

Uradni list

Evropske unije

L 139 I



Slovenska izdaja

Zakonodaja

Letnik 62

27. maj 2019

Vsebina

II *Nezakonodajni akti*

UREDBE

- ★ Izvedbena uredba Komisije (EU) 2019/772 z dne 16. maja 2019 o spremembi Uredbe (EU) št. 1300/2014 glede popisa sredstev z namenom ugotavljanja ovir za dostopnost, zagotavljanja informacij za uporabnike ter spremljanja in vrednotenja napredka v zvezi z dostopnostjo ⁽¹⁾ 1
- ★ Izvedbena uredba Komisije (EU) 2019/773 z dne 16. maja 2019 o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi s podsistemom „vođenje in upravljanje prometa“ železniškega sistema v Evropski uniji in o razveljavitvi Sklepa Komisije 2012/757/EU ⁽¹⁾ 5
- ★ Izvedbena uredba Komisije (EU) 2019/774 z dne 16. maja 2019 o spremembi Uredbe (EU) št. 1304/2014 glede uporabe tehnične specifikacije za interoperabilnost v zvezi s podsistemom „tirna vozila – hrup“ za obstoječe tovarne vagone ⁽¹⁾ 89
- ★ Izvedbena uredba Komisije (EU) 2019/775 z dne 16. maja 2019 o spremembi Uredbe (EU) št. 454/2011 v zvezi z upravljanjem nadzora sprememb ⁽¹⁾ 103
- ★ Izvedbena uredba Komisije (EU) 2019/776 z dne 16. maja 2019 o spremembi uredb Komisije (EU) št. 321/2013, (EU) št. 1299/2014, (EU) št. 1301/2014, (EU) št. 1302/2014, (EU) št. 1303/2014, (EU) 2016/919 ter Izvedbenega sklepa Komisije 2011/665/EU v zvezi z uskladitvijo z Direktivo (EU) 2016/797 Evropskega parlamenta in Sveta ter izvajanjem posebnih ciljev, določenih v Delegiranem sklepu Komisije (EU) 2017/1474 ⁽¹⁾ 108
- ★ Izvedbena uredba Komisije (EU) 2019/777 z dne 16. maja 2019 o skupnih specifikacijah za register železniške infrastrukture in o razveljavitvi Izvedbenega sklepa 2014/880/EU ⁽¹⁾ 312
- ★ Izvedbena uredba Komisije (EU) 2019/778 z dne 16. maja 2019 o spremembi Uredbe (EU) št. 1305/2014 v zvezi z upravljanjem nadzora sprememb ⁽¹⁾ 356

⁽¹⁾ Besedilo velja za EGP.

SL

Akti z rahlo natisnjenimi naslovi so tisti, ki se nanašajo na dnevno upravljanje kmetijskih zadev in so splošno veljavni za omejeno obdobje.

Naslovi vseh drugih aktov so v mastnem tisku in pred njimi stoji zvezdica.

★ Izvedbena uredba Komisije (EU) 2019/779 z dne 16. maja 2019 o določitvi podrobnih določb o sistemu izdajanja spričeval subjektom, zadolženim za vzdrževanje vozil, v skladu z Direktivo (EU) 2016/798 Evropskega parlamenta in Sveta ter razveljavitvi Uredbe Komisije (EU) št. 445/2011 ⁽¹⁾	360
---	-----

PRIPOROČILA

★ Priporočilo Komisije (EU) 2019/780 z dne 16. maja 2019 o praktičnih ureditvah za izdajo varnostnih pooblastil upravljavcem infrastrukture ⁽¹⁾	390
--	-----

⁽¹⁾ Besedilo velja za EGP.

II

(Nezakonodajni akti)

UREDBE

IZVEDBENA UREDBA KOMISIJE (EU) 2019/772

z dne 16. maja 2019

o spremembi Uredbe (EU) št. 1300/2014 glede popisa sredstev z namenom ugotavljanja ovir za dostopnost, zagotavljanja informacij za uporabnike ter spremljanja in vrednotenja napredka v zvezi z dostopnostjo

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije,

ob upoštevanju Direktive (EU) 2016/797 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. maja 2016 o interoperabilnosti železniškega sistema v Evropski uniji ⁽¹⁾ in zlasti člena 5(11) Direktive,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) V skladu s členom 7 Uredbe Komisije (EU) št. 1300/2014 ⁽²⁾ je treba poglavje 7 Priloge k Uredbi (EU) št. 1300/2014 spremeniti, da se določijo značilnosti popisa sredstev, vključno z vsebino, obliko zapisa podatkov, funkcionalno in tehnično arhitekturo, načinom delovanja, predpisi za vnos in iskanje podatkov ter predpisi za samooceno in imenovanje subjektov, odgovornih za zagotavljanje podatkov.
- (2) V skladu s členom 5(1) Uredbe (EU) 2016/796 Evropskega parlamenta in Sveta ⁽³⁾ ter členom 7(2) Uredbe (EU) št. 1300/2014 je bila ustanovljena delovna skupina, ki pripravi predlog priporočila v zvezi z minimalno strukturo in vsebino podatkov, ki jih je treba zbrati za popis sredstev z namenom ugotavljanja ovir za dostopnost, zagotavljanja informacij za uporabnike ter spremljanja in vrednotenja napredka v zvezi z dostopnostjo. Navedena delovna skupina je maja 2017 svoje delo zaključila, zato je Agencija dokončala priporočilo ERA-REC-128 za spremembo Uredbe (EU) št. 1300/2014.
- (3) Popis sredstev je statično orodje, ki prikazuje obstoj opreme, zato ni namenjen zagotavljanju informacij o statusu in delovanju opreme.
- (4) Kadar se na postaji ali njenih elementih opravi nadgradnja, prenova ali katero koli delo, predvideno v nacionalnem izvedbenem načrtu v skladu s členom 8 Uredbe (EU) št. 1300/2014, bi bilo treba zbrati informacije v zvezi s skladnostjo navedenega dela na postaji ali njenih elementih z Uredbo (EU) št. 1300/2014.
- (5) Ukrepi iz te uredbe so v skladu z mnenjem odbora, ustanovljenega s členom 51(1) Direktive (EU) 2016/797 –

⁽¹⁾ UL L 138, 26.5.2016, str. 44.⁽²⁾ Uredba Komisije (EU) št. 1300/2014 z dne 18. novembra 2014 o tehničnih specifikacijah za interoperabilnost v zvezi z dostopnostjo železniškega sistema Unije za invalide in funkcionalno ovirane osebe (UL L 356, 12.12.2014, str. 110).⁽³⁾ Uredba (EU) 2016/796 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. maja 2016 o Agenciji Evropske unije za železnice in razveljavitvi Uredbe (ES) št. 881/2004 (UL L 138, 26.5.2016, str. 1).

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

Člen 1

Uredba (EU) št. 1300/2014 se spremeni:

(1) za členom 7 se vstavi naslednji člen 7a:

„Člen 7a

Zbiranje, vzdrževanje in izmenjava podatkov o dostopnosti

1. Vsaka država članica v devetih mesecih po začetku veljavnosti 16. junija 2019 odloči, kateri subjekti so odgovorni za zbiranje, vodenje in izmenjavo podatkov o dostopnosti.
2. Države članice lahko Komisijo zaprosijo za podaljšanje roka. To podaljšanje se uporabi le v izjemnih primerih in je ustrezno upravičeno ter časovno omejeno. Zlasti se šteje za upravičeno, če Agencija Evropske unije za železnice orodja za zbiranje podatkov in načinov delovanja, kot so določeni v Prilogi k tej uredbi, ne da na voljo ali jih ne izvaja v celoti dva meseca po začetku veljavnosti te uredbe.
3. Za vsako postajo je določen subjekt, ki je odgovoren za izmenjavo podatkov o dostopnosti.
4. Zbiranje in pretvorba podatkov se zaključi v 36 mesecih po začetku veljavnosti te uredbe.
5. Dokler arhitektura izmenjave podatkov, opisana v oddelkih 7.2, 7.3 in 7.4 v Prilogi I k Uredbi Komisije (EU) št. 454/2011 (*), ne deluje v celoti, izmenjava podatkov o dostopnosti vključuje prenos navedenih podatkov v bazo podatkov o dostopnosti evropskih železniških postaj (ERSAD), ki jo gosti Agencija Evropske unije za železnice.

(*) Uredba Komisije (EU) št. 454/2011 z dne 5. maja 2011 o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi s podsistemom „telematske aplikacije za potniški promet“ vseevropskega železniškega sistema (UL L 123, 12.5.2011, str. 11).“;

(2) Priloga se spremeni v skladu s Prilogo k tej uredbi.

Člen 2

Ta uredba začne veljati dvajseti dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

V Bruslju, 16. maja 2019

Za Komisijo
Predsednik
Jean-Claude JUNKER

PRILOGA

Priloga k Uredbi (EU) št. 1300/2014 se spremeni:

(1) v oddelku 2.3 poglavja 2 se za prvim stavkom vstavi naslednji odstavek:

„Podatki o dostopnosti

Podatki o dostopnosti vključujejo informacije v zvezi z dostopnostjo potniških železniških postaj, ki jih je treba zbirati, voditi in izmenjevati, tj. opis značilnosti in opreme potniških železniških postaj. Kadar je to ustrezno, navedeni opis dopolnjujejo informacije glede skladnosti postaj s to TSI.“;

(2) v pododdelku 7.2.1 oddelka 7.2 poglavja 7 se vstavijo naslednji pododdelki:

„7.2.1.1 Popis sredstev – infrastruktura

7.2.1.1.1 Funkcionalna in tehnična arhitektura

Popis sredstev je namenjen:

- (1) ugotavljanju obstoječih ovir za dostopnost;
- (2) zagotavljanju praktičnih informacij za uporabnike;
- (3) spremljanju in vrednotenju napredka v zvezi z dostopnostjo.

Arhitektura izmenjave podatkov o dostopnosti je določena v Uredbi (EU) št. 454/2011 (TSI TAP).

Za oblikovanje in izmenjavo podatkov o dostopnosti se uporabljajo naslednji standardi:

- (1) CEN/TS 16614-1:2014 Javni prevoz – Izmenjava omrežnih in vozno rednih podatkov (NeTEx) – 1. del: Izmenjavni format za topologijo omrežja javnega prevoza 2014-05-14
- (2) EN 12896-1:2016 Javni prevoz. Referenčni podatkovni model. Splošni pojmi (Transmodel)

Za predvideno posebno uporabo usklajeni specifični profil transmodela, kot je določen v tehničnih dokumentih, navedenih pod zaporedno številko 1 v Dodatku O.

7.2.1.1.2 Pravila za vnos in samoocenjevanje podatkov o dostopnosti

Pravila za vnos in samoocenjevanje podatkov o dostopnosti so:

- (1) subjekti, ki zbirajo podatke o dostopnosti v zvezi s sredstvi, niso nujno neodvisni od dnevnega upravljanja navedenih sredstev;
- (2) pri prvem zbiranju podatkov o dostopnosti v skladu z začetkom veljavnosti Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2019/772 (*) se lahko skladnost postaj s to TSI popiše kot neocenjena;
- (3) če se na postaji ali njenih elementih opravi nadgradnja, prenova ali kakršno koli delo, ki je predvideno v nacionalnem izvedbenem načrtu za to TSI, se ustrezni podatki o dostopnosti po potrebi posodobijo, vključno s podatki o skladnosti s to TSI;
- (4) podatki o skladnosti s to TSI se lahko posodobijo na podlagi VIV, kot je opisano v točki 6.2.4 te TSI;
- (5) delovnega stanja opreme ni treba popisati.

Orodje za zbiranje podatkov, katerega načini delovanja so opisani v tehničnih dokumentih, navedenih pod zaporedno številko 2 v Dodatku O, se da na voljo Komisiji.

Če pa obstajajo strukturirani podatki o dostopnosti in jih je mogoče pretvoriti v harmonizirani profil, se navedeni podatki lahko prenesejo po pretvorbi. Metodologija za pretvorbo obstoječih podatkov o dostopnosti in komunikacijski protokol sta določena v tehničnih dokumentih, navedenih pod zaporedno številko 3 v Dodatku O.

7.2.1.1.3 Pravila za iskanje podatkov

Iz ERSAD:

- (1) javnost lahko dostopa do informacij z javnega spletnega mesta, ki ga gosti Agencija Evropske unije za železnice;
- (2) registrirani nacionalni organi lahko pridobijo vse podatke o dostopnosti, ki zadevajo državo članico;
- (3) Komisija in Agencija Evropske unije za železnice lahko pridobita vse podatke o dostopnosti.

Podatkovna baza ERSAD, ki jo gosti Agencija Evropske unije za železnice, ni povezana z drugimi podatkovnimi bazami.

7.2.1.1.4 Pravila za upravljanje povratnih informacij uporabnikov

Povratne informacije uporabnikov so lahko v obliki:

- (1) institucionalnih povratnih informacij združenj uporabnikov, vključno z organizacijami, ki zastopajo invalide: obstoječe strukture se lahko uporabljajo, če so vključeni predstavniki iz organizacij invalidov in funkcionalno oviranih oseb ter če odražajo stanje na ustrezni ravni, kar ni nujno nacionalna raven. Postopek za dajanje povratnih informacij uporabnikov je organiziran tako, da navedenim organizacijam omogoča enakopravno sodelovanje;
- (2) povratnih informacij posameznikov: obiskovalci spletnega mesta imajo možnost, da poročajo o napačnih informacijah glede podatkov o dostopnosti v zvezi z določeno postajo in dobijo potrditev, da je bila njihova pripomba prejeta.

V obeh primerih subjekti, odgovorni za zbiranje, vodenje in izmenjavo podatkov, ustrezno upoštevajo povratne informacije uporabnikov.

(*) Izvedbena uredba Komisije (EU) 2019/772 z dne 16. maja 2019 o spremembi Uredbe (EU) št. 1300/2014 glede popisa sredstev z namenom ugotavljanja ovir za dostopnost, zagotavljanja informacij za uporabnike ter spremljanja in vrednotenja napredka v zvezi z dostopnostjo (UL L 139 I, 27.5.2019, str. 1).“;

(3) doda se naslednji dodatek:

„Dodatek O

Seznam tehničnih dokumentov

Zaporedna št.	Ime
1	Usklajeni posebni profil za izmenjavo omrežnih in voznorednih podatkov (NeTEx), ki se uporablja za opis postaj.
2	Načini delovanja orodja za zbiranje podatkov.
3	Metodologija za pretvorbo obstoječih podatkov o dostopnosti, vključno z opisom zunanega vmesnika in komunikacijskega protokola.“

IZVEDBENA UREDBA KOMISIJE (EU) 2019/773**z dne 16. maja 2019****o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi s podsystemom „vodenje in upravljanje prometa“ železniškega sistema v Evropski uniji in o razveljavitvi Sklepa Komisije 2012/757/EU****(Besedilo velja za EGP)**

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije,

ob upoštevanju Direktive (EU) 2016/797 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. maja 2016 o interoperabilnosti železniškega sistema v Evropski uniji ⁽¹⁾ in zlasti člena 5(11) Direktive,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Člen 11 Delegiranega sklepa Komisije (EU) 2017/1474 ⁽²⁾ določa posebne cilje za pripravo, sprejetje in pregled tehničnih specifikacij za interoperabilnost (TSI) železniškega sistema v Uniji.
- (2) V skladu s členom 3(5)(b) in (f) Sklepa (EU) 2017/1474 je treba tehnične specifikacije za interoperabilnost pregledovati, da se upošteva razvoj železniškega sistema Unije in s tem povezane raziskovalne in inovacijske dejavnosti ter da se posodobijo sklici na standarde.
- (3) V skladu s členom 3(5)(c) Sklepa (EU) 2017/1474 je treba tehnične specifikacije za interoperabilnost pregledovati, da se rešijo preostala odprta vprašanja. Zlasti je treba opredeliti obseg odprtih vprašanj za dejavnosti ter razlikovati med predpisi, ki veljajo na nacionalni ravni, in predpisi, ki jih je treba uskladiti s pravom Unije, da se omogoči migracija na interoperabilni sistem, pri čemer se opredeli optimalna raven tehnične uskladitve.
- (4) Komisija je 22. septembra 2017 v skladu s členom 19(1) Uredbe (EU) 2016/796 Evropskega parlamenta in Sveta ⁽³⁾ od Agencije Evropske unije za železnice (v nadaljnjem besedilu: Agencija) zahtevala, naj pripravi priporočila o izvajanju izbranih posebnih ciljev iz Sklepa (EU) 2017/1474.
- (5) Agencija je 25. oktobra 2018 izdala priporočilo ERA-REC-125 v zvezi s tehnično specifikacijo za interoperabilnost (TSI), ki se nanaša na podsystem „vodenje in upravljanje prometa“ železniškega sistema Unije ter zajema člen 11(1) do (6) Delegiranega sklepa Komisije (EU) 2017/1474.
- (6) Sklep Komisije 2012/757/EU ⁽⁴⁾ je bil večkrat spremenjen. Za zagotovitev razumljivosti in pravne varnosti ga je priporočljivo razveljaviti in nadomestiti s to uredbo.
- (7) Zato bi bilo treba Sklep 2012/757/EU razveljaviti.
- (8) S to uredbo bi bilo treba določiti datume izvajanja za različne zahteve tehnične specifikacije za interoperabilnost, ki se nanaša na podsystem „vodenje in upravljanje prometa“ železniškega sistema Unije. Pri datumih izvajanja bi bilo treba upoštevati, da so nekatere države članice Agencijo in Komisijo uradno obvestile v skladu s členom 57(2) Direktive (EU) 2016/797, nekatere pa ju niso.

⁽¹⁾ UL L 138, 26.5.2016, str. 44.

⁽²⁾ Delegirani sklep Komisije (EU) 2017/1474 z dne 8. junija 2017 o dopolnitvi Direktive (EU) 2016/797 Evropskega parlamenta in Sveta glede posebnih ciljev za pripravo, sprejetje in pregled tehničnih specifikacij za interoperabilnost (UL L 210, 15.8.2017, str. 5).

⁽³⁾ Uredba (EU) 2016/796 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. maja 2016 o Agenciji Evropske unije za železnice in razveljavitvi Uredbe (ES) št. 881/2004 (UL L 138, 26.5.2016, str. 1).

⁽⁴⁾ Sklep Komisije 2012/757/EU z dne 14. novembra 2012 o tehničnih specifikacijah za interoperabilnost, ki se nanašajo na podsystem Vodenje in upravljanje prometa železniškega sistema v Evropski uniji in o spremembi Odločbe 2007/756/ES (UL L 345, 15.12.2012, str. 1).

- (9) Spremembe postopkov in odgovornosti, uvedene s členom 23 Direktive (EU) 2016/797 ter oddelkom 4.2.2.5 in Dodatkom D1 k Prilogi k tej uredbi, bi morali v okviru svojih sistemov za upravljanje varnosti upravljati prevozniki v železniškem prometu in, kadar je to ustrezno, upravljavci infrastrukture. Poleg tega bi morali prevozniki v železniškem prometu v skladu s členom 10(13) Direktive (EU) 2016/798 Evropskega parlamenta in Sveta ⁽⁵⁾ predložiti vlogo za posodobitev svojih varnostnih spričeval, kadar se na podlagi člena 23 bistveno spremeni vrsta ali obseg njihovih dejavnosti ali kadar v skladu s členom 10(15) Direktive (EU) 2016/798 to zahteva organ za izdajo varnostnih spričeval.
- (10) Če države članice sprožijo postopek za odpravo pomanjkljivosti v skladu s členom 6 Direktive (EU) 2016/797, bi morali Komisija in Agencija, če je ustrezno, brez odlašanja ukrepati za izboljšanje razmer in izdati mnenje, ki predstavlja sprejemljive načine za zagotovitev skladnosti, ali sprejeti popravek te uredbe.
- (11) Ukrepi iz te uredbe so v skladu z mnenjem odbora, ustanovljenega s členom 51(1) Direktive (EU) 2016/797 –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

Člen 1

V tej uredbi je določena tehnična specifikacija za interoperabilnost (TSI) v zvezi s podsistemom vodenje in upravljanje prometa železniškega sistema Unije, kot je določena v Prilogi.

TSI iz Priloge se uporablja za podsistem vodenje in upravljanje prometa, kot je opisan v točki 2.5 Priloge II k Direktivi (EU) 2016/797.

Člen 2

Države članice Komisiji najpozneje do 1. januarja 2020 priglasijo naslednje vrste sporazumov, če ti niso bili priглаšeni že na podlagi Odločbe Komisije 2006/920/ES ⁽⁶⁾, Odločbe Komisije 2008/231/ES ⁽⁷⁾, Sklepa Komisije 2011/314/EU ⁽⁸⁾ ali Sklepa Komisije 2012/757/EU:

- (a) dvostranske ali večstranske sporazume med prevozniki v železniškem prometu, upravljavci infrastrukture ali varnostnimi organi, ki zagotavljajo visoke ravni lokalne ali regionalne interoperabilnosti;
- (b) mednarodne sporazume med eno ali več državami članicami in vsaj eno tretjo državo ali med prevozniki v železniškem prometu ali upravljavci infrastrukture v državah članicah in vsaj enim prevoznikom v železniškem prometu ali upravljavcem infrastrukture tretje države, ki zagotavljajo visoke ravni lokalne ali regionalne interoperabilnosti.

Člen 3

V spodaj navedenih primerih so pogoji, ki morajo biti izpolnjeni za verifikacijo interoperabilnosti v skladu s členom 13 Direktive (EU) 2016/797, takšni kot v nacionalnih predpisih, ki se uporabljajo v državi članici, kjer poteka zadevno obratovanje:

- (a) v posebnih primerih iz točke 7.2 Priloge k tej uredbi;
- (b) v zvezi s temami, ki so navedene kot odprta vprašanja in področja za nacionalne predpise iz Dodatka I k navedeni prilogi.

Člen 4

Agencija najpozneje do 1. julija 2019 objavi navodila za uporabo podsistema vodenje in upravljanje prometa (v nadaljnjem besedilu: navodila za uporabo). Agencija posodablja navodila za uporabo.

⁽⁵⁾ Direktiva (EU) 2016/798 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. maja 2016 o varnosti na železnici (UL L 138, 26.5.2016, str. 102).

⁽⁶⁾ Odločba Komisije 2006/920/ES z dne 11. avgusta 2006 o tehnični specifikaciji interoperabilnosti, ki se nanaša na podsistem „Vodenje in upravljanje prometa“ vseevropskega železniškega sistema za konvencionalne hitrosti (UL L 359, 18.12.2006, str. 1).

⁽⁷⁾ Odločba Komisije 2008/231/ES z dne 1. februarja 2008 o sprejeti tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi z obratovalnim podsistemom vseevropskega železniškega sistema za visoke hitrosti iz člena 6(1) Direktive Sveta 96/48/ES in o razveljavitvi Odločbe Komisije 2002/734/ES z dne 30. maja 2002 (UL L 84, 26.3.2008, str. 1).

⁽⁸⁾ Sklep Komisije 2011/314/EU z dne 12. maja 2011 o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi s podsistemom „vodenje in upravljanje prometa“ vseevropskega železniškega sistema za konvencionalne hitrosti (UL L 144, 31.5.2011, str. 1).

Člen 5

Sklep 2012/757/EU se razveljavi z učinkom od 16. junija 2021.

Vendar se lahko dodatka A in C k Prilogi k Sklepu 2012/757/EU še naprej uporabljata najpozneje do 16. junija 2024.

Člen 6

Ta uredba začne veljati dvajseti dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Uporablja se od 16. junija 2021.

Vendar se oddelka 4.2.2.1.3.2 in 4.4 Priloge uporabljata od 16. junija 2019.

V državah članicah, ki Agencije in Komisije niso uradno obvestile v skladu s členom 57(2) Direktive (EU) 2016/797, se oddelek 4.2.2.5 in Dodatek D1 k Prilogi k tej uredbi uporabljata od 16. junija 2019.

V državah članicah, ki Agencijo in Komisijo so uradno obvestile v skladu s členom 57(2) Direktive (EU) 2016/797, se oddelek 4.2.2.5 in Dodatek D1 k Prilogi k tej uredbi uporabljata od 16. junija 2020.

Dodatka A in C k Prilogi k tej uredbi se še naprej uporabljata najpozneje do 16. junija 2024.

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

V Bruslju, 16. maja 2019

Za Komisijo
Predsednik
Jean-Claude JUNCKER

PRILOGA

KAZALO

1.	Uvod	12
1.1	Tehnično področje uporabe	12
1.2	Geografsko področje uporabe	12
1.3	Vsebina te uredbe	12
2.	Opis področja uporabe	12
2.1	Osebjem in vlaki	12
2.2	Načela	13
2.3	Uporabnost pri obstoječih vozilih in infrastrukturi, ki niso v skladu s TSI	13
3.	Bistvene zahteve	13
3.1	Skladnost z bistvenimi zahtevami	13
3.2	Bistvene zahteve – pregled	13
4.	Značilnosti podsistema	16
4.1	Uvod	16
4.2	Funkcionalne in tehnične specifikacije podsistema	16
4.2.1	Specifikacije, ki se nanašajo na osebjem	17
4.2.1.1	Splošne zahteve	17
4.2.1.2	Dokumentacija za strojevodje	17
4.2.1.2.1	Priročnik za strojevodjo	17
4.2.1.2.2	Opis proge in ustrezne opreme ob progah, na katerih poteka promet	18
4.2.1.2.2.1	Priprava Navodila o poti	18
4.2.1.2.2.2	Spremembe informacij iz Navodila o poti	19
4.2.1.2.2.3	Obveščanje strojevodje v realnem času	19
4.2.1.2.3	Vozni redi	19
4.2.1.2.4	Tirna vozila	19
4.2.1.3	Dokumentacija za osebjem prevoznika v železniškem prometu razen strojevodij	19
4.2.1.4	Dokumentacija za osebjem upravljavca infrastrukture, ki odobri vožnjo vlaka	19
4.2.1.5	Komunikacija v zvezi z varnostjo med vlakovnim osebjem, drugim osebjem prevoznika v železniškem prometu in osebjem, ki odobri vožnjo vlaka	20
4.2.2	Specifikacije, ki se nanašajo na vlake	20
4.2.2.1	Vidnost vlaka	20
4.2.2.1.1	Splošna zahteva	20
4.2.2.1.2	Čelo vlaka	20
4.2.2.1.3	Sklep vlaka	21
4.2.2.1.3.1	Potniški vlaki	21
4.2.2.1.3.2	Tovorni vlaki	21
4.2.2.2	Slišnost vlaka	22
4.2.2.2.1	Splošna zahteva	22
4.2.2.2.2	Upravljanje	22

4.2.2.3	Identifikacija vozila	23
4.2.2.4	Varnost potnikov in tovora	23
4.2.2.4.1	Varnost tovora	23
4.2.2.4.2	Varnost potnikov	23
4.2.2.5	Združljivost s potjo in vlakovna kompozicija	23
4.2.2.5.1	Združljivost s potjo	23
4.2.2.5.2	Vlakovna kompozicija	24
4.2.2.6	Zaviranje vlaka	25
4.2.2.6.1	Minimalne zahteve za zavorni sistem	25
4.2.2.6.2	Zavorna zmogljivost in najvišja dovoljena hitrost	25
4.2.2.7	Zagotavljanje, da je vlak v dobrem voznem stanju	26
4.2.2.7.1	Splošna zahteva	26
4.2.2.7.2	Podatki pred odhodom	26
4.2.2.8	Zahteve glede opazovanja signalov in progovnih oznak	26
4.2.2.9	Budnost strojevodje	27
4.2.3	Specifikacije, ki se nanašajo na obratovanje vlaka	27
4.2.3.1	Načrtovanje vlaka	27
4.2.3.2	Identifikacija vlakov	27
4.2.3.2.1	Oblika številke vlaka	27
4.2.3.3	Odhod vlaka	27
4.2.3.3.1	Pregledi in preskusi pred odhodom	27
4.2.3.3.2	Obveščanje upravljavca infrastrukture o obratovalnem stanju vlaka	27
4.2.3.4	Upravljanje prometa	27
4.2.3.4.1	Splošne zahteve	27
4.2.3.4.2	Javljanje lokacije vlaka	28
4.2.3.4.2.1	Podatki, potrebni za javljanje lokacije vlaka, in predvideni čas predaje	28
4.2.3.4.3	Nevarno blago	28
4.2.3.4.4	Kakovost obratovanja	29
4.2.3.5	Evidentiranje podatkov	29
4.2.3.5.1	Evidentiranje nadzornih podatkov na progi	29
4.2.3.5.2	Evidentiranje nadzornih podatkov na vlaku	29
4.2.3.6	Delovanje v poslabšanih razmerah	30
4.2.3.6.1	Obveščanje drugih uporabnikov	30
4.2.3.6.2	Obveščanje strojevodij	30
4.2.3.6.3	Predpisani postopek ob nepredvidenih dogodkih	30
4.2.3.7	Obvladovanje izrednih razmer	30
4.2.3.8	Pomoč vlakovnemu osebju ob incidentu ali večji okvari tirnega vozila	31

4.3	Funkcionalne in tehnične specifikacije za vmesnike	31
4.3.1	Vmesniki s TSI infrastruktura (TSI INF)	31
4.3.2	Vmesniki s TSI vodenje-upravljanje in signalizacija (TSI CCS)	32
4.3.3	Vmesniki s TSI tirna vozila	32
4.3.3.1	Vmesniki s TSI lokomotive in potniška tirna vozila TSI (TSI LOC&PAS)	32
4.3.3.2	Vmesniki s TSI tovorni vagoni TSI (WAG TSI)	33
4.3.4	Vmesniki s TSI energija (TSI ENE)	34
4.3.5	Vmesniki s TSI varnost v železniških predorih (SRT TSI)	34
4.3.6	Vmesniki s TSI hrup (TSI NOI)	34
4.3.7	Vmesniki z Uredbo (EU) št. 1300/2014, TSI funkcionalno ovirane osebe (TSI PRM)	35
4.4	Operativni predpisi	35
4.4.1	Operativna načela in predpisi železniškega sistema Evropske unije	35
4.4.2	Nacionalni predpisi	35
4.4.3	Sprejemljivi načini usklajevanja	35
4.4.4	Prehod z uporabe nacionalnih predpisov na izvajanje te uredbe	36
4.5	Predpisi glede vzdrževanja	36
4.6	Strokovna usposobljenost	36
4.6.1	Strokovna usposobljenost	36
4.6.2	Znanje jezikov	36
4.6.2.1	Načela	36
4.6.2.2	Raven znanja	36
4.6.3	Začetno in stalno ocenjevanje osebja	37
4.6.3.1	Osnovne zahteve	37
4.6.3.2	Analiza in posodabljanje potreb po usposabljanju	37
4.6.4	Pomožno osebje	37
4.7	Zdravstveni in varnostni pogoji	37
4.7.1	Uvod	37
4.7.2	Zdravstveni pregledi in psihološka preverjanja	38
4.7.2.1	Pred nastopom službe	38
4.7.2.1.1	Minimalna vsebina zdravstvenega pregleda	38
4.7.2.1.2	Psihološko preverjanje	38
4.7.2.2	Po nastopu službe	39
4.7.2.2.1	Pogostost rednih zdravstvenih pregledov	39
4.7.2.2.2	Minimalna vsebina rednega zdravstvenega pregleda	39
4.7.2.2.3	Dodatni zdravstveni pregledi in/ali psihološka preverjanja	39

4.7.3	Zdravstvene zahteve	39
4.7.3.1	Splošne zahteve	39
4.7.3.2	Zahteve glede vida	39
4.7.3.3	Zahteve glede sluha	40
4.8	Dodatne informacije o infrastrukturi in vozilih	40
4.8.1	Infrastruktura	40
4.8.2	Tirna vozila	40
5.	Komponente interoperabilnosti	40
5.1	Opredelitev	40
5.2	Seznam komponent	40
6.	Ocena skladnosti in/ali primernosti za uporabo komponent in verifikacija podsistema	40
6.1	Komponente interoperabilnosti	40
6.2	Podsistem vodenje in upravljanje prometa	41
6.2.1	Načela	41
7.	Izvajanje	41
7.1	Načela	41
7.2	Posebni primeri	41
7.2.1	Uvod	41
7.2.2	Seznam posebnih primerov	41
7.2.2.1	Stalni posebni primer (P) za Estonijo, Latvijo, Litvo, Poljsko, Madžarsko in Slovaško	41
7.2.2.2	Stalni posebni primer za Irsko in Združeno kraljestvo za Severno Irsko	42
7.2.2.3	Začasni posebni primer (T1) za Irsko in Združeno kraljestvo	42
7.2.2.4	Stalni posebni primer (P) za Finsko	42
	Dodatek A Operativna načela in predpisi za ERTMS	43
	Dodatek B Skupna operativna načela in predpisi	44
	Dodatek C Z varnostjo povezana komunikacijska metodologija	49
	Dodatek D Združljivost s potjo in Navodilo o poti	56
	Dodatek D1 Parametri za združljivost vozil in vlakov s potjo, na kateri bodo obratovali	56
	Dodatek D2 Elementi, ki jih mora upravljavec infrastrukture zagotoviti prevozniku v železniškem prometu za namene Navodila o poti	66
	Dodatek E Jezikovna in komunikacijska raven	86
	Dodatek F Osnovne zahteve v zvezi s poklicnimi kvalifikacijami za naloge, povezane s „spremljanjem vlakov“	87
	Dodatek G Osnovne zahteve v zvezi s poklicnimi kvalifikacijami za naloge priprave vlaka	89
	Dodatek H Evropska številka vozila in povezane abecedne oznake na karoseriji	91
	Dodatek I Seznam področij, za katera se v skladu s členom 8 Direktive (EU) 2016/798 lahko še naprej uporabljajo nacionalni predpisi	93
	Dodatek J Glosar	95

1. UVOD

1.1 Tehnično področje uporabe

Ta tehnična specifikacija za interoperabilnost (v nadaljnjem besedilu: TSI) se nanaša na podsistem „vođenje in upravljanje prometa“, ki je naveden na seznamu v točki 1 in opredeljen v točki 2.5 Priloge II k Direktivi (EU) 2016/797.

1.2 Geografsko področje uporabe

Geografsko področje uporabe te uredbe je omrežje Unije, kot je opredeljeno v oddelku 1 Priloge I k Direktivi (EU) 2016/797, ter izključuje primere iz člena 1(3) in (4) Direktive (EU) 2016/797.

1.3 Vsebina te uredbe

V skladu s členom 4(3) Direktive (EU) 2016/797 ta uredba:

- (a) navaja predvideno področje uporabe za podsistem „vođenje in upravljanje prometa“;
- (b) določa bistvene zahteve za zadevni podsistem in njegove vmesnike glede na druge podsisteme;
- (c) določa funkcionalne in tehnične specifikacije, ki jih morajo izpolnjevati ciljni podsistem in njegovi vmesniki glede na druge podsisteme. Po potrebi se lahko te specifikacije razlikujejo glede na uporabo podsistema;
- (d) določa komponente interoperabilnosti in vmesnike, ki morajo biti predmet evropskih specifikacij, vključno z evropskimi standardi, potrebnimi za doseganje interoperabilnosti znotraj evropskega železniškega sistema;
- (e) za vsak obravnavani primer navaja postopke za ocenjevanje skladnosti komponent interoperabilnosti ali njihove primernosti za uporabo;
- (f) navaja strategijo za izvajanje TSI. Zlasti je treba določiti faze, ki jih je treba izvesti, in elemente, ki se lahko uporabijo za postopen prehod z obstoječega na končno stanje, v katerem se zahteva skladnost s TSI;
- (g) za zadevno osebje navaja poklicne kvalifikacije ter zdravstvene in varnostne pogoje pri delu, ki so nujni za vođenje in vzdrževanje zadevnega podsistema ter izvajanje te TSI;
- (h) navaja določbe, ki se uporabljajo za obstoječe podsisteme in vozila, ki niso v skladu s TSI, zlasti v primeru nadgradnje ali obnove, pri čemer v takih primerih navaja spremembe, zaradi katerih je treba zaprositi za novo dovoljenje;
- (i) navaja parametre vozil in fiksnih podsistemov, ki jih mora preveriti prevoznik v železniškem prometu, ter postopke, ki se uporabljajo za preverjanje teh parametrov po izdaji dovoljenja za dajanje vozila na trg in pred prvo uporabo vozila, da se zagotovi skladnost med vozili in potmi, na katerih naj bi vozila obratovala.

Poleg tega se lahko v skladu s členom 4(5) Direktive (EU) 2016/797 za vsako TSI predvidijo posebni primeri.

2. OPIS PODROČJA UPORABE

2.1 Osebe in vlaki

Točki 4.6 in 4.7 se uporabljata za osebe, ki opravljajo za varnost pomembne naloge, povezane s spremljanjem vlaka.

Točka 4.6.2 se uporablja za strojevodje brez poseganja v točko 8 Priloge VI k Direktivi 2007/59/ES Evropskega parlamenta in Sveta ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ Direktiva 2007/59/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. oktobra 2007 o izdaji spričeval strojevodjem, ki upravljajo lokomotive in vlake na železniškem omrežju Skupnosti (UL L 315, 3.12.2007, str. 51).

Za osebje, ki opravlja za varnost pomembne naloge, povezane z odpravo vlakov in odobritvami voženj vlakov, se uporablja medsebojno priznavanje poklicnih kvalifikacij ter zdravstvenih in varnostnih pogojev med državami članicami.

Za osebje, ki opravlja za varnost pomembne naloge, povezane s končno pripravo vlaka, preden ta prečka mejo, ter delom zunaj krajev, ki so v programu omrežja upravljavca infrastrukture določeni kot „obmejni“ in so vključeni v njegovo varnostno pooblastilo, se uporablja točka 4.6, medtem ko se za točko 4.7 uporablja medsebojno priznavanje med državami članicami. Če vlak izpolnjuje pogoje iz člena 10(8) Direktive (EU) 2016/798, se ne šteje za mednarodni vlak.

2.2 Načela

Ta uredba obsega tiste elemente železniškega podsistema „vođenje in upravljanje prometa“, pri katerih med prevozniki v železniškem prometu in upravljavci infrastrukture obstajajo operativni vmesniki ter pri katerih je interoperabilnost posebej koristna.

Prevoznik v železniškem prometu in upravljavec infrastrukture zagotovita, da so z uvedbo ustreznih procesov izpolnjene vse zahteve glede pravil in postopkov ter dokumentacije. Vzpostavitev teh procesov je pomemben del sistema upravljanja varnosti prevoznika v železniškem prometu in upravljavca infrastrukture, kot ga zahteva Direktiva (EU) 2016/798. Ustrezni nacionalni varnostni organ oceni sistem upravljanja varnosti, preden izda varnostno pooblastilo, Agencija Evropske unije za železnice ali ustrezni nacionalni varnostni organ pa ga oceni, preden izda varnostno spričevalo.

2.3 Uporabnost pri obstoječih vozilih in infrastrukturi, ki niso v skladu s TSI

Čeprav se večina zahtev iz te uredbe nanaša na procese in postopke, se jih več nanaša tudi na fizične elemente vozil in infrastrukture, pomembne za njihovo operativno funkcijo v okviru te uredbe.

Navedeni fizični elementi so določeni v strukturnih TSI, ki se nanašajo na druge podsisteme, ki niso vođenje in upravljanje prometa. Oceniti jih je treba v skladu s postopki, opredeljenimi v navedenih TSI.

Nobena določba te uredbe se ne uporabi za utemeljitev nacionalnega predpisa na podlagi strukturne TSI.

3. BISTVENE ZAHTEVE

3.1 Skladnost z bistvenimi zahtevami

V skladu s členom 3 Direktive (EU) 2016/797 železniški sistem Unije, njegovi podsistemi in komponente interoperabilnosti izpolnjujejo bistvene zahteve, določene med splošnimi zahtevami v Prilogi III k navedeni direktivi.

3.2 Bistvene zahteve – pregled

Bistvene zahteve zajemajo:

- varnost,
- zanesljivost in razpoložljivost,
- zdravje,
- varstvo okolja,
- tehnično združljivost,
- dostopnost.

V skladu z Direktivo (EU) 2016/797 se lahko bistvene zahteve na splošno uporabljajo za celoten železniški sistem Unije ali pa so specifične za vsak podsistem in njegove komponente.

Spodnja preglednica povzema povezanost med bistvenimi zahtevami iz Priloge III k Direktivi (EU) 2016/797 in te uredbe.

Točka	Naslov točke	Varnost					Zanesljivost in razpoložljivost	Zdravje			Varstvo okolja					Tehnična združljivost	Dostopnost		Posebne bistvene zahteve za vodenje in upravljanje prometa			
		1.1.1	1.1.2	1.1.3	1.1.4	1.1.5		1.2	1.3.1	1.3.2	1.4.1	1.4.2	1.4.3	1.4.4	1.4.5		1.5	1.6.1	1.6.2	2.6.1	2.6.2	2.6.3
4.2.1.2	Dokumentacija za strojevodje						X											X		X		
4.2.1.2.1	Priročnik za strojevodjo												X					X		X		
4.2.1.2.2	Navodilo o poti																	X		X		
4.2.1.2.2.1	Priprava Navodila o poti																	X				
4.2.1.2.2.2	Spremembe informacij iz Navodila o poti																	X		X		
4.2.1.2.2.3	Obveščanje strojevodje v realnem času																	X	X	X		
4.2.1.2.3	Vozni redi																	X	X	X		
4.2.1.2.4	Tirna vozila						X											X		X		
4.2.1.3	Dokumentacija za osebje prevoznika v železniškem prometu razen strojevodij						X											X		X		
4.2.1.4	Dokumentacija za osebje upravljalca infrastrukture, ki odobri vožnjo vlaka						X											X	X			
4.2.1.5	Komunikacija v zvezi z varnostjo med vlakovnim osebjem, drugim osebjem prevoznika v železniškem prometu in osebjem, ki odobri vožnjo vlaka						X											X	X	X		
4.2.2.1	Vidnost vlaka	X																X		X		
4.2.2.1.1	Splošna zahteva	X																X		X		
4.2.2.1.2	Čelo vlaka	X																X		X		
4.2.2.1.3	Sklep vlaka	X																X		X		
4.2.2.2	Slišnost vlaka	X											X					X		X		
4.2.2.2.1	Splošna zahteva	X																X		X		
4.2.2.2.2	Upravljanje	X																		X		
4.2.2.3	Identifikacija vozila						X											X		X		
4.2.2.4	Varnost potnikov in tovora																	X				
4.2.2.5	Združljivost s potjo in vlakovna kompozicija																	X				
4.2.2.5.1	Združljivost s potjo																	X				

Točka	Naslov točke	Varnost					Zanesljivost in razpoložljivost	Zdravje		Varstvo okolja					Tehnična združljivost	Dostopnost		Posebne bistvene zahteve za vodenje in upravljanje prometa			
		1.1.1	1.1.2	1.1.3	1.1.4	1.1.5		1.3.1	1.3.2	1.4.1	1.4.2	1.4.3	1.4.4	1.4.5		1.6.1	1.6.2	2.6.1	2.6.2	2.6.3	2.6.4
4.2.3.5.2	Evidentiranje nadzornih podatkov na vlaku						X												X		
4.2.3.6	Delovanje v poslabšanih razmerah																	X	X	X	
4.2.3.6.1	Obveščanje drugih uporabnikov																	X		X	
4.2.3.6.2	Obveščanje strojevodij																	X			
4.2.3.6.3	Predpisani postopek ob nepredvidenih dogodkih																	X	X	X	
4.2.3.7	Obvladovanje izrednih razmer																	X	X	X	
4.2.3.8	Pomoč vlakovnemu osebju ob incidentu ali večji okvari tirnega vozila																			X	
4.4	Operativni predpisi ERTMS																	X	X		
4.6	Poklicne kvalifikacije																	X	X	X	
4.7	Zdravstveni in varnostni pogoji																	X			
4.8	Dodatne informacije o infrastrukturi in vozilih																	X			
4.8.1	Infrastruktura																	X			
4.8.2	Vozila																	X			

4. ZNAČILNOSTI PODSISTEMA

4.1 Uvod

V skladu z Direktivo 2012/34/EU Evropskega parlamenta in Sveta ⁽²⁾ je upravljavec infrastrukture v celoti odgovoren za predložitev vseh ustreznih zahtev za vlake, ki imajo dovoljenje za vožnjo po njegovem omrežju, pri čemer se upoštevajo geografske posebnosti posameznih prog ter funkcionalne ali tehnične specifikacije, določene v tem poglavju.

4.2 Funkcionalne in tehnične specifikacije podsistema

Funkcionalne in tehnične specifikacije za podsistem „vodenje in upravljanje prometa“ sestavljajo:

- specifikacije, ki se nanašajo na osebje,
- specifikacije, ki se nanašajo na vlake,
- specifikacije, ki se nanašajo na obratovanje vlaka.

⁽²⁾ Direktiva 2012/34/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. novembra 2012 o vzpostavitvi enotnega evropskega železniškega območja (UL L 343, 14.12.2012, str. 32).

4.2.1 *Specifikacije, ki se nanašajo na osebje*

4.2.1.1 *Splošne zahteve*

Ta točka obravnava osebje, ki sodeluje pri vodenju podsistema z izvajanjem za varnost pomembnih nalog, v katere je vključen neposredni vmesnik med prevoznikom v železniškem prometu in upravljavcem infrastrukture.

(1) Osebje prevoznika v železniškem prometu, ki:

- (a) opravlja nalogo vožnje vlakov (v nadaljnjem besedilu: strojevodja) in je del „vlakovnega osebja“,
- (b) opravlja naloge na vlaku (razen vožnje) in je del „vlakovnega osebja“,
- (c) opravlja nalogo priprave vlakov.

(2) Osebje upravljavca infrastrukture, ki opravlja nalogo odobritve vožnje vlakov.

Zajeti področji sta:

- dokumentacija,
- komuniciranje.

Poleg tega ta uredba za osebje, kot je opredeljeno v točki 2.1, določa zahteve glede:

- kvalifikacij (glej točko 4.6 in Dodatek G),
- zdravstvenih in varnostnih pogojev (glej točko 4.7).

4.2.1.2 *Dokumentacija za strojevodje*

Prevoznik v železniškem prometu, ki upravlja vlak, strojevodji zagotovi vse potrebne informacije in dokumentacijo, da lahko ta opravi svoje naloge; te informacije in dokumentacija so lahko na papirju ali v elektronski obliki.

Te informacije upoštevajo vse potrebne elemente za obratovanje v normalnih, poslabšanih in izrednih razmerah za poti, na katerih poteka promet, ter za tirna vozila, ki se uporabljajo na teh poteh.

4.2.1.2.1 *Priročnik za strojevodjo*

Vsi potrebni postopki, ki veljajo za strojevodjo, so zajeti v dokumentu ali računalniški datoteki z naslovom „Priročnik za strojevodjo“.

V Priročniku za strojevodjo so navedene zahteve, ki veljajo za vse poti, po katerih vozi, in tirna vozila, uporabljena na teh poteh, glede na to, ali tirna vozila obratujejo v normalnih, poslabšanih ali izrednih razmerah, s katerimi se strojevodja lahko sooči.

Priročnik za strojevodjo zajema dva ločena vidika:

- prvi opisuje skupne predpise in postopke (ob upoštevanju vsebine dodatkov A, B in C),
- drugi pa določa vse potrebne predpise in postopke, značilne za vsakega posameznega upravljavca infrastrukture.

Vsebuje postopke, ki zajemajo najmanj naslednje vidike:

- varnost in zaščito osebja,
- signalizacijo in vodenje-upravljanje,
- obratovanje vlaka v normalnih in poslabšanih razmerah,
- vleko in tirna vozila,
- incidente in nesreče.

Prevoznik v železniškem prometu je odgovoren za Priročnik za strojevodjo in ga pripravi tako, da je popoln in natančen ter strojevodji omogoča uporabo vseh operativnih predpisov.

Prevoznik v železniškem prometu mora Priročnik za strojevodjo predstaviti v enaki obliki za vso infrastrukturo, po kateri bo strojevodja vozila.

Priročnik ima dva dodatka:

- Dodatek 1: Priročnik za komunikacijske postopke,
- Dodatek 2: Zbirka obrazcev.

Vnaprej pripravljena sporočila in obrazci so vsaj v „delovnih“ jezikih upravljavcev infrastrukture.

Postopek prevoznika v železniškem prometu za pripravo in posodobitev Priročnika za strojevodjo obsega naslednje korake:

- upravljavec infrastrukture (ali organizacija, odgovorna za pripravo operativnih predpisov) prevozniku v železniškem prometu predloži ustrezne informacije v delovnem jeziku upravljavca infrastrukture,
- prevoznik v železniškem prometu pripravi začetni ali posodobljen dokument,
- če prevoznik v železniškem prometu Priročnika za strojevodjo ne pripravi v istem jeziku, v katerem so bile ustrezne informacije prvotno predložene, mora poskrbeti za vse potrebne prevode in/ali zagotoviti obrazložitevne opombe v drugem jeziku.

Upravljavec infrastrukture zagotovi, da je vsebina dokumentacije, ki se zagotovi prevoznikom v železniškem prometu, popolna in pravilna.

4.2.1.2.2 Opis proge in ustrezne opreme ob progah, na katerih poteka promet

Strojevodjem se za proge, po katerih bodo vozili, zagotovi opis prog in z njimi povezane opreme ob progah, ki se nanaša na nalogo vožnje vlaka. Te informacije so navedene v enotnem dokumentu, imenovanem „Navodilo o poti“.

Navodilo o poti zajema vsaj naslednje podatke:

- splošne obratovalne lastnosti,
- oznake o lomu nivelete na progah,
- podroben načrt proge.

4.2.1.2.2.1 Priprava Navodila o poti

Oblika Navodila o poti se pripravi enako za vse infrastrukture, po katerih poteka promet vlakov posameznega prevoznika v železniškem prometu.

Prevoznik v železniškem prometu je odgovoren za popolno in pravilno sestavo Navodila o poti na podlagi informacij, ki jih prejme od upravljavcev infrastrukture. Prevoznik v železniškem prometu zagotovi, da je vsebina Navodila o poti popolna in pravilna, tudi kadar vsebuje spremembe informacij v Navodilu o poti. Prevoznik v železniškem prometu zagotovi, da Navodilo o poti ustrezno opisuje pogoje delovanja, povezane z značilnostmi proge in značilnostmi vozila.

Upravljavec infrastrukture prek registra infrastrukture (RINF) prevozniku v železniškem prometu za pripravo Navodila o poti zagotovi vsaj informacije, opredeljene v Dodatku D.2. Te informacije vključujejo ustrezne informacije, ki jih je treba upoštevati za prilagoditev delovanja vlakov značilnostim proge in vozila. Dokler se v registru RINF ne zagotovijo ustrezni parametri v skladu s členom 6 Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2019/777 ⁽³⁾, upravljavec infrastrukture te informacije brezplačno zagotovi prek drugih sredstev, in sicer takoj, ko je mogoče, za prvo predložitev pa najpozneje v 15 dneh, razen če se prevoznik v železniškem prometu strinja z daljšim rokom.

Upravljavec infrastrukture prevoznika v železniškem prometu prek registra RINF ali drugih sredstev, dokler register RINF tega ne omogoča, obvesti o spremembah informacij iz Navodila o poti, ko so take informacije na voljo.

⁽³⁾ Izvedbena uredba Komisije (EU) 2019/777 z dne 16. maja 2019 o skupnih specifikacijah za register železniške infrastrukture in o razveljavitvi Izvedbenega sklepa 2014/880/EU (glej stran 312 tega Uradnega lista).

Upravljaavec infrastrukture zagotovi, da so informacije, ki se zagotovijo prevoznikom v železniškem prometu, popolne in pravilne. Za izredne razmere ali obveščanje v realnem času se z ustreznimi alternativnimi komunikacijskimi sredstvi upravljavca infrastrukture zagotovi takojšnje obveščanje prevoznika v železniškem prometu glede Dodatka D.2.

4.2.1.2.2.2 Spremembe informacij iz Navodila o poti

Upravljaavec infrastrukture prevoznika v železniškem prometu obvesti o vseh trajnih ali začasnih spremembah informacij, predloženih v skladu s točko 4.2.1.2.2.1.

Prevoznik v železniškem prometu te spremembe zbere v za to namenjenem dokumentu ali računalniški datoteki, katerih oblika je enaka za vso infrastrukturo, po kateri poteka promet vlakov posameznega prevoznika v železniškem prometu.

4.2.1.2.2.3 Obveščanje strojevodje v realnem času

Upravljaavec infrastrukture strojevodje takoj obvesti o vseh spremembah na progi ali ustrezne opreme ob progi, ki niso bile sporočene v obvestilu o spremembah informacij iz Navodila o poti, kot je določeno v točki 4.2.1.2.2.2.

4.2.1.2.3 Vozni redi

Pošiljanje informacij o voznem redu posameznega vlaka pomaga zagotavljati točnost vožnje vlakov in večjo učinkovitost storitev.

Prevoznik v železniškem prometu strojevodjem posreduje informacije, potrebne za normalno opravljanje voženj z vlakom, ki vključujejo vsaj naslednje informacije:

- identifikacijsko številko vlaka,
- (po potrebi) dneve, ko vlaki vozijo,
- mesta zaustavitve vlaka in z njimi povezana opravila,
- druge časovne točke,
- čas prihoda/odhoda/prehoda na vsaki od navedenih točk.

Te informacije o prometu vlakov, ki temeljijo na informacijah, ki jih zagotovi upravljaavec infrastrukture, se lahko pošljejo v elektronski obliki ali na papirju.

Oblika informacij za strojevodje je enotna po vseh progah, po katerih vozi prevoznik v železniškem prometu.

4.2.1.2.4 Tirna vozila

Prevoznik v železniškem prometu strojevodji zagotovi vse informacije v zvezi z obratovanjem tirnih vozil v poslabšanih razmerah (kot so na primer vlaki, ki potrebujejo pomoč). Taka dokumentacija je osredotočena tudi na poseben vmesnik z osebjem upravljavca infrastrukture za tovrstne primere.

4.2.1.3 Dokumentacija za osebje prevoznika v železniškem prometu razen strojevodij

Prevoznik v železniškem prometu vsem članom svojega (vlakovnega in drugega) osebja, ki opravljajo za varnost pomembne naloge, ki vključujejo neposreden vmesnik z osebjem, opremo ali sistemi upravljavca infrastrukture, zagotovi pravila, postopke ter posebne informacije o tirnih vozilih in poti, ki se mu zdijo potrebne za take naloge. Take informacije se uporabljajo pri obratovanju v normalnih in poslabšanih razmerah.

Struktura, oblika, vsebina ter postopek priprave in posodabljanja teh informacij za vlakovno osebje so v skladu s specifikacijo iz pododdelka 4.2.1.2.

4.2.1.4 Dokumentacija za osebje upravljavca infrastrukture, ki odobri vožnjo vlaka

Vse informacije, potrebne za zagotavljanje komunikacije v zvezi z varnostjo med osebjem, ki odobri vožnjo vlakov, in vlakovnim osebjem, so določene v:

- dokumentih, ki opisujejo komunikacijska načela (Dodatek C),
- dokumentu z naslovom Zbirka obrazcev.

Upravljaavec infrastrukture te dokumente sestavi v vseh svojih delovnih jezikih.

4.2.1.5 **Komunikacija v zvezi z varnostjo med vlakovnim osebjem, drugim osebjem prevoznika v železniškem prometu in osebjem, ki odobri vožnjo vlaka**

Za komunikacije v zvezi z varnostjo med vlakovnim osebjem, drugim osebjem prevoznika v železniškem prometu (kot je opredeljeno v Dodatku G) in osebjem, ki odobri vožnjo vlaka, se uporabljajo delovni jeziki (kot so opredeljeni v Dodatku J), ki jih uporablja upravljavec infrastrukture na zadevni poti.

Načela za komunikacijo v zvezi z varnostjo med vlakovnim osebjem in osebjem, odgovornim za odobritev vožnje vlakov, so navedena v Dodatku C.

V skladu z Direktivo 2012/34/EU je upravljavec infrastrukture odgovoren za objavo „delovnih“ jezikov, ki jih njegovo osebje uporablja med vsakodnevnim obratovanjem.

Kadar je treba zaradi lokalne prakse zagotoviti uporabo še enega jezika, mora upravljavec infrastrukture določiti zemljepisne meje njegove uporabe.

4.2.2 **Specifikacije, ki se nanašajo na vlake**

4.2.2.1 **Vidnost vlaka**

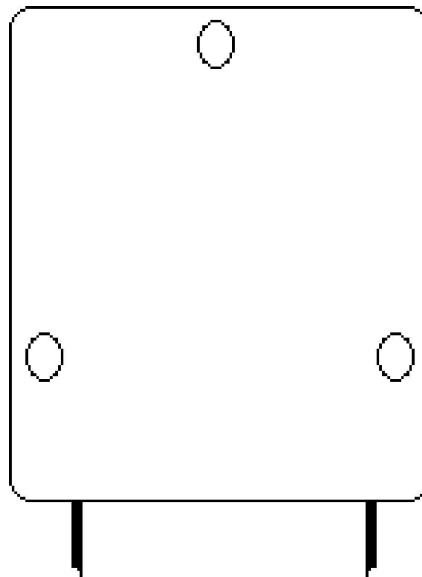
4.2.2.1.1 **Splošna zahteva**

Prevoznik v železniškem prometu zagotovi, da so vlaki opremljeni s sredstvi za označevanje čela in sklepa vlaka.

4.2.2.1.2 **Čelo vlaka**

Prevoznik v železniškem prometu z namestitvijo in razporeditvijo prižganih belih čelnih luči zagotovi, da je približujoči se vlak jasno viden in prepoznaven.

Vozilo na čelu vlaka je na sprednjem delu opremljeno s tremi lučmi v obliki enakokrakega trikotnika, kot je prikazano na spodnji sliki. Te luči so vedno prižgane, kadar vlak vozi s tega dela.



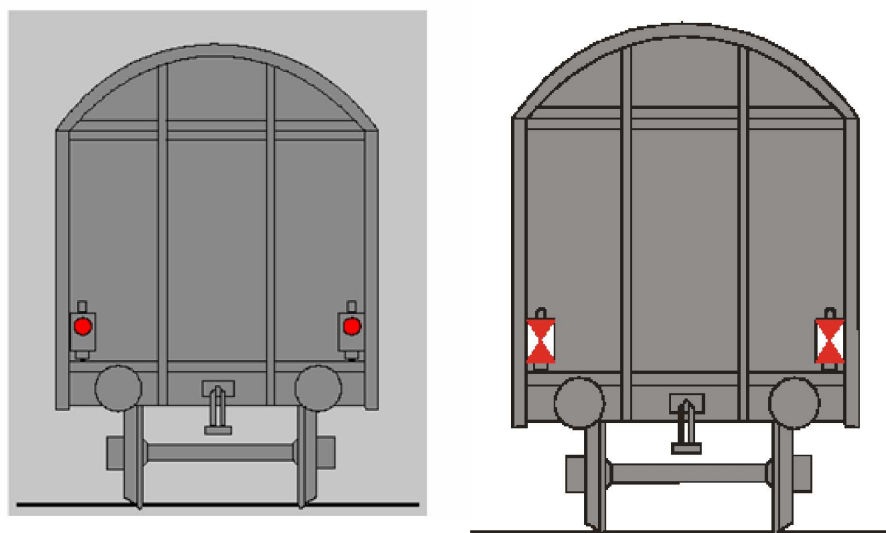
Čelne luči zagotavljajo optimalno vidnost vlaka (pozicijske luči), strojevodji zagotavljajo zadostno vidljivost (žarometi) med vožnjo ponoči in ob slabi vidljivosti ter ne smejo zaslepiti strojevodij nasproti vozečih vlakov.

Razmik, višina nad tiri, premer, intenzivnost luči, dimenzije in oblika oddajanega snopa svetlobe podnevi in ponoči so določeni v TSI „tirna vozila – lokomotive in potniška tirna vozila“ (v nadaljnjem besedilu: TSI LOC&PAS).

Do spodaj navedenih datumov za uskladitev sklepnega signala iz oddelka 4.2.2.1.3.2 je svetilnost žarometov vozila v skladu s točko (5) oddelka 4.2.7.1.1 Priloge k Uredbi Komisije (EU) št. 1302/2014 ^(*) (TSI Loc & Pas), da se omogoči dostop do prog, opredeljenih v RINF, na katerih se uporablja permisivna vožnja.

4.2.2.1.3 Sklep vlaka

Prevoznik v železniškem prometu zagotovi zahtevana sredstva, ki označujejo sklep vlaka. Sklepni signal je nameščen samo na sklepu zadnjega vozila vlaka. Nameščen je tako, kot je prikazano spodaj.



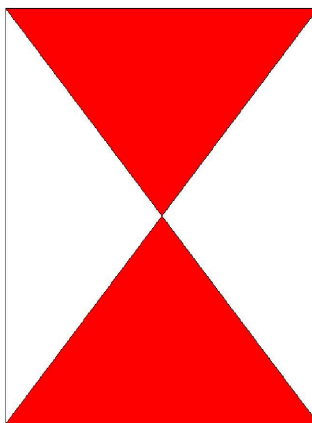
4.2.2.1.3.1 Potniški vlaki

Sklepni signal potniškega vlaka je sestavljen iz dveh stalnih rdečih luči na isti višini nad odbojnikom na prečni osi.

4.2.2.1.3.2 Tovorni vlaki

Sklepni signal tovornega vlaka je sestavljen iz dveh odsevnih plošč na isti višini nad odbojnikom na prečni osi. Za vsak vlak, opremljen z dvema stalnima rdečima lučema, se prav tako šteje, da izpolnjuje to zahtevo.

Odsevni plošči sta skladni z Dodatkom E k TSI tovorni vagoni in imata spodaj prikazano obliko z belima stranskima trikotnikoma ter rdečim trikotnikom na vrhu in na dnu:



Plošči sta na isti višini nad odbojnikom na prečni osi.

^(*) Uredba Komisije (EU) št. 1302/2014 z dne 18. novembra 2014 o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi s podsistemom „tirna vozila – lokomotive in potniška tirna vozila“ železniškega sistema v Evropski uniji (UL L 356, 12.12.2014, str. 228).

Posebni primeri:

Belgija, Francija, Italija, Portugalska, Španija in Združeno kraljestvo lahko še naprej uporabljajo priglašene nacionalne predpise, s katerimi kot pogoj za vožnjo po odsekih svojega omrežja zahtevajo, da so tovorni vlaki opremljeni z dvema stalnima rdečima lučema, če to upravičujejo operativne prakse, ki se že uporabljajo, in/ali nacionalni predpisi, priglašeni pred koncem januarja 2019.

Poročila:

zadevne države članice Komisiji najpozneje do 30. septembra 2020 predložijo poročila o uporabi odsevnih plošč, v katerih opredelijo vse resne ovire za načrtovano odpravo nacionalnih predpisov.

Sodelovanje s sosednjimi državami:

medtem zadevne države članice, zlasti na zahtevo prevoznikov v železniškem prometu, opravijo oceno, da se v primeru pozitivnih rezultatov sprejme uporaba dveh odsevnih plošč na enem ali več odsekih svojega omrežja, in opredelijo ustrezne pogoje, ki temeljijo na oceni tveganj in operativnih zahtev. Ta ocena se zaključi najkasneje šest mesecev po prejemu zahteve prevoznika v železniškem prometu. Sprejem odsevnih plošč se odobri, razen če lahko država članica na podlagi negativnega rezultata ocene ustrezno utemelji zavrnitev.

Države članice si zlasti prizadevajo za dovoljenje uporabe odsevnih plošč na železniških tovornih koridorjih, da se prednostno razvrstijo trenutna ozka grla. Ti oddelki in podrobnosti o vseh pogojih, ki se nanašajo nanje, se zabeležijo v RINF. Dokler se te informacije ne vnesejo v register RINF, upravljavec infrastrukture zagotovi, da se prevoznikom v železniškem prometu sporočijo z drugimi ustreznimi sredstvi. Upravljavec infrastrukture v RINF opredeli odseke prog, na katerih se zahtevata dve stalni rdeči luči.

Postopno opuščanje:

Komisija na podlagi priporočila Agencije in ob upoštevanju ugotovitev iz poročil, ki jih predložijo države članice, do 31. marca 2021 pregleda datume in specifikacije, da se sklepni signal harmonizira tako, da ga sestavljajo odsevne plošče, sprejete v celotni Uniji, pri čemer je treba upoštevati pomisleke glede varnosti in zmogljivosti ter vpliv na stroške med prehodom.

Če se s tem pregledom ne določi drugače, za sprejem tovornih vlakov, opremljenih z dvema odsevnima ploščama, veljajo naslednji roki:

(1) od 1. januarja 2022 vzdolž železniških tovornih koridorjev, določenih v skladu z Uredbo (EU) št. 913/2010 Evropskega parlamenta in Sveta ^(*);

(2) od 1. januarja 2026 v celotnem železniškem omrežju Evropske unije.

Komisija odboru iz člena 51 Direktive (EU) 2016/797 poroča o napredku pri izvajanju oddelka 4.2.2.1.

4.2.2.2 Slišnost vlaka

4.2.2.2.1 Splošna zahteva

Prevoznik v železniškem prometu zagotovi, da so vlaki opremljeni z zvočno opozorilno napravo, ki opozarja, da se približuje vlak.

4.2.2.2.2 Upravljanje

Zvočno opozorilno napravo je mogoče sprožiti iz vseh vozniških položajev.

^(*) Uredba (EU) št. 913/2010 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 22. septembra 2010 o evropskem železniškem omrežju za konkurenčen tovorni promet (UL L 276, 20.10.2010, str. 22).

4.2.2.3 Identifikacija vozila

Vsako vozilo ima številko, po kateri se razlikuje od vseh drugih železniških vozil. Ta številka je prikazana na vidnem mestu vsaj na vsaki vzdolžni stranici vozila.

Zagotovi se, da je mogoče prebrati tudi obratovalne omejitve, ki veljajo za vozilo.

Dodatne zahteve so navedene v Dodatku H.

4.2.2.4 Varnost potnikov in tovora

4.2.2.4.1 Varnost tovora

Prevoznik v železniškem prometu zagotovi, da so tovarna vozila varno in zavarovano naložena ter da tako ostane do konca potovanja.

4.2.2.4.2 Varnost potnikov

Prevoznik v železniškem prometu zagotovi, da prevoz potnikov ob odhodu in med potovanjem poteka varno.

4.2.2.5 Združljivost s potjo in vlakovna kompozicija

4.2.2.5.1 Združljivost s potjo

(A) Prevoznik v železniškem prometu mora zagotoviti, da so vsa vozila, ki sestavljajo njegov vlak, združljiva s predvidenimi potmi.

Prevoznik v železniškem prometu ima v svojem sistemu upravljanja varnosti določen postopek za zagotovitev, da imajo vsa vozila, ki jih uporablja, dovoljenje ter so registrirana in združljiva s predvidenimi potmi, vključno z zahtevami, ki jih mora upoštevati njegovo osebje.

Postopek za združljivost s potjo ne podvaja postopkov, opravljenih v okviru izdaje dovoljenja za vozilo za zagotovitev tehnične združljivosti med vozilom in omrežji v skladu z Izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2018/545 ⁽⁶⁾. Parametrov iz Dodatka D1, ki so že bili pregledani in preverjeni v okviru izdaje dovoljenja za vozilo ali podobnih postopkov, ni treba ponovno oceniti v okviru preverjanja združljivosti s potjo.

Za vozilo z dovoljenjem po Direktivi (EU) 2016/797 ustrezne podatke o vozilu, ki se nanašajo na parametre iz Dodatka D1 in so bili preverjeni že med postopkom izdaje dovoljenja, pri čemer so del:

- dokumentacije iz člena 21(3) Direktive (EU) 2016/797 in
- dovoljenja za vozilo iz člena 21(10) Direktive (EU) 2016/797,

prosilec iz člena 2(22) Direktive (EU) 2016/797 ali imetnik na zahtevo zagotovi prevozniku v železniškem prometu, če te informacije niso na voljo v evropskem registru dovoljenih tipov vozil (ERATV) ali drugih registrih železniških vozil.

Za vozila, ki so bila odobrena pred Direktivo (EU) 2016/797, imetnik dokumentacije za izdajo dovoljenja za vozilo ali imetnik na zahtevo zagotovi prevozniku v železniškem prometu ustrezne podatke o vozilu, ki se nanašajo na parametre iz Dodatka D1, kadar te informacije niso na voljo v evropskem registru dovoljenih tipov vozil (ERATV) ali drugih registrih železniških vozil.

Postopki za združljivost s potjo sistemu upravljanja varnosti prevoznika v železniškem prometu vključujejo naslednja preverjanja, ki se lahko opravijo sočasno v ustreznem času ali v poljubnem zaporedju:

- vsako vozilo ima dovoljenje in je registrirano;
- vsa vozila vlaka so združljiva s potjo;
- vlakovna kompozicija je združljiva s potjo in vlakovno potjo;
- pri pripravi vlaka se je zagotovilo, da je pravilno sestavljen in popoln.

⁽⁶⁾ Izvedbena uredba Komisije (EU) 2018/545 z dne 4. aprila 2018 o določitvi praktičnih ureditev za dovoljenja za železniška vozila in postopek izdaje dovoljenj za tip železniških vozil v skladu z Direktivo (EU) 2016/797 Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 90, 6.4.2018, str. 66).

- (B) Upravljavec infrastrukture prek registra RINF zagotovi informacije za združljivost s potjo, kot so opredeljene v Dodatku D.1.

V Dodatku D.1 so določeni vsi parametri, ki se uporabljajo v postopku prevoznika v železniškem prometu pred prvo uporabo vozila ali konfiguracije vlaka, da se zagotovi združljivost vseh vozil, ki sestavljajo vlak, s potmi, po katerih naj bi vlak vozil, vključno s preusmeritvenimi potmi in potmi do delavnic. Upoštevati je treba spremembe poti in spremembe značilnosti infrastrukture. Če je parameter iz Dodatka D.1 usklajen na ravni omrežij na področju uporabe, se lahko skladnost z navedenim parametrom domneva za vsako vozilo, za katero se izda dovoljenje za navedeno področje uporabe. Nacionalni predpisi ali dodatne nacionalne zahteve za dostop do omrežja v zvezi z združljivostjo s potjo se načeloma štejejo za nezdružljive z Dodatkom D.1. Upravljavec infrastrukture za namene združljivosti s potjo ne zahteva dodatnih tehničnih pregledov, ki niso navedeni na seznamu iz Dodatka D.1.

Kot zahteva člen 23(1)(b) Direktive (EU) 2016/797, upravljavec infrastrukture do takrat, ko se v registru RINF zagotovijo vse potrebne informacije v zvezi z ustreznimi parametri, prevoznikom v železniškem prometu, prosilcem, ki so vložili prošnjo za vlakovno pot in jim je bila ta odobrena, ter po potrebi prosilcem iz člena 2(22) Direktive (EU) 2016/797 te informacije čim prej in brezplačno zagotovi v elektronski obliki prek drugih sredstev.

Informacije o združljivosti s potjo na zahtevo prevoznika v železniškem prometu prvič predloži upravljavec infrastrukture na druge načine (ne prek RINF) čim prej, najpozneje pa v 15 dneh, razen če se upravljavec infrastrukture in prevoznik v železniškem prometu strinjata z daljšim rokom. Upravljavec infrastrukture zagotovi, da so informacije, ki se zagotovijo prevoznikom v železniškem prometu, popolne in pravilne.

Upravljavec infrastrukture prevoznika v železniškem prometu obvesti o spremembah značilnosti poti, ko so take informacije na voljo, prek registra RINF ali drugih sredstev, dokler register RINF tega ne omogoča.

Upravljavec infrastrukture za izredne razmere ali obveščanje v realnem času z ustreznimi komunikacijskimi sredstvi zagotovi takojšnje obveščanje prevoznika v železniškem prometu.

- (C) Po potrebi se preverijo dodatni elementi za združljivost s potjo:

- prevoz nevarnega blaga iz točke 4.2.3.4.3,
- tišja pot iz TSI hrup,
- izredni prevoz iz Dodatka I
- pogoji dostopa do podzemnih postaj za dizelske in druge toplotne pogonske sisteme iz točke 4.2.8.3 TSI LOC&PAS.

4.2.2.5.2 Vlakovna kompozicija

Zahteve glede vlakovne kompozicije upoštevajo naslednje elemente glede na dodeljeno pot:

- (a) vsa vozila, ki sestavljajo vlak, vključno z njihovim tovorom:
- izpolnjujejo vse zahteve, ki veljajo na poteh, po katerih bo vlak vozil;
 - so primerna za vožnjo pri največji hitrosti, pri kateri naj bi vlak vozil;
- (b) vsa vozila vlaka do konca potovanja (z vidika časa in razdalje) ostanejo znotraj določenega vzdrževalnega intervala;
- (c) vlak, sestavljen iz vozil, vključno z njihovim tovorom, je v skladu s tehničnimi in operativnimi omejitvami zadevne poti, dolžina vlaka pa ni daljša od največje dovoljene dolžine za odhodne in sprejemne postaje;
- (d) prevoznik v železniškem prometu mora poskrbeti, da so vsa vozila, ki sestavljajo vlak, vključno z njihovim tovorom, tehnično ustrezna za potovanje in da ostanejo taka do konca potovanja.

Prevoznik v železniškem prometu mora morda upoštevati dodatne omejitve zaradi vrste zavornega režima ali vrste vleke na posameznem vlakcu (glej točko 4.2.2.6).

4.2.2.6 Zaviranje vlaka

4.2.2.6.1 Minimalne zahteve za zavorni sistem

Vsa vozila vlaka so povezana z neprekinjenim samodejnim zavornim sistemom, kot je opredeljen v TSI LOC&PAS in TSI tovorni vagoni.

