba v zvezi z razmerami iz člena 5(3)(g) upoštevati socialne partnerje.

V ta namen se opravi posvetovanje s socialnimi partnerji, preden se osnutek TSI predloži v sprejetje ali ponovni pregled in popravilo odboru iz člena 21.

Posvetovanje s socialnimi partnerji poteka v okviru odbora za sektorski dialog, ustanovljenega v skladu s Sklepom Komisije 98/500/ES (**). Socialni partnerji dajo svoje mnenje v treh mesecih.

(*) UL L 164, 30.4.2004, str. 1.

(**) UL L 225, 28.6.1989, str. 27.“;

6. Člen 7(a) se nadomesti z naslednjim:

„(a) za predlagano novo progno, za obnovo ali nadgradnjo obstoječe proge, ali za vsak element iz člena 1(1), ki je ob izdaji teh TSI v poznejši fazi izvedbe ali je predmet pogodbe med izvajanjem.“;

7. Člen 10 se spremeni:

(a) odstavek 2 se nadomesti z naslednjim:

„2. Vsaka komponenta interoperabilnosti je predmet postopka za ocenjevanje skladnosti in primernosti za predvideno uporabo iz posamezne TSI ter jo mora spremljati ustrezno potrdilo.“;

(b) odstavek 3 se nadomesti z naslednjim:

„3. Države članice štejejo, da komponente interoperabilnosti izpolnjujejo bistvene pogoje, če so v skladu s pogoji iz ustrezne TSI ali evropskih specifikacij, izdelanih zaradi uskladitve s temi pogoji.“;

(c) odstavka 4 in 5 se črtata:

8. Člen 11 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 11

Kadar država članica ali Komisija meni, da evropske specifikacije, ki se neposredno ali posredno uporabljajo za doseganje ciljev iz te direktive, ne izpolnjujejo bistvenih zahtev, se lahko odloča o delnem ali popolnem umiku zadevnih specifikacij ali njihovih sprememb iz publikacij, v katerih so objavljene, v skladu s postopkom iz člena 21(2) po posvetovanju z odborom, ustanovljenim v skladu z Direktivo 98/34/ES.“;

9. Člen 14 se spremeni:

(a) naslednji pododstavek se doda odstavku 2:

„Zato se uporabljajo postopki za ocenjevanje in verifikacijo iz posameznih strukturnih in funkcionalnih TSI.“;

(b) odstavek 3 se nadomesti z naslednjim:

„3. Pri obnovi ali nadgradnji upravljavec železniške infrastrukture ali prevoznik v železniškem prometu pošlje zadevni državi članici dokumentacijo o projektu. Država članica to dokumentacijo preuči in ob upoštevanju izvedbene strategije iz veljavne TSI odloči, ali je obseg del tolikšen, da je potrebno novo dovoljenje za začetek obratovanja v smislu te direktive.“;

To novo dovoljenje za začetek obratovanja je potrebno, kadar koli predvidena dela lahko vplivajo na celotno varnost zadevnega podsistema. Če je potrebno novo dovoljenje, države članice določijo obseg uporabe TSI za projekt. Država o svoji odločitvi obvesti Komisijo in druge države članice.“;

(c) dodajo se naslednji odstavki:

„4. Ko države članice dovolijo začetek obratovanja voznih sredstev, morajo zagotoviti, da se vsakemu vozilu dodeli alfanumerična identifikacijska koda. Ta koda mora biti označena na vsakem vozilu in evidentirana v nacionalnem registru vozil, ki izpolnjuje naslednje pogoje:

(a) register je v skladu s skupnimi specifikacijami iz odstavka 5;

(b) register hrani in posodablja organ, ki ni odvisen od nobenega prevoznika v železniškem prometu;

(c) register je na voljo varnostnim organom in preiskovalnim organom iz členov 16 in 21 Direktive Evropskega parlamenta in Sveta 2004/49/ES z dne 29. aprila 2004 o varnosti na železnicah Skupnosti (Direktiva o varnosti na železnici) (*). Na voljo je tudi na vsako upravičeno zahtevo izvršilnim organom iz člena 30 Direktive 2001/14/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 26. februarja 2001 o dodeljevanju železniških infrastrukturnih zmogljivosti, naložitvi uporabnin za uporabo železniške infrastrukture in podeljevanju varnostnega spričevala (**), Agenciji, prevoznikom v železniškem prometu in upravljavcu železniške infrastrukture.

