

PRIPOROČILA

PRIPOROČILO KOMISIJE

z dne 5. decembra 2014

o zadevah, povezanih z začetkom obratovanja in uporabo strukturnih podsistemov in vozil v skladu z direktivama 2008/57/ES in 2004/49/ES Evropskega parlamenta in Sveta

(Besedilo velja za EGP)

(2014/897/EU)

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije in zlasti člena 292 Pogodbe,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) V skladu s členom 30(1) Direktive 2008/57/ES Evropskega parlamenta in Sveta ⁽¹⁾, lahko Komisija predloži odboru iz člena 29 Direktive katero koli zadevo, ki je povezana z izvedbo Direktive.
- (2) Evropska železniška agencija (v nadaljevanju: Agencija) od leta 2005 izvaja različne dejavnosti, ki podpirajo razvoj celovitega, varnega in interoperabilnega železniškega sistema v EU. Agencija se je po sprejetju Direktive 2008/57/ES redno sestajala z deležniki in nacionalnimi varnostnimi organi, zlasti na področju vzajemnega priznavanja železniških vozil, tj. vzajemnega priznavanja dovoljenj za začetek obratovanja teh vozil. Na teh sestankih se je pokazalo, da obstajajo različna pojmovanja dovoljenja za začetek obratovanja strukturnih podsistemov in vozil iz poglavij IV in V navedene direktive.
- (3) Brez enotnega razumevanja bi nacionalna izvedbena pravila lahko povzročila različno izvajanje zahtev v državah članicah ter tako povečala težave za proizvajalce in prevoznike v železniškem prometu. Enotno razumevanje postopka izdaje dovoljenja za začetek obratovanja strukturnih podsistemov in vozil je potrebno tudi za zagotovitev usklajenosti različnih priporočil, ki jih izda Agencija v zvezi z različnimi nalogami iz Direktive 2004/49/ES Evropskega parlamenta in Sveta ⁽²⁾ in Direktive 2008/57/ES.
- (4) Komisija je sprejela Priporočilo 2011/217/EU ⁽³⁾. Namen tega priporočila je bil pojasniti postopek izdajanja dovoljenj za začetek obratovanja strukturnih podsistemov in vozil iz Direktive 2008/57/ES.
- (5) Komisija je leta 2011 ustanovila projektno skupino za postopek izdajanja dovoljenj za vozila, da bi razpravljala o vprašanjih v zvezi z začetkom obratovanja strukturnih podsistemov in vozil, ki so se pojavila po sprejetju Priporočila 2011/217/EU, in jih analizirala. Končno poročilo te projektno skupine je bilo julija 2012 objavljeno na spletišču Agencije.
- (6) Komisija je 30. januarja 2013 sprejela zakonodajne predloge za četrti železniški sveženj. V teh predlogih so upoštevani rezultati zgoraj omenjene projektno skupine, vključujejo pa tudi izboljšani postopek za izdajo dovoljenj za vozila in podsisteme. Za čim boljše izvajanje sedanjega pravnega okvira so potrebna pojasnila v tem priporočilu.

⁽¹⁾ Direktiva 2008/57/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. junija 2008 o interoperabilnosti železniškega sistema v Skupnosti (UL L 191, 18.7.2008, str. 1).

⁽²⁾ Direktiva 2004/49/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 29. aprila 2004 o varnosti na železnicah Skupnosti ter o spremembi Direktive Sveta 95/18/ES o izdaji licence prevoznikom v železniškem prometu in Direktive 2001/14/ES o dodeljevanju železniških infrastrukturnih zmogljivosti, naložitvi uporabnin za uporabo železniške infrastrukture in podeljevanju varnostnega spričevala (Direktiva o varnosti na železnicah) (UL L 164, 30.4.2004, str. 44).

⁽³⁾ Priporočilo 2011/217/EU z dne 29. marca 2011 o dovoljenju za začetek obratovanja strukturnih podsistemov in vozil v skladu z Direktivo 2008/57/ES Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 95, 8.4.2011, str. 1).

- (7) Zato je treba Priporočilo 2011/217/EU razširiti še na druge vidike, povezane s postopkom izdajanja dovoljenj, in dodatno razjasniti naslednja področja:
- razmerje med bistvenimi zahtevami, tehničnimi specifikacijami za interoperabilnost (TSI) in nacionalnimi predpisi;
 - uporabo skupnih varnostnih metod za namene izdajanja dovoljenj;
 - celovitost TSI in nacionalnih predpisov;
 - preverjanja, ki so zunaj področja uporabe dovoljenja za začetek obratovanja;
 - preizkušanje;
 - proizvajalčevo ali naročnikovo izjavo o verifikaciji;
 - vzajemno priznavanje;
 - tehnično dokumentacijo;
 - vloge in odgovornosti pred izdajo dovoljenja, med njo in po njej;
 - vlogo sistema upravljanja varnosti;
 - upravljanje sprememb.
- (8) Zaradi jasnosti in poenostavitve je najbolje, da se Priporočilo 2011/217/EU nadomesti s tem priporočilom.
- (9) Opravljeno je bilo posvetovanje z odborom iz člena 29 Direktive 2008/57/ES –

SPREJELA NASLEDNJE PRIPOROČILO:

1. Države članice morajo zagotoviti, da so nacionalni varnostni organi, prevozniki v železniškem prometu, upravljavci železniške infrastrukture, ocenjevalni organi, subjekti, zadolženi za vzdrževanje, proizvajalci, prosilci za dovoljenje za začetek obratovanja in drugi deležniki, ki so vključeni v izdajo dovoljenja za začetek obratovanja in uporabo strukturnih podsistemov in vozil, seznanjeni z načeli in smernicami iz točk 2 do 116.

OPREDELITEV POJMOV

2. Za namene tega priporočila se uporabljajo opredelitve pojmov iz direktiv 2008/57/ES in 2004/49/ES. Zlasti izrazi „prevoznik v železniškem prometu“, „upravljavec železniške infrastrukture“, „imetniki vozil“ in „subjekt, zadolžen za vzdrževanje“ se uporabljajo na podlagi njihovih vlog in odgovornosti, kot so opredeljene v členih 3 in 4 Direktive 2004/49/ES. Subjekti, ki izpolnjujejo eno od vlog, omenjenih v teh členih, lahko izpolnjujejo tudi druge vloge (npr. prevoznik v železniškem prometu ali upravljavec železniške infrastrukture je lahko hkrati tudi imetnik vozil). Uporabljajo se tudi naslednje opredelitve pojmov:
 - (a) „stanje načrtovanega delovanja“ pomeni običajen način delovanja in predvidljive slabše pogoje (vključno z obrabo) v okviru obsega in pogojev uporabe, ki so določeni v tehnični dokumentaciji in dokumentaciji o vzdrževanju. To stanje vključuje vse pogoje, v katerih se namerava podsistem uporabljati, in njegove tehnične omejitve;
 - (b) „osnovne značilnosti zasnove“ pomeni značilnosti podsistema, kot so opredeljene v potrdilu o pregledu tipa ali zasnove;
 - (c) „varna vključitev“ pomeni, da ukrepi, s katerimi se zagotavlja vključitev nekega elementa (npr. novega tipa vozila, projekta omrežja, podsistema, dela, sestavnega dela, komponente, programske opreme, postopka, organizacije) v večji sistem, ne povzročajo nesprejemljivega tveganja za nastali sistem;

- (d) „ugotovitev tehnične združljivosti z omrežjem“ pomeni preverjanje parametrov tipa vozila, pomembnih za tehnično združljivost z danim omrežjem, in, po potrebi, skladnosti z mejnimi vrednostmi, določenimi za to omrežje, ter dokumentiranje tega v tehnično dokumentacijo, priloženo ES-izjavi o verifikaciji; parametri vključujejo fizične značilnosti in funkcije; preverjanje je treba izvesti v skladu s predpisi, ki se uporabljajo za dano omrežje;
- (e) „tehnična združljivost“ pomeni zmožnost dveh ali več strukturnih podsistemov ali njihovih delov z vsaj enim skupnim vmesnikom, da vzajemno delujejo, pri tem pa ohranijo svoje stanje načrtovanega delovanja in pričakovano raven učinkovitosti;
- (f) „ocenjevalni organ“ pomeni priglašeni organ, pristojni organ ali organ za oceno tveganja;
- (g) „priglašeni organ“ pomeni organ, kot je opredeljen v členu 2(j) Direktive 2008/57/ES;
- (h) „pristojni organ“ pomeni organ, ki ga država članica imenuje v skladu s členom 17(3) Direktive 2008/57/ES za preverjanje skladnosti podsistema z nacionalnimi predpisi;
- (i) „organ za oceno tveganja“ pomeni organ, kot je opredeljen v členu 3(14) Izvedbene uredbe Komisije (EU) št. 402/2013 ⁽¹⁾;
- (j) „ES-izjava o verifikaciji“ pomeni ES-izjavo o verifikaciji podsistema, izdano v skladu s členom 18 in Prilogo V k Direktivi 2008/57/ES, ki je izjava, da podsystem izpolnjuje zahteve zadevne evropske zakonodaje, vključno z morebitnimi nacionalnimi predpisi, ki se uporabljajo za izvajanje bistvenih zahtev Direktive 2008/57/ES;
- (k) „projekt omrežja“ pomeni projekt za začetek obratovanja nove, obnovljene ali nadgrajene fiksne opreme, ki jo sestavlja več kot en strukturni podsystem;
- (l) „značilnosti omrežja“ pomeni značilnosti omrežja, kot so opisane v TSI in, po potrebi, v nacionalnih predpisih;
- (m) „tehnična dokumentacija, priložena ES-izjavi o verifikaciji“ pomeni skupek celotne dokumentacije, ki jo zbere prosilec, kot zahteva vsa veljavna zakonodaja EU za podsystem;
- (n) „dokumentacija, predložena za pridobitev dovoljenja“ pomeni dokumentacijo, ki jo prosilec predloži nacionalnemu varnostnemu organu ob predložitvi vloge za dovoljenje;
- (o) „prosilec“ pomeni podpisnika ES-izjave o verifikaciji v skladu s členom 18 Direktive 2008/57/ES, ki prosi za dovoljenje za začetek obratovanja podsistema. Če se v skladu s členom 15 Direktive 2008/57/ES zahteva skupna varnostna metoda za ovrednotenje in oceno tveganja, prosilec za dovoljenje v skladu s skupno varnostno metodo za ovrednotenje in oceno tveganja postane „predlagatelj“;
- (p) „prosilec za dovoljenje za vozilo/projekt omrežja“ pomeni subjekt, ki zaprosi za dovoljenje za začetek obratovanja vozila oziroma za začetek obratovanja projekta omrežja. Če se v skladu s členom 15 Direktive 2008/57/ES zahteva skupna varnostna metoda za ovrednotenje in oceno tveganja, prosilec za dovoljenje v skladu s skupno varnostno metodo za ovrednotenje in oceno tveganja postane „predlagatelj“.