Čelno in sklepno vozilo (vključno z vsemi vlečnimi enotami) vseh vlakov imata delujočo samodejno zavoro.

Če se vlak nenamerno pretrga na dva dela, se ta zavora samodejno sproži, tako da se oba dela odklopljenih vozil ob kar največji zavorni moči ustavita.

4.2.2.6.2 Zavorna zmogljivost in najvišja dovoljena hitrost

(1) Upravljapec infrastrukture prevozniku v železniškem prometu prek registra RINF sporoči vse pomembne značilnosti vsake zadevne poti:

- signalne razdalje (opozorilo, ustavljanje) s pripadajočimi varnostnimi pribitki,
- naklone proge,
- najvišje dovoljene hitrosti in
- pogoje uporabe zavornih sistemov, ki lahko vplivajo na infrastrukturo, kot so magnetni in regenerativni zavorni sistemi ter zavore na vrtnične tokove.

Dokler se v registru RINF ne zagotovijo ustrezni parametri, upravljapec infrastrukture te informacije brezplačno zagotovi prek drugih sredstev, in sicer čim prej, za prvo predložitev pa najpozneje v 15 dneh, razen če se prevoznik v železniškem prometu strinja z daljšim rokom.

Upravljapec infrastrukture prevoznika v železniškem prometu prek registra RINF ali drugih sredstev, dokler register RINF tega ne omogoča, obvesti o spremembah značilnosti proge, ko so take informacije na voljo.

Upravljapec infrastrukture zagotovi, da so informacije, ki se zagotovijo prevoznikom v železniškem prometu, popolne in pravilne.

(2) Upravljapec infrastrukture lahko sporoči naslednje informacije:

- (i) za vlake, katerih najvišja hitrost presega 200 km/h, profil pojemka in ustrezni odzivni čas na progi brez naklona;
- (ii) za vlakovne enote ali fiksne vlakovne kompozicije, katerih najvišja hitrost ne presega 200 km/h, pojemek (kot v točki (i) zgoraj) ali odstotek zavorne mase;
- (iii) za druge vlake (spremenljive vlakovne kompozicije, katerih najvišja hitrost ne presega 200 km/h): odstotek zavorne mase.

Če upravljapec infrastrukture zagotovi zgoraj navedene informacije, se dajo te brez razlikovanja na voljo vsem prevoznikom v železniškem prometu, ki nameravajo upravljati vlake na njegovem omrežju.

Na voljo se dajo tudi preglednice v zvezi z zaviranjem, ki se ob začetku veljavnosti te uredbe že uporabljajo in so sprejete za obstoječe proge, ki niso v skladu s TSI.

(3) Prevoznik v železniškem prometu v fazi načrtovanja določi zavorno zmogljivost vlaka in ustrezno najvišjo dovoljeno hitrost, pri čemer upošteva:

- značilnosti zadevne proge, kot so določene v točki 1 zgoraj, in informacije, ki jih je upravljapec infrastrukture sporočil v skladu s točko 2 zgoraj, če so na voljo, ter
- omejitve glede tirnih vozil, določene na podlagi zanesljivosti in razpoložljivosti zavornega sistema.

Poleg tega prevoznik v železniškem prometu zagotovi, da vsak vlak med obratovanjem dosega vsaj zahtevano zavorno zmogljivost. Prevoznik v železniškem prometu določi in izvaja ustrezna pravila ter jih upravlja v okviru svojega sistema upravljanja varnosti.

Prevoznik v železniškem prometu mora zlasti določiti pravila, ki se uporabijo, če vlak med obratovanjem ne dosega zahtevane zavorne zmogljivosti. V tem primeru prevoznik v železniškem prometu o tem nemudoma obvesti upravljavca infrastrukture. Upravljavec infrastrukture lahko sprejme ustrezne ukrepe za zmanjšanje učinka na celotni promet na njegovem omrežju.

4.2.2.7 Zagotavljanje, da je vlak v dobrem voznem stanju

4.2.2.7.1 Splošna zahteva

Prevoznik v železniškem prometu določi postopek, s katerim zagotovi, da vsa varnostna oprema na vlaku v celoti deluje in da vlak lahko varno vozi.

Prevoznik v železniškem prometu upravljavca infrastrukture obvesti o vseh spremembah značilnosti vlaka, ki vplivajo na zmogljivost, ali morebitnih spremembah, zaradi katerih vlak ne bi mogel voziti po dodeljeni poti.

Upravljavec infrastrukture in prevoznik v železniškem prometu opredelita in posodabljata pogoje in postopke za začasno vožnjo vlakov v poslabšanih razmerah.

4.2.2.7.2 Podatki pred odhodom

Prevoznik v železniškem prometu zagotovi, da se upravljavcem infrastrukture pred odhodom vlaka dajo na voljo naslednji podatki, potrebni za varno in učinkovito obratovanje:

- identifikacijska številka vlaka,
- navedba prevoznika v železniškem prometu, odgovornega za vlak,
- dejanska dolžina vlaka,
- navedba, ali vlak nenačrtovano prevažata potnike ali živali,
- vse obratovalne omejitve z navedbo zadevnih vozil (profil, omejitve hitrosti itd.),
- informacije, ki jih upravljavec infrastrukture zahteva za prevoz nevarnih snovi.

Če vlak ni na dodeljeni vlakovni poti ali če je bil odpovedan, prevoznik v železniškem prometu o tem obvesti upravljavce infrastrukture.

4.2.2.8 Zahteve glede opazovanja signalov in progovnih oznak

Strojevodja je sposoben opaziti signale in progovne oznake, ti pa so strojevodji po potrebi vidni. Enako velja tudi za druge vrste oznak ob progi, če so povezane z varnostjo.

Zato so signali, progovne oznake, znaki in signalne oznake oblikovani in nameščeni tako usklajeno, da jih lahko strojevodja vidi. Pri tem se upošteva naslednje:

- navedeni signali, znaki in oznake so ustrezno nameščeni, tako da žarometi vlaka strojevodji omogočajo, da prebere informacijo;
- ustreznost in jakost osvetlitve, kadar mora biti informacija osvetljena;
- kadar se uporablja odsevnost, so odsevne lastnosti uporabljenega materiala v skladu z ustreznimi specifikacijami, znaki pa izdelani tako, da lahko strojevodja s pomočjo žarometov na vlaku informacijo zlahka prebere.

Vozniške kabine so zasnovane tako usklajeno, da strojevodja zlahka vidi prikazano informacijo.

4.2.2.9 Budnost strojevodje

Vlečno vozilo mora biti opremljeno z napravo za nadzor budnosti strojevodje. Ta naprava ustavi vlak, če se strojevodja v določenem času ne odzove; časovni razpon je določen v TSI tirna vozila.

4.2.3 Specifikacije, ki se nanašajo na obratovanje vlaka

4.2.3.1 Načrtovanje vlaka

Upravljapec infrastrukture v skladu z Direktivo 2012/34/EU sporoči, kateri podatki so potrebni za rezervacijo vlakovne poti.

4.2.3.2 Identifikacija vlakov

Vsakemu vlaku se dodeli številka vlaka. To številko dodeli upravljapec infrastrukture, ko dodeljuje vlakovno pot, poznati pa jo morajo prevoznik v železniškem prometu in vsi upravljavci infrastrukture, ki vodijo vlak. Številka vlaka je v vsakem omrežju edinstvena. Spremembam številke vlaka med potovanjem vlaka se je treba izogibati.

4.2.3.2.1 Oblika številke vlaka

Oblika številke vlaka je določena v TSI vodenje-upravljanje in signalizacija (v nadaljnjem besedilu: TSI CCS; Uredba Komisije (EU) 2016/919 ⁽⁷⁾).

4.2.3.3 Odhod vlaka

4.2.3.3.1 Pregledi in preskusi pred odhodom

Prevoznik v železniškem prometu opredeli preglede in preskuse, da zagotovi, da vsak odhod poteka varno (npr. vrata, tovor, zavore).

4.2.3.3.2 Obveščanje upravljavca infrastrukture o obratovalnem stanju vlaka

Prevoznik v železniškem prometu upravljavca infrastrukture obvesti, ko je vlak pripravljen za vstop v omrežje.

Prevoznik v železniškem prometu upravljavca infrastrukture pred odhodom in med potovanjem obvesti o vseh nepravilnostih, ki vplivajo na vlak ali njegovo obratovanje in bi lahko imele negativne posledice za vožnjo vlaka.

4.2.3.4 Upravljanje prometa

4.2.3.4.1 Splošne zahteve

Upravljalci prometa zagotavljajo varno, učinkovito in točno obratovanje železniškega sistema, vključno z učinkovitim odpravljanjem motenj v prometu.

Upravljapec infrastrukture določi postopke in sredstva za:

- upravljanje vlakov v realnem času,
- operativne ukrepe za zagotavljanje največje možne zmogljivosti infrastrukture pri dejanskih ali predvidenih zamudah ali incidentih ter
- obveščanje prevoznikov v železniškem prometu v teh primerih.

Po dogovoru z upravljavcem infrastrukture se lahko uvedejo morebitni dodatni postopki, ki jih zahteva prevoznik v železniškem prometu in vplivajo na vmesnik z upravljavcem infrastrukture.

⁽⁷⁾ Uredba Komisije (EU) 2016/919 z dne 27. maja 2016 o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi s pod sistemi vodenje-upravljanje in signalizacija železniškega sistema v Evropski uniji (UL L 158, 15.6.2016, str. 1).

4.2.3.4.2 Javljanje lokacije vlaka

4.2.3.4.2.1 Podatki, potrebni za javljanje lokacije vlaka, in predvideni čas predaje

Upravljavec infrastrukture:

- (a) zagotovi sredstva za evidentiranje časov odhoda, prihoda ali prevoza vlaka v realnem času na vnaprej določenih točkah javljanja v svojem omrežju in odstopanje od voznega reda;
- (b) ima vzpostavljen postopek, ki omogoča napoved odstopanja od načrtovanega časa predaje vlaka med dvema upravljavcema v minutah; napoved vključuje informacije o motnjah v prometu (opis in lokacijo problema);
- (c) zagotovi posebne podatke, potrebne v zvezi z javljanjem lokacije, v skladu z Uredbo Komisije (EU) št. 1305/2014 ⁽⁸⁾ (TSI telematske aplikacije za tovorni promet – TSI TAF) in Uredbo Komisije (EU) št. 454/2011 ⁽⁹⁾ (TSI telematske aplikacije za potniški promet – TSI TAP). Takšne informacije vključujejo:
 - (1) identifikacijsko številko vlaka,
 - (2) navedbo točke javljanja,
 - (3) progo, po kateri vozi vlak,
 - (4) načrtovani čas na točki javljanja,
 - (5) dejanski čas na točki javljanja (in ali gre za odhod, prihod ali prehod – za vmesne točke javljanja, na katerih se vlak javi, se ločeno predložijo časi prihoda in odhoda),
 - (6) podatke o predčasnem prihodu ali zamudi na točki javljanja v minutah,
 - (7) začetno obrazložitev vsake posamezne zamude, daljše od 10 minut, ali kot zahteva režim spremljanja delovanja,
 - (8) navedbo, da vlak zamuja, in zamudo v minutah,
 - (9) morebitne prejšnje identifikacijske številke vlaka,
 - (10) obvestilo o odpovedi celotne poti ali dela poti vlaka.

4.2.3.4.3 Nevarno blago

Prevoznik v železniškem prometu opredeli postopke za izvajanje prevoza nevarnega blaga.

Ti postopki vključujejo:

- določbe iz Direktive 2008/68/ES Evropskega parlamenta in Sveta ⁽¹⁰⁾ ter Direktive 2010/35/EU Evropskega parlamenta in Sveta ⁽¹¹⁾, kot je ustrezno,
- obvestilo strojevodji o prisotnosti in lokaciji nevarnega blaga na vlaku,
- informacije, ki jih upravljavec infrastrukture zahteva za prevoz nevarnega blaga,
- določitev načinov komuniciranja in načrtovanje posebnih ukrepov za izredne razmere, povezane s tem blagom, v sodelovanju z upravljavcem infrastrukture.

⁽⁸⁾ Uredba Komisije (EU) št. 1305/2014 z dne 11. decembra 2014 o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi s podsistemom telematske aplikacije za tovorni promet železniškega sistema v Evropski uniji in razveljavitvi Uredbe (ES) št. 62/2006 (UL L 356, 12.12.2014, str. 438).

⁽⁹⁾ Uredba Komisije (EU) št. 454/2011 z dne 5. maja 2011 o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi s podsistemom „telematske aplikacije za potniški promet“ vseevropskega železniškega sistema (UL L 123, 12.5.2011, str. 11).

⁽¹⁰⁾ Direktiva 2008/68/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 24. septembra 2008 o notranjem prevozu nevarnega blaga (UL L 260, 30.9.2008, str. 13).

⁽¹¹⁾ Direktiva 2010/35/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. junija 2010 o premični tlačni opremi in o razveljavitvi direktiv Sveta 76/767/EGS, 84/525/EGS, 84/526/EGS, 84/527/EGS in 1999/36/ES (UL L 165, 30.6.2010, str. 1).

4.2.3.4.4 *Kakovost obratovanja*

Upravljaavec infrastrukture in prevoznik v železniškem prometu imata vzpostavljene postopke za spremljanje učinkovitega delovanja vseh zadevnih storitev.

Postopki spremljanja so zasnovani za analizo podatkov in ugotavljanje temeljnih trendov v zvezi s človeškimi in sistemskimi napakami. Rezultati te analize se uporabljajo za uvajanje izboljšav, namenjenih odpravi ali ublažitvi dogodkov, ki bi lahko ogrozili učinkovito delovanje omrežja.

Kadar bi lahko bile te izboljšave koristne za celotno omrežje, vključno z drugimi upravljavci infrastrukture in prevozniki v železniškem prometu, je te treba ob varovanju poslovne tajnosti ustrezno obvestiti.

Upravljaavec infrastrukture čim prej analizira dogodke, ki bistveno ovirajo obratovanje. Upravljaavec infrastrukture k sodelovanju pri analizi povabi prevoznike v železniškem prometu, udeležene v zadevnem dogodku, če je to primerno in zlasti če je v dogodek vključeno tudi osebje prevoznikov. Kadar se na podlagi izsledkov analize oblikujejo priporočila za izboljšave delovanja omrežja, namenjene odpravi ali ublažitvi vzrokov za nesreče/incidente, se ta priporočila sporočijo vsem ustreznim upravljavcem infrastrukture in zadevnim prevoznikom v železniškem prometu.

Ti postopki se dokumentirajo in opravi se notranja presoja.

4.2.3.5 *Evidentiranje podatkov*

Podatki, ki zadevajo vožnjo vlaka, se evidentirajo in hranijo za naslednje namene:

- podporo sistematičnemu spremljanju varnosti kot sredstvu za preprečevanje incidentov in nesreč;
- identifikacijo strojevodje, vlaka in zmogljivosti infrastrukture v času pred incidentom ali nesrečo in – če je primerno – takoj po njej, da bi se lahko ugotovilo vzroke, na podlagi tega pa sprejelo nove in spremenjene ukrepe, da se to ne bi ponovilo;
- evidentiranje informacij v zvezi z delovanjem lokomotive/vlečne enote in strojevodje.

Iz evidentiranih podatkov je mogoče razbrati:

- datum in čas evidentiranja,
- natančno zemljepisno lokacijo evidentiranega primera,
- identifikacijsko številko vlaka,
- identiteto strojevodje.

Podatki, ki se evidentirajo za ETCS/GSM-R, so določeni v TSI CCS in ustrezni glede na zahteve iz te točke 4.2.3.5.

Ti podatki so varno zapečateni in shranjeni ter dostopni pooblaščenim organom, vključno s preiskovalnimi organi, pri izvajanju njihovih nalog v skladu s členom 22 Direktive (EU) 2016/798.

4.2.3.5.1 *Evidentiranje nadzornih podatkov na progi*

Upravljaavec infrastrukture evidentira vsaj naslednje podatke:

- okvaro opreme ob progah, povezane z vožnjo vlakov (signalizacija, kretnice itd.),
- odkritje pregretosti osnih ležajev, če so nameščeni,
- komunikacijo v zvezi z varnostjo med strojevodjo in prometnikom.

4.2.3.5.2 *Evidentiranje nadzornih podatkov na vlaku*

Prevoznik v železniškem prometu evidentira vsaj naslednje podatke:

- odkritje neupoštevanja signalov za nevarnost ali „preklica dovoljenja za vožnjo“,
- uporabo zasilne zavore,

- hitrost, s katero vozi vlak,
- vsako izključitev ali neupoštevanje varnostnih kontrolnih (signalnih) sistemov na vlaku,
- uporabo zvočne opozorilne naprave,
- uporabo elementov za upravljanje vrat (odpiranje, zapiranje), če so nameščeni,
- sprožitev alarmnih sistemov na vlaku, povezanih z varnim obratovanjem vlaka, če so nameščeni,
- navedbo kabine, za katero se evidentirajo podatki, ki jih je treba preveriti.

Podrobnejše tehnične specifikacije v zvezi z napravo za evidentiranje so navedene v TSI LOC&PAS.

4.2.3.6 Delovanje v poslabšanih razmerah

4.2.3.6.1 Obveščanje drugih uporabnikov

Upravljaec infrastrukture skupaj s prevozniki v železniškem prometu opredeli postopek za takojšnje medsebojno obveščanje o morebitnih razmerah, ki ogrožajo varnost, ovirajo delovanje in/ali razpoložljivost železniškega omrežja ali tirnih vozil.

4.2.3.6.2 Obveščanje strojevodij

Upravljaec infrastrukture ob vsakem obratovanju v poslabšanih razmerah, ki je povezano z njegovo pristojnostjo, da strojevodjem uradna navodila o ukrepih za varno premagovanje poslabšanih razmer.

4.2.3.6.3 Predpisani postopek ob nepredvidenih dogodkih

Upravljaec infrastrukture skupaj z vsemi prevozniki v železniškem prometu, ki obratujejo na njegovi infrastrukturi, in po potrebi s sosednjimi upravljavci infrastrukture opredeli, objavi in omogoči ustrezne ukrepe za nepredvidene dogodke ter dodeli naloge na podlagi zahteve po zmanjšanju morebitnih negativnih posledic zaradi delovanja v poslabšanih razmerah.

Zahteve glede načrtovanja in odziv na take dogodke so sorazmerni z naravo in morebitno resnostjo poslabšanja razmer.

Ti ukrepi, ki vključujejo vsaj načrte za vzpostavitev „normalnega“ stanja omrežja, lahko obravnavajo tudi:

- okvare tirnih vozil (npr. tiste, ki bi lahko povzročile večje motnje v prometu, postopke za pomoč vlakom v okvari);
- okvare infrastrukture (npr. kadar pride do izpada električne energije ali nastopijo razmere, zaradi katerih se lahko vlaki preusmerijo z dodeljene vlakovne poti);
- izredne vremenske razmere.

Upravljaec infrastrukture določi in posodablja kontaktne podatke o ključnem osebju upravljavca infrastrukture in prevoznika v železniškem prometu, s katerim se lahko vzpostavi stik, kadar pride do motenj v prevozu, zaradi katerih nastopi delovanje v poslabšanih razmerah. Ti podatki vključujejo podrobnosti o tem, kako stopiti v stik s tem osebjem med delovnim časom in zunaj njega.

Prevoznik v železniškem prometu te podatke predloži upravljavcu infrastrukture in ga obvesti o vseh njihovih spremembah.

Upravljaec infrastrukture prevoznike v železniškem prometu obvesti o vseh spremembah svojih podatkov.

4.2.3.7 Obvladovanje izrednih razmer

Upravljaec infrastrukture ob posvetovanju z:

- vsemi prevozniki v železniškem prometu, ki obratujejo na njegovi infrastrukturi, ali, če je primerno, predstavniškimi organi prevoznikov v železniškem prometu, ki obratujejo na njegovi infrastrukturi,
- sosednjimi upravljavci infrastrukture, kadar je potrebno,

- lokalnimi oblastmi, predstavniki služb za ukrepanje v sili (vključno z gasilskimi in reševalnimi službami) na lokalni ali nacionalni ravni, kadar je potrebno,

opredeli, objavi in zagotovi ustrezne ukrepe za obvladovanje izrednih razmer in ponovno vzpostavitev normalnega stanja proge.

Taki ukrepi se praviloma nanašajo na:

- trčenje vlakov,
- požare na vlakih,
- evakuacijo z vlakov,
- nesreče v predorih,
- incidente pri prevozu nevarnega blaga,
- iztirjenja.

Prevoznik v železniškem prometu upravljavcu infrastrukture predloži vse posebne informacije v zvezi s temi okoliščinami, zlasti glede popravil ali ponovnega utirjenja svojih vlakov.

Poleg tega ima prevoznik v železniškem prometu vzpostavljene postopke za obveščanje potnikov o izrednih razmerah na vozilu in o varnostnih ukrepih.

4.2.3.8 Pomoč vlakovnemu osebju ob incidentu ali večji okvari tirnega vozila

Prevoznik v železniškem prometu opredeli ustrezne postopke za pomoč vlakovnemu osebju v poslabšanih razmerah, da bi preprečili ali zmanjšali zamude zaradi tehničnih ali drugih okvar tirnih vozil (npr. načine komuniciranja, ukrepe ob evakuaciji vlaka).

4.3 Funkcionalne in tehnične specifikacije za vmesnike

V skladu z bistvenimi zahtevami iz poglavja 3 te uredbe so funkcionalne in tehnične specifikacije za vmesnike naslednje:

4.3.1 Vmesniki s TSI infrastruktura (TSI INF)

Sklic na to uredbo		Sklic na TSI INF	
Parameter	Točka	Parameter	Točka
Zavorna zmogljivost in najvišja dovoljena hitrost	4.2.2.6.2	Vzdolžni odpor tira	4.2.6.2
Spremembe informacij iz Navodila o poti	4.2.1.2.2.2	Operativni predpisi	4.4
Delovanje v poslabšanih razmerah	4.2.3.6		
Parametri združljivosti vozil in vlakov na predvideni poti obratovanja	Dodatek D1	Preverjanje združljivosti infrastrukture in tirnih vozil po odobritvi tirnih vozil	7.6

4.3.2 Vmesniki s TSI vodenje-upravljanje in signalizacija (TSI CCS)

Sklic na to uredbo		Sklic na TSI CCS	
Parameter	Točka	Parameter	Točka
Priročnik za strojevodjo	4.2.1.2.1	Operativni predpisi (za normalne in poslabšane pogoje)	4.4
Operativni predpisi	4.4		
Zahteve glede opazovanja signalov in progovnih znamenj	4.2.2.8	Vidnost objektov za vodenje-upravljanje in signalizacijo ob progi	4.2.15
Zaviranje vlaka	4.2.2.6	Zavorna zmogljivost in zavorne značilnosti vlaka	4.2.2
Priročnik za strojevodjo	4.2.1.2.1	Uporaba opreme za posipanje s peskom Mazanje sledilnega venca z vlaka Uporaba kompozitnih zavornjakov	4.2.10
Oblika številke vlaka	4.2.3.2.1	ECTS DMI GSM-R DMI	4.2.12 4.2.13
Evidentiranje podatkov	4.2.3.5	Vmesnik za evidentiranje podatkov za regulativne namene	4.2.14
Zagotavljanje, da je vlak v dobrem voznem stanju	4.2.2.7	Upravljanje s ključi	4.2.8
Parametri združljivosti vozil in vlakov na predvideni poti obratovanja	Dodatek D1	Preverjanja združljivosti s potjo pred uporabo dovoljenih vozil	4.9

4.3.3 Vmesniki s TSI tirna vozila

4.3.3.1 Vmesniki s TSI lokomotive in potniška tirna vozila TSI (TSI LOC&PAS)

Sklic na to uredbo		Sklic na TSI LOC&PAS	
Parameter	Točka	Parameter	Točka
Predpisani postopek ob nepredvidenih dogodkih	4.2.3.6.3	Reševalna spenjača Končna spenjača	4.2.2.2.4 4.2.2.2.3
Združljivost s potjo in vlakovna kompozicija	4.2.2.5	Parameter osne obremenitve	4.2.3.2.1
Zaviranje vlaka	4.2.2.6	Zavorna zmogljivost	4.2.4.5
Vidnost vlaka	4.2.2.1	Zunanje luči	4.2.7.1
Slišnost vlaka	4.2.2.2	Hupa (zvočna opozorilna naprava)	4.2.7.2
Zahteve glede opazovanja signalov in progovnih znamenj	4.2.2.8	Zunanja vidljivost Optične značilnosti vetrobranskega stekla Notranja razsvetljava	4.2.9.1.3 4.2.9.2.2 4.2.9.1.8

Sklic na to uredbo		Sklic na TSI LOC&PAS	
Parameter	Točka	Parameter	Točka
Budnost strojevodje	4.2.2.9	Funkcija nadzora dejavnosti strojevodje	4.2.9.3.1
Evidentiranje nadzornih podatkov na vlaku	4.2.3.5.2	Naprava za evidentiranje	4.2.9.6
Obvladovanje izrednih razmer	4.2.3.7	Dvižna shema in navodila	4.2.12.5
		Opisi, povezani z reševanjem	4.2.12.6
Združljivost s potjo in vlakovna kompozicija	4.2.2.5	Dokumentacija o obratovanju	4.2.12.4
Osnovne zahteve v zvezi s poklicnimi kvalifikacijami za naloge, povezane s „spremljanjem vlakov“	Dodatek F		
Posipanje s peskom	Dodatek B	Značilnosti tirnih vozil, pomembne za združljivost s sistemom za zaznavanje vlaka na podlagi tirnih tokokrogov – Osamitev emisij	4.2.3.3.1.1
Parametri združljivosti vozil in vlakov na predvideni poti obratovanja	Dodatek D1	Preverjanja združljivosti s potjo pred uporabo dovoljenih vozil	4.9

4.3.3.2 Vmesniki s TSI tovorni vagoni TSI (WAG TSI)

Sklic na to uredbo		Sklic na TSI tovorni vagoni	
Parameter	Točka	Parameter	Točka
Sklep vlaka	4.2.2.1.3	Naprave za pritrditev sklepnega signala	4.2.6.3
Tovorni vlaki	4.2.2.1.3.2	Sklepni signal	Dodatek E
Združljivost s potjo in vlakovna kompozicija	4.2.2.5	Profili	4.2.3.1
Združljivost s potjo in vlakovna kompozicija	4.2.2.5	Združljivost z zmogljivostjo tirnic za prenašanje obremenitve	4.2.3.2
Predpisani postopek ob nepredvidenih dogodkih	4.2.3.6.3	Trdnost enote – dviganje	4.2.2.2
Zaviranje vlaka	4.2.2.6	Zavora	4.2.4
Parametri združljivosti vozil in vlakov na predvideni poti obratovanja	Dodatek D1	Preverjanja združljivosti s potjo pred uporabo dovoljenih vozil	4.9

4.3.4 Vmesniki s TSI energija (TSI ENE)

Sklic na to uredbo		Sklic na TSI energija	
Parameter	Točka	Parameter	Točka
Združljivost s potjo in vlakovna kompozicija	4.2.2.5	Največji vlakovni tok	4.2.4.1
Priprava Navodila o poti	4.2.1.2.2.1		
Združljivost s potjo in vlakovna kompozicija	4.2.2.5	Odseki ločevanja:	
Priprava Navodila o poti	4.2.1.2.2.1	faz	4.2.15
		sistemov	4.2.16
Parametri združljivosti vozil in vlakov na predvideni poti obratovanja	Dodatek D1	Preverjanja združljivosti s potjo pred uporabo dovoljenih vozil	7.3.5

4.3.5 Vmesniki s TSI varnost v železniških predorih (SRT TSI)

Sklic na to uredbo		Sklic na TSI varnost v železniških predorih	
Parameter	Točka	Parameter	Točka
Zagotavljanje, da je vlak v dobrem voznem stanju	4.2.2.7	Pravilo za izredne razmere	4.4.1
Odhod vlaka	4.2.3.3		
Delovanje v poslabšanih razmerah	4.2.3.6		
Obvladovanje izrednih razmer	4.2.3.7	Načrt ravnanja v izrednih razmerah v predoru	4.4.2
		Vaje	4.4.3
		Obveščanje potnikov o varnosti na vlaku in ukrepih v sili	4.4.5
Strokovna usposobljenost	4.6.1	Usposobljenost vlakovnega in drugega osebja za ravnanje v predorih	4.6.1

4.3.6 Vmesniki s TSI hrup (TSI NOI)

Sklic na to uredbo		Sklic na TSI hrup	
Parameter	Točka	Parameter	Točka
Združljivost s potjo in vlakovna kompozicija	4.2.2.5	Dodatne določbe za uporabo te TSI za obstoječe vagone	7.2.2
Načrtovanje vlaka	4.2.3.1	Tišje poti	Dodatek D
Predpisani postopek ob nepredvidenih dogodkih	4.2.3.6.3	Posebna pravila za obratovanje vagonov na tišjih poteh v poslabšanih razmerah	4.4.1

4.3.7 Vmesniki z Uredbo (EU) št. 1300/2014 ⁽¹²⁾, TSI funkcionalno ovirane osebe (TSI PRM)

Sklic na to uredbo		Sklic na TSI funkcionalno ovirane osebe	
Parameter	Točka	Parameter	Točka
Strokovna usposobljenost	4.6.1	Podsystem infrastruktura	4.4.1
Osnovne zahteve v zvezi s poklicnimi kvalifikacijami za naloge, povezane s „spremljanjem vlakov“	Dodatek F		
Strokovna usposobljenost	4.6.1	Podsystem tirna vozila	4.4.2
Osnovne zahteve v zvezi s poklicnimi kvalifikacijami za naloge, povezane s „spremljanjem vlakov“	Dodatek F		
Združljivost s potjo in vlakovna kompozicija	4.2.2.5	Podsystem tirna vozila	4.4.2

4.4 Operativni predpisi

4.4.1 Operativna načela in predpisi železniškega sistema Evropske unije

Operativna načela in predpisi, ki jih je treba uporabljati v celotnem železniškem sistemu Evropske unije, so določeni v dodatkih A (operativna načela in predpisi ERTMS) in B (skupna operativna načela in predpisi).

4.4.2 Nacionalni predpisi

Nacionalni predpisi niso združljivi s to TSI, razen Dodatka I, v katerem so navedena področja, za katera ni skupnih operativnih načel in predpisov ter za katera lahko še naprej veljajo nacionalni predpisi. V skladu s Sklepom (EU) 2017/1474 Agencija v sodelovanju z zadevnimi državami članicami sodeluje pri ocenjevanju seznama odprtih točk z namenom:

- (a) dodatne uskladitve zahtev te uredbe s podrobnimi določbami ali s sprejemljivimi načini usklajevanja ali
- (b) olajšanja vključitve takih nacionalnih predpisov v sisteme upravljanja varnosti prevoznikov v železniškem prometu in upravljavcev infrastrukture ali
- (c) potrditve potrebe po nacionalnih predpisih.

4.4.3 Sprejemljivi načini usklajevanja

Agencija lahko s tehničnim mnenjem opredeli sprejemljive načine usklajevanja, za katere se domneva, da zagotavljajo skladnost s posebnimi zahtevami te uredbe, in zagotovi varnost v skladu z Direktivo (EU) 2016/798.

Komisija, države članice ali prizadeti deležniki lahko od Agencije zahtevajo, da opredeli sprejemljive načine usklajevanja v skladu s členom 10 Uredbe (EU) 2016/796 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. maja 2016 ⁽¹³⁾. Agencija se posvetuje z državami članicami in prizadetimi deležniki ter tehnično mnenje predloži odboru iz člena 51 Direktive (EU) 2016/797 pred njegovim sprejetjem.

Agencija najpozneje do 16. junija 2021 pripravi tehnična mnenja, v katerih opredeli sprejemljive načine usklajevanja, ki zajemajo vsaj vsako od naslednjih področij:

- varnost tovora (glej točko 4.2.2.4.1),
- varnost potnikov (glej točko 4.2.2.4.2),

⁽¹²⁾ Uredba Komisije (EU) št. 1300/2014 z dne 18. novembra 2014 o tehničnih specifikacijah za interoperabilnost v zvezi z dostopnostjo železniškega sistema Unije za invalide in funkcionalno ovirane osebe (UL L 356, 12.12.2014, str. 110).

⁽¹³⁾ Uredba (EU) 2016/796 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. maja 2016 o Agenciji Evropske unije za železnice in razveljavitvi Uredbe (ES) št. 881/2004 (UL L 138, 26.5.2016, str. 1).

- pregledi in preskusi pred odhodom, vključno z zavorami in preverjanji med obratovanjem (glej točko 4.2.3.3.1),
- odhod vlaka (glej točko 4.2.3.3),
- delovanje v poslabšanih razmerah (glej 4.2.3.6).

Če države članice in prizadeti deležniki menijo, da bi bilo treba določen nacionalni predpis upoštevati v okviru določitve sprejemljivih načinov usklajevanja na zgoraj navedenih področjih, pred 15. oktobrom 2019 o tem podrobno obvestijo Agencijo, ki ravna v skladu s postopki iz točke 4.4.3.

4.4.4 *Prehod z uporabe nacionalnih predpisov na izvajanje te uredbe*

V času prehoda z uporabe nacionalnih predpisov na izvajanje te uredbe prevozniki v železniškem prometu in upravljavci infrastrukture pregledajo svoje sisteme upravljanja varnosti, da zagotovijo nadaljnje varno obratovanje. Po potrebi svoje sisteme upravljanja varnosti prilagodijo.

V primeru pomanjkljivosti se uporabi postopek iz člena 6 Direktive (EU) 2016/797.

4.5 **Predpisi glede vzdrževanja**

Ni relevantno

4.6 **Strokovna usposobljenost**

4.6.1 *Strokovna usposobljenost*

Osebe prevoznika v železniškem prometu in upravljavca infrastrukture pridobi ustrezno strokovno usposobljenost za opravljanje vseh potrebnih nalog v zvezi z varnostjo v normalnih, poslabšanih in izrednih razmerah. Taka usposobljenost zajema strokovno znanje in sposobnost uporabe takega znanja v praksi.

Osnovne zahteve v zvezi s poklicnimi kvalifikacijami za posamezne naloge so navedene v dodatkih F in G.

4.6.2 *Znanje jezikov*

4.6.2.1 *Načela*

Upravljavec infrastrukture in prevoznik v železniškem prometu morata zagotoviti, da je njuno ustrezno osebje usposobljeno za uporabo komunikacijskih protokolov in načel iz Dodatka C.

Kadar upravljavec infrastrukture uporablja drug delovni jezik, kot ga navadno uporablja osebje prevoznika v železniškem prometu, je tako jezikovno in komunikacijsko usposabljanje pomemben del celotnega sistema upravljanja usposobljenosti prevoznika v železniškem prometu.

Osebe prevoznika v železniškem prometu, ki mora v normalnih, poslabšanih ali izrednih razmerah zaradi svojih nalog komunicirati z osebjem upravljavca infrastrukture v zvezi z za varnost pomembnimi zadevami, ima ustrezno raven znanja delovnega jezika upravljavca infrastrukture.

4.6.2.2 *Raven znanja*

Raven znanja delovnega jezika upravljavca infrastrukture je zadostna iz varnostnih razlogov.

(a) To vključuje vsaj sposobnost strojevodje, da:

- pošilja in razume vsa sporočila iz Dodatka C,
- se učinkovito sporazumeva v normalnih, poslabšanih ali izrednih razmerah,
- izpolnjuje obrazce, povezane z uporabo Zbirke obrazcev.

- (b) Drugo vlakovno osebje, ki mora zaradi svojih nalog komunicirati z upravljavcem infrastrukture glede za varnost pomembnih zadev, je sposobno vsaj pošiljati in razumeti informacije o vlaku in njegovem obratovalnem stanju.

Raven znanja za osebje, ki spremlja vlak, z izjemo strojevodij je vsaj raven 2, kot je opisana v Dodatku E.

4.6.3 *Začetno in stalno ocenjevanje osebja*

4.6.3.1 Osnovne zahteve

Prevozniki v železniškem prometu in upravljavci infrastrukture morajo opredeliti postopek ocenjevanja svojega osebja za izpolnitev zahtev iz Delegirane uredbe Komisije (EU) 2018/762 ⁽¹⁴⁾ ali uredb Komisije (EU) št. 1158/2010 ⁽¹⁵⁾ in (EU) št. 1169/2010 ⁽¹⁶⁾.

4.6.3.2 Analiza in posodabljanje potreb po usposabljanju

Prevozniki v železniškem prometu in upravljavci infrastrukture za izpolnitev zahtev iz Delegirane uredbe (EU) 2018/762 ali uredb (EU) št. 1158/2010 in (EU) št. 1169/2010 opravijo analizo potreb po usposabljanju svojega zadevnega osebja ter opredelijo postopek za pregled in posodabljanje posameznih potreb po usposabljanju tega osebja.

Ta analiza določi obseg in kompleksnost ter upošteva tveganja, povezana z upravljanjem vlakov, vleko in tirnimi vozili. Prevoznik v železniškem prometu opredeli postopek pridobivanja in ohranjanja znanja vlakovnega osebja o poteh, po katerih vozi. Ta postopek:

— temelji na informacijah o poteh, ki jih predloži upravljavec infrastrukture, in

— je v skladu s postopkom iz točke 4.2.1.

Za naloge, povezane s „spremljanjem vlakov“ in „pripravo vlakov“, so elementi, ki se upoštevajo, navedeni v dodatkih F in G. Ti elementi se po potrebi uvedejo kot del usposabljanja osebja.

Nekateri elementi iz dodatkov F in G morda niso primerni zaradi vrste obratovanja, ki ga predvideva prevoznik v železniškem prometu, ali zaradi narave omrežja, ki ga upravlja upravljavec infrastrukture. V analizi potreb po usposabljanju se navedejo elementi, ki se štejejo za neprimerne, in razlogi za to.

4.6.4 *Pomožno osebje*

Prevoznik v železniškem prometu zagotovi, da je pomožno osebje (npr. za strežbo in čiščenje), ki ni del vlakovnega osebja, poleg svojih osnovnih nalog usposobljeno tudi za izvajanje navodil v celoti usposobljenega vlakovnega osebja.

4.7 **Zdravstveni in varnostni pogoji**

4.7.1 *Uvod*

Osebje, ki je v točki 4.2.1 navedeno kot osebje, ki izvaja za varnost pomembne naloge v skladu s točko 2.1, je ustrezno telesno pripravljeno, da lahko izpolnjuje vse operativne in varnostne standarde.

Prevozniki v železniškem prometu in upravljavci infrastrukture določijo in dokumentirajo postopek, ki ga v okviru svojega sistema upravljanja varnosti izvajajo za izpolnjevanje medicinskih, psiholoških in zdravstvenih zahtev za svoje osebje.

⁽¹⁴⁾ Delegirana uredba Komisije (EU) 2018/762 z dne 8. marca 2018 o vzpostavitvi skupnih varnostnih metod za zahteve sistema upravljanja varnosti v skladu z Direktivo (EU) 2016/798 Evropskega parlamenta in Sveta ter o razveljavitvi Uredbe Komisije (EU) št. 1158/2010 in Uredbe Komisije (EU) št. 1169/2010 (UL L 129, 25.5.2018, str. 26).

⁽¹⁵⁾ Uredba Komisije (EU) št. 1158/2010 z dne 9. decembra 2010 o skupni varnostni metodi ocenjevanja skladnosti z zahtevami za pridobitev železniških varnostnih spričeval (UL L 326, 10.12.2010, str. 11).

⁽¹⁶⁾ Uredba Komisije (EU) št. 1169/2010 z dne 10. decembra 2010 o skupni varnostni metodi ocenjevanja skladnosti z zahtevami za pridobitev železniškega varnostnega pooblastila (UL L 327, 11.12.2010, str. 13).

Zdravstvene preglede iz točke 4.7.2 opravlja zdravnik, ki sprejema tudi vse odločitve, povezane s telesno pripravljenostjo osebja.

Osebe ne sme opravljati za varnost pomembnih nalog, če je njegova zbranost zmanjšana zaradi substanc, kot so alkohol, droge ali psihotropna zdravila. Zato imata prevoznik v železniškem prometu in upravljavec infrastrukture vzpostavljene postopke za nadzor tveganja, da pride osebe na delo pod vplivom teh substanc ali jih uživa na delovnem mestu.

Glede opredeljenih omejitev uporabe zgoraj omenjenih substanc veljajo nacionalni predpisi države članice, v kateri poteka železniški promet.

4.7.2 *Zdravstveni pregledi in psihološka preverjanja*

4.7.2.1 *Pred nastopom službe*

4.7.2.1.1 *Minimalna vsebina zdravstvenega pregleda*

Zdravstveni pregledi zajemajo:

- splošni zdravstveni pregled,
- preglede čutnih zaznav (vid, sluh, zaznava barv),
- analizo urina in krvi za ugotavljanje diabetesa mellitusa in drugih bolezenskih stanj, o katerih se lahko sklepa na podlagi kliničnega pregleda,
- pregled za ugotavljanje zlorabe drog.

4.7.2.1.2 *Psihološko preverjanje*

Cilj psihološkega preverjanja je podpora prevozniku v železniškem prometu pri imenovanju in upravljanju osebja, ki ima ustrezne kognitivne, psihomotorične, vedenjske in osebnostne sposobnosti za varno opravljanje svojih nalog.

Pri določanju vsebine psihološkega preverjanja se v zvezi z zahtevami vsake varnostne funkcije upoštevajo vsaj naslednja merila:

(a) kognitivne sposobnosti:

- pozornost in zbranost,
- spomin,
- sposobnost zaznave,
- sklepanje,
- komuniciranje;

(b) psihomotorične sposobnosti:

- hitrost odzivanja,
- koordinacija gibov;

(c) vedenjske in osebnostne lastnosti:

- obvladovanje čustev,
- vedenjska zanesljivost,
- samostojnost,
- vestnost.

Psiholog dokumentira in utemelji odločitve, če se kateri koli od zgornjih elementov ne preveri.

Kandidati svojo psihično sposobnost dokažejo z opravljenim psihološkim preverjanjem, ki ga opravi psiholog ali zdravnik oziroma ki se, če se tako odloči država članica, opravi pod nadzorom psihologa ali zdravnika.

4.7.2.2 Po nastopu službe

4.7.2.2.1 Pogostost rednih zdravstvenih pregledov

Opravi se najmanj en sistematski zdravstveni pregled:

- vsakih pet let za zaposlene, stare do 40 let,
- vsaka tri leta za zaposlene, stare od 41 do 62 let,
- vsako leto za zaposlene, starejše od 62 let.

Zdravnik predpiše pogostejše preglede, če to zahteva zdravstveno stanje zaposlenega.

4.7.2.2.2 Minimalna vsebina rednega zdravstvenega pregleda

Če delavec izpolnjuje merila, zahtevana pri pregledu, opravljenem pred nastopom službe, redni specializirani pregledi obsegajo vsaj:

- splošni zdravstveni pregled,
- pregled čutnih zaznav (vid, sluh, zaznava barv),
- analizo urina in krvi za ugotavljanje diabetesa mellitusa in drugih bolezenskih stanj, o katerih se lahko sklepa na podlagi kliničnega pregleda,
- pregled za ugotavljanje zlorabe drog, če za to obstaja klinična indikacija.

4.7.2.2.3 Dodatni zdravstveni pregledi in/ali psihološka preverjanja

Poleg rednih zdravstvenih pregledov se opravi poseben dodatni zdravstveni pregled in/ali psihološko preverjanje, kadar obstaja utemeljen dvom o zdravstvenem ali psihičnem stanju delavca ali utemeljen sum uživanja prepovedanih drog ali uživanja alkohola preko dovoljenih meja. To je potrebno zlasti po incidentu ali nesreči, ki se je zgodila zaradi človeške napake posameznika.

Prevoznik v železniškem prometu in upravljavac infrastrukture vzpostavi sisteme za zagotavljanje, da se taki dodatni pregledi in preverjanja ustrezno opravljajo.

4.7.3 Zdravstvene zahteve

4.7.3.1 Splošne zahteve

Osebe ne boleha za zdravstvenimi stanji ali jemlje zdravil, ki bi lahko povzročila:

- nenadno izgubo zavesti,
- motnje zavedanja ali zbranosti,
- nenadno nezmožnost za delo,
- motnje ravnotežja ali koordinacije,
- znatno omejitve gibljivosti.

Izpolnijo se naslednje zahteve glede vida in sluha:

4.7.3.2 Zahteve glede vida

- Ostrina vida na daleč s korekcijo ali brez nje: 0,8 (desno oko + levo oko – merjeno ločeno); najmanj 0,3 na slabšem očesu;
- najmočnejše korekcijske leče: daljnovidnost + 5 / kratkovidnost – 8. Zdravnik lahko izjemoma in po pridobitvi mnenja oftalmologa dopusti vrednosti zunaj tega okvira;
- vid na srednji razdalji in na blizu: zadosten s korekcijo ali brez nje;
- kontaktne leče so dovoljene;
- normalni barvni vid: z uporabo priznanega testa, kot je Ishihara, po potrebi dopolnjenega z drugim priznanim testom;

- vidno polje: normalno (nobenih nepravilnosti, ki bi vplivale na nalogo, ki jo je treba opraviti);
- vid na obeh očesih: efektiven;
- binokularni vid: efektiven;
- kontrastna občutljivost: dobra;
- brez progresivne očesne bolezni;
- umetne očesne leče, keratotomije in keratektomije so dovoljene le, če se enkrat na leto ali tako pogosto, kot to določi zdravnik, opravi kontrolni pregled.

4.7.3.3 Zahteve glede sluha

Zadosten sluh, potrjen s tonskim avdiogramom:

- sluh je dovolj dober, da omogoča pogovore po telefonu ter slušno zaznavo opozorilnih tonov in radijskih sporočil;
- uporaba slušnih pripomočkov je dovoljena.

4.8 Dodatne informacije o infrastrukturi in vozilih

4.8.1 Infrastruktura

Zahteve glede podatkov v zvezi z železniško infrastrukturo, ki zadevajo podsistem vodenje in upravljanje prometa ter se dajo prek registra RINF na voljo prevoznikom v železniškem prometu, so določene v Dodatku D.

Do dokončne vzpostavitve registra RINF upravljavec infrastrukture te informacije čim prej brezplačno zagotovi prek drugih sredstev, za prvo predložitev pa najpozneje v 15 dneh, razen če se prevoznik v železniškem prometu strinja z daljšim rokom.

Upravljavec infrastrukture prevoznika v železniškem prometu prek registra RINF ali drugih sredstev, dokler register RINF tega ne omogoča, obvesti o spremembah podatkov v zvezi z infrastrukturo, ko so take informacije na voljo. Upravljavec infrastrukture je odgovoren za pravilnost podatkov.

Za izredne razmere ali obveščanje v realnem času se z ustreznimi alternativnimi komunikacijskimi sredstvi upravljavca infrastrukture zagotovi takojšnje obveščanje prevoznika v železniškem prometu.

4.8.2 Tirna vozila

Upravljavcem infrastrukture so na voljo naslednji podatki v zvezi s tirnimi vozili:

- o tem, ali je vozilo zgrajeno iz materialov, ki so lahko v primeru nesreče ali požara nevarni (npr. azbest); za pravilnost teh podatkov je odgovoren imetnik;
- o skupni dolžini vozila, vključno z odbojniki, če so nameščeni; za pravilnost teh podatkov je odgovoren prevoznik v železniškem prometu.

5. KOMPONENTE INTEROPERABILNOSTI

5.1 Opredelitev

„Komponente interoperabilnosti“ so opredeljene v členu 2(7) Direktive (EU) 2016/797.

5.2 Seznam komponent

Za podsistem vodenje in upravljanje prometa ni komponent interoperabilnosti.

6. OCENA SKLADNOSTI IN/ALI PRIMERNOSTI ZA UPORABO KOMPONENT IN VERIFIKACIJA PODSISTEMA

6.1 Komponente interoperabilnosti

Ker ta uredba še ne določa nobene komponente interoperabilnosti, ne obravnava ureditev ocenjevanja.

6.2 **Podsistem vodenje in upravljanje prometa**

6.2.1 *Načela*

Podsistem vodenje in upravljanje prometa je v skladu s Prilogo II k Direktivi (EU) 2016/797 funkcionalni podsistem.

V skladu s členoma 9 in 10 Direktive (EU) 2016/798 prevozniki v železniškem prometu in upravljavci infrastrukture pri vložitvi vloge za vsako novo ali spremenjeno varnostno dovoljenje ali spričevalo dokažejo, da v okviru svojega sistema upravljanja varnosti izpolnjujejo zahteve iz te uredbe.

Skupne varnostne metode za oceno skladnosti in skupne varnostne metode za sistem upravljanja varnosti zahtevajo, da nacionalni varnostni organi vzpostavijo inšpekcijski sistem za nadzor in spremljanje izpolnjevanja zahtev sistema upravljanja varnosti, vključno z vsemi TSI. Omeniti je treba, da noben element iz te uredbe ne zahteva ločenega ocenjevanja s strani priglašene organa.

Zahteve iz te uredbe glede strukturnih podsistemov, ki so navedene v vmesnikih (točka 4.3), se ocenjujejo v okviru ustreznih strukturnih TSI.

7. IZVAJANJE

7.1 **Načela**

V skladu s členom 9 Direktive (EU) 2016/798 prevozniki v železniškem prometu in upravljavci infrastrukture zagotovijo skladnost s to uredbo v okviru svojih sistemov upravljanja varnosti.

7.2 **Posebni primeri**

7.2.1 *Uvod*

V posebnih primerih, navedenih v nadaljevanju, so dovoljene naslednje posebne določbe.

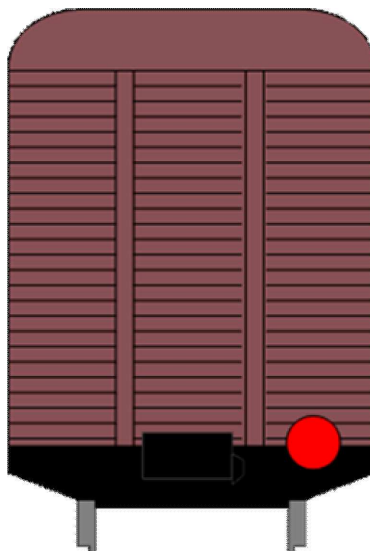
Ti posebni primeri spadajo v dve kategoriji:

- (a) določbe se uporabljajo stalno (primer „P“) ali začasno (primer „T“);
- (b) V začnih primerih se države članice uskladijo z ustreznim podsistemom do leta 2024 (primer „T1“).

7.2.2 *Seznam posebnih primerov*

7.2.2.1 Stalni posebni primer (P) za Estonijo, Latvijo, Litvo, Poljsko, Madžarsko in Slovaško

Za izvajanje točke 4.2.2.1.3.2 lahko vlaki, ki obratujejo izključno v omrežju s tirno širino 1 520 mm v Estoniji, Latviji, Litvi, na Poljskem, Madžarskem in Slovaškem, uporabljajo naslednji sklepni signal vlaka.



Odsevni disk ima premer 185 mm, premer rdečega kroga pa je 140 mm.

7.2.2.2 Stalni posebni primer za Irsko in Združeno kraljestvo za Severno Irsko

Za izvajanje točke 4.2.2.1.3.2 lahko vlaki, ki obratujejo izključno v omrežju s tirno širino 1 600 mm na Irskem in Severnem Irskem, kot sklepni signal vlaka uporabljajo dve stalni rdeči luči.

7.2.2.3 Začasni posebni primer (T1) za Irsko in Združeno kraljestvo

Za izvajanje točke 4.2.3.2.1 Irska in Združeno kraljestvo v obstoječih sistemih uporabljata alfanumerično številko. Državi članici določita zahteve in časovni načrt za prehod z alfanumeričnih števil vlaka na numerične številke vlaka v ciljnem sistemu.

7.2.2.4 Stalni posebni primer (P) za Finsko

Za izvajanje točke 4.2.2.1.3.2 in skupnega operativnega predpisa 5 iz Dodatka B Finska na tovornih vlakih ne uporablja nobenega sklepnega signala. Na Finskem so dovoljena tudi sredstva za označitev sklepnih signalov na tovornih vlakih, kot je navedeno v točki 4.2.2.1.3.2.

*Dodatek A***Operativna načela in predpisi za ERTMS**

Operativni predpisi za ERTMS/ETCS in ERTMS/GSM-R so določeni v dokumentu „Operativna načela in predpisi za ERTMS – 5. različica“, izdanem 9. aprila 2019 ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ Objavljen na spletni strani ERA (www.era.europa.eu).

*Dodatek B***Skupna operativna načela in predpisi****B1. Temeljna operativna načela**

1. Z metodo za izdajo dovoljenja za vožnjo vlaka se zagotovi, da je med vlaki ohranjen varen presledek.
2. Vlak na delu proge obratuje le, če je vlakovna kompozicija združljiva z infrastrukturo.
3. Pred začetkom ali nadaljevanjem vožnje vlaka se zagotovi, da so potniki, osebje in blago med prevozom varni.
4. Preden se vlaku dovoli začetek ali nadaljevanje vožnje, mora imeti dovoljenje za vožnjo in vse potrebne informacije za opredelitev pogojev tega dovoljenja.
5. Vlaku se prepreči, da bi zapeljal na del proge, če je znano ali obstaja sum, da prehod vlaka po tem delu proge ne bi bil varen, dokler se ne sprejmejo ukrepi za varno nadaljevanje vožnje vlaka.
6. Če se ugotovi, da je vlak v kakršnem koli smislu nevaren, ne nadaljuje vožnje, dokler se ne sprejmejo ukrepi, ki omogočajo varno nadaljevanje vožnje vlaka.

B2. Skupni operativni predpisi

V primeru obratovanja v poslabšanih razmerah se upoštevajo tudi postopki ob nepredvidenih dogodkih iz točke 4.2.3.6.3.

1. POSIPANJE S PESKOM

Če ima vlak opremo za posipanje s peskom, ki se vključi ročno, sme strojevodja pesek uporabiti kadar koli, vendar se temu po možnosti izogiba:

- na kretnicah in križiščih,
- med zaviranjem pri hitrosti, manjši od 20 km/h,
- v mirovanju.

Izjeme od tega so:

- če obstaja tveganje SPAD (neupoštevanja signala pri nevarnosti) ali drugega resnega incidenta in bi uporaba peska izboljšala adhezijo,
- pri speljevanju,
- kadar je potreben preskus opreme za posipanje s peskom na vlečni enoti.

2. ODHOD VLAKA

Strojevodja lahko z začetne postaje ali po načrtovanem postanku spelje, ko so izpolnjeni naslednji pogoji:

- potem ko je strojevodja prejel dovoljenje za vožnjo vlaka,
- ko so izpolnjeni pogoji za uporabo vlaka,
- ko nastopi čas za odhod, razen če je dovoljeno speljati pred načrtovanim časom odhoda.

3. OB NAČRTOVANEM ČASU ODHODA NI BILO PREJETO DOVOLJENJE ZA VOŽNJO VLAKA

Če strojevodja do načrtovanega časa odhoda ni prejel dovoljenja za vožnjo vlaka in nima informacij o razlogu za to, o tem obvesti prometnika.

4. POPOLNA OKVARA ČELNIH LUČI

Če strojevodja ne more vključiti nobene čelne luči:

4.1 Ob dobri vidljivosti

Strojevodja prometnika obvesti o okvari. Vlak z najvišjo dovoljeno hitrostjo nadaljuje vožnjo do najbližje lokacije, kjer se lahko popravi/zamenja čelna luč ali zamenja zadevno vozilo. Pri nadaljevanju vožnje strojevodja po potrebi ali v skladu z navodili prometnika uporablja zvočno opozorilno napravo vlaka.

4.2 V temi ali ob slabi vidljivosti

Strojevodja prometnika obvesti o okvari. Če je na čelu vlaka nameščena prenosna čelna luč, ki oddaja belo svetlobo, vlak z najvišjo hitrostjo, ki je dovoljena v primeru tovrstne okvare, nadaljuje vožnjo do najbližje lokacije, kjer se lahko popravi/zamenja čelna luč ali zamenja zadevno vozilo.

Če prenosna čelna luč ni na voljo, vlak ne nadaljuje z vožnjo, razen če prometnik da uradna navodila za nadaljevanje vožnje do najbližje ustrezne lokacije, od koder je mogoče sprostiti progo.

Pri nadaljevanju vožnje strojevodja po potrebi ali v skladu z navodili prometnika uporablja zvočno opozorilno napravo vlaka.

5. POPOLNA OKVARA SKLEPNEGA SIGNALA

- (1) Če prometnik odkrije popolno okvaro sklepnega signala vlaka, sprejme ukrepe za zaustavitev vlaka na ustrezni lokaciji in o tem obvesti strojevodjo.
- (2) Strojevodja nato preveri celovitost vlaka in po potrebi popravi/zamenja sklepni signal vlaka.
- (3) Strojevodja prometniku sporoči, da je vlak pripravljen za nadaljevanje vožnje. Če popravilo ni mogoče, vlak vožnje ne sme nadaljevati, razen če prometnik in strojevodja ne sprejmeta posebne ureditve.

6. OKVARA ZVOČNE OPOZORILNE NAPRAVE VLAKA

Če pride do okvare zvočne opozorilne naprave, strojevodja o tem obvesti prometnika. Vlak nadaljuje vožnjo do najbližje lokacije, kjer se lahko popravi zvočna opozorilna naprava ali zamenja zadevno vozilo, pri tem pa ne preseže najvišje hitrosti, ki je dovoljena v primeru okvare zvočne opozorilne naprave. Strojevodja mora biti pripravljen ustaviti vlak pred prečkanjem kakršnega koli nivojskega prehoda, kjer je treba uporabiti zvočno opozorilno napravo, in nato nadaljevati pot prek nivojskega prehoda, ko lahko to stori varno. Če je okvarjena večtonska zvočna opozorilna naprava, vendar deluje vsaj en ton, lahko vlak normalno nadaljuje vožnjo.

7. OKVARA NIVOJSKEGA PREHODA

7.1 Preprečevanje prečkanja vlakov prek nivojskega prehoda v okvari

Če je bila odkrita tehnična okvara, ki lahko vpliva na varnost vožnje vlakov prek nivojskega prehoda, se prepreči vožnja vlakov prek zadevnega nivojskega prehoda, dokler ni ponovno vzpostavljeno varno obratovanje.

7.2 Vožnja vlakov prek okvarjenega nivojskega prehoda v okvari (če je dovoljena)

- (1) Če narava okvare omogoča nadaljnjo vožnjo vlakov, se strojevodji posameznega vlaka da dovoljenje za nadaljevanje vožnje prek nivojskega prehoda.
- (2) Ko strojevodja prejme navodilo za vožnjo prek okvarjenega nivojskega prehoda, ga prevozi v skladu z navodili. Če se na nivojskem prehodu pojavi ovira, strojevodja sprejme vse možne ukrepe za zaustavitev vlaka.
- (3) Med približevanjem nivojskemu prehodu strojevodja uporabi zvočno opozorilno napravo, kadar je to potrebno oziroma v skladu z uradnimi navodili prometnika. Če je nivojski prehod prost, strojevodja nadaljuje vožnjo in pospeši takoj, ko prednji del vlaka v celoti prevozi nivojski prehod.

8. ODPOVED GOVORNIH RADIJSKIH KOMUNIKACIJ

8.1 Okvara radijske opreme na vlaku, odkrita med pripravo vlaka

V primeru okvare radijske opreme na krovu vlak ne sme začeti vožnje na progah, na katerih se zahteva radijska oprema.

8.2 Okvara radijske opreme na vlaku, ko je vlak že začel vožnjo

Vse vrste okvar

Če strojevodja odkrije okvaro primarne opreme za govorno radijsko komunikacijo, o tem čim prej na kakršen koli razpoložljiv način obvesti prometnika.

Strojevodja nato upošteva navodila prometnika v zvezi z nadaljnjo vožnjo vlaka.

Okvara opreme na vlaku

Vlak z okvarjeno opremo za govorno radijsko komunikacijo lahko:

- nadaljuje vožnjo, če je na voljo drugo sredstvo za komunikacijo med strojevodjo in prometnikom, ali
- nadaljuje vožnjo do najbližje lokacije, kjer se lahko popravi radijska oprema ali zamenja zadevno vozilo, če ni drugih sredstev za govorno komunikacijo med strojevodjo in prometnikom.

9. VOŽNJA PO PREGLEDNOSTI PROGE

Kadar mora strojevodja voziti po preglednosti proge:

- vozi previdno in nadzoruje hitrost glede na vidljivost proge pred seboj, tako da lahko ustavi pred vsakim drugim vozilom, signalom za prepoved vožnje ali oviro na infrastrukturi znotraj vidnega polja, in
- upošteva največjo dovoljeno hitrost za vožnjo po preglednosti proge.

To ne velja za nepričakovano oviro, ki na območje tirov vstopi znotraj zavorne poti.

10. POMOČ VLAKU V OKVARI

(1) Če se vlak zaradi okvare ustavi, strojevodja prometnika takoj obvesti o okvari in okoliščinah okvare.

(2) Če je treba uporabiti intervencijski vlak, se strojevodja in prometnik dogovorita vsaj o naslednjem:

- vrsti potrebnega intervencijskega vlaka,
- ali je potrebna določena smer (na čelu ali sklepu vlaka),
- lokaciji vlaka v okvari.

Po tem, ko je strojevodja prosil za pomoč, vlaka ne premakne, tudi če je bila okvara medtem odpravljena, dokler:

- ne prispe intervencijski vlak ali
- strojevodja in prometnik ne sprejmeta drugačnega dogovora.

(3) Prometnik ne dovoli, da intervencijski vlak zapelje na odsek, na katerem je vlak v okvari, če ne prejme potrditve, da se vlak v okvari ne bo premaknil.

Ko je intervencijski vlak pripravljen, da zapelje na odsek, na katerem je vlak v okvari, prometnik strojevodji intervencijskega vlaka sporoči vsaj:

- lokacijo vlaka v okvari,
- lokacijo, na katero je treba odpeljati vlak v okvari.

- (4) Strojvodja spetega vlaka zagotovi:
- da je intervencijski vlak spet z vlakom v okvari in
 - da se preveri zavorna zmogljivost vlaka, da je samodejna zavora, če je združljiva, priključena in da se izvede preskus zavor.
- (5) Ko je speti vlak pripravljen za nadaljevanje vožnje, strojevodja, ki upravlja vlak, naveže stik s prometnikom in ga obvesti o vseh omejitvah ter vlak upravlja v skladu z vsemi navodili prometnika.

11. DOVOLJENJE ZA NEUPOŠTEVANJE SIGNALA ZA PREPOVED VOŽNJE

Strojvodja zadevnega vlaka mora dobiti dovoljenje, da ne upošteva signala za prepoved vožnje.

Ko prometnik da to dovoljenje, strojevodji da tudi vsa navodila v zvezi z vožnjo.

Strojvodja upošteva ta navodila in ne prekorači morebitne omejitve hitrosti, kjer ta velja, dokler ne doseže mesta, od koder lahko normalno nadaljuje vožnjo.

12. NEPRAVILNOSTI NA SIGNALIZACIJI OB PROGI

Če je ugotovljena katera od naslednjih nepravilnosti:

- manjkajoč signalni znak, kjer bi sicer moral biti,
- signal prikazuje napačen signalni znak,
- ob približevanju signalu ta prikazuje signalne znake v nepravilnem zaporedju,
- signalni znak ni jasno viden,

strojevodja ukrepa v skladu z najbolj omejujočim signalnim znakom, ki bi ga lahko signal prikazoval.

Vsekakor strojevodja, ki opazi nepravilno delovanje signala, to sporoči prometniku.

13. KLIC V SILI

Ko strojevodja prejme klic v sili, mora domnevati, da obstaja nevarnost, in sprejeti vse potrebne ukrepe, da bi se tej nevarnosti izognil ali zmanjšal njene posledice.

Poleg tega strojevodja:

- nemudoma zmanjša hitrost vlaka na hitrost, primerno za vožnjo po preglednosti proge, in
- vožnjo nadaljuje po preglednosti proge, razen če mu prometnik da drugačna navodila, in
- upošteva navodila prometnika.

Strojvodje, ki so dobili navodilo, naj ustavijo, ne speljejo, dokler za to ne dobijo prometnikovega dovoljenja. Drugi strojevodje še naprej vozijo po preglednosti proge, dokler jih prometnik ne obvesti, da vožnja po preglednosti proge ni več potrebna.

14. TAKOJŠNJI UKREPI ZA PREPREČEVANJE NEVARNOSTI ZA VLAKE

- (1) Osebe prevoznika v železniškem prometu ali upravljavca infrastrukture, ki odkrije nevarnost za vlake, takoj sprejme ukrepe za zaustavitev vseh vlakov, ki bi lahko bili v nevarnosti, in po potrebi sprejme vse druge ukrepe za preprečevanje škode ali izgub.
- (2) Vsi strojevodje, ki so bili obveščeni o nevarnosti, vlak ustavijo in prometnika nemudoma opozorijo na nevarnost.

15. OKVARA OPREME NA VLAKU

Prevoznik v železniškem prometu določi primere, v katerih okvara opreme na vlaku vpliva na delovanje vlaka.

Prevoznik v železniškem prometu strojevodji in/ali vlakovnemu osebju zagotovi potrebne informacije o ukrepih, ki jih je treba sprejeti v primeru okvar opreme na vlaku, ki vplivajo na vožnjo vlaka.

Če strojevodja odkrije okvaro katere koli opreme na vlaku, ki vpliva na vožnjo vlaka:

- prometnika obvesti o teh razmerah in o omejitvah vlaka, če se dovoli nadaljevanje vožnje vlaka;
- ne začne ali nadaljuje vožnje, dokler od prometnika ne dobi dovoljenja za to;
- če prometnik dovoli začetek ali nadaljevanje vožnje vlaka, strojevodja vožnjo nadaljuje ob upoštevanju omejitev, ki veljajo za vlak.

Če prometnik ne dovoli začetka ali nadaljevanja vožnje vlaka, strojevodja upošteva njegova navodila.

16. NEDOVOLJENO PREČKANJE TOČKE, DO KATERE VELJA DOVOLJENJE ZA VOŽNJO

- Če strojevodja ugotovi, da je vlak brez dovoljenja prečkal točko, do katere velja dovoljenje za vožnjo, takoj ustavi vlak.
- Če se vlak zaustavi z avtomatsko zaščito vlaka (ATP) ali sistemom zaščite vlaka (TPS), strojevodja sprejme ukrepe za podporo zasilni zavori.
- Strojevodja o tem obvesti prometnika.
- Če prometnik ugotovi, da je vlak brez dovoljenja prečkal točko, do katere velja dovoljenje za vožnjo, sprejme vse potrebne ukrepe za takojšnjo zaustavitev vlaka.
- Strojevodja in prometnik sprejmeta vse potrebne ukrepe za zagotovitev varnosti vseh vlakov, ki se premikajo.

Ko lahko vlak nadaljuje vožnjo, strojevodja o tem obvesti prometnika. Prometnik določi ali preveri pot, po kateri naj bi vlak nadaljeval vožnjo, in izda vsa potrebna navodila.

17. OKVARA OPREME OB PROGI, VKLJUČNO S KONTAKTNIM VODNIKOM

- Upravljaivec infrastrukture določi, ali okvara opreme ob progi (vključno s kontaktnim vodnikom) vpliva na varno in/ali učinkovito delovanje vlakov.
 - Upravljaivec infrastrukture strojevodji v skladu s točko 4.2.1.2.2.3 te uredbe zagotovi potrebna navodila o tem, kako ukrepati v primeru take okvare.
 - Če strojevodja odkrije okvaro katere koli opreme ob progi (vključno s kontaktnim vodnikom), ki vpliva na varno in/ali učinkovito delovanje vlakov, o tem čim prej obvesti prometnika in upošteva njegova navodila.
-

Dodatek C

Z varnostjo povezana komunikacijska metodologija**C1. Govorna komunikacija****1. Področje uporabe in namen**

V tem dodatku so določena pravila za z varnostjo povezano komunikacijo med vlakovnim osebjem, predvsem strojevodjo, in prometnikom, zlasti pravila v zvezi s strukturo, metodologijo in vsebino take komunikacije. Z varnostjo povezana komunikacija ima prednost pred vsemi drugimi vrstami komunikacije.

2. Z varnostjo povezana komunikacija**2.1 Struktura komunikacije**

Posredovanje z varnostjo povezanih sporočil je kratko in jasno ter po možnosti brez okrajšav. Za zagotovitev, da bo sporočilo razumljeno in da se bodo lahko sprejeli vsi potrebni ukrepi, pošiljatelj sporočila navede vsaj:

- svojo točno lokacijo,
- nalogo, ki jo opravlja, in informacije o potrebnem ukrepu.

Strojevodje se predstavijo s številko vlaka in lokacijo.

Prometniki se predstavijo s kontrolnim območjem ali lokacijo centra vodenja prometa.

2.2 Komunikacijska metodologija

Pošiljatelj sporočila:

- preveri, ali je bilo sporočilo sprejeto, in po potrebi zahteva, da ga prejemnik ponovi. Ker je namen sporočil v sili posredovati nujna operativna navodila, neposredno povezana z varnostjo železniškega prometa, ni treba zahtevati, da se ta sporočila ponovijo;
- po potrebi popravi napake v sporočilu;
- prejemniku po potrebi sporoči, kako lahko naveže stik z njim.

Pri komunikaciji med prometnikom in strojevodjo je prometnik odgovoren za to, da preveri, ali govori s strojevodjo s svojega kontrolnega območja. To je še zlasti pomembno, če komunikacija poteka na območjih, kjer se komunikacijske meje prekrivajo. To načelo velja tudi po prekinitvi radijskega prenosa.

2.3 Vsebina komunikacije

Različne strani za identifikacijo uporabljajo naslednja sporočila.

- Prometnik:

Vlak	(številka vlaka).
Tukaj	(kontrolno območje/lokacija centra vodenja prometa).

- Strojevodja:

Tukaj vlak	(številka vlaka) na/v/pri	(lokacija).
------------------	---------------------------------	-------------

Terminologija, ki jo v komunikacijskih postopkih uporabljajo vse strani:

Situacija	Terminologija
Izraz, ki pomeni, da ima druga stran priložnost govoriti	„sprejem“
Izraz, ki potrjuje prejem poslanega sporočila	„prejeto“
Izraz, ki zahteva ponovitev sporočila pri slabem sprejemu ali nerazumevanju	„ponovi“
Izraz za potrditev, da se nazaj prebrano sporočilo natančno ujema s poslanim	„pravilno“
Izraz za navedbo, da se nazaj prebrano sporočilo ne ujema s poslanim	„napaka (+ ponavljam)“
Izraz, ki drugi strani nalaga, naj počaka, ko pride do začasnega premora v komunikaciji, vendar se povezava ne prekine	„počakaj“
Izraz, ki drugi strani pove, da se bo komunikacija morda prekinila, vendar bi jo bilo treba pozneje ponovno vzpostaviti	„pokličem pozneje“
Izraz, ki sporoča, da je sporočilo končano	„konec“

Standardna terminologija, ki jo v komunikacijskih postopkih brez prevajanja uporabljajo vse strani:

Situacija	Standardna terminologija
Izraz, ki se uporablja za sporočanje izrednih razmer	„Mayday, mayday, mayday“

Ta izraz se ne prevaja in ga ni treba uporabljati, če je na vlaku na voljo naprava za klic v sili (npr. GSM-R).

3. Komunikacijska pravila

Zaradi pravilnega razumevanja komunikacije v zvezi z varnostjo se ne glede na uporabljeno komunikacijsko sredstvo upoštevajo naslednja pravila:

3.1 Mednarodna fonetična abeceda

Mednarodna fonetična abeceda se uporablja za naslednje namene:

- za razločevanje črk abecede,
- za črkovanje besed ali težko izgovorljivih imen krajev, ki bi jih lahko druga stran napačno razumela,
- pri navajanju signalov ali točk javljanja.

A Alpha	G Golf	L Lima	Q Quebec	V Victor
B Bravo	H Hotel	M Mike	R Romeo	W Whisky
C Charlie	I India	N November	S Sierra	X X-ray
D Delta	J Juliet	O Oscar	T Tango	Y Yankee
E Echo	K Kilo	P Papa	U Uniform	Z Zulu
F Foxtrot				

3.2 Števila

Pri številih se izgovarja vsaka številka posebej:

0 = nič
1 = ena
2 = dva
3 = tri
4 = štiri
5 = pet
6 = šest
7 = sedem
8 = osem
9 = devet

C2. Operativna navodila

1. Uvod

Prevozniki v železniškem prometu in upravljavci infrastrukture v postopku komuniciranja v naslednjih primerih uporabljajo evropska navodila:

- (1) dovoljenje za prečkanje točke, do katere velja dovoljenje za vožnjo – dovoljenje za neupoštevanje signala za prepoved vožnje;
- (2) dovoljenje za nadaljevanje po prisilnem zaviranju (ETCS);
- (3) obveznost, da vlak ostane v mirovanju, obveznost prekinitve vožnje (ETCS);
- (4) preklic operativnega navodila;
- (5) obveznost vožnje pod omejitvami;
- (6) obveznost vožnje po preglednosti proge;
- (7) dovoljenje za začetek vožnje v načinu Odgovorno osebje (Staff Responsible – SR) (ETCS) po pripravi na vožnjo;
- (8) dovoljenje za prečkanje nivojskega prehoda v okvari;
- (9) obveznost vožnje pri omejeni oskrbi z električno energijo;

(10–20) REZERVIRANO

Številke od 1 do 20 so rezervirane za evropska navodila, številke od 1 do 5 in 7 pa so obvezne za ETCS. Če operativno navodilo v zvezi s sistemom razreda B zahteva več informacij kot evropska navodila, se lahko namesto teh uporabi nacionalno navodilo. V tem primeru lahko upravljavec infrastrukture te zahteve opredeli v svojih nacionalnih navodilih. Če so nacionalna navodila, ki jih opredeli posamezni upravljavec infrastrukture, oštevilčena, se za njihovo oštevilčenje uporabijo številke od 21 naprej. Nacionalna navodila imajo vsaj enako vsebino kot evropska navodila.