Pri voznih sredstvih, ki prvič začnejo obratovati v tretji državi, lahko države članice sprejmejo vozila, ki so jasno prepoznavna na podlagi različnega sistema šifrskih oznak. Vendar je treba, ko država članica dovoli začetek obratovanja teh vozil na svojem ozemlju, omogočiti, da se iz registra pridobijo ustrezni podatki iz odstavka 5(c), (d) in (e).

5. Skupne specifikacije za register se sprejmejo v skladu s postopkom iz člena 21(2) na podlagi osnutkov specifikacij, ki jih pripravi Agencija. Ti osnutki skupnih specifikacij navajajo: vsebino, obliko podatkov,

funkcionalno in tehnično arhitekturo, način delovanja ter pravila za vnos in iskanje podatkov. Register vsebuje vsaj naslednje informacije:

(a) sklicevanja na ES-izjavo o verifikaciji in organ izdaje;

(b) sklicevanja na register voznih sredstev iz člena 24;

(c) identifikacija lastnika vozila ali najemnika;

(d) vse omejitve glede načina uporabe vozila;

(e) za varnost pomembne podatke v zvezi z načrtom vzdrževanja vozila.

(*) UL L 164, 30.4.2004, str. 44.

(**) UL L 75, 15.3.2001, str. 29. Direktiva, kakor je bila spremenjena z Odločbo Komisije 2002/844/ES (UL L 289, 26.10.2002, str. 30).“;

10. Člen 16(3) se nadomesti z naslednjim:

„3. Če TSI ne obstajajo in je odstopanje bilo priglašeno v skladu s členom 7, države članice za vsak podsistem pošljejo drugim državam članicam in Komisiji seznam tehničnih predpisov, ki se uporabljajo pri izpolnjevanju bistvenih zahtev. O tem je treba poslati uradno obvestilo do 30. aprila 2004 in pozneje, kadar koli se spremeni seznam tehničnih predpisov. Ob tej priložnosti države članice imenujejo tudi pristojne organe za izvedbo postopka za verifikacijo iz člena 18 v zvezi s temi tehničnimi predpisi.“;

11. Naslednji pododstavek se doda členu 17:

„V tem primeru se TSI ponovno pregledajo in popravijo v skladu s postopkom iz člena 6(2). Če nekaterih tehničnih vidikov, ki ustrezajo bistvenim zahtevam, ni mogoče izrecno zajeti s TSI, se jasno navedejo v prilogi k TSI. Za te vidike se uporablja člen 16(3).“;

12. Člen 20(5) se nadomesti z naslednjim:

„5. Komisija ustanovi koordinacijsko skupino priglanih organov (v nadaljevanju ‚koordinacijska skupina‘), ki razpravlja o vseh vprašanjih, povezanih z uporabo postopkov za ocenjevanje skladnosti ali primernosti za uporabo iz člena 13 in postopkom preverjanja iz člena 18 ali z uporabo zadevnih TSI. Predstavniki držav članic lahko kot opazovalci sodelujejo pri delu koordinacijske skupine.“

Komisija in opazovalci obvestijo odbor iz člena 21 o opravljenem delu v okviru te koordinacijske skupine. Komisija, kadar je to primerno, predlaga potrebne ukrepe za rešitev problema.

Po potrebi se koordinacija priglašanih organov izvaja v skladu s členom 21.“;

13. V členu 85 se doda naslednji odstavek:

„4. Po potrebi lahko odbor ustanovi delovne skupine, da mu pomagajo pri opravljanju njegovih nalog, zlasti v zvezi s koordinacijo priglašanih organov.“;

14. Vstavi se naslednji člen:

„Člen 21a

Odbor lahko Komisiji predloži katero koli zadevo, ki je povezana z izvedbo te direktive. Po potrebi Komisija sprejme priporočila za izvedbo v skladu s postopkom iz člena 21(2).