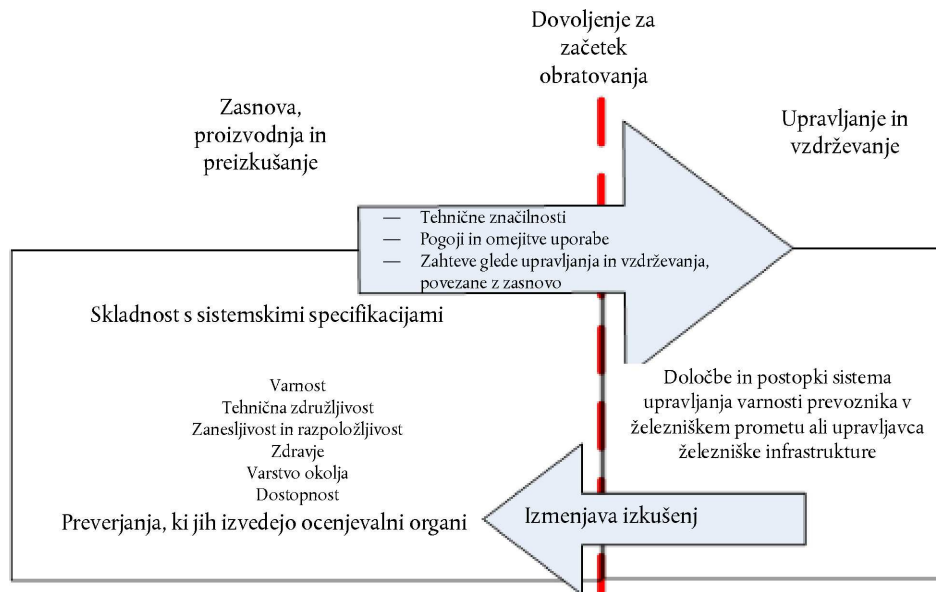
DOVOLJENJE ZA ZAČETEK OBRATOVANJA PODSISTEMOV

3. Dovoljenje za začetek obratovanja podsistema je priznanje države članice, da je prosilec dokazal, da ta podsystem ob vključitvi v železniški sistem, v svojem stanju načrtovanega delovanja, izpolnjuje vse bistvene zahteve Direktive 2008/57/ES ⁽²⁾. V skladu s členom 17(1) navedene direktive se to dovoljenje izda v obliki ES-izjave o

⁽¹⁾ Izvedbena uredba Komisije (EU) št. 402/2013 z dne 30. aprila 2013 o skupni varnostni metodi za ovrednotenje in oceno tveganja ter o razveljavitvi Uredbe (ES) št. 352/2009 (UL L 121, 3.5.2013, str. 11).

⁽²⁾ V Prilogi III k Direktivi 2008/57/ES so določene bistvene zahteve za železniški sistem (člen 3(1)). Te zahteve so specifične za železniški sektor. Železniški sistem, podsistemi, komponente interoperabilnosti in vsi vmesniki morajo izpolnjevati te bistvene zahteve (člen 4(1)). Izpolnjevanje bistvenih zahtev je pogoj za začetek obratovanja strukturnega podsistema. Izpolnjevanje bistvenih zahtev Direktive 2008/57/ES ne pomeni v uporabo drugih določb EU (člen 3(2)).

verifikaciji. V spodnjem grafičnem prikazu so povzete dejavnosti pred izdajo dovoljenja za začetek obratovanja strukturnega podsistema in po njej:



DOVOLJENJE ZA ZAČETEK OBRATOVANJA VOZIL IN ODOBRITEV TIPOV VOZIL

4. Za namene izdaje dovoljenja vozilo sestavlja podsystem tirna vozila in, kadar je primerno, podsystem vodenje-upravljanje in signalizacija (CCS). Odobritev tipa vozila ali dovoljenje za začetek obratovanja posameznega vozila je skupna odobritev podsistemov, ki sestavljajo vozilo.
5. Zahteve glede funkcionalnih podsistemov, ki vplivajo na stanje načrtovanega delovanja vozila (vključno z na primer zahtevami glede operativne zmogljivosti), so določene v ustreznih strukturnih TSI ali, kadar to dovoljuje Direktiva 2008/57/ES, v nacionalnih predpisih (npr. sistemi CCS razreda B).
6. Vozila so sestavljena iz enega ali več podsistemov, zato se za zadevne podsisteme vozila ali tipa vozila uporabljajo določbe iz poglavja IV Direktive 2008/57/ES, ki se nanašajo na podsisteme, brez poseganja v druge določbe poglavja V.
7. Pri dovoljenjih, ki se nanašajo na vozila, sestavljena iz več kot enega podsistema, lahko prosilec za dovoljenje za vozilo ali tip vozila ES-izjave o verifikaciji za oba podsistema združi v eno ES-izjavo o verifikaciji, kot je opisano v Prilogi V k Direktivi 2008/57/ES, da dokaže, da vozila tega tipa kot celota v svojem stanju načrtovanega delovanja ob vključitvi v železniški sistem izpolnjujejo zahteve ustrezne evropske zakonodaje, vključno z bistvenimi zahtevami Direktive 2008/57/ES.
8. Če so izpolnjeni pogoji, določeni v Direktivi 2008/57/ES, mora ena odobritev tipa vozila ali dovoljenje za začetek obratovanja posameznih vozil zadostovati za celotno železniško omrežje EU. To na primer velja, če je vozilo ali tip vozila, skladen s TSI, za katerega je treba izdati dovoljenje, namenjen izključno uporabi v omrežju, ki je skladno s TSI (vendar le, če zadevne TSI, ki so se uporabile za zadevna dovoljenja, ne vključujejo odprtih točk in posebnih primerov v zvezi z združljivostjo omrežja in vozila).
9. Postopki izdajanja dovoljenj za tipe vozil in posamezna vozila so usklajeni in vključujejo jasne korake, ki jih je treba izvesti v določenem roku.
10. Veljavni predpisi za izdajo dovoljenja za začetek obratovanja vozil in tipov vozil morajo biti stabilni, pregledni in nediskriminatorni. Ti predpisi morajo biti bodisi TSI bodisi, če tako dovoljuje Direktiva 2008/57/ES, nacionalni predpisi, ki so bili priglašeni Komisiji in so na voljo v bazi podatkov, ki jo je vzpostavila Komisija. Ko je TSI sprejeta, države članice ne smejo več sprejemati nacionalnih predpisov v zvezi s proizvodi ali deli

podсистema, ki so zajeti v zadevni TSI (razen za tiste, ki so navedeni kot „odprte točke“). Če vozila in tipi vozil niso skladni s TSI, je treba, če je mogoče, uporabiti načelo vzajemnega priznavanja, da se preprečijo nepotrebne zahteve in odvečna preverjanja, razen če so ta nujno potrebna za preverjanje tehnične združljivosti zadevnega tipa vozila z ustreznim omrežjem.

11. V dovoljenjih za vozila morajo biti navedene tehnične značilnosti stanja načrtovanega delovanja vozil, vključno z omejitvami in pogoji uporabe, ter omrežja ⁽¹⁾ držav članic, na katerih je dovoljena uporaba tega tipa vozil. Tehnične značilnosti, omenjene v dovoljenju, morajo:
 - prijaviti proizvajalci ali naročniki v vlogi prosilca za dovoljenje za vozilo ali tip vozila,
 - preveriti in potrditi ocenjevalni organi ter
 - biti dokumentirane v tehnični dokumentaciji, priloženi ES-izjavi o verifikaciji.
12. Tehnične značilnosti iz zgornjega priporočila 11 morajo biti enake za vsa posamezna vozila istega tipa.
13. Ne odobritev tipa vozila ne dovoljenje za začetek obratovanja posameznega vozila se ne smeta nanašati na določeno progo, prevoznika v železniškem prometu, imetnika ali subjekt, zadolžen za vzdrževanje (SZV).
14. Da se preprečita potreba po dovoljenju za tipe vozil in začetek obratovanja posameznih vozil za določene proge ter potreba po ponovni izdaji dovoljenja v primeru spremembe značilnosti proge, morajo biti morebitne omejitve in pogoji za uporabo, priloženi dovoljenju za vozilo, opredeljeni glede na parametre značilnosti tehnične konstrukcije infrastrukture, in ne glede na geografijo.

ODOBRITEV TIPA VOZILA

15. Značilnosti stanja načrtovanega delovanja vozila, ki se ocenjujejo za odobritev, so značilnosti, povezane s tipom vozila. Lahko se najprej odobri tip vozila v skladu s členom 26(1) Direktive 2008/57/ES, nato pa posamezna vozila tega tipa (vključno s serijami posameznih vozil) s preverjanjem njihove skladnosti s tem tipom v skladu s členom 26(3) Direktive 2008/57/ES. Lahko pa se najprej odobri prvo vozilo nekega tipa, s čimer se v skladu s členom 26(2) Direktive 2008/57/ES hkrati odobri tudi tip vozila. Tudi to omogoča naknadne odobritve posameznih vozil istega tipa s preverjanjem skladnosti s tem tipom v skladu s členom 26(3) Direktive 2008/57/ES. Takšen način odobritve tipa vozil proizvajalcem omogoča, da tipe vozil dajo na trg in v svoj katalog in tako kupcem ponudijo koristi odobritve, ne da bi prej izdelali posamezna vozila teh tipov, ki bi jih kupec lahko naročil. Eden izmed ciljev tega načina je razbremeniti tiste, ki nabavijo vozila takšnih tipov, velikega dela tveganja, povezanega z odobritvijo.
16. Pojem tipa je pomemben tudi za združljivost s progo. Da prevoznik v železniškem prometu oceni, ali bo proga podpirala uporabo nekega vlaka, primerja značilnosti vlaka, ki ga sestavljajo vozila zadevnih tipov, z informacijami, ki jih upravljavec železniške infrastrukture navede v registru železniške infrastrukture. Že zdaj morajo upravljavci železniške infrastrukture javno objaviti vrsto infrastrukture (Direktiva 2001/14/ES Evropskega parlamenta in Sveta ⁽²⁾ v zvezi z dostopom do omrežja, direktivi 2004/49/ES in 2008/57/ES ter TSI vodenje in upravljanje prometa v zvezi z obratovanjem). Dokler register železniške infrastrukture ni vzpostavljen in vanj niso vnesene informacije, morajo upravljavci železniške infrastrukture te informacije objaviti v drugi obliki. To ne pomeni, da lahko upravljavci železniške infrastrukture uvedejo neko vrsto dodatnega dovoljenja za vozila ali vlake prevoznikov v železniškem prometu.
17. Postopek odobritve vozil ter naknadno upravljanje in vzdrževanje vozil sta dva jasno ločena postopka, ki ju urejajo različne določbe. Ta razmejitev omogoča, da proizvajalci dajo na trg že odobrena vozila istega tipa, da ta vozila upravljajo različni prevozniki v železniškem prometu in vzdržujejo različni subjekti, zadolženi za vzdrževanje, v skladu z različnimi vzdrževalnimi sistemi, ki so odvisni od upravljanja.

⁽¹⁾ Ozemlje države članice lahko vključuje eno ali več železniških omrežij.

⁽²⁾ Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta 2001/14/ES z dne 26. februarja 2001 o dodeljevanju železniških infrastrukturnih zmogljivosti, naložitvi uporabnin za uporabo železniške infrastrukture in podeljevanju varnostnega spričevala (UL L 75, 15.3.2001, str. 29).

18. Pri tipih vozil, za katera se namerava pridobiti dovoljenje v več kot eni državi članici (npr. za obratovanje v koridorjih), se nacionalni varnostni organi lahko odločijo za sodelovanje, da se prvo in dodatna dovoljenja izdajo sočasno („sočasna“ odobritev). To omogoča, da si zadevni nacionalni varnostni organi delo porazdelijo med seboj (npr. vsak lahko prevzame odgovornost za neko tematsko področje) in da nacionalni varnostni organ, ki izda prvo dovoljenje, prizna in izkoristi delo, ki so ga opravili drugi nacionalni organi.