2. Vsebina

Operativno navodilo obsega vsaj naslednje informacije:

- kje je bilo izdano (lokacija prometnika),
- datum izdaje (se ne zahteva za ustna navodila),
- na kateri vlak/premikalni sestav se nanaša,
- jasna, natančna in nedvoumna navodila,
- enotno identifikacijsko številko, ki jo navede prometnik.

Poleg tega se lahko v operativnem navodilu glede na okoliščine navedejo tudi naslednje informacije:

- čas izdaje,
- lokacija vlaka/premikalnega sestava in podatek o tem, na kateri lokaciji se navodilo uporablja,
- identifikacijski podatki strojevodje,
- identifikacijski podatki izdajatelja,
- potrditev (podpis ali elektronsko potrdilo), da je bilo navodilo prejeto.

Vsako operativno navodilo, izdano za zapisovanje, se lahko prekliče le z evropskim navodilom št. 4, ki se izrecno nanaša na enotno identifikacijsko številko navodila, ki ga je treba preklicati.

3. Posredovanje operativnega navodila

Evropsko navodilo vključuje informacije, ki se posredujejo elektronsko, ustno, fizično na papirju ali kot ustna navodila, ki jih mora zapisati strojevodja, ali z drugimi varnimi načini komunikacije z enako ravno informacij.

Načeloma je vlak v mirovanju, kadar mora strojevodja zapisati operativno navodilo. Prevoznik v železniškem prometu in zadevni upravljavec železniške infrastrukture lahko skupaj opravita oceno tveganja, ki lahko določi pogoje, v katerih je odstopanje od tega načela varno.

Operativno navodilo se izda kar najbližje območju, na katerega se navezuje.

Operativno navodilo ima prednost pred povezanimi signalnimi znaki na signalih ob progi in/ali DMI. Kadar je veljavna dovoljena hitrost ali redna hitrost manjša od največje hitrosti, predpisane v operativnem navodilu, se uporablja najmanjša med temi hitrostmi.

Prometnik operativno navodilo izda samo, če je bila ugotovljena številka vlaka in po potrebi lokacija vlaka/premikalnega sestava. Preden strojevodja izpolni operativno navodilo, preveri, ali se to operativno navodilo nanaša na njegov vlak/premikalni sestav in njegovo trenutno ali ugotovljeno lokacijo.

4. Seznanjenost z operativnim navodilom

Prevoznik v železniškem prometu mora opredeliti postopek za zagotovitev, da je strojevodja seznanjen z operativnim navodilom, dokler vlak ne prispe na lokacijo, kjer ga je treba izpolniti.

Če operativnega navodila ni treba izpolniti takoj po prejemu, ima strojevodja možnost, da ga pozneje priključuje.

5. Spremljanje obdelanega operativnega navodila

Upravljavec infrastrukture in prevoznik v železniškem prometu v okviru zagotavljanja skladnosti z Uredbo (EU) 2018/762 in Direktivo (EU) 2016/798 spremljata postopke dajanja in uporabe operativnih navodil.

6. Evropska navodila

Vsakemu podatkovnemu polju v evropskem navodilu se dodeli enkratni identifikator.

Medtem ko je treba uporabljati vsebino in identifikatorje, je oblika sama okvirna.

Če se določeno polje v državi članici ali omrežju upravljavca infrastrukture ne bo uporabljalo, ga v evropskem navodilu ni treba prikazati in ne doda se nobeno polje.

A Št. vlaka**B** Datum**C** Lokacija izdajatelja**D** Lokacija vlaka**E** Enotna identifikacijska številka
1

Evropsko navodilo 1 – Dovoljenje za prečkanje točke, do katere velja dovoljenje za vožnjo (EOA)/neupoštevanje signala za prepoved vožnje pri

1.10 km/signal/od
1.11 km/signal/od/do
1.12 km/signal/do
x.30

Vozite pri največji hitrosti

od

do

x.31 km/h/Mph

x.32 lokacija km/signal

x.33 lokacija km/signal

x.40

Izvzet iz vožnje po preglednosti proge

x.60Hitrost v načinu
SR nastavite na

x.61 km/h/Mph

x.65Razdaljo v načinu
SR nastavite na

x.66 m

x.90Dodatna
navodila

x.91 Prosto besedilo

M ID strojevodje**N** ID izdajatelja**O** Čas

A Št. vlaka/premikalnega sestava**B** Datum**C** Lokacija izdajatelja**D** Lokacija vlaka/premikalnega sestava**E** Enotna identifikacijska številka

2

Evropsko navodilo 2 – Dovoljenje za nadaljevanje po koncu vožnje

2.10

Izberite zagon in, če dovoljenje za vožnjo ni prejeto, je dovoljen zagon v načinu SR

2.11

Izberite SH

x.30

Vozite pri največji hitrosti

x.31 km/h/Mph

od

x.32 Lokacija/km/signal

do

x.33 Lokacija/km/signal

x.40

Izvet iz vožnje po preglednosti proge

x.45

Preglejte progo iz naslednjega razloga

x.46 Prosto besedilo

x.50

Ugotovitve sporočite

x.51 Prosto besedilo

x.60

Hitrost v načinu SR nastavite na

x.61 km/h/Mph

x.65

Razdaljo v načinu SR nastavite na

x.66 m

x.90

Dodatno navodilo

x.91 Prosto besedilo

M ID strojevodje**N** ID izdajatelja**O** Čas

A Št. vlaka	B Datum	C Lokacija izdajatelja
D Lokacija vlaka		E Enotna identifikacijska številka

3

Evropsko navodilo 3 – Obveznost, da vlak ostane v mirovanju, obveznost prekinitve vožnje (EoM)

3.10 Ostanite v mirovanju na trenutnem položaju	3.11 Izvedite prekinitve
x.90 Dodatno navodilo	x.91 Prosto besedilo

M ID strojevodje	N ID izdajatelja	O Čas

A Št. vlaka**B** Datum**C** Lokacija izdajatelja**D** Lokacija vlaka**E** Enotna identifikacijska številka

4

4.10

Operativno navodilo z enotno
identifikacijsko številko

je preklicano

X 4.11 enotna ident. številka

x.90

Dodatno
navodilo

x.91 Prosto besedilo

Evropsko navodilo 4 – Preklic navodila

M ID strojevodje**N** ID izdajatelja**O** Čas

A Št. vlaka	B Datum	C Lokacija izdajatelja
D Lokacija vlaka	E Enotna identifikacijska številka	

5

Evropsko navodilo 5 – Obveznost vožnje z omejeno hitrostjo

x.30

Vozite pri največji hitrosti

x.31 km/h/Mph

Med/v

x.32 Lokacija/km/signal

in

x.33 Lokacija/km/signal

na

5.39 Tir/proga

od

x.35 Lokacija/km/signal

do

x.36 Lokacija/km/signal

Signalne oznake ob progi

5.37 Da

5.38 Ne

x.45

Preglejte progo iz naslednjega razloga

x.46 Prosto besedilo

x.50

Ugotovitve sporočite

x.51 Prosto besedilo

x.90

Dodatno navodilo

x.91 Prosto besedilo

M ID strojevodje	N ID izdajatelja	O Čas
-------------------------------------	-------------------------------------	--------------------------

A Št. vlaka**B** Datum**C** Lokacija izdajatelja**D** Lokacija vlaka**E** Enotna identifikacijska številka

6

Evropsko navodilo 6 – Obveznost vožnje po preglednosti proge

6.10

Vozite po preglednosti proge

Med/v

in

na

6.11 Lokacija

6.12 Lokacija

6.13 Tir/proga

od

do

6.14 km/signal

6.15 km/signal

x.30

Vozite pri največji hitrosti

od

do

x.31 km/h/Mph

x.32 Lokacija/km/signal

x.33 Lokacija/km/signal

x.45

Preglejte progo iz naslednjega razloga

x.46 Prosto besedilo

x.50

Ugotovitve sporočite

x.51 Prosto besedilo

x.90

Dodatno navodilo

x.91 Prosto besedilo

M ID strojevodje**N** ID izdajatelja**O** Čas

A Št. vlaka/premikalnega sestava
B Datum
C Lokacija izdajatelja
D Lokacija vlaka/premikalnega sestava
E Enotna identifikacijska številka

7

Evropsko navodilo 7 – Dovoljenje za začetek vožnje v načinu SR po pripravi na vožnjo

7.10

Ima dovoljenje za začetek vožnje v načinu SR

7.20

Ima dovoljenje za prečkanje EoA pri

7.21 km/signal

x.30

Vozite pri največji hitrosti

od

do

x.31 km/h/Mph

x.32 Lokacija/km/signal

x.33 Lokacija/km/signal

x.40

Izvet iz vožnje po preglednosti proge

x.60

Hitrost v načinu SR nastavite na

x.61 km/h/Mph

x.65

Razdaljo v načinu SR nastavite na

x.66 m

x.90

Dodatno navodilo

x.91 Prosto besedilo

M ID strojevodje
N ID izdajatelja
O Čas

A Št. vlaka
B Datum
C Lokacija izdajatelja
D Lokacija vlaka
E Enotna identifikacijska številka

Evropsko navodilo 8 – Dovoljenje za prečkanje nivojskega prehoda v okvari

8.05

Ustavite pred nivojskim preходом (pri)

8.06 km/ID

8.07 km/ID

8.10

Preglejte nivojski prehod (pri)

8.11 km/ID

8.12 km/ID

Med/v

8.13 Lokacija

in

8.14 Lokacija

na

8.15 Tir/proga

8.25

Ročno aktivirajte nivojski prehod

x.30

Vozite pri največji hitrosti

x.31 km/h/Mph

od

x.32 Lokacija/km/signal

do

x.33 Lokacija/km/signal

8.70

Sprožite zvočno opozorilno napravo

od

8.71 km/signal

do

8.72 km/signal

8.80

Prečkajte nivojski prehod

x.90

Dodatno navodilo

x.91 Prosto besedilo

M ID strojevodje
N ID izdajatelja
O Čas

A Št. vlaka**B** Datum**C** Lokacija izdajatelja**D** Lokacija vlaka**E** Enotna identifikacijska številka

9

Evropsko navodilo 9 – Obveznost vožnje pri omejeni oskrbi z električno energijo

9.10

Vozite s spuščnim odjemnikom toka

9.15

Vozite v načinu „glavno stikalo izklopljeno“

9.20

Zmanjšajte porabo energije na

%/amp./kVA

9.21 Vrednost

9.22 Merska enota

Med/v

in

na

9.23 Lokacija/km/signal

9.24 Lokacija/km/signal

9.25 Tir/proga

Signalne oznake ob progi

9.28 Da

9.29 Ne

x.45

Preglejte progo iz naslednjega razloga

x.46 Prosto besedilo

x.50

Ugotovitve sporočite

x.51 Prosto besedilo

x.90

Dodatno navodilo

x.91 Prosto besedilo

M ID strojevodje**N** ID izdajatelja**O** Čas

7. **Sporočanje operativnega navodila**

Terminologija, ki jo v komunikacijskih postopkih uporabljajo vse strani:

Stanje	Terminologija
Preklic operativnega navodila	„prekliči postopek“
Če se sporočilo pozneje nadaljuje, se postopek ponovi od začetka.	„napaka pri prenosu“
Kadar pošiljatelj odkrije napako pri prenosu, zahteva preklic.	„napaka (+ pripravi nov obrazec)“ ali „napaka (+ ponavljam)“
Napaka v nazaj prebranem sporočilu	„napaka (+ ponavljam)“
Nerazumevanje: če ena od strani sporočila ne razume v celoti, se sporočilo ponovi.	„ponovi (+ govori počasi)“

8. **Zbirka obrazcev**

Upravljaivec infrastrukture je odgovoren za pripravo Zbirke obrazcev in samih obrazcev v svojem delovnem jeziku.

Vsi obrazci, ki se uporabljajo, se zberejo v dokumentu ali računalniški datoteki, ki se imenuje Zbirka obrazcev.

To Zbirko obrazcev uporablja tako strojevodja kot tudi osebje, ki odobri vožnjo vlakov. Zbirka, ki jo uporablja strojevodja, in zbirka, ki jo uporablja osebje, ki izda dovoljenje za vožnjo vlakov, sta strukturirani in oštevilčeni na enak način.

Zbirka obrazcev ima dva dela.

Prvi del vsebuje vsaj:

- kazalo obrazcev za operativna navodila,
- seznam situacij, na katere se nanaša posamezen obrazec,
- preglednico, ki prikazuje mednarodno fonetično abecedo.

Drugi del vsebuje same obrazce. Te zbere prevoznik v železniškem prometu in jih preda strojevodji.

9. **Glosar železniških izrazov**

Prevoznik v železniškem prometu sestavi glosar železniških izrazov za vsako omrežje, v katerem obratujejo njegovi vlaki. Glosar vsebuje izraze, ki se redno uporabljajo v jeziku, ki ga izbere prevoznik v železniškem prometu, in v „delovnem“ jeziku upravljalcev infrastrukture, na kateri prevoznik v železniškem prometu opravlja svoje dejavnosti.

Dodatek D

Združljivost s potjo in Navodilo o poti

D1 Parametri za združljivost vozil in vlakov s potjo, na kateri bodo obratovali

Opomba:

1. Prevoznik v železniškem prometu lahko v skladu z zahtevami iz točke 4.2.2.5.1 preverjanja združljivosti s potjo za nekatere parametre opravi v zgodnejših fazah.
2. Vse parametre je treba preveriti na ravni vozila: to je označeno z „X“ v stolpcu „Na ravni vozila“. Nekatere parametre je treba preveriti, ko se spremeni sestava vlaka, kot je opredeljeno v oddelku 4.2.2.5; navedeni parametri so označeni z „X“ v stolpcu „Na ravni vlaka“
3. Da bi se izognili podvajanju preskusov v zvezi s parametroma „prometna obremenitev in zmogljivost infrastrukture za prenašanje obremenitve“ ter „sistemi za zaznavanje vlaka“, upravljavci infrastrukture v RINF določijo seznam tipov vozil ali vozil, združljivih s potjo, za katere je že bila preverjena združljivost s potjo, če so take informacije na voljo.

Vmesnik za preverjanje združljivosti s potjo	Informacije o vozilu (iz ERATV, tehnične dokumentacije ali drugega ustreznega vira informacij)	Informacije o poti, ki so na voljo v registru infrastrukture (RINF) ali jih zagotovi upravljavec infrastrukture, dokler ni RINF dokončno vzpostavljen	Na ravni vozila	Na ravni vlaka	Postopek za preverjanje združljivosti vozil in vlakov na predvideni poti obratovanja
Prometna obremenitev in zmogljivost infrastrukture za prenašanje obremenitve	Statična osna obremenitev ter konstrukcijsko določene in operativne mase v naslednjih primerih obremenitve: — konstrukcijsko določena masa, kot je določena v Uredbi (EU) 1302/2014: — v obratovalnem stanju; — pri normalnem koristnem tovoru; — pri izjemnem koristnem tovoru; — če je primerno, operativna masa v skladu z EN 15663: 2017- A1 2018: — v obratovalnem stanju; — pri normalnem koristnem tovoru; največja konstrukcijsko določena hitrost; dolžina vozila; položaj osi vzdolž enote (razmik med kolesnimi dvojicami); preverjanje statične združljivosti za vagone: Dovoljeni koristni tovor za različne kategorije prog v skladu s TSI WAG.	1.1.1.1.2.4 Možnost obremenitve 1.1.1.1.2.4.1 Nacionalna razvrstitev za možnost obremenitve 1.1.1.1.2.4.2 Skladnost struktur z modelom obremenitve pri veliki hitrosti (High Speed Load Model – HSLM) 1.1.1.1.2.4.3 Železniška lokacija struktur, pri katerih so potrebni posebni pregledi 1.1.1.1.2.4.4 Dokumenti s postopki za preverjanje statične in dinamične združljivosti s potjo	x	x	Statični pregledi združljivosti vozil ter – po potrebi in v skladu z informacijami upravljavca infrastrukture – dinamični pregledi združljivosti vlakov se opravijo v skladu s postopki ali zadevnimi informacijami, ki jih zagotavlja upravljavec infrastrukture prek RINF v skladu s parametrom 1.1.1.1.2.4.4. Za tovarne vagone: statična združljivost se preveri v skladu z naslednjimi oddelki standarda EN 15528:2015: 4 do 7, Priloga A, Priloga D, za omrežja v Združenem kraljestvu Velika Britanija in Severna Irska pa ustrezna nacionalna pravila v skladu s členom 4.2.7.4(4) Uredbe Komisije (EU) št. 1299/2014 ⁽¹⁾.

Vmesnik za preverjanje združljivosti s potjo	Informacije o vozilu (iz ERATV, tehnične dokumentacije ali drugega ustreznega vira informacij)	Informacije o poti, ki so na voljo v registru infrastrukture (RINF) ali jih zagotovi upravljavec infrastrukture, dokler ni RINF dokončno vzpostavljen	Na ravni vozila	Na ravni vlaka	Postopek za preverjanje združljivosti vozil in vlakov na predvideni poti obratovanja
Profili	Profil vozila: — referenčni profili, za katere je bilo vozilu izdano dovoljenje; — drugi ocenjeni profili.	1.1.1.1.3.1.1 Profili 1.2.1.0.3.4 Profili 1.1.1.1.3.1.2 Železniška lokacija določenih točk, pri katerih so potrebni posebni pregledi 1.1.1.1.3.1.3 Dokument s prečnim prerezom določenih točk, pri katerih so potrebni posebni pregledi 1.2.1.0.3.5 Železniška lokacija določenih točk, pri katerih so potrebni posebni pregledi 1.2.1.0.3.6 Dokument s prečnim presekom določenih točk, za katere se zahtevajo posebna preverjanja	X	X	Primerjava navedenih referenčnih profilov med vozilom/vlakom in predvideno potjo. Za posebne primere iz oddelka 7.3.2.2 Uredbe (EU) št. 1302/2014 – TSI ter oddelkov 7.7.17.2 in 7.7.17.9 Uredbe (EU) št. 1299/2014 – TSI se lahko uporabi poseben postopek za preverjanje združljivosti s potjo. V ta namen upravljavec infrastrukture da na voljo ustrezne informacije. Upravljavec infrastrukture opredeli posamezne točke, ki odstopajo od navedenega referenčnega profila v parametrih iz registra RINF: 1.1.1.1.3.1.1 in 1.2.1.0.3.4. V takih primerih se register RINF ustrezno posodobi (parametra: 1.1.1.1.3.1.2, 1.1.1.1.3.1.3). <i>Opomba:</i> za preverjanje teh posebnih točk so morda potrebne dodatne razprave med upravljavcem infrastrukture in prevoznikom v železniškem prometu.
Vertikalni polmer	Najmanjši: — še prevozen polmer konveksnega vertikalnega loka zavoja; — še prevozen polmer konkavnega vertikalnega loka zavoja.	1.2.2.0.3.3 Najmanjši polmer vertikalnega loka zavoja (kar zadeva stranske tire)	X		Primerjava navedenega najmanjšega polmera vertikalnega loka zavoja med vozilom in predvideno potjo.
Sistemi za zaznavanje vlaka	Vrsta sistemov za zaznavanje vlaka, za katere je bilo vozilo načrtovano in ocenjeno	1.1.1.3.7.1.1 Vrsta sistema za zaznavanje vlaka 1.1.1.3.7.1.2 Vrsta tirnih tokokrogov ali števecv osi, za katere so potrebna posebna preverjanja 1.1.1.3.7.1.3 Dokument s postopki v zvezi z vrsto sistemov za zaznavanje vlaka iz 1.1.1.3.7.1.2 Specifično za francosko omrežje: 1.1.1.3.7.1.4 Odsek, na katerem je zaznavanje vlaka omejeno	X		Primerjava navedene vrste sistemov za zaznavanje vlaka med vozilom in predvideno potjo. <i>Opomba:</i> pri izdaji dovoljenja za vozilo se na podlagi TSI in nacionalnih predpisov preveri tehnična združljivost med vozilom in vsemi sistemi za zaznavanje vlaka v omrežjih na področju uporabe. V ustrezno utemeljenih primerih (npr. če se med obratovanjem pojavljajo težave, ker ni mogoče zaznati vozila) se lahko preskusi in/ali pregledi opravijo po izdaji dovoljenja za vozilo, pri njih pa sodelujeta prevoznik v železniškem prometu in upravljavec infrastrukture.

Vmesnik za preverjanje združljivosti s potjo	Informacije o vozilu (iz ERATV, tehnične dokumentacije ali drugega ustreznega vira informacij)	Informacije o poti, ki so na voljo v registru infrastrukture (RINF) ali jih zagotovi upravljavec infrastrukture, dokler ni RINF dokončno vzpostavljen	Na ravni vozila	Na ravni vlaka	Postopek za preverjanje združljivosti vozil in vlakov na predvideni poti obratovanja
Odkrivanje pregretosti ohišja osnih ležajev	Spremljanje stanja osnih ležajev (odkrivanje pregretosti ohišja osnih ležajev)	1.1.1.1.7.4 Obstoječa oprema za odkrivanje pregretosti ohišja osnih ležajev ob progi Specifično za francosko, italijansko in švedsko omrežje. 1.1.1.1.7.5 Oprema za odkrivanje pregretosti ohišja osnih ležajev ob progi je skladna s TSI: (da/ne), če je odgovor ne: — 1.1.1.1.7.6 Identifikacija opreme za odkrivanje pregretosti ohišja osnih ležajev ob progi; — 1.1.1.1.7.7 Generacija opreme za odkrivanje pregretosti ohišja osnih ležajev ob progi; — 1.1.1.1.7.8 Železniška lokacija opreme za odkrivanje pregretosti ohišja osnih ležajev ob progi; — 1.1.1.1.7.9 Smer merjenja opreme za odkrivanje pregretosti ohišja osnih ležajev ob progi;	X		Za obstoječa vozila, ki niso skladna s TSI: Primerjava navedene skladnosti detektorja pregretosti ohišja osnih ležajev (HABD) ob progi med vozilom in predvideno potjo, če so omrežja na področju uporabe sestavljena iz več „vrst“ HABD ob progi. Če so omrežja na področju uporabe sestavljena iz samo ene vrste detektorja pregretosti ohišja osnih ležajev ob progi, združljivosti s potjo ni treba preveriti. <i>Opomba:</i> za vozila, ki so skladna s TSI: združljivost z opremo ob progi za omrežja na področju uporabe se preveri v fazi izdaje dovoljenja. Vsako posebnost omrežja je treba zajeti v posebnem primeru.
Vozne značilnosti	Kombinacije največje hitrosti in največjega primanjkljaja nadvišanja, za katere je bilo vozilu izdano dovoljenje (operativni okvir, za katerega je bilo ocenjeno vozilo); nagib tirnice.	1.1.1.1.4.2 Primanjkljaj nadvišanja 1.1.1.1.2.5 Največja dovoljena hitrost 1.1.1.1.4.3 Nagib tirnice	X		Primerjava kombinacije največje hitrosti, največjega primanjkljaja nadvišanja in nagibov tirnic, za katere je bilo vozilo ocenjeno, s primanjkljajem nadvišanja, hitrostjo in nagibi, navedenimi v registru RINF ali informacijah, ki jih je predložil upravljavec infrastrukture. Če značilnosti vozila niso v skladu z značilnostmi infrastrukture in obstaja možnost, da je združljivost med vozilom in potjo ogrožena, upravljavec infrastrukture v enem mesecu v elektronski obliki brezplačno zagotovi natančno kombinacijo hitrosti in primanjkljaja nadvišanja za posamezne točke, na katerih je združljivost morda ogrožena. <i>Opomba:</i> prevoznik v železniškem prometu bi moral pri pripravi Navodila o poti upoštevati rezultate tega preverjanja. Na podlagi tega preverjanja se lahko uvedejo obratovalni pogoji (npr. omejitev hitrosti za odsek proge).

Vmesnik za preverjanje združljivosti s potjo	Informacije o vozilu (iz ERATV, tehnične dokumentacije ali drugega ustreznega vira informacij)	Informacije o poti, ki so na voljo v registru infrastrukture (RINF) ali jih zagotovi upravljavec infrastrukture, dokler ni RINF dokončno vzpostavljen	Na ravni vozila	Na ravni vlaka	Postopek za preverjanje združljivosti vozil in vlakov na predvideni poti obratovanja
Kolesna dvojica	Tirna širina kolesnih dvojic	1.1.1.1.4.1 Nazivna tirna širina 1.2.1.0.4.1 Nazivna tirna širina	X		Primerjava tirne širine kolesnih dvojic s tirno širino predvidene poti.
Kolesna dvojica	Najmanjši premer kolesa v obratovanju	1.1.1.1.5.2 Najmanjši premer kolesa za nepremična dvojna srca kretnic	X		Primerjava najmanjšega premera kolesa med vozilom in predvideno potjo.
Kolesna dvojica	Vrsta naprav za menjavo, za katere je zasnovano vozilo	1.2.0.0.0.5 Geografska lokacija operativne točke 1.2.0.0.0.4.1 Vrste naprav za menjavo tirne širine	X		Primerjava vrst naprav za menjavo, za katere je zasnovano vozilo, z vrstami naprav za menjavo tirne širine na predvideni poti.
Najmanjši lok zavoja	Najmanjši še prevozen polmer horizontalnega loka zavoja	1.1.1.1.3.7 Najmanjši polmer horizontalnega loka zavoja 1.2.2.0.3.2 Najmanjši polmer horizontalnega loka zavoja	X	X	Primerjava najmanjšega polmera horizontalnega loka zavoja med vozilom in predvideno potjo.
Zavorni sistem	Zasilno zaviranje in največje delovno zaviranje: zavorna pot, največji pojemek pri pogoju obremenitve „konstrukcijsko določena masa pri normalnem koristnem tovoru“ pri največji konstrukcijsko določeni hitrosti. Pri splošnem obratovanju (*), poleg zgoraj navedenih podatkov: odstotek zavorne mase (λ).	1.1.1.3.11.1 Zahtevana največja zavorna razdalja 1.1.1.1.3.6 Naklonski profil 1.1.1.1.2.5 Največja dovoljena hitrost 1.1.1.1.6.1 Največji pojemek vlaka 1.1.1.3.11.2 Ali so na voljo dodatne informacije upravljavca infrastrukture iz oddelka 4.2.2.6.2(2)? (da/ne) Če je odgovor da: 1.1.1.3.11.3 Sklici na dokumente, ki se navedejo v registru RINF	X	X	Za vnaprej določeno sestavo (iz oddelka 2.2.1 Uredbe (EU) št. 1302/2014 – TSI): primerjava navedene zavorne poti in največjega pojema vlaka med tirnimi vozili in predvideno potjo za vsak pogoj obremenitve in vsako največjo konstrukcijsko določeno hitrost. Za splošno obratovanje (*): Ni posebnega predlaganega postopka, ki bi ga moral zajemati sistem upravljanja varnosti prevoznika v železniškem prometu.
Zavorni sistem	Toplotna zmogljivost: — referenčni primer v TSI; — če referenčni primer ni naveden, se toplotna zmogljivost izrazi v smislu: — hitrosti, — naklona, — razdalje, — časa (če razdalja ni navedena).	1.1.1.1.3.6 Naklonski profil 1.1.1.1.2.5 Največja dovoljena hitrost	X		Primerjava referenčnega primera za vozilo z značilnostmi predvidene poti. <i>Opomba:</i> v registru RINF ali informacijah, ki jih zagotovi upravljavec infrastrukture, je navedena lokacija spremembe v km, dolžina naklona pa se lahko izračuna s pridobljenimi podatki.

Vmesnik za preverjanje združljivosti s potjo	Informacije o vozilu (iz ERATV, tehnične dokumentacije ali drugega ustreznega vira informacij)	Informacije o poti, ki so na voljo v registru infrastrukture (RINF) ali jih zagotovi upravljavec infrastrukture, dokler ni RINF dokončno vzpostavljen	Na ravni vozila	Na ravni vlaka	Postopek za preverjanje združljivosti vozil in vlakov na predvideni poti obratovanja
Zavorni sistem	Največji naklon, na katerem se lahko enota ohrani v mirovanju le z uporabo parkirne zavore (če je vozilo opremljeno z njo)	1.1.1.1.3.6 Naklonski profil 1.2.2.0.3.1 Naklon za odstavnne tire	X	X	Primerjava navedenega največjega naklonskega profila med vozilom in predvideno potjo. <i>Opomba:</i> v sistemu upravljanja varnosti prevoznika v železniškem prometu bi bilo treba upoštevati rezultate te primerjave (npr. z uporabo dodatnih sredstev).
Magnetna tirna zavora	Možnost preprečitve uporabe magnetne zavore (samo če je magnetna zavora nameščena)	1.1.1.1.6.3 Uporaba magnetnih zavore 1.1.1.1.6.5 Dokument s pogoji uporabe magnetne tirne zavore	X		Preverjanje, ali je na predvideni poti dovoljena uporaba magnetne tirne zavore. <i>Opombi:</i> če je uporaba magnetne zavore dovoljena, upravljavec infrastrukture predloži pogoje za njeno uporabo. V sistemu upravljanja varnosti prevoznika v železniškem prometu bi bilo treba upoštevati rezultate tega preverjanja (npr. s preprečitvijo uporabe magnetne tirne zavore na odseku proge).
Tirna zavora na vrtnične tokove	Možnost preprečitve uporabe zavore na vrtnične tokove (samo če je zavora na vrtnične tokove nameščena)	1.1.1.1.6.2 Uporaba zavor na vrtnične tokove 1.1.1.1.6.4 Dokument s pogoji uporabe zavore na vrtnične tokove	X		Preverjanje, ali je na predvideni poti dovoljena uporaba tirne zavore na vrtnične tokove. <i>Opombi:</i> če je uporaba tirne zavore na vrtnične tokove dovoljena, upravljavec infrastrukture predloži pogoje za njeno uporabo. V sistemu upravljanja varnosti prevoznika v železniškem prometu bi bilo treba upoštevati rezultate tega preverjanja (npr. s preprečitvijo uporabe tirne zavore na vrtnične tokove na odseku proge).
Vremenske razmere	Temperaturni razpon	1.1.1.1.2.6 Temperaturni razpon	X		Primerjava navedenega temperaturnega razpona med vozilom in predvideno potjo. <i>Opomba:</i> v sistemu upravljanja varnosti prevoznika v železniškem prometu se upoštevajo vse morebitne omejitve, kadar se primerjani temperaturni razponi razlikujejo.

Vmesnik za preverjanje združljivosti s potjo	Informacije o vozilu (iz ERATV, tehnične dokumentacije ali drugega ustreznega vira informacij)	Informacije o poti, ki so na voljo v registru infrastrukture (RINF) ali jih zagotovi upravljavec infrastrukture, dokler ni RINF dokončno vzpostavljen	Na ravni vozila	Na ravni vlaka	Postopek za preverjanje združljivosti vozil in vlakov na predvideni poti obratovanja
Vremenske razmere	Sneg, led in toča	1.1.1.1.2.8 Obstoj neugodnih podnebnih razmer	X		Primerjava navedenih informacij glede „snega, leda in toče“ za vozilo (npr. S1) z informacijami o „obstoju neugodnih podnebnih razmer“ na predvideni poti. <i>Opomba:</i> v sistemu upravljanja varnosti prevoznika v železniškem prometu se upoštevajo vse morebitne omejitve. Razprava med prevoznikom v železniškem prometu in upravljavcem infrastrukture za opredelitev morebitnih omejitev.
Napetosti in frekvence	Sistem oskrbe z energijo: — nazivna napetost in frekvenca, — vrsta sistema voznih vodov, — za obstoječe vozilo, ki ni skladno s TSI in je namenjeno za obratovanje na posebnih progah iz oddelka 7.4.2.2.1 TSI ENE (Uredba (EU) št. 1301/2014): Umax2.	1.1.1.2.2.1.1 Vrsta sistema voznih vodov 1.1.1.2.2.1.2 Sistem oskrbe z energijo (napetost in frekvenca) 1.1.1.2.2.1.2.1 Sistem oskrbe z energijo je skladen s TSI Posebni primeri iz oddelka 7.4.2.2.1 TSI ENE (Uredba (EU) št. 1301/2014): 1.1.1.2.2.1.3 Umax2 za proge iz oddelkov 7.4.2.2.1 in 7.4.2.11.1 Uredbe Komisije (EU) št. 1301/2014 ⁽²⁾ .	X		Primerjava navedene napetosti med vozilom in predvideno potjo za sistem oskrbe z vlečno silo (nazivna napetost in frekvenca) in vrsto sistema voznih vodov.
Regenerativna zavora	Možnost preprečitve uporabe regenerativne zavore (samo če je regenerativna zavora nameščena)	1.1.1.2.2.4 Dovoljenje za regenerativno zaviranje	X		Preverjanje, ali je na predvideni poti ali pod posebnimi pogoji dovoljena uporaba regenerativne zavore. <i>Opomba:</i> v sistemu upravljanja varnosti prevoznika v železniškem prometu bi bilo treba upoštevati rezultate tega preverjanja (npr. s preprečitvijo uporabe regenerativne zavore na odseku proge).
Omejevanje toka	Električne enote, opremljene s funkcijo omejevanja električne moči ali toka	1.1.1.2.5.1 Omejevanje električne moči ali toka na vlaku	X		Preverjanje, ali se na predvideni poti zahteva, da je vozilo opremljeno s funkcijo omejevanja električne moči ali toka. <i>Opomba:</i> tirna vozila, ki so skladna s TSI in katerih največja moč je večja od 2 MW, so opremljena s funkcijo omejevanja električnega toka ali moči.

Vmesnik za preverjanje združljivosti s potjo	Informacije o vozilu (iz ERATV, tehnične dokumentacije ali drugega ustreznega vira informacij)	Informacije o poti, ki so na voljo v registru infrastrukture (RINF) ali jih zagotovi upravljavec infrastrukture, dokler ni RINF dokončno vzpostavljen	Na ravni vozila	Na ravni vlaka	Postopek za preverjanje združljivosti vozil in vlakov na predvideni poti obratovanja
Odjemnik toka	Največji tok v mirovanju na odjemnik toka za vsak sistem z enosmernim tokom, za katerega je opremljeno vozilo	1.1.1.2.2.3 Največji tok v mirovanju na odjemnik toka 1.2.2.0.6.1 Največji tok v mirovanju na odjemnik toka	X		Primerjava navedenega največjega toka v mirovanju na odjemnik toka med vozilom in predvideno potjo za vsak sistem z enosmernim tokom.
Odjemnik toka	Višina stika med odjemnikom in kontaktnimi vodniki (merjena od zgornjega roba tirnice navzgor) za vsak sistem oskrbe z energijo, za katerega je opremljeno vozilo	1.1.1.2.2.5 Največja višina kontaktnega vodnika 1.1.1.2.2.6 Najmanjša višina kontaktnega vodnika	X		Primerjava višine stika med odjemnikom toka in kontaktnimi vodniki med vozilom in predvideno potjo za vsak sistem oskrbe z energijo.
Odjemnik toka	Glava odjemnika toka za vsak sistem oskrbe z energijo, za katerega je opremljeno vozilo	1.1.1.2.3.1 Sprejete glave odjemnikov toka, skladne s TSI 1.1.1.2.3.2 Druge sprejete glave odjemnikov toka	X		Primerjava med vozilom in predvideno potjo glede geometrije glave odjemnika toka (vključno z izoliranimi ali neizoliranimi rogi za 1 950 mm) za vsak sistem oskrbe z energijo.
Odjemnik toka	Material kontaktnih gibljivih vezi odjemnika toka, s katerimi je lahko opremljeno vozilo, za vsak sistem oskrbe z energijo, za katerega je opremljeno vozilo	1.1.1.2.3.4 Dovoljeni material za kontaktne gibljive vezi	X		Primerjava med vozilom in predvideno potjo glede materiala gibljivih vezi odjemnika toka za vsak sistem oskrbe z energijo.
Odjemnik toka	Krivulja povprečne kontaktne sile	1.1.1.2.5.2 Dovoljena kontaktna sila	X		Primerjava povprečne kontaktne sile med vozilom in predvideno potjo: za vozilo, ki je skladno s TSI in namenjeno za obratovanje na progah, ki niso skladne s TSI: primerjava povprečne kontaktne sile med vozilom in predvideno potjo za vsako napetost; za obstoječe vozilo, ki ni skladno s TSI: primerjava povprečne kontaktne sile med vozilom in predvideno potjo za vsako napetost. <i>Opomba:</i> vozilom, skladnim s TSI, se izda dovoljenje za povprečno kontaktno silo znotraj mejnih vrednosti iz preglednice 6 standarda EN 50367:2012.

Vmesnik za preverjanje združljivosti s potjo	Informacije o vozilu (iz ERATV, tehnične dokumentacije ali drugega ustreznega vira informacij)	Informacije o poti, ki so na voljo v registru infrastrukture (RINF) ali jih zagotovi upravljavec infrastrukture, dokler ni RINF dokončno vzpostavljen	Na ravni vozila	Na ravni vlaka	Postopek za preverjanje združljivosti vozil in vlakov na predvideni poti obratovanja
Odjemnik toka	Število odjemnikov toka v stiku z voznim vodom (za vsak sistem oskrbe z energijo, za katerega je opremljeno vozilo); najkrajša razdalja med dvema odjemnikoma toka, ki sta v stiku z voznim vodom (za vsak sistem oskrbe z energijo, za katerega je opremljeno vozilo; za eno- in večnamensko obratovanje, če je ustrezno) (samo če je število dvignjenih odjemnikov večje od 1); tip voznega voda, ki se uporablja za preskušanje učinkovitosti odjemanja toka (za vsak sistem oskrbe z energijo, za katerega je vozilo opremljeno) (samo če je število dvignjenih odjemnikov večje od 1).	1.1.1.2.3.3 Zahteve glede števila dvignjenih odjemnikov toka in razmikov med njimi pri določeni hitrosti	X	X	Za vnaprej določeno sestavo (iz oddelka 2.2.1 Uredbe (EU) št. 1302/2014 – TSI): za vsak sistem oskrbe z energijo: — primerjava med številom odjemnikov toka na vozilu, ki so v stiku z voznim vodom, in predvideno potjo; — primerjava med najkrajšo razdaljo med dvema odjemnikoma toka na vozilu, ki sta v stiku z voznim vodom, in predvideno potjo; za splošno obratovanje (*): zajeto v sistemu upravljanja varnosti prevoznika v železniškem prometu, pri čemer se upoštevajo pogoji, ki jih je določil upravljavec infrastrukture, kot so navedeni v registru RINF ali informacijah, ki jih je zagotovil upravljavec infrastrukture. <i>Opomba:</i> na podlagi rezultata primerjave glede najkrajše razdalje med dvema dvignjenima odjemnikoma toka se lahko uvede operativna omejitev za vozilo, ki se mora upoštevati v sistemu upravljanja varnosti prevoznika v železniškem prometu (npr. električne garniture, ki imajo dvignjena dva odjemnika toka, morajo spustiti en odjemnik toka).
Odjemnik toka	Nameščena samodejna naprava za spuščanje (za vsak sistem oskrbe z energijo, za katerega je vozilo opremljeno)	1.1.1.2.5.3 Zahtevana samodejna naprava za spuščanje	X		Preverjanje, ali se na predvidenih poteh zahteva, da je vozilo opremljeno s samodejno napravo za spuščanje.
Specifično za francosko omrežje: Ločevanje faz	Razdalja med kabino in odjemnikom toka pri enoti s potiskom-potegom ali garnituri	1.1.1.2.4.3 Razdalja med tablo in koncem ločevanja faz		x	Preverjanje, ali je razporeditev tabel, ki označujejo kraj, kjer lahko strojevodja dvigne odjemnike toka ali vklopi odklopnike na predvideni poti, združljiva z razdaljo med kabino in odjemnikom toka pri enoti s potiskom-potegom ali garnituri. Kadar ni združljiva, se tabla premakne in namesti na zadostni razdalji, da se zagotovi, da strojevodje odjemnikov toka ne dvignejo prezgodaj.

Vmesnik za preverjanje združljivosti s potjo	Informacije o vozilu (iz ERATV, tehnične dokumentacije ali drugega ustreznega vira informacij)	Informacije o poti, ki so na voljo v registru infrastrukture (RINF) ali jih zagotovi upravljavec infrastrukture, dokler ni RINF dokončno vzpostavljen	Na ravni vozila	Na ravni vlaka	Postopek za preverjanje združljivosti vozil in vlakov na predvideni poti obratovanja
Predor	Kategorija požarne varnosti	1.1.1.1.8.10 Kategorija požarne varnosti za potrebna tirna vozila 1.1.1.1.8.11 Nacionalna kategorija požarne varnosti za potrebna tirna vozila 1.2.1.0.5.7 Kategorija požarne varnosti za potrebna tirna vozila 1.2.1.0.5.8 Nacionalna kategorija požarne varnosti za potrebna tirna vozila 1.2.2.0.5.7 Kategorija požarne varnosti za potrebna tirna vozila 1.2.2.0.5.8 Nacionalna kategorija požarne varnosti za potrebna tirna vozila	X		Primerjava med kategorijama požarne varnosti vozila in predvidene poti.
Dolžina vlaka	Dolžina vlaka	1.2.2.0.2.1 Uporabna dolžina stranskega tira 1.2.1.0.6.4 Uporabna dolžina perona	X	X	Za stalno in vnaprej določeno sestavo (iz oddelka 2.2.1 Uredbe (EU) št. 1302/2014 – TSI): primerjava dolžine (eno- ali večnamenskih) enot z dolžinami stranskih tirov in peronov na predvideni poti; za splošno obratovanje (*): preverjanje ustreznosti dolžine sestavljenega vlaka glede na dolžine stranskih tirov in peronov na predvideni poti. <i>Opomba:</i> prevoznik v železniškem prometu bi moral v svojem sistemu upravljanja varnosti upoštevati rezultate tega preverjanja. Na podlagi tega preverjanja se lahko uvedejo obratovalni pogoji.
Višina perona ter vstop in izstop	Višine peronov, za katere je zasnovano vozilo	1.2.1.0.6.5 Višina perona	X		Primerjava višin peronov med vozilom in predvideno potjo. <i>Opomba:</i> prevoznik v železniškem prometu bi moral v svojem sistemu upravljanja varnosti upoštevati rezultate tega preverjanja. Na podlagi tega preverjanja se lahko uvedejo obratovalni pogoji.

Vmesnik za preverjanje združljivosti s potjo	Informacije o vozilu (iz ERATV, tehnične dokumentacije ali drugega ustreznega vira informacij)	Informacije o poti, ki so na voljo v registru infrastrukture (RINF) ali jih zagotovi upravljavec infrastrukture, dokler ni RINF dokončno vzpostavljen	Na ravni vozila	Na ravni vlaka	Postopek za preverjanje združljivosti vozil in vlakov na predvideni poti obratovanja
ETCS	Združljivost sistema ETCS	1.1.1.3.2.9 Združljivost sistema ETCS	X		Primerjava vrednosti združljivosti sistema ETCS v registru RINF je vključena v dovoljenju za vozilo.
ETCS	Celovitost vlaka	1.1.1.3.2.8 Za dostop do proge mora oprema na vlaku potrditi celovitost vlaka	X	X	Preverjanje, ali lahko vozilo/vlak potrdi celovitost vlaka, če to zahteva oprema ob progi.
GSM-R	Združljivost radijskega sistema, kar zadeva govorno komunikacijo	1.1.1.3.3.9 Združljivost radijskega sistema, kar zadeva govorno komunikacijo	X		Primerjava vrednosti združljivosti radijskega sistema za govorno komunikacijo v registru RINF je vključena v dovoljenju za vozilo.
GSM-R	Združljivost radijskega sistema, kar zadeva podatkovno komunikacijo	1.1.1.3.3.10 Združljivost radijskega sistema, kar zadeva podatkovno komunikacijo	X		Primerjava vrednosti združljivosti radijskega sistema za podatkovno komunikacijo v registru RINF je vključena v dovoljenju za vozilo.
GSM-R	Domače omrežje GSM-R kartice SIM	1.1.1.3.3.5 Omrežja GSM-R, zajeta v sporazumu o gostovanju	X		Preverjanje, ali je domače omrežje GSM-R kartice SIM navedeno na seznamu omrežij GSM-R, zajetih v sporazumu o gostovanju, za vse odseke poti. To je treba izvesti za vse kartice SIM v vozilu (za govorno in podatkovno komunikacijo).
GSM-R	Kartica SIM podpira skupino ID 555	1.1.1.3.3.4 Uporaba skupine 555	X		Preverjanje, ali se ob progi uporablja skupina ID 555. Če ta funkcija na vlaku ni konfigurirana, je treba z upravljavcem infrastrukture vnaprej določiti alternativne operativne postopke.
Razred B	Obstoječi sistem zaščite vlakov razreda B	1.1.1.3.5.3 Obstoječi sistemi zaščite vlakov	X		Primerjava imena in različice obstoječega sistema zaščite vlakov razreda B.
Razred B	Obstoječi radijski sistem razreda B	1.1.1.3.6.1 Obstoječi radijski sistem	X		Primerjava imena in različice obstoječega radijskega sistema razreda B.

(*) Splošno obratovanje: enota je zasnovana za splošno obratovanje, kadar je namenjena spenjanju z eno ali več drugimi enotami v sestavo vlaka, ki ni določena v fazi projektiranja.

(¹) Uredba Komisije (EU) št. 1299/2014 z dne 18. novembra 2014 o tehničnih specifikacijah za interoperabilnost v zvezi s podsistemom „infrastruktura“ železniškega sistema v Evropski uniji (UL L 356, 12.12.2014, str. 1).

(²) Uredba Komisije (EU) št. 1301/2014 z dne 18. novembra 2014 o tehničnih specifikacijah za interoperabilnost v zvezi s podsistemom „energija“ železniškega sistema v Evropski uniji (UL L 356, 12.12.2014, str. 179).

**D2 Elementi, ki jih mora upravljavac infrastrukture zagotoviti prevozniku v železniškem prometu
za namene Navodila o poti**

Številka	Navodilo o poti
1	Splošne informacije v zvezi z upravljavcem infrastrukture
1.1	Ime upravljavca infrastrukture
2	Zemljevidi in načrti
2.1	Zemljevid: shematski pregled, vključno z
2.1.1	odseki proge
2.1.2	glavnimi lokacijami (postajami, ranžirnimi postajami, križišči, tovarnimi postajami)
2.2	Načrt proge
2.2.1	Oznake odprtih prog, obvoznih tirov, ščitnih kretnic in dostopov do stranskih tirov
2.2.2	Glavne lokacije (postaje, ranžirne postaje, križišča, tovarne postaje) in njihov položaj glede na progo
2.2.3	Lokacija, vrsta in ime vseh fiksnih signalov, ki zadevajo vlake
2.3	Diagrami postaj/ranžirnih postaj/depojev
2.3.1	Ime lokacije
2.3.2	Vrsta lokacije (potniška postaja, tovarna postaja, ranžirna postaja, depo)
2.3.3	Lokacija, vrsta in identifikacija fiksnih signalov, s katerimi so zavarovana nevarna mesta
2.3.4	Identifikacija in načrt tirov, vključno s kretnicami
2.3.5	Identifikacija peronov
2.3.6	Dolžina peronov
2.3.7	Višina peronov
2.3.8	Ukrivljenost peronov
2.3.9	Identifikacija obvoznih tirov
2.3.10	Druge naprave
3	Specifične informacije o odsekih proge
3.1	Splošne značilnosti
3.1.1	Skrajni konec odseka proge 1
3.1.2	Skrajni konec odseka proge 2
3.1.3	Oznake razdalj ob progi (pogostost, videz in položaj)
3.1.4	Največja dovoljena hitrost za vsak tir, po potrebi vključno z različnimi hitrostmi za nekatere vrste vlakov
3.1.5	Vse druge informacije, ki jih mora vedeti strojevodja

Številka	Navodilo o poti
3.1.6	Posebne zemljepisne informacije v zvezi z lokalno infrastrukturo
3.1.7	Sredstva za komuniciranje s centrom za upravljanje/nadzor prometa v normalnih, poslabšanih in izrednih razmerah
3.2	Posebne tehnične značilnosti
3.2.1	Naklon v odstotkih
3.2.2	Lokacija loma nivelete
3.2.3	Predori: lokacija, ime, dolžina, posebne informacije, kot so evakuacijske poti in točke varnega izstopa ter varna mesta za evakuacijo potnikov; kategorizacija požarne varnosti
3.2.4	Območja, kjer postanki niso dovoljeni: identifikacija, lokacija, vrsta
3.2.5	Poklicna tveganja – lokacije, kjer lahko izstop predstavlja nevarnost za strojevodjo
3.2.6	Lokacije območij za preskušanje opreme za posipanje s peskom (če obstaja)
3.2.7	Vrsta sistema signalizacije in ustrezen prometni režim (dvotirna proga, obojestranski promet, vožnja po levi ali desni itd.)
3.2.8	Vrsta radijske opreme za komunikacijo proga–vlak
3.3	Podsistem energija
3.3.1	Sistem oskrbe z energijo (napetost in frekvenca)
3.3.2	Največji vlakovni tok
3.3.3	Omejitev glede porabe energije za posebne električne vlečne enote
3.3.4	Omejitev v zvezi s položajem večsistemske vlečne enote zaradi skladnosti z ločevanjem voznega voda (položaj odjemnika toka)
3.3.5	Lokacija nevtralnih odsekov
3.3.6	Lokacija območij, ki se prevozijo s spuščeni odjemniki toka
3.3.7	Pogoji, ki se uporabljajo v zvezi z regenerativnim zaviranjem
3.3.8	Največji tok v mirovanju na odjemnik toka
3.4	Podsistem vodenje-upravljanje in signalizacija
3.4.1	Potreba po več kot enem aktivnem sistemu hkrati
3.4.2	Posebni tehnični pogoji za preklapljanje med različnimi varnostnimi, kontrolnimi in opozorilnimi sistemi vlakov razreda B
3.4.3	Posebni tehnični pogoji, ki morajo biti izpolnjeni za preklapljanje med ERTMS/ETCS in sistemi razreda B
3.4.4	Posebna navodila (lokacije) za preklapljanje med različnimi radijskimi sistemi
3.4.5	Dopustnost uporabe zavore na vrtnične tokove
3.4.6	Dopustnost uporabe magnetne zavore
3.5	Podsistem vodenje in upravljanje prometa
3.5.1	Delovni jezik

Dodatek E

Jezikovna in komunikacijska raven

Sposobnost ustnega izražanja v določenem jeziku se lahko razdeli na pet ravni:

Raven	Opis
5	— sposobnost prilagoditve načina izražanja vsakemu sogovorniku — sposobnost zagovarjanja stališča — sposobnost pogajanja — sposobnost prepričevanja — sposobnost svetovanja
4	— sposobnost obvladovanja popolnoma nepredvidljivih situacij — sposobnost domnevanja — sposobnost izražanja utemeljenega stališča
3	— sposobnost obvladovanja praktičnih situacij z nepredvidljivim dejavnikom — sposobnost opisovanja — sposobnost nadaljevanja preprostega pogovora
2	— sposobnost obvladovanja enostavnih praktičnih situacij — sposobnost postavljanja vprašanj — sposobnost odgovarjanja na vprašanja
1	— sposobnost pogovarjanja s pomočjo na pamet naučenih stavkov

*Dodatek F***Osnovne zahteve v zvezi s poklicnimi kvalifikacijami za naloge, povezane s „spremljanjem vlakov“****1. Splošne zahteve**

- (a) V tem dodatku, ki se bere v povezavi s točkama 4.6 in 4.7, je naveden seznam zahtev, pomembnih za naloge, povezane s spremljanjem vlaka v omrežju.
- (b) Izraz „poklicne kvalifikacije“ se v okviru te uredbe nanaša na elemente, pomembne za zagotavljanje, da je operativno osebje usposobljeno ter sposobno razumeti in opraviti naloge.
- (c) Pravila in postopki se nanašajo na naloge, ki se opravljajo, in na osebo, ki jih opravlja. Te naloge lahko opravlja vsaka pooblaščen in usposobljena oseba ne glede na ime, naziv ali stopnjo, ki se uporablja v predpisih ali postopkih ali v posameznem podjetju.

2. Strokovno znanje

Za pridobitev dovoljenja je treba uspešno opraviti začetni izpit ter izpolniti določbe za trajno ocenjevanje in usposabljanje iz točke 4.6.

2.1 Splošno strokovno znanje

- (a) Načela sistema organizacije za upravljanje varnosti, ki zadevajo naloge.
- (b) Vloge in odgovornosti ključnih oseb, ki sodelujejo pri obratovanju.
- (c) Splošni pogoji, povezani z varnostjo potnikov ali tovora in oseb na železniški progi ali v njeni bližini.
- (d) Pogoji glede zdravja in varnosti pri delu.
- (e) Splošna načela varovanja v železniškem sistemu.
- (f) Osebna varnost, vključno z zapuščanjem vlaka na odprti progi.

2.2 Znanje o operativnih postopkih in varnostnih sistemih, ki zadevajo naloge

- (a) Operativni postopki in varnostni predpisi.
- (b) Relevantni vidiki sistema za vodenje-upravljanje in signalizacijo.
- (c) Formalni postopek pošiljanja sporočil, vključno z uporabo komunikacijske opreme.

2.3 Znanje o tirnih vozilih

- (a) Notranja oprema potniškega vozila.
- (b) Ustrezno poznavanje za varnost pomembnih nalog v zvezi s postopki in vmesniki za tirna vozila.

2.4 Znanje o poti

- (a) Relevantne operativne ureditve (npr. način odprave vlaka) na posameznih lokacijah (postajna oprema, signalizacija itd.).
- (b) Postaje, na katerih lahko potniki izstopijo z vlaka ali vstopijo nanj.
- (c) Lokalna operativna ureditev in ureditev ob izrednih razmerah, ki veljata za del poti.

2.5 Znanje o varnosti potnikov

Usposabljanje v zvezi z varnostjo potnikov obsega vsaj:

- (a) načela zagotavljanja varnosti potnikov:
 - podpora funkcionalno oviranim osebam,
 - prepoznavanje nevarnosti,

- postopki, ki se uporabljajo v primeru nesreč, v katerih so udeleženi ljudje,
- postopki v primeru požara in/ali prisotnosti dima,
- evakuacija potnikov;

(b) načela komuniciranja:

- ugotavljanje, s kom je treba navezati stik, in razumevanje načinov komunikacije, zlasti komunikacije s prometnikom v primeru incidenta, zaradi katerega je potrebna evakuacija,
- prepoznavanje vzrokov/okolščin in zahteve za vzpostavitev komunikacije,
- načini komunikacije za obveščanje potnikov,
- načini komunikacije v poslabšanih/izrednih razmerah;

(c) vedenjske spretnosti:

- prilagajanje situaciji,
- vestnost,
- komuniciranje,
- sprejemanje odločitev in ukrepanje.

3. Zmožnost uporabe znanja v praksi

Da bi bilo osebje zmožno uporabljati to znanje v normalnih, poslabšanih in izrednih razmerah, mora v celoti poznati:

- metode in načela za uporabo predpisov in postopkov,
- postopek za uporabo opreme ob progah in tirnih vozil ter vse posebne varnostne opreme;

zlasti:

- (a) preverjanja pred odhodom, vključno s preskusi zavor, če je potrebno, in pravilnega zapiranja vrat;
- (b) postopek odhoda;
- (c) delovanje v poslabšanih razmerah;
- (d) oceno morebitnih okvar znotraj prostorov za potnike ter ukrepanje v skladu s predpisi in postopki;
- (e) varnostne in opozorilne ukrepe, kot jih predpisujejo pravila in predpisi ali kot pomoč strojevodji;
- (f) komunikacijo z osebjem upravljavca infrastrukture, ko pomaga strojevodji;
- (g) poročanje o vseh nenavadnih pojavih, ki vplivajo na obratovanje vlaka, stanje tirnih vozil in varnost potnikov. Če se tako zahteva, se ta poročila pripravijo v pisni obliki v jeziku, ki ga izbere prevoznik v železniškem prometu.

—

*Dodatek G***Osnovne zahteve v zvezi s poklicnimi kvalifikacijami za naloge priprave vlaka****1. Splošne zahteve**

- (a) V tem dodatku, ki se bere v povezavi s točko 4.6, je naveden seznam elementov, pomembnih za nalogo priprave vlaka v omrežju.
- (b) Izraz „poklicne kvalifikacije“ se v okviru te uredbe nanaša na elemente, pomembne za zagotavljanje, da je operativno osebje usposobljeno ter sposobno razumeti in opraviti elemente naloge.
- (c) Predpisi in postopki se nanašajo na nalogo, ki se opravlja, in na osebo, ki jo opravlja. Te naloge lahko opravlja vsaka pooblaščen in usposobljena oseba ne glede na ime, naziv ali stopnjo, ki se uporablja v predpisih ali postopkih ali v posameznem podjetju.

2. Strokovno znanje

Za pridobitev dovoljenja je treba uspešno opraviti začetni izpit ter izpolniti določbe za trajno ocenjevanje in usposabljanje iz točke 4.6.

2.1 Splošno strokovno znanje

- (a) Načela sistema organizacije za upravljanje varnosti, ki zadevajo nalogo.
- (b) Vloge in odgovornosti ključnih oseb, ki sodelujejo pri obratovanju.
- (c) Splošni pogoji, ki se nanašajo na varnost potnikov in/ali tovora, vključno s prevozom nevarnega blaga in izrednih tovorov.
- (d) Ocena nevarnosti, zlasti v zvezi s tveganji pri obratovanju železnice in vlečnih napajalnih sistemov.
- (e) Pogoji glede zdravja in varnosti pri delu.
- (f) Splošna načela varovanja v železniškem sistemu.
- (g) Osebna varnost med zadrževanjem na železniški progi ali v njeni bližini.
- (h) Komunikacijska načela in formalni postopek pošiljanja sporočil, vključno z uporabo komunikacijske opreme.

2.2 Znanje o operativnih postopkih in varnostnih sistemih, ki zadevajo nalogo

- (a) Vožnja vlakov v normalnih, poslabšanih in izrednih razmerah.
- (b) Operativni postopki na posameznih lokacijah (signalizacija, oprema na postaji/depoju/ranžirni postaji) in varnostni predpisi.
- (c) Lokalna operativna ureditev.

2.3 Znanje o vlakovni opremi

- (a) Namen in uporaba opreme vagonov in vozil.
- (b) Prepoznavanje potrebe po tehničnih inšpekcijah in dogovarjanje zanje.
- (c) Ustrezno poznavanje za varnost pomembnih nalog v zvezi s postopki in vmesniki za tirna vozila.

3. Zmožnost uporabe znanja v praksi

Da bi bilo osebje zmožno uporabljati to znanje v normalnih, poslabšanih in izrednih razmerah, mora v celoti poznati:

- metode in načela za uporabo predpisov in postopkov,
- postopek za uporabo opreme ob progah in tirnih vozil ter vse posebne varnostne opreme;

zlasti:

- (a) uporabo pravil o sestavi vlaka, pravil o zaviranju vlaka, pravil o nakladanju vlaka itd., s čimer se zagotovi, da je vlak v dobrem voznem stanju;
 - (b) poznavanje oznak in nalepk na vozilih;
 - (c) postopek za določanje podatkov o vlaku in njihovo razpoložljivost;
 - (d) komunikacijo z vlakovnim osebjem;
 - (e) komunikacijo z osebjem, odgovornim za nadziranje voženj vlakov;
 - (f) obratovanje v poslabšanih razmerah, predvsem če to vpliva na pripravo vlakov;
 - (g) varnostne in opozorilne ukrepe, kot jih predpisujejo pravila in predpisi ali lokalne ureditve na zadevni lokaciji;
 - (h) ukrepe, ki jih je treba sprejeti v zvezi z incidenti, povezanimi s prevozom nevarnega blaga (kjer je potrebno).
-

Dodatek H

Evropska številka vozila in povezane abecedne oznake na karoseriji**1. SPLOŠNE DOLOČBE O EVROPSKI ŠTEVILKI VOZILA**

Evropska številka vozila je dodeljena v skladu z Dodatkom 6 k Prilogi II k Izvedbenemu sklepu Komisije (EU) 2018/1614 ⁽¹⁾.

Evropska številka vozila se spremeni v skladu s točko 3.2.2.8 v Prilogi II k Izvedbenemu sklepu (EU) 2018/1614.

Evropska številka vozila se lahko spremeni na zahtevo imetnika v skladu s točko 3.2.2.9 v Prilogi II k Izvedbenemu sklepu (EU) 2018/1614.

2. SPLOŠNA UREDITEV ZA ZUNANJE OZNAČEVANJE

Velike tiskane črke in številke, ki tvorijo zapis oznake, so velike vsaj 80 mm, zapisane pa so v nesisirni pisavi ustrezne kakovosti. Manjša velikost se lahko uporabi le, če ni druge možnosti, kot da se oznaka zapiše na vzdolžnih nosilcih.

Oznaka se zapiše največ dva metra nad gornjim robom tirnice.

Imetnik lahko s črkami, večjimi od evropske številke vozila, doda svojo številčno oznako (ki je na splošno sestavljena iz števk serijske številke in dodatne abecedne oznake), če je to koristno za obratovanje. Imetnik lahko sam izbere mesto za svojo oznako, vendar mora biti evropsko številko vozila vedno mogoče jasno razlikovati od imetnikove številčne oznake.

3. VAGONI

Oznake se na karoserijo vagonov zapišejo, kot sledi:

23. TEN	31. TEN	33. TEN
80 D-RFC	80 D-DB	84 NL-ACTS
7369 553-4	0691 235-2	4796 100-8
Zcs	Tanoos	Slpss

pri čemer v zgornjih primerih

D in NL označujeta državo članico, pristojno za registracijo, v skladu z delom 4 Dodatka 6 k Sklepu (EU) 2018/1614.

RFC, DB in ACTS predstavljajo oznako imetnika v skladu z delom 1 Dodatka 6 k Sklepu (EU) 2018/1614.

Pri vagonih, kjer na karoseriji ni dovolj prostora za tako ureditev, zlasti pri vagonih ploščnikih, se oznake zapišejo, kot sledi:

01.87	3320 644-7	
TEN	F-SNCF	Ks

Če se na vagon zapiše ena ali več indeksnih črk z nacionalno opredelitvijo, se ta nacionalna oznaka navede za mednarodno oznako in se od nje loči z vezajem, kot sledi:

01.87	3320 644-7	
TEN	F-SNCF	Ks-xy

4. POTNIŠKI VAGONI IN VLEČENA POTNIŠKA VOZILA

Številka se zapiše na vsako stranico vozila, kot sledi:

F-SNCF	61 87 20 - 72 021 - 7
	B ¹⁰ tu

⁽¹⁾ Izvedbeni sklep Komisije (EU) 2018/1614 z dne 25. oktobra 2018 o določitvi specifikacij za registre vozil iz člena 47 Direktive (EU) 2016/797 Evropskega parlamenta in Sveta ter o spremembi in razveljavitvi Odločbe Komisije 2007/756/ES (UL L 268, 26.10.2018, str. 53).

Oznaka države, v kateri je vozilo registrirano, in tehničnih značilnosti je natisnjena neposredno pred, za ali pod dvanajstmestno številko vozila.

Pri potniških vagonih, ki imajo vozniško kabino, je evropska številka vozila zapisana tudi v notranjosti kabine.

5. LOKOMOTIVE, POGONSKI VAGONI IN POSEBNA VOZILA

Evropska številka vozila se zapiše na vsako stranico vlečnih vozil, kot sledi:

92 10 1108 062-6

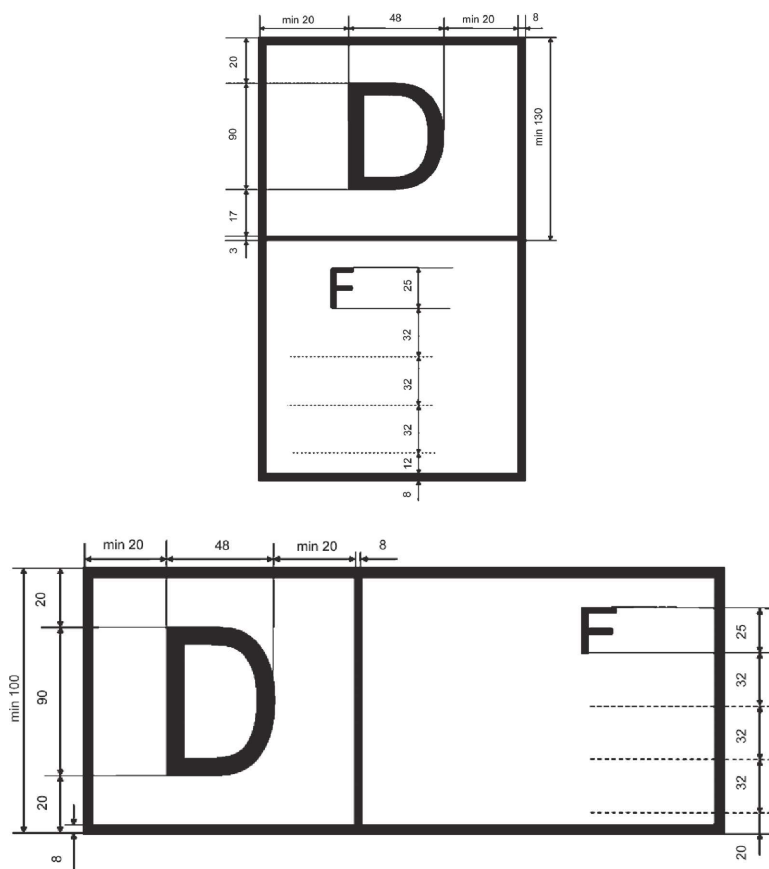
Evropska številka vozila je zapisana tudi v notranjosti vsake kabine vlečnih vozil.

6. ABECEDNO OZNAČEVANJE INTEROPERABILNE SPOSOBNOSTI

„TEN“: vozilo, ki ima dovoljenje, veljavno za področje uporabe, ki obsega vse države članice.

„PPV/PPW“: vozilo, ki je skladno s sporazumom PPV/PPW ali PGW (znotraj držav pogodbenic OSJD). (Izvirnik: PPV/PPW: ППВ (Правила пользования вагонами в международном сообщении); PGW: Правила Пользования Грузовыми Вагонами)

Vozila, za katera se izda dovoljenje, veljavno za področje uporabe, ki ne obsega vseh držav članic, morajo imeti oznako držav članic, ki jih zajema področja uporabe vozila. Ta oznaka je v skladu z eno od naslednjih skic, pri čemer D pomeni državo članico, ki je izdala prvo dovoljenje (v navedenem primeru Nemčija), F pa državo članico, ki je dovoljenje izdala druga (v navedenem primeru Francija). Države članice so označene v skladu z delom 4 Dodatka 6 k Sklepu (EU) 2018/1614.



*Dodatek I***Seznam področij, za katera se v skladu s členom 8 Direktive (EU) 2016/798 lahko še naprej uporabljajo nacionalni predpisi****1. PODROČJA NACIONALNIH PREDPISOV****Ranžiranje****Predpisi glede signalizacije**

Predpisi v zvezi z operativno uporabo nacionalnega sistema signalizacije

Največje hitrosti za vožnjo v poslabšanih razmerah, vključno z vožnjo po preglednosti proge**Vožnja v razmerah, ki zahtevajo previdnost****Lokalni operativni predpis**

V zvezi s posebnimi lokalnimi razmerami, pri katerih so morda potrebne dodatne informacije – to je omejeno na zahteve, ki jih ta uredba ne zajema

Obratovanje med delom na progi**Varno obratovanje preskusnih vlakov****Vidnost vlaka – čelo vlaka (glej točko 4.2.2.1.2)**

Obstoječa vozila, ki niso skladna s TSI

Obvladovanje izrednih razmer in odzivi nanje (glej točko 4.2.3.7)

Vloga lokalnih/nacionalnih organov in služb za ukrepanje v sili

Obveščanje o nesrečah in incidentih: nacionalna navodila o načinih obveščanja organov

Terminologija za komunikacijo, povezano z varnostjo (glej Dodatek C)

Nacionalna operativna navodila

Zahteve glede znanja o poteh v okviru prenosa Direktive 2007/59/ES v nacionalno zakonodajo (direktiva o strojevodjih)**2. SEZNAM ODPRTIH VPRAŠANJ****Izredni prevoz****Vozni red (glej točko 4.2.1.2.3)**

Dodatne informacije

Evidentiranje nadzornih podatkov na progi (glej točko 4.2.3.5.1)

Dodatne informacije

Evidentiranje nadzornih podatkov na vlaku (glej točko 4.2.3.5.2)

Dodatne informacije

Strokovna usposobljenost (glej točko 4.6)

- Osebe, ki opravlja za varnost pomembne naloge, razen strojevodij;
- dodatne informacije za osebe, ki opravlja za varnost pomembne naloge, povezane s spremljanjem vlaka, razen strojevodij;
- dodatne informacije za osebe, ki opravlja za varnost pomembne naloge, povezane s končno pripravo vlaka, preden ta prečka mejo, ter dela zunaj krajev, ki so v programu omrežja upravljavca infrastrukture določeni kot „obmejni“ in so vključeni v njegovo varnostno pooblastilo.

Zdravstveni in varnostni pogoji (glej točko 4.7)

- Osebe, ki opravlja za varnost pomembne naloge, razen strojevodij;
- dodatne informacije za osebe, ki opravlja za varnost pomembne naloge, povezane s spremljanjem vlaka, razen strojevodij;
- omejitve glede uživanja alkohola (glej točko 4.7.1).

Skupna operativna načela in predpisi (glej točko 4.4 in Dodatek B)

- Posipanje s peskom – samodejna oprema za posipanje s peskom in poročanje v primeru uporabe opreme za posipanje s peskom;
- okvara nivojskega prehoda – dodatne informacije.

Terminologija za komunikacijo, povezano z varnostjo (glej Dodatek C)

Dodatni izrazi

Operacije v dolгих predorih (glej 4.3.5)

Dodatne informacije

Dodatek J

Glosar

Opredelitve v tem glosarju se nanašajo na uporabo izrazov v tej uredbi.

Za namene te uredbe se uporablja opredelitev iz člena 2 Direktive (EU) 2016/797 in iz točke 2.2 TSI lokomotive in potniška tirna vozila.

Izraz	Opredelitev
Nesreča	Kot je opredeljena v členu 3 Direktive (EU) 2016/798.
Odobritev vožnje vlaka	Upravljanje opreme v signalizacijskih centrih, kontrolnih sobah za dobavo vlečnega toka in centrih za nadzor prometa, ki omogoča vožnjo vlaka. To ne vključuje osebja prevoznika v železniškem prometu, ki je odgovorno za upravljanje virov, kot so vlakovno osebje ali tirna vozila.
Usposobljenost	Kvalifikacije in izkušnje, potrebne za varno in zanesljivo opravljanje naloge. Izkušnje se lahko pridobijo v okviru procesa usposabljanja.
Nevarno blago	Kot je obravnavano v Direktivi 2008/68/ES Evropskega parlamenta in Sveta ⁽¹⁾ o notranjem prevozu nevarnega blaga.
Delovanje v poslabšanih razmerah	Delovanje, ki je posledica nepredvidenega dogodka, ki preprečuje normalno opravljanje železniških storitev.
Odprava	Glej Odprava vlaka.
Strojevodja	Kot je opredeljen v členu 3 Direktive 2007/59/ES.
Klic v sili	Klic, ki se opravi v nekaterih nevarnih situacijah, da se opozorijo vsi vlaki/premikalni sestavi na določenem območju.
Nedovoljeno prečkanje točke, do katere velja dovoljenje za vožnjo	Nedovoljeno prečkanje točke, do katere velja dovoljenje za vožnjo, je vsak dogodek, ko vlak prečka točko, do katere velja dovoljenje za vožnjo, v naslednjih okoliščinah: — vlak pelje mimo signala ob progi, ki kaže signalni znak za nevarnost ali signalni znak STOP, kjer avtomatska zaščita vlaka ne deluje, — konec odobrenega premika, določenega v sistemu avtomatske zaščite vlaka, — vlak pelje mimo točke, sporočene z ustno ali pisno odobritvijo, določeno v predpisih, — vlak pelje mimo table za zaustavitev, — vlak nadaljuje vožnjo kljub ročnim signalom. To zajema dovoljenje za vožnjo, kot je opisano v ETCS, in dovoljenje za premik, posredovano v navodilih/signalizaciji. Primeri, v katerih vozilo brez priključene vlečne enote ali vlak brez strojevodje nenadzorovano odpelje, niso vključeni.
Evropsko navodilo	Usklajeno operativno navodilo, s katerim se strojevodjem po vsej Evropski uniji sporoči podobna vsebina, da bi lahko na podobne situacije odgovorili na podoben način.
Evakuacija	Evakuacija vlaka pomeni, da se vsem potnikom naroči, naj izstopijo iz vlaka na infrastrukturo pod nadzorom vlakovnega osebja, pred tem pa mora vlakovno osebje pri prometniku ali drugemu odgovornemu osebju upravljavca infrastrukture preveriti, ali je to varno.