Člen 21b

Priloge II do VI se lahko dopolnijo v skladu s postopkom iz člena 21(2).“;

15. Člen 23 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 23

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

- (a) prva skupina TSI zajema nadzor/krmiljenje 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 in probleme emisij hrupa, ki ga povzročajo vozna sredstva in železniška infrastruktura. Za vozna sredstva se oblikujejo najprej tiste specifikacije, ki se nanašajo na vozna sredstva, namenjena mednarodni uporabi;
- (b) glede na vire Komisije in Agencije se obravnavajo tudi naslednji vidiki: telematske aplikacije za potniške storitve, vzdrževanje s posebnim upoštevanjem varnosti, potniški vagoni, vlečna vozila in lokomotive, infrastruktura, energija in onesnaževanje zraka. Za vozna

sredstva se oblikujejo najprej tiste specifikacije, ki se nanašajo na vozna sredstva, namenjena mednarodni uporabi;

- (c) na zahtevo Komisije, države članice ali Agencije lahko odbor v skladu s postopkom iz člena 21(2) odloči, da se brez poseganja v zgoraj navedeni prednostni vrstni red izdela TSI za dodatni element, če zadeva podsistem iz Priloge II.

2. Komisija v skladu s postopkom iz člena 21(2) izdela delovni program ob upoštevanju prednostnega vrstnega reda iz odstavka 1 in tistega za naloge, ki so mu zaupane po tej direktivi.

TSI iz delovnega programa iz odstavka 1(a) se izdelajo najpozneje do 20. aprila 2004.

3. Delovni program zajema naslednje stopnje:

- (a) razvoj reprezentativne arhitekture železniškega sistema za konvencionalne hitrosti, temelječ na osnutku, ki ga je pripravila Agencija na podlagi seznama podsistemov (Priloga II), da se zagotovi skladnost med TSI. Ta arhitektura mora vključevati zlasti različne komponente sistema in njihove vmesnike ter biti referenčni okvir pri opredelitvi področja uporabe vsake TSI;
- (b) sprejetje modelne strukture za izdelavo TSI;
- (c) sprejetje metode za analizo stroškov in koristi rešitev, predvidenih v TSI;
- (d) sprejetje mandatov, potrebnih za izdelavo TSI;
- (e) sprejetje osnovnih parametrov za vsako TSI;
- (f) odobritev osnutkov programov za standardizacijo;
- (g) vodenje prehodnega obdobja med datumom začetka veljavnosti Direktive Evropskega parlamenta in Sveta 2004/50/ES (*) z dne 29. aprila 2004 o spremembi Direktive Sveta 96/48/ES o interoperabilnosti vseevropskega železniškega sistema za visoke hitrosti in Direktive 2001/16/ES Evropskega parlamenta in Sveta o interoperabilnosti vseevropskega železniškega sistema za konvencionalne hitrosti in objavo TSI, vključno s sprejetjem referenčnega sistema iz člena 25.

(*) UL L 164, 30.4.2004, str. 114.“;

16. Člen 24(2) se nadomesti z naslednjim:

Člen 3

„2. Izvod teh registrov se pošlje zadevnim državam članicam in Agenciji ter je na voljo v pregled zainteresiranim stranem, vključujoč vsaj poklicne udeležence iz zadevnega sektorja.“;

Komisija sprejme vse potrebne ukrepe za zagotovitev, da uporaba te direktive čim bolj omogoči nadaljevanje opravljenega razvojnega dela v zvezi s TSI, ki je že odobreno v okviru direktiv 96/48/ES in 2001/16/ES, in da ne vpliva na projekte, ki so v poznejši fazi izvedbe, ko začne veljati ta direktiva.

17. Člen 25(1) se nadomesti z naslednjim:

„1. Agencija - v skladu s členoma 3 in 12 Uredbe (ES) št. 881/2004 in na podlagi informacij držav članic, uradno sporočenih po členu 16(3), tehnične dokumentacije stroke in besedil ustreznih mednarodnih sporazumov - pripravi osnutek referenčnega sistema tehničnih predpisov za zagotovitev sedanje stopnje interoperabilnosti prog in vozniških sredstev, ki so zajeti v področje uporabe te direktive v skladu s členom 1(3). Komisija v skladu s postopkom iz člena 21(2) preuči ta osnutek in odloči, ali se lahko uporablja kot referenčni sistem do sprejetja TSI.“;

Člen 4

Države članice sprejmejo zakone in druge predpise, potrebne za usklajevanje s to direktivo, do 30. aprila 2004. O tem takoj obvestijo Komisijo.