DOVOLJENJE ZA ZAČETEK OBRATOVANJA PODSISTEMOV FIKSNIH NAPRAV

19. Poudariti je treba, da TSI za fiksne naprave ne vsebujejo popolnega nabora zahtev, ki jim mora ustrezati zadevni podsistem. Zahteve, določene v TSI, vključujejo tiste elemente, ki so pomembni za združljivost podsistemov fiksnih naprav z vozilom, skladnim s TSI.
20. Da bi fiksne naprave ustrezale bistvenim zahtevam celotne veljavne zakonodaje EU, lahko države članice poleg uporabe TSI zahtevajo uporabo drugih predpisov, ki jih ni treba uskladiti za izpolnjevanje ciljev Direktive 2008/57/ES, kot so predpisi na področju električne varnosti, gradbeništva, gradnje, zdravja, požarne varnosti itd. Ti predpisi ne smejo biti v nasprotju z določbami TSI.
21. Pri projektu omrežja, ki ga sestavlja več kot en podsistem fiksne naprave, se za poenostavitev postopka priporoča, da ima prosilec možnost, da ES-izjave o verifikaciji za posamezne podsisteme, kot je opisano v Prilogi V k Direktivi 2008/57/ES, združi v eno ES-izjavo o verifikaciji za projekt omrežja kot celoto, da dokaže, da projekt omrežja kot celota ob vključitvi v železniški sistem izpolnjuje zahteve zadevne evropske zakonodaje, vključno z bistvenimi zahtevami Direktive 2008/57/ES.
22. Veljavni nacionalni predpisi za izdajo dovoljenja za začetek obratovanja podsistemov fiksnih naprav morajo biti stabilni, pregledni in nediskriminatorni. Predpisi v zvezi z bistvenimi zahtevami za železniški sistem iz Direktive 2008/57/ES morajo brez poseganja v zgornji priporočili 19 in 20 biti bodisi TSI bodisi, kadar to dovoljuje Direktiva 2008/57/ES, nacionalni predpisi, ki so bili priglašeni Komisiji in so na voljo v bazi podatkov, ki jo je vzpostavila Komisija. Ko je TSI sprejeta, države članice ne smejo več sprejemati nacionalnih predpisov v zvezi s proizvodi ali deli podsistema, ki so zajeti v zadevni TSI (razen za tiste vidike, ki so v zadevnih TSI ustrezno navedeni kot „odprte točke“).
23. V dovoljenju za začetek obratovanja podsistemov fiksnih naprav morajo biti navedene njihove tehnične značilnosti, vključno z omejitvami in pogoji uporabe. Tehnične značilnosti, omenjene v dovoljenju za začetek obratovanja:
- mora prijaviti prosilec;
 - morajo preveriti in potrditi ocenjevalni organi;
 - morajo biti dokumentirane v tehnični dokumentaciji, priloženi ES-izjavi o verifikaciji.
24. Postopek izdaje dovoljenja za začetek obratovanja podsistemov fiksnih naprav ter za upravljanje in vzdrževanje teh podsistemov sta dva jasno ločena postopka, ki ju urejajo različne določbe.

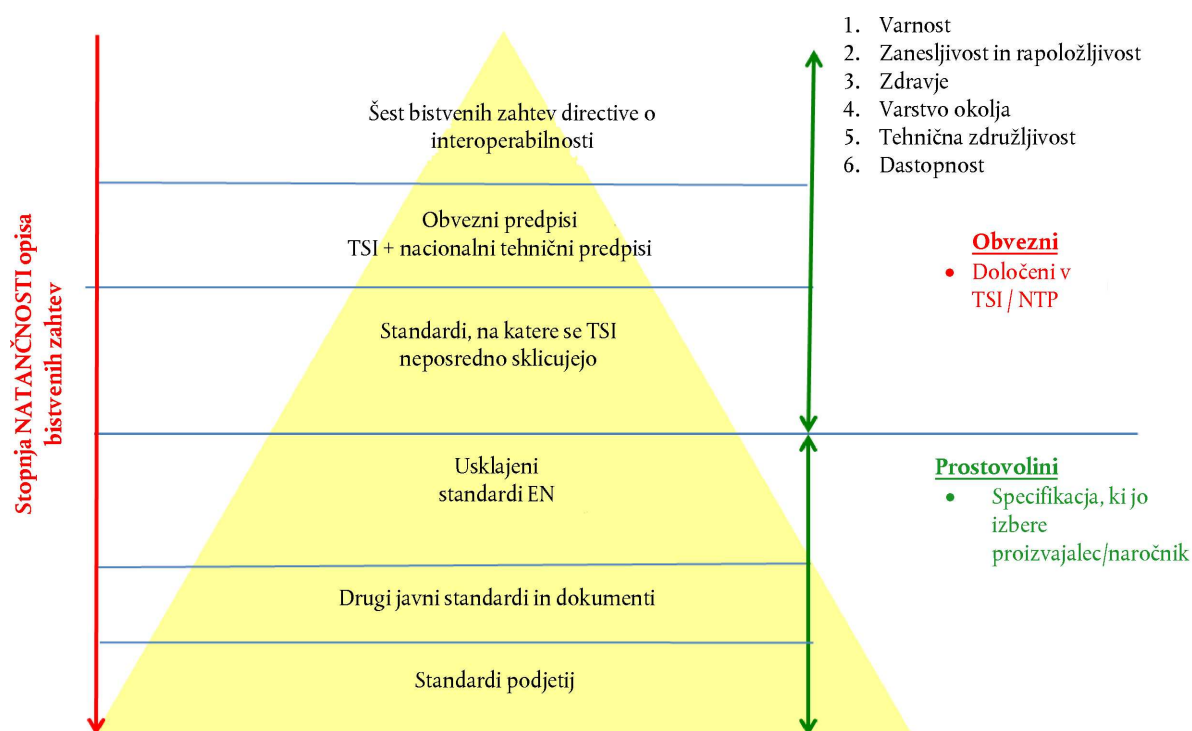
BISTVENE ZAHTEVE, TEHNIČNE SPECIFIKACIJE ZA INTEROPERABILNOST (TSI) IN NACIONALNI PREDPISI

25. Direktiva o interoperabilnosti določa bistvene zahteve za železniški sistem. To pomeni „vse“ pogoje, opisane v Prilogi III, ki jih morajo izpolnjevati železniški sistem, podsistemi in komponente interoperabilnosti, vključno z vmesniki“ (člen 2(g) Direktive 2008/57/ES). Bistvene zahteve za železniški sistem so torej izčrpnice. Država članica ali nacionalni varnostni organ ne more določiti dodatnih zahtev ali pogojev, razen tistih, ki so navedeni v členu 17.
26. Tehnična združljivost vmesnika med omrežjem in vozili je bistvena za varnost. Čeprav je mogoče varnostni vidik takega vmesnika dokazati na podlagi uporabe referenčnih sistemov ali eksplicitnih ocen tveganja v skladu z Uredbo Komisije (ES) št. 352/2009⁽¹⁾, je treba tehnično združljivost za namene interoperabilnosti dokazati na podlagi harmoniziranih predpisov Unije, tj. TSI, ali, če taki predpisi ne obstajajo, na podlagi nacionalnih

⁽¹⁾ Uredba Komisije (ES) št. 352/2009 z dne 24. aprila 2009 o sprejetju skupne varnostne metode za ovrednotenje in oceno tveganja (UL L 108, 29.4.2009, str. 4). Ta uredba bo 21. maja 2015 razveljavljena in nadomeščena z Izvedbeno uredbo (EU) št. 402/2013.

predpisov. Tehnično združljivost vmesnikov med vozilom in omrežjem za namene interoperabilnosti je torej treba dokazati na podlagi pristopa, ki temelji na predpisih.

27. Zato morajo TSI po eni strani natančno določati vmesnike iz priporočila 26. Poleg tega morajo biti v TSI izčrpno opredeljeni vsi osnovni parametri in vmesniki ciljnega sistema, ki jih je treba izrecno preveriti za odobritev, skupaj z ustreznimi zahtevami za ocenjevanje skladnosti.
28. Po drugi strani morajo TSI zahteve določati le „v obsegu, ki je potreben“ za zagotovitev optimalne ravni tehnične usklajenosti in obveznih določb, potrebnih za izpolnjevanje bistvenih zahtev Direktive 2008/57/ES in dosego ciljev iz člena 1 navedene direktive (člen 5(3)). TSI morajo torej zahteve opredeljevati le tako podrobno, kot je to treba uskladiti, da se ti cilji dosežejo ob sočasnem izpolnjevanju bistvenih zahtev. Določajo tudi vmesnike med podsistemi. Vsaka TSI navaja ciljni podsistem, ki ga je mogoče doseči postopno v razumnem roku.
29. Prosilci morajo imeti možnost proste izbire tehničnih rešitev, ki jih uporabijo za izpolnjevanje bistvenih zahtev, pod pogojem, da so specifikacije teh tehničnih rešitev v skladu s TSI in drugo veljavno zakonodajo.
30. Za namene doseganja cilja enotnega evropskega železniškega območja so tehnične specifikacije proizvodov, ki izpolnjujejo bistvene zahteve, lahko določene v usklajenih standardih (EN). Usklajeni standardi, ki zajemajo osnovne parametre TSI, v nekaterih primerih vsebujejo domnevo o skladnosti z nekaterimi določbami TSI. V skladu z duhom novega pristopa k tehnični uskladitvi in standardizaciji je uporaba teh standardov še vedno prostovoljna, vendar se sklicevanja nanje objavijo v *Uradnem listu Evropske unije* (UL EU). Te specifikacije je treba opredeliti tudi v navodilih za uporabo TSI, da se olajša njihova uporaba v industriji. Poleg tega morajo še naprej dopoljevati TSI.
31. Hierarhija in stopnje natančnosti specifikacij, omenjenih v priporočilih 26 do 30, so prikazane v naslednjem grafičnem prikazu:



32. V TSI se ne smejo ponavljati določbe, namenjene zagotavljanju, da podsistem ali stanje načrtovanega delovanja vozila izpolnjuje zahteve iz drugih veljavnih direktiv.
33. Pri zasnovi/načrtovanju podsistema ali vozila in njegovi postavitvi v stanje načrtovanega delovanja je treba uporabiti tudi zahteve, ki izvirajo iz določb EU, ki niso iz Direktive 2008/57/ES. Prosilec mora zagotoviti, da so te zahteve izpolnjene.