Izraz	Opredelitev
Izredni prevoz	Vožnja vozila in/ali prevoz tovora, ki zaradi konstrukcije/zasnove, mer ali teže ni v skladu s parametri poti in za katerega je potrebno posebno dovoljenje za vožnjo ter morda zahteva posebne pogoje na celotnem potovanju ali njegovem delu.
Zdravstveni in varnostni pogoji	V okviru te uredbe se to nanaša le na zdravstvene in psihološke zmožnosti, potrebne za upravljanje z zadevnimi elementi podsistema.
Pregretost ohišja osnega ležaja	Stanje osnega ležaja in njegovega ohišja, ki sta preseгла svojo najvišjo delovno temperaturo.
Incident	Kot je opredeljen v členu 3 Direktive (EU) 2016/798.
Dolžina vlaka	Skupna dolžina vseh vozil čez odbojnike, vključno z lokomotivami.
Obvozni tir	Tir, ki je povezan z glavnim tirom in se uporablja za prehitevanje, prečkanje in postavljanje na stranski tir.
Nacionalno navodilo	Navodilo, ki je opredeljeno na nacionalni ravni ali ga opredeli upravljavec infrastrukture in zajema situacije, specifične za sistem razreda B ali prehod med sistemoma razreda A in razreda B.
Delovni jezik	Jezik ali jeziki, ki se uporabljajo med vsakodnevnim obratovanjem upravljavca infrastrukture ter so objavljeni v njegovem programu omrežja, za izmenjavo operativnih ali varnostnih sporočil med osebjem upravljavca infrastrukture in prevoznika v železniškem prometu.
Operativno navodilo	Formalne informacije, ki si jih izmenjata prometnik in strojevodja, da se zagotovi/nadaljuje obratovanje železnice v posebnih razmerah. Operativna navodila obstajajo na nacionalni in evropski ravni.
Potnik	Oseba (razen zaposlenega, ki ima na vlaku posebne dolžnosti), ki potuje z vlakom ali se pred potovanjem z vlakom ali po njem zadržuje v železniških objektih na postajnem območju.
Spremljanje delovanja	Sistematično opazovanje in evidentiranje učinkovitosti vlakovnih storitev in infrastrukture, da bi se uvedle izboljšave le-teh.
Kvalifikacija	Telesna in psihološka pripravljenost na nalogo, skupaj z zahtevanim znanjem.
V realnem času	Zmožnost izmenjave ali obdelave informacij o določenih dogodkih (kot so prihod na postajo, prevoz postaje ali odhod s postaje) med potovanjem vlaka, in sicer takrat, ko se zgodijo.
Točka javljanja	Točka na potovanju vlaka, od koder je treba javiti čas prihoda, odhoda ali prevoza.
Pot	Določen odsek ali odseki železniške proge.
Za varnost pomembna naloga	Naloga, ki jo opravlja osebje, ko nadzira ali izvaja vožnjo vlaka, in lahko vpliva na varnost v železniškem prometu.
Načrtovan postanek	Postanek, načrtovan iz komercialnih ali operativnih razlogov.
Stranski tir	Vsi tiri na operativni točki, ki se ne uporabljajo za operativno usmerjanje vlaka.
Prometnik	Oseba, zadolžena za umestitev vlakov/premikalnih sestavov na poti in za dajanje navodil strojevodjem.
Osebje	Zaposleni prevoznika v železniškem prometu ali upravljavca infrastrukture ali njunih podizvajalcev, ki opravljajo naloge, določene v tej uredbi.

Izraz	Opredelitev
Signal za prepoved vožnje	Vsak signalni znak, ki strojevodji sporoča, da signala ne sme prevoziti.
Mesto zaustavitve vlaka	Lokacija, navedena v voznem redu vlaka, kjer se načrtuje zaustavitev vlaka, običajno zaradi izvedbe določene dejavnosti, kot sta vstop in izstop potnikov.
Vozni red	Dokument ali sistem s podrobnostmi glede voznega reda vlakov na določeni poti.
Časovna točka	Lokacija, navedena v voznem redu vlaka, kjer se ugotovi določen čas. Ta čas je lahko čas prihoda, čas odhoda ali, če vlak na navedeni lokaciji ne ustavi, čas prevoza.
Vlečna enota	Pogonsko vozilo, ki lahko premika samo sebe in druga vozila, ki so priklopljena nanj.
Vlak	Vlak je opredeljen kot ena ali več vlečnih enot s priklopljenimi tirnimi vozili ali brez njih, za katere so na voljo podatki o vlaku in ki obratujejo med dvema ali več opredeljenimi točkami.
Odprava vlaka	Znak strojevodji, da so vse dejavnosti na postaji ali v depoju končane in da je odgovorno osebje dalo dovoljenje za vožnjo vlaka.
Vlakovno osebje	Osebje na vlaku, ki ima spričevalo o usposobljenosti in ga je prevoznik v železniškem prometu določil za opravljanje določenih nalog v zvezi z varnostjo na vlaku, na primer strojevodja ali sprevodnik.
Priprava vlaka	Zagotovitev, da je vlak v primernem stanju za začetek obratovanja, da je vlakovna oprema pravilno postavljena in sestava vlaka primerna dodeljeni vlakovni poti. Priprava vlaka vključuje tudi tehnične inšpekcijske preglede, ki se opravijo pred začetkom obratovanja vlaka.

(¹) Direktiva 2008/68/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 24. septembra 2008 o notranjem prevozu nevarnega blaga (UL L 260, 30.9.2008, str. 13).

Kratica	Razlaga
AC	Izmenični tok
ATP	Avtomatska zaščita vlaka
CCS	Vodenje-upravljanje in signalizacija
CEN	Evropski odbor za standardizacijo (Comité Européen de Normalisation)
COTIF	Konvencija o mednarodnem železniškem prometu (Convention relative aux Transports Internationaux Ferroviaires)
dB	Decibeli
DC	Enosmerni tok
DMI	Vmesnik med strojevodjo in strojem
ES	Evropska skupnost
EKG	Elektrokardiogram
EIRENE	Evropsko integrirano radijsko podprto železniško omrežje (European Integrated Railway Radio Enhanced Network)
EN	Evropski standard

Kratica	Razlaga
ENE	Energija
ERA	Agencija Evropske unije za železnice
ERATV	Evropski register dovoljenih tipov vozil (European Register of Authorised Types of Vehicles)
ERTMS	Evropski sistem za upravljanje železniškega prometa (European Rail Traffic Management System)
ETCS	Evropski sistem za nadzor vlakov (European Train Control System)
EU	Evropska unija
FRS	Specifikacija v zvezi s funkcionalnimi zahtevami
GSM-R	Globalni sistem za mobilne komunikacije – železnica (Global System for Mobile Communications – Rail)
IM	Upravljavec infrastrukture
INF	Infrastruktura
OPE	Vodenje in upravljanje prometa
OSJD	Organizacija za sodelovanje železnic
PPV/PPW	Ruska kratica za Pravila polzovanja vagonami v mednarodnem soobčenju = Pravila za uporabo železniških vozil v mednarodnem prometu
RINF	Register železniške infrastrukture
RST	Tirna vozila
RU	Prevoznik v železniškem prometu
SMS	Sistem upravljanja varnosti
SPAD	Neupoštevanje signalnega znaka za nevarnost
SRS	Specifikacija v zvezi s sistemskimi zahtevami
TAF	Telematske aplikacije za tovorni promet
TEN	Vseevropsko omrežje
TPS	Sistem za zaščito vlaka
TSI	Tehnična specifikacija za interoperabilnost
UIC	Mednarodna železniška zveza (Union Internationale des Chemins de fer)
TSI lokomotive in potniška tirna vozila (TSI LOC&PAS)	Uredba Komisije (EU) št. 1302/2014 z dne 18. novembra 2014 o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi s podsistemom „tirna vozila – lokomotive in potniška tirna vozila“ železniškega sistema v Evropski uniji

Kratika	Razlaga
TSI vodenje–upravljanje in signalizacija (TSI CCS)	Uredba Komisije (EU) 2016/919 z dne 27. maja 2016 o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi s pod sistemi vodenje-upravljanje in signalizacija železniškega sistema v Evropski uniji
TSI hrup (TSI NOI)	Uredba Komisije (EU) št. 1304/2014 z dne 26. novembra 2014 o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi s pod sistemom „tirna vozila – hrup“ ter o spremembi Odločbe 2008/232/ES in razveljavitvi Sklepa 2011/229/EU
TSI tovorni vagoni (TSI WAG)	Uredba Komisije (EU) št. 321/2013 z dne 13. marca 2013 o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi s pod sistemom „železniški vozni park – tovorni vagoni“ železniškega sistema v Evropski uniji in o razveljavitvi Odločbe Komisije 2006/861/ES
TSI osebe z omejeno mobilnostjo (TSI PRM)	Uredba Komisije (EU) št. 1300/2014 z dne 18. novembra 2014 o tehničnih specifikacijah za interoperabilnost v zvezi z dostopnostjo železniškega sistema Unije za invalide in funkcionalno ovirane osebe
TSI energija (TSI ENE)	Uredba Komisije (EU) št. 1301/2014 z dne 18. novembra 2014 o tehničnih specifikacijah za interoperabilnost v zvezi s pod sistemom „energija“ železniškega sistema v Evropski uniji
TSI infrastruktura (TSI INF)	Uredba Komisije (EU) št. 1299/2014 z dne 18. novembra 2014 o tehničnih specifikacijah za interoperabilnost v zvezi s pod sistemom „infrastruktura“ železniškega sistema v Evropski uniji
TSI varnost v železniških predorih (TSI SRT)	Uredba Komisije (EU) št. 1303/2014 z dne 18. novembra 2014 o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi z „varnostjo v železniških predorih“ železniškega sistema Evropske unije

IZVEDBENA UREDBA KOMISIJE (EU) 2019/774**z dne 16. maja 2019****o spremembi Uredbe (EU) št. 1304/2014 glede uporabe tehnične specifikacije za interoperabilnost v zvezi s podsistemom „tirna vozila – hrup“ za obstoječe tovarne vagone****(Besedilo velja za EGP)**

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije,

ob upoštevanju Direktive (EU) 2016/797 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. maja 2016 o interoperabilnosti železniškega sistema v Evropski uniji ⁽¹⁾ in zlasti člena 5(11) Direktive,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Direktiva 2002/49/ES Evropskega parlamenta in Sveta ⁽²⁾ (direktiva o okoljskem hrupu) je podlaga za razvoj in dopolnitev obstoječega sklopa ukrepov Skupnosti v zvezi s hrupom, ki ga med drugim povzročajo železniška vozila.
- (2) Glede na oceno direktive o okoljskem hrupu ⁽³⁾ in poročilo o izvajanju navedene direktive ⁽⁴⁾ okoljski hrup, zlasti hrup železniškega prometa, še vedno resno ogroža zdravje ljudi.
- (3) Čeprav se direktiva o okoljskem hrupu na splošno uporablja za proge z več kot 30 000 vlaki, tako tovarnimi kot potniškimi, pa je bilo treba pri razvoju koncepta „tišjih prog“ upoštevati proge z znatnim tovarnim prometom v nočnem času.
- (4) Obstaja tveganje, da bi previsoke ravni železniškega hrupa lahko vodile v neusklajene enostranske ukrepe nekaterih držav članic. Taki ukrepi bi lahko negativno vplivali na evropska gospodarstva in povzročili premik med načini prevoza v obratni smeri, to je z železnic na ceste. Poleg tega bi taki ukrepi lahko ogrozili interoperabilnost železniškega sistema v Uniji. Ker je železniški tovarni promet v Uniji večinoma mednaroden, je treba najti rešitev na evropski ravni.
- (5) Uporaba tehnične specifikacije za interoperabilnost železniškega sistema v Uniji v zvezi s podsistemom „tirna vozila – hrup“ (v nadaljnjem besedilu: TSI hrup), kot je opredeljena v Uredbi Komisije (EU) št. 1304/2014 ⁽⁵⁾, za obstoječe vagone bi zato morala bistveno zmanjšati najvišje ravni emisij hrupa. Eden najučinkovitejših načinov za zmanjšanje železniškega hrupa je naknadno opremljanje obstoječih tovornih vagonov s kompozitnimi zavornjaki. S to tehnično rešitvijo se železniški hrup zmanjša za do 10 dB, kar pomeni 50-odstotno zmanjšanje slišnega hrupa za ljudi.
- (6) Komisija je 22. septembra 2017 od Agencije Evropske unije za železnice (v nadaljnjem besedilu: Agencija) zahtevala, da v skladu s členom 5(2) Direktive (EU) 2016/797 izda priporočilo za revizijo TSI hrup, da bi opredelila uporabo TSI hrup za obstoječe tovarne vagone v okviru strategije za tišje proge in uskladila TSI hrup z Direktivo (EU) 2016/797.
- (7) Problematiko hrupa železniškega tovornega prometa bi bilo treba obravnavati v primerih, ko je zelo moteč in ogroža zdravje. Iz navedenega razloga in ker so tovarni vlaki, ki vozijo ponoči, še posebej moteči, bi bilo treba opredelitev tišje proge oblikovati ob upoštevanju gostote železniškega tovornega prometa v nočnih urah.

⁽¹⁾ Direktiva (EU) 2016/797 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. maja 2016 o interoperabilnosti železniškega sistema v Evropski uniji (UL L 138, 26.5.2016, str. 44).

⁽²⁾ Direktiva 2002/49/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 25. junija 2002 o ocenjevanju in upravljanju okoljskega hrupa (UL L 189, 18.7.2002, str. 12).

⁽³⁾ Delovni dokument služb Komisije z naslovom Ocena Direktive 2002/49/ES o ocenjevanju in upravljanju okoljskega hrupa v okviru programa REFIT (SWD(2016) 454 final).

⁽⁴⁾ Poročilo Komisije Evropskemu parlamentu in Svetu o izvajanju direktive o okoljskem hrupu v skladu s členom 11 Direktive 2002/49/ES (COM(2017) 151 final).

⁽⁵⁾ Uredba Komisije (EU) št. 1304/2014 z dne 26. novembra 2014 o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi s podsistemom „tirna vozila – hrup“ ter o spremembi Odločbe 2008/232/ES in razveljavitvi Sklepa 2011/229/EU (UL L 356, 12.12.2014, str. 421).

- (8) Določiti bi bilo treba datum začetka uvajanja tišjih prog, in sicer ob upoštevanju več parametrov, vključno z napredkom pri naknadnem opremljanju v različnih državah članicah, hitrostjo obnavljanja železniškega tovornega voznega parka, vzdrževalnim ciklom tovornih vagonov, proizvodno zmogljivostjo proizvajalcev kompozitnih zavornjakov in razpoložljivostjo delavnic. Datum bi bilo treba tudi usklajevati z menjavami operativnega voznega reda v skladu s Prilogo VII k Direktivi 2012/34/EU Evropskega parlamenta in Sveta ⁽⁶⁾.
- (9) Ker gostota prometa lahko niha, bi bilo treba seznam tišjih prog redno posodabljan, da bi se upoštevale take spremembe in hkrati zagotovila stabilnost omrežja za več let vnaprej. Zato bi bilo primerno, da države članice seznam tišjih prog po 8. decembru 2024 posodobijo vsaj vsakih pet let. Poleg tega bi morala Komisija pred prvo posodobitvijo oceniti napredek pri naknadnem opremljanju in učinek uvedbe tišjih prog na sektor železniškega tovornega prometa.
- (10) Glede na pomisleke, ki so jih izrazile nekatere zainteresirane strani v zvezi z obratovanjem vagonov, opremljenih s kompozitnimi zavornjaki, v nordijskih zimskih razmerah, bi morala Komisija ob pomoči Agencije še naprej preučevati vprašanja in možne rešitve. Do junija 2020 bi morala oceniti, ali je potrebna sprememba te TSI, po možnosti v obliki izjeme, ki bi omogočala nadaljnje obratovanje omejenega števila vagonov z zavornjaki iz litega železa na tišjih progah, da bi se ohranil čezmejni železniški tovorni promet v zadevne nordijske regije in iz njih. Po ocenah švedskih organov skupno število vagonov, uporabljenih v takem prometu, ne presega 17 500.
- (11) Uvedba tišjih prog bi morala dopolnjevati druge ukrepe na ravni Unije, namenjene zmanjšanju hrupa železniškega tovornega prometa, vključno s financiranjem naknadnega opremljanja v okviru Instrumenta za povezovanje Evrope ⁽⁷⁾, evropskimi strukturnimi in investicijskimi skladi ⁽⁸⁾, shemami pristojbin za dostop do tirov, diferenciranih na podlagi hrupa ⁽⁹⁾, in razvojem novih tehničnih rešitev na podlagi pobude Shift2Rail ⁽¹⁰⁾.
- (12) Za zagotovitev učinkovitega izvajanja tišjih prog bi morali zadevni nacionalni pristojni organi med seboj tesno sodelovati.
- (13) Ker spremembe neposredno vplivajo na socialno okolje delavcev v sektorju in na stranke v železniškem tovornem prometu, je bilo v skladu z zahtevami iz členov 6 in 7 Uredbe (EU) 2016/796 Evropskega parlamenta in Sveta ⁽¹¹⁾ opravljeno posvetovanje s socialnimi partnerji in strankami v železniškem tovornem prometu.
- (14) Agencija je med revizijo te TSI pripravila oceno učinka v skladu s členom 5 Direktive (EU) 2016/797.
- (15) Agencija je 29. maja 2018 izdala priporočilo o spremembah TSI hrup v zvezi z uporabo njenih določb za obstoječe vagone.
- (16) Poleg tega je Agencija 29. novembra 2018 izdala priporočilo o spremembi TSI hrup, da bi to uredbo uskladila z Direktivo (EU) 2016/797.
- (17) V TSI bi moralo biti v skladu z Delegiranim sklepom Komisije (EU) 2017/1474 ⁽¹²⁾ navedeno, ali je treba organe za ugotavljanje skladnosti, ki so bili priglašeni na podlagi prejšnje različice TSI, ponovno priglasiti in ali je treba uporabiti poenostavljeni postopek priglasitve. Ta uredba prinaša omejene spremembe in ne bi smela določati, da je treba ponovno priglasiti organe, ki so bili priglašeni na podlagi prejšnje različice TSI.

⁽⁶⁾ Direktiva 2012/34/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. novembra 2012 o vzpostavitvi enotnega evropskega železniškega območja (UL L 343, 14.12.2012, str. 32).

⁽⁷⁾ Uredba (EU) št. 1316/2013 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. decembra 2013 o vzpostavitvi Instrumenta za povezovanje Evrope, spremembi Uredbe (EU) št. 913/2010 in razveljavitvi uredb (ES) št. 680/2007 in (ES) št. 67/2010 (UL L 348, 20.12.2013, str. 129).

⁽⁸⁾ Uredba (EU) št. 1300/2013 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. decembra 2013 o Kohezijskem skladu in razveljavitvi Uredbe Sveta (ES) št. 1084/2006 (UL L 347, 20.12.2013, str. 281) ter Uredba (EU) št. 1301/2013 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. decembra 2013 o Evropskem skladu za regionalni razvoj in o posebnih določbah glede cilja „naložbe za rast in delovna mesta“ ter o razveljavitvi Uredbe (ES) št. 1080/2006 (UL L 347, 20.12.2013, str. 289).

⁽⁹⁾ Izvedbena uredba Komisije (EU) 2015/429 z dne 13. marca 2015 o določitvi načinov, ki jih je treba upoštevati pri zaračunavanju stroškov učinkov hrupa (UL L 70, 14.3.2015, str. 36).

⁽¹⁰⁾ Uredba Sveta (EU) št. 642/2014 z dne 16. junija 2014 o ustanovitvi Skupnega podjetja Shift2Rail (UL L 177, 17.6.2014, str. 9).

⁽¹¹⁾ Uredba (EU) 2016/796 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. maja 2016 o Agenciji Evropske unije za železnice in razveljavitvi Uredbe (ES) št. 881/2004 (UL L 138, 26.5.2016, str. 1).

⁽¹²⁾ Delegirani sklep Komisije (EU) 2017/1474 z dne 8. junija 2017 o dopolnitvi Direktive (EU) 2016/797 Evropskega parlamenta in Sveta glede posebnih ciljev za pripravo, sprejetje in pregled tehničnih specifikacij za interoperabilnost (UL L 210, 15.8.2017, str. 5).

- (18) Ta uredba spreminja TSI hrup, da bi dosegla večjo interoperabilnost v železniškem sistemu Unije, izboljšala in razvila mednarodni železniški promet, prispevala k postopnemu oblikovanju notranjega trga in dopolnila TSI hrup glede pokrivanja bistvenih zahtev. Omogoča doseganje ciljev in izpolnjevanje bistvenih zahtev iz Direktive 2008/57/ES Evropskega parlamenta in Sveta ⁽¹³⁾ in Direktive (EU) 2016/797. Zato bi se morala ta uredba neposredno uporabljati v vseh državah članicah, vključno z državami članicami, ki so Agencijo in Komisijo v skladu s členom 57(2) Direktive (EU) 2016/797 uradno obvestile, da so podaljšale obdobje za prenos in tako še naprej uporabljajo Direktivo 2008/57/ES najpozneje do 15. junija 2020. Priglašeni organi, ki izvajajo ukrepe na podlagi Direktive 2008/57/ES v državah članicah, ki so podaljšale obdobje za prenos, bi morali imeti možnost izdati ES-potrdilo o verifikaciji v skladu s to uredbo, dokler se Direktiva 2008/57/ES uporablja v državi članici, v kateri imajo sedež.
- (19) Uredbo (EU) št. 1304/2014 bi bilo zato treba spremeniti, da bi to uredbo uskladili z Direktivo (EU) 2016/797 in jo začeli uporabljati za obstoječe tovarne vagoni v okviru strategije za tišje proge ter da bi določili postopek za oceno akustičnih lastnosti kompozitnih zavornjakov. Ta postopek bi moral v skladu s to spremembo postati odprto vprašanje v smislu člena 4(6) Direktive (EU) 2016/797.
- (20) Ukrepi iz te uredbe so v skladu z mnenjem odbora, ustanovljenega na podlagi člena 51(1) Direktive (EU) 2016/797 –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

Člen 1

Uredba (EU) št. 1304/2014 se spremeni:

(1) člen 5 se spremeni:

(a) odstavek 1 se nadomesti z naslednjim:

„1. V zvezi s posebnimi primeri, navedenimi v oddelku 7.3.2 Priloge, so pogoji, ki morajo biti izpolnjeni za verifikacijo bistvenih zahtev iz Priloge III k Direktivi (EU) 2016/797, pogoji, določeni v točki 7.3.2 Priloge ali veljavnih nacionalnih predpisih v državi članici, ki je del območja uporabe vozil, ki jih zajema ta uredba.“;

(b) točka (c) odstavka 2 se nadomesti z naslednjim:

„(c) organih, imenovanih za izvajanje postopkov za ocenjevanje skladnosti in verifikacijo v zvezi z nacionalnimi pravili, ki se nanašajo na posebne primere iz točke 7.3.2 Priloge.“;

(2) člen 7 se spremeni:

(a) v odstavku 4 se sklic na člen 6 Direktive 2008/57/ES nadomesti s sklicem na člen 5 Direktive (EU) 2016/797;

(b) v odstavku 5 se sklic na Direktivo 2008/57/ES nadomesti s sklicem na Direktivo (EU) 2016/797;

(3) vstavijo se naslednji členi 5a, 5b, 5c, 5d in 5e:

„Člen 5a

Od 8. decembra 2024 vagoni s področja uporabe Uredbe (EU) št. 321/2013, ki niso zajeti v točki 7.2.2.2 Priloge k tej uredbi, ne obratujejo na tišjih progah.

Člen 5b

„Tišja proga“ je najmanj 20 km dolg del železniške infrastrukture, na katerem je v skladu z nacionalno zakonodajo za prenos Direktive 2002/49/ES Evropskega parlamenta in Sveta (*) v nočnih urah v povprečju obratovalo več kot 12

⁽¹³⁾ 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).

vlakov na dan. Podlaga za izračun tega povprečja je obseg tovarnega prometa v letih 2015, 2016 in 2017. Če se zaradi izjemnih okoliščin tovarni promet v določenem letu razlikuje od povprečja za več kot 25 %, lahko zadevna država članica izračuna povprečje na podlagi preostalih dveh let.

Člen 5c

1. Države članice tišje proge določijo v skladu s členom 5b in postopkom, opredeljenim v Dodatku D.1 k Prilogi. Seznam tišjih prog predložijo Agenciji Evropske unije za železnice (v nadaljnjem besedilu: Agencija) najpozneje šest mesecev po datumu objave te uredbe. Agencija te seznane objavi na svojem spletnem mestu.

2. Države članice seznam tišjih prog po 8. decembru 2024 posodobijo vsaj vsakih pet let v skladu s postopkom, opredeljenim v Dodatku D.2 k Prilogi.

Člen 5d

Komisija do 31. decembra 2028 oceni izvajanje tišjih prog, zlasti z vidika napredka pri naknadnem opremljanju vagonov ter učinka uvedbe tišjih prog na skupno izpostavljenost prebivalstva hrupu in konkurenčnost sektorja železniškega tovarnega prometa.

Člen 5e

Komisija do 30. junija 2020 objavi poročilo o obratovanju vagonov, opremljenih s kompozitnimi zavornimi bloki, v nordijskih zimskih razmerah na podlagi dokazov, ki jih zberejo Agencija, nacionalni varnostni organi in železniška podjetja. Navedeno poročilo vsebuje zlasti oceno varnosti in zavornega učinka takih vagonov ter obstoječih ali potencialnih operativnih in tehničnih ukrepov, ki se uporabljajo v nordijskih zimskih razmerah. Poročilo se objavi.

Če poročilo vsebuje dokaze, da je uporaba takšnih vagonov v nordijskih zimskih razmerah povezana z varnostnimi vprašanji, ki jih ni mogoče rešiti z operativnimi in tehničnimi ukrepi brez resnih škodljivih vplivov na železniški tovarni promet, Komisija predlaga spremembe te TSI, ki obravnavajo ta vprašanja in hkrati ohranjajo čezmejni tovarni promet v zadevne nordijske regije in iz njih. Zlasti lahko predlog po potrebi vključuje izjemo, ki omogoča neprekinjeno obratovanje na tišjih progah po vsej Uniji za omejeno število vagonov, ki se pogosto uporabljajo v takem čezmejnem tovarnem prometu, in vse operativne omejitve, ki so primerne za omejitev vpliva uporabe takih vagonov na tišje proge, ki so združljive z namenom ohranitve navedenega čezmejnega tovarnega prometa.

Če se izvede revizija iz zgornjega odstavka, Komisija vsako leto po njej poroča o napredku pri tehničnih in operativnih rešitvah za obratovanje tovarnih vagonov v zimskih razmerah. Predloži oceno števila vagonov, opremljenih z zavornjaki iz litega železa, ki so potrebni za zagotavljanje neprekinjenega čezmejnega prometa v nordijske regije in iz njih, z namenom da se izjema odpravi najpozneje leta 2028.

(*) Direktiva 2002/49/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 25. junija 2002 o ocenjevanju in upravljanju okoljskega hrupa (UL L 189, 18.7.2002, str. 12).“;

(4) Priloga k Uredbi (EU) št. 1304/2014 se spremeni v skladu s Prilogo k tej izvedbeni uredbi.

Člen 2

1. Priglasitve organov za ugotavljanje skladnosti za namene Uredbe (EU) št. 1304/2014 ostanejo veljavne na podlagi navedene uredbe, kakor je spremenjena s to uredbo.

2. Organi za ugotavljanje skladnosti, priglašeni v skladu z Direktivo 2008/57/ES, lahko izdajo ES-potrdilo o verifikaciji v skladu s to uredbo, dokler se Direktiva 2008/57/ES uporablja v državi članici, v kateri imajo sedež v skladu s členom 57(2) Direktive (EU) 2016/797, najpozneje pa do 15. junija 2020.

Člen 3

Ta uredba začne veljati dvajseti dan po objavi v Uradnem listu Evropske unije.

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

V Bruslju, 16. maja 2019

Za Komisijo
Predsednik
Jean-Claude JUNCKER

PRILOGA

Priloga k Uredbi (EU) št. 1304/2014 se spremeni:

(1) V poglavju 1 se besedilo „Direktivi 2008/57/ES“ nadomesti z besedilom „Direktivi (EU) 2016/797“.

(2) V poglavju 1 se oddelek 1.1 nadomesti z naslednjim:

„1.1 Tehnično področje uporabe

1.1.1 Področje uporabe v zvezi s tirnimi vozili

Ta TSI se uporablja za vsa tirna vozila s področja uporabe Uredbe (EU) št. 1302/2014 (TSI lokomotive in potniška tirna vozila) in Uredbe (EU) št. 321/2013 (TSI tovorni vagoni).

1.1.2 Področje uporabe v zvezi z obratovalnimi vidiki

Ta TSI se skupaj s Sklepom Komisije 2012/757/EU (*) (TSI vodenje in upravljanje prometa) uporablja za obratovanje tovornih vagonov, ki se uporabljajo na železniški infrastrukturi, ki ustreza opredelitvi „tišje proge“.

(*) Sklep Komisije 2012/757/EU z dne 14. novembra 2012 o tehničnih specifikacijah za interoperabilnost, ki se nanašajo na podsistem „Vodenje in upravljanje prometa“ železniškega sistema v Evropski uniji, in o spremembi Odločbe 2007/756/ES (UL L 345, 15.12.2012, str. 1).“

(3) Poglavje 2 se nadomesti z naslednjim:

„2. OPREDELITEV PODSISTEMA

„Enota“ pomeni tirno vozilo, za katerega se uporablja ta TSI, zato se obravnava s postopki za ES-verifikacijo. V poglavju 2 Priloge k Uredbi (EU) št. 1302/2014 in poglavju 2 Priloge k Uredbi (EU) št. 321/2013 je opisano, kaj sestavlja enoto.

Zahteve te TSI veljajo za naslednje kategorije tirnih vozil iz oddelka 2 Priloge I k Direktivi (EU) 2016/797:

- (a) lokomotive in tirna vozila za prevoz potnikov, vključno z vlečnimi vozili z motorji z notranjim zgorevanjem ali električnimi vlečnimi vozili, potniške vlake z motorji z notranjim zgorevanjem na lastni pogon ali električne potniške vlake na lastni pogon ter potniške vagoni. Ta kategorija je dodatno opredeljena v poglavju 2 Priloge k Uredbi (EU) št. 1302/2014 in se v tej TSI imenuje lokomotive, električni motorni vlaki (EMU), dizelski motorni vlaki (DMU) in potniški vagoni;
- (b) tovarne vagoni, vključno z nizkopodnimi vozili, ki so namenjena za vožnjo po celotnem omrežju, in vozili za prevoz tovarnjakov. Ta kategorija je dodatno opredeljena v poglavju 2 Priloge k Uredbi (EU) št. 321/2013 in se v tej TSI imenuje vagoni;
- (c) posebna vozila, kot so tirni delovni stroji. Ta kategorija je dodatno opredeljena v poglavju 2 Priloge k Uredbi (EU) št. 1302/2014 ter zajema stroje na tirih (v tej TSI se imenujejo enote OTM) in vozila za pregledovanje infrastrukture, ki glede na svojo obliko spadajo v kategorije iz točk (a) ali (b).“

(4) Poglavje 3 se nadomesti z naslednjim:

„3. BISTVENE ZAHTEVE

Vsi osnovni parametri v tej TSI morajo biti povezani z najmanj eno od bistvenih zahtev iz Priloge III k Direktivi (EU) 2016/797. Preglednica 1 prikazuje dodelitve.

Preglednica 1

Osnovni parametri in njihova povezava z bistvenimi zahtevami

Točka	Osnovni parameter	Bistvene zahteve					
		Varnost	Zanesljivost in razpoložljivost	Zdravstvo	Varstvo okolja	Tehnična združljivost	Dostopnost
4.2.1	Mejne vrednosti hrupa v mirovanju				1.4.4		

Točka	Osnovni parameter	Bistvene zahteve					
		Varnost	Zanesljivost in razpoložljivost	Zdravstvo	Varstvo okolja	Tehnična združljivost	Dostopnost
4.2.2	Mejne vrednosti hrupa ob zagonu				1.4.4		
4.2.3	Mejne vrednosti hrupa pri prehodu				1.4.4		
4.2.4	Mejne vrednosti notranjega hrupa v vozniški kabini				1.4.4"		

(5) Poglavje 4 se spremeni:

- (a) v oddelku 4.2 se sklic na člen 5(5) in člen 2(l) Direktive 2008/57/ES nadomesti s sklicem na člen 4(5) in člen 2(13) Direktive (EU) 2016/797;
- (b) oddelek 4.3 se nadomesti z naslednjim:

„4.3 Funkcionalne in tehnične specifikacije za vmesnike

Ta TSI ima naslednja vmesnika s podsistemom ‚tirna vozila‘:

vmesnik s podsistemi iz točk (a), (b), (c) in (e) poglavja 2 (obravnavano v Uredbi (EU) št. 1302/2014) v zvezi s:

- hrupom v mirovanju,
- hrupom ob zagonu (ne velja za potniške vagoni),
- hrupom pri prehodu,
- notranjim hrupom v vozniški kabini, kjer je to ustrezno;

vmesnik s podsistemi iz točke (d) poglavja 2 (obravnavano v Uredbi (EU) št. 321/2013) v zvezi s:

- hrupom pri prehodu,
- hrupom v mirovanju.

Ta TSI ima naslednji vmesnik s podsistemom ‚vodenje in upravljanje prometa‘ (obravnavano v Sklepu 2012/757/EU) v zvezi s:

- hrupom pri prehodu.“;

(c) oddelek 4.4 se nadomesti z naslednjim:

„4.4 Pravila glede obratovanja

Zahteve v zvezi s pravili glede obratovanja za podsistem ‚tirna vozila‘ so opredeljene v oddelku 4.4 Priloge k Uredbi (EU) št. 1302/2014 in oddelku 4.4 Priloge k Uredbi (EU) št. 321/2013.

4.4.1 Posebna pravila za obratovanje vagonov na tišjih progah v poslabšanih razmerah

Predvideni postopek ob nepredvidenih dogodkih, kot je opredeljen v točki 4.2.3.6.3 Priloge k Sklepu 2012/757/EU, vključuje obratovanje vagonov, ki niso skladni s točko 7.2.2.2, na tišjih progah.

Ta ukrep se lahko uporabi za odziv na omejitve zmogljivosti ali omejitve pri obratovanju, ki nastanejo zaradi okvar tirnih vozil, izrednih vremenskih razmer, nesreč ali incidentov ali okvar infrastrukture.

4.4.2 Posebna pravila za obratovanje vagonov na tišjih progah v primeru del na infrastrukturi in vzdrževanja vagonov

Obratovanje vagonov, ki niso skladni s točko 7.2.2.2, na tišjih progah je dovoljeno, če je treba na takih vagonih opraviti vzdrževalne dejavnosti in je dostop do vzdrževalne delavnice mogoč samo po tišji progi.

Ukrepi ob nepredvidenih dogodkih iz točke 4.4.1 se uporabljajo samo za dela na infrastrukturi, pri katerih je tišja proga edina primerna alternativa.“;

(d) oddelek 4.5 se nadomesti z naslednjim:

„4.5 Pravila glede vzdrževanja

Zahteve v zvezi s pravili glede vzdrževanja za podsistem ‚tirna vozila‘ so opredeljene v oddelku 4.5 Priloge k Uredbi (EU) št. 1302/2014 in oddelku 4.5 Priloge k Uredbi (EU) št. 321/2013.“

(6) V poglavju 6 z naslovom „Ocena skladnosti in ES-verifikacija“ se v točki 6.2.2.3.2.1 z naslovom „EMU, DMU, lokomotive in potniški vagoni“ in v točki 6.2.2.3.2.2 z naslovom „Vagoni“ besedilo „V_{test}“ nadomesti z „V_{test}“ (štiri pojavitve).

(7) Poglavje 7 se spremeni:

(a) oddelek 7.2 se nadomesti z naslednjim:

„7.2 Uporaba te TSI za obstoječe podsisteme

Naćela, ki jih uporabljajo vlagatelji in subjekti za izdajo dovoljenj v primeru sprememb obstojećih tirnih vozil ali tipa tirnih vozil, so opredeljena v točki 7.1.2 Priloge k Uredbi (EU) št. 1302/2014 in v oddelku 7.2 Priloge k Uredbi (EU) št. 321/2013.

7.2.1 Določbe v primeru sprememb obstojećih tirnih vozil ali tipa tirnih vozil

Vlagatelj zagotovi, da so ravni hrupa tirnih vozil, ki se spreminjajo, še vedno nižje od omejitev, doloćenih v TSI, ki se je uporabljala, ko so bila zadevna tirna vozila prvić odobrena. Če v času prve odobritve ni obstajala nobena TSI, vlagatelj zagotovi, da so ravni hrupa tirnih vozil, ki se spreminjajo, niso zvišale ali da so še vedno nižje od omejitev iz Odloćbe 2006/66/ES ali Odloćbe 2002/735/ES.

Če je potrebna ocena, se omeji na osnovne parametre, na katere je vplivala sprememba.

Če se uporabi poenostavljeno ocenjevanje, lahko izvirna enota predstavlja referenćno enoto v skladu z doloćbami iz toćke 6.2.3.

Zaradi zamenjave celotne enote ali vozil(-a) znotraj enote (npr. zamenjava zaradi resne poškodbe) ni potrebna ocena skladnosti s to TSI, če so enota ali vozila identićna tistim, ki jih zamenjujejo.

7.2.2 Dodatne določbe za uporabo te TSI za obstojeće vagone

Omejitev obratovanja iz člena 5a te uredbe se ne uporablja za vagone, ki obratujejo pretežno na progah z naklonom, večjim od 40 ‰, vagone z najvećjo obratovalno hitrostjo nad 120 km/h, vagone z najvećjo osno obremenitvijo, večjo od 22,5 t, vagone, ki se uporabljajo izključno za dela na infrastrukturi, in vagone, ki se uporabljajo v sistemih za reševanje vlakov.

Če se vagon opremi s tišjimi zavornjaki, kot so opredeljeni v toćki 7.2.2.1, in se vagonu ne dodajo nobeni viri hrupa, se brez nadaljnje preskušanja predpostavi, da so zahteve iz toćke 4.2.3 izpolnjene.

7.2.2.1 Tišji zavornjaki

Tišji zavornjak je zavornjak, ki spada v eno od naslednjih kategorij:

- zavornjaki s seznama v Dodatku G k Uredbi (EU) št. 321/2013,
- zavornjaki, ocenjeni v skladu s postopkom iz Dodatka F k tej TSI.

7.2.2.2 Vagoni, ki obratujejo na tišjih progah

Vagoni, ki spadajo v eno od spodnjih kategorij, lahko obratujejo na tišjih progah v okviru svojih namembnosti:

- vagoni z izjavo ES o verifikaciji v skladu z Odločbo Komisije 2006/66/ES o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi s podsistemom ‚vozni park – hrup‘ vseevropskega železniškega sistema za konvencionalne hitrosti,
- vagoni z izjavo ES o verifikaciji v skladu s Sklepom Komisije 2011/229/EU o tehničnih specifikacijah za interoperabilnost v zvezi s podsistemom ‚železniški vozni park – hrup‘ vseevropskega železniškega sistema za konvencionalne hitrosti,
- vagoni z izjavo ES o verifikaciji v skladu s to TSI,
- vagoni, ki so za delovno zaviranje opremljeni s tišjimi zavornjaki, kot so opredeljeni v točki 7.2.2.1, ali zavornimi koluti,
- vagoni, ki so za delovno zaviranje opremljeni s kompozitnimi zavornjaki, kot so navedeni v Dodatku E. Obratovanje teh vagonov na tišjih progah je omejeno v skladu s pogoji, opisanimi v navedenem dodatku.“;

(b) točka 7.3.2.1 se nadomesti z naslednjim:

„7.3.2.1 Posebni primeri

(a) Posebni primer za Estonijo, Finsko, Latvijo, Litvo, Poljsko in Slovaško

(P^a) Uporaba nacionalnih tehničnih predpisov namesto zahtev iz te TSI je dovoljena za enote, ki so v deljeni uporabi s tretjimi državami, v katerih je tirna širina drugačna od tirne širine glavnega železniškega omrežja znotraj Unije.

(b) Posebni primer za Finsko

(T^a) Sklep 2011/229/EU se lahko še naprej uporablja za tovarne vagone, namenjene uporabi samo na finskem ozemlju, in dokler se ne najde ustrezna tehnična rešitev za hude zimske razmere, vendar v nobenem primeru ne dlje kot do 31. decembra 2032. To ne preprečuje obratovanja tovornih vagonov iz drugih držav članic na finskem omrežju.“;

(c) v točki 7.3.2.2(a) se črta drugi pododstavek;

(d) točka 7.3.2.4 se nadomesti z naslednjim:

„7.3.2.4 Mejne vrednosti hrupa pri prehodu (točka 4.2.3)

(a) Posebni primer za predor pod Rokavskim prelivom

(P^a) Za predor pod Rokavskim prelivom se mejne vrednosti hrupa pri prehodu ne uporabljajo za vagone, namenjene za prevoz težkih tovornih vozil med krajema Coquelles (Francija) in Folkestone (Združeno kraljestvo).

(b) Posebni primer za Švedsko

(T^a) Za lokomotive s skupno vlečno močjo več kot 6 000 kW in največjo osno obremenitvijo, ki je večja od 25 t, se lahko mejne vrednosti hrupa pri prehodu $L_{pAeq,Tp}$ (80 km/h) v preglednici 4 dvignejo do največ 85 dB.“;

(e) doda se naslednji oddelek 7.4:

„7.4 Posebna izvedbena pravila

7.4.1 Posebna izvedbena pravila za uporabo te TSI za obstoječe vagone (točka 7.2.2)

(a) Posebna izvedbena pravila za uporabo te TSI za obstoječe vagone v predoru pod Rokavskim prelivom

(P^a) V izračunu povprečnega letnega števila tovornih vlakov, ki vsakodnevno obratujejo v nočnih urah, se ne upoštevajo vlaki, ki so sestavljeni iz vagonov, namenjenih za prevoz težkih tovornih vozil izključno na progi Coquelles (Francija)–Folkestone (Združeno kraljestvo).

- (b) Posebna izvedbena pravila za uporabo te TSI za obstoječe vagone na Finskem in Švedskem

(T) Koncept tišjih prog se do 31. decembra 2032 ne uporablja za finsko in švedsko omrežje, in sicer zaradi negotovosti, povezanih z obratovanjem kompozitnih zavornjakov v hudih zimskih razmerah. To ne preprečuje obratovanja tovornih vagonov iz drugih držav članic na finskem in švedskem omrežju.

7.4.2 Posebna izvedbena pravila za vagone, ki obratujejo na tišjih progah (točka 7.2.2.2)

- (a) Posebna izvedbena pravila za vagone, ki obratujejo na tišjih progah v Belgiji

(T) Poleg vagonov, navedenih v točki 7.2.2.2, lahko na tišjih progah na ozemlju Belgije obratujejo še naslednji obstoječi vagoni:

- vagoni s kolesi s kolesnim obročem, in sicer do 31. decembra 2026,
- vagoni, ki jih je treba za zamenjavo litoželeznih zavornjakov s kompozitnimi zavornjaki opremiti s priključnim ventilom, in sicer do 31. decembra 2026,
- vagoni, ki so opremljeni z litoželeznimi zavornjaki in pri katerih je treba za naknadno opremljanje s kompozitnimi zavornjaki kolesa zamenjati s takimi, ki izpolnjujejo zahteve standarda EN 13979-1:2003+A2:2011, in sicer do 31. decembra 2026.

- (b) Posebna izvedbena pravila za vagone, ki obratujejo na tišjih progah v predoru pod Rokavskim prelivom

(P) Poleg vagonov, navedenih v točki 7.2.2.2, lahko na tišjih progah v okviru koncesije predora pod Rokavskim prelivom obratujejo še naslednji obstoječi vagoni:

vagoni, namenjeni za prevoz težkih tovornih vozil med krajema Coquelles (Francija) in Folkestone (Združeno kraljestvo).

- (c) Posebna izvedbena pravila za vagone, ki obratujejo na tišjih progah na Češkem

(T) Poleg vagonov, navedenih v točki 7.2.2.2, lahko na tišjih progah na ozemlju Češke obratujejo še naslednji obstoječi vagoni:

- vagoni s kolesi s kolesnim obročem, in sicer do 31. decembra 2026,
- vagoni z ležaji tipa 59V, in sicer do 31. decembra 2034,
- vagoni, ki jih je treba za zamenjavo litoželeznih zavornjakov s kompozitnimi zavornjaki opremiti s priključnim ventilom, in sicer do 31. decembra 2034,
- vagoni s konfiguracijo zavor 1Bg ali 1Bgu, opremljeni z litoželeznimi zavornjaki, in sicer do 31. decembra 2036,
- vagoni, ki so opremljeni z litoželeznimi zavornjaki in pri katerih je treba za naknadno opremljanje s kompozitnimi zavornjaki kolesa zamenjati s takimi, ki izpolnjujejo zahteve standarda EN 13979-1:2003+A2:2011, in sicer do 31. decembra 2029.

Poleg tega uporaba kompozitnih zavornjakov na tišjih progah ni obvezna za obstoječe vagone, ki niso zajeti v zgornjih petih alineah in za katere ne obstaja enotna rešitev za nadomestitev litoželeznih zavornjakov, in sicer do 31. decembra 2030.

- (d) Posebna izvedbena pravila za vagone, ki obratujejo na tišjih progah v Franciji

(T) Poleg vagonov, navedenih v točki 7.2.2.2, lahko na tišjih progah na ozemlju Francije obratujejo še naslednji obstoječi vagoni:

- vagoni s konfiguracijo zavor 1Bg ali 1Bgu, opremljeni z litoželeznimi zavornjaki, in sicer do 31. decembra 2030,
- vagoni, opremljeni z majhnimi kolesi (s premerom, manjšim od 920 mm), in sicer do 31. decembra 2030.

(e) Posebna izvedbena pravila za vagone, ki obratujejo na tišjih progah v Italiji

(T') Poleg vagonov, navedenih v točki 7.2.2.2, lahko na tišjih progah na ozemlju Italije obratujejo še naslednji obstoječi vagoni:

- vagoni s kolesi s kolesnim obročem, in sicer do 31. decembra 2026,
- vagoni, ki jih je treba za zamenjavo litoželeznih zavornjakov s kompozitnimi zavornjaki opremiti s priključnim ventilom, in sicer do 31. decembra 2026,
- vagoni, ki so opremljeni z litoželeznimi zavornjaki in pri katerih je treba za naknadno opremljanje s kompozitnimi zavornjaki kolesa zamenjati s takimi, ki izpolnjujejo zahteve standarda EN 13979-1:2003+A2:2011, in sicer do 31. decembra 2026.

Poleg tega uporaba kompozitnih zavornjakov na tišjih progah ni obvezna za obstoječe vagone, ki niso zajeti v zgornjih treh alineah in za katere ne obstaja enotna rešitev za nadomestitev litoželeznih zavornjakov, in sicer do 31. decembra 2030.

(f) Posebna izvedbena pravila za vagone, ki obratujejo na tišjih progah na Poljskem

(T') Poleg vagonov, navedenih v točki 7.2.2.2, lahko na tišjih progah na ozemlju Poljske do 31. decembra 2036 obratujejo še naslednji obstoječi vagoni:

- vagoni s kolesi s kolesnim obročem,
- vagoni s konfiguracijo zavor 1Bg ali 1Bgu, opremljeni z litoželeznimi zavornjaki,
- vagoni, zasnovani za promet ,S' in opremljeni z zavorami ,SS' z litoželeznimi zavornjaki,
- vagoni, opremljeni z litoželeznimi zavornjaki in zasnovani za promet ,SS', pri katerih bi bilo za naknadno opremljanje z zavornjaki LL potrebno opremljanje s kolesi, skladnimi s standardom EN 13979-1:2003+A2:2011, in priključnim ventilom.

(g) Posebna izvedbena pravila za vagone, ki obratujejo na tišjih progah na Slovaškem

(T') Poleg vagonov, navedenih v točki 7.2.2.2, lahko na tišjih progah na ozemlju Slovaške obratujejo še naslednji obstoječi vagoni:

- vagoni s kolesi s kolesnim obročem, in sicer do 31. decembra 2026,
- vagoni s podstavnimi vozički tipa 26-2.8, opremljeni z litoželeznimi zavornjaki P10, in sicer do 31. decembra 2036,
- vagoni, ki jih je treba za zamenjavo litoželeznih zavornjakov s kompozitnimi zavornjaki opremiti s priključnim ventilom, in sicer do 31. decembra 2036.

(P') Vagoni s podstavnimi vozički 2TS, namenjeni za promet med Slovaško in tretjimi državami z izmenjavo podstavnih vozičkov na mejni postaji.

(h) Posebna izvedbena pravila za vagone, ki obratujejo na tišjih progah v velikobritanskem (VB) delu Združenega kraljestva

(P') Enote, ki so predvidene za obratovanje izključno na VB delu omrežja Združenega kraljestva, kjer so obstoječi vagoni opremljeni s kompozitnimi zavornjaki, kot so objavljeni v GMGN 2688, smejo obratovati na tišjih progah.

(T') Na tišjih progah smejo obratovati naslednji tipi obstoječih vagonov, opremljeni z litoželeznimi zavornjaki in namenjeni za obratovanje na VB delu omrežja Združenega kraljestva:

- vagoni, opremljeni z zavornim sistemom, ki ni skladen z UIC in za katerega niso na voljo združljivi tihi zavornjaki za naknadno opremljanje, in sicer do 31. decembra 2030,
- vagoni z nazivno zavorno potjo največ 810 m pri 60 mph v načinu zaviranja G (v tovornem prometu) / 75 mph v načinu zaviranja P (v potniškem prometu), kadar obratujejo v vlaku z drugimi vagoni z zavorno potjo, ki izpolnjuje ustrezna nacionalna tehnična pravila Združenega kraljestva (Velike Britanije), in sicer do 31. decembra 2030,
- vagoni, ki se uporabljajo izključno za prevoz jedrskih produktov, in sicer do 31. decembra 2050.“

- (8) V Dodatku A z naslovom „Odprte točke“ se besedilo „Ta TSI ne vsebuje odprtih točk.“ nadomesti z naslednjo preglednico:

„Element podsistema ‚tirna vozila‘“	Določba te TSI	Tehnični vidik, ki ni zajet v tej TSI	Opombe
Tišji zavornjak	7.2.2.1 in Dodatek F	Ocena akustičnih lastnosti zavornjakov	Razpoložljive alternativne tehnične rešitve (glej točko 7.2.2)“

- (9) Dodajo se naslednji dodatki D, E in F:

„Dodatek D

Tišje proge

D.1 Identificiranje tišjih prog

V skladu s členom 5c(1) te uredbe države članice Agenciji Evropske unije za železnice (v nadaljnjem besedilu: Agencija) predložijo seznam tišjih prog v obliki, ki uporabnikom omogoča nadaljnjo obdelavo z orodji IT. Seznam vsebuje vsaj naslednje informacije:

- začetno in končno točko tišjih poti in njihove ustrezne odseke z uporabo geografske lokacije, kakor je opredeljena v registru iz Izvedbenega sklepa Komisije 2014/880/EU (*) (RINF). Če je ena od teh točk na meji z drugo državo članico, se to navede,
- identificiranje odsekov, ki sestavljajo tišjo progo.

Seznam se predloži s pomočjo spodnje predloge:

Tišja proga	Odseki proge	Enotna identifikacijska oznaka odseka	Tišja proga se začne/konča na meji z drugo državo članico
točka A—točka E	točka A—točka B	201	Da TOČKA E (država Y)
	točka B—točka C	202	
	točka C—točka D	203	
	točka D—točka E	204	
točka F—točka I	točka F—točka G	501	Ne
	točka G—točka H	502	
	točka H—točka I	503	

Poleg tega lahko države članice prostovoljno predložijo karte, ki prikazujejo potek tišjih prog. Vsi sezname in karte se objavijo na spletnem mestu Agencije (<http://www.era.europa.eu>) najpozneje 9 mesecev po 27.5.2019.

Agencija do istega datuma Komisiji predloži sezname in karte tišjih prog. Komisija o tem države članice ustrezno obvesti prek odbora iz člena 51 Direktive (EU) 2016/797.

D.2 Posodobitev tišjih prog

Podatki o tovornem prometu, ki se uporabijo za posodobitev tišjih prog v skladu s členom 5c(2) te uredbe, se navezujejo na zadnja tri leta pred posodobitvijo, za katera so podatki na voljo. Če se tovorni promet v določenem letu zaradi izjemnih okoliščin razlikuje od povprečja za več kot 25 %, lahko zadevna država članica izračuna povprečje na podlagi preostalih dveh let. Države članice Agenciji sporočijo posodobljene tišje proge.

Proge, označene kot tišje proge, ostanejo takšne tudi po posodobitvi, če se je v zadevnem obdobju količina prometa zmanjšala za več kot 50 % in je v nočnih urah v povprečju obratovalo manj kot 12 vlakov na dan.

Za nove in nadgrajene proge se za opredeljevanje teh prog kot tišjih uporabi predvidena količina prometa.

Agencija na svojem spletnem mestu (<http://www.era.europa.eu>) objavi posodobljene tišje proge najpozneje tri mesece po njihovem prejemu, uporabljajo pa se od prve decembrske spremembe voznega reda, ki nastopi eno leto po njihovi objavi.

Agencija Komisijo obvesti o vseh spremembah tišjih prog. Komisija države članice o teh spremembah obvesti prek odbora iz člena 51 Direktive (EU) 2016/797.

(*) Izvedbeni sklep Komisije 2014/880/EU z dne 26. novembra 2014 o skupnih specifikacijah za register železniške infrastrukture in razveljavitvi Izvedbenega sklepa 2011/633/EU (UL L 356, 12.12.2014, str. 489).

Dodatek E

Starejši kompozitni zavornjaki

E.1 Starejši kompozitni zavornjaki za uporabo v mednarodnem prometu

Obstoječi vagoni, opremljeni z zavornjaki s spodnjega seznama, se smejo uporabljati na tišjih progah v okviru svojih namembnosti, in sicer do ustreznega datuma iz Dodatka N k UIC 541-4.

Proizvajalec/ime proizvoda	Oznaka/tip zavornjaka	Tip tornega koeficienta
Valeo/Hersot Wabco/Cobra	693 W554	K
Ferodo	I/B 436	K
Abex	229	K (Fe-sintiran)
Jurid	738	K (Fe-sintiran)

Vagoni, opremljeni s starejšimi kompozitnimi zavornjaki, ki niso navedeni v zgornji preglednici, vendar že imajo dovoljenje za mednarodni promet v skladu z določbami Odločbe 2004/446/ES ali Odločbe 2006/861/ES, se še vedno lahko uporabljajo brez roka v okviru njihovih namembnosti, zajetih v dovoljenju.

E.2 Starejši kompozitni zavornjaki za uporabo v notranjem prometu

Obstoječi vagoni, opremljeni s spodaj navedenimi zavornjaki, se smejo uporabljati samo na železniških omrežjih ustrezne države članice, vključno s tišjimi progami, v okviru njihovih namembnosti.

Proizvajalec/ime proizvoda	Oznaka/tip zavornjaka	Država članica	Opombe
Cobra/Wabco	V133	Italija	
Cofren	S153	Švedska	

Proizvajalec/ime proizvoda	Oznaka/tip zavornjaka	Država članica	Opombe
Cofren	128	Švedska	
Cofren	229	Italija	
ICER	904	Španija, Portugalska	
ICER	905	Španija, Portugalska	
Jurid	838	Španija, Portugalska	

*Dodatek F***Ocena akustičnih lastnosti zavornjaka**

Namen tega postopka je prikazati akustične lastnosti kompozitnega zavornjaka na ravni komponente interoperabilnosti.

Ta postopek je odprta točka v skladu s členom 4(6) Direktive (EU) 2016/797.“

IZVEDBENA UREDBA KOMISIJE (EU) 2019/775**z dne 16. maja 2019****o spremembi Uredbe (EU) št. 454/2011 v zvezi z upravljanjem nadzora sprememb****(Besedilo velja za EGP)**

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije,

ob upoštevanju Direktive (EU) 2016/797 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. maja 2016 o interoperabilnosti železniškega sistema v Evropski uniji ⁽¹⁾ in zlasti člena 5(11) Direktive,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Člen 19 Uredbe (EU) 2016/796 Evropskega parlamenta in Sveta ⁽²⁾ zahteva, da Agencija Evropske unije za železnice (v nadaljnjem besedilu: Agencija) v skladu s členom 5 Direktive (EU) 2016/797 na Komisijo naslovi priporočila za tehnične specifikacije za interoperabilnost (v nadaljnjem besedilu: TSI) in njihovo revizijo ter zagotovi, da so TSI prilagojene tehničnemu napredku, tržnim trendom in socialnim zahtevam.
- (2) Člen 14 Delegiranega sklepa Komisije (EU) 2017/1474 ⁽³⁾ zahteva, da se oddelek 7.5 Priloge I k Uredbi Komisije (EU) št. 454/2011 ⁽⁴⁾ (TSI za telematske aplikacije za potniški promet) spremeni, da se določi spremenjen postopek nadzora sprememb za TSI za telematske aplikacije za potniški promet.
- (3) V skladu s členom 5 Uredbe (EU) 2016/796 je bila ustanovljena delovna skupina za pripravo predloga priporočila v zvezi s spremembami oddelka 7.5 TSI za telematske aplikacije za potniški promet.
- (4) Agencija je 20. aprila 2018 na Komisijo naslovila priporočilo o reviziji oddelka 7.5 Uredbe (EU) št. 454/2011 (TSI za telematske aplikacije za potniški promet).
- (5) Oddelek 7.5 Priloge I k Uredbi (EU) št. 454/2011 v zvezi s TSI za telematske aplikacije za potniški promet bi bilo treba ustrezno spremeniti.
- (6) Seznam ustreznih tehničnih dokumentov, navedenih v TSI za telematske aplikacije za potniški promet, bi bilo treba posodobiti.
- (7) Ukrepi iz te uredbe so usklajeni z mnenjem odbora, ustanovljenega s členom 51(1) Direktive (EU) 2016/797 –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

Člen 1

Oddelek 7.5 Priloge I k Uredbi (EU) št. 454/2011 se nadomesti z besedilom iz Priloge I k tej uredbi.

⁽¹⁾ UL L 138, 26.5.2016, str. 44.⁽²⁾ Uredba (EU) 2016/796 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. maja 2016 o Agenciji Evropske unije za železnice in razveljavitvi Uredbe (ES) št. 881/2004 (UL L 138, 26.5.2016, str. 1).⁽³⁾ Delegirani sklep Komisije (EU) 2017/1474 z dne 8. junija 2017 o dopolnitvi Direktive (EU) 2016/797 Evropskega parlamenta in Sveta glede posebnih ciljev za pripravo, sprejetje in pregled tehničnih specifikacij za interoperabilnost (UL L 210, 15.8.2017, str. 5).⁽⁴⁾ Uredba Komisije (EU) št. 454/2011 z dne 5. maja 2011 o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi s podsistemom „telematske aplikacije za potniški promet“ vseevropskega železniškega sistema (UL L 123, 12.5.2011, str. 11).

Člen 2

Priloga III k Uredbi (EU) št. 454/2011 se nadomesti z besedilom iz Priloge II k tej uredbi.

Člen 3

Ta uredba začne veljati dvajseti dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

V Bruslju, 16. maja 2019

Za Komisijo
Predsednik
Jean-Claude JUNCKER

PRILOGA I

Oddelek 7.5 Priloge I k Uredbi (EU) št. 454/2011 se nadomesti z naslednjim:

„7.5 Upravljanje sprememb

7.5.1 Postopek upravljanja sprememb

Postopki za upravljanje sprememb se oblikujejo zato, da se zagotovi ustrezna analiza stroškov in koristi spremembe ter nadzorovano izvajanje sprememb. Te postopke določi, uvede, podpira in upravlja Agencija ter obsegajo:

- identifikacijo tehničnih omejitev, ki podpirajo spremembo,
- izjavo, kdo prevzema odgovornost za postopke izvajanja sprememb,
- validacijski postopek za spremembe, ki se bodo izvajale,
- politiko upravljanja sprememb, izdajo, prehod in postopno uvedbo,
- opredelitev odgovornosti za upravljanje podrobno opredeljenih specifikacij ter zagotavljanje njihove kakovosti in oblikovanje upravljanja.

Odbor za nadzor sprememb (CCB) sestavljajo Agencija, predstavniška telesa železniškega sektorja, predstavniško telo prodajalcev vozovnic, predstavniško telo potnikov in države članice. Takšna organiziranost mora zagotoviti perspektivo sprememb, ki jih je treba uvesti, in skupno oceno njihovih posledic. CCB bo v končni fazi deloval pod pokroviteljstvom Agencije.

7.5.2 Posebni postopek upravljanja sprememb za dokumente, navedene v Prilogi III k tej uredbi

Upravljanje nadzora sprememb za dokumente, navedene v Prilogi III k tej uredbi, vzpostavi Agencija v skladu z naslednjimi merili:

1. zahteve za spremembe, ki vplivajo na dokumente, se predložijo prek držav članic ali predstavniških teles železniškega sektorja, ki delujejo na evropski ravni, kot je opredeljeno v členu 38(4) Uredbe (EU) 2016/796 Evropskega parlamenta in Sveta (*), ali prek predstavnika prodajalcev vozovnic ali prek Mednarodne železniške zveze (UIC) za popravke napak v zvezi s specifikacijami, ki jih je prvotno razvila UIC, ali prek usmerjevalnega odbora TSI TAP;
2. zahteve za spremembe zbira in shranjuje Agencija;
3. Agencija zahteve za spremembe predloži svoji odgovorni delovni skupini ERA, ki jih ovrednoti in po potrebi pripravi predlog, skupaj z ekonomsko oceno;
4. nato Agencija vsako zahtevo za spremembo in ustrezni predlog predloži odboru za nadzor sprememb, ki zahtevo za spremembo potrdi, zavrne ali odloži;
5. če zahteva za spremembo ni potrjena, Agencija organu, ki je spremembo zahteval, pošlje razlog za zavrnitev zahteve ali prošnjo za dodatne informacije o osnutku zahteve za spremembo;
6. če je zahteva za spremembo potrjena, se tehnični dokument spremeni;
7. če ni mogoče doseči soglasja o potrditvi zahteve za spremembo, Agencija Komisiji predloži priporočilo za posodobitev dokumentov, navedenih v Prilogi III, skupaj z osnutkom nove različice dokumenta, zahtevami za spremembe in njihovo ekonomsko oceno, ter te dokumente objavi na svoji spletni strani;
8. nova različica tehničnega dokumenta s potrjenimi zahtevami za spremembe se objavi na spletni strani Agencije. Agencija obvešča države članice prek odbora, ustanovljenega v skladu s členom 29(1) Direktive 2008/57/ES;
9. če bi zahteva za spremembo zahtevala spremembo pravnega besedila TSI TAP, Agencija Evropski komisiji pošlje zahtevo za revizijo TSI TAP in/ali za tehnično mnenje Agencije.

Kadar upravljanje nadzora sprememb vpliva na elemente, ki so v skupni rabi znotraj TSI TAF, je treba spremembe izvesti tako, da ostanejo skladne z uporabljenimi TSI TAF, da se dosežejo optimalne sinergije.

(*) Uredba (EU) 2016/796 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. maja 2016 o Agenciji Evropske unije za železnice in razveljavitvi Uredbe (ES) št. 881/2004 (UL L 138, 26.5.2016, str. 1).“.

PRILOGA II

Priloga III k Uredbi (EU) št. 454/2011 se nadomesti z naslednjim:

„PRILOGA III

Seznam tehničnih dokumentov

Št.	Sklic	Naslov
1	B.1	Računalniška izdelava in izmenjava podatkov o tarifah za mednarodno prodajo ali prodajo v tujini – vozovnice NRT
2	B.2	Računalniška izdelava in izmenjava podatkov o tarifah za mednarodno prodajo in prodajo v tujini – vozovnice z rezervacijo (IRT)
3	B.3	Računalniška izdelava in izmenjava podatkov za mednarodno prodajo ali prodajo v tujini – posebne ponudbe
4	B.4	Navodila za izvajanje sporočil EDIFACT, ki obsegajo izmenjavo podatkov iz voznih redov
5	B.5	Elektronska rezervacija sedežev/mest ter elektronska izdelava potnih dokumentov – izmenjava sporočil
6	B.6	Elektronska rezervacija sedežev/mest ter elektronska izdelava potnih dokumentov (standardi RCT2)
7	B.7	Mednarodna železniška vozovnica za tiskanje doma
8	B.8	Standardne numerične šifre za prevoznike v železniškem prometu, upravljavce infrastrukture in druga podjetja, vključena v verige v železniškem prometu
9	B.9	Standardne numerične šifre za lokacije
10	B.10	Elektronska rezervacija pomoči za osebe z omejeno mobilnostjo – izmenjava sporočil
12	B.30	Shema – katalog sporočil/sklopov podatkov, ki jo potrebuje prevoznik v železniškem prometu/upravitelj infrastrukture za sporočanje TSI TAP“

IZVEDBENA UREDBA KOMISIJE (EU) 2019/776**z dne 16. maja 2019**

o spremembi uredb Komisije (EU) št. 321/2013, (EU) št. 1299/2014, (EU) št. 1301/2014, (EU) št. 1302/2014, (EU) št. 1303/2014, (EU) 2016/919 ter Izvedbenega sklepa Komisije 2011/665/EU v zvezi z usklajitvijo z Direktivo (EU) 2016/797 Evropskega parlamenta in Sveta ter izvajanjem posebnih ciljev, določenih v Delegiranem sklepu Komisije (EU) 2017/1474

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije,

ob upoštevanju Direktive (EU) 2016/797 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. maja 2016 o interoperabilnosti železniškega sistema v Evropski uniji ⁽¹⁾ ter zlasti člena 5(11) in člena 48(2) Direktive,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) V skladu s členom 19 Uredbe (EU) 2016/796 Evropskega parlamenta in Sveta ⁽²⁾ mora Agencija Evropske unije za železnice (v nadaljnjem besedilu: Agencija) na Komisijo nasloviti priporočila o tehničnih specifikacijah za interoperabilnost (v nadaljnjem besedilu: TSI) in njihovi reviziji ter zagotoviti, da so TSI prilagojene tehničnemu napredku, tržnim trendom in socialnim zahtevam.
- (2) TSI bi bilo treba spremeniti, da bi se navedle določbe, ki se uporabljajo za obstoječe podsisteme in vozila, zlasti v primeru njihove nadgradnje in obnove, ter da bi se navedli parametri vozil in fiksnih podsistemov, ki jih mora preveriti prevoznik v železniškem prometu, da se zagotovi skladnost med vozili in progami, na katerih naj bi vozila obratovala, ter postopki, ki se uporabljajo za preverjanje teh parametrov po izdaji dovoljenja za dajanje vozila na trg in pred prvo uporabo vozila.
- (3) V Delegiranem sklepu Komisije (EU) 2017/1474 ⁽³⁾ so določeni posebni cilji za pripravo, sprejetje in pregled TSI. Komisija je 22. septembra 2017 od Agencije zahtevala, naj pripravi priporočila o izvedbi več navedenih ciljev.
- (4) V skladu s Sklepom (EU) 2017/1474 bi bilo treba TSI pregledati, da bi se upošteval razvoj železniškega sistema Unije v zvezi z raziskovalnimi in inovacijskimi dejavnostmi ter posodobili sklici na standarde.
- (5) Poleg tega bi bilo treba TSI pregledati, da bi se rešila preostala odprta vprašanja. Rešiti bi bilo treba zlasti odprta vprašanja v zvezi s specifikacijami za projektiranje tira, ki je združljivo z uporabo zavor na vrtnične tokove, in najmanjšim faktorjem za prometne kode iz Uredbe Komisije (EU) št. 1299/2014 ⁽⁴⁾. Rešiti bi bilo treba tudi odprta vprašanja v zvezi z aerodinamičnimi učinki, pasivno varnostjo, sistemi s spremenljivo tirno širino in zavornimi sistemi iz Uredbe Komisije (EU) št. 1302/2014 ⁽⁵⁾. Rešiti bi bilo treba odprta vprašanja v zvezi s specifikacijami o preskusnih pogojih za preskuse na tirih in sistemi s spremenljivo tirno širino iz Uredbe Komisije (EU) št. 321/2013 ⁽⁶⁾.

⁽¹⁾ UL L 138, 26.5.2016, str. 44.

⁽²⁾ Uredba (EU) 2016/796 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. maja 2016 o Agenciji Evropske unije za železnice in razveljavitvi Uredbe (ES) št. 881/2004 (UL L 138, 26.5.2016, str. 1).

⁽³⁾ Delegirani sklep Komisije (EU) 2017/1474 z dne 8. junija 2017 o dopolnitvi Direktive (EU) 2016/797 Evropskega parlamenta in Sveta glede posebnih ciljev za pripravo, sprejetje in pregled tehničnih specifikacij za interoperabilnost (UL L 210, 15.8.2017, str. 5).

⁽⁴⁾ Uredba Komisije (EU) št. 1299/2014 z dne 18. novembra 2014 o tehničnih specifikacijah za interoperabilnost v zvezi s podsistemom „infrastruktura“ železniškega sistema v Evropski uniji (UL L 356, 12.12.2014, str. 1).

⁽⁵⁾ Uredba Komisije (EU) št. 1302/2014 z dne 18. novembra 2014 o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi s podsistemom „tirna vozila – lokomotive in potniška tirna vozila“ železniškega sistema v Evropski uniji (UL L 356, 12.12.2014, str. 228).

⁽⁶⁾ Uredba Komisije (EU) št. 321/2013 z dne 13. marca 2013 o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi s podsistemom „železniški vozni park – tovarni vagoni“ železniškega sistema v Evropski uniji in o razveljavitvi Odločbe Komisije 2006/861/ES (UL L 104, 12.4.2013, str. 1).

- (6) V Sklepu (EU) 2017/1474 so določeni tudi posebni cilji za TSI v zvezi s podsistemom „tirna vozila – lokomotive in potniška tirna vozila“ in TSI v zvezi s podsistemom „železniški vozni park – tovorni vagoni“. Zlasti bi bilo treba pregledati določbe v zvezi s samodejnimi sistemi s spremenljivo tirno širino, hkrati pa olajšati dostop do potniških vagonov, izdajanje dovoljenj za potniška vozila na širokih področjih uporabe in sestavljanje potniških vlakov.
- (7) Nekatere komponente, pri katerih bi lahko ena sama okvara neposredno povzročila hudo nesrečo, so bistvene za varnost železniškega sistema in bi jih bilo treba za vsak primer posebej označiti kot „pomembne za varnost“. Proizvajalec bi moral v dokumentaciji o vzdrževanju vozila navesti komponente, pomembne za varnost.
- (8) Naložbe v opremo ob progi in na vozilu bi morale biti zavarovane z zagotovitvijo združljivosti in stabilnosti specifikacij evropskega sistema za upravljanje železniškega prometa (ERTMS), s čimer bi se zagotovila pravna in tehnična varnost, da enota ERTMS na vozilu, skladna z osnovno konfiguracijo 3, lahko varno in z zadovoljivo stopnjo učinkovitosti deluje na skladni progi ERTMS. Za sledenje tehnološkemu napredku in spodbujanje posodobitve, na primer s spremembami ERTMS, usmerjenimi v prihodnost, kot je opredeljeno v poročilu Agencije o dolgoročni perspektivi ERTMS (ERA-REP-150), bi bilo treba pod določenimi pogoji omogočiti njihovo izvajanje. Če Agencija osnutke specifikacij sprememb ERTMS, usmerjenih v prihodnost, izda pred predvideno pravno objavo leta 2022, bi morali dobavitelji in zgodnji izvajalci specifikacije uporabiti v njihovi pilotni fazi, če lahko enota na vozilu, skladna z osnovno konfiguracijo 3, varno vozi na kateri koli infrastrukturi, na kateri se izvajajo take rešitve.
- (9) Na podlagi raziskovalnega in inovacijskega dela Skupnega podjetja Shift2Rail v zvezi z arhitekturo sistema si Agencija z delom v zvezi s spremembami, ki so usmerjene v prihodnost in se nanašajo na razvoj sistema radijske komunikacije, prizadeva predlagati rešitve, ki bi omogočale neodvisno upravljanje življenjskega cikla za sistem radijske komunikacije in sistem zaščite vlaka, hkrati pa olajšale integracijo novega sistema radijske komunikacije v opremo evropskega sistema za nadzor vlakov (European Train Control System – ETCS) na vozilu, ki je skladna s tretjim sklopom specifikacij iz preglednice 2.3 v Prilogi A k Uredbi Komisije (EU) 2016/919 ⁽⁷⁾.
- (10) Tudi z uspešno zaključenim postopkom certificiranja ni mogoče vedno izključiti možnosti, da pri interakciji podsistemov vodenje-upravljanje in signalizacija na vozilu in ob progi v določenih pogojih eden od teh podsistemov večkrat zapored ne deluje ali ne deluje, kot je predvideno. Razlog za to so lahko uporaba različne nacionalne opreme za vodenje-upravljanje in signalizacijo (npr. postavljalnice), projektantski in operativni predpisi, pomanjkljivosti v specifikacijah, različne razlage, napake pri zasnovi ali napačno nameščena oprema. Zato so morda potrebna preverjanja, da se dokaže tehnična združljivost podsistemov vodenje-upravljanje in signalizacija na območju uporabe vozila. Zahtevo po teh preverjanjih bi bilo treba obravnavati kot začasen ukrep za povečanje zaupanja v tehnično združljivost podsistemov. Poleg tega bi bilo treba v Uredbi (EU) 2016/919 določiti postopek za navedena preverjanja. Predvsem bi morala biti načela, ki veljajo za navedena preverjanja, pregledna, z njimi pa bi se morali postaviti temelji za nadaljnjo harmonizacijo. Prednostno bi bilo treba obravnavati možnost izvajanja navedenih preverjanj v laboratoriju z uporabo konfiguracije ob progi, ki jo da na voljo upravljavec infrastrukture.
- (11) Da bi se čim bolj omejila preverjanja, bi morala vsaka država članica spodbujati harmonizacijo znotraj svoje infrastrukture. V skladu s tem načelom bi morala posamezna država članica zahtevati samo en sklop preverjanj združljivosti za radijsko komunikacijo (eno za prenos govora in eno za prenos podatkov), če je ta sploh potreben.
- (12) V najkrajšem možnem času bi bilo treba obravnavati ukrepe za povečanje zaupanja v tehnično združljivost ter zmanjšanje in odpravo preskusov ali preverjanj tehnične združljivosti enot na vozilu in različnih naprav evropskega sistema za upravljanje železniškega prometa ob progi. Zato bi morala Agencija oceniti osnovne tehnične razlike ter opredeliti ukrepe, potrebne za odpravo preskusov ali preverjanj tehnične združljivosti enot na vozilu in različnih naprav ob progi.
- (13) Z nekaterimi TSI se lahko določijo prehodni ukrepi, da bi se ohranila konkurenčnost železniškega sektorja in preprečili nepotrebni stroški, ki jih povzročijo prepogoste spremembe pravnega okvira. Taki prehodni ukrepi veljajo za pogodbe med izvajanjem in projekte, ki so na datum začetka uporabe zadevne TSI v poznejši fazi razvoja. Dokler se ti prehodni ukrepi uporabljajo, naj zahtevki za uporabo člena 7(1) Direktive 2016/797 ne bi bili potrebni. Po izteku veljavnosti teh prehodnih ukrepov bi morali vložniki, ki zahtevajo neuporabo TSI ali dela TSI, to storiti v skladu s členom 7(1) Direktive (EU) 2016/797. Vendar bi morali taki zahtevki samo v ustrezno utemeljenih primerih temeljiti na členu 7(1)(a) Direktive 2016/797.