18. Priloga I se nadomesti z besedilom v Prilogi III k tej direktivi;

Države članice se pri sprejemanju teh predpisov sklicujejo na to direktivo ali pa sklic nanjo navedejo ob uradni objavi. Način sklicevanja določijo države članice.

19. Priloga III se doda naslednja točka:

„2.4.4 Kontrole

Vlaki morajo biti opremljeni s snemalno napravo. Podatke, ki se zberejo s to napravo, in obdelavo informacij je treba uskladiti.“;

Člen 5

Ta direktiva začne veljati na dan objave v *Uradnem listu Evropske unije*.

20. naslednji pododstavek se doda točki 2 Priloge VII:

„Zlasti organ in osebje, ki je pristojno za preglede, morajo biti funkcionalno neodvisni od organov, pristojnih za izdajo dovoljenj za začetek obratovanja v okviru te direktive, licenc v okviru Direktive Sveta 95/18/ES z dne 19. junija 1995 o izdaji licence prevoznikom v železniškem prometu (*), varnostnih spričeval v okviru Direktive 2004/49/ES, in od organov, ki vodijo preiskave v primeru nesreč.

Člen 6

Ta direktiva je naslovljena na države članice.

V Strasbourgu, 29. aprila 2004

(*) UL L 143, 27.6.1995, str. 70. Direktiva, kakor je bila spremenjena z Direktivo 2001/13/ES Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 75, 15.3.2001, str. 26)“;

Za Evropski parlament

Za Svet

Predsednik

Predsednik

P. COX

M. McDOWELL

21. Priloga VIII se črta.

PRILOGA I

„PRILOGA I

VSEEVROPSKI ŽELEZNIŠKI SISTEM ZA VISOKE HITROSTI

1. INFRASTRUKTURA

Infrastruktura vseevropskega železniškega sistema za visoke 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 (*) ali navedenega na seznamu v kateri koli posodobitvi te odločbe zaradi revizije iz njenega člena 21.

Proge za visoke hitrosti vključujejo:

- posebej zgrajene proge za visoke hitrosti, ki so opremljene za običajne hitrosti 250 km/h in več,
- posebej modernizirane proge za visoke hitrosti, ki so opremljene za hitrosti okoli 200 km/h,
- posebej modernizirane proge za visoke hitrosti s posebnimi lastnostmi zaradi topografskih, reliefnih ali urbanističnih omejitev, ki se jim hitrost mora prilagoditi v vsakem posameznem primeru.

Ta infrastruktura vključuje sisteme za vodenje prometa, sledenje in navigacijske sisteme: tehnične naprave za obdelavo podatkov in telekomunikacije, predvidene za potniški promet na teh progah zaradi zagotavljanja varnega in usklajenega obratovanja omrežja ter učinkovitega vodenja prometa.

2. VOZNA SREDSTVA

Vozna sredstva iz te direktive vključujejo vlake, ki so predvideni za obratovanje:

- pri hitrostih vsaj 250 km/h na progah, namensko zgrajenih za visoke hitrosti, vendar lahko v ustreznih okoliščinah deluje pri hitrostih nad 300 km/h,
- ali pri hitrostih okoli 200 km/h na progah iz oddelka 1, če so združljivi s stopnjami delovanja teh prog.

3. ZDRUŽLJIVOST VSEEVROPSKEGA ŽELEZNIŠKEGA SISTEMA ZA VISOKE HITROSTI

Kakovost prevozov v železniškem prometu v Evropi je med drugim odvisna od odlične združljivosti med značilnostmi železniške infrastrukture (v najširšem pomenu besede, t. j. fiksnih delov vseh zadevnih podsistemov) in značilnostmi voznih sredstev (vključno s komponentami vseh zadevnih podsistemov na voznih sredstvih). Od te združljivosti je odvisna tudi raven učinkovitosti, varnost, kakovost storitev in njihovi stroški.