34. Nacionalna pravila se brez poseganja v priporočili 19 in 20 lahko še naprej uporabljajo za izdajanje dovoljenj samo v primerih, navedenih v členu 17(3) Direktive 2008/57/ES. Ti primeri so:
- okoliščine, ko ni nobene ustrezne TSI, tj.:
 - (a) odprte točke TSI;
 - (b) omrežja in vozila, ki niso zajeta v področje uporabe TSI (ali katerih zajetje v področje uporabe TSI ni predvideno);
 - (c) zahteve za že obstoječe sisteme (tj. vmesnike sistema, katerih zajetje v TSI ni predvideno);
 - (d) zahteve za vozila, ki niso skladna s TSI in so začela obratovati pred začetkom veljavnosti TSI ali v prehodnem obdobju;
 - odstopanja, za katera se uporablja člen 9 Direktive 2008/57/ES;
 - posebni primeri, opredeljeni v TSI, ki vključujejo nacionalne različice v ciljnem sistemu.
35. V primerih, naštetih v priporočilu 34, morajo države članice upoštevati, objaviti in izvrševati predpise, ki vsebujejo bistvene zahteve, vključno z zahtevami glede tehnične združljivosti vozil z omrežjem. Za ohranitev obstoječe ravni interoperabilnosti in preprečevanje razlikovanja med prosilci morajo biti ti predpisi opredeljeni enako natančno kot TSI ter jasni glede zahtev (tj. opredeliti morajo vrednosti za ustrezne parametre in metode za oceno skladnosti).
36. Če je predložen zahtevek za dodatno dovoljenje za obstoječi tip vozila ali posamezna vozila, ki niso skladni s TSI, člen 25 Direktive 2008/57/ES dopušča, da država članica, v kateri se zahtevajo dodatna dovoljenja, preveri le združljivost s svojim omrežjem. Ta država članica mora ob uporabi načela vzajemnega priznavanja, kot je opisano v priporočilih 52 do 54, priznati prvo dovoljenje za začetek obratovanja, razen če (prosilcu za dodatno dovoljenje) lahko dokaže znatno tveganje za varnost. To je v skladu s potrebo po preprečevanju razlikovanja med tipi vozil in posameznimi vozili, ki so bili prvič odobreni v državi članici.
37. Zato morajo za namene jasnosti države članice v svojih nacionalnih predpisih navesti, katere določbe se uporabljajo: samo za nova vozila in podsisteme ob izdaji prvega dovoljenja; in/ali za obstoječe tipe vozil; in/ali za obstoječa vozila, za katera se po prenovi ali nadgradnji izda novo dovoljenje; in/ali za vse podsisteme in vozila, ki že obratujejo.

UPORABA SKUPNIH VARNOSTNIH METOD (SVM) ZA OVREDNOTENJE IN OCENO TVEGANJA TER SISTEMA UPRAVLJANJA VARNOSTI (SVU)

38. Skupne varnostne metode za ovrednotenje in oceno tveganja so pri izdaji dovoljenja za začetek obratovanja obvezne le v naslednjih primerih:
- (a) ko to za poseben subjekt zahteva TSI ali nacionalno pravilo, ki se uporablja v skladu s členom 17(3) Direktive 2008/57/ES;
 - (b) za izvedbo varne vključitve podsistemov, ko obvezni predpisi niso na voljo, kot zahteva člen 15(1) Direktive 2008/57/ES.
- V vseh drugih primerih uporaba skupnih varnostnih metod za ovrednotenje in oceno tveganja pri izdaji tovrstnega dovoljenja ni obvezna.
39. Izraz „varna vključitev“ se lahko uporablja za:
- (a) varno vključitev elementov, ki sestavljajo podsistem;
 - (b) varno vključitev podsistemov, ki sestavljajo vozilo ali projekt omrežja;
- pri vozilih:
- (c) varno vključitev vozila v omrežje;
 - (d) varno vključitev vozil v sistem upravljanja varnosti prevoznikov v železniškem prometu. To vključuje vmesnike med vozili, vmesnike z osebjem, ki bodo upravljali podsistem, in dejavnosti vzdrževanja subjekta, zadolženega za vzdrževanje;

(e) varno vključitev vlaka na določene proge, po katerih vozi;

ter, pri projektih omrežja:

(f) varno vključitev projekta omrežja glede na značilnosti vozila, ki so določene v TSI in nacionalnih predpisih;

(g) varno vključitev v sosednje dele omrežja (odseki proge);

(h) varno vključitev projekta omrežja v sistem upravljanja varnosti upravljavca železniške infrastrukture. To vključuje vmesnike z osebjem, ki bodo upravljali projekt omrežja, in dejavnosti vzdrževanja upravljavca železniške infrastrukture ali njegovih izvajalcev;

(i) varno vključitev projekta omrežja s posebnimi vlaki, ki vozijo po njem.

40. Kar zadeva razmerje med varno vključitvijo in dovoljenjem za začetek obratovanja vozil:

— točke (a), (b) in (c) priporočila 39 je treba izvesti pred izdajo dovoljenja za začetek obratovanja. Morebitne pogoje in omejitve uporabe, ki izhajajo iz njih (npr. vsakršne omejitve glede sestave vlaka, vključno z obratovanjem v več enotah ali obratovanjem lokomotiv skupaj z vozili, ki sestavljajo vlak) je treba navesti v tehnični dokumentaciji iz člena 18(3) Direktive 2008/57/ES, priloženi ES-izjavi o verifikaciji, da jih uporabnik odobrenega podsistema ali vozila lahko uporablja v skladu s svojim sistemom upravljanja varnosti;

— točka (d) priporočila 39 ni del postopka izdaje dovoljenja. Izvesti jo mora prevoznik v železniškem prometu ob ustreznem upoštevanju vseh pogojev in omejitev uporabe, ki izhajajo iz točk (a), (b) in (c), ter na podlagi preverjanja skladnosti s TSI in veljavnimi nacionalnimi predpisi;

— točka (e) priporočila 39 ni del postopka izdaje dovoljenja. Izvesti jo mora prevoznik v železniškem prometu na podlagi vseh informacij, ki jih potrebuje za določitev značilnosti vlaka in ugotovitev njegove združljivosti s progo (npr. pogoji uporabe, vrednosti parametrov vmesnika) ter izhajajo iz točk (a), (b) in (c), in informacij iz registra železniške infrastrukture.

40a. Kar zadeva razmerje med varno vključitvijo in dovoljenjem za začetek obratovanja podsistemov fiksne naprave in projektov omrežja:

— točke (a), (b), (f) in (g) priporočila 39 je treba izvesti pred izdajo dovoljenja za začetek obratovanja. Morebitne pogoje in omejitve uporabe, ki izhajajo iz njih, je treba navesti v tehnični dokumentaciji iz člena 18(3) Direktive 2008/57/ES, priloženi ES-izjavi o verifikaciji, da jih uporabnik odobrenega podsistema ali projekta omrežja lahko uporablja v skladu s svojim sistemom upravljanja varnosti;

— točka (h) priporočila 39 ni del postopka izdaje dovoljenja. Izvesti jo mora upravljavec železniške infrastrukture ob ustreznem upoštevanju vseh pogojev in omejitev uporabe, ki izhajajo iz točk (a), (b) in (c), ter na podlagi preverjanja skladnosti s TSI in veljavnimi nacionalnimi predpisi;

— točka (i) priporočila 39 ni del postopka izdaje dovoljenja. Izvesti jo mora upravljavec železniške infrastrukture na podlagi vseh informacij, ki jih potrebuje za določitev značilnosti proge in ugotovitev njene združljivosti (npr. pogoji uporabe, vrednosti parametrov vmesnika) ter izhajajo iz točk (a), (b) in (c), in informacij iz registra tipov vozil.

41. Kar zadeva uporabo skupnih varnostnih metod za ovrednotenje in oceno tveganja za preverjanje varne vključitve pred izdajo dovoljenja za začetek uporabe:

— točka (a) priporočila 39 je v celoti v področju uporabe TSI, ki se nanašajo na podsistem; če ni izrecnih tehničnih predpisov za to področje, lahko TSI zavzamejo pristop, ki temelji na tveganju, zahtevajo uporabo skupnih varnostnih metod za ovrednotenje in oceno tveganja ter določijo, na kateri sprejemljivi ravni je treba tveganje obvladovati;

— če ni obveznih predpisov (TSI, nacionalni predpisi), ki v celoti obravnavajo ta vmesnik, je treba točko (b) priporočila 39 preveriti z uporabo skupnih varnostnih metod za ovrednotenje in oceno tveganja;

- točka (c) priporočila 39 mora biti v celoti zajeta v TSI in, če to predvideva člen 17(3) Direktive 2008/57/ES, nacionalne predpise, to preverjanje, ki temelji na predpisih, pa mora izvajati priglašeni ali pristojni organ v okviru svoje odgovornosti za „verifikacijo vmesnikov zadevnega podsistema s sistemom, v katerega se vključiti“ (člen 18 Direktive 2008/57/ES), saj bi bilo v nasprotnem primeru ogroženo izpolnjevanje zahtev glede preglednosti, nediskriminatornosti in interoperabilnosti;
- pri točki (c) priporočila 39 torej uporaba skupnih varnostnih metod za ovrednotenje in oceno tveganja v primerih, ko obstajajo TSI ali nacionalni predpisi, ni obvezna. Če nacionalni predpisi tega vmesnika ne določajo v celoti (npr. nekateri obstoječi sistemi signalizacije in inovativne rešitve), lahko zahtevajo, da se za obravnavo tveganj, ki jih ne zajemajo, uporabijo skupne varnostne metode za ovrednotenje in oceno tveganja.

CELOVITOST TSI IN NACIONALNIH PREDPISOV

42. Znano je, da je TSI pripravila skupina strokovnjakov iz združenj tega sektorja in nacionalnih varnostnih organov, pri čemer so kot podlago upoštevali nacionalne predpise in praktične izkušnje. TSI zajemajo najsoodnejše ali najboljše razpoložljivo znanje, saj jih je Agencija razvila v sodelovanju s temi strokovnjaki, pregledal pa jih je odbor iz člena 29 Direktive 2008/57/ES. Države članice so jih kot take priznale za primerne svojemu namenu (vključno z odprtimi točkami) in so pravno zavezujoče. Preverjanje ali potrjevanje teh obveznih zahtev ni del postopka izdaje dovoljenja.
 43. Vendar je za ohranitev celovitosti TSI in nacionalnih predpisov odgovornost vseh subjektov, ki kadar koli ugotovijo morebitne pomanjkljivosti TSI ali nacionalnih predpisov, da svoje dvome čim prej izrazijo z obsežno obrazložitvijo v okviru ustreznih postopkov, da se z morebitno pomanjkljivostjo nemudoma seznanijo vsi zadevni subjekti, ki nato lahko ustrezno ukrepajo.
 44. Države članice morajo sprejeti ustrezne ukrepe za spremembo pomanjkljivih ali nezdružljivih nacionalnih predpisov.
 45. V primeru pomanjkljivosti TSI se uporablja člen 7 Direktive 2008/57/ES, odprave pomanjkljivosti pa se je treba lotiti s:
 - (a) tehničnim mnenjem Agencije ali
 - (b) spremembo TSIali obojim.
- Odvisno od primera se TSI lahko spremeni:
1. s spremembo specifikacije ciljnega sistema;
 2. z dodajanjem posebnih primerov, če zadevajo le omejeno število držav članic in je harmonizacija na ravni EU ocenjena kot nepotrebna;
 3. z dodajanjem odprtih točk, če je harmonizacija na ravni EU potrebna, vendar je še ni mogoče izrecno zajeti v TSI.

PREVERJANJA, KI SO ZUNAJ PODROČJA UPORABE DOVOLJENJA ZA ZAČETEK OBRATOVANJA

46. Preverjanje združljivosti vlaka s progo se mora izvajati neodvisno od dovoljenja za začetek obratovanja tipa vozila ali posameznega vozila. To preverjanje upravlja prevoznik v železniškem prometu (ali upravljavec železniške infrastrukture, če upravlja vlake) kot del postopka načrtovanja (na primer pri potegovanju za poti) in vsakodnevno s svojimi sistemi upravljanja varnosti. Prevoznik v železniškem prometu mora združljivost ugotoviti s pridobitvijo informacij od upravljavca železniške infrastrukture v okviru registra infrastrukture ter iz tehnične dokumentacije vozil, priložene ES-izjavi o verifikaciji, ki se izdela ob izdaji dovoljenja in od tedaj vzdržuje. V prehodnem obdobju, tj. do vzpostavitve registra železniške infrastrukture in njegove izpolnitve z vsemi ustreznimi podatki za preverjanje združljivosti z omrežjem, morajo upravljavci železniške infrastrukture prevoznikom v železniškem prometu potrebne informacije posredovati na drug pregleden način.
47. Ocenjevanje zmožnosti prevoznika v železniškem prometu za upravljanje in vzdrževanje vozil ni del postopka, ki vodi k izdaji dovoljenja. Zajeto je v postopek podeljevanja varnostnega spričevala in stalni nadzor, ki ga izvaja nacionalni varnostni organ.
48. Ocenjevanje zmožnosti upravljavca železniške infrastrukture za upravljanje in vzdrževanje projektov omrežja ni del postopka, ki vodi k izdaji dovoljenja. To je zajeto v postopek podeljevanja varnostnega pooblastila in stalni nadzor, ki ga izvaja nacionalni varnostni organ.