⁽⁷⁾ Uredba Komisije (EU) 2016/919 z dne 27. maja 2016 o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi s podsistemi vodenje-upravljanje in signalizacija železniškega sistema v Evropski uniji (UL L 158, 15.6.2016, str. 1).

- (14) V Direktivi (EU) 2016/797 in Izvedbeni uredbi Komisije (EU) 2018/545 ⁽⁸⁾ je določeno, da ima Agencija vlogo subjekta za izdajo dovoljenj. Poleg tega je v Izvedbeni uredbi (EU) 2018/545 določen postopek, ki se uporablja v primeru spremembe obstoječega tipa vozila, zlasti za ustvarjanje izvedenk tipa vozila in izvedenk variante tipa vozila. Vlogo Agencije pri registraciji podatkov v evropskem registru dovoljenih tipov železniških vozil (European register of authorised types of railway vehicles – ERATV) ter naloge subjektov za izdajo dovoljenj v zvezi z izvedenkami tipa vozila in izvedenkami variante tipa vozila bi bilo treba ustrezno prilagoditi.
- (15) V uredbah (EU) št. 321/2013, (EU) št. 1302/2014 in (EU) 2016/919 bi se morale upoštevati spremembe postopka za dajanje mobilnih podsistemov na trg, kot so določene v členih od 20 do 26 Direktive (EU) 2016/797. Zato bi bilo treba z navedenimi TSI naštetimi osnovne konstrukcijske značilnosti, uporabljene za opredelitev tipa vozila, ter določiti zahteve v zvezi s spremembami, ki vplivajo nanje. Seznam parametrov ERATV bi bilo treba ustrezno spremeniti.
- (16) V skladu s Sklepom (EU) 2017/1474 bi bilo treba s TSI navesti, ali je treba organe za ocenjevanje skladnosti, ki so bili že priglašeni na podlagi prejšnje različice TSI, znova priglasiti in ali bi bilo treba uporabiti poenostavljen postopek priglasitve. S to uredbo se uvedejo omejene spremembe, ponovna priglasitev organov, ki so bili že priglašeni na podlagi prejšnje različice TSI, pa ne bi smela biti potrebna.
- (17) S to uredbo se spremenijo TSI, da bi se nadalje dosegla interoperabilnost železniškega sistema Unije, izboljšal in razvil mednarodni železniški promet, podprlo postopno oblikovanje notranjega trga ter dopolnile TSI zaradi zajetja bistvenih zahtev. Na podlagi Uredbe bo mogoče izpolniti cilje in bistvene zahteve Direktive 2008/57/ES Evropskega parlamenta in Sveta ⁽⁹⁾ in Direktive (EU) 2016/797. Zato bi se morala ta uredba neposredno uporabljati v vseh državah članicah, vključno s tistimi, ki so v skladu s členom 57(2) Direktive (EU) 2016/797 Agencijo in Komisijo uradno obvestile, da so podaljšale obdobje za prenos in bodo najpozneje do 15. junija 2020 še naprej uporabljale Direktivo 2008/57/ES. Priglašeni organi, ki opravljajo naloge v skladu z Direktivo 2008/57/ES v državah članicah, ki so podaljšale obdobje za prenos, bi morali imeti možnost, da izdajo potrdilo ES v skladu s to uredbo, dokler se Direktiva 2008/57/ES uporablja v državi članici, kjer imajo sedež.
- (18) Agencija je 17. decembra 2015, 6. januarja 2016 in 14. novembra 2017 izdala tri priporočila o spremembi Uredbe (EU) št. 1302/2014 v zvezi s pogoji, pod katerimi se dovoljenje za dajanje na trg ne omeji na posebna nacionalna omrežja, reševanjem odprtih vprašanj, zahtevami v zvezi s komponentami, pomembnimi za varnost, in revizijo določb o samodejnih sistemih s spremenljivo tirno širino.
- (19) Agencija je 11. aprila 2016 izdala priporočilo o spremembi Uredbe (EU) št. 321/2013 v zvezi z reševanjem odprtih vprašanj.
- (20) Agencija je 4. oktobra 2017 izdala priporočilo o spremembi Uredbe (EU) št. 1299/2014 v zvezi z reševanjem odprtih vprašanj.
- (21) Agencija je 19. julija 2018 izdala priporočilo o spremembi uredb (EU) št. 321/2013 in (EU) št. 1302/2014 ter Izvedbenega sklepa Komisije 2011/665/EU ⁽¹⁰⁾ v zvezi s spremembami postopka za dajanje mobilnih podsistemov na trg, vključno s preverjanjem skladnosti med vozilom in progo po izdaji dovoljenja za vozilo in pred prvo uporabo dovoljenih vozil ter določbami, ki se uporabljajo za obstoječe podsisteme in vozila, zlasti v primeru njihove nadgradnje in obnove.
- (22) Agencija je 19. oktobra 2018 izdala priporočilo o spremembi Uredbe (EU) 2016/919 v zvezi s spremembami postopka za dajanje mobilnih podsistemov na trg, vključno s preverjanjem skladnosti med vozilom in progo pred prvo uporabo dovoljenih vozil ter določbami, ki se uporabljajo za obstoječe podsisteme in vozila, zlasti v primeru njihove nadgradnje in obnove.
- (23) Agencija je 15. novembra 2018 izdala priporočilo o spremembi Uredbe (EU) št. 1303/2014 v zvezi s spremembami za uskladitev navedene uredbe z Direktivo (EU) 2016/797.

⁽⁸⁾ Izvedbena uredba Komisije (EU) 2018/545 z dne 4. aprila 2018 o določitvi praktičnih ureditev za dovoljenja za železniška vozila in postopek izdaje dovoljenj za tip železniških vozil v skladu z Direktivo (EU) 2016/797 Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 90, 6.4.2018, str. 66).

⁽⁹⁾ 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).

⁽¹⁰⁾ Izvedbeni sklep Komisije 2011/665/EU z dne 4. oktobra 2011 o evropskem registru dovoljenih tipov železniških vozil (UL L 264, 8.10.2011, str. 32).

- (24) Agencija je 29. novembra 2018 izdala priporočilo o spremembi uredb (EU) št. 1299/2014 in (EU) št. 1301/2014 v zvezi s spremembami za uskladitev navedenih uredb z Direktivo (EU) 2016/797.
- (25) Zato bi bilo treba Uredbo (EU) št. 321/2013, Uredbo (EU) št. 1299/2014, Uredbo (EU) št. 1301/2014, Uredbo (EU) št. 1302/2014, Uredbo (EU) št. 1303/2014, Uredbo (EU) 2016/919 in Izvedbeni sklep 2011/665/EU ustrezno spremeniti.
- (26) Ukrepi iz te uredbe so v skladu z mnenjem odbora, ustanovljenega s členom 51(1) Direktive (EU) 2016/797 –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

Člen 1

Uredba (EU) št. 321/2013 se spremeni:

- (1) v členu 2(1) se besedilo „točki 2.7 Priloge II k Direktivi 2008/57/ES“ nadomesti z besedilom „točki 2.7 Priloge II k Direktivi (EU) 2016/797 Evropskega parlamenta in Sveta (*)

(*) Direktiva (EU) 2016/797 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. maja 2016 o interoperabilnosti železniškega sistema v Evropski uniji (UL L 138, 26.5.2016, str. 44).“;

- (2) v členu 3 se drugi pododstavek spremeni:

- (a) točka (a) se nadomesti z naslednjim:

„(a) če je obnovljen ali nadgrajen v skladu z oddelkom 7.2.2 Priloge k tej uredbi,“;

- (b) točka (c) se nadomesti z naslednjim:

„(c) v zvezi z oznako ‚GE‘, kot je prikazana v točki 5 Dodatka C k Prilogi, lahko vagoni iz obstoječega voznega parka, ki so odobreni v skladu z Odločbo Komisije 2006/861/ES, kot je bila spremenjena z Odločbo 2009/107/ES, ali Odločbo Komisije 2006/861/ES, kot je bila spremenjena z Odločbo 2009/107/ES in Sklepom 2012/464/EU, in ki izpolnjujejo pogoje iz točke 7.6.4 Odločbe 2009/107/ES, to oznako ‚GE‘ prejmejo brez dodatnega ocenjevanja, ki ga izvede tretja stran, ali novega dovoljenja za dajanje na trg. Uporaba te oznake na vagonih, ki že obratujejo, ostaja v pristojnosti prevoznikov v železniškem prometu.“;

- (3) člen 4 se spremeni:

- (a) odstavek 1 se nadomesti z naslednjim:

„1. V zvezi z ‚odprtimi točkami‘ iz Dodatka A so pogoji, ki morajo biti izpolnjeni za preverjanje bistvenih zahtev Direktive (EU) 2016/797, določeni z nacionalnimi predpisi, veljavnimi v državi članici, ki je del območja uporabe vozil, zajetih s to uredbo.“;

- (b) točka (c) odstavka 2 se nadomesti z naslednjim:

„(c) informacije o organih, imenovanih za izvajanje postopkov za ocenjevanje skladnosti in verifikacijo v zvezi z odprtimi točkami.“;

- (4) člen 5 se spremeni:

- (a) odstavek 1 se nadomesti z naslednjim:

„1. V zvezi s posebnimi primeri v oddelku 7.3 Priloge so pogoji, ki morajo biti izpolnjeni za preverjanje bistvenih zahtev Direktive (EU) 2016/797, določeni v oddelku 7.3 Priloge ali z nacionalnimi predpisi, veljavnimi v državi članici, ki je del področja uporabe vozil, zajetih s to uredbo.“;

- (b) točka (c) odstavka 2 se nadomesti z naslednjim:

„(c) organih, ki so imenovani za izvajanje postopkov za ocenjevanje skladnosti in verifikacijo za nacionalne predpise v zvezi s posebnimi primeri iz točke 7.3 Priloge.“;

(5) člen 8 se spremeni:

(a) odstavek 1 se nadomesti z naslednjim:

„1. Za podsistem, ki vsebuje komponente interoperabilnosti brez ES-izjave o skladnosti ali primernosti za uporabo, se potrdilo ES o verifikaciji lahko izda v prehodnem obdobju, ki se konča 1. januarja 2024, če so izpolnjene določbe iz oddelka 6.3 Priloge.“;

(b) odstavek 2 se nadomesti z naslednjim:

„2. Izdelava ali nadgradnja/obnova podsistema, ki uporablja necertificirane komponente interoperabilnosti, se zaključi v prehodnem obdobju iz odstavka 1, vključno z dajanjem na trg.“;

(c) v točki (b) odstavka 3 se besedilo „člena 18 Direktive 2004/49/ES“ nadomesti z besedilom „člena 19 Direktive (EU) 2016/798 Evropskega parlamenta in Sveta (*)

(*) Direktiva (EU) 2016/798 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. maja 2016 o varnosti na železnici (UL L 138, 26.5.2016, str. 102).“;

(d) odstavek 4 se nadomesti z naslednjim:

„4. Po preteku prehodnega obdobja, ki se konča 1. januarja 2015, so na novo izdelane komponente interoperabilnosti ‚signali za sklep‘ zajete v zahtevani ES-izjavi o skladnosti.“;

(6) člen 8a se spremeni:

(a) odstavek 1 se nadomesti z naslednjim:

„1. Ne glede na določbe oddelka 6.3 Priloge se lahko izda potrdilo ES o verifikaciji za podsistem, ki vsebuje komponente, ki ustrezajo komponenti interoperabilnosti ‚torni element za zavornjake, ki delujejo na vozni površini kolesa‘, za katero ni bila pridobljena ES-izjava o skladnosti v prehodnem obdobju, ki se konča 1. januarja 2024, če so izpolnjeni naslednji pogoji:

(a) komponenta je bila izdelana pred datumom začetka uporabe te uredbe in

(b) komponenta interoperabilnosti se uporablja v podsistemu, ki je bil odobren in dan na trg v vsaj eni državi članici že pred datumom začetka uporabe te uredbe.“;

(b) odstavek 2 se nadomesti z naslednjim:

„2. Izdelava, nadgradnja ali obnova podsistema, ki uporablja necertificirane komponente interoperabilnosti, se vključno z izdajo dovoljenja za dajanje na trg zaključi pred iztekom prehodnega obdobja iz odstavka 1.“;

(c) v točki (b) odstavka 3 se besedilo „člena 18 Direktive 2004/49/ES“ nadomesti z besedilom „člena 19 Direktive (EU) 2016/798“;

(7) člen 8c se spremeni:

(a) točka (b) odstavka 1 se nadomesti z naslednjim:

„(b) komponenta interoperabilnosti se uporablja v podsistemu, ki je bil odobren in dan na trg v vsaj eni državi članici že pred iztekom njene odobritve.“;

(b) odstavek 2 se nadomesti z naslednjim:

„2. Izdelava, nadgradnja ali obnova podsistema, ki uporablja necertificirane komponente interoperabilnosti, se vključno z izdajo dovoljenja za dajanje na trg zaključi pred iztekom prehodnega obdobja iz odstavka 1.“;

(c) v točki (b) odstavka 3 se besedilo „člena 18 Direktive 2004/49/ES“ nadomesti z besedilom „člena 19 Direktive (EU) 2016/798“;

(8) člen 9 se spremeni:

„Šteje se, da izjava o verifikaciji in/ali skladnosti s tipom novega vozila, določena v skladu z Odločbo 2006/861/ES, velja do konca prehodnega obdobja, ki se konča 1. januarja 2017.“;

(9) člen 10a se spremeni:

(a) v odstavku 4 se besedilo „členom 6 Direktive 2008/57/ES“ nadomesti z besedilom „členom 5 Direktive (EU) 2016/797“;

(b) v odstavku 5 se besedilo „Direktive 2008/57/ES“ nadomesti z besedilom „Direktive (EU) 2016/797“;

(10) Priloga se spremeni v skladu s Prilogo I k tej uredbi.

Člen 2

Uredba (EU) št. 1299/2014 se spremeni:

(1) člen 2 se spremeni:

(a) v odstavku 1 se besedilo „točki 2.1 Priloge I k Direktivi 2008/57/ES“ nadomesti z besedilom „točki 2.1 Priloge II k Direktivi (EU) 2016/797 Evropskega parlamenta in Sveta (*)

(*) Direktiva (EU) 2016/797 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. maja 2016 o interoperabilnosti železniškega sistema v Evropski uniji (UL L 138, 26.5.2016, str. 44).“;

(b) v odstavku 3 se besedilo „členom 20 Direktive 2008/57/ES“ nadomesti z besedilom „členom 18 Direktive (EU) 2016/797“;

(c) odstavek 4 se nadomesti z naslednjim:

„4. TSI se uporablja za omrežje železniškega sistema Unije, kot je opisano v Prilogi I k Direktivi (EU) 2016/797, razen za primere iz člena 1(3) in (4) Direktive (EU) 2016/797.“;

(2) člen 3 se spremeni:

(a) odstavek 1 se nadomesti z naslednjim:

„1. Za vidike, ki so navedeni kot ‚odprte točke‘ v Dodatku R k Prilogi k tej uredbi, so pogoji, ki morajo biti izpolnjeni za verifikacijo bistvenih zahtev iz Priloge III k Direktivi (EU) 2016/797, določeni z nacionalnimi predpisi v uporabi v državi članici, ki odobri začetek obratovanja zadevnega podsistema iz te uredbe.“;

(b) točka (c) odstavka 2 se nadomesti z naslednjim:

„(c) informacije o organih, imenovanih za izvajanje postopkov za ocenjevanje skladnosti in verifikacijo v zvezi z odprtimi točkami.“;

(3) člen 4 se spremeni:

odstavek 1 se nadomesti z naslednjim:

„1. Za posebne primere, navedene v oddelku 7.7 Priloge, so pogoji, ki morajo biti izpolnjeni za verifikacijo bistvenih zahtev iz Priloge III k Direktivi (EU) 2016/797, določeni v oddelku 7.7 Priloge ali z nacionalnimi predpisi v uporabi v državi članici, ki odobri začetek obratovanja zadevnega podsistema iz te uredbe.“;

(4) točka (c) odstavka 2 člena 4 se nadomesti z naslednjim:

„(c) informacije o organih, imenovanih za izvajanje postopkov za ocenjevanje skladnosti in verifikacijo za nacionalne predpise v zvezi s posebnimi primeri iz točke 7.7 Priloge.“;

(5) člen 7(3) se spremeni:

(a) v točki (a) se besedilo „členom 18 Direktive 2008/57/ES“ nadomesti z besedilom „členom 15 Direktive (EU) 2016/797“;

(b) v točki (b) se besedilo „členom 16(2)(c) Direktive 2004/49/ES“ oziroma „člena 18 Direktive 2004/49/ES“ nadomesti z besedilom „členom 16(2)(d) Direktive (EU) 2016/798 Evropskega parlamenta in Sveta (*)

(*) Direktiva (EU) 2016/798 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. maja 2016 o varnosti na železnici (UL L 138, 26.5.2016, str. 102).“

oziroma „člena 19 Direktive (EU) 2016/798“;

- (6) v členu 9 se odstavek 2 črta;
- (7) člen 10 se spremeni:
- (a) v odstavku 4 se besedilo „členom 6 Direktive 2008/57/ES“ nadomesti z besedilom „členom 5 Direktive (EU) 2016/797“;
- (b) v odstavku 5 se besedilo „Direktive 2008/57/ES“ nadomesti z besedilom „Direktive (EU) 2016/797“;
- (8) Priloga se spremeni v skladu s Prilogo II k tej uredbi.

Člen 3

Uredba (EU) št. 1301/2014 se spremeni:

- (1) člen 2 se spremeni:
- (a) v odstavku 1 se besedilo „točki 2.2 Priloge II k Direktivi 2008/57/ES“ nadomesti z besedilom „točki 2.2 Priloge II k Direktivi (EU) 2016/797 Evropskega parlamenta in Sveta (*)
- (*) Direktiva (EU) 2016/797 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. maja 2016 o interoperabilnosti železniškega sistema v Evropski uniji (UL L 138, 26.5.2016, str. 44).“;
- (b) v odstavku 3 se besedilo „členom 20 Direktive 2008/57/ES“ nadomesti z besedilom „členom 18 Direktive (EU) 2016/797“;
- (c) odstavek 4 se nadomesti z naslednjim:
- „4. TSI se uporablja za omrežje železniškega sistema Unije, kot je opisano v Prilogi I k Direktivi (EU) 2016/797, razen za primere iz člena 1(3) in (4) Direktive (EU) 2016/797.“;
- (2) člen 4 se spremeni:
- (a) odstavek 1 se nadomesti z naslednjim:
- „1. V zvezi s posebnimi primeri, navedenimi v oddelku 7.4.2 Priloge, so pogoji, ki morajo biti izpolnjeni za verifikacijo izpolnjevanja bistvenih zahtev iz Priloge III k Direktivi (EU) 2016/797, določeni v oddelku 7.4.2 Priloge ali z nacionalnimi predpisi v uporabi v državi članici, ki odobri začetek obratovanja zadevnega podsistema iz te uredbe.“;
- (b) točka (c) odstavka 2 se nadomesti z naslednjim:
- „(c) informacije o organih, imenovanih za izvajanje postopkov za ocenjevanje skladnosti in verifikacijo za nacionalne predpise v zvezi s posebnimi primeri iz točke 7.4.2 Priloge.“;
- (3) člen 7(3) se spremeni:
- (a) v točki (a) se besedilo „členom 18 Direktive 2008/57/ES“ nadomesti z besedilom „členom 15 Direktive (EU) 2016/797“;
- (b) v točki (b) se besedilo „členom 16(2)(c) Direktive 2004/49/ES“ oziroma „člena 18 Direktive 2004/49/ES“ nadomesti z besedilom „členom 16(2)(d) Direktive (EU) 2016/798 Evropskega parlamenta in Sveta (*)
- (*) Direktiva (EU) 2016/798 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. maja 2016 o varnosti na železnici (UL L 138, 26.5.2016, str. 102).“
- oziroma „člena 19 Direktive (EU) 2016/798“;
- (4) v členu 9 se odstavek 2 črta;
- (5) člen 10 se spremeni:
- (a) v odstavku 4 se besedilo „členom 6 Direktive 2008/57/ES“ nadomesti z besedilom „členom 5 Direktive (EU) 2016/797“;
- (b) v odstavku 5 se besedilo „Direktive 2008/57/ES“ nadomesti z besedilom „Direktive (EU) 2016/797“;
- (6) Priloga se spremeni v skladu s Prilogo III k tej uredbi.

Člen 4

Uredba (EU) št. 1302/2014 se spremeni:

- (1) v členu 2(1) se besedilo „točki 2.7 Priloge II k Direktivi 2008/57/ES“ nadomesti z besedilom „točki 2.7 Priloge II k Direktivi (EU) 2016/797 Evropskega parlamenta in Sveta (*)

(*) Direktiva (EU) 2016/797 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. maja 2016 o interoperabilnosti železniškega sistema v Evropski uniji (UL L 138, 26.5.2016, str. 44).“;

- (2) v členu 3 se odstavek 2 nadomesti z naslednjim:

„2. TSI se ne uporablja za obstoječa tirna vozila železniškega sistema v Uniji, ki 1. januarja 2015 že obratujejo na celotnem omrežju ali delu omrežja katere koli države članice, razen za tirna vozila, ki se obnavljajo ali nadgrajujejo v skladu z oddelkom 7.1.2 Priloge.“;

- (3) člen 4 se spremeni:

- (a) odstavek 1 se nadomesti z naslednjim:

„1. Za vidike, ki so navedeni kot ‚odprte točke‘ v Dodatku I k Prilogi, so pogoji, ki morajo biti izpolnjeni za verifikacijo bistvenih zahtev iz Priloge III k Direktivi (EU) 2016/797, določeni z nacionalnimi predpisi, veljavnimi v državah članicah, ki so del področja uporabe vozil, zajetih s to uredbo.“;

- (b) točka (c) odstavka 2 se nadomesti z naslednjim:

„(c) informacije o organih, imenovanih za izvajanje postopkov za ocenjevanje skladnosti in verifikacijo v zvezi z odprtimi točkami.“;

- (4) člen 5 se spremeni:

odstavek 1 se nadomesti z naslednjim:

„1. V zvezi s posebnimi primeri, navedenimi v oddelku 7.3 Priloge, so pogoji, ki morajo biti izpolnjeni za verifikacijo bistvenih zahtev iz Priloge III k Direktivi (EU) 2016/797, določeni v oddelku 7.3 Priloge ali z nacionalnimi predpisi, veljavnimi v državah članicah, ki so del področja uporabe vozil, zajetih s to uredbo.“;

- (5) točka (c) odstavka 2 člena 5 se nadomesti z naslednjim:

„(c) organih, imenovanih za izvajanje postopkov za ocenjevanje skladnosti in verifikacijo za nacionalne predpise v zvezi s posebnimi primeri iz točke 7.3 Priloge.“;

- (6) člen 8(3) se spremeni:

- (a) v točki (a) se besedilo „členom 18 Direktive 2008/57/ES“ oziroma „členom 16(2)(c) Direktive 2004/49/ES“ nadomesti z besedilom „členom 15 Direktive (EU) 2016/797“;

- (b) v točki (b) se besedilo „členom 16(2)(c) Direktive 2004/49/ES“ oziroma „člena 18 Direktive 2004/49/ES“ nadomesti z besedilom „členom 16(2)(d) Direktive (EU) 2016/798 Evropskega parlamenta in Sveta (*)

(*) Direktiva (EU) 2016/798 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. maja 2016 o varnosti na železnici (UL L 138, 26.5.2016, str. 102).“

oziroma „člena 19 Direktive (EU) 2016/798“;

- (7) v členu 9 se besedilo „členov od 16 do 18 Direktive 2008/57/ES“ oziroma „člena 26 Direktive 2008/57/ES“ nadomesti z besedilom „členov od 13 do 15 Direktive (EU) 2016/797“ oziroma „člena 24 Direktive (EU) 2016/797“;

- (8) člen 10 se spremeni:

- (a) v odstavku 4 se besedilo „členom 6 Direktive 2008/57/ES“ nadomesti z besedilom „členom 5 Direktive (EU) 2016/797“;

- (b) v odstavku 5 se besedilo „Direktive 2008/57/ES“ nadomesti z besedilom „Direktive (EU) 2016/797“;

(9) v členu 11 se doda naslednji odstavek 3:

„3. Oddelek 7.1.3.1 Priloge k tej uredbi se ne uporablja za vozila, dana na trg po 31. decembru 2028. Vozila, dana na trg po navedenem datumu, so skladna z odstavki 4, 5 in 6 Priloge k tej uredbi.“;

(10) v členu 11 se doda naslednji odstavek 4:

„4. Države članice lahko samo v ustrezno utemeljenih primerih vložnikom dovolijo neuporabo te uredbe ali njenih delov v skladu s členom 7(1)(a) Direktive (EU) 2016/797 za projekte, za katere obstaja možnost uporabe oddelka 7.1.1.2 ali 7.1.3.1 Priloge ali pa je ta možnost potekla. Uporaba oddelka 7.1.1.2 ali 7.1.3.1 Priloge ne zahteva uporabe člena 7(1)(a) Direktive 2016/797.“;

(11) Priloga se spremeni v skladu s Prilogo IV k tej uredbi.

Člen 5

Uredba (EU) št. 1303/2014 se spremeni:

(1) v členu 2 se besedilo „Prilogi II k Direktivi 2008/57/ES“ nadomesti z besedilom „Prilogi II k Direktivi (EU) 2016/797 (*)

(*) Direktiva (EU) 2016/797 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. maja 2016 o interoperabilnosti železniškega sistema v Evropski uniji (UL L 138, 26.5.2016, str. 44).“;

(2) člen 4 se spremeni:

(a) odstavek 1 se nadomesti z naslednjim:

„1. V zvezi s posebnimi primeri iz oddelka 7.3 Priloge morajo biti izpolnjeni pogoji za verifikacijo bistvenih zahtev iz Priloge III k Direktivi (EU) 2016/797, ki so določeni v oddelku 7.3 Priloge ali jih določajo veljavni nacionalni predpisi v državi članici, s katerimi se odobri začetek obratovanja fiksnih podsistemov, ali veljavni nacionalni predpisi v državi članici, ki je del področja uporabe vozil, zajetih s to uredbo.“;

(b) točka (c) odstavka 2 se nadomesti z naslednjim:

„(c) organih, ki so imenovani za izvajanje postopkov za ocenjevanje skladnosti in verifikacijo za nacionalne predpise v zvezi s posebnimi primeri iz točke 7.3 Priloge.“;

(3) člen 8 se spremeni:

(a) v odstavku 4 se besedilo „členom 6 Direktive 2008/57/ES“ nadomesti z besedilom „členom 5 Direktive (EU) 2016/797“;

(b) v odstavku 5 se besedilo „Direktive 2008/57/ES“ nadomesti z besedilom „Direktive (EU) 2016/797“;

(4) Priloga se spremeni v skladu s Prilogo V k tej uredbi.

Člen 6

Uredba (EU) 2016/919 se spremeni:

(1) člen 2 se spremeni:

(a) odstavek 1 se nadomesti z naslednjim:

„1. TSI se uporablja za vsak nov, nadgrajen ali obnovljen podsistem železniškega sistema ‚vodenje-upravljanje in signalizacija ob progi‘ ter podsistem ‚vodenje-upravljanje in signalizacija na vozilu‘, kakor sta opredeljena v točkah 2.3 in 2.4 Priloge II k Direktivi (EU) 2016/797 Evropskega parlamenta in Sveta (*). Oddelek 7.2.1a Priloge se uporablja za vse spremembe obstoječega podsistema na vozilu.“;

(*) Direktiva (EU) 2016/797 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. maja 2016 o interoperabilnosti železniškega sistema v Evropski uniji (UL L 138, 26.5.2016, str. 44).“;

- (b) v odstavku 2 se besedilo „s členom 20 Direktive 2008/57/ES in“ nadomesti z „z“;
- (c) odstavek 3 se črta;
- (2) v členu 3(1) se besedilo „členom 17(3) Direktive 2008/57/ES“ nadomesti z besedilom „členom 14 Direktive (EU) 2016/797“;
- (3) člen 5 se črta;
- (4) člen 6 se spremeni:
- (a) v odstavku 2 se besedilo „členoma 13 in 18 Direktive 2008/57/ES“ nadomesti z besedilom „členoma 10 in 15 Direktive (EU) 2016/797“;
- (b) v odstavku 3 se besedilo „členom 16 Direktive 2004/49/ES“ nadomesti z besedilom „členom 16 Direktive (EU) 2016/798 (*)“
- (*) Direktiva (EU) 2016/798 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. maja 2016 o varnosti na železnici (UL L 138, 26.5.2016, str. 102);
- (5) člen 9 se spremeni:
- (a) v odstavku 4 se besedilo „člena 29(1) Direktive 2008/57/ES“ nadomesti z besedilom „člena 51(1) Direktive (EU) 2016/797“;
- (b) v odstavku 5 se besedilo „točk 7.3.2.1, 7.3.2.2 in 7.3.2.3 Sklepa 2012/88/EU“ nadomesti z besedilom „člena 2(1) Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2017/6 (*) in točke 7.4.1.1 Priloge k tej uredbi.“
- (*) Izvedbena uredba Komisije (EU) 2017/6 z dne 5. januarja 2017 o evropskem načrtu za uvedbo evropskega sistema za upravljanje železniškega prometa (UL L 3, 6.1.2017, str. 6).“;
- (6) Člena 10 in 11 se nadomestita z naslednjim:

„Člen 10

Popravki napak

Če so zaznane napake, ki sistemu ne omogočajo normalnega obratovanja, Agencija na lastno pobudo ali na zahtevo Komisije čim prej opredeli rešitve za njihovo odpravo ter oceni njihov učinek na združljivost in stabilnost uvedenega obstoječega ERTMS. V takih primerih Agencija pošlje Komisiji mnenje o takih rešitvah in oceno. Komisija analizira mnenje Agencije s pomočjo odbora iz člena 51(1) Direktive (EU) 2016/797 ter lahko priporoči, naj se rešitve iz mnenja Agencije uporabljajo do naslednje revizije TSI.

Člen 11

Spremembe ERTMS, usmerjene v prihodnost

1. Komisija do junija 2021 izda poročilo o opredelitvi komunikacijskega sistema naslednje generacije, pri čemer upošteva prispevek Skupnega podjetja Shift2Rail in Agencije. Poročilo vsebuje pogoje in morebitne strategije za migracijo na navedeni sistem, pri čemer se ustrezno upošteva soobstoj zahtev glede sistema in spektra.

2. Če je Agencija izdala mnenje z osnutki specifikacij v zvezi s spremembami ERTMS, usmerjenimi v prihodnost, kot je opredeljeno v ERA-REP-150, dobavitelji in zgodnji izvajalci navedene specifikacije uporabijo pri svojih pilotnih projektih in o tem obvestijo Agencijo.“;

- (7) vstavi se naslednji člen 11a:

„Člen 11a

Združljivost in prihodnja revizija ERTMS

1. Agencija do 1. junija 2020 Komisiji pošlje poročilo o izvajanju združljivosti sistema ETCS (ETCS system compatibility – ESC) in združljivosti radijskega sistema (radio system compatibility – RSC). Poročilo vključuje oceno različnih vrst ESC in RSC ter možnosti za zmanjšanje osnovnih tehničnih razlik med posameznimi vrstami ESC in RSC. Države članice Agenciji zagotovijo informacije, potrebne za izvedbo analize.

2. Komisija na podlagi prispevka Agencije do 1. decembra 2021 opredeli ukrepe, potrebne za odpravo preskusov ali preverjanj tehnične združljivosti enot na vozilu in različnih naprav ERTMS ob progi, zlasti za zagotovitev harmonizacije projektantskih in operativnih predpisov na ravni držav članic ter med državami članicami. Države članice Komisiji in Agenciji zagotovijo informacije, potrebne za izvedbo analize.

3. Agencija do 1. decembra 2020 Komisiji pošlje poročilo o možnosti za vključitev dodatnih elementov arhitekture sistema vodenje-upravljanje in signalizacija ob progi in na vozilu, zlasti za zagotovitev zasnove, ki bo primerna tudi v prihodnosti, s čimer se bo olajšala uporaba naj sodobnejše tehnologije in zagotovila povratna združljivost.“;

(8) v členu 13 se dodata naslednja odstavka 2 in 3:

„2. Države članice lahko samo v ustrezno utemeljenih primerih vložnikom dovolijo neuporabo oddelka 7.4.2.1 Priloge v skladu s členom 7(1)(a) Direktive (EU) 2016/797 za projekte, za katere obstaja možnost uporabe oddelka 7.4.2.3 Priloge ali pa je ta možnost potekla. Uporaba oddelka 7.4.2.3 Priloge ne zahteva uporabe člena 7(1)(a) Direktive 2016/797.

3. Brez poseganja v oddelka 6.1.2.4 in 6.1.2.5 Priloge lahko vložniki še naprej uporabljajo določbe prvotne različice Uredbe (EU) 2016/919 (in ustreznih mnenj Agencije), ko predložijo vlogo za odobritev

(a) projektov v zvezi z opremo ob progi, ki so na datum začetka veljavnosti te uredbe v poznejši fazi razvoja, in

(b) projektov v zvezi z opremo na vozilu, razvitimi v skladu s specifikacijami ERTMS#2 ali #3 iz preglednice A.2 v Prilogi A, ki so na datum začetka veljavnosti te uredbe v poznejši fazi razvoja.“;

(9) Priloga se spremeni v skladu s Prilogo VII k tej uredbi.“.

Člen 7

Izvedbeni sklep 2011/665/EU se spremeni:

(1) vstavi se naslednji člen 2a:

„Člen 2a

Informacije, ki jih vnese Agencija

Agencija v evropski register dovoljenih tipov vozil vnese informacije o odobritvah tipov vozil, ki jih je izdala, ali variantah tipa vozila, ki jih je odobrila, ter o novih različicah tipa vozila ali variante tipa vozila v skladu s členom 50 Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545 (*), kot je določeno v Prilogi II k temu sklepu.

(*) Izvedbena uredba Komisije (EU) 2018/545 z dne 4. aprila 2018 o določitvi praktičnih ureditev za dovoljenja za železniška vozila in postopek izdaje dovoljenj za tip železniških vozil v skladu z Direktivo (EU) 2016/797 Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 90, 6.4.2018, str. 66).“;

(2) v členu 3 se odstavek 1 nadomesti z naslednjim:

„1. Države članice zagotovijo, da nacionalni varnostni organi zagotovijo informacije o odobritvah tipov vozil, ki so jih izdali, ali variantah tipa vozila, ki so jih odobrili, ter o novi različici tipa vozila ali variante tipa vozila v skladu s členom 50 Uredbe (EU) 2018/545, kot je določeno v Prilogi II k temu sklepu.“;

(3) člen 4 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 4

Oznake omejitev

Usklajene oznake omejitev se uporabljajo v vseh državah članicah.

Seznam usklajenih oznak omejitev je seznam iz Izvedbenega Sklepa (EU) 2018/1614 (*)

(*) Izvedbeni sklep Komisije (EU) 2018/1614 z dne 25. oktobra 2018 o določitvi specifikacij za registre vozil iz člena 47 Direktive (EU) 2016/797 Evropskega parlamenta in Sveta ter o spremembi in razveljavitvi Odločbe Komisije 2007/756/ES (UL L 268, 26.10.2018, str. 53).“;

(4) Priloga I se spremeni v skladu s Prilogo VIII k tej uredbi.

(5) Priloga II se nadomesti s Prilogo IX k tej uredbi.

Člen 8

V skladu z uredbama (EU) št. 1299/2014 in (EU) št. 1303/2014 vsaka država članica posodobi svoj nacionalni izvedbeni načrt za TSI INF in TSI SRT. Vsaka država članica do 1. januarja 2020 drugim državam članicam in Komisiji posreduje svoj posodobljen izvedbeni načrt.

Člen 9

1. Priglasitve organov za ocenjevanje skladnosti za potrebe uredb (EU) št. 321/2013, (EU) št. 1299/2014, (EU) št. 1301/2014, (EU) št. 1302/2014, (EU) št. 1303/2014 in (EU) 2016/919 so še naprej veljavne na podlagi navedenih uredb, kot so bile spremenjene s to uredbo.

2. Organi za ocenjevanje skladnosti, priglašeni v skladu z Direktivo 2008/57/ES, lahko izdajo potrdilo ES o verifikaciji in potrdilo ES o skladnosti ali primernosti komponent interoperabilnosti za uporabo v skladu s to uredbo, dokler se v skladu s členom 57(2) Direktive (EU) 2016/797 Direktiva 2008/57/ES uporablja v državah članicah, kjer imajo ti organi sedež, in najpozneje do 15. junija 2020.

Člen 10

Ta uredba začne veljati dvajseti dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Uporablja se od 16. junija 2019.

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

V Bruslju, 16. maja 2019

Za Komisijo
Predsednik
Jean-Claude JUNKER

PRILOGA I

Priloga k Uredbi (EU) št. 321/2013 se spremeni:

- (1) v oddelkih 1., 1.3, 3., 4.1, 4.2.1, 4.7, 5.1 in 6.1.2.3 se sklici na „Direktivo 2008/57/ES“ nadomestijo s sklici na „Direktivo (EU) 2016/797“;

- (2) oddelek 1.2 se nadomesti z naslednjim:

„1.2 Geografsko področje uporabe

Geografsko področje uporabe te TSI je celotni železniški sistem Evropske unije, določen v oddelku 1 Priloge I k Direktivi (EU) 2016/797, ob upoštevanju omejitev v zvezi s tirno širino iz člena 2.“;

- (3) oddelek 2 se nadomesti z naslednjim:

„2. PODROČJE UPORABE IN OPREDELITEV PODSISTEMA

2.1 Področje uporabe

Ta TSI se uporablja za ‚tovorne vagone, vključno z vozili, ki so namenjena za prevoz tovornjakov‘, kot je navedeno v oddelku 2 Priloge I k Direktivi (EU) 2016/797, ob upoštevanju omejitev iz člena 2. Ta del podsistema tirnih vozil se v nadaljnjem besedilu imenuje ‚tovorni vagon‘ in spada v podsistem ‚tirna vozila‘, kot je določen v Prilogi II k Direktivi (EU) 2016/797.

Druge vozila iz oddelka 2 Priloge I k Direktivi (EU) 2016/797 so izključena iz področja uporabe te TSI; to velja zlasti za:

- (a) mobilno opremo za gradnjo in vzdrževanje železniške infrastrukture;
- (b) vozila, ki so konstruirana za prevoz:
 - motornih vozil s potniki v vozilu ali
 - motornih vozil brez potnikov v vozilu, ki pa so predvidena za vključitev v potniški vlak (vagone za avtomobile);
- (c) vozila, ki:
 - imajo v obremenjenem stanju večjo dolžino in
 - katerih koristni tovor je del strukture vozila.

Opomba: glej tudi oddelek 7.1 za posamezne primere.

2.2 Opredelitev pojmov

V tej TSI se uporabljajo naslednje opredelitve pojmov:

- (a) ‚Enota‘ je splošni izraz, ki se uporablja za tirna vozila. Spada v področje uporabe te TSI, zato se obravnava s postopki za ES-verifikacijo.

Enoto lahko sestavlja:

- ‚vagon‘, ki lahko obratuje ločeno kot posamezen okvir, nameščen na lastni komplet koles, ali
- kompozicija trajno povezanih ‚elementov‘, ki ne morejo obratovati ločeno, ali
- ‚ločeni železniški osnovni vozički, povezani z združljivim(-i) cestnim(-i) vozilom(-li)‘, katerih kombinacija oblikuje kompozicijo z železnico združljivega sistema.

- (b) ‚Vlak‘ je obratovalna sestava, ki je sestavljena iz več enot.

- (c) „Stanje načrtovanega delovanja“ vključuje vse pogoje, v okviru katerih je enota predvidena za obratovanje, in njene tehnične omejitve. Stanje načrtovanega delovanja lahko presega specifikacije te TSI, da se lahko enote uporabljajo skupaj na vlaku v omrežju v skladu s sistemom upravljanja varnosti prevoznika.“;

- (4) v oddelku 3 se vrstica 4.2.3.6.6 preglednice 1 nadomesti z naslednjim:

„4.2.3.6.6	Samodejni sistemi s spremenljivo tirno širino	1.1.1, 1.1.2, 1.1.3	1.2			1.5“
------------	---	---------------------------	-----	--	--	------

- (5) oddelek 4.2.2.2 se nadomesti z naslednjim:

„4.2.2.2 Konstrukcija osrednjega dela enote ter vseh dodatkov k opreми in točk dviga je konstruirana tako, da v okviru primerov obremenitve, opredeljenih v poglavju 5 standarda EN 12663-2:2010, ne nastanejo razpoke, večje stalne deformacije ali prelomi.

V primeru kompozicije z železnico združljivega sistema, sestavljene iz ločenih železniških osnovnih vozičkov, povezanih z združljivimi cestnimi vozili, so lahko primeri obremenitve drugačni od zgoraj navedenih zaradi njihove bimodalne specifikacije; v takih primerih vložnik opiše obravnavane primere obremenitve na podlagi usklajenega sklopa specifikacij, pri čemer upošteva posebne pogoje uporabe v zvezi s sestavo vlaka, ranžiranjem in obratovanjem.

Prikaz skladnosti je opisan v točki 6.2.2.1.

Na enoti se označi položaj točk dviga. Oznaka ustreza točki 4.5.14 standarda EN 15877-1:2012.

Opomba: šteje se, da so tudi tehnike spenjanja zajete v prikaz skladnosti v skladu s točko 6.2.2.1.“;

- (6) v drugem in tretjem odstavku oddelka 4.2.3.1 se besedilo „EN 15273-2:2009“ nadomesti z „EN 15273-2:2013 + A1:2016“;
- (7) v oddelku 4.2.3.1 se besedilo „GIC1 in GIC2“ nadomesti z besedilom „GI1 in GI2“;
- (8) v oddelku 4.2.3.2 se besedilo „EN 15528:2008“ nadomesti z besedilom „EN 15528:2015“;
- (9) v oddelku 4.2.3.3 se besedilo „Sklepa Komisije 2012/88/EU (1)“ nadomesti z „ERA/ERTMS/033281 rev. 4.0“;
- (10) v točki 4.2.3.3 se opomba „⁽¹⁾ UL L 51, 23.2.2012, str. 1.“ črta;
- (11) v oddelku 4.2.3.4 se besedilo „Specifikacije za konstrukcijo in oceno skladnosti opreme na vozilu so v tej TSI odprta točka.“ nadomesti z naslednjim:

„Če je predvidena možnost nadzora nad enoto z opremo na vozilu, veljajo naslednje zahteve:

- ta oprema je sposobna zaznati okvaro katerega koli osnega ležaja enote;
- brezhibnost ležajev se oceni s spremljanjem njihove temperature, dinamičnih frekvenc ali kake druge primerne značilnosti stanja ležajev;
- sistem za zaznavanje napak je v celoti nameščen v enoti in diagnostična sporočila so na voljo v vozilu;
- diagnostična sporočila in način, kako se zagotavljajo, se opišejo v dokumentaciji o obratovanju, opredeljeni v oddelku 4.4 te TSI, ter v predpisih glede vzdrževanja, opisanih v oddelku 4.5 te TSI.“;

- (12) v oddelku 4.2.3.5.2 se besedilo „poglavja 5 standarda EN 14363:2005“ nadomesti z besedilom „poglavij 4, 5 in 7 standarda EN 14363:2016“;

(13) oddelek 4.2.3.6.6 se nadomesti z naslednjim:

„4.2.3.6.6 *Samodejni sistemi s spremenljivo tirno širino*

Ta zahteva velja za enote, opremljene s samodejnim sistemom s spremenljivo tirno širino z mehanizmom za menjavo osnega položaja kolesa, zaradi katerega je lahko enota združljiva s tirno širino 1 435 mm in drugimi tirnimi širinami na področju uporabe te TSI na podlagi prehoda skozi menjalno napravo.

Menjalni mehanizem zagotavlja zaklep v pravilnem predvidenem osnem položaju kolesa.

Po prehodu skozi menjalno napravo se stanje sistema za zaklepanje (zaklenjeno ali odklenjeno) in položaja koles preveri na en ali več naslednjih načinov: vizualni pregled, nadzorni sistem na vozilu ali nadzorni sistem infrastrukture/naprave. V primeru nadzornega sistema na vozilu je mogoč neprekinjen nadzor.

Če je tekalni mehanizem opremljen z zavorno opremo, katere položaj se lahko spremeni pri spremembi tirne širine, samodejni sistem s spremenljivo tirno širino zagotovi položaj in varen zaklep v pravilnem položaju te opreme sočasno s kolesi.

Za neuspešen zaklep položaja koles in (če je relevantno) zavorne opreme je verjetno, da bi lahko neposredno povzročil katastrofalno nesrečo (z več smrtnimi žrtvami); ob upoštevanju te resnosti posledice okvare se dokaže, da je tveganje nadzorovano do sprejemljive ravni.

Samodejni sistem s spremenljivo tirno širino je opredeljen kot komponenta interoperabilnosti (točka 5.3.4b) in je del komponente interoperabilnosti kolesna dvojica (točka 5.3.2). Postopek ocenjevanja skladnosti je določen v točki 6.1.2.6 (raven komponente interoperabilnosti), točki 6.1.2.2 (varnostna zahteva) in točki 6.2.2.4a (raven podsistema) te TSI.

Tirne širine, s katerimi je združljiva enota, se vpišejo v tehnično dokumentacijo.

Opis operacije menjave v normalnem načinu, vključno z vrstami naprav za menjavo tirnih širin, s katerimi je združljiva enota, je del tehnične dokumentacije (glej tudi oddelek 4.4 te TSI).

Zahteve in potrebne ocene skladnosti iz drugih oddelkov te TSI veljajo ločeno za vsak posamezen položaj koles, ki ustreza eni tirni širini, in jih je treba ustrezno dokumentirati.“;

- (14) v oddelku 4.2.4.2 se besedilo „Uredbo Komisije (ES) št. 352/2009 ⁽¹⁾“ nadomesti z besedilom „Izvedbeno uredbo Komisije (EU) št. 402/2013 ⁽¹⁾“;
- (15) v oddelku 4.2.4.2 se opomba „⁽¹⁾ UL L 108, 29.4.2009, str. 4.“ nadomesti z opombo „⁽¹⁾ UL L 121, 3.5.2013, str. 8.“;
- (16) v oddelku 4.2.4.3.2.1 se besedilo „navodilom UIC 544-1:2013“ oziroma „UIC 544-1:2013“ nadomesti z besedilom „UIC 544-1:2014“;
- (17) v oddelku 4.2.4.3.2.2 se besedilo „najmanjša zavorna zmogljivost parkirne zavore“ nadomesti z besedilom „najmanjša sila parkirne zavore“;
- (18) v oddelku 4.2.4.3.2.2 se besedilo „najmanjša zavorna zmogljivost parkirne zavore se označi na enoti. Oznaka je skladna s točko 4.5.25 standarda EN 15877-1:2012.“ črta;
- (19) v oddelku 4.2.5 se besedilo „EN 50125-1:1999“ nadomesti z besedilom „EN 50125-1:2014“;
- (20) v oddelku 4.2.6.2.1 se besedilo „EN 50153:2002“ nadomesti z besedilom „EN 50153:2014“;
- (21) v oddelku 6.2.2.8.4 se besedilo „TS 45545-7:2009“ nadomesti z besedilom „EN 45545-7:2013“;
- (22) v oddelku 4.2.6.2.2 se besedilo „EN 50153:2002“ nadomesti z besedilom „EN 50153:2014“;
- (23) v oddelku 4.2.6.3 se besedilo „v poglavju 1 tehničnega dokumenta Evropske agencije za železniški promet ERA/TD/2012-04/INT, različica 1.2 z dne 18. januarja 2013, ki je objavljen na spletišču Agencije (<http://www.era.europa.eu>)“ nadomesti z besedilom „na sliki 11 standarda EN 16116-2:2013“;

- (24) v preglednici 7 oddelka 4.3.3 se besedilo „Sklicevanje Sklep Komisije 2012/88/EU Priloga A, preglednica A2, indeks 77“ nadomesti z besedilom „Sklicevanje ERA/ERTMS/033281 rev. 4.0“;
- (25) oddelek 4.4 se nadomesti z naslednjim:

„4.4 Operativni predpisi

Predpisi o obratovanju se pripravljajo v postopkih, opisanih v prevoznikovem sistemu upravljanja varnosti. Ti predpisi upoštevajo dokumentacijo, povezano z obratovanjem, ki je del tehnične dokumentacije, kot je zahtevano v členu 15(4) Direktive (EU) 2016/797 in določeno v Prilogi IV k navedeni direktivi.

Posebne operativne zahteve in operativne zahteve glede sledljivosti za komponente, pomembne za varnost (glej tudi oddelek 4.5), oblikujejo projektanti/proizvajalci v fazi projektiranja in v sodelovanju z zadevnimi prevozniki v železniškem prometu ali zadevnim imetnikom vagona po začetku obratovanja vozil.

Dokumentacija, povezana z obratovanjem, opisuje značilnosti enote v povezavi s stanjem načrtovanega obratovanja, ki ga je treba upoštevati za določitev operativnih predpisov v normalnih in različnih utemeljeno predvidenih poslabšanih razmerah.

Dokumentacijo, povezano z obratovanjem, sestavljajo:

- opis obratovanja v normalnem načinu, vključno z značilnostmi in omejitvami obratovanja enote (npr. profil vozila, najvišja konstrukcijsko določena hitrost, obremenitve osi, zavorna zmogljivost, združljivost s sistemi za ugotavljanje lokacije vlaka, dovoljeni okoljski pogoji, vrste naprav za menjavo tirne širine, s katerimi je enota združljiva, in njihovo obratovanje);
- opis delovanja v poslabšanih razmerah (v primeru varnostnih napak opreme ali funkcij, opisanih v tej TSI), ki se lahko utemeljeno predvidevajo, skupaj z ustreznimi sprejemljivimi omejitvami in pogoji obratovanja enote, ki bi se lahko zgodili;
- seznam komponent, pomembnih za varnost: seznam komponent, pomembnih za varnost, vsebuje posebne operativne zahteve in operativne zahteve glede sledljivosti.

Vlagatelj zagotovi začetno različico dokumentacije, povezane z operativnimi predpisi. Ta dokumentacija se pozneje lahko spremeni v skladu z ustrežno zakonodajo Unije, ob upoštevanju obstoječih pogojev za obratovanje in vzdrževanje enote. Priglašeni organ preveri le, ali je dokumentacija o obratovanju zagotovljena.“;

- (26) oddelek 4.5 se nadomesti z naslednjim:

„4.5 Predpisi glede vzdrževanja

Vzdrževanje je niz dejavnosti, ki so predvidene za ohranjanje funkcionalnosti enote ali obnovitev enote v stanje, v katerem lahko opravlja svojo zahtevano funkcijo.

Za izvajanje vzdrževalnih dejavnosti na enotah so potrebni naslednji dokumenti, ki so del tehnične dokumentacije, kot je zahtevano v členu 15(4) Direktive (EU) 2016/797 in določeno v Prilogi IV k navedeni direktivi:

- splošna dokumentacija (točka 4.5.1),
- dokumentacija o utemeljitvi načrta vzdrževanja (točka 4.5.2) in
- dokumentacija z opisom vzdrževanja (točka 4.5.3).

Vlagatelj zagotovi tri dokumente, opisane v točkah 4.5.1, 4.5.2 in 4.5.3. Ta dokumentacija se pozneje lahko spremeni v skladu z ustrežno zakonodajo Unije, ob upoštevanju obstoječih pogojev za obratovanje in vzdrževanje enote. Priglašeni organ preveri le, ali je dokumentacija o vzdrževanju zagotovljena.

Vlagatelj ali subjekt, ki ga vlagatelj pooblasti (npr. imetnik), to dokumentacijo subjektu, zadolženemu za vzdrževanje, predloži takoj, ko se ta dodeli za vzdrževanje enote.

Subjekt, zadolžen za vzdrževanje, na podlagi teh treh dokumentov opredeli načrt vzdrževanja in ustrezne zahteve za vzdrževanje na operativni ravni vzdrževanja, ki je v njegovi izključni pristojnosti (ne v okviru ocenjevanja glede na to TSI).

Dokumentacija vsebuje seznam komponent, pomembnih za varnost. Komponente, pomembne za varnost, so tiste, pri katerih lahko že ena napaka potencialno neposredno povzroči resno nesrečo, kot je opredeljena v členu 3(12) Direktive (EU) 2016/798.

Komponente, pomembne za varnost, ter njihove posebne zahteve glede servisiranja, vzdrževanja in sledljivosti vzdrževanja opredelijo projektanti/proizvajalci v fazi projektiranja in v sodelovanju z zadevnimi subjekti, zadolženimi za vzdrževanje, po začetku obratovanja vozil.

4.5.1 Splošna dokumentacija

Splošna dokumentacija je sestavljena iz:

- risb in opisov enote in njenih komponent;
- morebitnih zakonskih zahtev v zvezi z vzdrževanjem enote;
- risb sistemov (sheme električne, pnevmatične, hidravlične napeljave in stikalne sheme);
- dodatnih sistemov v enoti (opis sistemov, vključno z opisom funkcionalnosti, specifikacijo vmesnikov ter obdelave podatkov in protokolov);
- dokumentacije o konfiguraciji za vsako vozilo (seznam delov in materiala) za omogočanje (predvsem, vendar ne izključno) sledljivosti med vzdrževalnimi dejavnostmi.

4.5.2 Dokumentacija o utemeljitvi načrta vzdrževanja

Dokumentacija o utemeljitvi načrta vzdrževanja pojasnjuje, kako so vzdrževalne dejavnosti opredeljene in zasnovane, da se zagotovi, da bodo značilnosti tirnih vozil v življenjski dobi ostale znotraj sprejemljivih meja uporabe. Ta dokumentacija vsebuje vhodne podatke za določitev meril za pregledovanje in pogostost vzdrževalnih dejavnosti. Dokumentacija o utemeljitvi načrta vzdrževanja vsebuje:

- precedenčne primere, načela in metode, ki se uporabljajo za načrtovanje vzdrževanja enote;
- referenčne primere, načela in metode, ki se uporabljajo za opredelitev komponent, pomembnih za varnost, ter njihovih posebnih zahtev glede obratovanja, servisiranja, vzdrževanja in sledljivosti.
- omejitve normalne uporabe enote (npr. km/mesec, podnebne omejitve, predvidene vrste obremenitev itd.);
- ustrezne podatke, ki so bili uporabljeni za načrtovanje vzdrževanja, in izvor teh podatkov (izmenjava izkušenj);
- preskuse, preiskave in izračune, opravljene za načrtovanje vzdrževanja.

4.5.3 Dokumentacija z opisom vzdrževanja

Dokumentacija z opisom vzdrževanja opisuje, kako se lahko izvajajo vzdrževalne dejavnosti. Vzdrževalne dejavnosti med drugim vključujejo preglede, spremljanje, preskuse, meritve, zamenjave, prilagoditve in popravila.

Vzdrževalne dejavnosti so razdeljene na:

- preventivno vzdrževanje (načrtovano in nadzorovano) ter
- popravila.

Dokumentacija z opisom vzdrževanja vključuje:

- hierarhijo komponent in funkcionalni opis, ki določata meje tirnih vozil z navedbo vseh elementov v strukturi izdelave navedenih tirnih vozil in uporabo ustreznega števila ločenih ravni. Najnižja točka v hierarhiji je zamenljiva komponenta;

- seznam delov, ki vsebuje tehnične in funkcionalne opise rezervnih delov (zamenljive enote). Seznam vključuje vse dele, določene za zamenjavo pod pogojem, ki lahko zahteva zamenjavo po električni ali mehanski okvari ali predvideva zamenjavo po naključni poškodbi. Komponente interoperabilnosti se označijo, navede se tudi sklic na ustrezno izjavo o skladnosti;
- seznam komponent, pomembnih za varnost: seznam komponent, pomembnih za varnost, vsebuje posebne zahteve glede servisiranja, vzdrževanja in sledljivosti servisiranja/vzdrževanja;
- mejne vrednosti za komponente, ki se pri obratovanju ne smejo preseči. Dovoljeno je navesti omejitve za obratovanje v poslabšanih razmerah (dosežena mejna vrednost);
- seznam sklicevanj na evropske zakonske obveznosti, ki obravnavajo komponente ali podsisteme;
- načrt vzdrževanja (*), tj. strukturirani sklop nalog za izvajanje vzdrževanja, ki vključuje dejavnosti, postopke in sredstva. Opis tega sklopa nalog vključuje:
 - (a) navodila za razstavljanje/sestavljanje, risbe, potrebne za pravilno sestavljanje/razstavljanje zamenljivih delov,
 - (b) merila za vzdrževanje,
 - (c) preveritve in preskuse, predvsem delov, ki so pomembni za varnost; ti vključujejo ogled in preskuse, ki ne povzročajo poškodb (kadar so ustrezni, npr. za odkrivanje pomanjkljivosti, ki lahko poslabšajo varnost),
 - (d) orodja in materiale, potrebne za izvajanje naloge,
 - (e) potrošni material, potreben za izvajanje naloge,
 - (f) varnostne ukrepe in opremo za osebno zaščito,
- potrebne preskuse in postopke, ki jih je treba opraviti po vsaki vzdrževalni dejavnosti pred začetkom ponovnega obratovanja tirnih vozil.

(*) Načrt vzdrževanja upošteva ugotovitve delovne skupine ERA za vzdrževanje tovornih vagonov (glej 'Final report on the activities of the Task Force Freight Wagon Maintenance' (Končno poročilo o delu delovne skupine za vzdrževanje tovornih vagonov), objavljeno na spletišču Evropske agencije za železniški promet <http://www.era.europa.eu>).“;

(27) v oddelku 4.8 se besedilo „GIC1 in GIC2“ nadomesti z besedilom „GI1 in GI2“;

(28) doda se nov oddelek 4.9:

„4.9 Preverjanja združljivosti s progo pred uporabo dovoljenih vozil

Parametri podsistema ‚tirna vozila – tovorni vagoni‘, ki jih mora prevoznik v železniškem prometu uporabiti za preverjanje združljivosti s progo, so opisani v Dodatku D1 k Izvedbeni uredbi Komisije (EU) 2019/773 (*)

(*) Izvedbena uredba Komisije (EU) 2019/773 z dne 16. maja 2019 o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi s podsistemom ‚vodenje in upravljanje prometa‘ železniškega sistema v Evropski uniji ter razveljavitvi Sklepa 2012/757/EU (UL L 139 I, 27.5.2019, str. 5.);

(29) v oddelku 5.3.1 se besedilo „Tekalni mehanizem se konstruira za razpon in območje uporabe, kot je opredeljeno z naslednjimi parametri:“ nadomesti z naslednjim:

„Tekalni mehanizem se konstruira za vse razpone in območja uporabe, kot so opredeljeni z naslednjimi parametri:

- tirna širina“;

(30) v oddelku 5.3.2 se besedilo „Kolesna dvojica se oceni in konstruira za območje uporabe, opredeljeno z:“ nadomesti z naslednjim:

„Za namen te TSI kolesne dvojice vključujejo glavne dele, ki zagotavljajo mehanski vmesnik s progo (kolesa in povezovalne elemente: npr. prečno os, os neodvisnega kolesa). Pomožni deli (osni ležaji, ohišja osnih ležajev in zavorne kolute) se ocenijo na ravni podsistema.

Kolesna dvojica se oceni in konstruira za območje uporabe, opredeljeno s:

— tirno širino,“;

(31) v oddelku 5.3.3 se besedilo „— najvišjo hitrostjo in obratovalno dobo ter“ nadomesti z naslednjim:

„— najvišjo hitrostjo,

— delovnimi mejnimi vrednostmi in“;

(32) za oddelkom 5.3.4a se doda nov oddelek 5.3.4b:

„5.3.4b *Samodejni sistem s spremenljivo tirno širino*

Komponenta interoperabilnosti ‚samodejni sistem s spremenljivo tirno širino‘ se konstruira in oceni za območje uporabe, opredeljeno s:

— tirnimi širinami, za katere je sistem konstruiran;

— razponom največje statične osne obremenitve;

— razponom nazivnega premera kolesnega obroča;

— najvišjo konstrukcijsko določeno hitrostjo enote in

— vrstami naprav za menjavo tirne širine, za katere je sistem konstruiran, vključno z nazivno hitrostjo prehoda skozi naprave za menjavo tirne širine in največjimi osnimi silami med procesom samodejne menjave tirne širine.

Samodejni sistem s spremenljivo tirno širino je skladen z zahtevami iz točke 4.2.3.6.6; te zahteve se ocenijo na ravni komponente interoperabilnosti, kot je določeno v točki 6.1.2.6.“;

(33) v preglednici 9 oddelka 6.1.2 se za vrstico „4.2.3.6.4 Os“ doda nova vrstica 4.2.3.6.6

„4.2.3.6.6	Samodejni sistem s spremenljivo tirno širino	X (*)	X	X	X (*)	X	X (**)
------------	--	-------	---	---	-------	---	--------

(34) v oddelku 6.1.2 se za zadnjim odstavkom doda naslednje besedilo:

„V primeru posebnega primera, ki se nanaša na komponento, opredeljeno kot komponenta interoperabilnosti v oddelku 5.3 te TSI, je lahko ustrezna zahteva del preverjanja na ravni komponente interoperabilnosti le, če je komponenta še naprej v skladu s poglavjema 4 in 5 te TSI ter če se posebni primer ne nanaša na nacionalni predpis (tj. dodatno zahtevo, združljivo z osnovno TSI in v celoti določeno v TSI).

V drugih primerih se preverjanje opravi na ravni podsistema; če nacionalni predpis velja za komponento, lahko zadevna država članica opredeli ustrezne postopke ocenjevanja skladnosti, ki se uporabljajo.“;

(35) oddelek 6.1.2.1 se nadomesti z naslednjim:

„6.1.2.1 Tekalni mehanizem

Prikaz skladnosti za vozno dinamiko je določen v standardu EN 16235:2013.

Predpostavlja se, da so enote, ki so opremljene z uveljavljenim tekalnim mehanizmom, kot je opisan v poglavju 6 standarda EN 16235:2013, skladne z ustrezno zahtevo, če tekalni mehanizmi obratujejo v okviru svojega določenega območja uporabe.

Ocena trdnosti podstavnega vozička temelji na točki 6.2 standarda EN 13749:2011.“;

(36) v oddelku 6.1.2.2 se zadnji odstavek nadomesti z naslednjim:

„Vzpostavljen je postopek preveritve, s katerim se v fazi sestavljanja zagotovi, da na varnost ne morejo škodljivo vplivati nikakršne okvare zaradi morebitne spremembe mehanskih značilnosti pritrjenih delov osi. Ta postopek vključuje določitev vrednosti interference, v primeru kolesnih dvojic, nameščenih z navlečenjem, pa tudi ustrezni diagram navleka.“;

(37) v oddelku 6.1.2.5 se štiri ponovitve besedila „ERA/TD/2013-02/INT, različica 2.0 z dne XX.XX.2014“ nadomestijo z besedilom „ERA/TD/2013-02/INT različica 3.0 z dne 27.11.2015“;

(38) za oddelkom 6.1.2.5 se doda nov oddelek 6.1.2.6:

„6.1.2.6 Samodejni sistem s spremenljivo tirno širino

Postopek ocenjevanja temelji na načrtu potrjevanja, ki zajema vse vidike iz točk 4.2.3.6.6 in 5.3.4b.

Načrt potrjevanja je skladen z analizo varnosti, ki se zahteva v točki 4.2.3.6.6, v njem pa se opredeli ocenjevanje, potrebno v vseh naslednjih fazah:

- pregled konstruiranja;
- statični preskusi (preskusi na preskusni napravi in preskusi vključenosti v kolesno dvojico/enoto);
- preskus v napravah za menjavo tirne širine z reprezentativnimi pogoji obratovanja;
- preskusi na tirih z reprezentativnimi pogoji obratovanja.

V zvezi s prikazom skladnosti z ravno varnostjo, ki se zahteva v točki 4.2.3.6.6, se jasno dokumentirajo predpostavke, upoštevane za analizo varnosti v zvezi z enoto, v katero naj bi se sistem vključil, in profilom naloge navedene enote.

V zvezi s samodejnim sistemom s spremenljivo tirno širino se lahko opravi ocena primernosti za uporabo (modul CV). Pred začetkom preskusov delovanja se za certificiranje projektiranja komponente interoperabilnosti uporabi ustrezen modul (CB ali CH1). Preskus delovanja se organizira na zahtevo proizvajalca, ki mora pridobiti soglasje prevoznika v železniškem prometu za njegov prispevek k takšnemu ocenjevanju.

Potrdilo, ki ga predloži priglašeni organ, pristojen za ocenjevanje skladnosti, vključuje pogoje za uporabo v skladu s točko 5.3.4b ter vrste in pogoje obratovanja naprav za menjavo tirne širine, za katere je bil ocenjen samodejni sistem s spremenljivo tirno širino.“;

(39) v točki 6.2.2.1 se besedilo „Prikaz skladnosti je v skladu s poglavjema 6 in 7 standarda EN 12663-2:2010.“ nadomesti z besedilom „Prikaz skladnosti je v skladu s poglavjema 6 in 7 standarda EN 12663-2:2010 ali poglavjem 9.2 standarda EN 12663-1:2010 + A1:2014.“;

(40) oddelek 6.2.2.2 se nadomesti z naslednjim:

„6.2.2.2 Zaščita pred iztirjenjem med vožnjo po vegavih tirih

Prikaz skladnosti se opravi v skladu s poglavji 4, 5 in 6.1 standarda EN 14363:2016.“;

(41) oddelek 6.2.2.3 se nadomesti z naslednjim:

„6.2.2.3 Vozna dinamika

Preskusi na tirih

Prikaz skladnosti se opravi v skladu s poglavji 4, 5 in 7 standarda EN 14363:2016.

Za enote, ki obratujejo v omrežju s tirno širino 1 668 mm, se ocena ocenjene vrednosti za vodilno silo, normalizirane za uporabo polmera $R_m = 350$ m v skladu s točko 7.6.3.2.6 (2) standarda EN 14363:2016, izračuna v skladu z naslednjo formulo:

$$Y_{a,nf,qst} = Y_{a,f,qst} - (11\,550 \text{ m} / R_m - 33) \text{ kN}.$$

Mejna vrednost kvazistatične vodilne sile $Y_{j,a,qst}$ je 66 kN.

Vrednosti primanjkljaja nadvišanja se lahko prilagodijo tirni širini 1 668 mm, tako da se ustrezne vrednosti parametra 1 435 mm pomnožijo z naslednjim faktorjem pretvorbe: 1 733/1 500.

Kombinacija najvišje ekvivalentne koničnosti in hitrosti, za katero enota izpolnjuje merilo stabilnosti iz poglavij 4, 5 in 7 standarda EN 14363:2016, se navede v poročilu.“;

(42) v oddelku 6.2.2.4 se za besedilom doda naslednje besedilo:

„Kadar standardi EN ne zajemajo predlagane tehnične rešitve, je dovoljeno uporabiti druge standarde za zgoraj navedeni prikaz skladnosti; v takšnem primeru priglašeni organ preveri, ali so drugi standardi vključeni v tehnično skladen sklop standardov, ki se uporabljajo za projektiranje, konstrukcijo in preskušanje ležajev.

Pri prikazu, zahtevanem zgoraj, se je mogoče sklicevati le na standarde, ki so javno dostopni.

V primeru ležajev, ki so bili proizvedeni v skladu z načrtom, razvitim in že uporabljenim za dajanje proizvodov na trg pred začetkom veljavnosti ustrezne TSI, ki se uporablja za navedene proizvode, lahko vlagatelj odstopa od zgoraj navedenega prikaza skladnosti ter se sklicuje na pregled konstruiranja in pregled tipa, ki sta bila opravljena za predhodne vloge pod primerljivimi pogoji; ta prikaz se dokumentira in šteje za enako tehten dokaz kot pregled tipa v skladu z modulom SB ali pregled konstruiranja v skladu z modulom SH1.“;

(43) za oddelkom 6.2.2.4 se doda nov oddelek 6.2.2.4a:

„6.2.2.4a Samodejni sistemi s spremenljivo tirno širino

Analiza varnosti, ki se zahteva v točki 4.2.3.6.6 in opravi na ravni komponente interoperabilnosti, se uskladi na ravni enote; zlasti je morda treba pregledati predpostavke, uporabljene v skladu s točko 6.1.2.6, da bi se upoštevala enota in njen profil naloge.“;

(44) v oddelku 6.2.2.5 se besedilo „za enote podstavnih vozičkov: slika 18 iz Priloge H k navodilom UIC 430-1:2012.“ nadomesti z besedilom „za enote podstavnih vozičkov: slika 18 iz Priloge H ter sliki 19 in 20 Priloge I k navodilom UIC 430-1:2012.“;

(45) v oddelku 6.2.2.8.1 se besedilo „EN 1363-1:1999“ nadomesti z besedilom „EN 1363-1:2012“;

(46) v oddelku 6.2.2.8.2 se besedilo „Preskušanje vnetljivosti materialov in njihovih lastnosti glede širjenja plamena se izvaja v skladu s standardom ISO 5658-2:2006/Am1:2011, za katerega je mejna vrednost CFE ≥ 18 kW/m². Šteje se, da so zahteve glede požarne varnosti skladne z zahtevano vnetljivostjo in lastnostmi širjenja plamena za naslednje materiale in komponente:“ nadomesti z besedilom „Preskušanje vnetljivosti materialov in njihovih lastnosti glede širjenja plamena se izvaja v skladu s standardom ISO 5658-2:2006/Am1:2011, za katerega je mejna vrednost CFE ≥ 18 kW/m².

Za gumijaste dele podstavnih vozičkov se preskušanje izvaja v skladu s standardom ISO 5660-1:2015, za katerega je mejna vrednost MARHE ≤ 90 kW/m² pod preskusnimi pogoji, določenimi pod referenčno št. T03.02 preglednice 6 standarda EN 45545-2:2013 + A1:2015.

Šteje se, da so zahteve glede požarne varnosti skladne z zahtevano vnetljivostjo in lastnostmi širjenja plamena za naslednje materiale in komponente:

— kolesne dvojice s premazom ali brez njega,“;

(47) v oddelku 6.2.2.8.3 se besedilo „EN 50355:2003“ nadomesti z besedilom „EN 50355:2013“;

(48) v oddelku 6.2.2.8.3 se besedilo „EN 50343:2003“ nadomesti z besedilom „EN 50343:2014“;

(49) oddelek 7.1 se nadomesti z naslednjim:

„7.1 Dovoljenje za dajanje na trg

Ta TSI se uporablja za podsistem ‚tirna vozila – tovorni vagoni‘, ki spada na področje uporabe, določeno v njenih oddelkih 1.1, 1.2 in 2.1, pri čemer se ti vagoni dajo na trg po datumu začetka uporabe te TSI.

Ta TSI se prostovoljno uporablja tudi za:

— enote iz točke (a) oddelka 2.1 v prometni (obratujoči) konfiguraciji, če ustrezajo opredelitvi pojma ‚enota‘ v tej TSI, ter

— enote, kot so opredeljene v točki (c) oddelka 2.1, če so v prazni konfiguraciji.

Če se vlagatelj odloči, da bi uporabil to TSI, se ustrezna ES-izjava o verifikaciji prizna kot takšna v državah članicah.“;

(50) oddelek 7.1.2 se nadomesti z naslednjim:

„7.1.2 Vzajemno priznavanje prvega dovoljenja za dajanje na trg

V skladu s členom 21(3)(b) Direktive (EU) 2016/797 se dovoljenje za dajanje vozila (kot je opredeljeno v tej TSI) na trg izda na podlagi:

- v skladu s točko (a) člena 21(3): ES-izjave o verifikaciji, kot je določena v členu 15 navedene direktive, in
- v skladu s točko (d) člena 21(3): dokazila o tehnični združljivosti enote z omrežjem na območju uporabe, ki zajema omrežje EU.