(*) UL L 228, 9.9.1996, str. 1. Odločba, spremenjena z Odločbo 1346/2001/ES (UL L 185, 6.7.2001, str. 1).“

PRILOGA II

„PRILOGA II

PODSISTEMI

1. SEZNAM PODSISTEMOV

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

(a) strukturna področja:

- infrastruktura,
- energija,
- nadzor, krmiljenje in signalizacija,
- vodenje in upravljanje železniškega prometa,
- tirna vozila,

(b) operativna področja:

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

2. ZADEVNA PODROČJA

Za vsak podsistem je v pooblastilih, danih Agenciji za izdelavo TSI, naveden seznam vidikov, povezanih z interoperabilnostjo.

Po členu 6(1) se ta pooblastila dajo v skladu s postopkom iz člena 21(2).

Po potrebi Agencija v skladu s členom 5(3)(c) določi seznam vidikov, navedenih v pooblastilu, v zvezi z interoperabilnostjo.“

PRILOGA III

„Priloga 1

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 ali navedenega na seznamu v kateri koli posodobitvi te odločbe zaradi revizije iz njenega člena 21.

Za namene te direktive je mogoče to omrežje razdeliti na naslednje kategorije:

- proge, namenjene potniškemu prometu,
- proge, namenjene mešanemu prometu (prevoz potnikov in blaga),
- proge, namensko zasnovane ali izpopolnjene za tovorni promet,
- vozlišča potniškega prometa,
- vozlišča tovornega prometa, vključno z intermodalnimi terminali,
- proge, ki povezujejo zgoraj navedene elemente.

Ta infrastruktura vključuje sisteme za vodenje prometa, sledenje 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. Vozna sredstva

Vozna sredstva zajemajo 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 s tirnimi vozili, ki so namenjena za prevoz tovornjakov.

Mobilna železniška oprema za gradnjo in vzdrževanje infrastrukture je vključena, vendar ni prva prednostna naloga.

Vsaka od zgoraj navedenih kategorij je razdeljena na:

- vozna sredstva za mednarodno uporabo in
- vozna sredstva za nacionalno uporabo.

3. ZDRUŽLJIVOST VSEEVROPSKEGA ŽELEZNIŠKEGA SISTEMA ZA KONVENCIONALNE HITROSTI

Kakovost storitev v železniškem prometu v Evropi je med drugim odvisna od odlične združljivosti med značilnostmi železniške infrastrukture (v najširšem pomenu besede, t. j. fiksnih delov vseh zadevnih podsistemov) in značilnostmi voznih sredstev (vključno s komponentami vseh zadevnih podsistemov na voznih sredstvih). Od te združljivosti je odvisna tudi raven učinkovitosti, varnosti, kakovosti storitev in njihovih stroškov.

4. RAZŠIRITEV PODROČJA UPORABE

1. Podkategorije prog in voznih sredstev

Za uresničitev stroškovne učinkovitosti interoperabilnosti je po potrebi treba vse kategorije prog in voznih sredstev iz te priloge razdeliti na podkategorije. Če je to potrebno, se lahko funkcionalne in tehnične specifikacije iz člena 5(3) razlikujejo po podkategoriji.

2. Jamstvo za stroške

Analiza stroškov in koristi predlaganih ukrepov med drugim upošteva naslednje:

- stroške predlaganega ukrepa,
- zmanjšanje stroškov kapitala in dajatev zaradi ekonomije obsega in boljše izrabe voznih sredstev,
- zmanjšanje naložb in stroškov za vzdrževanje/poslovanje zaradi povečane konkurence med proizvajalci in družbami za vzdrževanje,
- okoljske koristi zaradi tehničnih izboljšav železniškega sistema,
- povečanje varnosti pri delovanju.

Poleg tega bo ta ocena navajala verjetni vpliv na vse vpletene izvajalce in gospodarske subjekte.

(*) UL L 228, 9.9.1996, str. 1. Odločba, spremenjena z Odločbo 1346/2001/ES (UL L 185, 6.7.2001, str. 1).“