49. Ocenjevanje zmožnosti subjekta, zadolženega za vzdrževanje, za vzdrževanje vozila ni del postopka izdajanja dovoljenja. To je zajeto v sistem upravljanja varnosti prevoznika v železniškem prometu. Če se uporablja postopek potrjevanja subjekta, zadolženega za vzdrževanje, lahko sistem upravljanja varnosti prevoznika v železniškem prometu upošteva ta postopek.
50. Posledično prosilcu za odobritev tipa vozila ali za dovoljenje za začetek obratovanja posameznega vozila ali podsistema ni treba oceniti pomembnosti morebitnih sprememb, ki jih povzroči zasnova vozila ali podsistema v železniškem sistemu kot celoti. Če je prosilec prevoznik v železniškem prometu ali upravljavec železniške infrastrukture, ki namerava upravljati to vozilo ali podsistem in je odgovoren za upravljanje sprememb na svojem delu železniškega sistema, potem skupne varnostne metode za ovrednotenje in oceno tveganja uporablja neodvisno od svoje vloge prosilca za dovoljenje za začetek obratovanja.
51. Če proizvajalec izdelava posebno zasnovo po naročilu prevoznika v železniškem prometu, v praksi običajno pride do časovnega prekrivanja med:
- preverjanjem skladnosti strukturnega podsistema za izdajo ES-izjave o verifikaciji (dejavnost, ki vključuje točke (a), (b) in (c) priporočila 39) ter
 - vključitvijo tega podsistema v sistem upravljanja varnosti prevoznika v železniškem prometu ali upravljavca železniške infrastrukture (dejavnost, ki vključuje točki (d) in (e) priporočila 39).
- Dobro projektno vodenje v nekaterih okoliščinah omogoča, da se časovna vrzel med izdajo dovoljenja za začetek obratovanja in dejansko komercialno uporabo vozila ali projekta omrežja čim bolj zmanjša. V teh okoliščinah poleg nacionalnega varnostnega organa sočasno sodelujeta tudi:
- organ, ki je odgovoren za izdajo dovoljenja za tip vozila ali za začetek obratovanja posameznega vozila, in
 - organ, ki je odgovoren za nadzor varnostnih spričeval ali varnostnih pooblastil.
- Čeprav se dejavnosti lahko časovno prekrivata, morata biti formalno neodvisni, pri čemer je za prvo odgovoren prosilec za dovoljenje za vozilo ali tip vozila, za drugo pa prevoznik v železniškem prometu ali upravljavec železniške infrastrukture, ki namerava podsistem ali vozilo uporabljati.

VZAJEMNO PRIZNAVANJE PREDPISOV IN PREVERJANJ V ZVEZI Z VOZILI

52. Države članice morajo medsebojno priznavati preverjanja, izvedena v skladu z nacionalnimi pravili drugih držav, razen:
- (a) če ni dokazov o združljivosti z omrežjem ali
 - (b) če država članica prosilcu lahko dokaže znatno tveganje za varnost.
 - (c) Načelo vzajemnega priznavanja je treba uporabljati v največji možni meri, da se preprečijo nepotrebne zahteve in odvečna preverjanja, razen če so ta nujno potrebna za preverjanje tehnične združljivosti vozila z ustreznim omrežjem in niso enakovredna predpisom države članice, v kateri je bilo izdano prvo dovoljenje.
53. V primeru izdajanja dodatnih dovoljenj države članice ne smejo izpodbijati nacionalnih predpisov, ki so se uporabljali za predhodno dovoljenje in
- zajemajo odprte točke, ki niso povezane s tehnično združljivostjo vozila z omrežjem, ali
 - se uvrščajo v skupino „A“ v referenčnem dokumentu iz člena 27(4) Direktive 2008/57/ES.
54. Ne glede na to, da v skupni varnostni metodi za ovrednotenje in oceno tveganja ni splošnih meril sprejemljivosti tveganja, je treba ocene na podlagi te metode, ki se opravijo kot del preverjanj, ki jih zahtevajo TSI, vzajemno priznavati v skladu s členom 7(4) uredbe o skupni varnostni metodi za ovrednotenje in oceno tveganja ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ To bo nadomeščeno s členom 15(5) Izvedbene uredbe (EU) št. 402/2013, ki bo začela veljati 21. maja 2015.

VLOGE IN ODGOVORNOSTI

55. Pred odobritvijo podsistema za začetek delovanja mora proizvajalec ali naročnik (tj. prosilec v smislu člena 18(1) Direktive 2008/57/ES) izvesti vse potrebne naloge v zvezi z zasnovo, konstrukcijo in preizkušanjem ali jih naročiti na odgovornost izvajalcev ter podpisati ES-izjavo o verifikaciji.
56. Priglašeni organi preverijo skladnost s TSI in pripravijo potrdila o verifikaciji za prosilca. Člen 18(2) Direktive 2008/57/ES določa, da verifikacija, ki jo opravi priglašeni organ, „[o]bsega tudi verifikacijo vmesnikov zadevnega podsistema s sistemom, v katerega se vključi, temelječ na informacijah, ki so na voljo v ustreznih TSI in registrih iz členov 34 in 35“. To pomeni, da je priglašeni organ odgovoren za preverjanje tehnične združljivosti z drugimi podsistemi, kar je v skladu z dejstvom, da je tehnična združljivost vključena v TSI. Obseg teh preverjanj je omejen na ustrezne TSI. Vsak priglašeni organ pripravi tehnično dokumentacijo v zvezi z izvedenimi verifikacijami.
57. Določbe priporočila 56 se smiselno uporabljajo za pristojne organe in nacionalne predpise.
58. Nacionalni varnostni organi so na podlagi člena 15(1) Direktive 2008/57/ES pri izdajanju dovoljenj za začetek obratovanja odgovorni za izvajanje pregleda dokumentacije, ki je priložena zahtevku za dovoljenje za začetek obratovanja in dokazuje ustreznost postopka verifikacije. Ta pregled mora vsebovati preverjanje popolnosti, ustreznosti in doslednosti dokumentacije, predložene za pridobitev dovoljenja. Omejuje se na zadeve, ki so v pristojnosti nacionalnih organov za varnost (na železnici), kot je opredeljeno v Direktivi 2004/49/ES.
59. Če država članica (ali nacionalni varnostni organ) odkrije težavo v zvezi z zahtevkom za dovoljenje za začetek obratovanja, in sicer, da strukturni podsistem, zajet v ES-izjavi o verifikaciji, ki ji je priložena glavna tehnična dokumentacija, ni povsem skladen z Direktivo 2008/57/ES in zlasti ne izpolnjuje bistvenih zahtev, mora uporabiti člen 19 Direktive 2008/57/ES. To se smiselno uporablja za komponente interoperabilnosti v skladu s členom 14 Direktive 2008/57/ES.
60. Nacionalni varnostni organi ne smejo ponavljati nobenih pregledov, ki so bili izvedeni kot del postopka verifikacije.
61. Nacionalni varnostni organi ne smejo poskušati opravljati ali podvajati dela oblikovalcev predpisov, priglašanih organov, pristojnih organov ali organov za oceno tveganja.
62. Nacionalni varnostni organi ne smejo izvajati poglobljenega sistematičnega preverjanja dela, ki ga opravijo prosilec, priglašeni organ, pristojni organ in organ za oceno tveganja po skupni varnostni metodi, niti sistematično potrjevati njihovih rezultatov. Preverjanja ocenjevalnega organa lahko izpodbijajo le v primeru upravičenih dvomov. V tem primeru je treba upoštevati načela sorazmernosti (ob upoštevanju stopnje tveganja), nediskriminacije in preglednosti. Upravičeni dvomi lahko nastanejo zlasti na podlagi pregledov iz priporočila 58 ali ko izmenjava izkušenj pokaže, da podoben podsistem ne izpolnjuje bistvenih zahtev iz člena 19 Direktive 2008/57/ES.
63. Države članice morajo v skladu s členom 28(2) Direktive 2008/57/ES za priglašene organe (in smiselno za pristojne organe) uvesti sisteme za zagotavljanje pristojnosti ocenjevalnih organov in sprejeti ukrepe za odpravo neskladnosti z veljavno zakonodajo. Za zagotovitev doslednega pristopa mora imeti Komisija ob pomoči Agencije pri tem usklajevalno vlogo.
64. Prosilci, upravljavci železniške infrastrukture in prevozniki v železniškem prometu morajo skupaj s subjekti, zadolženimi za vzdrževanje, upoštevati izmenjavo izkušenj, pridobljenih z že odobrenimi tipi vozil in zasnovami podsistemov, ali prepoznavanje neobvladanih tveganj ter uvesti primerne popravne ukrepe.
65. Prosilci morajo te popravne ukrepe izvesti pred vložitvijo svojega zahtevka za dovoljenje in takoj, ko se ugotovi potreba po tem.
66. Prevozniki v železniškem prometu in upravitelji železniške infrastrukture morajo te popravne ukrepe za vozila in podsisteme, ki se že uporabljajo, izvesti v okviru svojih sistemov upravljanja varnosti. Sistemi upravljanja varnosti prevoznikov v železniškem prometu morajo zagotoviti, da subjekti, zadolženi za vzdrževanje vozil, ki jih uporabljajo prevozniki, v svoj sistem vzdrževanja uvedejo morebitne potrebne spremembe.