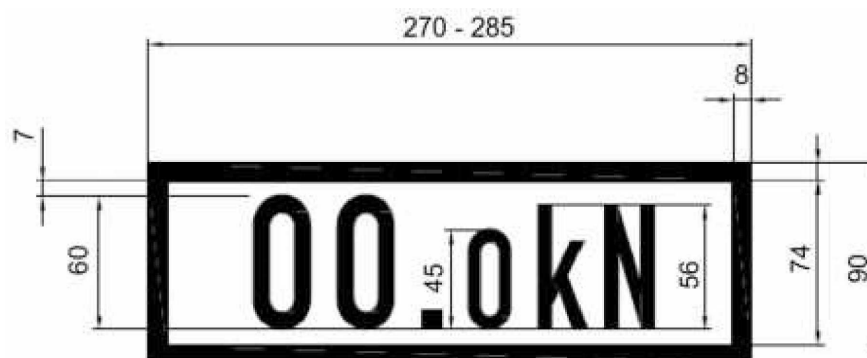
Točki (b) in (c) člena 21(3) Direktive (EU) 2016/797 ne pomenita dodatne zahteve. Tudi tehnična združljivost vozila z omrežjem, zajetim s predpisi (TSI ali nacionalnimi predpisi), se upošteva na ravni ES-verifikacije.

Zato so pogoji za to, da se območje uporabe ne omeji na posamezna nacionalna omrežja, določeni v nadaljevanju kot dodatne zahteve, ki jih je treba zajeti v ES-verifikacijo podsistema ‚tirna vozila‘. Ti pogoji se obravnavajo kot dopolnitev zahtev iz oddelka 4.2 in morajo biti izpolnjeni v celoti:

- (a) enota mora biti opremljena s kovanimi ali valjanimi kolesi, ocenjenimi v skladu s točko 6.1.2.3(a);
- (b) skladnost oziroma neskladnost z zahtevami glede nadzora stanja osnih ležajev z opremo za zaznavanje ob progi, kot je določena v točki 7.3.2.2(a), mora biti zabeležena v tehnični dokumentaciji;
- (c) referenčni profil, določen za enoto v skladu s točko 4.2.3.1, mora biti dodeljen enemu od ciljnih referenčnih profilov G1, GA, GB in GC, vključno s tistimi, ki se uporabljajo za spodnji del, GI1 in GI2;
- (d) enota mora biti združljiva s sistemi za ugotavljanje lokacije vlaka, ki temeljijo na tirnih tokokrogih, osnih števcih in opremi za zankanje, kot so opredeljeni v točkah 4.2.3.3(a), 4.2.3.3(b) in 4.2.3.3(c);
- (e) enota mora biti opremljena z ročnim spenjalnim sistemom, ki je v skladu s predpisi iz oddelka 1 Dodatka C in izpolnjuje oddelek 8, ali s kakršnim koli polavtomatskim ali avtomatskim standardiziranim sistemom spenjanja;
- (f) kadar se uporablja referenčni primer iz točke 4.2.4.2, mora biti zavorni sistem v skladu s pogoji iz oddelkov 9, 14 in 15 Dodatka C;
- (g) enota mora biti označena z vsemi veljavnimi oznakami v skladu s standardom EN 15877-1:2012, razen oznake, opredeljene v točki 4.5.25(b) standarda;
- (h) sila parkirne zavore je navedena, kot je določeno na sliki 1, tj. 30 mm nižje od oznake, opredeljene v točki 4.5.3 standarda EN 15877-1:

Slika 1

Oznaka sile parkirne zavore



Če mednarodni sporazum, katerega pogodbenica je Evropska unija, določa pravne določbe o vzajemnosti, se šteje, da imajo enote, ki imajo dovoljenje za obratovanje v skladu z navedenim mednarodnim sporazumom in izpolnjujejo vse zahteve iz oddelka 4.2 in te točke 7.1.2, dovoljenje za dajanje na trge držav članic Evropske unije.“

(51) oddelek 7.2 se nadomesti z naslednjim:

„7.2 **Splošni predpisi za izvajanje**

7.2.1 *Zamenjava komponent*

V tem oddelku se obravnavajo zamenjave komponent, kot so navedene v členu 2 Direktive (EU) 2016/797.

Upoštevati je treba naslednje kategorije:

certificirane komponente interoperabilnosti (IC): komponente, ki ustrezajo komponenti interoperabilnosti v poglavju 5 in imajo potrdilo o skladnosti;

druge komponente: vsaka komponenta, ki ne ustreza komponenti interoperabilnosti v poglavju 5;

necertificirane komponente interoperabilnosti (IC): komponente, ki ustrezajo komponenti interoperabilnosti v poglavju 5, vendar nimajo potrdila o skladnosti in so izdelane pred potekom prehodnega obdobja iz oddelka 6.3.

Možne zamenjave prikazuje preglednica 11.

Preglednica 11

Preglednica zamenjav

	... zamenjano s/z ...		
	... certificiranimi IC	... drugimi komponentami	... necertificiranimi IC
Certificirane IC ...	preveritev	ni možno	preveritev
Druge komponente ...	ni možno	preveritev	ni možno
Necertificirane IC ...	preveritev	ni možno	preveritev

Beseda ‚preveritev‘ v preglednici 11 pomeni, da lahko subjekt, zadolžen za vzdrževanje (ECM), v okviru svojih pristojnosti zamenja komponento z drugo, ki ima isto funkcijo in vsaj isto zmogljivost v skladu z zahtevami iz ustrezne TSI, ob upoštevanju, da so te komponente:

- primerne, kar pomeni da so skladne z ustrezno(-nimi) TSI;
- da se uporabljajo na svojem območju uporabe;
- omogočajo interoperabilnost;
- izpolnjujejo bistvene zahteve in
- so v skladu z omejitvami iz tehnične dokumentacije.

7.2.2 *Spremembe obstoječe enote ali obstoječe vrste enote*

7.2.2.1 *Uvod*

V tej točki 7.2.2 so opredeljena načela, ki jih morajo uporabiti subjekti za upravljanje sprememb in subjekti za izdajo dovoljenj v skladu s postopkom ES-verifikacije, opisanim v členu 15(9) in členu 21(12) Direktive (EU) 2016/797 ter Prilogi IV k navedeni direktivi. Ta postopek je dodatno izpopolnjen v členih 13, 15 in 16 Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545 (*) in Sklepu Komisije 2010/713/EU (**).

Ta točka 7.2.2 se uporablja v primeru vseh sprememb obstoječe enote ali vrste enote, vključno z obnovo ali nadgradnjo. Ne uporablja se v primeru sprememb, ki:

- ne povzročijo odstopanja od tehnične dokumentacije, priložene ES-izjavam o verifikaciji podsistemov, če obstajajo; in
- ne vplivajo na osnovne parametre, ki niso zajeti z ES-izjavo, če obstaja.

Imetnik dovoljenja za tip vozila subjektu za upravljanje sprememb pod razumnimi pogoji zagotovi informacije, potrebne za ocenjevanje sprememb.

7.2.2.2 Predpisi za upravljanje sprememb enote ali vrste enote

Deli in osnovni parametri enote, na katere niso vplivale spremembe, so izvzeti iz ocenjevanja skladnosti na podlagi določb te TSI.

Brez poseganja v točko 7.2.2.3 je skladnost z zahtevami iz te TSI ali TSI hrup (Uredba Komisije (EU) št. 1304/2014 (**); glej točko 7.2 navedene TSI) potrebna samo za osnovne parametre v tej TSI, na katere lahko vplivajo spremembe.

V skladu s členoma 15 in 16 Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545 in Sklepom 2010/713/EU ter ob uporabi modula SB, SD/SF ali SH1 za ES-verifikacijo, po potrebi pa tudi v skladu s členom 15(5) Direktive (EU) 2016/797 subjekt za upravljanje sprememb priglašeni organ obvesti o vseh spremembah, ki vplivajo na skladnost podsistema z zahtevami ustreznih TSI in zaradi katerih mora priglašeni organ opraviti nove preveritve. Subjekt za upravljanje sprememb te informacije zagotovi z ustreznimi sklici na tehnično dokumentacijo v zvezi z obstoječim potrdilom ES o pregledu tipa ali projektiranja.

Brez poseganja v splošno varnostno presojo, ki se zahteva v skladu s členom 21(12)(b) Direktive (EU) 2016/797, je v primeru sprememb, zaradi katerih je treba v zvezi z zavornim sistemom znova oceniti varnostne zahteve iz točke 4.2.4.2, potrebno novo dovoljenje za dajanje na trg, razen če je izpolnjen eden od naslednjih pogojev:

- zavorni sistem po spremembi izpolnjuje pogoja C.9 in C.14 Dodatka C ali
- izvirni in spremenjeni zavorni sistem izpolnjujeta varnostne zahteve iz točke 4.2.4.2.

Nacionalne strategije migracije, povezane z izvajanjem drugih TSI (npr. TSI, ki zajemajo fiksne naprave), se upoštevajo pri opredelitvi obsega, v katerem je treba uporabljati TSI, ki zajemajo tirna vozila.

Osnovne konstrukcijske značilnosti tirnih vozil so opredeljene v preglednici 11a. Na podlagi teh preglednic in varnostne presoje, ki se zahteva na podlagi člena 21(12)(b) Direktive (EU) 2016/797, se spremembe razvrstijo v kategorije, kot sledi:

- spremembe iz člena 15(1)(c) Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545, če presegajo pragove iz stolpca 3 in ne dosegajo pragov iz stolpca 4, razen če jih je treba v skladu z varnostno presojo, ki se zahteva na podlagi člena 21(12)(b) Direktive (EU) 2016/797, razvrstiti med spremembe iz člena 15(1)(d), ali
- spremembe iz člena 15(1)(d) Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545, če presegajo pragove iz stolpca 4 ali če jih je treba v skladu z varnostno presojo, ki se zahteva na podlagi člena 21(12)(b) Direktive (EU) 2016/797, razvrstiti med spremembe iz člena 15(1)(d).

Ali spremembe presegajo navedene pragove, se ugotavlja s sklicevanjem na vrednosti parametrov v trenutku zadnjega dovoljenja za tirna vozila ali tip tirnih vozil.

Za spremembe, ki niso navedene v zgornjem odstavku, se šteje, da ne vplivajo na osnovne konstrukcijske značilnosti, zato se razvrstijo med spremembe iz člena 15(1)(a) ali člena 15(1)(b) Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545, razen če jih je treba v skladu z varnostno presojo, ki se zahteva na podlagi člena 21(12)(b) Direktive (EU) 2016/797, razvrstiti med spremembe iz člena 15(1)(d).

Varnostna presoja, ki se zahteva na podlagi člena 21(12)(b) Direktive (EU) 2016/797, zajema vse spremembe osnovnih parametrov iz preglednice 1, povezane z bistvenimi zahtevami, zlasti z zahtevama ‚Varnost‘ in ‚Tehnična združljivost‘.

Brez poseganja v točko 7.2.2.3 vse spremembe ostanejo skladne z veljavnimi TSI ne glede na njihovo razvrstitev.

V primeru zamenjave celotnega elementa kompozicije trajno povezanih elementov zaradi resne poškodbe ocena skladnosti s to TSI ni potrebna, če je element popolnoma enak zamenjanemu elementu. Tak element mora biti sledljiv in certificiran v skladu s katerim koli nacionalnim ali mednarodnim predpisom ali širše priznanim kodeksom ravnanja na področju železnic.

Preglednica 11a

Osnovne značilnosti zasnove glede osnovnih parametrov, določenih v TSI v zvezi s tirnimi vozili – tovorni vagoni (WAG TSI)

1. Točka TSI	2. Povezane osnovne konstrukcijske značilnosti	3. Spremembe, ki vplivajo na osnovne konstrukcijske značilnosti in se ne razvrstijo med spremembe iz člena 21(12)(a) Direktive (EU) 2016/797	4. Spremembe, ki vplivajo na osnovne konstrukcijske značilnosti in se razvrstijo med spremembe iz člena 21(12)(a) Direktive (EU) 2016/797
4.2.2.1.1 Končna spenjača	Tip končne spenjače	Sprememba tipa končne spenjače	n. r.
4.2.3.1 Profili	Referenčni profil	n. r.	Sprememba referenčnega profila, s katerim je vozilo skladno
	Najmanjši še prevozni polmer konveksnega vertikalnega loka zavoja	Sprememba najmanjšega še prevoznega polmera konveksnega vertikalnega loka zavoja, s katerim je enota združljiva, za več kot 10 %	n. r.
	Najmanjši še prevozni polmer konkavnega vertikalnega loka zavoja	Sprememba najmanjšega še prevoznega konkavnega polmera vertikalnega loka zavoja, s katerim je enota združljiva, za več kot 10 %	n. r.
4.2.3.2 Združljivost z zmogljivostjo tirnic za prenašanje obremenitve	Dopustni koristni tovor za različne kategorije prog	Sprememba ⁽¹⁾ katere koli od značilnosti navpične obremenitve, ki povzroči spremembo kategorij proge, s katerimi je vagon združljiv	n. r.
4.2.3.3 Združljivost s sistemi za ugotavljanje lokacije vlaka	Združljivost s sistemi za ugotavljanje lokacije vlaka	n. r.	Sprememba navedene združljivosti z enim od treh sistemov za ugotavljanje lokacije vlaka ali več teh sistemov: tirni tokokrogi števcji osi oprema za zankanje
4.2.3.4 Nadzor stanja osnih ležajev	Sistem za zaznavanje na vozilu	n. r.	Nameščanje/odstranitev sistema za zaznavanje na vozilu

1. Točka TSI	2. Povezane osnovne konstrukcijske značilnosti	3. Spremembe, ki vplivajo na osnovne konstrukcijske značilnosti in se ne razvrstijo med spremembe iz člena 21(12)(a) Direktive (EU) 2016/797	4. Spremembe, ki vplivajo na osnovne konstrukcijske značilnosti in se razvrstijo med spremembe iz člena 21(12)(a) Direktive (EU) 2016/797
4.2.3.5 Varnost pri vožnji	Kombinacija najvišje hitrosti in največjega primanjkljaja nadvišanja, za katero je bila enota ocenjena	n. r.	Povišanje najvišje hitrosti za več kot 15 km/h ali sprememba največjega dopustnega primanjkljaja nadvišanja za več kot $\pm 10\%$
	Nagib tirnice	n. r.	Sprememba nagiba tirnice, s katerim je vozilo skladno ⁽²⁾
4.2.3.6.2 Značilnosti kolesnih dvojic	Tirna širina kolesnih dvojic	n. r.	Sprememba tirne širine, s katero je kolesna dvojica združljiva
4.2.3.6.3 Značilnosti koles	Najmanjši potreben premer kolesa v obratovanju	Sprememba minimalnega potrebnega premera v obratovanju za več kot 10 mm	n. r.
4.2.3.6.6 Samodejni sistemi s spremenljivo tirno širino	Naprava za menjavo tirne širine kolesne dvojice	Sprememba enote, ki povzroči spremembo naprav za menjavo, s katerimi je kolesna dvojica združljiva	Sprememba tirnih širin, s katerimi je kolesna dvojica združljiva
4.2.4.3.2.1 Delovna zavora	Zavorna pot	Sprememba zavorne poti za več kot $\pm 10\%$ Opomba: Uporablja se lahko tudi odstotek zavorne mase (tudi lambda ali odstotni delež zavorne mase) ali zavorna masa, ki se lahko z izračunom izpeljeta (neposredno ali prek zavorne poti) iz profilov pojemkov. Dovoljena sprememba je enaka ($\pm 10\%$).	n. r.
	Največji pojemek za pogoj obremenitve „najvišja hitrost ob normalnem koristnem tovoru“ pri najvišji konstrukcijsko določeni hitrosti	Sprememba največjega povprečnega pojemka za več kot $\pm 10\%$	n. r.
4.2.4.3.2.2 Parkirna zavora	Parkirna zavora	Nameščena/odstranjena funkcija parkirne zavore	n. r.
4.2.4.3.3 Toplotna zmogljivost	Toplotna zmogljivost, izražena v zvezi s hitrostjo nagibom zavorno potjo	n. r.	Opredelitev novega referenčnega primera
4.2.4.3.4 Zaščita proti zdrsanju koles (WSP)	Zaščita proti zdrsanju koles	n. r.	Namestitev/odstranitev funkcije WSP

1. Točka TSI	2. Povezane osnovne konstrukcijske značilnosti	3. Spremembe, ki vplivajo na osnovne konstrukcijske značilnosti in se ne razvrstijo med spremembe iz člena 21(12)(a) Direktive (EU) 2016/797	4. Spremembe, ki vplivajo na osnovne konstrukcijske značilnosti in se razvrstijo med spremembe iz člena 21(12)(a) Direktive (EU) 2016/797
4.2.5 Okoljski pogoji	Temperaturno območje	Sprememba temperaturnega območja (T1, T2, T3)	n. r.
	Sneg, led in toča	Sprememba izbranega območja za 'sneg, led in toča' (nazivnega ali za hude pogoje)	n. r.

(¹) Sprememba značilnosti obremenitve se ne sme znova oceniti med obratovanjem (natovarjanjem/raztovarjanjem vagona).

(²) Za tirna vozila, ki izpolnjujejo enega od naslednjih pogojev, se šteje, da so združljiva z vsemi nagibi tirnice:

- tirna vozila, ocenjena v skladu s standardom EN 14363:2016;
- tirna vozila, ocenjena v skladu s standardom EN 14363:2005 (spremenjenim z ERA/TD/2012-17/INT ali ne) ali UIC 518:2009, pri čemer je ugotovljeno, da omejitve na en nagib tirnice ni;
- vozila, ocenjena v skladu s standardom EN 14363:2005 (spremenjenim z ERA/TD/2012-17/INT ali ne) ali UIC 518:2009, pri čemer je ugotovljeno, da obstaja omejitev na en nagib tirnice, nova ocena preskusnih pogojev stika med kolesi in tirnico, ki temelji na dejanskih profilih koles in tirnice ter izmerjeni tirni širini, pa pokaže skladnost z zahtevami za pogoje stika med kolesi in tirnico iz standarda EN 14363:2016.

Da bi priglasi organ, ki ga je izbral subjekt za upravljanje sprememb, zagotovil potrdilo ES o pregledu tipa ali konstruiranja, se lahko sklicuje na:

izvirno potrdilo ES o pregledu tipa ali konstruiranja za dele konstrukcije, ki so nespremenjeni, ali dele, ki so spremenjeni, vendar ne vplivajo na skladnost podsistema, če je potrdilo še veljavno (v desetih letih obdobja faze B);

dodatno potrdilo ES o pregledu tipa ali konstruiranja (s katerim se spremeni izvirno potrdilo) za spremenjene dele konstrukcije, ki vplivajo na skladnost podsistema z najnovejšo veljavno revizijo te TSI.

Subjekt za upravljanje sprememb vsekakor zagotovi ustrezno posodobitev tehnične dokumentacije v zvezi s potrdilom ES o pregledu tipa ali konstruiranja.

Posodobljena tehnična dokumentacija v zvezi s potrdilom ES o pregledu tipa ali konstruiranja se navede v tehnični dokumentaciji, priloženi ES-izjavi o verifikaciji, ki jo subjekt za upravljanje sprememb izda za tirna vozila, opredeljena kot skladna s spremenjenim tipom.

7.2.2.3 Posebni predpisi za obstoječe enote, ki niso zajete z ES-izjavo o verifikaciji in za katere je bilo prvo dovoljenje za začetek obratovanja izdano pred 1. januarjem 2015

Poleg točke 7.1.2.2 se za obstoječe enote, za katere je bilo prvo dovoljenje za začetek obratovanja izdano pred 1. januarjem 2015, uporabljajo naslednji predpisi v primeru sprememb, ki vplivajo na osnovne parametre, ki niso zajeti z ES-izjavo.

Šteje se, da je skladnost s tehničnimi zahtevami te TSI vzpostavljena, ko je osnovni parameter izboljšán v smeri zmogljivosti, ki je opredeljena v TSI, subjekt za upravljanje sprememb pa dokaže, da so ustrezne bistvene zahteve izpolnjene, raven varnosti pa se je ohranila in, kadar je to upravičeno in izvedljivo, izboljšala. Subjekt za upravljanje sprememb v tem primeru utemelji razloge za neskladnost z zmogljivostjo, ki je opredeljena v TSI, pri čemer upošteva strategije migracije drugih TSI, kot so navedene v oddelku 7.2.2.2. Ta utemeljitev se vključi v tehnično dokumentacijo, če obstaja, ali v izvirno tehnično dokumentacijo enote.

Posebni predpis iz zgornjega odstavka se ne uporablja za spremembe, ki vplivajo na osnovne značilnosti zasnov in se razvrstijo med spremembe iz člena 21(12)(a), kot so predstavljene v preglednici 11b. Za navedene spremembe je skladnost z zahtevami TSI obvezna.

Preglednica 11b

Spremembe osnovnih parametrov, za katere je obvezna skladnost z zahtevami TSI za tirna vozila, za katera ni bilo izdano potrdilo ES o pregledu tipa ali konstruiranja

Točka TSI	Povezane osnovne konstrukcijske značilnosti	Spremembe, ki vplivajo na osnovne konstrukcijske značilnosti in se razvrstijo med spremembe iz člena 21(12)(a) Direktive (EU) 2016/797
4.2.3.1 Profili	Referenčni profil	Sprememba referenčnega profila, s katerim je enota skladna
4.2.3.3 Združljivost s sistemi za ugotavljanje lokacije vlaka	Združljivost s sistemi za ugotavljanje lokacije vlaka	Sprememba navedene združljivosti z enim od treh sistemov za ugotavljanje lokacije vlaka ali več teh sistemov: tirni tokokrogi števcji osi oprema za zankanje
4.2.3.4 Nadzor stanja osnih ležajev	Sistem za zaznavanje na vozilu	Nameščanje/odstranitev sistema za zaznavanje na vozilu
4.2.3.6.2 Značilnosti kolesnih dvojic	Tirna širina kolesnih dvojic	Sprememba tirne širine, s katero je kolesna dvojica združljiva
4.2.3.6.6 Samodejni sistemi s spremenljivo tirno širino	Naprava za menjavo tirne širine kolesne dvojice	Sprememba tirnih širin, s katerimi je kolesna dvojica združljiva

7.2.3 Predpisi, ki se nanašajo na potrdila ES o pregledu tipa ali konstruiranja

7.2.3.1 Podsystem tirna vozila

Ta točka se nanaša na tip tirnih vozil (vrsta enote v okviru te TSI), kot je opredeljen v členu 2(26) Direktive (EU) 2016/797 in za katerega velja postopek ES-verifikacije tipa ali konstruiranja v skladu z oddelkom 6.2 te TSI. Uporablja se tudi za postopek ES-verifikacije tipa ali konstruiranja v skladu s TSI hrup, katere področje uporabe za tovrstne enote je določeno s sklicevanjem na to TSI.

Podlaga za ocenjevanje TSI za pregled tipa ali konstruiranja je opredeljena v stolpcih 'Pregled konstruiranja' in 'Preskus tipa' Dodatka F k tej TSI ter Dodatka C k TSI hrup.

7.2.3.1.1 Faza A

Faza A se začne, ko vlagatelj imenuje priglašeni organ, ki je odgovoren za ES-verifikacijo, in konča, ko se izda potrdilo ES o pregledu tipa ali konstruiranja.

Podlaga za ocenjevanje TSI za tip se opredeli za obdobje faze A za največ štiri leta. V obdobju faze A se podlaga za ocenjevanje za ES-verifikacijo, ki jo mora uporabljati priglašeni organ, ne spremeni.

Kadar v obdobju faze A začne veljati sprememba te TSI ali TSI hrup, je dovoljeno (vendar ni obvezno) uporabljati celotne spremenjene različice ali posamezne oddelke spremenjenih različic, razen če ni izrecno določeno drugače v spremenjenih različicah teh TSI. Če je uporaba omejena na določene oddelke, mora vlagatelj utemeljiti in dokumentirati, da veljavne zahteve ostanejo skladne, to pa mora potrditi tudi priglašeni organ.

7.2.3.1.2 Faza B

Faza B določa obdobje veljavnosti potrdila ES o pregledu tipa ali konstruiranja, potem ko ga izda priglašeni organ. V tem obdobju se lahko za enote izda potrdilo ES na podlagi skladnosti s tipom.

Potrdilo ES o pregledu tipa ali konstruiranja, izdano na podlagi ES-verifikacije podsistema, je veljavno za desetletno obdobje faze B po izdaji potrdila, tudi če začne veljati sprememba te TSI ali TSI hrup, razen če ni izrecno določeno drugače v spremenjenih različicah teh TSI. V tem obdobju veljavnosti se lahko na trg dajo nova tirna vozila istega tipa na podlagi ES-izjave o verifikaciji, ki se nanaša na potrdilo o verifikaciji tipa.

Posodobljena tehnična dokumentacija v zvezi s potrdilom ES o pregledu tipa ali konstruiranja se navede v tehnični dokumentaciji, priloženi ES-izjavi o verifikaciji, ki jo izda vlagatelj za tirna vozila, opredeljena kot skladna s spremenjenim tipom.

7.2.3.2 Komponente interoperabilnosti

Ta točka se nanaša na komponente interoperabilnosti, za katere se opravi ES-pregled tipa (modul CB) ali pregled konstruiranja (modul CH1) ali ocena primernosti za uporabo (modul CV) v skladu z oddelkom 6.1 te TSI.

Potrdilo ES o pregledu tipa ali konstruiranja oziroma primernosti za uporabo je veljavno deset let. V tem obdobju se lahko nove komponente istega tipa na trg dajo brez nove ocene tipa, razen če ni izrecno določeno drugače v spremenjeni različici te TSI. Pred koncem desetletnega obdobja se komponenta oceni glede na najnovejšo spremembo te TSI, ki je takrat v veljavi, in sicer v zvezi s tistimi zahtevami, ki so se spremenile ali so nove glede na podlago za certificiranje.

- (*) Izvedbena uredba Komisije (EU) 2018/545 z dne 4. aprila 2018 o določitvi praktičnih ureditev za dovoljenja za železniška vozila in postopek izdaje dovoljenj za tip železniških vozil v skladu z Direktivo (EU) 2016/797 Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 90, 6.4.2018, str. 66).
- (**) Sklep Komisije 2010/713/EU z dne 9. novembra 2010 o modulih za postopke ocenjevanja skladnosti, primernosti za uporabo in ES-verifikacije, ki se uporabljajo v tehničnih specifikacijah za interoperabilnost, sprejetih v okviru Direktive 2008/57/ES Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 319, 4.12.2010, str. 1).
- (***) Uredba Komisije (EU) št. 1304/2014 z dne 26. novembra 2014 o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi s podsistemom „tirna vozila – hrup“ ter o spremembi Odločbe 2008/232/ES in razveljavitvi Sklepa 2011/229/EU (UL L 356, 12.12.2014, str. 421).“;

(52) v oddelku 7.2.2.2 se doda nova opomba „(1) UL L 356, 12.12.2014, str. 421.“ na isti strani kot besedilo „Uredba Komisije (EU) št. 1304/2014 (1)“;

(53) oddelek 7.3.1 se nadomesti z naslednjim:

„Posebni primeri, ki so navedeni v točki 7.3.2, so razvrščeni kot:

— primeri „P“: „trajni“ primeri;

— primeri „T“: „začasni“ primeri, v katerih se ciljni sistem doseže do 31. decembra 2025.

Vsi posebni primeri in njihovi zadevni datumi se ponovno proučijo pri prihodnjih revizijah TSI, da se na podlagi ocene njihovega vpliva na varnost, interoperabilnost, čezmejne storitve in koridorje TEN-T ter praktičnega in ekonomskega vpliva njihove ohranitve ali odprave omeji njihovo tehnično in geografsko področje uporabe. Posebej se upošteva razpoložljivost sredstev EU.

Posebni primeri so omejeni na pot ali omrežje, na katerem so nujno potrebni, in upoštevani v postopkih zagotavljanja združljivosti s potjo.

V posebnem primeru, ki se nanaša na komponento, opredeljeno kot komponenta interoperabilnosti v oddelku 5.3 te TSI, je treba ocenjevanje skladnosti opraviti v skladu s točko 6.1.2.“;

(54) doda se oddelek 7.3.2.1a:

„7.3.2.1a Profili (točka 4.2.3.1)

Posebni primer za Irsko in Združeno kraljestvo v zvezi s Severno Irsko

(P) Za referenčni profil zgornjega in spodnjega dela enote je dovoljeno, da je določen v skladu z nacionalnimi tehničnimi predpisi, priglašeni za ta namen.

Ta posebni primer ne preprečuje dostopa katerim koli tirnim vozilom, skladnim s TSI, če so združljiva tudi s profilom IRL (sistem tirne širine 1 600 mm).“;

(55) v oddelku 7.3.2.2 se črta naslednje besedilo:

„(b) Posebni primer za Portugalsko

(P) Enote, ki so predvidene za obratovanje na portugalskem železniškem omrežju, so skladne s ciljnimi in zaščitnimi conami, ki so določene v preglednici 13.

Preglednica 13

Ciljno in zaščiteno območje za enote, ki so predvidene za obratovanje na Portugalskem

	Y_{TA} [mm]	W_{TA} [mm]	L_{TA} [mm]	Y_{PZ} [mm]	W_{PZ} [mm]	L_{PZ} [mm]
Portugalska	1 000	≥ 65	≥ 100	1 000	≥ 115	≥ 500

(56) v oddelku 7.3.2.3 se besedilo „točki 4.1.3.4.1 standarda EN 14363:2005“ nadomesti z besedilom „točki 6.1.5.3.1 standarda EN 14363:2016“;

(57) v oddelku 7.3.2.3 se za besedilom doda naslednje besedilo:

„Ta posebni primer tirnim vozilom, ki so v skladu s TSI, ne preprečuje dostopa do nacionalnega omrežja.“

(58) oddelek 7.3.2.4 „Vozna dinamika (točka 4.2.3.5.2)“ se nadomesti z naslednjim:

„Posebni primer za Združeno kraljestvo v zvezi z Veliko Britanijo

(P) Osnovni pogoj za uporabo poenostavljene merilne metode iz točke 7.2.2 standarda EN 14363:2016 bi bilo treba razširiti na nazivne navpične statične sile kolesnih dvojic (PF0) do 250 kN. Zaradi tehnične združljivosti z obstoječim omrežjem je dovoljeno uporabljati nacionalne tehnične predpise, ki spreminjajo standard EN 14363:2016 ter so priglašeni za namene ocenjevanja vozne dinamike.

Ta posebni primer tirnim vozilom, ki so v skladu s TSI, ne preprečuje dostopa do nacionalnega omrežja.

Posebni primer za Irsko in Združeno kraljestvo v zvezi s Severno Irsko

(P) Zaradi tehnične združljivosti z obstoječim omrežjem s tirno širino 1 600 mm je dovoljeno uporabljati nacionalne tehnične predpise, priglašene za namene ocenjevanja vozne dinamike.

Ta posebni primer tirnim vozilom, ki so v skladu s TSI, ne preprečuje dostopa do nacionalnega omrežja.“;

(59) oddelek 7.3.2.5 „Značilnosti kolesnih dvojic (točka 4.2.3.6.2)“ se nadomesti z naslednjim:

„7.3.2.5 Značilnosti kolesnih dvojic, koles in osi (točki 4.2.3.6.2 in 4.3.2.6.3)

Posebni primer za Združeno kraljestvo v zvezi z Veliko Britanijo

(P) Za enote, ki so predvidene za obratovanje samo na železniškem omrežju Velike Britanije, so lahko značilnosti kolesnih dvojic, koles in osi v skladu z nacionalnimi tehničnimi predpisi, priglašeni za ta namen.

Ta posebni primer tirnim vozilom, ki so v skladu s TSI, ne preprečuje dostopa do nacionalnega omrežja.“;

(60) oddelek 7.3.2.6 „Značilnosti koles (točka 4.2.3.6.3)“ se črta;

(61) oddelek 7.3.2.7 se preštevilči v 7.3.2.6. Besedilo v oddelku se nadomesti z naslednjim:

„Naprave za pritrditev signalov za sklep (točka 4.2.6.3)

Posebni primer za Irsko in Združeno kraljestvo v zvezi s Severno Irsko

(P) Naprave za pritrditev signalov za sklep na enote, predvidene za obratovanje samo v prometu na omrežjih s tirno širino 1 600 mm, so skladne z nacionalnimi predpisi, priglašeni za ta namen.

Ta posebni primer tirnim vozilom, ki so v skladu s TSI, ne preprečuje dostopa do nacionalnega omrežja.“;

(62) doda se oddelek 7.3.2.7:

„7.3.2.7 Predpisi za upravljanje sprememb tirnih vozil in tipa tirnih vozil (7.2.2.2)

Posebni primer za Združeno kraljestvo (Veliko Britanijo)

(P) Vsaka sprememba prečnega profila vozila, kot je opisana v nacionalnih tehničnih predpisih, priglašeni za postopek določanja profila (na primer v RIS-2773-RST), bo kategorizirana kot sprememba iz člena 15(1)(c) Izvedbene uredbe (EU) 2018/545 in ne bo razvrščena med spremembe iz člena 21(12)(a) Direktive (EU) 2016/797.“;

(63) doda se nov oddelek 7.6:

„7.6 **Vidiki, ki jih je treba upoštevati v postopku revizije ali pri drugih dejavnostih Agencije**

Poleg analize, opravljene med postopkom priprave te TSI, so bili opredeljeni določeni vidiki, ki bi lahko bili zanimivi za prihodnji razvoj železniškega sistema EU.

Ti vidiki so opredeljeni v nadaljevanju.

7.6.1 *Predpisi za razširitev območja uporabe za obstoječa tirna vozila, ki niso zajeta z ES-izjavo o verifikaciji*

V skladu s členom 54(2) in (3) Direktive (EU) 2016/797 vozila, za katera je bil začetek obratovanja odobren pred 15. junijem 2016, za obratovanje v enem ali več omrežjih, ki še niso zajeta v njihovem dovoljenju, prejmejo dovoljenje za dajanje na trg v skladu s členom 21 Direktive (EU) 2016/797. Taka vozila so zato skladna s to TSI ali pa jim ni treba uporabljati te TSI v skladu s členom 7(1) Direktive 2016/797.

Za olajšanje prostega pretoka vozil se pripravijo določbe o tem, kakšna raven prožnosti se lahko dovoli takim vozilom in vozilom, ki jih dovoljenje ne zajema, v zvezi s skladnostjo z zahtevami TSI, ob tem da izpolnjujejo bistvene zahteve, ohranjajo primerno raven varnosti in jo, kadar je to ustrezno in izvedljivo, izboljšujejo.“;

(64) v Dodatku A se celotno besedilo nadomesti s „Se ne uporablja.“;

(65) v Dodatku C, pogoj C.1 – „Ročni spenjalni sistem“, se besedilo „Praznina za vlečni kavelj je v skladu s poglavjem 2 tehničnega dokumenta Evropske agencije za železniški promet ERA/TD/2012-04/INT, različica 1.2 z dne 18. januarja 2013, ki je objavljen na spletišču Agencije (<http://www.era.europa.eu>).“ nadomesti z besedilom „Praznina za vlečni kavelj je v skladu s točko 6.3.2 standarda EN 16116-2:2013.“;

(66) v Dodatku C, pogoj C.1 – „Ročni spenjalni sistem“, se besedilo „Prostor za delovanje premikalnega osebja je v skladu s poglavjem 3 tehničnega dokumenta Evropske agencije za železniški promet ERA/TD/2012-04/INT, različica 1.2 z dne 18. januarja 2013, ki je objavljen na spletišču Agencije (<http://www.era.europa.eu>).“ nadomesti z besedilom „Prostor za delovanje premikalnega osebja je v skladu s točko 6.2.1 standarda EN 16116-2:2013. Za ročne spenjalne sisteme, opremljene z odbojniki s širino 550 mm, se lahko prazen prostor izračuna z upoštevanjem tega, da so komponente spenjalnega mehanizma nameščene bočno sredinsko ($D = 0$ mm, kot je opredeljeno v Prilogi A k standardu EN 16116-2:2013).“;

(67) v Dodatku C se pogoj C.2 – „**Stopnice in oprijemala UIC**“ nadomesti z naslednjim:

„2. **Stopnice in oprijemala UIC**

Enota je opremljena s stopnicami in oprijemali v skladu s poglavjema 4 in 5 standarda EN 16116-2:2013 ter odmiki v skladu s točko 6.2.2 standarda EN 16116-2:2013.“;

(68) v Dodatku C, pogoj C.5 – „**Označevanje enot**“, se črta naslednje besedilo:

„Kjer je ustrezno, se zahtevajo oznake iz standarda EN 15877-1:2012. Vedno velja naslednje:

- 4.5.2 Oznaka tirne širine,
- 4.5.3 Tara masa vozila,
- 4.5.4 Preglednica obremenitve vozila,
- 4.5.5 Oznaka za dolžino čez odbojnice,

- 4.5.12 Preglednica datumov vzdrževanja,
- 4.5.14 Oznake za dvigovanje in ponovno utirjanje,
- 4.5.23 Razdalje med zadnjimi osmi in središči podstavnih vozičkov,
- 4.5.29 Zavorna masa.“;

(69) v Dodatku C, pogoj C.6 – „**Profil G1**“, se besedilo „GIC1“ nadomesti z besedilom „GI1“;

(70) v Dodatku C, pogoj C.8 – „**Preskusi glede vzdolžnih tlačnih sil**“, se besedilo „EN 15839:2012“ nadomesti z besedilom „EN 15839:2012 + A1:2015“;

(71) v Dodatku C, pogoj C.9 – „**Zavora UIC**“, se besedilo „UIC 540:2006“ v točkah (c) in (e) nadomesti z besedilom „UIC 540:2014“;

(72) v Dodatku C, pogoj C.9 – „**Zavora UIC**“, se besedilo „(i) pnevmatična polspojka“ nadomesti z besedilom „(i) pnevmatična polspojka in njena cev“;

(73) v Dodatku C, pogoj C.9 – „**Zavora UIC**“, se besedilo „(k) držala zavornjakov so v skladu z navodilom UIC 542:2010“ nadomesti z besedilom „(k) držala zavornjakov so v skladu z navodilom UIC 542:2015“;

(74) v Dodatku C, pogoj C.9 – „**Zavora UIC**“, se točka (m) nadomesti z naslednjim:

„(m) regulatorji so v skladu s poglavjema 4 in 5 standarda EN 16241:2014. Ocena skladnosti se opravi v skladu s točkami od 6.3.2 do 6.3.5 standarda EN 16241:2014. Poleg tega se izvede preskus življenjske dobe, da se dokaže primernost regulatorjev za obratovanje na enoti ter preverijo zahteve po vzdrževanju med življenjsko dobo naprave. Ta preskus se izvede pri največjem nazivnem spreminjanju obremenitve s celotnim obsegom nastavitvev.“;

(75) v Dodatku C, pogoj C.9 – „**Zavora UIC**“, se besedilo „UIC 544-1:2013“ v vrstici „Način zaviranja „G““ preglednice C.3 nadomesti z besedilom „UIC 544-1:2014“;

(76) v Dodatku C, pogoj C.9 – „**Zavora UIC**“, se besedilo „oddelku 5.11 standarda EN 14531-1:2005“ v opombi (1) preglednice C.3 nadomesti z besedilom „oddelku 4 standarda EN 14531-1:2015“;

(77) v Dodatku C se pogoj C.11 – „**Temperaturna območja za posode za zrak, cevi in mazivo**“ nadomesti z naslednjim:

„11. Temperaturna območja za posode za zrak, cevi in mazivo

Šteje se, da so naslednje zahteve skladne z vsakim temperaturnim območjem, navedenim v točki 4.2.5:

- posode za zrak so konstruirane za temperaturno območje od –40 °C do +70 °C;
- zavorni valji in zavorne spojke so konstruirani za temperaturno območje od –40 °C do +70 °C;
- cevi za zračne zavore in dovod zraka so določene za temperaturno območje od –40 °C do +70 °C.

Šteje se, da je naslednja zahteva skladna z območjem T1, navedenim v točki 4.2.5:

- mazivo za mazanje ležajev se določi za temperature okolja do –20 °C.“;

(78) v Dodatku C se pogoj C.12 – „**Varjenje**“ nadomesti z naslednjim:

„Varjenje se izvaja v skladu s standardi EN 15085-1:2007 + A1:2013, EN 15085-2:2007, EN 15085-3:2007, EN 15085-4:2007 in EN 15085-5:2007.“;

(79) v Dodatku C se za besedilom pogoja C.16 – „**Vlečne kljuke**“ doda naslednje besedilo:

„Alternative tehnične rešitve so dovoljene, če se upoštevajo pogoji od 1.4.2 do 1.4.9 UIC 535-2:2006. Če je alternativna rešitev nosilec kableske zanke, je njegov premer vsaj 85 mm.“;

(80) v Dodatku C se doda naslednji pogoj C.19:

„19. Nadzor stanja osnih ležajev

Nadzor stanja osnih ležajev enote je mogoče izvajati z opremo za zaznavanje ob progi.“;

(81) Dodatek D se nadomesti z naslednjim:

„Dodatek D

Obvezni standardi ali normativni dokumenti, na katere se sklicuje ta TSI

TSI		Standard/dokument	
Značilnosti, ki se ocenjujejo		Sklicevanja na standard ali dokument	Točke
Konstrukcija in mehanski del	4.2.2		
Trdnost enote	4.2.2.2	EN 12663-2:2010	5
		EN 15877-1:2012	4.5.14
	6.2.2.1	EN 12663-1:2010 + A1:2014	9.2
		EN 12663-2:2010	6, 7
Medsebojno vplivanje profilov in tira	4.2.3		
Profili	4.2.3.1	EN 15273-2:2013	Vse
Združljivost z zmogljivostjo tirnic za prenašanje obremenitve	4.2.3.2	EN 15528:2015	6.1, 6.2
Združljivost s sistemi za ugotavljanje lokacije vlaka	4.2.3.3	ERA/ERTMS/033281 rev. 4.0	Glej preglednico 7 v tej TSI
Nadzor stanja osnih ležajev	4.2.3.4	EN 15437-1:2009	5.1, 5.2
Zaščita pred iztirjenjem med vožnjo po vegavih tirih	4.2.3.5.1	—	—
	6.2.2.2	EN 14363:2016	4, 5, 6.1
Vozna dinamika	4.2.3.5.2	EN 14363:2016	4, 5, 7
	6.1.2.1	EN 14363:2016	4, 5, 7
	6.2.2.3	EN 16235:2013	Vse
	6.1.2.1	EN 13749:2011	6.2
Konstrukcijsko projektiranje podstavnega vozička	4.2.3.6.1	EN 13749:2011	6.2
	6.1.2.1	EN 13749:2011	6.2
Značilnosti kolesnih dvojic	4.2.3.6.2	—	—
	6.1.2.2	EN 13260:2009 + A1:2010	3.2.1

TSI		Standard/dokument	
Značilnosti, ki se ocenjujejo		Sklicevanja na standard ali dokument	Točke
Značilnosti koles	4.2.3.6.3	—	—
	6.1.2.3	EN 13979-1:2003 + A1:2009 + A2:2011	7, 6.2
Značilnosti osi	4.2.3.6.4	—	—
	6.1.2.4	EN 13103:2009 + A2:2012	4, 5, 6, 7
Pestnice/osni ležaji	4.2.3.6.5	—	—
	6.2.2.4	EN 12082:2007 + A1:2010	6
Tekalni mehanizem za ročno zamenjavo kolesnih dvojic	4.2.3.6.7	—	—
	6.2.2.5	Navodilo UIC 430-1:2012	Priloge B, H, I
		UIC 430-3:1995	Priloga 7
Zavora	4.2.4		
Delovna zavora	4.2.4.3.2.1	EN 14531-6:2009	Vse
		UIC 544-1:2014	Vse
Parkirna zavora	4.2.4.3.2.2	EN 14531-6:2009	6
Torni element za zavornjake, ki delujejo na vozni površini kolesa	4.2.4.3.5	—	—
	6.1.2.5	Tehnični dokument ERA ERA/TD/2013-02/INT različica 3.0 z dne 27. novembra 2015	Vse
Okoljski pogoji	4.2.5		
Okoljski pogoji	4.2.5	EN 50125-1:2014	4.7
	6.2.2.7	—	—
Sistemska zaščita	4.2.6		
Pregrade	4.2.6.1.2.1	—	—
	6.2.2.8.1	EN 1363-1:2012	Vse
Materiali	4.2.6.1.2.2	—	—
	6.2.2.8.2	ISO 5658-2:2006/Am1:2011	Vse
		EN 13501-1:2007 + A1:2009	Vse
		EN 45545-2:2013 + A1:2015	Preglednica 6
		ISO 5660-1:2015	Vse

TSI		Standard/dokument	
Značilnosti, ki se ocenjujejo		Sklicevanja na standard ali dokument	Točke
Kabli	6.2.2.8.3	EN 50355:2013	Vse
		EN 50343:2014	Vse
Vnetljive tekočine	6.2.2.8.4	EN 45545-7:2013	Vse
Varnostni ukrepi za preprečevanje posrednega stika (zaščitno spenjanje)	4.2.6.2. 1	EN 50153:2014	6.4
Varnostni ukrepi za preprečevanje neposrednega stika	4.2.6.2. 2	EN 50153:2014	5
Naprave za pritrditev signalov za sklep	4.2.6.3	EN 16116-2:2013	Slika 11

Standardi ali dokumenti, navedeni pri dodatnih neobveznih pogojih v Dodatku C:

Dodatni neobvezni pogoji za enote	Dod. C	Standard/navodilo UIC/dokument	
Ročni spenjalni sistem	C.1	EN 15566:2009 + A1:2010	Vse (razen 4.4)
		EN 15551:2009 + A1:2010	Vse
		EN 16116-2:2013	6.2.1, 6.3.2
		EN 15877-1:2012	Slika 75
Stopnice in oprijemala UIC	C.2	EN 16116-2:2013	4, 5, 6.2.2
Zmožnost za ranžiranje prek drče	C.3	EN 12663-2:2010	5, 8
Preskusi glede vzdolžnih tlačnih sil	C.8	EN 15839:2012 + A1:2015	Vse
Zavora UIC	C.9	EN 15355:2008 + A1:2010	Vse
		EN 15611:2008 + A1:2010	Vse
		UIC 540:2014	Vse
		EN 14531-1:2015	4
		EN 15624:2008 + A1:2010	Vse
		EN 15625:2008 + A1:2010	Vse
		EN 286-3:1994	Vse
		EN 286-4:1994	Vse
		EN 15807:2011	Vse
		EN 14601:2005 + A1:2010	Vse
		UIC 544-1:2014	Vse
		UIC 542:2015	Vse
		UIC 541-4:2010	Vse

Dodatni neobvezni pogoji za enote	Dod. C	Standard/navodilo UIC/dokument	
		EN 16241:2014	4, 5, 6.3.2 do 6.3.5
		EN 15595:2009 + A1:2011	Vse
Varjenje	C.12	EN 15085-1:2007 + A1:2013 EN 15085-2:2007 EN 15085-3:2007 EN 15085-4:2007 EN 15085-5:2007	Vse
Posebne lastnosti proizvoda za kolo	C.15	EN 13262:2004 + A1:2008 + A2:2011	Vse
		EN 13979-1:2003 + A1:2009 + A2:2011	Vse
Vlečne kljuke	C.16	UIC 535-2:2006	1.4
Varnostne naprave na izbočenih delih	C.17	UIC 535-2:2006	1.3
Držala za oznake in naprave za pritr-ditev signala za sklep	C.18	UIC 575:1995	1"

- (82) v Dodatku E se besedilo „Luč ima svetilno površino s premerom vsaj 170 mm. Luč ima svetilno površino s premerom vsaj 170 mm. Reflektorski sistem je konstruiran tako, da prikaže svetlobno moč vsaj 15 kandel rdeče svetlobe vzdolž osi svetilne površine za kot odprtine 15° vodoravno in 5° navpično. Intenzivnost mora biti vsaj 7,5 kandel rdeče svetlobe.“ nadomesti z besedilom „Zadnja luč je konstruirana tako, da prikaže svetilnost v skladu s preglednico 8 standarda EN 15153-1:2013+A1:2016“;
- (83) v Dodatku E se besedilo „EN 15153-1:2013“ nadomesti z besedilom „EN 15153-1:2013 + A1:2016“;
- (84) v Dodatku F se vrstica „Kolesne dvojice s spremenljivo tirno širino“ preglednice F.1 nadomesti z naslednjim:

„Samodejni sistem s spremenljivo tirno širino	4.2.3.6.6	X	X	X	6.1.2.6/6.2.2.4a“
---	-----------	---	---	---	-------------------

PRILOGA II

Priloga k Uredbi Komisije (EU) št. 1299/2014 se spremeni:

(1) oddelek 1.1 se nadomesti z naslednjim:

„1.1 Tehnično področje uporabe

Ta TSI zadeva podsistem infrastruktura in del podsistema vzdrževanje železniškega sistema v Uniji v skladu s členom 1 Direktive (EU) 2016/797.

Podsistema infrastruktura in vzdrževanje sta opredeljena v točki 2.1 oziroma 2.8 Priloge II k Direktivi (EU) 2016/797.

Tehnično področje uporabe te TSI je podrobneje opredeljeno v členu 2(1), (5) in (6) te uredbe.“;

(2) točka 1 oddelka 1.3 se nadomesti z naslednjim:

„(1) V skladu s členom 4(3) Direktive (EU) 2016/797 ta TSI:

- (a) navaja svoje predvideno področje uporabe (oddelek 2);
- (b) določa bistvene zahteve za podsistem infrastruktura in del podsistema vzdrževanje (oddelek 3);
- (c) določa funkcionalne in tehnične specifikacije, ki jih morajo izpolnjevati podsistem infrastruktura in del podsistema vzdrževanje ter njuni vmesniki glede na druge podsisteme (oddelek 4);
- (d) določa komponente interoperabilnosti in vmesnike, ki jih morajo obravnavati evropske specifikacije, vključno z evropskimi standardi, potrebne za doseganje interoperabilnosti znotraj železniškega sistema v Uniji (oddelek 5);
- (e) za vsak obravnavani primer navaja postopke za ocenjevanje skladnosti ali primernosti za uporabo komponent interoperabilnosti na eni strani ali ES-verifikacijo podsistemov na drugi strani (oddelek 6);
- (f) navaja strategijo za izvajanje te TSI (oddelek 7);
- (g) navaja pogoje glede poklicnih kvalifikacij ter zdravja in varnosti pri delu, ki se zahtevajo za zadevno osebo pri obratovanju in vzdrževanju podsistema infrastruktura, pa tudi za izvajanje te TSI (oddelek 4);
- (h) navaja določbe, ki se uporabljajo za obstoječi podsistem infrastruktura, zlasti v primeru nadgradnje in obnove, ter za take primere navaja še spremembe, zaradi katerih je treba zaprositi za novo dovoljenje;
- (i) navaja parametre podsistema infrastruktura, ki jih mora preveriti prevoznik v železniškem prometu, in postopke, ki se uporabljajo za preverjanje teh parametrov po izdaji dovoljenja za dajanje vozila na trg in pred prvo uporabo vozila, da se zagotovi skladnost med vozili in progami, na katerih naj bi vozila obratovala.

V skladu s členom 4(5) Direktive (EU) 2016/797 so določbe za posebne primere navedene v oddelku 7.“;

(3) oddelek 2.1 se nadomesti z naslednjim:

„2.1 Opredelitev podsistema infrastruktura

Ta TSI zajema:

- (a) strukturni podsistem infrastruktura in
- (b) del vzdrževalnega funkcionalnega podsistema v zvezi s podsistemom infrastruktura (tj. naprave za čiščenje zunanjosti vlakov, oskrbo z vodo, polnjenje z gorivom, fiksne naprave za praznjenje stranišč in stacionarno oskrbo z električno energijo).

Elementi podsistema infrastruktura so opisani v točki 2.1 Priloge II k Direktivi (EU) 2016/797.

Elementi podsistema vzdrževanje so opisani v točki 2.8 Priloge II k Direktivi (EU) 2016/797.

Področje uporabe te TSI torej vključuje naslednje vidike podsistema infrastruktura:

- (a) traso proge;
- (b) parametre tira;
- (c) kretnice in tirna križišča;
- (d) odpor tira na dejanske obremenitve;
- (e) odpornost konstrukcij na prometne obremenitve;
- (f) mejne vrednosti takojšnjega ukrepanja pri napakah v geometriji tira;
- (g) perone;
- (h) zdravje, varnost in okolje;
- (i) določbe za obratovanje;
- (j) fiksne naprave za servisiranje vlakov.

Dodatne podrobnosti so navedene v točki 4.2.2 te TSI.“;

(4) v oddelku 2.5 se besedilo „Direktive 2004/49/ES“ nadomesti z besedilom „Direktive (EU) 2016/798“;

(5) v oddelku 3 se besedilo „Direktivi 2008/57/ES“ nadomesti z besedilom „Direktivi (EU) 2016/797“;

(6) preglednica 1 v oddelku 3 se nadomesti z naslednjim:

„Preglednica 1

Osnovni parametri podsistema infrastruktura, ki ustrezajo bistvenim zahtevam

Točka TSI	Naslov točke TSI	Varnost	Zanesljivost in razpoložljivost	Zdravje	Varstvo okolja	Tehnična združljivost	Dostopnost
4.2.3.1	Svetli profil	1.1.1, 2.1.1				1.5	
4.2.3.2	Medtirna razdalja	1.1.1, 2.1.1				1.5	
4.2.3.3	Največji nakloni	1.1.1				1.5	
4.2.3.4	Najmanjši polmer horizontalnega loka	1.1.3				1.5	
4.2.3.5	Najmanjši polmer vertikalnega loka	1.1.3				1.5	
4.2.4.1	Nazivna tirna širina					1.5	
4.2.4.2	Nadvišanje	1.1.1, 2.1.1				1.5	1.6.1
4.2.4.3	Primanjkljaj nadvišanja	1.1.1				1.5	

Točka TSI	Naslov točke TSI	Varnost	Zanesljivost in razpoložljivost	Zdravje	Varstvo okolja	Tehnična združljivost	Dostopnost
4.2.4.4	Nenadna sprememba pri-manjkljaja nadvišanja	2.1.1					
4.2.4.5	Ekvivalentna koničnost	1.1.1, 1.1.2				1.5	
4.2.4.6	Profil glave tirnice na odprti progi	1.1.1, 1.1.2				1.5	
4.2.4.7	Nagib tirnice	1.1.1, 1.1.2				1.5	
4.2.5.1	Konstruktivsko določena geometrija kretnic in tirnih križišč	1.1.1, 1.1.2, 1.1.3				1.5	
4.2.5.2	Uporaba kretnic s premičnimi srci	1.1.2, 1.1.3					
4.2.5.3	Največja nevodena dolžina nepremičnih dvojnih src kretnic	1.1.1, 1.1.2				1.5	
4.2.6.1	Odpor tira na navpične obremenitve	1.1.1, 1.1.2, 1.1.3				1.5	
4.2.6.2	Vzdolžni odpor tira	1.1.1, 1.1.2, 1.1.3				1.5	
4.2.6.3	Prečni odpor tira	1.1.1, 1.1.2, 1.1.3				1.5	
4.2.7.1	Odpornost novih mostov na prometne obremenitve	1.1.1, 1.1.3				1.5	
4.2.7.2	Enakovredna navpična obremenitev, ki deluje na nove zemeljske objekte, in učinki zemeljskega pritiska na nove konstrukcije	1.1.1, 1.1.3				1.5	
4.2.7.3	Odpornost novih konstrukcij nad tiri ali v bližini tirov	1.1.1, 1.1.3				1.5	
4.2.7.4	Odpornost obstoječih mostov in zemeljskih objektov na prometne obremenitve	1.1.1, 1.1.3				1.5	
4.2.8.1	Mejna vrednost takojšnjega ukrepanja pri poravnavi	1.1.1, 1.1.2	1.2				
4.2.8.2	Mejna vrednost takojšnjega ukrepanja pri višinskih napakah tira	1.1.1, 1.1.2	1.2				
4.2.8.3	Mejna vrednost takojšnjega ukrepanja pri vegavosti tira	1.1.1, 1.1.2	1.2				

Točka TSI	Naslov točke TSI	Varnost	Zanesljivost in razpoložljivost	Zdravje	Varstvo okolja	Tehnična združljivost	Dostopnost
4.2.8.4	Mejna vrednost takojšnjega ukrepanja pri tirni širini kot posamezni napaki	1.1.1, 1.1.2	1.2				
4.2.8.5	Mejna vrednost takojšnjega ukrepanja pri nadvišanju	1.1.1, 1.1.2	1.2				
4.2.8.6	Mejne vrednosti takojšnjega ukrepanja pri kretnicah in tirnih križiščih	1.1.1, 1.1.2	1.2			1.5	
4.2.9.1	Uporabna dolžina peronov	1.1.1, 2.1.1				1.5	
4.2.9.2	Višina perona	1.1.1, 2.1.1				1.5	1.6.1
4.2.9.3	Odmik perona	1.1.1, 2.1.1				1.5	1.6.1
4.2.9.4	Trasa tira vzdolž peronov	1.1.1, 2.1.1				1.5	1.6.1
4.2.10.1	Največje nihanje tlaka v predorih	1.1.1, 2.1.1				1.5	
4.2.10.2	Vpliv bočnih vetrov	1.1.1, 2.1.1	1.2			1.5	
4.2.10.3	Aerodinamični učinek na tir s tirno gredo	1.1.1	1.2			1.5	
4.2.11.1	Označevalci lokacije	1.1.1	1.2				
4.2.11.2	Ekvivalentna koničnost med obratovanjem	1.1.1, 1.1.2				1.5	
4.2.12.2	Praznjenje stranišč	1.1.5	1.2	1.3.1		1.5	
4.2.12.3	Naprave za čiščenje zunanosti vlaka		1.2			1.5	
4.2.12.4	Oskrba z vodo	1.1.5	1.2	1.3.1		1.5	
4.2.12.5	Polnjenje z gorivom	1.1.5	1.2	1.3.1		1.5	
4.2.12.6	Stacionarna oskrba z električno energijo	1.1.5	1.2			1.5	
4.4	Operativni predpisi		1.2				
4.5	Predpisi glede vzdrževanja		1.2				
4.6	Poklicne kvalifikacije	1.1.5	1.2				
4.7	Zdravstveni in varnostni pogoji	1.1.5	1.2	1.3	1.4.1“		

(7) v točki 1 oddelka 4.1 se besedilo „Direktiva 2008/57/ES“ nadomesti z besedilom „Direktiva (EU) 2016/797“;

(8) točka 3 oddelka 4.1 se nadomesti z naslednjim:

„(3) Funkcionalne in tehnične specifikacije podsistema infrastruktura in dela podsistema vzdrževanje ter njunih vmesnikov, kot so navedene v točkah 4.2 in 4.3, ne predpisujejo uporabe posebnih tehnologij ali tehničnih rešitev, razen kadar je to nujno potrebno za interoperabilnost železniškega sistema Unije.“;

(9) naslov oddelka 4.2 se nadomesti z naslednjim:

„4.2 Funkcionalne in tehnične specifikacije podsistema infrastruktura“;

(10) točke od 1 do 3 oddelka 4.2.1 se nadomestijo z naslednjim:

„(1) Elementi železniškega omrežja Unije so določeni v točki 1 Priloge I k Direktivi (EU) 2016/797. Za stroškovno učinkovito uresničitev interoperabilnosti se vsakemu elementu železniškega omrežja Unije dodeli ‚TSI kategorija proge‘.

(2) TSI-kategorizacija prog sestoji iz kombinacije prometnih kod. Na progah, po katerih poteka le ena vrsta prometa (na primer proge za izključno tovorni promet), se lahko za opis zmogljivosti uporabi ena koda; če po progi poteka mešan promet, se kategorija opiše z eno ali več kodami za potniški in tovorni promet. Kombinirane prometne kode opisujejo okvirno želeno mešanico prometa, ki ga proga lahko sprejme.

(3) Ta TSI-kategorizacija prog se uporabi za razvrščanje obstoječih prog, da se ciljni sistem opredeli tako, da so izpolnjeni ustrezni parametri zmogljivosti.“;

(11) v točki 7 oddelka 4.2.1 se opomba (*) Preglednice 3 nadomesti z naslednjim:

„(*) Osa obremenitev za pogonske glave in lokomotive je izračunana na podlagi konstrukcijsko določene mase v stanju obratovanja, kot je določeno v točki 2.1 standarda EN 15663:2009+AC:2010, za druga vozila pa na podlagi konstrukcijsko določene mase pri normalnem koristnem tovoru v skladu s točko 6.3 standarda EN 15663:2009+AC:2010.“;

(12) točka 10 oddelka 4.2.1 se nadomesti z naslednjim:

„(10) V skladu s členom 4(7) Direktive (EU) 2016/797, v katerem je določeno, da TSI državam članicam ne smejo preprečevati odločitev v zvezi z uporabo infrastrukture za promet z vozili, ki jih ne urejajo TSI, je dovoljeno projektiranje novih in nadgrajenih prog, ki lahko sprejemajo:

— večje tirne širine;

— večje osne obremenitve;

— višje hitrosti;

— večjo uporabno dolžino perona in

— daljše vlake,

od tistih iz preglednic 2 in 3.“;

(13) točka (c) točke H oddelka 4.2.2.1 se nadomesti z naslednjim:

„(c) Aerodinamični učinek na tir s tirno gredo (4.2.10.3)“;

(14) v točki K oddelka 4.2.2.1 se doda se naslednja točka:

„(b) načrt vzdrževanja (4.5.2).“;

(15) točka 5 v oddelku 4.2.4.2 se nadomesti z naslednjim:

„(5) Za sistem tirne širine 1 668 mm namesto točke (1) konstrukcijsko določeno nadvišanje ne presega 185 mm.“;

(16) točka 4 v oddelku 4.2.4.4 se nadomesti z naslednjim:

„(4) Za sistem tirne širine 1 668 mm so namesto točke (1) najvišje vrednosti nenadne spremembe primanjkljaja nadvišanja naslednje:

(a) 150 mm za $V \leq 45$ km/h;

(b) 115 mm za $45 \text{ km/h} < V \leq 100 \text{ km/h}$;

(c) $(399 - V)/2,6$ [mm] za $100 \text{ km/h} < V \leq 220 \text{ km/h}$;

(d) 70 mm za $220 \text{ km/h} < V \leq 230 \text{ km/h}$.

(e) Pri hitrostih, ki presegajo 230 km/h, nenadna sprememba primanjkljaja nadvišanja ni dovoljena.“;

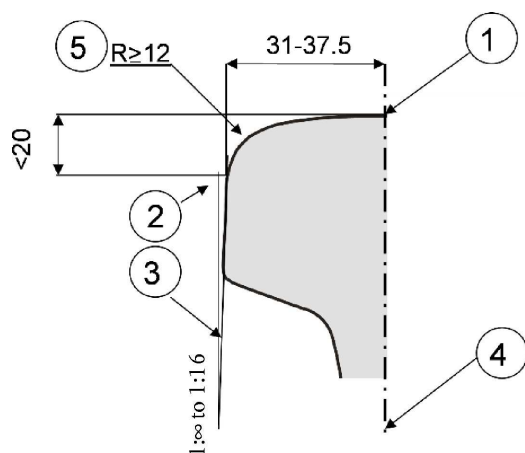
(17) točka 3 v oddelku 4.2.4.5 se nadomesti z naslednjim:

„(3) Konstrukcijsko določena tirna širina, profil glave tirnice in nagib tirnice na odprti progi se izberejo tako, da se ne presežejo dopustne vrednosti ekvivalentne koničnosti iz preglednice 10.“;

(18) slika 1 v oddelku 4.2.4.6 se nadomesti z naslednjim:

„Slika 1

Profil glave tirnice



- 1 gornji rob tirnice
- 2 tangenta točka
- 3 stranski nagib
- 4 navpnična os glave tirnice
- 5 vozni rob tirnice

(19) točka 2 v oddelku 4.2.4.7.1 se nadomesti z naslednjim:

„(2) Za tire, predvidene za hitrosti, višje od 60 km/h, je nagib tirnic za dano progo v razponu od 1/20 do 1/40.“;

(20) točka 2 v oddelku 4.2.6.2.2 se nadomesti z naslednjim:

„(2) Določbe za uporabo zavornih sistemov na vrtnične tokove na tirih določi upravljavec infrastrukture na operativni ravni na podlagi specifičnih značilnosti tira, vključno s kretnicami in tirnimi križišči. Pogoji za uporabo tega zavornega sistema se registrirajo v skladu z Izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2019/777 (*) (RINF).“

(*) Izvedbena uredba Komisije (EU) 2019/777 z dne 16. maja 2019 o skupnih specifikacijah za register železniške infrastrukture in razveljavitvi Izvedbenega sklepa 2014/880/EU (UL L 139 I, 27.5.2019, str. 312).“;

(21) preglednica 11 v oddelku 4.2.7.1.1 se nadomesti z naslednjim:

„Preglednica 11

Faktor alfa (α) za projektiranje novih konstrukcij

Vrsta prometa	Najmanjši faktor alfa (α)
P1, P2, P3, P4	1,0
P5	0,91
P6	0,83
P1520	1
P1600	1,1
F1, F2, F3	1,0
F4	0,91
F1520	1,46
F1600	1,1“

(22) oddelek 4.2.10.3 se nadomesti z naslednjim:

„4.2.10.3 Aerodinamični učinek na tir s tirno grede

- (1) Aerodinamični vplivi med tirnim vozilom in infrastrukturo lahko povzročijo privzdigovanje ali odpihovanje tolčenca s tirne grede na odprti progi ter kretnicah in tirnih križiščih (privzdigovanje tolčenca). To tveganje je treba zmanjšati.
- (2) Zahteve za podsistem infrastruktura za zmanjšanje tveganja za ‚privzdigovanje tolčenca‘ se uporabljajo le za proge, predvidene za hitrost, večjo od 250 km/h.
- (3) Zahteve iz točke (2) zgoraj so odprta točka.“;

(23) oddelek 4.2.12.2 se nadomesti z naslednjim:

„4.2.12.2 Praznjenje stranišč

Fiksne naprave za praznjenje stranišč so združljive z značilnostmi zbiralnega sanitarnega sistema, določenimi v TSI lokomotive in potniška tirna vozila.“;

(24) točka 1 v oddelku 4.2.12.4 se nadomesti z naslednjim:

„(1) Fiksna oprema za oskrbo z vodo je združljiva z značilnostmi sistema za oskrbo z vodo, določenimi v TSI lokomotive in potniška tirna vozila.“;

(25) oddelek 4.2.12.5 se nadomesti z naslednjim:

„4.2.12.5 Polnjenje z gorivom

Oprema za polnjenje z gorivom je združljiva z značilnostmi sistema za gorivo, ki ga določa TSI lokomotive in potniška tirna vozila.“;

(26) oddelek 4.2.12.6 se nadomesti z naslednjim:

„4.2.12.6 Stacionarna oskrba z električno energijo

Kjer je predvidena, se stacionarna oskrba z električno energijo izvaja s pomočjo enega ali več sistemov oskrbe z električno energijo, ki jih določa TSI lokomotive in potniška tirna vozila.“;

(27) preglednica 15 v oddelku 4.3.1 se nadomesti z naslednjim:

„Preglednica 15

Vmesniki s podsistemom tirna vozila, 'TSI lokomotive in potniška tirna vozila'

Vmesnik	Sklic na TSI infrastruktura	Sklic na TSI lokomotive in potniška tirna vozila
Tirna širina	4.2.4.1 Nazivna tirna širina 4.2.5.1 Konstruktivsko določena geometrija krenic in tirnih križišč 4.2.8.6 Meje vrednosti takojšnjega ukrepanja pri krenicah in tirnih križiščih	4.2.3.5.2.1 Mehanske in geometrijske značilnosti kolesnih dvojic 4.2.3.5.2.3 Kolesne dvojice s spremenljivo tirno širino
Profil	4.2.3.1 Svetli profil 4.2.3.2 Medtirna razdalja 4.2.3.5 Najmanjši polmer vertikalnega loka 4.2.9.3 Odmik perona	4.2.3.1 Profili
Oсна obremenitev in razmik med kolesnimi dvojicami	4.2.6.1 Odpor tira na navpične obremenitve 4.2.6.3 Prečni odpor tira 4.2.7.1 Odpornost novih mostov na prometne obremenitve 4.2.7.2 Enakovredna navpična obremenitev, ki deluje na nove zemeljske objekte, in učinki zemeljskega pritiska na nove konstrukcije 4.2.7.4 Odpornost obstoječih mostov in zemeljskih objektov na prometne obremenitve	4.2.2.10 Pogoji obremenitve in tehtana masa 4.2.3.2.1 Parameter osne obremenitve
Vozne značilnosti	4.2.6.1 Odpor tira na navpične obremenitve 4.2.6.3 Prečni odpor tira 4.2.7.1.4 Bočne sile	4.2.3.4.2.1 Meje vrednosti za vozno varnost 4.2.3.4.2.2 Meje vrednosti obremenitve tira
Stabilnost vožnje	4.2.4.4 Ekvivalentna koničnost 4.2.4.6 Profil glave tirnice na odprti progi 4.2.11.2 Ekvivalentna koničnost med obratovanjem	4.2.3.4.3 Ekvivalentna koničnost 4.2.3.5.2.2 Mehanske in geometrijske značilnosti koles
Vzdolžni vplivi	4.2.6.2 Vz dolžni odpor tira 4.2.7.1.5 Vplivi zaradi vleke in zaviranja (vzdolžne obremenitve)	4.2.4.5 Zavorna zmogljivost
Najmanjši polmer horizontalnega loka	4.2.3.4 Najmanjši polmer horizontalnega loka	4.2.3.6 Najmanjši polmer loka zavoja Dodatek A, A.1 Odbojniki
Dinamično vozno vedenje	4.2.4.3 Primanjkljaj nadvišanja	4.2.3.4.2. Dinamično vozno vedenje
Največji pojemek	4.2.6.2 Vz dolžni odpor tira 4.2.7.1.5 Vplivi zaradi vleke in zaviranja	4.2.4.5 Zavorna zmogljivost

Vmesnik	Sklic na TSI infrastruktura	Sklic na TSI lokomotive in potniška tirna vozila
Aerodinamični učinek	4.2.3.2 Medtirna razdalja 4.2.7.3 Odpornost novih konstrukcij nad tiri ali v bližini tirov 4.2.10.1 Največje nihanje tlaka v pred-orih 4.2.10.3 Aerodinamični učinek na tir s tirno gredo	4.2.6.2.1 Učinek zračnega toka ob vlaku na potnike na peronu in delavce ob progi 4.2.6.2.2 Sunek čelnega tlaka 4.2.6.2.3 Največje nihanje tlaka v pred-orih 4.2.6.2.5 Aerodinamični učinek na tir s tirno gredo
Bočni veter	4.2.10.2 Vpliv bočnih vetrov	4.2.6.2.4 Bočni veter
Naprave za servisiranje vlakov	4.2.12.2 Praznjenje stranišč 4.2.12.3 Naprave za čiščenje zunanosti vlaka 4.2.12.4 Oskrba z vodo 4.2.12.5 Polnjenje z gorivom 4.2.12.6 Stacionarna oskrba z električno energijo	4.2.11.3 Priključki sistema za praznjenje stranišč 4.2.11.2.2 Zunanje čiščenje v pralnici 4.2.11.4 Oprema za oskrbo z vodo 4.2.11.5 Vmesnik za oskrbo z vodo 4.2.11.7 Oprema za polnjenje goriva 4.2.11.6 Posebne zahteve za postavljanje vlakov na stranski tir

(28) preglednica 16 v oddelku 4.3.1 se nadomesti z naslednjim:

„Preglednica 16

Vmesniki s podsistemom tirna vozila, „TSI tovorni vagoni“

Vmesnik	Sklic na TSI infrastruktura	Sklic na TSI tovorni vagoni
Tirna širina	4.2.4.1 Nazivna tirna širina 4.2.4.6 Profil glave tirnice na odprti progi 4.2.5.1 Konstrukcijsko določena geometrija kretnic in tirnih križišč 4.2.8.6 Meje vrednosti takojšnjega ukrepanja pri kretnicah in tirnih križiščih	4.2.3.6.2 Značilnosti kolesnih dvojic 4.2.3.6.3 Značilnosti koles
Profil	4.2.3.1 Svetli profil 4.2.3.2 Medtirna razdalja 4.2.3.5 Najmanjši polmer vertikalnega loka 4.2.9.3 Odmik perona	4.2.3.1 Profili
Oсна obremenitev in razmik med kolesnimi dvojicami	4.2.6.1 Odpor tira na navpične obremenitve 4.2.6.3 Prečni odpor tira 4.2.7.1 Odpornost novih mostov na prometne obremenitve 4.2.7.2 Enakovredna navpična obremenitev, ki deluje na nove zemeljske objekte, in učinki zemeljskega pritiska na nove konstrukcije 4.2.7.4 Odpornost obstoječih mostov in zemeljskih objektov na prometne obremenitve	4.2.3.2 Združljivost z zmogljivostjo tirnic za prenašanje obremenitve

Vmesnik	Sklic na TSI infrastruktura	Sklic na TSI tovorni vagoni
Dinamično vozno vedenje	4.2.8 Mejna vrednost takojšnjega ukrepanja pri napakah v geometriji tira	4.2.3.5.2 Vozna dinamika
Vzdolžni vplivi	4.2.6.2 Vz dolžni odpor tira 4.2.7.1.5 Vplivi zaradi vleke in zaviranja (vzdolžne obremenitve)	4.2.4.3.2 Zavorna zmogljivost
Najmanjši polmer loka zavoja	4.2.3.4 Najmanjši polmer horizontalnega loka	4.2.2.1 Mehanski vmesnik
Vertikalni lok	4.2.3.5 Najmanjši polmer vertikalnega loka	4.2.3.1 Profili“;

(29) preglednica 19 v oddelku 4.3.4 se nadomesti z naslednjim:

„Preglednica 19

„Vmesniki s podsistemom vodenje in upravljanje prometa“

Vmesnik	Sklic na TSI infrastruktura	Sklic na TSI vodenje in upravljanje prometa
Stabilnost vožnje	4.2.11.2 Ekvivalentna koničnost med obratovanjem	4.2.3.4.4 Kakovost obratovanja
Uporaba zavor na vrtilne tokove	4.2.6.2 Vz dolžni odpor tira	4.2.2.6.2 Zavorna zmogljivost
Bočni vetrovi	4.2.10.2 Vpliv bočnih vetrov	4.2.3.6.3 Predpisani postopek ob nepredvidenih dogodkih
Operativni predpisi	4.4 Operativni predpisi	4.2.1.2.2.2 Spremembe informacij iz Navodila o progi 4.2.3.6 Delovanje v poslabšanih razmerah
Usposobljenost osebja	4.6 Strokovna usposobljenost	2.2.1 Osebe in vlaki“

(30) v točki (1) oddelka 4.4 se besedilo „člen 18(3) Direktive 2008/57/ES in določeno v Prilogi VI (točka I.2.4) k navedeni direktivi“ nadomesti z besedilom „člen 15(4) Direktive (EU) 2016/797 in določeno v Prilogi IV (točka 2.4) k navedeni direktivi.“;

(31) oddelek 4.5.2 se nadomesti z naslednjim:

„4.5.2 Načrt vzdrževanja

Upravljaev infrastruktura ima načrt vzdrževanja, ki vsebuje postavke iz točke 4.5.1, skupaj z najmanj naslednjim:

- (a) naborom mejnih vrednosti za intervencije in opozorila;
- (b) izjavo o metodah, strokovni usposobljenosti osebja in osebni zaščitni opre, ki se mora uporabljati;
- (c) pravili, ki se uporabljajo za zaščito ljudi, ki delajo na progi ali v njeni bližini;
- (d) sredstvi, ki se uporabljajo za preverjanje upoštevanja obratovalnih vrednosti;
- (e) sprejetimi ukrepi za zmanjšanje tveganja privzdigovanja tolčenca pri hitrostih, večjih od 250 km/h.“;

(32) točka 1 v oddelku 4.7 se nadomesti z naslednjim:

„(1) Zdravstveni in varnostni pogoji za osebe, ki se zahtevajo za upravljanje in vzdrževanje podsistema infrastruktura, so v skladu z ustrezno evropsko in nacionalno zakonodajo.“;

(33) točka (b) točke 2 v oddelku 5.3.2 se nadomesti z naslednjim:

„(b) pritrilni sistem vzdrži 3 000 000 ciklov značilne obremenitve pri vožnji v ostri krivini, pri čemer sprememba zmogljivosti pritrilnega sistema ne presega:

- 20 % v zvezi z vpenjalno silo;
- 25 % v zvezi z vertikalno togostjo;
- 20-odstotnega zmanjšanja v zvezi z vzdolžnim uporom.

Značilna obremenitev ustreza:

- največji osni obremenitvi, za prevzem katere je pritrilni sistem projektiran;
- kombinaciji tirnice, nagiba tirnic, tirničnega vložka in vrste pragov, s katero se pritrilni sistem lahko uporablja.“;

(34) oddelek 6.1.4.1 se nadomesti z naslednjim:

„6.1.4.1 Komponente interoperabilnosti, ki jih urejajo druge direktive Evropske unije

- (1) V skladu s členom 10(3) Direktive (EU) 2016/797 se za komponente interoperabilnosti, za katere se uporabljajo drugi pravni akti Unije, ki zajemajo druge vidike, v ES-izjavi o skladnosti ali primernosti za uporabo navede, da komponente interoperabilnosti izpolnjujejo tudi zahteve, določene v teh drugih pravnih aktih.
- (2) V skladu s Prilogo I k Izvedbeni uredbi Komisije (EU) 2019/250 (*) ES-izjava o skladnosti ali primernosti za uporabo vključuje seznam omejitev ali pogojev uporabe.

(*) Izvedbena uredba Komisije (EU) 2019/250 z dne 12. februarja 2019 o predlogah za izjave in potrdila ES za komponente interoperabilnosti železniškega sistema in podsisteme, vzorcu izjave o skladnosti za dovoljen tip železniškega vozila in postopku verifikacije ES za podsisteme v skladu z Direktivo (EU) 2016/797 Evropskega parlamenta in Sveta ter razveljavitvi Uredbe Komisije (EU) št. 201/2011 (UL L 42, 13.2.2019, str. 9).“;

(35) v točki 1 oddelka 6.2.1 se besedilo „členom 18 Direktive 2008/57/ES“ nadomesti z besedilom „členom 15 Direktive (EU) 2016/797“;

(36) točka 6 oddelka 6.2.1 se nadomesti z naslednjim:

„(6) Vložnik sestavi ES-izjavo o verifikaciji za podsistem infrastruktura v skladu s členom 15 Direktive (EU) 2016/797.“;

(37) v oddelku 6.2.4 se za točko 6.2.4.14 doda naslednja točka:

„6.2.4.15 Ocena združljivosti z zavornimi sistemi

Ocena zahtev iz točke 4.2.6.2.2(2) ni potrebna.“;

(38) točka 3 oddelka 6.4 se nadomesti z naslednjim:

„(3) Priglašeni organ sklic na dokumentacijo o vzdrževanju, ki jo zahteva točka 4.5.1 te TSI, vključi v tehnično dokumentacijo, navedeno v členu 15(4) Direktive (EU) 2016/797.“;

(39) v točki 2 oddelka 6.5.2 se besedilo „členom 17 Direktive 2008/57/ES“ nadomesti z besedilom „členom 14 Direktive (EU) 2016/797“;

(40) prvi odstavek oddelka 7 nad oddelkom 7.1 se nadomesti z naslednjim:

„Države članice izdelajo nacionalni načrt za izvajanje te TSI, pri čemer morajo upoštevati skladnost celotnega železniškega sistema v Evropski uniji. Ta načrt zajema vse projekte v zvezi z gradnjo, nadgradnjo ali obnovo podsistema infrastruktura v skladu s podrobnostmi iz točk od 7.1 do 7.7 spodaj.“;

(41) oddelek 7.3.1 se nadomesti z naslednjim:

„7.3.1 Nadgradnja ali obnova proge

- (1) V skladu s členom 2(14) Direktive (EU) 2016/797 ‚nadgradnja‘ pomeni vsako pomembno spremembo podsistema ali njegovega dela, ki privede do spremembe tehnične dokumentacije, priložene ES-izjavi o verifikaciji, če takšna tehnična dokumentacija obstaja, in ki izboljša celotno delovanje podsistema.
- (2) Podsystem infrastruktura na progi se v smislu te TSI šteje za nadgrajenega, če je izboljšán vsaj parameter zmogljivosti osna obremenitev ali profil, kot sta opredeljena v točki 4.2.1, z namenom izpolnitve zahtev druge prometne kode.
- (3) V skladu s členom 2(15) Direktive (EU) 2016/797 ‚obnova‘ pomeni vsako večje obnovitveno delo na podsistemu ali njegovem delu, ki ne spremeni celotnega delovanja podsistema.
- (4) Za ta namen je treba večje obnovitveno delo razumeti kot projekt, ki se izvede kot sistematična zamenjava elementov na progi ali na odseku proge. Obnova se razlikuje od zamenjave v okviru vzdrževanja, navedenega v točki 7.3.3 spodaj, ker omogoča, da se doseže stanje proge, skladno s TSI. Obnova je isto kot nadgradnja, vendar brez spremembe parametrov zmogljivosti.
- (5) Nadgradnja ali obnova podsistema infrastruktura lahko zajema celotni podsystem na zadevni progi ali le nekatere dele podsistema. V skladu s členom 18(6) Direktive (EU) 2016/797 nacionalni varnostni organ prouči projekt in odloči, ali je potrebno novo dovoljenje za začetek obratovanja.
- (6) Če je potrebno novo dovoljenje, so deli podsistema infrastruktura, zajeti v obsegu nadgradnje ali obnove, skladni s to TSI, v zvezi z njimi pa se uporabi postopek, določen v členu 15 Direktive (EU) 2016/797, razen v primeru odobritve neuporabe TSI v skladu s členom 7 Direktive (EU) 2016/797.
- (7) Če novo dovoljenje za začetek obratovanja ni potrebno, se priporoča skladnost s to TSI. Kadar skladnosti ni mogoče doseči, naročnik državo članico obvesti o razlogih za to.“;

(42) oddelek 7.3.2 se črta;

(43) točka 4 v oddelku 7.3.3 se nadomesti z naslednjim:

„(4) V takšnih primerih je treba upoštevati dejstvo, da noben posamezni zgornji element ne more zagotoviti skladnosti celotnega podsistema. Skladnost podsistema se lahko zagotovi le, če so s TSI skladni vsi elementi.“;

(44) oddelek 7.6 se nadomesti z naslednjim:

„7.6 Preverjanja združljivosti s progo pred uporabo dovoljenih vozil

Postopek in parametri podsistema infrastruktura, ki jih mora prevoznik v železniškem prometu uporabiti za preverjanje združljivosti s progo, so opisani v točki 4.2.2.5 in Dodatku D1 k Prilogi k Izvedbeni uredbi Komisije (EU) 2019/773 (*).

(*) Izvedbena uredba Komisije (EU) 2019/773 z dne 16. maja 2019 o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi s podsystemom ‚vodenje in upravljanje prometa‘ železniškega sistema v Evropski uniji ter razveljavitvi Sklepa 2012/757/EU (UL L 139 I, 27.5.2019, str. 5).“;

(45) v oddelku 7.7 se za točko (b) in nad oddelkom 7.7.1 doda naslednji odstavek:

„Vsi posebni primeri in njihovi zadevni datumi se ponovno proučijo pri prihodnjih revizijah TSI, da se na podlagi ocene njihovega vpliva na varnost, interoperabilnost, čezmejne storitve in koridorje TEN-T ter praktičnega in ekonomskega vpliva njihove ohranitve ali odprave omeji njihovo tehnično in geografsko področje uporabe. Posebej se upošteva razpoložljivost sredstev EU.

Posebni primeri so omejeni na progo ali omrežje, na katerem so nujno potrebni, in upoštevani v postopkih zagotavljanja združljivosti s progo.“;

(46) v oddelku 7.7.2.1 se drugi odstavek nadomesti z naslednjim:

„Za perone višine 550 mm in 760 mm se konvencionalna vrednost odmika perona b_{q0} izračuna v skladu z naslednjima enačbama:“;

(47) v oddelku 7.7.8.1 se naslov „Višina perona (4.2.9.3)“ nadomesti z naslovom „Višina perona (4.2.9.2)“;

(48) točka 2 oddelka 7.7.11.1 se črta;

(49) oddelek 7.7.13.5 se nadomesti z naslednjim:

„7.7.13.5 Višina perona (4.2.9.2)

Primeri P

Za nadgrajene ali obnovljene perone pri nazivni tirni širini 1 668 mm sta pri polmerih, večjih od 300 m oziroma 350 m, dovoljeni nazivni višini perona 685 mm (splošna uporaba) oziroma 900 mm (mestni in primestni promet) nad vozno površino.“;

(50) preglednica 36 v Dodatku A se nadomesti z naslednjim:

„Preglednica 36

Ocena komponent interoperabilnosti za ES-izjavo o skladnosti

Značilnosti, ki se ocenjujejo	Ocenjevanje v naslednji fazi			
	Faza projektiranja in razvoja			Faza proizvodnje Proizvodni proces + preskus proiz- voda
	Pregled projekti- ranja	Pregled proizvod- nega procesa	Preskus tipa	Kakovost proiz- voda (serije)
5.3.1 Tirnica				
5.3.1.1 Profil glave tirnice	X	n. r.	X	X
5.3.1.2 Jeklo tirnice	X	X	X	X
5.3.2 Pritrdilni sistemi	n. r.	n. r.	X	X
5.3.3 Tirni pragovi	X	X	n. r.	X“

(51) v preglednici 37 v Dodatku B se vrstica v zvezi z besedilom „Vzdolžni odpor tira“ nadomesti z naslednjim:

Značilnosti, ki se ocenjujejo	Pregled projektiranja	Končana gradnja pred začetkom obratovanja	Posebni postopki ocenjevanja
„Vzdolžni odpor tira (4.2.6.2)“	X	n. r.	6.2.5 6.2.4.15“

(52) točka (c) v Dodatku C.2 se nadomesti z naslednjim:

„(c) Kretniški prag“;

(53) Dodatek E se spremeni:

(a) drugi odstavek se nadomesti z naslednjim:

„EN-kategorija proge je funkcija osne obremenitve in geometrijskih vidikov, ki se nanašajo na razmik osi. EN-kategorije proge so določene v Prilogi A k standardu EN 15528:2015.“;

(b) preglednica 38 se nadomesti z naslednjim:

„Preglednica 38

EN-kategorija proge – pripadajoča hitrost ⁽¹⁾ ⁽⁶⁾ [km/h] – potniški promet

Prometna koda	Potniški vagoni (vključno s potniškimi vagoni, poltovornimi vagoni in vagoni za avtomobile) in lahki tovorni vagoni ⁽²⁾ ⁽³⁾	Lokomotive in pogonske glave ⁽²⁾ ⁽⁴⁾	Električne ali dizelske garniture z več enotami, pogonske enote in motorniki ⁽²⁾ ⁽³⁾
P1	n. r. ⁽¹²⁾	n. r. ⁽¹²⁾	Odperta točka
P2	n. r. ⁽¹²⁾	n. r. ⁽¹²⁾	Odperta točka
P3a (> 160 km/h)	A – 200 B1 – 160	D2 – 200 ⁽¹¹⁾	Odperta točka
P3b (≤ 160 km/h)	B1 – 160	D2 – 160	C2 ⁽⁸⁾ – 160 D2 ⁽⁹⁾ – 120
P4a (> 160 km/h)	A – 200 B1 – 160	D2 – 200 ⁽¹¹⁾	Odperta točka
P4b (≤ 160 km/h)	A – 160 B1 – 140	D2 – 160	B1 ⁽⁷⁾ – 160 C2 ⁽⁸⁾ – 140 D2 ⁽⁹⁾ – 120
P5	B1 – 120	C2 – 120 ⁽⁵⁾	B1 ⁽⁷⁾ – 120
P6	a12		
P1520	Odperta točka		
P1600	Odperta točka“		

(c) opomba ⁽¹⁾ se nadomesti z naslednjim:

„⁽¹⁾ Hitrosti iz preglednice predstavljajo največje zahteve za progo in so lahko nižje v skladu z zahtevami iz točke 4.2.1(12). Pri preverjanju posameznih konstrukcij na progi je sprejemljivo upoštevati vrsto vozila in lokalno dovoljeno hitrost.“;

(d) opomba ⁽²⁾ se nadomesti z naslednjim:

„⁽²⁾ Potniški vagoni (vključno s potniškimi vagoni, poltovornimi vagoni, vagoni za avtomobile), druga vozila, lokomotive, pogonske glave, električne ali dizelske garniture z več enotami, pogonske enote in železniška motorna vozila so opredeljeni v TSI lokomotive in potniška tirna vozila. Lahki tovorni vagoni so opredeljeni kot poltovorni vagoni, vendar se dovoli njihovo prevažanje v formacijah, ki niso namenjene prevozu potnikov.“;

(e) opomba ⁽¹⁰⁾ se črta;

(f) doda se naslednja opomba ⁽¹²⁾:

„⁽¹²⁾ Ob upoštevanju najnovejšega stanja tehnike v obratovanju ni treba opredeliti usklajenih zahtev za zagotavljanje ustrezne ravni interoperabilnosti za to vrsto vozil za prometni kodi P1 in P2.“;

(54) Dodatek F se spremeni:

(a) preglednica 40 se nadomesti z naslednjim:

„Preglednica 40

Številka razpoložljivosti proge – povezana hitrost ⁽¹⁾ ⁽⁵⁾ [milj na uro] – potniški promet

Prometna koda	Potniški vagoni (vključno s potniškimi vagoni, poltovornimi vagoni in vagoni za avtomobile) in lahki tovorni vagoni ⁽²⁾ ⁽³⁾ ⁽⁶⁾	Lokomotive in pogonske glave ⁽²⁾ ⁽⁴⁾	Električne ali dizelske garniture z več enotami, pogonske enote in železniška motorna vozila ⁽²⁾ ⁽³⁾ ⁽⁶⁾
P1	n. r. ⁽¹¹⁾	n. r. ⁽¹¹⁾	Odprta točka
P2	n. r. ⁽¹¹⁾	n. r. ⁽¹¹⁾	Odprta točka
P3a (> 160 km/h)	RA1 – 125 RA2 – 90	RA7 – 125 ⁽⁷⁾ RA8 – 110 ⁽⁷⁾ RA8 – 100 ⁽⁸⁾ RA5 – 125 ⁽⁹⁾	Odprta točka
P3b (≤ 160 km/h)	RA1 – 100 RA2 – 90	RA8 – 100 ⁽⁸⁾ RA5 – 100 ⁽⁹⁾	RA3 – 100
P4a (> 160 km/h)	RA1 – 125 RA2 – 90	RA7 – 125 ⁽⁷⁾ RA7 – 100 ⁽⁸⁾ RA4 – 125 ⁽⁹⁾	Odprta točka
P4b (≤ 160 km/h)	RA1 – 100 RA2 – 90	RA7 – 100 ⁽⁸⁾ RA4 – 100 ⁽⁹⁾	RA3 – 100
P5	RA1 – 75	RA5 – 75 ⁽⁸⁾ ⁽¹⁰⁾ RA4 – 75 ⁽⁹⁾ ⁽¹⁰⁾	RA3 – 75
P6	RA1		
P1600	Odprta točka“		

(b) opomba ⁽¹⁾ se nadomesti z naslednjim:

„⁽¹⁾ Hitrosti iz preglednice predstavljajo največje zahteve za progo in so lahko nižje v skladu z zahtevami iz točke 4.2.1(12). Pri preverjanju posameznih konstrukcij na progi je sprejemljivo upoštevati vrsto vozila in lokalno dovoljeno hitrost.“;

(c) opomba ⁽²⁾ se nadomesti z naslednjim:

„⁽²⁾ Potniški vagoni (vključno s potniškimi vagoni, poltovornimi vagoni, vagoni za avtomobile), druga vozila, lokomotive, pogonske glave, električne ali dizelske garniture z več enotami, pogonske enote in železniška motorna vozila so opredeljeni v TSI lokomotive in potniška tirna vozila. Lahki tovorni vagoni so opredeljeni kot poltovorni vagoni, vendar se dovoli njihovo prevažanje v formacijah, ki niso namenjene prevozu potnikov.“;

(d) doda se opomba ⁽¹¹⁾:

„⁽¹¹⁾ Ob upoštevanju najnovejšega stanja tehnike v obratovanju ni treba opredeliti usklajenih zahtev za zagotavljanje ustrezne ravni interoperabilnosti za to vrsto vozil za prometni kodi P1 in P2.“;

(55) četrti odstavek v Dodatku K nad preglednico 45 se črta;

(56) Dodatek L se črta;

(57) drugi odstavek točke P3 v Dodatku P se spremeni (običajna pisava):

„Polmer vertikalnega loka Rv je omejen na 500 m. Višine do vključno 80 mm v okviru polmera Rv med 500 m in 625 m se zanemarijo.“;

(58) preglednica 47 v Dodatku Q se nadomesti z naslednjim:

„Preglednica 47

Priglašeni nacionalni tehnični predpisi za posebne primere UK–GB

Posebni primer	Točka TSI	Zahteva	Ref. št. NTP	Naslov NTP
7.7.17.1	4.2.1: preglednici 2 in 3	Kategorizacija prog: profil	GI/RT7073	Requirements for the Position of Infrastructure and for Defining and Maintaining Clearances
			GE/RT8073	Requirements for the Application of Standard Vehicle Gauges
			GI/RT7020	GB Requirements for Platform Height, Platform Offset and Platform Width
7.7.17.2 in 7.7.17.9	4.2.3.1 in 6.2.4.1	Svetli profil	GI/RT7073	Requirements for the Position of Infrastructure and for Defining and Maintaining Clearances
			GE/RT8073	Requirements for the Application of Standard Vehicle Gauges
			GI/RT7020	GB Requirements for Platform Height, Platform Offset and Platform Width
7.7.17.3 in 7.7.17.10	4.2.3.2: preglednica 4 in 6.2.4.2	Medtirna razdalja	GI/RT7073	Requirements for the Position of Infrastructure and for Defining and Maintaining Clearances
7.7.17.4	4.2.5.3 in Dodatek J	Največja nevodena dolžina nepremičnih dvojnih src kretnic	GC/RT5021	Track System Requirements
			GM/RT2466	Railway Wheelsets
7.7. 17.6	4.2.9.2	Višina perona	GI/RT7020	GB Requirements for Platform Height, Platform Offset and Platform Width
7.7. 17.7 in 7.7. 17.11	4.2.9.3 in 6.2.4.11	Odmik perona	GI/RT7020	GB Requirements for Platform Height, Platform Offset and Platform Width
			GI/RT7073	Requirements for the Position of Infrastructure and for Defining and Maintaining Clearances“

(59) Dodatek R se nadomesti z naslednjim:

„Dodatek R

Seznam odprtih točk

- (1) Mejne vrednosti takojšnjega ukrepanja za posamezne napake pri poravnavi za hitrosti, ki presegajo 300 km/h (4.2.8.1);
- (2) mejne vrednosti takojšnjega ukrepanja za posamezne višinske napake tira za hitrosti, ki presegajo 300 km/h (4.2.8.2);

- (3) najmanjša dovoljena medtirna razdalja za enotni svetli profil IRL3 je odprta točka (7.7.18.2);
- (4) kategorija proge EN – povezana hitrost [km/h] za prometne kode P1 (več enot), P2 (več enot), P3a (več enot), P4a (več enot), P1520 (vsa vozila), P1600 (vsa vozila), F1520 (vsa vozila) in F1600 (vsa vozila) v preglednicah 38 in 39 Dodatka E;
- (5) številka razpoložljivosti proge – povezana hitrost [milj/h] za prometne kode P1 (več enot), P2 (več enot), P3a (več enot), P4a (več enot), P1600 (vsa vozila) in F1600 (vsa vozila) v preglednicah 40 in 41 Dodatka F;
- (6) predpisi in skice, povezani s profili IRL1, IRL2 in IRL3, so odprta točka (Dodatek O);
- (7) zahteve za zmanjšanje tveganja privzdigovanja tolčenca za hitrosti, ki presegajo 250 km/h.;
- (60) preglednica 48 v Dodatku S se nadomesti z naslednjim:

„Preglednica 48

Termini

Opredeljeni termin	Točka TSI	Opredelitev
Vrh srca (RP)/ Actual point (RP)/ Praktischer Herzpunkt/ Pointe de coeur	4.2.8.6	Fizični konec vrha srca. Glej sliko 2, ki prikazuje odnos med vrhom srca (RP) in teoretičnim vrhom srca (IP).
Mejna vrednost opozorila/ Alert limit/ Auslösewert/ Limite d'alerte	4.5.2	Vrednost, ki ob prekoračitvi zahteva analizo stanja geometrije tira in njeno uvrstitev v redno načrtovana vzdrževalna dela.
Osna obremenitev/ Axle load/ Achsfahrmasse/ Charge à l'essieu	4.2.1, 4.2.6.1	Vsota statičnih vertikalnih kolesnih sil, ki prek kolesne dvojice ali para neodvisnih koles delujejo na tir, deljena s pospeškom prostega pada.
Zavorni sistemi, neodvisni od pogojev adhezije kolo–tirnica	4.2.6.2.2	„Zavorni sistemi, neodvisni od pogojev adhezije kolo–tirnica“ pomeni vse zavorne sisteme tirnih vozil, ki lahko razvijejo zavorno silo na tirnice neodvisno od pogojev adhezije kolo–tirnica (npr. magnetni zavorni sistemi in zavorni sistemi na vrtnične tokove).
Nadvišanje/ Cant/ Überhöhung/ Dévers de la voie	4.2.4.2 4.2.8.5	Razlika v relativni višini med tirnicama istega tira glede na vodoravnico na določeni lokaciji, izmerjena v določenem prerezu na oseh zgornjih robov glav tirnic.
Primanjkljaj nadvišanja/Cant deficiency/ Überhöhungsfehlbetrag/Insuffisance de devers	4.2.4.3	Razlika med uporabljenim nadvišanjem in teoretičnim nadvišanjem.
Nepremično srce/ Common crossing/ Starres Herzstück/ Coeur de croisement	4.2.8.6	Sklop, ki omogoča križanje dveh nasprotnih vozniških robov na kretnicah ali tirnih križiščih; sestavljajo ga srce in dve krilni tirnici.
Bočni veter/ Crosswind/ Seitenwind/ Vents traversiers	4.2.10.2	Močan veter, ki piha prečno/bočno na progo, kar lahko negativno vpliva na varno vožnjo vlakov.

Opredeljeni termin	Točka TSI	Opredelitev
Konstruktivsko določena vrednost/ Design value/ Planungswert/ Valeur de conception	4.2.3.4, 4.2.4.2, 4.2.4.5, 4.2.5.1, 4.2.5.3	Teoretična vrednost brez proizvodnih, gradbenih ali vzdrževalnih odstopanj.
Konstruktivsko določena tirna širina/ Design track gauge/ Konstruktionsspurweite/ Ecartement de conception de la voie	5.3.3	Enotna vrednost, ki se pridobi, ko vsi elementi tira natančno ustrezajo svojim konstruktivsko določenim meram ali srednjim konstruktivsko določenim meram, če so te v določenem razponu.
Medtirna razdalja/ Distance between track centres/ Gleisabstand/ Entraxe de voies	4.2.3.2	Razdalja med osema dveh sosednjih tirov, merjena vzporedno z vozno površino referenčnega tira, in sicer tira z manjšim nadvišanjem.
Dinamična bočna sila/Dynamic lateral force/Dynamische Querkraft/ Effort dynamique transversal	4.2.6.3	Vsota dinamičnih sil kolesne dvojice na tir v bočni smeri.
Zemeljski objekti/ Earthworks/ Erdbauwerke/ Ouvrages en terre	4.2.7.2, 4.2.7.4	Zemeljski objekti in zemeljske zadrževalne konstrukcije, ki so obremenjene z železniškim prometom.
EN-kategorija proge/ EN Line Category/ EN Streckenklasse/ EN Catégorie de ligne	4.2.7.4, Dodatek E	Rezultat postopka razvrščanja v skladu s Prilogo A k standardu EN 15528:2015, ki se tam označuje kot ‚Kategorija proge‘. Predstavlja zmožnost infrastrukture za prevzem napravljenih obremenitev, ki jih povzročajo vozila na progi ali odseku proge pri normalnem obratovanju.
Ekvivalentna koničnost/ Equivalent conicity/ Äquivalente Konizität/ Conicité équivalente	4.2.4.5, 4.2.11.2	Tangens kota stožca kolesne dvojice s koničnimi kolesnimi obroči, katerih bočno gibanje ima enako kinematično valovno dolžino kot dana kolesna dvojica v premi ali loku z velikim polmerom.
Širina vodenja na vrhu srca/ Fixed nose protection/ Leitweite/ Cote de protection de pointe	4.2.5.3, Dodatek J	Razdalja med vrhom srca in vodilno tirnico (glej dimenzijo št. 2 na sliki 10 spodaj).
Globina žleba za sledilni venec/ Flangeway depth/ Rillentiefe/ Profondeur d'ornière	4.2.8.6	Višinska razlika med zgornjim robom tirnice in dnem žleba sledilnega venca (glej dimenzijo št. 6 na sliki 10 spodaj).
Širina žleba za sledilni venec/ Flangeway width/ Rillenweite/ Largeur d'ornière	4.2.8.6	Razdalja med voznim robom tirnice in sosednjo vodilno ali krilno tirnico (glej dimenzijo št. 5 na sliki 10 spodaj).
Razdalja, potrebna za neoviran prehod koles na začetku vodilne/krilne tirnice/ Free wheel passage at check rail/wing rail entry/ Freier Raddurchlauf im Radlenker-Einlauf/ /Flügel-schienen-Einlauf/Côte d'équilibrage du contre-rail	4.2.8.6	Razdalja med zunanjo stranjo vodilne tirnice in voznim robom nasproti ležeče vozne tirnice oziroma razdalja med voznim robom glavne tirnice in zunanjo stranjo krilne tirnice, merjeno na začetku vodilne oziroma krilne tirnice (glej dimenzije št. 4 na sliki 10 spodaj). Začetek vodilne oziroma krilne tirnice je točka, na kateri se lahko kolo dotakne vodilne ali krilne tirnice.

Opredeljeni termin	Točka TSI	Opredelitev
Razdalja, potrebna za neoviran prehod koles na območju srca/ Free wheel passage at crossing nose/ Freier Raddurchlauf im Bereich der Herzspitze/ Cote de libre passage dans le croisement	4.2.8.6	Razdalja med zunanjo stranjo krilne tirnice in zunanjo stranjo nasproti ležeče vodilne tirnice kretnice, merjeno v istem profilu na mestu vrha srca (glej dimenzijo št. 3 na sliki 10 spodaj).
Razdalja, potrebna za neoviran prehod koles na menjalu/Free wheel passage in switches/Freier Raddurchlauf im Bereich der Zungen-vorrichtung/Côte de libre passage de l'aiguillage	4.2.8.6	Razdalja od notranjega roba ene ostrice do zunanjega roba nasprotne ostrice (glej dimenzijo št. 1 na sliki 10 spodaj).
Profil/ Gauge/ Begrenzungslinie/ Gabarit	4.2.1, 4.2.3.1	Nabor pravil, vključno z referenčnim profilom in z njim povezanimi pravili za izračun, ki omogoča določitev zunanjih mer vozila in s strani infrastrukture predvidenega prostega prostora.
HBW/HBW/HBW	5.3.1.2	Enota za trdoto jekla po standardu EN ISO 6506-1:2005 Kovinski materiali – Preskus trdote po Brinellu. Preskusna metoda.
Nadvišanje vodilne tirnice/ Height of check rail/ Radlenkerüberhöhung/ Surélévation du contre rail	4.2.8.6, Dodatek J	Višinska razlika med zgornjim robom vodilne tirnice in zgornjim robom vozne tirnice (glej dimenzijo 7 na sliki 14 spodaj).
Mejna vrednost takojšnjega ukrepanja/Immediate Action Limit/Soforteingriffsschwelle/ Limite d'intervention immédiate	4.2.8, 4.5	Vrednost, katere prekoračitev zahteva uvedbo ukrepov za zmanjšanje tveganja za iztirjenje na sprejemljivo raven.
Upravlavec infrastrukture/ Infrastructure Manager/ Betreiber der Infrastruktur/ Gestionnaire de l'Infrastructure	4.2.5.1, 4.2.8.3, 4.2.8.6, 4.2.11.2 4.4, 4.5.2, 4.6, 4.7, 6.2.2.1, 6.2.4, 6.4	V skladu z opredelitvijo iz člena 2(h) Direktive 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).
Vrednost med obratovanjem/ In service value/ Wert im Betriebszustand/ Valeur en exploitation	4.2.8.5, 4.2.11.2	Vrednost, izmerjena kadar koli po začetku obratovanja infrastrukture.
Teoretični vrh srca (IP)/ Intersection point (IP)/ Theoretischer Herzpunkt/ Point d'intersection théorique	4.2.8.6	Teoretično sečišče vozniških robov na srcu kretnice (glej sliko 2).
Mejna vrednost intervencije/Intervention Limit/Eingriffsschwelle/ Valeur d'intervention	4.5.2	Vrednost, katere prekoračitev zahteva korektivno vzdrževanje, da se prepreči doseganje mejne vrednosti takojšnjega ukrepanja pred naslednjim pregledom.
Posamezna napaka/ Isolated defect/ Einzelfehler/ Défaut isolé	4.2.8	Posamezna napaka v geometriji tira.

Opredeljeni termin	Točka TSI	Opredelitev
Progovna hitrost/ Line speed/ Streckengeschwindigkeit/ Vitesse de la ligne	4.2.1	Največja hitrost, za katero je proga projektirana.
Dokumentacija o vzdrževanju/ Maintenance file/ Instandhaltungsdossier/ Dossier de maintenance	4.5.1	Elementi tehnične dokumentacije v zvezi s pogoji in omejitvami uporabe ter navodili za vzdrževanje.
Načrt vzdrževanja/ Maintenance plan/ Instandhaltungsplan/ Plan de maintenance	4.5.2	Zbirka dokumentov, ki določa postopke za vzdrževanje infrastrukture, ki jih sprejme upravljavec infrastrukture.
Tir z več tirnicami/ Multi-rail track/ Mehrschienenleis/ Voie à multi écartement	4.2.2.2	Tir z več kot dvema tirnicama, pri čemer sta vsaj dva para zadevnih tirnic projektirana za vožnjo kot ločena tira z različnima ali enakima tirnima širinama.
Nazivna tirna širina/Nominal track gauge/Nennspurweite/ Ecartement nominal de la voie	4.2.4.1	Enotna vrednost, ki označuje tirno širino, vendar se lahko razlikuje od konstrukcijsko določene tirne širine.
Normalno obratovanje/ Normal service/ Regelbetrieb/ Service régulier	4.2.2.2, 4.2.9	Železniški promet, ki poteka v skladu z načrtovanim voznim redom.
Pasivna rezervacija/ Passive provision/ Vorsorge für künftige Erweiterungen/Réservation pour extension future	4.2.9	Ukrep, ki omogoča fizično širitev infrastrukture v prihodnosti (na primer: podaljšanje perona).
Parameter zmogljivosti/ Performance Parameter/ Leistungskennwert/ Paramètre de performance	4.2.1	Parameter, ki opisuje TSI kategorijo proge in se uporablja kot osnova za projektiranje elementov podsistema infrastrukture in kot kazalnik za raven zmogljivosti proge.
Odprta proga/ Plain line/ Freie Strecke/ Voie courante	4.2.4.5 4.2.4.6 4.2.4.7	Odsek proge brez kretnic in tirnih križišč.
Skrajšanje srca/ Point retraction/ Spitzenbeihobelung/ Dénivellation de la pointe de cœur	4.2.8.6	Dejanski vrh srca lahko odstopa od teoretičnega vrha nepremičnega srca. Da se prepreči stik med kolesom in vrhom srca, se lahko, odvisno od konstrukcije, izvede skrajšano srce, s čimer se teoretični vrh srca pomakne stran od položaja sledilnega venca. Ta položaj je opisan na sliki 2.
Nagib tirnice/Rail inclination/Schienenneigung/ Inclinaison du rail	4.2.4.5 4.2.4.7	Kot, ki določa nagib glave tirnice, vgrajene v tir, glede na ravnino tirnic (vozno površino); nagib je enak kotu med simetrično osjo tirnice (ali ekvivalentne simetrične tirnice z enakim profilom glave tirnice) in pravokotnico na ravnino tirnic.

Opredeljeni termin	Točka TSI	Opredelitev
Tirnični vložek/ Rail pad/ Schienenzwischenlage/ Semelle sous rail	5.3.2	Elastični vložek, nameščen med tirnico in pragom ali med tirnico in podložno ploščo.
S-krivina/ Reverse curve/ Gegenbogen/ Courbes et contre-courbes	4.2.3.4	Dva zaporedna loka z nasprotnima smerema ukrivljenosti.
Svetli profil/ Structure gauge/ Lichtraum/ Gabarit des obstacles	4.2.3.1	Omejen prostor v povezavi z referenčnim tirom, v katerega ne smejo segati deli proge ali drugi predmeti in na katerega ne sme vplivati promet sosednjega tira, s čimer se zagotovi varno obratovanje na referenčnem tiru. Določi se na podlagi referenčnega profila z uporabo ustreznih pravil.
Premično srce Swing nose	4.2.5.2	V zvezi s pojmom 'kretnica s premičnim srcem' pojem 'premično srce' označuje del kretnice, ki tvori vrh srca in se premakne, da se oblikuje neprekinjen vozni rob za glavni ali cepiščni tir.
Menjalo/ Switch/ Zungenvorrichtung/ Aiguillage	4.2.8.6	Del kretnice, sestavljen iz dveh glavnih tirnic in dveh premičnih tirnic (ostric), ki se uporablja za usmerjanje vozil z enega tira na drug tir.
Kretnice in tirna križišča/ Switches and crossings/ Weichen und Kreuzungen/ Appareil de voie	4.2.4.5, 4.2.4.7, 4.2.5, 4.2.6, 4.2.8.6, 5.2, 6.2.4.4, 6.2.4.8, 6.2.5.2, 7.3.3, do- datka C in D	Naprave v tiru, ki so sestavljene iz ostric, src ter tirnic, ki jih povezujejo.
Glavni tir/ Through route/ Stammgleis/ Voie directe	Dodatek D	V povezavi s kretnicami in tirnimi križišči tir, ki ohranja potek smeri tira, v katerega je vgrajena kretnica ali tirno križišče.
Konstrukcija zgornjega ustroja tira Track design	4.2.6, 6.2.5, dodatka C in D	Konstrukcija zgornjega ustroja tira sestoji iz prečnega prereza, ki opredeljuje osnovne dimenzije in sestavne dele tira (na primer tirnica, pritrdilni sistemi, tirni pragovi, tirna greda), ki imajo skupaj z obratovalnimi pogoji vpliv na sile, povezane s točko 4.2.6, kot so osna obremenitev, hitrost in polmer horizontalnega loka.
Tirna širina/ Track gauge/ Spurweite/ Ecartement de la voie	4.2.4.1, 4.2.4.5, 4.2.8.4, 5.3.3, 6.1.5.2, 6.2.4.3, Do- datek H	Najmanjša razdalja med notranjima voznima robovoma tirničnih glav v območju med 0 in 14 mm pod ravnino zgornjih robov tirnic.
Vegavost tira/ Track twist/ Gleisverwindung/ Gauche	4.2.7.1.6, 4.2.8.3, 6.2.4.9	Vegavost tira je opredeljena kot izpeljana razlika v višini gornjih robov tirnic na dveh prečnih prerezi, postavljenih na določeni razdalji, običajno izražena kot naklon med obema točkama, na katerih se merijo višinske razlike.
Dolžina vlaka/ Train length/ Zuglänge/ Longueur du train	4.2.1	Dolžina vlaka, ki lahko vozi na določeni progi v normalnem obratovanju.

Opredeljeni termin	Točka TSI	Opredelitev
Nevodena dolžina dvojnega srca/ Unguided length of an obtuse crossing/ Führungslose Stelle/ Lacune dans la traversée	4.2.5.3, Dodatek J	Del dvojnega srca, kjer ni vodenja kolesa in ki se v standardu EN 13232-3:2003 opisuje kot ‚nevodena dolžina tira‘.
Uporabna dolžina perona/Usable length of a platform/Bahnsteignutzlänge/ Longueur utile de quai	4.2.1, 4.2.9.1	Največja neprekinjena dolžina tistega dela perona, ob katerem je predvideno ustavljanje vlaka ob normalnih obratovalnih pogojih zaradi vstopa in izstopa potnikov, vključno z ustrezno toleranco pri ustavljanju. Normalni obratovalni pogoji pomenijo, da železnica obratuje na način, ki ni način delovanja v poslabšanih razmerah (npr. normalna adhezija, normalno delovanje signalov, normalna funkcija vseh sestavnih delov).“

(61) številka indeksa 4 preglednice 49 v Dodatku T se nadomesti z naslednjim:

„4	EN 13848-1	Kakovost tirne geometrije – 1. del: Karakteristike tirne geometrije (s spremembo A1:2008)	2003 A1:2008	Mejna vrednost takojšnjega ukrepanja pri vegavosti tira (4.2.8.3)“
----	------------	---	-----------------	--

(62) številka indeksa 9 preglednice 49 v Dodatku T se nadomesti z naslednjim:

„9	EN 15528	Železniške naprave – Kategorizacija prog za upravljanje vmesnika med dopustnimi obremenitvami vozil in infrastrukturo	2015	Zahteve glede nosilnosti konstrukcij glede na prometno kodo (Dodatek E)“
----	----------	---	------	--

PRILOGA III

Priloga k Uredbi (EU) št. 1301/2014 se spremeni:

(1) oddelek 1.1 se nadomesti z naslednjim:

„1.1 Tehnično področje uporabe

Ta TSI zadeva podsystem energija in del podsystema vzdrževanje železniškega sistema v Uniji v skladu s členom 1 Direktive (EU) 2016/797.

Podsystema energija in vzdrževanje sta opredeljena v točki 2.2 oziroma 2.8 Priloge II k Direktivi (EU) 2016/797.

Tehnično področje uporabe te TSI je podrobneje opredeljeno v členu 2 te uredbe.“;

(2) točki 1 in 2 oddelka 1.3 se nadomestita z naslednjim:

„(1) V skladu s členom 4(3) Direktive (EU) 2016/797 ta TSI:

- (a) navaja svoje predvideno področje uporabe (oddelek 2);
- (b) določa bistvene zahteve za podsystem energija in del podsystema vzdrževanje (oddelek 3);
- (c) določa funkcionalne in tehnične specifikacije, ki jih morajo podsystem energija in del podsystema vzdrževanje ter njuni vmesniki izpolnjevati glede na druge podsysteme (oddelek 4);
- (d) določa komponente interoperabilnosti in vmesnike, ki jih morajo obravnavati evropske specifikacije, vključno z evropskimi standardi, potrebne za doseganje interoperabilnosti znotraj železniškega sistema v Uniji (oddelek 5);
- (e) za vsak obravnavani primer navaja postopke za ocenjevanje skladnosti ali primernosti za uporabo komponent interoperabilnosti na eni strani ali ES-verifikacijo podsystemov na drugi strani (oddelek 6);
- (f) navaja strategijo za izvajanje te TSI (oddelek 7);
- (g) navaja pogoje glede poklicnih kvalifikacij ter zdravja in varnosti pri delu, ki se zahtevajo za zadevno osebo pri obratovanju in vzdrževanju podsystema energija, pa tudi za izvajanje te TSI (oddelek 4);
- (h) navaja določbe, ki se uporabljajo za obstoječi podsystem energija, zlasti v primeru nadgradnje in obnove, ter za take primere navaja spremembe, zaradi katerih je treba zaprositi za novo dovoljenje;
- (i) navaja parametre podsystema energija, ki jih mora preveriti prevoznik v železniškem prometu, in postopke, ki se uporabljajo za preverjanje teh parametrov po izdaji dovoljenja za dajanje vozila na trg in pred prvo uporabo vozila, da se zagotovi skladnost med vozili in progami, na katerih naj bi obratovala.

(2) V skladu s členom 4(5) Direktive (EU) 2016/797 so določbe za posebne primere navedene v oddelku 7.“;

(3) v točki 3 oddelka 2.1, oddelku 3 in točki 1 oddelka 4.1 se sklici na „Direktivo 2008/57/ES“ nadomestijo s sklici na „Direktivo (EU) 2016/797“;

(4) točka 4 oddelka 4.2.11 se nadomesti z naslednjim:

„(4) Krivulje se uporabljajo za hitrosti do 360 km/h. Za hitrosti nad 360 km/h se uporabljajo postopki iz točke 6.1.3.“;

(5) točka 1 oddelka 4.4 se nadomesti z naslednjim:

„(1) Predpisi o obratovanju se oblikujejo v okviru postopkov, opisanih v sistemu za upravljanje varnosti upravljavca infrastrukture. Ti predpisi upoštevajo dokumentacijo, povezano z obratovanjem, ki je del tehnične dokumentacije, kot je zahtevano v členu 15(4) Direktive (EU) 2016/797 in določeno v Prilogi IV k navedeni direktivi.“;

(6) v točki 1 oddelka 5.1 se besedilo „Direktive 2008/57/ES“ nadomesti z besedilom „Direktive (EU) 2016/797“;

(7) oddelek 6.2.1 se spremeni:

(a) točka 1 se nadomesti z naslednjim:

„(1) Na zahtevo vložnika priglašeni organ izvede ES-verifikacijo v skladu s členom 15 Direktive (EU) 2016/797 ter v skladu z določbami ustreznih modulov.“;

(b) točka 4 se nadomesti z naslednjim:

„(4) Vložnik sestavi ES-izjavo o verifikaciji za podsistem energija v skladu s členom 15(1) in Prilogo IV k Direktivi (EU) 2016/797.“;

(8) točka (c) oddelka 6.3.2 se nadomesti z naslednjim:

„(c) razlog(-e), zakaj proizvajalec za navedene komponente interoperabilnosti ni zagotovil ES-izjave o skladnosti in/ali primernosti za uporabo, preden so bile vgrajene v podsistem, vključno z uporabo nacionalnih predpisov, priglašeni v skladu s členom 13 Direktive (EU) 2016/797.“;

(9) prvi odstavek oddelka 7 se nadomesti z naslednjim:

„Države članice pripravijo nacionalni načrt za izvajanje te TSI, pri čemer morajo upoštevati skladnost celotnega železniškega sistema v Evropski uniji. Ta načrt zajema vse projekte v zvezi z novim podsistemom energija ter njegovo obnovo in nadgradnjo v skladu s podrobnostmi iz točk od 7.1 do 7.4 spodaj.“;

(10) točka 3 v oddelku 7.2.1 se črta;

(11) oddelek 7.3.1 Uvod se spremeni:

„7.3.1 Uvod

Če se ta TSI uporablja za obstoječe proge, in brez poseganja v točko 7.4 (posebni primeri), se upoštevajo naslednji elementi:

- (a) Nadgradnja ali obnova podsistema energija lahko zajema celoten podsistem na zadevni progi ali le nekatere dele podsistema. V skladu s členom 18(6) Direktive (EU) 2016/797 nacionalni varnostni organ prouči projekt in odloči, ali je potrebno novo dovoljenje za začetek obratovanja.
- (b) Če je potrebno novo dovoljenje, so deli podsistema energija, zajeti v obsegu nadgradnje ali obnove, skladni s to TSI, v zvezi z njimi pa se uporabi postopek, določen v členu 15 Direktive (EU) 2016/797, razen v primeru odobritve neuporabe TSI v skladu s členom 7 Direktive (EU) 2016/797.
- (c) Kadar je potrebno novo dovoljenje za začetek obratovanja, naročnik določi praktične ukrepe in različne faze projekta, potrebne za doseganje zahtevanih ravni zmogljivosti. Te faze projekta lahko vključujejo prehodna obdobja za začetek obratovanja opreme z zmanjšanimi ravni zmogljivosti.
- (d) Če novo dovoljenje za začetek obratovanja ni potrebno, se priporoča skladnost s to TSI. Kadar skladnosti ni mogoče doseči, naročnik državo članico obvesti o razlogih za to.“;

(12) točka 2 v oddelku 7.3.2 se črta;

(13) doda se nov oddelek 7.3.5:

„7.3.5 Preverjanja združljivosti s progo pred uporabo dovoljenih vozil

Postopek in parametri podsistema energija, ki jih mora prevoznik v železniškem prometu uporabiti za preverjanje združljivosti s progo, so opisani v točki 4.2.2.5 in Dodatku D1 k Prilogi k Izvedbeni uredbi Komisije (EU) 2019/773 (*).

(*) Izvedbena uredba Komisije (EU) 2019/773 z dne 16. maja 2019 o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi s podsistemom „vodenje in upravljanje prometa“ železniškega sistema v Evropski uniji ter razveljavitvi Sklepa 2012/757/EU (UL L 139 I, 27.5.2019, str. 5).“;

(14) oddelek 7.4.1 se nadomesti z naslednjim:

„7.4.1 Splošno

(1) Posebni primeri, navedeni v točki 7.4.2, opisujejo posebne določbe, ki so potrebne in odobrene na določenih omrežjih posamezne države članice.

(2) Ti posebni primeri so razvrščeni kot:

— Primeri ‚P‘: ‚trajni‘ primeri;

— Primeri ‚T‘: ‚začasni‘ primeri, pri katerih bo ciljni sistem dosežen do 31. decembra 2035.

Vsi posebni primeri in njihovi zadevni datumi se ponovno proučijo pri prihodnjih revizijah TSI, da se na podlagi ocene njihovega vpliva na varnost, interoperabilnost, čezmejne storitve in koridorje TEN-T ter praktičnega in ekonomskega vpliva njihove ohranitve ali odprave omeji njihovo tehnično in geografsko področje uporabe. Posebej se upošteva razpoložljivost sredstev EU.

Posebni primeri so omejeni na progo ali omrežje, na katerem so nujno potrebni, in upoštevani v postopkih zagotavljanja združljivosti s potjo.“

PRILOGA IV

Priloga k Uredbi (EU) št. 1302/2014 se spremeni:

(1) oddelek 1.1 se spremeni:

- (a) besedilo „členu 1 Direktive 2008/57/ES“ se nadomesti z besedilom „členu 1 Direktive (EU) 2016/797“;
- (b) besedilo „oddelku 2.7 Priloge II k Direktivi 2008/57/ES“ se nadomesti z besedilom „oddelku 2.7 Priloge II k Direktivi (EU) 2016/797“;
- (c) besedilo „oddelkih 1.2 in 2.2 Priloge I k Direktivi 2008/57/ES“ se nadomesti z besedilom „oddelku 2 Priloge I k Direktivi (EU) 2016/797“;
- (d) besedilo „členu 1(3) Direktive 2008/57/ES“ se nadomesti z besedilom „členu 1(3) in (4) Direktive (EU) 2016/797“;

(2) oddelka 1.2 in 1.3 se nadomestita z naslednjim:

„1.2 Geografsko področje uporabe

Geografsko področje uporabe te TSI je železniški sistem Unije, kot je določen v Prilogi I k Direktivi (EU) 2016/797, in ne zajema primerov iz člena 1(3) in (4) Direktive (EU) 2016/797.“.

1.3 Vsebina te TSI

V skladu s členom 4(3) Direktive (EU) 2016/797 ta TSI:

- (a) navaja predvideno področje uporabe (poglavje 2);
- (b) določa bistvene zahteve za podsistem tirnih vozil ‚lokomotive in potniška tirna vozila‘ ter njegove vmesnike glede na druge podsisteme (poglavje 3);
- (c) določa funkcionalne in tehnične specifikacije, ki jih morajo izpolnjevati podsistem in njegovi vmesniki z drugimi podsistemi (poglavje 4);
- (d) določa komponente interoperabilnosti in vmesnike, ki jih morajo zajeti evropske specifikacije, vključno z evropskimi standardi, potrebnimi za doseganje interoperabilnosti znotraj železniškega sistema v Evropski uniji (poglavje 5);
- (e) za vsak obravnavan primer posebej navaja, katere postopke je treba uporabiti ne eni strani za oceno skladnosti ali primernosti za uporabo komponent interoperabilnosti ali na drugi strani za ES-verifikacijo podsistemov (poglavje 6);
- (f) navaja strategijo za izvajanje te TSI (poglavje 7);
- (g) navaja pogoje glede poklicnih kvalifikacij, zdravja in varnosti pri delu, ki se zahtevajo za zadevno osebje pri obratovanju in vzdrževanju podsistema ter izvajanju te TSI (poglavje 4);
- (h) navaja določbe, ki se uporabljajo za obstoječi podsistem ‚tirna vozila‘, zlasti v primeru nadgradnje in obnove, ter za take primere navaja spremembe, zaradi katerih je treba zaprositi za novo dovoljenje;
- (i) navaja parametre podsistema ‚tirna vozila‘, ki jih mora preveriti prevoznik v železniškem prometu, in postopke, ki se uporabljajo za preverjanje teh parametrov po izdaji dovoljenja za dajanje vozila na trg in pred prvo uporabo vozila, da se zagotovi združljivost med vozili in progami, na katerih naj bi vozila obratovala.

V skladu s členom 4(5) Direktive (EU) 2016/797 so določbe za posebne primere navedene v poglavju 7.“;

- (3) v oddelku 2.1 se besedilo „Direktivi 2008/57/ES“ nadomesti z besedilom „Direktivi (EU) 2016/797“;
- (4) v oddelku 2.2 se besedilo „členu 2(c) Direktive 2008/57/ES“ nadomesti z besedilom „točki 3 člena 2 Direktive (EU) 2016/797“;
- (5) v oddelku 2.2.2 se besedilo nadomesti z naslednjim:

„2.2.2 Tirna vozila

Opredelitve v nadaljevanju so razvrščene v tri skupine, kot je opredeljeno v oddelku 2 Priloge I k Direktivi (EU) 2016/797:

- (A) Lokomotive in potniška tirna vozila, vključno z vlečnimi enotami s toplotnimi motorji ali električnimi vlečnimi enotami, vlaki s toplotnimi motorji z lastnim pogonom ali električnimi vlaki z lastnim pogonom ter potniškimi vagoni

- (1) vlečne enote s toplotnimi motorji ali električne vlečne enote

Lokomotiva je vlečno vozilo (ali kombinacija več vozil), ki ni namenjeno za prevoz koristnega tovora ter se lahko med običajnim obratovanjem odpne od vlaka in deluje neodvisno.

Premikalna lokomotiva je vlečna enota, zasnovana za uporabo samo na ranžirnih postajah, postajah in v skladiščih.

Vleka v vlaku se lahko zagotovi tudi s pogonskim vozilom z vozniško kabino ali brez nje, pri katerem se ne načrtuje, da bi se odpelo med običajnim obratovanjem. Takšno vozilo se imenuje pogonska enota (ali pogonski vagon) na splošno ali pogonska glava, kadar je nameščeno na enem koncu vlakovne kompozicije in opremljeno z vozniško kabino;

- (2) vlaki s toplotnimi motorji z lastnim pogonom ali električni potniški vlaki z lastnim pogonom

Vlakovna kompozicija je stalna sestava, ki lahko vozi kot vlak; v osnovi ni namenjena za ponovno konfiguracijo, razen če ta poteka v delavnici. Sestavljajo jo samo vozila na pogon ali pa vozila na pogon in vozila brez pogona.

Električni in/ali dizelski vlak z več enotami je vlakovna kompozicija, pri kateri lahko vsa vozila prevažajo koristni tovor (potnike ali prtljago/pošto ali tovor).

Motornik je vozilo, ki lahko vozi samostojno in lahko prevažata koristni tovor (potnike ali prtljago/pošto ali tovor).

Tramvaj-vlak je vozilo, ki je zasnovano za uporabo na infrastrukturi tako lahke železnice kot tudi navadne železniške infrastrukture;

- (3) potniški vagoni in drugi sorodni vagoni

Potniški vagon je vozilo brez lastnega pogona v stalni ali nestalni sestavi, ki lahko prevažata potnike (zahteve, ki so v tej TSI določene za potniške vagone, veljajo tudi širše za jedilne vagone, spalnike, vagone ležalnice itd.).

Poltovorni vagon je vozilo brez lastnega pogona, ki lahko razen potnikov prevažata tudi drug koristni tovor, npr. prtljago ali pošto, in je namenjeno za vključitev v stalno ali nestalno sestavo za prevoz potnikov.

Vlečeno vozilo z vozniško kabino je vozilo brez lastnega pogona, opremljeno z vozniško kabino.

Potniški vagon je lahko opremljen z vozniško kabino; tak vagon se imenuje krmilni vagon.

Poltovorni vagon je lahko opremljen z vozniško kabino in se v tem primeru imenuje vozni poltovorni vagon.

Vagon za avtomobile je vozilo brez lastnega pogona, ki lahko prevaža avtomobile potnikov brez njihovih potnikov in je namenjeno za vključitev v potniški vlak.

Stalna sestava potniških vagonov je sestava iz več potniških vagonov, ki so ‚poltrajno‘ speti ali jih je mogoče na novo konfigurirati samo, kadar sestava ne obratuje;

- (B) tovorni vagoni, vključno z nizkopodnimi vozili, ki so zasnovana za vožnjo po celotnem omrežju in za prevoz tovornjakov

Ta vozila ne spadajo na področje uporabe te TSI. Zajeta so z Uredbo (EU) št. 321/2013 (TSI ‚tovorni vagoni‘).

- (C) posebna vozila, kot so tirni stroji

Tirni stroji (OTM) so vozila, ki so posebej zasnovana za gradnjo in vzdrževanje proge in infrastrukture. Tirni stroji se uporabljajo v različnih načinih: delovnem načinu, prevoznem načinu kot vozilo z lastnim pogonom in prevoznem načinu kot vlečeno vozilo.

Merilna vozila se uporabljajo za nadzor stanja infrastrukture. Upravljajo se enako kot tovorni ali potniški vlaki, brez razlike med prevoznim načinom in delovnim načinom.“;

- (6) oddelek 2.3.1 se nadomesti z naslednjim:

„2.3.1 Vrste tirnih vozil

Področje uporabe te TSI, ki se nanaša na tirna vozila, razvrščena v tri skupine, kot so opredeljene v oddelku 2 Priloge I k Direktivi (EU) 2016/797, je podrobno opisano v nadaljevanju:

- (A) lokomotive in potniška tirna vozila, vključno z vlečnimi enotami s toplotnimi motorji ali električnimi vlečnimi enotami, potniškimi vlaki s toplotnimi motorji z lastnim pogonom ali električnimi potniškimi vlaki z lastnim pogonom ter potniškimi vagoni

- (1) vlečne enote s toplotnimi motorji ali električne vlečne enote

Ta vrsta vključuje vlečna vozila, kot so lokomotive s toplotnimi motorji ali električne lokomotive ali pogonske enote, ki ne morejo prevažati koristnega tovora.

Navedena vlečna vozila so namenjena za prevoz tovora in/ali potnikov.

Izvzetje iz področja uporabe:

Premikalne lokomotive (kot so opredeljene v oddelku 2.2) ne spadajo na področje uporabe te TSI. Kadar so namenjene za obratovanje na železniškem omrežju Unije (premikanje med ranžirnimi postajami, postajami in skladišči), se uporablja člen 1.4(b) Direktive (EU) 2016/797;

- (2) vlaki s toplotnimi motorji z lastnim pogonom ali električni potniški vlaki z lastnim pogonom

Ta vrsta vključuje vse vlake v stalni ali vnaprej določeni sestavi, sestavljeni iz vozil za prevoz potnikov in/ali vozil, ki ne prevažajo potnikov.

V nekatera vozila vlaka se namesti pogonska oprema s toplotnimi ali električnimi motorji, vlak pa je opremljen z vozniško kabino.

Izvzetje iz področja uporabe:

V skladu s členi 1.3, 1.4(d) in 1.5 Direktive (EU) 2016/797 so s področja uporabe TSI izključena naslednja tirna vozila:

- tirna vozila, predvidena za obratovanje na lokalnih, mestnih ali primestnih omrežjih, ki so funkcionalno ločena od ostalega železniškega sistema;

- tirna vozila, ki se uporabljajo predvsem na infrastrukturi lahke železnice, vendar so opremljena z nekaterimi komponentami navadne železnice, potrebnimi za prevoz na omejenem delu infrastrukture navadne železnice, izključno za namene povezljivosti;
- tramvaj-vlaki;

(3) potniški vagoni in drugi sorodni vagoni

Potniški vagoni:

Ta vrsta vključuje vozila brez lastnega pogona za prevoz potnikov (potniške vagone, kot so opredeljeni v oddelku 2.2), ki obratujejo v nestalnih sestavah z vozili iz zgoraj opredeljene kategorije 'vlečne enote s toplotnimi motorji ali električne vlečne enote' za zagotovitev vlečne funkcije.

Vozila, ki ne prevažajo potnikov in so vključena v potniški vlak

Ta vrsta obsega vozila brez lastnega pogona, vključena v potniške vlake (npr. prtljažni ali poštni vagoni, vagoni za avtomobile, jedilni vagoni ...); spadajo na področje uporabe te TSI kot vozila, povezana s prevozom potnikov;

(B) tovorni vagoni, vključno z nizkopodnimi vozili, ki so zasnovana za vožnjo po celotnem omrežju in za prevoz tovornjakov

Tovorni vagoni ne spadajo na področje uporabe te TSI; zanje velja TSI 'tovorni vagoni', tudi kadar so del potniškega vlaka (sestava vlaka je v tem primeru operativno vprašanje).

Vozila, namenjena za prevoz cestnih motornih vozil (pri čemer osebe sedijo v teh cestnih motornih vozilih), ne spadajo na področje uporabe te TSI.

(C) posebna vozila, kot so tirni stroji

Ta vrsta tirnih vozil spada na področje uporabe te TSI samo, kadar:

- (1) vozi na lastnih tirnih kolesih in
- (2) je zasnovana tako, da se lahko odkrije s sistemi za zaznavanje vlaka na progi za upravljanje prometa, in predvidena za ta namen ter
- (3) je pri tirnih strojih del prometne (obratujoče) konfiguracije, ima lastni pogon ali je vlečena.

Izvzetje iz področja uporabe te TSI:

Pri tirnih strojih delovna konfiguracija ne spada na področje uporabe te TSI.“;

(7) v poglavju 3 se sklici na Prilogo III k Direktivi 2008/57/ES nadomestijo s sklici na Prilogo III k Direktivi (EU) 2016/797“;

(8) oddelek 3.1 se nadomesti z naslednjim:

„3.1 Elementi podsistema tirna vozila, povezani z bistvenimi zahtevami

V preglednici v nadaljevanju so navedene bistvene zahteve, kot so opredeljene in oštevilčene v Prilogi III k Direktivi (EU) 2016/797, ob upoštevanju specifikacij iz poglavja 4 te TSI.

Elementi tirnih vozil, povezani z bistvenimi zahtevami

Opomba: navedene so samo točke iz oddelka 4.2, ki vsebujejo zahteve.

Ref. točka	Element podsistema tirna vozila	Varnost	Zanesljivost – razpoložljivost	Zdravje	Varstvo okolja	Tehnična združljivost
4.2.2.2.2	Notranja spenjača	1.1.3 2.4.1				
4.2.2.2.3	Končna spenjača	1.1.3 2.4.1				
4.2.2.2.4	Reševalna spenjača		2.4.2			2.5.3
4.2.2.2.5	Dostop osebja za spenjanje in odpenjanje	1.1.5		2.5.1		2.5.3
4.2.2.3	Sredinski prehodi	1.1.5				
4.2.2.4	Trdnost konstrukcije vozila	1.1.3 2.4.1				
4.2.2.5	Pasivna varnost	2.4.1				
4.2.2.6	Dviganje					2.5.3
4.2.2.7	Pritrditev naprav na konstrukcijo koša vozila	1.1.3				
4.2.2.8	Vrata za dostop osebja in tovora	1.1.5 2.4.1				
4.2.2.9	Mehanske značilnosti stekla	2.4.1				
4.2.2.10	Pogoji obremenitve in tehtana masa	1.1.3				
4.2.3.1	Profili					2.4.3
4.2.3.2.1	Parameter osne obremenitve					2.4.3
4.2.3.2.2	Kolesna obremenitev	1.1.3				
4.2.3.3.1	Značilnosti tirnih vozil, pomembne za združljivost s sistemi za zaznavanje vlaka	1.1.1				2.4.3 2.3.2
4.2.3.3.2	Nadzor brezhibnosti osnih ležajev	1.1.1	1.2			
4.2.3.4.1	Zaščita pred iztirjenjem med vožnjo po večgavih tirih	1.1.1 1.1.2				2.4.3
4.2.3.4.2	Dinamično vozno vedenje	1.1.1 1.1.2				2.4.3
4.2.3.4.2.1	Mejne vrednosti za vozno varnost	1.1.1 1.1.2				2.4.3
4.2.3.4.2.2	Mejne vrednosti obremenitve tira					2.4.3

Ref. točka	Element podsistema tirna vozila	Varnost	Zanesljivost – razpoložljivost	Zdravje	Varstvo okolja	Tehnična združljivost
4.2.3.4.3	Ekvivalentna koničnost	1.1.1 1.1.2				2.4.3
4.2.3.4.3.1	Konstruktivsko določene vrednosti za nove profile koles	1.1.1 1.1.2				2.4.3
4.2.3.4.3.2	Delovne vrednosti ekvivalentne koničnosti kolesne dvojice	1.1.2	1.2			2.4.3
4.2.3.5.1	Konstruktivska zasnova okvira podstavnega vozička	1.1.1 1.1.2				
4.2.3.5.2.1	Mehanske in geometrijske značilnosti kolesnih dvojic	1.1.1 1.1.2				2.4.3
4.2.3.5.2.2	Mehanske in geometrijske značilnosti koles	1.1.1 1.1.2				
4.2.3.5.3	Samodejni sistemi s spremenljivo tirno širino	1.1.1 1.1.2, 1.1.3	1.2			1.5
4.2.3.6	Najmanjši polmer loka zavoja	1.1.1 1.1.2				2.4.3
4.2.3.7	Ograje	1.1.1				
4.2.4.2.1	Zaviranje – funkcionalne zahteve	1.1.1 2.4.1	2.4.2			1.5
4.2.4.2.2	Zaviranje – varnostne zahteve	1.1.1	1.2 2.4.2			
4.2.4.3	Tip zavornega sistema					2.4.3
4.2.4.4.1	Nadzorna enota za zasilno zaviranje	2.4.1				2.4.3
4.2.4.4.2	Nadzorna enota za delovno zaviranje					2.4.3
4.2.4.4.3	Nadzorna enota za neposredno zaviranje					2.4.3
4.2.4.4.4	Nadzorna enota za dinamično zaviranje	1.1.3				
4.2.4.4.5	Nadzorna enota za parkirno zaviranje					2.4.3
4.2.4.5.1	Zavorna zmogljivost – splošne zahteve	1.1.1 2.4.1	2.4.2			1.5
4.2.4.5.2	Zasilno zaviranje	1.1.2 2.4.1				2.4.3

Ref. točka	Element podsistema tirna vozila	Varnost	Zanesljivost – razpoložljivost	Zdravje	Varstvo okolja	Tehnična združljivost
4.2.4.5.3	Delovno zaviranje					2.4.3
4.2.4.5.4	Izračuni glede toplotne zmogljivosti	2.4.1				2.4.3
4.2.4.5.5	Parkirna zavora	2.4.1				2.4.3
4.2.4.6.1	Mejna vrednost profila pri adheziji kolo–tir- nica	2.4.1	1.2 2.4.2			
4.2.4.6.2	Zaščitni sistem proti zdrsavanju koles	2.4.1	1.2 2.4.2			
4.2.4.7	Dinamična zavora – zavorni sistem, povezan z vlečnim sistemom	2.4.1	1.2 2.4.2			
4.2.4.8.1	Zavorni sistem, neodvisen od pogojev adhe- zije – splošno	2.4.1	1.2 2.4.2			
4.2.4.8.2	Magnetna tirna zavora					2.4.3
4.2.4.8.3	Tirna zavora na vrtnične tokove					2.4.3
4.2.4.9	Indikator stanja in napake na zavorah	1.1.1	1.2 2.4.2			
4.2.4.10	Zahteve glede zaviranja pri reševanju		2.4.2			
4.2.5.1	Sanitarni sistemi				1.4.1	
4.2.5.2	Sistem za zvočno komunikacijo	2.4.1				
4.2.5.3	Potniški alarm	2.4.1				
4.2.5.4	Komunikacijske naprave za potnike	2.4.1				
4.2.5.5	Zunanja vrata: vstop potnikov v tirna vozila in izstop potnikov iz tirnih vozil	2.4.1				
4.2.5.6	Zunanja vrata: konstrukcija sistema	1.1.3 2.4.1				
4.2.5.7	Vrata med oddelki in/ali na čelnih straneh vagonov	1.1.5				
4.2.5.8	Kakovost zraka v notranjosti vozila			1.3.2		
4.2.5.9	Stranska okna na košu vozila	1.1.5				

Ref. točka	Element podsistema tirna vozila	Varnost	Zanesljivost – razpoložljivost	Zdravje	Varstvo okolja	Tehnična združljivost
4.2.6.1	Okoljski pogoji		2.4.2			
4.2.6.2.1	Učinek zračnega toka ob vlaku na potnike na peronu in delavce ob progi	1.1.1		1.3.1		
4.2.6.2.2	Sunek čelnega tlaka					2.4.3
4.2.6.2.3	Največje nihanje tlaka v predorih					2.4.3
4.2.6.2.4	Bočni veter	1.1.1				
4.2.6.2.5	Aerodinamični učinek na tir s tirno gredo	1.1.1				2.4.3
4.2.7.1.1	Čelne luči					2.4.3
4.2.7.1.2	Pozicijske luči	1.1.1				2.4.3
4.2.7.1.3	Zadnje luči	1.1.1				2.4.3
4.2.7.1.4	Upravljalni elementi za luči					2.4.3
4.2.7.2.1	Hupa – splošno	1.1.1				2.4.3 2.6.3
4.2.7.2.2	Ravni zvočnega tlaka opozorilnih hup	1.1.1		1.3.1		
4.2.7.2.3	Zaščita					2.4.3
4.2.7.2.4	Upravljalni elementi za hupe	1.1.1				2.4.3
4.2.8.1	Vlečna karakteristika					2.4.3 2.6.3
4.2.8.2 4.2.8.2.1 do 4.2.8.2.9	Oskrba z električno energijo					1.5 2.4.3 2.2.3
4.2.8.2.10	Električna zaščita vlaka	2.4.1				
4.2.8.3	Dizelski in drugi toplotni pogonski sistemi	2.4.1				1.4.1
4.2.8.4	Zaščita pred električnimi nevarnostmi	2.4.1				
4.2.9.1.1	Vozniška kabina – splošno	—	—	—	—	—
4.2.9.1.2	Vstop in izstop	1.1.5				2.4.3
4.2.9.1.3	Zunanja vidljivost	1.1.1				2.4.3

Ref. točka	Element podsistema tirna vozila	Varnost	Zanesljivost – razpoložljivost	Zdravje	Varstvo okolja	Tehnična združljivost
4.2.9.1.4	Ureditev notranjosti kabine	1.1.5				
4.2.9.1.5	Vozniški sedež			1.3.1		
4.2.9.1.6	Vozniški pult – ergonomija	1.1.5		1.3.1		
4.2.9.1.7	Upravljanje klime in kakovost zraka			1.3.1		
4.2.9.1.8	Notranja razsvetljava					2.6.3
4.2.9.2.1	Vetrobransko steklo – mehanske značilnosti	2.4.1				
4.2.9.2.2	Vetrobransko steklo – optične značilnosti					2.4.3
4.2.9.2.3	Vetrobransko steklo – oprema					2.4.3
4.2.9.3.1	Funkcija nadzora dejavnosti strojevodje	1.1.1				2.6.3
4.2.9.3.2	Indikator hitrosti	1.1.5				
4.2.9.3.3	Prikazovalna enota in zasloni za strojevodjo	1.1.5				
4.2.9.3.4	Upravljalni elementi in indikatorji	1.1.5				
4.2.9.3.5	Označevanje					2.6.3
4.2.9.3.6	Funkcija radijskega daljinskega upravljanja za osebje za ranžiranje	1.1.1				
4.2.9.4	Orodja in prenosna oprema v vozilu	2.4.1				2.4.3 2.6.3
4.2.9.5	Skladiščni prostori, ki jih uporablja osebje	—	—	—	—	—
4.2.9.6	Snemalna naprava					2.4.4
4.2.10.2	Požarna varnost – ukrepi za preprečevanje požara	1.1.4		1.3.2	1.4.2	
4.2.10.3	Ukrepi za odkrivanje/obvladovanje požara	1.1.4				
4.2.10.4	Zahteve, povezane z izrednimi razmerami	2.4.1				
4.2.10.5	Zahteve, povezane z evakuacijo	2.4.1				
4.2.11.2	Zunanje čiščenje vlakov					1.5
4.2.11.3	Priključki sistema za praznjenje stranišč					1.5

Ref. točka	Element podsistema tirna vozila	Varnost	Zanesljivost – razpoložljivost	Zdravje	Varstvo okolja	Tehnična združljivost
4.2.11.4	Oprema za oskrbo z vodo			1.3.1		
4.2.11.5	Vmesnik za oskrbo z vodo					1.5
4.2.11.6	Posebne zahteve za postavljanje vlakov na stranski tir					1.5
4.2.11.7	Oprema za polnjenje goriva					1.5
4.2.11.8	Notranje čiščenje vlakov – oskrba z električno energijo					2.5.3
4.2.12.2	Splošna dokumentacija					1.5
4.2.12.3	Dokumentacija o vzdrževanju	1.1.1				2.5.1 2.5.2 2.6.1 2.6.2
4.2.12.4	Dokumentacija o obratovanju	1.1.1				2.4.2 2.6.1 2.6.2
4.2.12.5	Dvižna shema in navodila					2.5.3
4.2.12.6	Opisi, povezani z reševanjem		2.4.2			2.5.3"

(9) v oddelku 4.1 se besedilo „Direktivi 2008/57/ES“ nadomesti z besedilom „Direktivi (EU) 2016/797“;

(10) v oddelku 4.2.1.1 se besedilo „člen 5(8) Direktive 2008/57/ES“ nadomesti z besedilom „člen 4(8) Direktive (EU) 2016/797“;

(11) oddelek 4.2.1.2 se spremeni:

(a) besedilo „členu 5(6) Direktive 2008/57/ES“ se nadomesti z besedilom „členu 4(6) Direktive (EU) 2016/797“;

(b) besedilo „členih 5(6) in 17(3) Direktive 2008/57/ES“ se nadomesti z besedilom „členih 4(6) in 13(2) Direktive (EU) 2016/797“;

(12) točka (b-2) oddelka 4.2.2.2.3 se nadomesti z naslednjim:

„(b-2) Združljivost med enotami

Za enote, ki so opremljene z ročnim spenjalnim sistemom tipa UIC (kot je opisan v oddelku 5.3.2) in sistemom pnevmatskih zavor, združljivim s tipom UIC (kot je opisan v oddelku 4.2.4.3), se uporabljajo naslednje zahteve:

(1) odbojniki in vijačna spenjača se namestijo v skladu z oddelkom 5 in 6 specifikacije iz indeksa 110 Dodatka J-1;

(2) mere in postavitev zavornih vodov, cevi, spenjač in pip izpolnjujejo zahteve iz oddelkov 7 in 8 specifikacije iz indeksa 110 Dodatka J-1.“;

(13) točke od 5 do 9 oddelka 4.2.2.5 se nadomestijo z naslednjim:

„(5) Namen pasivne varnosti je dopolnjevati aktivno varnost, če so bili vsi drugi ukrepi neuspešni. Za ta namen mehanska zgradba vozil v primeru trka zagotovi zaščito potnikov z:

- omejevanjem pojemka;
- ohranitvijo prostora za preživetje in konstrukcijske celovitosti predelov, v katerih so potniki in vlakovno osebje;
- zmanjšanjem tveganja zaskočitve odbojnikov;
- zmanjšanjem tveganja iztirjenja;
- omejitvijo posledic trčenja z oviro na tirih.