67. Kot ni naloga nacionalnega varnostnega organa, da pred izdajo dovoljenja določi rešitev zasnove, tako njegova nadzorna vloga tudi ne vključuje predpisovanja popravilnih ukrepov na podlagi izmenjav izkušenj. Nacionalni varnostni organi morajo namesto tega spremljati skladnost prevoznika v železniškem prometu ali upravljavca železniške infrastrukture z lastnim sistemom upravljanja varnosti. Preverjati morajo, ali prevozniki v železniškem prometu in upravljavci železniške infrastrukture določajo, izvajajo in upravljajo ustrezne popravne ukrepe v okviru svojega sistema upravljanja varnosti.
68. Direktiva 2004/49/ES določa, da je vsak upravljavec železniške infrastrukture in prevoznik v železniškem prometu odgovoren za svoj del sistema. Prevoznik v železniškem prometu je odgovoren le za varno delovanje svojih vlakov. Vloga upravljavca železniške infrastrukture je omejena na upravljanje infrastrukture, zato ni odgovoren za delovanje vlakov, ampak le za izdajo dovoljenja za vožnjo. Upravljavec železniške infrastrukture ne izdaja nobenih drugih dovoljenj.
69. Ocena zmožnosti podizvajalca (npr. imetnika) za njegov del upravljanja in vzdrževanja vozil ni del postopka, ki vodi do izdaje dovoljenja. To je zajeto v obveznosti prevoznika v železniškem prometu, ki uporablja odobrena vozila, da v skladu s členom 14(a) Direktive 2004/49/ES v okviru svojega sistema upravljanja varnosti zagotovi ustrezen subjekt, zadolžen za vzdrževanje.
70. Člen 14a(1) Direktive 2004/49/ES, kot je spremenjen z Direktivo 2008/110/ES določa, da se vsakemu vozilu pred začetkom obratovanja oziroma pred uporabo v omrežju dodeli subjekt, ki je zadolžen za njegovo vzdrževanje. Dovoljenje za začetek obratovanja je neodvisno od upravljanja vozila, ki ga izvaja prevoznik v železniškem prometu, ali vzdrževanja vozila, ki ga opravlja subjekt, odgovoren za vzdrževanje; poleg tega se Direktiva 2004/49/ES nanaša na upravljanje (uporabo) in vzdrževanje vozil. Zato je subjekt, zadolžen za vzdrževanje, lahko imenovan pred odobritvijo vozila za začetek obratovanja ali po njej, vendar vedno, preden je vozilo registrirano v nacionalnem registru vozil (subjekt, zadolžen za vzdrževanje, je obvezno polje v tem registru) ter preden se dejansko začne uporabljati v omrežju.
71. Organizacije morajo obvladati tveganja, ki jih povzročajo njihove dejavnosti. Za obvladovanje tveganj morajo biti odgovorni tisti, ki so jih najbolj sposobni obvladovati.
72. Prevozniki v železniškem prometu in upravljavci železniške infrastrukture so edini deležniki, ki morajo imeti varnostna spričevala in varnostna pooblastila, ki jih podpirajo sistemi za varno upravljanje, zato morajo te organizacije imeti ključno vlogo pri upravljanju prispevkov drugih in sprejemanju pravih odločitev glede svojih prispevkov. Kadar prevozniki v železniškem prometu ali upravljavci železniške infrastrukture sprejmejo take odločitve ali izvedejo ukrepe v skladu s svojimi sistemi upravljanja varnosti, to ne posega v odgovornosti drugih subjektov, kot so imetniki, subjekti, zadolženi za vzdrževanje, in proizvajalci.
73. Porazdelitev operativnih odgovornosti med prevozniki v železniškem prometu in upravljavci železniške infrastrukture je opredeljena v TSI vodenje in upravljanje prometa.
74. Prevozniki v železniškem prometu veljajo za najprimernejše in najbolj usposobljene za:
- (a) opredelitev morebitnih tveganj za njihove načrtovane dejavnosti, vključno z vzdrževanjem, in izvajanje nadzornih ukrepov, kot so pregledi ob odhodu;
 - (b) pravilno navedbo svojih operativnih potreb izvajalcem in dobaviteljem, kot so zahtevana učinkovitost, razpoložljivost in zanesljivost vozil;
 - (c) spremljanje delovanja vozil;
 - (d) zagotavljanje rednih in izčrpnih povratnih informacij o dejavnostih in delovanju imetniku in subjektu, zadolženemu za vzdrževanje, kot je primerno;
 - (e) izvajanje pregledov pogodb za razumevanje in spodbujanje zmogljivosti v okviru pogodb.
75. Po drugi strani prevozniki v železniškem prometu in upravljavci železniške infrastrukture ne smejo veljati za najprimernejše in najbolj usposobljene za neposredno obvladovanje vseh tveganj vzdolž celotne dobavne verige. Da bi prevozniki v železniškem prometu in upravljavci železniške infrastrukture izpolnili svoje odgovornosti, morajo pogodbene obveznosti za dobavo blaga in storitev zasnovati v skladu s svojimi sistemi upravljanja varnosti, pri čemer morajo upoštevati pravne odgovornosti drugih. Spreminjanje vozil v uporabi za odpravo nepravilnosti in nenehno izboljševanje njihovega delovanja je običajna praksa. Za varno upravljanje teh sprememb je odgovoren prevoznik v železniškem prometu. To odgovornost mora izpolnjevati z uporabo postopkov za upravljanje sprememb iz svojega sistema upravljanja varnosti in uredbe o skupni varnostni

metodi za ovrednotenje in oceno tveganja ter, po potrebi, z zagotovitvijo, da se pridobi dovoljenje za začetek obratovanja spremenjenega vozila. Prevoznik v železniškem prometu mora tudi zagotavljati, da se vse pomembne informacije posredujejo subjektu, zadolženemu za vzdrževanje, ki bo posodobil dokumentacijo o vzdrževanju.

76. Prevozniki v železniškem prometu, upravljavci železniške infrastrukture, subjekti, zadolženi za vzdrževanje, in imetniki morajo poskrbeti, da se v pogodbi s proizvajalcem zagotovi vsakršna podpora, ki jo morebiti potrebujejo v tem postopku.
77. Preden prevoznik v železniškem prometu od upravljavca železniške infrastrukture kupi dostop vlaka do omrežja, mora poznati vrsto dostopa, ki ga je upravljavec železniške infrastrukture ponudil za prodajo. Prevoznik v železniškem prometu mora biti prepričan, da proga, za katero želi kupiti dostop, lahko podpira vlake, ki jih namerava upravljati.
78. Prevoznikom v železniškem prometu morajo biti v registru železniške infrastrukture zagotovljene vse informacije (o vrsti infrastrukture), ki jih potrebujejo, da ugotovijo, ali je vlak, ki ga nameravajo upravljati, združljiv z določeno progo (združljivost vlaka s progo). Upravljavec železniške infrastrukture mora v registru za vsak parameter opisati nazivne vrednosti in, po potrebi, mejne vrednosti parametrov vmesnika, v skladu s katerimi se vzdržuje odsek proge. Prevozniki v železniškem prometu so pri zagotavljanju varnega obratovanja vlakov odvisni od točnosti teh informacij. Upravljavec železniške infrastrukture mora obvestiti prevoznika v železniškem prometu o morebitnih začasnih spremembah vrste infrastrukture, ki niso zapisane v registru infrastrukture.
79. Ko prevoznik v železniškem prometu na podlagi registra železniške infrastrukture in dokumentacije, priložene dovoljenju za vozilo/tip vozil, ter ob upoštevanju pogojev uporabe in drugih omejitev v zvezi z dovoljenjem za začetek obratovanja vozila/tipa vozil ugotovi, da proga lahko podpira vlak, ki ga namerava upravljati, mora na podlagi določb TSI v zvezi z „vodenjem in upravljanjem prometa“ (zlasti oddelke, ki se nanašajo na sestavo vlaka, zavorni sistem vlaka in vozno stanje) ugotoviti, ali obstajajo kakršne koli omejitve, povezane z vlakom, ki prepovedujejo njegovo uporabo na progi (npr. omejitve hitrosti, omejitve dolžine, omejitve napajanja z električno energijo).
80. Če ima upravljavec železniške infrastrukture ali prevoznik v železniškem prometu dvome v zvezi z uporabo določenega vozila ali dela fiksne opreme na določeni progi, mora na to opozoriti drugo stranko, da se najde rešitev. Če stranka, ki je opozorila na težavo, ni zadovoljna z odgovorom, mora zadevo predložiti nacionalnemu varnostnemu organu, ki mora sprejeti odločitev v skladu s svojimi pristojnostmi.
81. Prevozniki v železniškem prometu, upravljavci železniške infrastrukture in subjekti, zadolženi za vzdrževanje, morajo v skladu s členom 4(2) Uredbe Komisije (EU) št. 1078/2012 ⁽¹⁾ obvestiti vse sodelujoče stranke (tudi nacionalne varnostne organe) o kakršnih koli varnostnih tveganjih, povezanih z okvarami in konstrukcijskimi neskladnostmi ali napakami tehnične opreme. Ta obveznost obveščanja se nanaša tudi na proizvajalce in naročnike, ki so izdali ES-izjavo o verifikaciji po izdaji dovoljenja za začetek obratovanja.
82. Nacionalni varnostni organi imajo poleg izdaje dovoljenj za začetek obratovanja strukturnih podsistemov in v skladu s členom 16 Direktive 2004/49/ES tudi nalogo, da nadzirajo, ali prevozniki v železniškem prometu in upravljavci železniške infrastrukture delujejo v skladu z zahtevami zakonodaje EU in, kadar to dovoljuje Direktiva 2008/57/ES, nacionalne zakonodaje. Ta nadzor mora zajemati tudi obvladovanje tveganj, povezanih z vmesnikom z dobavitelji prevoznikov v železniškem prometu in upravljavcev železniške infrastrukture (kot so proizvajalci, imetniki in podjetja, ki dajejo tirna vozila v najem), ki ga izvajajo prevozniki v železniškem prometu in upravljavci železniške infrastrukture, zlasti med nabavo blaga in storitev ter njihovo vključitvijo v sisteme upravljanja varnosti prevoznika v železniškem prometu in upravljavcev železniške infrastrukture.
83. Vloga nacionalnih varnostnih organov pri uporabi podsistema in njegovem vzdrževanju s strani prevoznika v železniškem prometu ali upravljavca železniške infrastrukture v okviru njegovega sistema upravljanja varnosti je nadzorne narave. Nacionalni varnostni organi morajo zlasti odkloniti prevzem odgovornosti od proizvajalca/naročnika ali prevoznika v železniškem prometu/upravljavca železniške infrastrukture za izpolnjevanje bistvenih zahtev z določanjem ali izrecnim preverjanjem in/ali odobritvijo posebnih rešitev zasnove, zahtev glede vzdrževanja ali popravnih ukrepov. Nacionalni varnostni organ se mora torej osredotočiti na ustreznost in primernost sistemov upravljanja odgovornih deležnikov in ne sme delovati kot „inšpektor za dokončano delo“ za podrobne rezultate ali odločitve, ki jih sprejemajo ti deležniki.

⁽¹⁾ Uredba Komisije (EU) št. 1078/2012 z dne 16. novembra 2012 o skupni varnostni metodi spremljanja, ki jo uporabljajo prevozniki v železniškem prometu in upravljavci infrastrukture po prejemu varnostnega spričevala ali varnostnega pooblastila ter subjekti, zadolženi za vzdrževanje (UL L 320, 17.11.2012, str. 8).

84. Če države članice razmišljajo o uvedbi nujnih ukrepov zaradi nesreč ali izrednih dogodkov, morajo upoštevati, da je sistem upravljanja varnosti prevoznika v železniškem prometu temeljni mehanizem za upravljanje novih tveganj glede upravljanja vozil, ki so se morda pokazala pri preiskavi nesreč/izrednih dogodkov ali pri ugotovitvah v okviru nadzora. Tudi če država članica meni, da je za dovoljenje za začetek obratovanja nujen nov predpis, mora upoštevati postopke, navedene v veljavni zakonodaji Unije, vključno s priglasitvijo osnutka novega predpisa Komisiji v skladu z Direktivo 98/34/ES Evropskega parlamenta in sveta ⁽¹⁾ ali Direktivo 2004/49/ES.

PREIZKUŠANJE

85. Edini preizkusi, ki se lahko zahtevajo za izdajo dovoljenja in se morajo izvesti pred izdajo dovoljenja za začetek obratovanja, pri čemer mora sodelovati ocenjevalni organ, so tisti, ki jih:
- izrecno določajo TSI, moduli in, če je primerno, nacionalni predpisi,
 - določi prosilec za dokaz skladnosti z zahtevami TSI in/ali nacionalnimi predpisi,
 - določa druga zakonodaja EU ali
 - določi prosilec v skladu z uporabo skupnih varnostnih metod za ovrednotenje in oceno tveganja, kot je opisano v priporočilu 41.
86. Sodelovanje priglasi in/ali pristojnih organov pri preverjanju skladnosti z bistvenimi zahtevami določajo zadevne TSI oziroma nacionalni predpisi.
87. Preizkusi, ki niso zajeti v priporočilu 85 (npr. preizkusi, ki so potrebni, da prevoznik v železniškem prometu pred uporabo tipa vozila ali novega podsistema na zadevni progi ugotovi združljivost vlaka s progo ali da naročnik ugotovi skladnosti s kupčevimi zahtevami), niso del izdaje dovoljenja za začetek obratovanja.
88. Če je za preverjanje skladnosti z zahtevami za dovoljenje treba izvesti preizkus na tirih, preden nacionalni varnostni organ izda dovoljenje za začetek obratovanja, je treba v nacionalnem pravnem okviru vsake države članice opredeliti vse potrebne operativne in organizacijske ukrepe za izvedbo teh preizkusov, ki morajo biti v skladu z direktivama 2008/57/ES in 2004/49/ES. To mora zajemati upravne ukrepe ter vse obvezne tehnične in operativne zahteve. Države članice lahko na splošno izberejo enega od naslednjih dveh pristopov:
- država članica lahko pristojnost za izvajanje preizkusov vključi v varnostno spričevalo prevoznika v železniškem prometu. To lahko stori do te mere, da je organ za preizkušanje lahko potrjen kot prevoznik v železniškem prometu, katerega obseg dejavnosti je omejen samo na preizkušanje;
 - država članica lahko zaprosi pristojni organ (ki je lahko nacionalni varnostni organ ali ne) za dovoljenje za izvajanje preizkusov. V tem primeru mora imeti pristojni organ (kadar priglasi ali pristojni organ ne preverja skladnosti z zahtevami za dovoljenje) dovolj obširno tehnično znanje za sprejemanje tovrstnih odločitev. Država članica mora za izpolnjevanje zahtev glede preglednosti in pravne varnosti zagotoviti, da je subjekt primerno neodvisen, in objaviti postopek za odobritev izvajanja preizkusov v nacionalnem pravnem okviru, pri čemer mora jasno navesti svoje zahteve in merila za odločanje, ki jih mora uporabiti pristojni organ za izdajo dovoljenja za izvedbo preizkusa.
89. Upravljalci železniške infrastrukture imajo neposredno vlogo pri olajšanju postopka izdaje dovoljenja. V primeru dodatnih preizkusov, ki jih zahteva nacionalni varnostni organ, člen 23(6) Direktive 2008/57/ES določa: „Upravljalavec infrastrukture si po posvetovanju s prosilcem prizadeva zagotoviti, da se lahko vsa poskusna obratovanja izvedejo v roku treh mesecev po zahtevku prosilca.“

TEHNIČNA DOKUMENTACIJA

90. V skladu s členom 18 in Prilogo VI k Direktivi 2008/57/ES je treba ES-izjavi o verifikaciji za podsistem priložiti tehnično dokumentacijo, vključno z dokumentacijo, ki opisuje podsistem, dokumentacijo, ki je nastala pri verifikacijah, ki so jih opravili različni ocenjevalni organi, in dokumentacijo o elementih v zvezi s pogoji in omejitvami uporabe ter z navodili za servisiranje, stalno in redno spremljanje ter prilagajanje in vzdrževanje. Tehnična dokumentacija, priložena ES-izjavi o verifikaciji, vsebuje vse podporne dokumente, ki so potrebni za izdajo dovoljenja za obratovanje.

⁽¹⁾ Direktiva 98/34/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 22. junija 1998 o določitvi postopka za zbiranje informacij na področju tehničnih standardov in tehničnih predpisov (UL L 204, 21.7.1998, str. 37).

91. Vozilo ali projekt omrežja je zajeto v tehnične dokumentacije za podsisteme, ki jih sestavlja, priložene ES-izjavi o verifikaciji.
92. V postopku verifikacije podsistema mora morda sodelovati več ocenjevalnih organov, vsak v skladu s svojim področjem pristojnosti. Za zbiranje celotne dokumentacije, ki jo zahteva vsa veljavna zakonodaja EU, mora biti odgovoren prosilec. Za skupek celotne tehnične dokumentacije, ki so ji priložene tudi katere koli druge informacije, ki se zahtevajo v skladu z zakonodajo EU (vključno z informacijami iz oddelka 2.4 Priloge VI k Direktivi 2008/57/ES), se uporablja izraz tehnična dokumentacija, predložena ES-izjavi o verifikaciji, za podsystem.
93. Prosilec za dovoljenje za tip vozila ali za dovoljenje za začetek obratovanja vozila mora pripraviti dokumentacijo, ki se predloži za pridobitev dovoljenja.

Ta dokumentacija mora vključevati tehnično dokumentacijo, predloženo ES-izjavi o verifikaciji, ki jo je prosilec pripravil za ta podsystem.

Če vozilo sestavljata dva podsistema, mora dokumentacija, ki se predloži za pridobitev dovoljenja, vključevati dve tehnični dokumentaciji, predloženi ES-izjavi o verifikaciji, za oba podsistema.

Dokler Komisija ne sprejme priporočila, ki bo opredelilo vsebino dokumentacije, ki jo predloži prosilec, lahko država članica dovoli, da se v dokumentacijo, ki se predloži zahtevku za pridobitev dovoljenja za vozilo ali tip vozila, vključi le del tehničnih dokumentacij, predloženih ES-izjavi o verifikaciji. To mora biti jasno navedeno v nacionalnem pravnem okviru države članice in objavljeno na spletišču Evropske železniške agencije.

Tehnična dokumentacija, predložena ES-izjavi o verifikaciji, za vozilo, tip vozila ali podsystem mora vsebovati vse informacije, navedene v Prilogi V, in dokumentacijo, ki podpira ES-izjave o verifikaciji (npr. potrdila o verifikaciji in tehnične dokumentacije, ki jih izdajo priglášeni in pristojni organi, izračune, zapisnike o opravljenih preizkusih in pregledih ter tehnične značilnosti, ki jih je treba zapisati v skladu z veljavnimi TSI in nacionalnimi predpisi). Informacije iz tehnične dokumentacije, predložene ES-izjavi o verifikaciji, ki niso zajete v dokumentaciji, predloženi za pridobitev dovoljenja, je treba dati na voljo zadevnim nacionalnim varnostnim organom na njihovo zahtevo.

Dokumentacijo, predloženo prvemu dovoljenju za začetek obratovanja vozila, je treba predložiti nacionalnemu varnostnemu organu v času postopka za izdajo dovoljenja, ta pa jo mora hraniti kot evidenco za izdajo dovoljenja.

94. Kadar se uporablja predlog, vključen v priporočilo 21, za dokumentacijo, ki se predloži za pridobitev dovoljenja za projekt omrežja, in tehnične dokumentacije, predložene ustreznim ES-izjavam o verifikaciji, se smiselno uporablja priporočilo 93.
95. Prosilec za dodatno dovoljenje za začetek obratovanja vozila mora prvotni tehnični dokumentaciji, predloženi ES-izjavi o verifikaciji, dodati informacije, ki jih zahteva člen 23(3) ali člen 25(3) Direktive 2008/57/ES; te dodatne informacije so del informacij, ki jih je treba predložiti nacionalnemu varnostnemu organu. Vendar mora prosilec ohraniti strukturo tehnične dokumentacije, predložene ES-izjavi o verifikaciji.
96. Del tehnične dokumentacije, predložene ES-izjavi o verifikaciji, ki opredeljuje „vse elemente v zvezi s pogoji in omejitvami uporabe ter z navodili o servisiranju, stalnem in rednem spremljanju, prilagajanju in vzdrževanju“, je za projekte omrežja treba dati na voljo upravljavcu železniške infrastrukture, za vozila pa prevozniku v železniškem prometu, ki vozilo upravlja, da ga lahko posredujeja subjektu, zadolženemu za vzdrževanje. Podatke o vozilih, ki jih vsebuje tehnična dokumentacija, predložena ES-izjavi o verifikaciji, lahko posreduje imetnik vozil. Po začetku obratovanja je prevoznik v železniškem prometu ali upravljavec železniške infrastrukture, skupaj s subjektom, zadolženim za vzdrževanje, odgovoren za stalno pregledovanje vzdrževalnih del in spreminjanje teh informacij, tako da odražajo obratovalni cikel in izmenjavo izkušenj (člena 4 in 9 Direktive 2004/49/ES).
97. Tehnična dokumentacija, predložena ES-izjavi o verifikaciji, mora vključevati informacije, ki so potrebne za upravljanje stanja načrtovanega delovanja vozila ali projekta omrežja skozi njegov celoten življenjski cikel.

98. Če se opravijo dodatna preverjanja (npr. preverjanje skladnosti z nacionalnimi predpisi za pridobitev dodatnega dovoljenja za začetek obratovanja), je treba tehnično dokumentacijo, predloženo ES-izjavi o verifikaciji, posodobiti. Prosilec mora v primeru dodatnega dovoljenja obvestiti nacionalni varnostni organ, ki je izdal prvo dovoljenje.

ES-IZJAVA O VERIFIKACIJI

99. V skladu s členom 15 Direktive 2008/57/ES in členom 4(3) in (4) Direktive 2004/49/ES so prevozniki v železniškem prometu ali upravljavci železniške infrastrukture odgovorni za zagotovitev, da vozilo ali podsistem med uporabo izpolnjuje vse bistvene zahteve. To ne posega v odgovornost drugih deležnikov (npr. odgovornosti podpisnika ES-izjave o verifikaciji). Vsak proizvajalec, vzdrževalec, imetnik vagonov, izvajalec storitev in oskrbovalna služba mora zagotoviti, da so njihova tirna vozila, objekti in naprave, dodatki in oprema ter storitve v skladu z bistvenimi zahtevami in da so v tehnični dokumentaciji, priloženi ES-izjavi o verifikaciji, navedeni pogoji za uporabo, tako da jih lahko prevoznik v železniškem prometu in/ali upravljavec železniške infrastrukture varno uporablja.
100. Prosilec za dovoljenje za podsistem, ki izda ES-izjavo o verifikaciji, je edini odgovoren za zagotovitev, da pod sistemi v njihovem stanju načrtovanega delovanja ob izdaji dovoljenja v celoti in do najmanjših podrobnosti izpolnjujejo bistvene zahteve vse veljavne zakonodaje EU. Prosilec na podlagi verifikacije priglšenega ali pristojnega organa in, po potrebi, celovite ocene podsistema ali vozila poda izjavo, da so vse bistvene zahteve izpolnjene. Prosilec, ki je podpisal zadevno ES-izjavo o verifikaciji, mora zato v primeru poznejših dvomov glede skladnosti stanja načrtovanega delovanja podsistema z bistvenimi zahtevami v času izdaje dovoljenja prevzeti glavno odgovornost.
101. Posledično dovoljenje za tip vozila ali dovoljenje za začetek obratovanja ne sme veljati za prenos odgovornosti zagotavljanja ali preverjanja, da podsistem izpolnjuje vse bistvene zahteve, s prosilca na nacionalni varnostni organ, ki izda dovoljenje.
102. Če se pojavijo pomisleki glede skladnosti podsistema z bistvenimi zahtevami v njegovem stanju načrtovanega delovanja, mora nacionalni varnostni organ, ki izda dovoljenje, odgovarjati samo za posebne naloge, ki so v skladu s členom 16 Direktive 2004/49/ES dodeljene nacionalnemu varnostnemu organu, ki izda dovoljenje ali ima nadzorno vlogo. To načelo se mora v skladu s priporočili od 58 do 62 in 67 izražati v nacionalni zakonodaji.
103. Prosilec podpiše ES-izjavo o verifikaciji izključno na svojo odgovornost in neodvisno od preverjanja skladnosti s TSI in nacionalnimi predpisi ter preverjanjem varne vključitve, izvedenega v skladu s členom 15(1) Direktive 2008/57/ES. Zato mora imeti prosilec vzpostavljen postopek, ki mu zagotavlja, da zajame in izpolnjuje vse bistvene zahteve ter upošteva vso veljavno zakonodajo EU.
104. Čeprav skupna varnostna metoda za ovrednotenje in oceno tveganja prvotno ni bila razvita v ta namen, se prosilec lahko odloči, da to metodologijo uporabi kot orodje, s katerim bo izpolnil del svoje odgovornosti zagotavljanja, da vsi deli podsistema/vozila v vseh pogledih in do najmanjših podrobnosti ustrezajo bistvenim zahtevam za železniški sistem iz Priloge III k Direktivi 2008/57/ES.
105. Prosilec lahko za to, da zagotovi, da vsi deli podsistema ali vozila izpolnjujejo bistvene zahteve za železniški sistem, izbere tudi kateri koli drugi način, ki ga dovoljuje zadevna zakonodaja.
106. ES-izjava o verifikaciji zajema vso veljavno zakonodajo EU. Za skladnost s to zakonodajo, vključno s pripadajočo oceno skladnosti, in, po potrebi, za sodelovanje ocenjevalnih organov, ki jih zahteva ta zakonodaja, je odgovoren podpisnik ES-izjave.
107. Pri izdaji dovoljenja za vozila ali projekt omrežja, ki so sestavljeni iz več kot enega podsistema:
- (a) je lahko več prosilcev (po eden za vsak podsistem), pri čemer vsak izda ES-izjavo o verifikaciji za svoj del, vključno z njegovimi vmesniki. V tem primeru je vsak prosilec odgovoren za zadevni podsistem v skladu s področjem uporabe svoje ES-izjave o verifikaciji. Proizvajalec ali naročnik lahko pri vložitvi zahtevka za dovoljenje za vozilo ali projekt omrežja te izjave združi;
 - (b) proizvajalec ali naročnik, ki zaprosi za dovoljenje za tip vozila, posamezno vozilo ali projekt omrežja, lahko ES-izjave o verifikaciji za posamezne podsisteme, kot je opisano v Prilogi V k Direktivi 2008/57/ES,

združi v eno ES-izjavo o verifikaciji za tip vozila, posamezno vozilo ali projekt omrežja. V tem primeru izključno na svojo odgovornost izjavlja, da so bili podsistemi, ki zajemajo zadevni tip vozila, posamezno vozilo ali projekt omrežja, obravnavani v ustreznih postopkih verifikacije in izpolnjujejo zahteve zadevne zakonodaje Evropske unije, vključno z vsemi veljavnimi nacionalnimi predpisi, in da torej vozilo ali projekt omrežja izpolnjuje zahteve zadevne zakonodaje Evropske unije, vključno z vsemi veljavnimi nacionalnimi predpisi.

108. Zadevne TSI lahko delno skladnost s TSI za namene izdaje ES-izjave o verifikaciji dopuščajo samo, če zadevna TSI določa, da posebne funkcije, zmogljivosti in vmesniki, ki so potrebni za izpolnjevanje bistvenih zahtev, v določenih okoliščinah niso obvezni.
109. Prosilec lahko pri pristojnem nacionalnem varnostnem organu uradno zaprosi za izdajo dovoljenja za začetek obratovanja podsistema šele takrat, ko so zbrani vsi predhodni dokazi in izjave. Vendar za dobro prakso s strani prosilcev velja, da ti čim prej vzpostavijo neformalno sodelovanje z nacionalnimi varnostnimi organi, da bi zagotovili, da so postopek, zahteve, vloge in odgovornosti, področje uporabe ter omejitve in pogoji uporabe jasni ter da pozneje ni težav.

UPRAVLJANJE SPREMEMB

110. Kar zadeva uporabo člena 5(2), člena 15(3) in člena 20 Direktive 2008/57/ES, je treba morebitno spremembo obstoječega strukturnega podsistema analizirati in razvrstiti v eno izmed naslednjih kategorij sprememb:
1. „zamenjava v okviru vzdrževanja“ in druge spremembe, ki ne uvajajo odstopanja od tehnične dokumentacije, predložene ES-izjavi o verifikaciji. V tem primeru verifikacija ocenjevalnega organa ni potrebna, države članice ni treba obvestiti, prvotna ES-izjava o verifikaciji pa je še naprej veljavna in se ne spremeni;
 2. spremembe, ki uvajajo odstopanje od tehnične dokumentacije, predložene ES-izjavi o verifikaciji, in zaradi katerih so morda potrebni novi pregledi (in s tem tudi preverjanje v skladu z veljavnimi moduli za preverjanje skladnosti), vendar ne vplivajo na osnovne značilnosti zasnove podsistema. V tem primeru je treba posodobiti tehnično dokumentacijo, predloženo ES-izjavi o verifikaciji, zadevne informacije pa je treba dati na voljo na zahtevo nacionalnega varnostnega organa;
 3. obnova ali nadgradnja (tj. večje obnovitveno delo ali sprememba, o kateri je treba obvestiti državo članico), ki ne zahteva novega dovoljenja za začetek obratovanja; v to kategorijo spadajo spremembe, ki vključujejo spremembo osnovnih značilnosti zasnove podsistema;
 4. obnova ali nadgradnja (tj. večje obnovitveno delo ali sprememba, o kateri je treba obvestiti državo članico), ki zahteva novo dovoljenje za začetek obratovanja.

Opomniti je treba, da morajo biti odločitve naročnika ali proizvajalca o spremembah podsistema, ki temeljijo na štirih zgoraj omenjenih kategorijah, povsem neodvisne od odločitve glede pomembnosti spremembe za železniški sistem v smislu uredbe o skupni varnostni metodi za ovrednotenje in oceno tveganja, ki jo mora sprejeti prevoznik v železniškem prometu ali upravljavec železniške infrastrukture, ki opravi spremembo v svojem delu sistema. Pri odločitvah sodelujejo različni deležniki v različnih okoliščinah in z različnimi merili za odločanje.

Kategoriji 3 in 4 uvajata odstopanje od tehnične dokumentacije, predložene ES-izjavi o verifikaciji, saj vplivata na osnovne značilnosti zasnove podsistema.

111. TSI morajo zaradi pravne varnosti in vzajemnega priznavanja zagotoviti merila, s katerimi se določi, ali sprememba vpliva na osnovne značilnosti zasnove podsistema in ali spada v kategorijo 3 ali 4, in sicer tako za podsisteme, ki začnejo obratovati v skladu z Direktivo 2008/57/ES, kot tudi za podsisteme, ki so začeli obratovati prej. Dokler teh meril ne zagotovijo TSI, jih lahko države članice določijo na nacionalni ravni.
112. Ob izdaji dovoljenja je treba vedno upoštevati spremembe v zvezi s podsistemom ali vozilom. Kopičenje manjših sprememb lahko privede do velike spremembe.

113. Proizvajalci ali naročniki morajo spremembe na obstoječih strukturnih podsistemih upravljati na podlagi naslednjega:
- (a) proizvajalec ali naročnik na podlagi priporočila 110 presodi, v katero kategorijo spada sprememba in ali je treba obvestiti organe za ocenjevanje skladnosti ali organe držav članic. V primeru sprememb kategorij od 2 do 4 iz priporočila 110, katerih posledica je sprememba tehnične dokumentacije, predložene ES-izjavi o verifikaciji, ali ki vplivajo na veljavnost že izvedenih preverjanj, mora proizvajalec ali naročnik pri uvedbi spremembe oceniti potrebo po novi ES-izjavi o verifikaciji v skladu z merili iz točke 2 Priloge V k Direktivi 2008/57/ES⁽¹⁾. Pri spremembah kategorije 4 mora država članica določiti obseg uporabe TSI za projekt;
 - (b) če TSI za določen parameter zahteva uporabo skupne varnostne metode za ovrednotenje in oceno tveganja, mora TSI navesti okoliščine, v katerih je treba opraviti preizkus pomembnosti za ta parameter;
 - (c) podobno je treba pri parametrih, ki so pomembni za izvedbo varnega vključevanja kot del izdaje dovoljenja v skladu z zgornjim priporočilom 40, izvesti preizkus pomembnosti za vsakega od njih, pri čemer je treba upoštevati obseg spremembe, ki zadeva stanje načrtovanega delovanja.
114. Vsak prevoznik v železniškem prometu in upravljavec železniške infrastrukture je odgovoren za svoj del železniškega sistema. V skladu s členom 4 Direktive 2004/49/ES morajo svoj del železniškega sistema upravljati s sistemom upravljanja varnosti. Sistem upravljanja varnosti mora, kjer je ustrezno, uporabljati skupno varnostno metodo za ovrednotenje in oceno tveganja.
115. Kadar prevoznik v železniškem prometu ali upravljavec železniške infrastrukture začne uporabljati vozilo ali podsistem, mora uporabiti skupno varnostno metodo za ovrednotenje in oceno tveganja, pri čemer mora začeti z oceno pomembnosti spremembe za del železniškega sistema, za katerega je odgovoren. Kot del tega postopka morajo prevozniki v železniškem prometu in upravljavci železniške infrastrukture obravnavati naslednja vprašanja:
- (a) kar zadeva vozila ali podsisteme, ki jih je treba po spremembi (ponovno) začeti uporabljati, in, kadar je ustrezno, dovoljenje: prevozniki v železniškem prometu in upravljavci železniške infrastrukture morajo s svojimi sistemi upravljanja varnosti oceniti, ali ponovni začetek uporabe vozila ali podsistema pomeni veliko spremembo za železniški sistem kot celoto;
 - (b) kar zadeva spremembe v delovanju podsistema ali vozila: prevozniki v železniškem prometu in upravljavci železniške infrastrukture morajo oceniti, ali je sprememba pomembna, kar zadeva njihov sistem upravljanja varnosti, in, če je pomembna, ali je nadzorovanje vseh zadevnih tveganj zajeto v sistem upravljanja varnosti oziroma je treba tega prilagoditi;
 - (c) kar zadeva spremembe pri vzdrževanju podsistema ali vozila: prevozniki v železniškem prometu in upravljavci železniške infrastrukture morajo s svojimi sistemi upravljanja varnosti oceniti, ali je sprememba pomembna, in, če je pomembna, poskrbeti za ustrezno prilagoditev sistemov vzdrževanja subjektov, zadolženih za vzdrževanje, in sistemov upravljanja varnosti prevoznikov v železniškem prometu in upravljavcev železniške infrastrukture.
116. Nacionalni varnostni organi morajo spremembe, ki se uvajajo v obratujoče podsisteme, nadzirati z nadzorovanjem varnostnih pooblastil in varnostnih spričeval upravljavcev železniške infrastrukture oziroma prevoznikov v železniškem prometu. V ta namen morajo nadzorovati, ali se alinee (a), (b) in (c) priporočila 115 pravilno uporabljajo.
117. Priporočilo 2011/217/EU se razveljavi.
- To priporočilo je naslovljeno na države članice.

V Bruslju, 5. decembra 2014

Za Komisijo
Violeta BULC
Članica Komisije

⁽¹⁾ Glej ločeni predlog za spremembo Priloge V k Direktivi 2008/57/ES.