Da bi enote izpolnile te funkcionalne zahteve, so v skladu s podrobnimi zahtevami iz specifikacije iz indeksa 8 Dodatka J-1, ki se nanašajo na kategorijo pri trku C-I (v skladu s specifikacijo iz preglednice 1 v oddelku 5 indeksa 8 Dodatka J-1), razen če je v nadaljevanju določeno drugače.

Upoštevajo se naslednji štirje referenčni scenariji trkov:

- scenarij 1: trčenje s sprednje strani med dvema enakima enotama;
- scenarij 2: trčenje s sprednje strani s tovornim vagonom;
- scenarij 3: trčenje enote z velikim cestnim vozilom na nivojskem prehodu;
- scenarij 4: trčenje enote v nizko oviro (npr. avtomobil na nivojskem prehodu, žival, skalo itd.).

(6) Ti scenariji so opisani v specifikaciji iz preglednice 3 v oddelku 5 indeksa 8 Dodatka J-1.

(7) Ta TSI določa zahteve za odpornost pri trku, ki veljajo v njenem področju uporabe; zato se Priloga A specifikacije iz indeksa 8 Dodatka J-1 ne uporablja. Zahteve specifikacije iz oddelka 6 indeksa 8 Dodatka J-1 se uporabljajo v zvezi z zgoraj navedenimi referenčnimi scenariji trka.

(8) Da bi se omejile posledice trčenja z oviro na tirih, se čelni deli lokomotiv, pogonske glave, krmilni vagoni in vlakovne kompozicije opremijo s čistilcem tira. Zahteve, ki jih izpolnjujejo čistilci tira, so opredeljene v specifikaciji iz oddelka 6.5 indeksa 8 Dodatka J-1.“

(14) v točki 1 oddelka 4.2.2.10 se besedilo „oddelka 2.1“ nadomesti z besedilom „oddelka 4.5“;

(15) za točko 2 oddelka 4.2.3.3.2.2 se doda nova točka 2a:

„(2a) Za enote, ki so zasnovane za obratovanje na sistemu tirne širine 1 668 mm, je območje na tirnih vozilih, ki ga oprema ob progi lahko zazna, območje, ki je opredeljeno v preglednici 1, ki se nanaša na parametre specifikacije iz indeksa 15 Dodatka J-1.

Preglednica 1

Ciljno in zaščiteno območje za enote, ki so predvidene za obratovanje na omrežjih širine 1 668 mm

Tirna širina (mm)	YTA (mm)	WTA (mm)	LTA (mm)	YPZ (mm)	WPZ (mm)	LPZ (mm)
1 668	1 176 ± 10	≥ 55	≥ 100	1 176 ± 10	≥ 110	≥ 500“

(16) točka 2 oddelka 4.2.3.3.2.2 se nadomesti z naslednjim:

„2. Za enote, ki so zasnovane za obratovanje na drugih tirnih širinah, ki ne znašajo 1 435 ali 1 668 mm, se po potrebi navede posebni primer (usklajeni predpis, ki je na voljo za zadevno omrežje).“;

(17) točka 3 oddelka 4.2.3.4.2 se nadomesti z naslednjim:

„(3) Enota vozi varno in zagotavlja sprejemljivo stopnjo obremenitve tira, kadar obratuje znotraj omejitev, opredeljenih s kombinacijo hitrosti in primanjkljaja nadvišanja, pod pogoji, določenimi v specifikaciji iz indeksa 16 Dodatka J-1.“

To se oceni s preveritvijo, ali se upoštevajo mejne vrednosti, opredeljene v nadaljevanju, v oddelkih 4.2.3.4.2.1 in 4.2.3.4.2.2 te TSI; postopek ocenjevanja skladnosti je opisan v oddelku 6.2.3.4 te TSI.“;

(18) točka 5 oddelka 4.2.3.4.2 se nadomesti z naslednjim:

„5. Poročilo o preskusu dinamičnega voznega vedenja (vključno z omejitvami uporabe in parametri obremenitve tirov) se navede v tehnični dokumentaciji, opredeljeni v oddelku 4.2.12 te TSI.“

Parametri obremenitve tirov (po potrebi vključno z dodatnimi parametri Y_{max} , B_{max} in B_{qst}), ki jih je treba vpisati, so opredeljeni v specifikaciji iz indeksa 16 Dodatka J-1.“;

(19) točka 1 oddelka 4.2.3.4.2.1 se nadomesti z naslednjim:

„(1) Mejne vrednosti za vozno varnost, ki jih izpolnjuje enota, so opredeljene v specifikaciji iz indeksa 17 Dodatka J-1.“;

(20) točka 1 oddelka 4.2.3.4.2.2 se nadomesti z naslednjim:

„(1) Mejne vrednosti obremenitve tira, ki jih izpolnjuje enota (pri ocenjevanju z normalno metodo), so navedene v specifikaciji iz indeksa 19 Dodatka J-1.“;

(21) oddelek 4.2.3.5.2.3 se črta;

(22) za oddelkom 4.2.3.5.2.2 se doda oddelek 4.2.3.5.3:

„4.2.3.5.3 Samodejni sistemi s spremenljivo tirno širino

- (1) Ta zahteva velja za enote, opremljene s samodejnim sistemom s spremenljivo tirno širino z mehanizmom za menjavo osnega položaja kolesa, ki omogoča združljivost enote s tirno širino 1 435 mm in drugimi tirnimi širinami na področju uporabe te TSI, in sicer s preходом skozi napravo za spreminjanje tirne širine.
- (2) Menjalni mehanizem zagotavlja zaklep v pravilnem predvidenem osnem položaju kolesa.
- (3) Po prehodu skozi napravo za spreminjanje tirne širine se stanje sistema za zaklepanje (zaklenjeno ali odklenjeno) in položaja koles preveri na en ali več naslednjih načinov: vizualni pregled, nadzorni sistem na vozilu ali nadzorni sistem infrastrukture/naprave. V primeru nadzornega sistema na vozilu je mogoč neprekinjen nadzor.
- (4) Če je tekalni sklop opremljen z zavorno opremo, katere položaj se lahko spremeni pri spremembi tirne širine, samodejni sistem s spremenljivo tirno širino zagotovi položaj in varen zaklep v pravilnem položaju te opreme sočasno s kolesi.
- (5) Neuspešen zaklep položaja koles in (po potrebi) zavorne opreme ima običajno zanesljivo možnost, da neposredno povzroči katastrofalno nesrečo (z več smrtnimi žrtvami); ob upoštevanju resnosti posledice take okvare se dokaže, da je tveganje nadzorovano do sprejemljive ravni.

- (6) Samodejni sistem s spremenljivo tirno širino je opredeljen kot komponenta interoperabilnosti (oddelek 5.3.4b). Postopek ocenjevanja skladnosti je opredeljen v oddelkih 6.1.3.1a (raven komponente interoperabilnosti), 6.2.3.5 (varnostne zahteve) in 6.2.3.7b (raven podsistema) te TSI.
- (7) Tirne širine, s katerimi je združljiva enota, se vpišejo v tehnično dokumentacijo. Opis operacije menjave v normalnem načinu, vključno s tipi naprav za menjavo tirne širine, s katerimi je enota združljiva, je del tehnične dokumentacije (glej tudi oddelek 4.2.12.4(1) te TSI).
- (8) Zahteve in ocene skladnosti, ki se zahtevajo v drugih oddelkih te TSI, veljajo neodvisno za vsak posamezen položaj koles, ki ustreza eni tirni širini, in jih je treba ustrezno dokumentirati.“;

(23) oddelek 4.2.4.8.2 se nadomesti z naslednjim:

„4.2.4.8.2 Magnetna tirna zavora

- (1) Zahteve za magnetne zavore, opredeljene za združljivost s sistemom za zaznavanje vlaka na podlagi osnih števec, so navedene v točki 4.2.3.3.1.2 (10) te TSI.
- (2) Magnetna tirna zavora se lahko uporablja kot zasilna zavora, kot je navedeno v oddelku 4.2.6.2.2 TSI infrastruktura.
- (3) Geometrijske značilnosti končnih elementov magneta, ki je v stiku s progo, se opredelijo za eno od vrst, opisanih v specifikaciji iz indeksa 31 Dodatka J-1.
- (4) Magnetna tirna zavora se ne uporablja pri hitrosti, ki je višja od 280 km/h.
- (5) Zavorna zmogljivost enote, opredeljena v oddelku 4.2.4.5.2 te TSI, se določi z uporabo magnetnih tirnih zavor in brez nje.“;

(24) oddelek 4.2.4.8.3 se nadomesti z naslednjim:

„4.2.4.8.3 Tirna zavora na vrtnične tokove

- (1) Ta oddelek zajema samo tirno zavoro na vrtnične tokove, ki ustvarja zavorno silo med enoto in progo.
- (2) Zahteve za tirne zavore na vrtnične tokove, opredeljene za združljivost s sistemom za zaznavanje vlaka na podlagi osnih števec, tirnih tokokrogov, detektorjev koles in detektorjev vozil na podlagi indukcijskih zank, so navedene v točki 4.2.3.3.1.2(10) te TSI.
- (3) Če se magneti tirne zavore na vrtnične tokove pri njeni sprožitvi premaknejo, se neoviran premik takih magnetov med položajem sproščene zavore in sprožene zavore dokaže z izračunom v skladu s specifikacijo iz indeksa 14 Dodatka J-1.
- (4) Največja razdalja med tirno zavoro na vrtnične tokove in tirom, ki ustreza položaju sproščene zavore, se vpiše v tehnično dokumentacijo, opisano v oddelku 4.2.12 te TSI.
- (5) Tirna zavora na vrtnične tokove ne deluje, če prag stalne hitrosti ni dosežen.
- (6) Pogoji uporabe tirne zavore na vrtnične tokove za tehnično združljivost s progo niso harmonizirani (zlasti glede učinka zavore na segrevanje tirnic in navpične sile) in so odprta točka.
- (7) V registru infrastrukture je za posamezen odsek proge navedeno, ali je njihova uporaba dovoljena, in v takem primeru določa pogoje uporabe.
 - največja razdalja med tirno zavoro na vrtnične tokove in tirom, ki ustreza položaju sproščene zavore, iz točke 4;
 - prag stalne hitrosti iz točke 5;

- navpična sila kot funkcija hitrosti vlaka za primer popolne sprožitve tirne zavore na vrtnične tokove (zasilno zaviranje) in omejene sprožitve tirne zavore na vrtnične tokove (delovno zaviranje);
- zavorna sila kot funkcija hitrosti vlaka za primer popolne sprožitve tirne zavore na vrtnične tokove (zasilno zaviranje) in omejene sprožitve tirne zavore na vrtnične tokove (delovno zaviranje).

- (8) Zavorna zmogljivost enote, opredeljena v oddelkih 4.2.4.5.2 in 4.2.4.5.3 te TSI, se določi z uporabo tirnih zavor na vrtnične tokove in brez nje.“;

(25) točka 1 oddelka 4.2.6.2 se nadomesti z naslednjim:

- „(1) Zahteve iz tega oddelka se uporabljajo za vsa tirna vozila. Za tirna vozila, ki obratujejo na sistemih s tirno širino 1 520 mm in 1 600 mm ter katerih največja hitrost presega mejne vrednosti iz oddelkov od 4.2.6.2.1 do 4.2.6.2.5, se uporablja postopek za inovativne rešitve.“;

(26) oddelek 4.2.6.2.1 se nadomesti z naslednjim:

„4.2.6.2.1 Učinek zračnega toka ob vlaku na potnike na peronu in delavce ob progi

- (1) Enote z največjo konstrukcijsko določeno hitrostjo $v_{tr,max} > 160$ km/h, ki vozijo na prostem z referenčno hitrostjo $v_{tr,ref}$, ne povzročajo, da bi hitrost zraka na vsaki točki merjenja, opredeljeni v oddelku 4.2.2.1 in preglednici 5 specifikacije iz indeksa 108 Dodatka J-1, presegla vrednost $u_{95\%,max}$, kot je navedena v preglednici 5 specifikacije iz indeksa 108 Dodatka J-1.
- (2) Za enote, ki so predvidene za obratovanje na omrežjih s tirno širino 1 524 mm in 1 668 mm, se uporabljajo ustrezne vrednosti iz preglednice 4 za parametre specifikacije iz indeksa 108 Dodatka J-1.

Preglednica 4

Merila za omejitve

Tirna širina (mm)	Največja konstrukcijsko določena hitrost $v_{tr,max}$ (km/h)	Merilna točka		Največja dovo- ljena hitrost zraka ob progi (mejne vred- nosti za $u_{95\%,max}$ (m/s))	Referenčna hitrost $v_{tr,ref}$ (km/h)
		Meritve, oprav- ljene na višini nad zgornjim robom tirnice	Meritve, oprav- ljene pri razdalji od sredine tira		
1 524	$160 < v_{tr,max} < 250$	0,2 m	3,0 m	22,5	Največja konstrukcijsko dolo- čena hitrost
		1,4 m	3,0 m	18	200 km/h ali največja kon- strukcijsko določena hitrost, in sicer manjša od teh vred- nosti
1 668	$160 < v_{tr,max} < 250$	0,2 m	3,1 m	20	Največja konstrukcijsko dolo- čena hitrost
		1,4 m	3,1 m	15,5	200 km/h ali največja kon- strukcijsko določena hitrost, in sicer manjša od teh vred- nosti
	$250 \leq v_{tr,max}$	0,2 m	3,1 m	22	300 km/h ali največja kon- strukcijsko določena hitrost, in sicer manjša od teh vred- nosti
		1,4 m	3,1 m	15,5	200 km/h

- (3) Sestava vlaka, ki se preskusi, je opredeljena za stalne/vnaprej določene sestave in enote, ocenjene za uporabo pri splošnem obratovanju, v oddelkih 4.2.2.2 in 4.2.2.4 specifikacije iz indeksa 108 Dodatka J-1. Posamezne enote, opremljene z vozniško kabino, se preskusijo v sestavi, ki ustreza zahtevam iz oddelka 4.2.2.3 specifikacije iz indeksa 108 Dodatka J-1.

- (4) Postopek ocenjevanja skladnosti je opisan v oddelku 6.2.3.13 te TSI.“;

(27) oddelek 4.2.6.2.2 se spremeni:

(a) točka 1 se nadomesti z naslednjim:

„(1) Vožnja dveh vlakov drug mimo drugega ustvarja aerodinamično obremenitev za vsakega od vlakov. Zahteva glede sunka čelnega tlaka na prostem omogoča opredelitev mejne aerodinamične obremenitve, ki jo povzroči tirno vozilo na prostem, pri čemer se za progo, po kateri je predvideno obratovanje vlaka, predpostavlja medtirna razdalja.

Medtirna razdalja je odvisna od hitrosti in tirne širine proge. Najmanjše vrednosti medtirne razdalje glede na hitrost in tirno širino so opredeljene v TSI infrastruktura.“;

(b) točka 2 se nadomesti z naslednjim:

„(2) Enote z največjo konstrukcijsko določeno hitrostjo, večjo od 160 km/h, ki vozijo na prostem z referenčno hitrostjo $v_{tr,ref}$ na tirni širini 1 435 mm, ne povzročajo, da bi največja sprememba tlaka od vrha do vrha, ocenjena na merilnih mestih, opredeljenih v točki 4.1.2 specifikacije iz indeksa 109 Dodatka J-1, presegla največjo dovoljeno spremembo tlaka, ki je opredeljena v preglednici 2 specifikacije iz indeksa 109 Dodatka J-1.“;

(c) točka 3 se nadomesti z naslednjim:

„(3) Za enote, ki so predvidene za obratovanje na omrežjih s tirno širino 1 524 mm in 1 668 mm, se uporabljajo ustrezne vrednosti iz preglednice 4a za parametre specifikacije iz indeksa 109 Dodatka J-1.

Preglednica 4a

Merila za omejitve

Tirna širina	Največja konstrukcijsko določena hitrost $v_{tr,max}$ (km/h)	Merilna točka		Dovoljena sprememba tlaka ($\Delta p_{95\%,max}$)	Referenčna hitrost $v_{tr,ref}$ (km/h)
		Meritve, opravljene na višini nad zgornjim robom tirnice	Meritve, opravljene pri razdalji od sredine tira		
1 524 mm	$160 < v_{tr,max} < 250$	med 1,5 m in 3,0 m	2,5 m	1 600 Pa	Največja konstrukcijsko določena hitrost
1 668 mm	$160 < v_{tr,max} < 250$	med 1,5 m in 3,0 m	2,6 m	800 Pa	Največja konstrukcijsko določena hitrost
	$250 \leq v_{tr,max}$	med 1,5 m in 3,0 m	2,6 m	800 Pa	250 km/h“

(28) oddelek 4.2.6.2.5 se nadomesti z naslednjim:

„4.2.6.2.5 Aerodinamični učinki na tir s tirno gredo

- (1) Ta zahteva se uporablja za enote z največjo konstrukcijsko določeno hitrostjo, ki presega 250 km/h.
- (2) Zahteva glede aerodinamičnega učinka vlakov na tir s tirno gredo v smislu omejevanja tveganj, ki jih predstavlja privzdigovanje tolčenca, je odprta točka.“;

(29) točka 2 oddelka 4.2.7.1 se nadomesti z naslednjim:

„(2) Ta zahteva ne velja za luči s svetilnostjo, ki ni večja od 100 cd, in ki so vgrajene v gumbе za upravljanje potniških vrat (ne svetijo stalno).“;

(30) za točko 4 oddelka 4.2.8.2.9.1.1 se doda nova točka 5:

„5. od 3 920 mm do 5 700 mm nad višino tirnice za električne enote, zasnovane za obratovanje na sistemu DC 1 500 V v skladu s profilom IRL (sistem tirne širine 1 600 mm).“;

(31) točka 1 oddelka 4.2.8.2.9.2 se nadomesti z naslednjim:

„1. Pri električnih enotah, zasnovanih za obratovanje na sistemih tirne širine, ki so drugačni od sistema tirne širine 1 520 mm ali 1 600 mm, je geometrija glave najmanj enega od odjemnikov toka, ki jih je treba namestiti, v skladu z eno od dveh specifikacij, navedenih v oddelkih 4.2.8.2.9.2.1 in 2 v nadaljevanju.“;

(32) za točko 2 oddelka 4.2.8.2.9.2 se doda nova točka 2a:

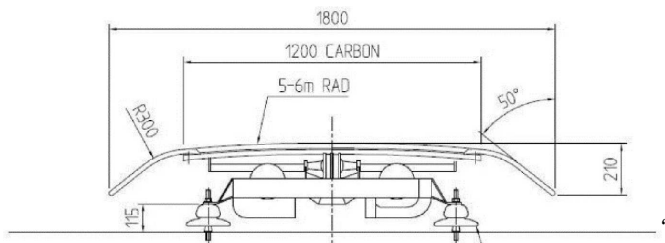
„(2a) Pri električnih enotah, zasnovanih za obratovanje samo na sistemu tirne širine 1 600 mm, je geometrija glave najmanj enega od odjemnikov toka, ki jih je treba namestiti, v skladu s specifikacijami, navedenimi v oddelku 4.2.8.2.9.3a v nadaljevanju.“;

(33) oddelek 4.2.8.2.9.3 se preštevilči v 4.2.8.2.9.3a;

(34) za oddelkom 4.2.8.2.9.2.3 se doda oddelek 4.2.8.2.9.3:

„4.2.8.2.9.3 Geometrija glave odjemnika toka – tip 1 800 mm

(1) Profil glave odjemnika toka je tak, kot je prikazano v nadaljevanju:



(35) točka 4 oddelka 4.2.11.6 se nadomesti z naslednjim:

„(4) enopolnim vodom sistema za oskrbo z električno energijo (AC 1 kV, AC/DC 1,5 kV, DC 3 kV) v skladu s specifikacijo iz indeksa 111 Dodatka J-1.“;

(36) v oddelku 4.2.12.1 se besedilo „oddelku 2.4 Priloge VI k Direktivi 2008/57/ES“ nadomesti z besedilom „oddelku 2.4(a) Priloge IV k Direktivi (EU) 2016/797“;

(37) v oddelku 4.2.12.1 se točki 2 in 3 nadomestita z naslednjim:

„(2) To dokumentacijo, ki je del tehnične dokumentacije, pripravi vložnik, priložena pa mora biti ES-izjavi o verifikaciji. Vložnik jo hrani do konca obratovalne dobe podsistema.“;

(38) za točko 2 oddelka 4.2.12.1 se doda nova točka 3:

„(3) Vložnik ali kateri koli subjekt, ki ga pooblasti vložnik (npr. imetnik), predloži del te dokumentacije, ki je potrebna za vodenje dokumentacije o vzdrževanju, kakor je opredeljena v členu 14(3)(b) Direktive (EU) 2016/798 Evropskega parlamenta in Sveta (*), subjektu, zadolženemu za vzdrževanje, takoj ko je dodeljen za vzdrževanje enote.“

(*) Direktiva (EU) 2016/798 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. maja 2016 o varnosti na železnici (UL L 138, 26.5.2016, str. 102).“;

(39) točka 4 oddelka 4.2.12.1 se nadomesti z naslednjim:

„(4) Dokumentacija vključuje tudi seznam komponent, pomembnih za varnost. Komponente, pomembne za varnost, so komponente, pri katerih ima ena okvara verodostojen potencial, da neposredno povzroči resno nesrečo, kot je opredeljena v členu 3(12) Direktive (EU) 2016/798.

(5) Vsebina dokumentacije je opisana v spodnjih oddelkih.“;

(40) za točko 3 oddelka 4.2.12.2 se doda nova točka 3a:

„(3a) Za enote, ki so zasnovane in ocenjene za splošno obratovanje, to vključuje opis električnih vmesnikov med enotami in komunikacijskih protokolov s sklici na uporabljene standarde ali druge normativne dokumente. Komunikacijski protokoli (če se uporabljajo) so v skladu s specifikacijo iz indeksa 112 Dodatka J-1.“;

(41) za točko 9 oddelka 4.2.12.2 se doda nova točka 9a:

„(9a) Največja razdalja med tirno zavoro na vrtnične tokove in tirom, ki ustreza položaju sproščene zavore, prag stalne hitrosti, navpična sila in zavorna sila kot funkcija hitrosti vlaka za primer popolne sprožitve tirne zavore na vrtnične tokove (zasilno zaviranje) in omejene sprožitve tirne zavore na vrtnične tokove (delovno zaviranje), kot se zahteva v oddelku 4.2.4.8.3.“;

(42) točka 2 oddelka 4.2.12.3 se nadomesti z naslednjim:

„(2) Dokumentacija o utemeljitvi načrta vzdrževanja: pojasnjuje, kako so vzdrževalne dejavnosti opredeljene in načrtovane, da se zagotovi, da bodo značilnosti tirnih vozil v teku njihove obratovalne dobe ostale znotraj sprejemljivih meja uporabe.

Dokumentacija o utemeljitvi načrta vzdrževanja vsebuje vhodne podatke za določitev meril za pregledovanje in pogostost vzdrževalnih dejavnosti.“;

(43) točka 3 oddelka 4.2.12.3 se nadomesti z naslednjim:

„(3) Dokumentacija z opisom vzdrževanja: pojasnjuje, kako naj bi se izvajale vzdrževalne dejavnosti.“;

(44) za točko 1 oddelka 4.2.12.3.1 se doda nova točka 1a:

„(1a) Referenčne primere, načela in metode, ki se uporabljajo za opredelitev za varnost pomembnih komponent ter njihovih posebnih operativnih zahtev in zahtev glede servisiranja, vzdrževanja in sledljivosti vzdrževanja.“;

(45) za točko 6 oddelka 4.2.12.3.2 se doda nova točka 6a:

„(6a) Seznam komponent, pomembnih za varnost: seznam komponent, pomembnih za varnost, vsebuje posebne zahteve glede servisiranja, vzdrževanja in sledljivosti servisiranja/vzdrževanja.“;

(46) točka 1 oddelka 4.2.12.4 se nadomesti z naslednjim:

„(1) Opis obratovanja v normalnem načinu, vključno z značilnostmi in omejitvami obratovanja enote (npr. profil vozila, največja konstrukcijsko določena hitrost, osne obremenitve, zavorna zmogljivost, vrste naprav za menjavo tirne širine, s katerimi je enota združljiva, in njihovo obratovanje ...).“;

(47) za točko 3 oddelka 4.2.12.4 se doda nova točka 3a:

„(3a) Seznam komponent, pomembnih za varnost: seznam komponent, pomembnih za varnost, vsebuje posebne zahteve glede obratovanja in sledljivosti.“;

(48) Preglednica 7 v oddelku 4.3.2 se nadomesti z naslednjim:

„Preglednica 7

Vmesniki s podsistemom infrastruktura

Referenčna TSI lokomotive in potniška tirna vozila		Sklic na TSI infrastruktura	
Parameter	Točka	Parameter	Točka
Kinematični profil tirnih vozil	4.2.3.1	Svetli profil	4.2.3.1
		Medtirna razdalja	4.2.3.2
		Najmanjši polmer vertikalnega loka	4.2.3.5
Parameter osne obremenitve	4.2.3.2.1	Odpor tira na navpične obremenitve	4.2.6.1
		Prečni odpor tira	4.2.6.3
		Odpornost novih mostov na prometne obremenitve	4.2.7.1
		Enakovredna navpična obremenitev za nove zemeljske objekte in učinki pritiska zemlje	4.2.7.2
		Odpornost obstoječih mostov in zemeljskih objektov na prometne obremenitve	4.2.7.4
Dinamično vozno vedenje	4.2.3.4.2	Primanjkljaj nadvišanja	4.2.4.3
Vozne dinamične mejne vrednosti obremenitve tira	4.2.3.4.2.2	Odpor tira na navpične obremenitve	4.2.6.1
		Prečni odpor tira	4.2.6.3
Ekvivalentna koničnost	4.2.3.4.3	Ekvivalentna koničnost	4.2.4.5
Geometrijske značilnosti kolesnih dvojic	4.2.3.5.2.1	Nazivna tirna širina	4.2.4.1
Geometrijske značilnosti koles	4.2.3.5.2.2	Profil glave tirnice na odprti progi	4.2.4.6
Samodejni sistemi s spremenljivo tirno širino	4.2.3.5.3	Geometrija kretnic in tirnih križišč v obratovanju	4.2.5.3
Najmanjši polmer loka zavoja	4.2.3.6	Najmanjši polmer horizontalnega loka	4.2.3.4
Največji povprečni pojemek	4.2.4.5.1	Vzdolžni odpor tira	4.2.6.2
		Vplivi zaradi vleke in zaviranja	4.2.7.1.5
Učinek zračnega toka ob vlaku	4.2.6.2.1	Odpornost novih konstrukcij nad tiri ali v bližini tirov	4.2.7.3
Sunek čelnega tlaka	4.2.6.2.2	Največje nihanje tlaka v predorih	4.2.10.1
Največje nihanje tlaka v predorih	4.2.6.2.3	Medtirna razdalja	4.2.3.2

Referenčna TSI lokomotive in potniška tirna vozila		Sklic na TSI infrastruktura	
Parameter	Točka	Parameter	Točka
Bočni veter	4.2.6.2.4	Vpliv bočnih vetrov	4.2.10.2
Aerodinamični učinek na tir s tirno gredo	4.2.6.2.5	Privzdigovanje tolčenca	4.2.10.3
Sistem za praznjenje stranišč	4.2.11.3	Praznjenje stranišč	4.2.12.2
Zunanje čiščenje v pralnici	4.2.11.2.2	Naprave za čiščenje zunanosti vlaka	4.2.12.3
Oprema za oskrbo z vodo	4.2.11.4	Oskrba z vodo	4.2.12.4
Vmesnik za oskrbo z vodo	4.2.11.5		
Oprema za polnjenje goriva	4.2.11.7	Polnjenje z gorivom	4.2.12.5
Posebne zahteve za postavljanje vlakov na stranski tir	4.2.11.6	Stacionarna oskrba z električno energijo	4.2.12.6“

(49) za točko 3 oddelka 4.4 se doda nova točka 3a:

„(3a) Posebne operativne zahteve in operativne zahteve glede sledljivosti za komponente, pomembne za varnost, oblikujejo projektanti/proizvajalci v fazi projektiranja in v sodelovanju z zadevnimi prevozniki v železniškem prometu po začetku obratovanja vozil.“;

(50) oddelek 4.5 se nadomesti z naslednjim:

„4.5 Predpisi glede vzdrževanja

- (1) V smislu bistvenih zahtev iz oddelka 3 so določbe v zvezi z vzdrževanjem tirnih vozil na področju uporabe te TSI:
 - oddelek 4.2.11 ‚Servisiranje‘;
 - oddelek 4.2.12 ‚Dokumentacija o obratovanju in vzdrževanju‘.
- (2) Druge določbe v oddelku 4.2 (oddelka 4.2.3.4 in 4.2.3.5) za posebne značilnosti določajo mejne vrednosti, ki jih je treba preveriti med vzdrževalnimi dejavnostmi.
- (2a) Komponente, pomembne za varnost, ter njihove posebne zahteve glede servisiranja, vzdrževanja in sledljivosti vzdrževanja opredelijo projektanti/proizvajalci v fazi projektiranja in v sodelovanju z zadevnimi subjekti, zadolženimi za vzdrževanje, po začetku obratovanja vozil.
- (3) Na podlagi informacij, ki so navedene zgoraj in določene v oddelku 4.2, subjekti, zadolženi za vzdrževanje, ki imajo izključno pristojnost za to, na operativni ravni vzdrževanja (ne v okviru ocenjevanja v skladu s to TSI) opredelijo ustrezna odstopanja in intervale za zagotovitev skladnosti z bistvenimi zahtevami v celotni obratovalni dobi tirnih vozil; ta dejavnost vključuje:
 - opredelitev delovnih vrednosti, kadar niso določene v tej TSI ali kadar pogoji obratovanja dovoljujejo uporabo mejnih delovnih vrednosti, ki se razlikujejo od vrednosti, določenih v tej TSI;
 - utemeljitev delovnih vrednosti z zagotovitvijo podatkov, ki so enakovredni podatkom, zahtevanim v oddelku 4.2.12.3.1 ‚Dokumentacija o utemeljitvi načrta vzdrževanja‘.
- (4) Na podlagi zgoraj navedenih podatkov v tem oddelku subjekti, zadolženi za vzdrževanje, ki imajo izključno pristojnost za to, na operativni ravni vzdrževanja (ne v okviru ocenjevanja v skladu s to TSI) opredelijo načrt vzdrževanja, ki vsebuje strukturiran sklop vzdrževalnih nalog, tj. dejavnosti, preskusov in postopkov, sredstev, meril za vzdrževanje, pogostost in delovni čas, ki so potrebni za opravljanje vzdrževalnih nalog.

- (5) V zvezi s programsko opremo v vozilu razvijalec/proizvajalec za vsako spremembo programske opreme v vozilu navede vse zahteve in postopke za vzdrževanje (vključno s spremljanjem stanja opreme, diagnozo dogodkov, preskusnimi metodami in orodji ter tudi zahtevano strokovno usposobljenostjo), potrebne za doseganje bistvenih zahtev in vrednosti, navedenih v obveznih zahtevah te TSI med celotno življenjsko dobo (namestitve, normalno obratovanje, okvare, popravila, preverjanje in vzdrževanje, izločitev iz obratovanja itd.).“;
- (51) v oddelku 4.7 se besedilo „Direktivi 2008/57/ES“ nadomesti z besedilom „Direktivi (EU) 2016/797“;
- (52) v oddelku 4.8 se besedilo „členom 34(2a) Direktive 2008/57/ES“ nadomesti z besedilom „točko (a) člena 48(3) Direktive (EU) 2016/797“;
- (53) za točko 3 oddelka 4.8 se doda nov oddelek 4.9:

„4.9 Preverjanja združljivosti s progo pred uporabo dovoljenih vozil

Parametri podsistema ‚tirna vozila – lokomotive in potniška tirna vozila‘, ki jih mora uporabljati prevoznik v železniškem prometu za namene preverjanja združljivosti s progo, so opisani v Dodatku D1 k Izvedbeni uredbi Komisije (EU) 2019/773 (*).

(*) Izvedbena uredba Komisije (EU) 2019/773 z dne 16. maja 2019 o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi s podsistemom ‚vođenje in upravljanje prometa‘ železniškega sistema v Evropski uniji in o razveljavitvi Sklepa Komisije 2012/757/EU (UL L 139 I, 27.5.2019, str. 5).“;

- (54) v oddelku 5.1 se besedilo „členom 2(f) Direktive 2008/57/ES“ nadomesti z besedilom „členom 2(7) Direktive (EU) 2016/797“;
- (55) za oddelkom 5.3.4 se doda nov oddelek 5.3.4a:

„5.3.4a Samodejni sistemi s spremenljivo tirno širino

- (1) Komponenta interoperabilnosti ‚samodejni sistem s spremenljivo tirno širino‘ se projektira in oceni za področje uporabe, opredeljeno s:
- tirnimi širinami, za katere je sistem zasnovan;
 - razponom največjih statičnih osnih obremenitev (ki ustrezajo konstrukcijsko določeni masi pri normalnem koristnem tovoru, kot je opredeljena v oddelku 4.2.2.10 te TSI);
 - razponom nazivnega premera tekalne površine kolesa;
 - največjo konstrukcijsko določeno hitrostjo enote;
 - Vrste naprav za menjavo tirne širine, za katere je sistem zasnovan, vključno z nazivno hitrostjo prehoda skozi naprave za menjavo tirne širine in največjimi osnimi silami med procesom samodejne menjave tirne širine.
- (2) Samodejni sistem s spremenljivo tirno širino je skladen z zahtevami iz oddelka 4.2.3.5.2.3; te zahteve se ocenijo na ravni komponente interoperabilnost, kot je določeno v oddelku 6.1.3.1a.“;
- (56) v oddelku 6.1.1 se besedilo „členom 13(1) in Prilogo IV k Direktivi 2008/57/ES“ nadomesti z besedilom „členom 10 Direktive (EU) 2016/797“;
- (57) za točko 2 oddelka 6.1.1 se doda nova točka 3:
- „(3) V primeru posebnega primera, ki se nanaša na komponento, opredeljeno kot komponenta interoperabilnosti v oddelku 5.3 te TSI, je lahko ustrezna zahteva del preverjanja na ravni komponente interoperabilnosti le, če je komponenta še naprej v skladu s poglavjema 4 in 5 te TSI ter če se posebni primer ne nanaša na nacionalni predpis (tj. dodatno zahtevo, združljivo z osnovno TSI in v celoti določeno v TSI).
- V drugih primerih se preverjanje opravi na ravni podsistema; če nacionalni predpis velja za komponento, lahko zadevna država članica opredeli ustrezne postopke ocenjevanja skladnosti, ki se uporabljajo.“;

(58) v drugi preglednici oddelka 6.1.2 se za vrstico „5.3.4 Kolo“ doda nova vrstica:

„5.3.4a	Samodejni sistemi s spremenljivo tirno širino		X (*)		X	X	X (*)	X“
---------	---	--	-------	--	---	---	-------	----

(59) za točko 8 oddelka 6.1.3.1 se doda nov oddelek 6.1.3.1a:

„6.1.3.1a Samodejni sistem s spremenljivo tirno širino (oddelek 5.3.4a)

- (1) Postopek ocenjevanja temelji na načrtu potrjevanja, ki zajema vse vidike iz oddelkov 4.2.3.5.3 in 5.3.4a.
- (2) Načrt potrjevanja je skladen z analizo varnosti, ki se zahteva v oddelku 4.2.3.5.3, v njem pa se opredeli ocenjevanje, potrebno v vseh naslednjih različnih fazah:
 - pregled projektiranja;
 - statični preskusi (preskusi na preskusni napravi in preskusi vključenosti v tekalni sklop/enoto);
 - preskus v napravah za menjavo tirne širine z reprezentativnimi pogoji obratovanja;
 - preskusi na tirih z reprezentativnimi pogoji obratovanja.
- (3) V zvezi z dokazovanjem skladnosti s točko 5 oddelka 4.2.3.5.3 se jasno dokumentirajo predpostavke, upoštevane za analizo varnosti v zvezi z vozilom, v katerega naj bi se sistem vključil, in profilom naloge navedenega vozila.
- (4) V zvezi s samodejni sistemom s spremenljivo tirno širino se lahko opravi ocena primernosti za uporabo (modul CV; glej tudi oddelek 6.1.6).
- (5) Potrdilo, ki ga predloži priglašeni organ, pristojen za ocenjevanje skladnosti, vključuje pogoje za uporabo v skladu s točko 1 oddelka 5.3.4a ter vrste in pogoje obratovanja naprav za menjavo tirne širine, za katere je bil ocenjen samodejni sistem s spremenljivo tirno širino.“

(60) točka 1 oddelka 6.1.6 se nadomesti z naslednjim:

- „(1) Ocenjevanje primernosti za uporabo v skladu s postopkom validacije tipa z obratovalnimi izkušnjami (modul CV) je lahko del postopka ocenjevanja za naslednje komponente interoperabilnosti:
- kolesa (glej oddelek 6.1.3.1);
 - samodejne sisteme s spremenljivo tirno širino (glej oddelek 6.1.3.1a);
 - zaščitni sistem proti zdrsavanju koles (glej oddelek 6.1.3.2);
 - kontaktne gibljive vezi (glej oddelek 6.1.3.8).“;

(61) v oddelku 6.2.1 se besedilo „členu 18 in Prilogi VI k Direktivi 2008/57/ES“ nadomesti z besedilom „členu 15 in Prilogi IV k Direktivi (EU) 2016/797“;

(62) točka 1 oddelka 6.2.3.3 se nadomesti z naslednjim:

- „(1) Dokazovanje skladnosti se opravi v skladu z eno od metod, navedenih v specifikaciji iz indeksa 83 Dodatka J-1.“;

(63) oddelek 6.2.3.4 se nadomesti z naslednjim:

„6.2.3.4 Dinamično vozno vedenje – tehnične zahteve (oddelek 4.2.3.4.2 a)

- (1) Za enote, ki so zasnovane za obratovanje na sistemu 1 435 mm, 1 524 mm ali 1 668 mm, se dokazovanje skladnosti opravi v skladu s specifikacijo iz oddelka 7 indeksa 84 Dodatka J-1.

Parametri, opisani v oddelkih 4.2.3.4.2.1 in 4.2.3.4.2.2, se ocenijo z uporabo meril, ki so opredeljena v specifikaciji iz indeksa 84 Dodatka J-1.“;

(64) točka 3 oddelka 6.2.3.5 se nadomesti z naslednjim:

„(3) Skladnost z varnostnimi zahtevami iz oddelkov 4.2.3.4.2, 4.2.3.5.3, 4.2.4.2.2, 4.2.5.3.5, 4.2.5.5.8 in 4.2.5.5.9 z vidika stopnje resnosti/posledic, povezanih s scenariji nevarnih napak, se dokaže z eno od naslednjih dveh metod:

1. uporaba usklajenega merila sprejemanja tveganja, povezanega z resnostjo iz oddelka 4.2 (npr. „smrtni primeri“ za zasilno zaviranje).

Vložnik se lahko odloči za uporabo te metode, če je na voljo usklajeno merilo sprejemanja tveganja, opredeljeno v skupni varnostni metodi za oceno tveganja in njenih spremembah (Izvedbena uredba Komisije (EU) št. 402/2013 (*)).

Vložnik dokaže skladnost s harmoniziranim merilom z uporabo Priloge I-3 k skupni varnostni metodi za oceno tveganja. Za dokazovanje se lahko uporabijo naslednja načela (in kombinacije načel): podobnost z enim ali več referenčnimi sistemi; uporaba kodeksov ravnanja; uporaba izrecne ocene tveganja (npr. verjetnostni pristop).

Vložnik imenuje organ za oceno dokaza, ki ga bo zagotovil: priglasi organ, izbran za podsistem tirna vozila, ali ocenjevalni organ, kot je opredeljen v skupni varnostni metodi za oceno tveganja.

Dokazovanje priznavajo vse države članice; ali

2. Uporaba ocene tveganja v skladu s skupno varnostno metodo za oceno tveganja, da se opredeli merilo sprejemanja tveganja, ki ga je treba uporabiti, in dokaže skladnost s tem merilom.

Vložnik se lahko vedno odloči za uporabo te metode.

Vložnik imenuje ocenjevalni organ za oceno dokazovanja, ki ga bo zagotovil, kot je opredeljeno v skupni varnostni metodi za oceno tveganja.

V skladu z zahtevami iz skupne varnostne metode za oceno tveganja in njenimi spremembami se zagotovi poročilo o varnostni oceni.

Subjekt za izdajo dovoljenj upošteva poročilo o varnostni oceni v skladu z oddelkom 2.5.6 Priloge I in členom 15(2) skupne varnostne metode za oceno tveganja.

(*) 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, kot je navedena v členu 6(3)(a) Direktive 2004/49/ES Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 121, 3.5.2013, str. 8).“;

(65) drugi odstavek točke 1 oddelka 6.2.3.6 se nadomesti z naslednjim:

„Ocena ekvivalentne koničnosti je opredeljena v specifikaciji iz indeksa 107 Dodatka J-1.“;

(66) za oddelkom 6.2.3.7 se doda nov oddelek 6.2.3.7a:

„6.2.3.7a Samodejni sistemi s spremenljivo tirno širino

- (1) Analiza varnosti, ki se zahteva v točki 5 oddelka 4.2.3.5.3 in opravi na ravni komponente interoperabilnosti, se uskladi na ravni enote (vozila); zlasti predpostavke, uporabljene v skladu s točko 3 oddelka 6.1.3.1a, je morda treba pregledati, da bi se upoštevalo vozilo in njegov profil naloge.
- (2) Ocena vključitve komponente interoperabilnosti v tekalni sklop/enoto in tehnične združljivosti z napravo za menjavo tirne širine zajema:

— preveritev skladnosti s področjem uporabe, opredeljenim v točki 1 oddelka 5.3.4.a;

- preveritev pravilne vključitve komponente interoperabilnosti v tekalni sklop/enoto, vključno s pravilnim delovanjem sistema za vodenje/nadzor v vozilu (po potrebi), ter
- preskuse na tirih, vključno s preskusi v napravah za menjavo tirne širine z reprezentativnimi pogoji obratovanja.“;

(67) oddelek 6.2.3.13 se nadomesti z naslednjim:

„6.2.3.13 Učinek zračnega toka ob vlaku na potnike na peronu in delavce ob progi (oddelek 4.2.6.2.1)

- (1) Skladnost z mejno vrednostjo največje dovoljene hitrosti zraka ob progi, določeno v oddelku 4.2.6.2.1 te TSI, se dokazuje na podlagi celovitih preskusov na ravni progi, ki se izvedejo v skladu z oddelkom 6.2.2.1 specifikacije iz indeksa 94 Dodatka J-1.
- (2) Namesto zgoraj opisane celovite ocene se lahko opravi poenostavljena ocena za tirna vozila s podobno konstrukcijo kot tirna vozila, v zvezi s katerimi je bila opravljena celovita ocena, opredeljena v tej TSI. V takih primerih se lahko uporabi poenostavljeno ocenjevanje skladnosti, opredeljeno v oddelku 4.2.4 specifikacije iz indeksa 94 Dodatka J-1, če so razlike v konstrukciji v mejah iz preglednice 7 specifikacije iz indeksa 94 Dodatka J-1.“;

(68) oddelek 6.2.3.14 se nadomesti z naslednjim:

„6.2.3.14 Sunek čelnega tlaka (oddelek 4.2.6.2.2)

- (1) Skladnost se oceni na podlagi celovitih preskusov pod pogoji, navedenimi v specifikaciji iz oddelka 6.1.2.1. indeksa 95 Dodatka J-1. Na drug način se lahko skladnost oceni s potrjenimi simulacijami računalniške dinamike tekočin (CFD), kot so opisane v specifikaciji iz oddelka 6.1.2.4 indeksa 95 Dodatka J-1, kot dodatna možnost pa je dovoljeno skladnost oceniti tudi s preskusi na premikajočem se modelu, kot so opredeljeni v specifikaciji iz oddelka 6.1.2.2 indeksa 95 Dodatka J-1.
- (2) Namesto zgoraj opisane celovite ocene se lahko opravi poenostavljena ocena za tirna vozila s podobno konstrukcijo kot tirna vozila, v zvezi s katerimi je bila opravljena celovita ocena, opredeljena v tej TSI. V takih primerih se lahko uporabi poenostavljeno ocenjevanje skladnosti, opredeljeno v oddelku 4.1.4 specifikacije iz indeksa 95 Dodatka J-1, če so razlike v konstrukciji v mejah iz preglednice 4 specifikacije iz indeksa 95 Dodatka J-1.“;

(69) v oddelku 6.2.6 se besedilo „členom 18(3) Direktive 2008/57/ES“ nadomesti z besedilom „členom 15(4) Direktive (EU) 2016/797“;

(70) za oddelkom 6.2.7 se doda nov oddelek 6.2.7a:

„6.2.7a *Dodatne neobvezne zahteve za enote, namenjene za splošno obratovanje*

- (1) Skladnost z naslednjim sklopom pogojev od (2) do (9) je neobvezna in je namenjena samo olajšanju izmenjave enot, namenjenih za splošne dejavnosti. Skladnost s temi določbami ne zagotavlja popolne zamenljivosti enot in ne izključuje obveznosti, ki jih ima prevoznik v železniškem prometu glede uporabe teh enot v sestavi vlaka, kot je opredeljeno v oddelku 6.2.7. Če vložnik izbere to možnost, mora priglašeni organ oceniti skladnost v okviru postopka ES-verifikacije. To se navede v potrdilu in tehnični dokumentaciji.
- (2) Enota je opremljena z ročnim spenjalnim sistemom, kot je opredeljeno v oddelkih 4.2.2.2.3(b) in 5.3.2.
- (3) Enota se opremi z zavornim sistemom EN-UIC, kot je opredeljeno v specifikaciji iz indeksa 22 Dodatka J-1.
- (4) Enota izpolnjuje zahteve iz te TSI vsaj v temperaturnem območju T1 (od -25°C do $+40^{\circ}\text{C}$; nazivna vrednost), kot je opredeljeno v oddelku 4.2.6.1 te TSI in specifikaciji iz indeksa 34 Dodatka J-1.

- (5) Zadnje luči, ki se zahtevajo v oddelku 4.2.7.1, se zagotovijo s stalnimi zadnjimi lučmi.
- (6) Če je enota opremljena s sredinskim preходом, je sredinski prehod v skladu s specifikacijo iz indeksa 113 Dodatka J-1.
- (7) Oskrba z električno energijo je v skladu s točko 4 oddelka 4.2.11.6.
- (8) Fizični vmesnik med enotami za prenos signala zagotavlja, da sta kabel in vtikač vsaj enega voda združljiva z 18-žilnim prevodniškim kablom, opredeljenim na plošči 2 specifikacije iz indeksa 114 Dodatka J-1.
- (9) Enota se označi vsaj z naslednjima oznakama v skladu s specifikacijo iz indeksa 115 Dodatka J-1:
- oznako dolžine čez odbojnik;
 - oznako oskrbe z električno energijo.“;
- (71) v oddelku 6.3.2 se besedilo „členom 17 Direktive 2008/57/ES“ nadomesti z besedilom „členom 14 Direktive (EU) 2016/797“;
- (72) v točki 1 oddelka 7.1.1.1 se besedilo „tirnih strojih“ nadomesti z besedilom „posebnih vozilih, kot so tirni stroji“;
- (73) v točki 1 oddelka 7.1.1.2.1 se besedilo „v skladu s točko (f) člena 5(3) Direktive 2008/57/ES“ nadomesti z besedilom „v skladu s točko (f) člena 4(3) Direktive (EU) 2016/797“;
- (74) v oddelku 7.1.1.2.1 se točka 3 nadomesti z naslednjim:
- „(3) Za tirna vozila, ki sodijo v enega od zgornjih treh primerov, uporaba te TSI ni obvezna, če izpolnjujejo enega od naslednjih pogojev:
- Če tirno vozilo spada na področje uporabe TSI tirna vozila za visoke hitrosti iz leta 2008 ali TSI lokomotive in potniška tirna vozila za konvencionalne hitrosti iz leta 2011, se uporablja(-jo) ustrezna (-ne) TSI, vključno s predpisi za izvajanje in obdobjem veljavnosti „certifikata o pregledu tipa ali konstrukcije“ (7 let). Ta določba se ne uporablja za vozila, ki niso v skladu s TSI tirna vozila za visoke hitrosti iz leta 2008 ali TSI lokomotive in potniška tirna vozila za konvencionalne hitrosti iz leta 2011 in ki se dajo na trg po 31. maju 2017.
 - Če tirno vozilo ne spada niti na področje uporabe TSI tirna vozila za visoke hitrosti iz leta 2008 niti na področje uporabe TSI lokomotive in potniška tirna vozila za konvencionalne hitrosti iz leta 2011: dovoljenje za dajanje na trg se izda v prehodnem obdobju, ki se konča 31. decembra 2020.“;
- (75) v točki 4 oddelka 7.1.1.2.1 se besedilo „začetek obratovanja v skladu s členi od 22 do 25 Direktive 2008/57/ES“ nadomesti z besedilom „dajanje na trg v skladu s členom 21 Direktive (EU) 2016/797“;
- (76) v točki 1 oddelka 7.1.1.2.2 se besedilo „člena 2(t) Direktive 2008/57/ES“ nadomesti z besedilom „točke 23 člena 2 Direktive (EU) 2016/797“;
- (77) v oddelku 7.1.1.3 se naslov „Uporaba za mobilno opremo za gradnjo in vzdrževanje železniške infrastrukture“ nadomesti z naslovom „Uporaba za posebna vozila, kot so tirni stroji“;
- (78) v točki 3 oddelka 7.1.1.3 se besedilo „v skladu s členom 24 ali 25 Direktive 2008/57/ES“ nadomesti z besedilom „v skladu s členom 21 Direktive (EU) 2016/797 z upoštevanjem nacionalnih pravil v zvezi z osnovnimi parametri te TSI“;
- (79) v točki 3 oddelka 7.1.1.4 se besedilo „v skladu s členom 24 ali 25 Direktive 2008/57/ES“ nadomesti z besedilom „v skladu s členom 21 Direktive (EU) 2016/797 z upoštevanjem nacionalnih pravil v zvezi z osnovnimi parametri te TSI“;
- (80) v oddelku 7.1.1.4a se sklic na oddelek „4.2.8.2.8“ nadomesti s sklicem na oddelek „4.2.8.2.8.4“;

(81) v točki 1 oddelka 7.1.1.5 se besedilo „tri leta po datumu začetka uporabe te TSI“ nadomesti z besedilom „1. januarja 2018“;

(82) v oddelku 7.1.1 se za oddelkom 7.1.1.7 doda nov oddelek 7.1.1.8:

„7.1.1.8 Prehodni ukrep za zahtevo v zvezi s pasivno varnostjo

Zahteve iz oddelka 4.2.2.5(6) niso obvezne v prehodnem obdobju, ki se konča 1. januarja 2022, za lokomotive z eno ‚osrednjo kabino‘, ki so na dan 27. maja 2019 predmet projektov v poznejši fazi razvoja ali pogodb v izvajanju oz. so tirna vozila obstoječe konstrukcije, kot je določeno v oddelku 7.1.1.2 te TSI.

Ko se zahteve iz oddelka 4.2.2.5(6) ne uporabljajo, je kot drugo metodo za dokazovanje skladnosti z zahtevo iz scenarija 3 oddelka 4.2.2.5(5) dovoljeno uporabiti izpolnjevanje naslednjih meril:

- okvir lokomotive je zasnovan v skladu s specifikacijo za kategorijo L iz indeksa 7 Dodatka J-1 (kot je že navedeno v oddelku 4.2.2.4 te TSI);
- razdalja med odbojniki in vetrobranskim steklom kabine je vsaj 2,5 m.“;

(83) oddelek 7.1.2 se nadomesti z naslednjim:

„7.1.2 Spremembe obstoječih tirnih vozil ali tipa tirnih vozil

7.1.2.1 Uvod

- (1) Ta oddelek 7.1.2 opredeljuje načela, ki jih morajo uporabljati subjekti, ki upravljajo spremembe, in subjekti za izdajo dovoljenj v skladu s postopkom ES-verifikacije iz členov 15(9) in 21(12) ter Priloge IV k Direktivi (EU) 2016/797. Ta postopek je nadalje razvit v členih 13, 15 in 16 Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545 (*) in Sklepu 2010/713/EU (**).
- (2) Ta oddelek 7.1.2 se uporablja v primeru kakršnih koli sprememb obstoječih tirnih vozil ali tipa tirnih vozil, vključno z obnovo ali nadgradnjo. Ne uporablja se v primeru sprememb:
 - ki ne povzročijo odstopanja od tehnične dokumentacije, priložene ES-izjavam o verifikaciji podsistemov, če obstajajo; in
 - ki ne vplivajo na osnovne parametre, ki niso zajeti v izjavi ES, če obstaja.

Imetnik dovoljenja za tip vozila subjektu za upravljanje sprememb pod razumnimi pogoji zagotovi informacije, potrebne za ocenjevanje sprememb.

7.1.2.2 Predpisi za upravljanje sprememb tirnih vozil in tipa tirnih vozil

- (1) Deli in osnovni parametri tirnih vozil, na katere niso vplivale spremembe, so izvzeti iz ocenjevanja skladnosti na podlagi določb te TSI.
- (2) Brez poseganja v oddelek 7.1.2.2a je skladnost z zahtevami iz te TSI, TSI hrup (Uredba Komisije (EU) št. 1304/2014 (**); glej oddelek 7.2 navedene TSI) in TSI dostop za funkcionalno ovirane osebe (Uredba Komisije (EU) št. 1300/2014; glej oddelek 7.2.3 navedene TSI) potrebna samo za osnovne parametre v tej TSI, na katere lahko vplivajo spremembe.
- (3) V skladu s členoma 15 in 16 Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545 in Sklepom 2010/713/EU ter ob uporabi modula SB, SD/SF ali SH1 za ES-verifikacijo, po potrebi pa tudi v skladu s členom 15(5) Direktive (EU) 2016/797 subjekt za upravljanje sprememb priglašeni organ obvesti o vseh spremembah, ki vplivajo na skladnost podsistema z zahtevami ustreznih TSI in zaradi katerih mora priglašeni organ opraviti nove preveritve. Subjekt za upravljanje sprememb te informacije zagotovi z ustreznimi sklici na tehnično dokumentacijo v zvezi z obstoječim ES-potrdilom o pregledu tipa ali konstrukcije.

- (4) Brez poseganja v splošno varnostno presoj, ki se zahteva v skladu s členom 21(12)(b) Direktive (EU) 2016/797, se v primeru sprememb, zaradi katerih je treba znova oceniti varnostne zahteve iz oddelkov 4.2.3.4.2, 4.2.3.5.3, 4.2.4.2.2, 4.2.5.3.5, 4.2.5.5.8 in 4.2.5.5.9, uporabi postopek, določen v oddelku 6.2.3.5. V preglednici 17 je določeno, kdaj je potrebno novo dovoljenje.

Preglednica 17

Vozilo, prvotno ocenjeno na podlagi ...				
		Prve metode iz oddelka 6.2.3.5(3)	Druge metode iz oddelka 6.2.3.5(3)	Skupna varnostna metoda za oceno tveganja ni uporabljena
Sprememba, ocenjena na podlagi ...	Prve metode iz oddelka 6.2.3.5(3)	Novo dovoljenje ni potrebno	Preveritev (*)	Novo dovoljenje ni potrebno
	Druge metode iz oddelka 6.2.3.5(3)	Preveritev (*)	Preveritev (*)	Preveritev (*)
	Skupna varnostna metoda za oceno tveganja ni uporabljena	Ni mogoče	Ni mogoče	Ni mogoče

(*) Beseda 'Preveritev' pomeni, da bo vložnik uporabil Prilogo I skupne varnostne metode za oceno tveganja, da bi dokazal, da spremenjeno vozilo zagotavlja enako ali višjo raven varnosti. To dokazovanje neodvisno oceni ocenjevalni organ, kakor je opredeljeno v skupni varnostni metodi za oceno tveganja. Če organ ugotovi, da nova ocena varnosti kaže nižjo stopnjo varnosti ali je rezultat nejasen, vložnik zaprosi za dovoljenje za dajanje na trg.

- (4a) Brez poseganja v splošno varnostno presoj, ki se zahteva v členu 21(12)(b) Direktive (EU) 2016/797 v primeru sprememb, ki vplivajo na zahteve iz oddelkov 4.2.4.9, 4.2.9.3.1 in 4.2.10.3.4, ki zahtevajo novo študijo zanesljivosti, se zahteva novo dovoljenje za dajanje v promet, razen če priglašeni organ sklene, da se zahteve v zvezi z varnostjo, ki jih zajema študija zanesljivosti, izboljšajo ali ohranijo. Priglašeni organ v svoji presoji po potrebi upošteva revidirano dokumentacijo o vzdrževanju in obratovanju.
- (5) Nacionalne strategije migracije, povezane z izvajanjem drugih TSI (npr. TSI, ki zajemajo fiksne naprave), se upoštevajo pri določitvi, do kakšne mere je treba uporabljati TSI, ki zajemajo tirna vozila.
- (6) Osnovne konstrukcijske značilnosti tirnih vozil so opredeljene v preglednicah 17a in 17b. Na podlagi teh preglednic in varnostne presoje, ki se zahteva na podlagi člena 21(12)(b) Direktive (EU) 2016/797, se spremembe kategorizirajo, kot sledi:
- (a) spremembe iz člena 15(1)(c) Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545, če presegajo pragove iz stolpca 3 ali če so pod pragovi iz stolpca 4, razen če jih je treba v skladu z varnostno presoj, ki se zahteva na podlagi člena 21(12)(b) Direktive (EU) 2016/797, kategorizirati kot spremembe iz člena 15(1)(d) ali
- (b) spremembe iz člena 15(1)(d) Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545, če presegajo pragove iz stolpca 4 ali če jih je treba v skladu z varnostno presoj, ki se zahteva na podlagi člena 21(12)(b) Direktive (EU) 2016/797, kategorizirati kot spremembe iz člena 15(1)(d).

Ugotovitev, ali so spremembe zunaj navedenih pragov ali jih presegajo, se opravi glede na vrednosti parametrov ob zadnji izdaji dovoljenja za tirna vozila ali tip tirnih vozil.

- (7) Za spremembe, ki niso zajete v oddelku 7.1.2.2(6) zgoraj, se šteje, da ne vplivajo na osnovne značilnosti zasnovne in se lahko kategorizirajo kot spremembe iz člena 15(1)(a) ali člena 15(1)(b) Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545, razen če varnostna presoja, ki se zahteva na podlagi člena 21(12)(b) Direktive (EU) 2016/797, zahteva, da se kategorizirajo kot spremembe iz člena 15(1)(d).
- (8) Varnostna presoja, ki se zahteva v členu 21(12)(b) Direktive (EU) 2016/797, zajema spremembe v zvezi z osnovnimi parametri tabele iz oddelka 3.1 v zvezi z vsemi bistvenimi zahtevami, zlasti zahtevami ‚Varnost‘ in ‚Tehnična združljivost‘.
- (9) Brez poseganja v oddelek 7.1.2.2a so vse spremembe še naprej v skladu z veljavnimi TSI ne glede na njihovo uvrstitev.
- (10) Zaradi zamenjave enega ali več vozil znotraj stalne sestave zaradi resne poškodbe ni potrebna ocena skladnosti s to TSI, če so enota ali vozila glede tehničnih parametrov in funkcij enaki tistim, ki jih zamenjujejo. Takšne enote morajo biti sledljive in certificirane v skladu s katerim koli nacionalnim ali mednarodnim predpisom ali širše priznanimi kodeksi ravnanja na področju železnic.

Preglednica 17a

Osnovne konstrukcijske značilnosti v zvezi z osnovnimi parametri iz TSI lokomotive in potniška tirna vozila

1. Oddelek TSI	2. Povezane osnovne konstrukcijske značilnosti	3. Spremembe, ki vplivajo na osnovne konstrukcijske značilnosti in se ne razvrstijo med spremembe iz člena 21(12)(a) Direktive (EU) 2016/797	4. Spremembe, ki vplivajo na osnovne konstrukcijske značilnosti in se razvrstijo med spremembe iz člena 21(12)(a) Direktive (EU) 2016/797
4.2.2.2.3 Končna spenjača	Tip končne spenjače	Sprememba tipa končne spenjače	n. r.
4.2.2.10 Pogoji obremenitve in tehtana masa 4.2.3.2.1 Parameter osne obremenitve	Konstrukcijsko določena masa v stanju delovanja Konstrukcijsko določena masa pri normalnem koristnem tovoru Konstrukcijsko določena masa pri izjemnem koristnem tovoru Največja konstrukcijsko določena hitrost (km/h) Statična osna obremenitev v stanju delovanja Statična osna obremenitev pri izjemnem koristnem tovoru Dolžina vozila Statična osna obremenitev pri normalnem koristnem tovoru Položaj osi vzdolž enote (razmik med kolesnimi dvojicami)	Sprememba katere koli od ustreznih osnovnih konstrukcijskih značilnosti, ki povzroči spremembo kategorij proge, s katerimi je vozilo združljivo	n. r.

1. Oddelek TSI	2. Povezane osnovne konstrukcijske značilnosti	3. Spremembe, ki vplivajo na osnovne konstrukcijske značilnosti in se ne razvrstijo med spremembe iz člena 21(12)(a) Direktive (EU) 2016/797	4. Spremembe, ki vplivajo na osnovne konstrukcijske značilnosti in se razvrstijo med spremembe iz člena 21(12)(a) Direktive (EU) 2016/797
	Skupna masa vozila (za vsako vozilo enote)	Sprememba katere koli od ustreznih osnovnih konstrukcijskih značilnosti, ki povzroči spremembo kategorij proge, s katerimi je vozilo združljivo	Sprememba za več kot $\pm 10\%$
	Masa na kolo	Sprememba katere koli od ustreznih osnovnih konstrukcijskih značilnosti, ki povzroči spremembo kategorij proge, s katerimi je vozilo združljivo Sprememba za več kot $\pm 10\%$	n. r.
4.2.3.1 Profili	Referenčni profil	n. r.	Sprememba referenčnega profila, s katerim je vozilo skladno
	Najmanjši še prevozni polmer konveksnega vertikalnega loka	Sprememba najmanjšega še prevoznega polmera konveksnega vertikalnega loka, s katerim je vozilo združljivo, za več kot 10 %	n. r.
	Najmanjši še prevozni polmer konkavnega vertikalnega loka	Sprememba najmanjšega še prevoznega polmera konkavnega vertikalnega loka, s katerim je vozilo združljivo, za več kot 10 %	n. r.
4.2.3.3.1 Značilnosti tirnih vozil, pomembne za združljivost s sistemi za zaznavanje vlaka	Združljivost s sistemi za zaznavanje vlaka	n. r.	Sprememba navedene združljivosti z enim od treh naslednjih sistemov za zaznavanje vlaka ali več teh sistemov: — tirni tokokrogi, — osni števcji, — kabelske zanke.
4.2.3.3.2 Nadzor brezhibnosti osnih ležajev	Sistem za zaznavanje na vozilu	Nameščanje sistema za zaznavanje na vozilu	Odstranitev navedenega sistema za zaznavanje na vozilu
4.2.3.4 Dinamično vedenje tirnih vozil	Kombinacija največje hitrosti in največjega primanjkljaja nadvišanja, za katero je bila vozilo ocenjeno	n. r.	Povečanje največje hitrosti za več kot 15 km/h ali sprememba največjega dopustnega primanjkljaja nadvišanja za več kot $\pm 10\%$
	Nagib tirnice	n. r.	Sprememba nagibov tirnice, s katerimi je vozilo skladno (*)
4.2.3.5.2.1 Mehanske in geometrijske značilnosti kolesnih dvojic	Tirna širina kolesnih dvojic	n. r.	Sprememba tirne širine, s katero je kolesna dvojica združljiva

1. Oddelek TSI	2. Povezane osnovne konstrukcijske značilnosti	3. Spremembe, ki vplivajo na osnovne konstrukcijske značilnosti in se ne razvrstijo med spremembe iz člena 21(12)(a) Direktive (EU) 2016/797	4. Spremembe, ki vplivajo na osnovne konstrukcijske značilnosti in se razvrstijo med spremembe iz člena 21(12)(a) Direktive (EU) 2016/797
4.2.3.5.2.2 Značilnosti koles	Najmanjši potreben premer kolesa v obratovanju	Sprememba minimalnega potrebnega premera v obratovanju za več kot ± 10 mm	n. r.
4.2.3.5.2.3 Samodejni sistemi s spremenljivo tirno širino	Naprava za menjavo tirne širine kolesne dvojice	Sprememba vozila, ki povzroči spremembo naprav za menjavo, s katerimi je kolesna dvojica združljiva	Sprememba tirnih širin, s katerimi je kolesna dvojica združljiva
4.2.3.6 Najmanjši polmer loka	Najmanjši še prevozni polmer horizontalnega loka	Povečanje najmanjšega polmera horizontalnega loka za več kot 5 m	n. r.
4.2.4.5.1 Zavorna zmogljivost – splošne zahteve	Največji povprečni pojemek	Sprememba največjega povprečnega pojemka za več kot ± 10 %	n. r.
4.2.4.5.2 Zavorna zmogljivost – zasilno zaviranje	Zavorna pot in profil pojemka za vsak pogoj obremenitve na največjo konstrukcijsko določeno hitrost	Sprememba zavorne poti za več kot ± 10 % Opomba: uporablja se lahko tudi odstotek zavorne mase (tudi 'lambda' ali 'odstotni delež zavorne mase') ali zavorna masa, ki se lahko z izračunom izpelje (neposredno ali prek zavorne poti) iz profilov pojemkov. Dovoljena sprememba je enaka (± 10 %)	n. r.
4.2.4.5.3 Zavorna zmogljivost – delovno zaviranje	Zavorna pot in največji pojemek za pogoj obremenitve 'konstrukcijsko določena masa pri normalnem koristnem tovoru' pri največji konstrukcijsko določeni hitrosti	Sprememba zavorne poti za več kot ± 10 %	n. r.
4.2.4.5.4 Zavorna zmogljivost – toplotna zmogljivost	Največja toplotna energetska zmogljivost zavore ali toplotna zmogljivost v smislu največjega naklona proge, z njim povezane dolžine in obratovalne hitrosti	n. r. sprememba največjega naklona proge, z njim povezane dolžine in obratovalne hitrosti, za katero je zavorni sistem zasnovan v zvezi s toplotno energetsko zmogljivostjo zavore	Sprememba največje toplotne energije zavore ≥ 10 %
4.2.4.5.5 Zavorna zmogljivost – parkirna zavora	Največji naklon, na katerem se lahko enota ohrani v mirovanju zgolj z uporabo parkirne zavore (če je vozilo opremljeno z njo)	Sprememba navedenega največjega naklona za več kot ± 10 %	n. r.

1. Oddelek TSI	2. Povezane osnovne konstrukcijske značilnosti	3. Spremembe, ki vplivajo na osnovne konstrukcijske značilnosti in se ne razvrstijo med spremembe iz člena 21(12)(a) Direktive (EU) 2016/797	4. Spremembe, ki vplivajo na osnovne konstrukcijske značilnosti in se razvrstijo med spremembe iz člena 21(12)(a) Direktive (EU) 2016/797
4.2.4.6.2 Zaščitni sistem proti zdrsavanju koles	Zaščitni sistem proti zdrsavanju koles	n. r.	Namestitev/odstranitev funkcije WSP
4.2.4.8.2 Magnetna tirna zavora	Magnetna tirna zavora	n. r.	Namestitev/odstranitev funkcije magnetne tirne zavore
	Možnost preprečitve uporabe magnetne tirne zavore	n. r.	Namestitev/odstranitev mehanizma za upravljanje zavore, ki omogoča sprožitev/izklop magnetne tirne zavore
4.2.4.8.3 Tirna zavora na vrtnične tokove	Tirna zavora na vrtnične tokove	n. r.	Namestitev/odstranitev funkcije tirne zavore na vrtnične tokove
	Možnost preprečitve uporabe tirne zavore na vrtnične tokove	n. r.	Namestitev/odstranitev mehanizma za upravljanje zavore, ki omogoča sprožitev/izklop tirne zavore na vrtnične tokove
4.2.6.1.1 Temperatura	Temperaturno območje	Sprememba temperaturnega območja (T1, T2, T3)	n. r.
4.2.6.1.2 Sneg, led in toča	Pogoji snega, ledu in toče	Sprememba razpona za 'sneg, led in točo' (nazivni ali hujši)	n. r.
4.2.8.2.2 Obratovanje v razponu napetosti in frekvenc	Sistem za oskrbo z energijo (napetost in frekvenca)	n. r.	Sprememba napetosti/frekvenc sistema za oskrbo z energijo (AC 25 kV-50Hz, AC 15 kV-16,7 Hz, DC 3 kV, DC 1,5 kV, DC 750 V, tretja tirnica, drugo)
4.2.8.2.3 Regenerativno zaviranje z vračanjem energije v vozni vod	Regenerativna zavora	n. r.	Namestitev/odstranitev funkcije regenerativne zavore
	Možnost preprečitve uporabe regenerativne zavore, če je nameščena	Namestitev/odstranitev možnosti preprečitve uporabe regenerativne zavore	n. r.
4.2.8.2.4 Največja moč in tok iz voznega voda	<u>Uporablja se samo za električne enote z močjo, višjo od 2 MW:</u> Funkcija omejevanja električne moči ali toka	Nameščena/odstranjena funkcija omejevanja električne moči ali toka	n. r.

1. Oddelek TSI	2. Povezane osnovne konstrukcijske značilnosti	3. Spremembe, ki vplivajo na osnovne konstrukcijske značilnosti in se ne razvrstijo med spremembe iz člena 21(12)(a) Direktive (EU) 2016/797	4. Spremembe, ki vplivajo na osnovne konstrukcijske značilnosti in se razvrstijo med spremembe iz člena 21(12)(a) Direktive (EU) 2016/797
4.2.8.2.5 Največji tok v mirovanju za sisteme DC	Največji tok v mirovanju na posamezen odjemnik toka za vsak sistem DC, za katerega je vozilo opremljeno	Sprememba vrednosti največjega toka za 50 A brez prekoračitve mejne vrednosti, določene v TSI	n. r.
4.2.8.2.9.1.1 Višina vzajemnega delovanja s kontaktnimi vodniki (raven tirnih vozil)	Višina stika med odjemnikom in kontaktnimi žicami (merjena od zgornjega roba tirnice navzgor)	Sprememba višine vzajemnega delovanja, ki omogoča/onemogoča mehanski kontakt z enim od kontaktnih vodnikov na višini nad tirnico med: 4 800 mm in 6 500 mm, 4 500 mm in 6 500 mm, 5 550 mm in 6 800 mm, 5 600 mm in 6 600 mm.	n. r.
4.2.8.2.9.2 Geometrija glave odjemnika toka (raven komponente interoperabilnosti)	Geometrija glave odjemnika toka	n. r.	Sprememba geometrije glave odjemnika toka v ali iz enega od tipov, opredeljenih v oddelku 4.2.8.2.9.2.1, 4.2.8.2.9.2.2 ali 4.2.8.2.9.2.3
4.2.8.2.9.4.2 Material kontaktnih gibljivih vezi	Material kontaktnih gibljivih vezi	Nova kontaktna gibljiva vez v skladu z oddelkom 4.2.8.2.9.4.2(3)	n. r.
4.2.8.2.9.6 Kontaktna sila in dinamično vedenje odjemnika toka	Krivulja srednje kontaktne sile	Sprememba, zaradi katere je potrebna nova ocena dinamičnega vedenja odjemnika toka	n. r.
4.2.8.2.9.7 Razporeditev odjemnikov toka (raven tirnih vozil)	Število odjemnikov toka in najmanjša razdalja med dvema odjemnikoma toka	n. r.	Kadar se razdalja med dvema zaporednima odjemnikoma toka v stalnih ali vnaprej določenih sestavah ocenjene enote zmanjša z odstranitvijo vozila
4.2.8.2.9.10 Spuščanje odjemnika toka (raven tirnih vozil)	Samodejna naprava za spuščanje (ADD)	Nameščena/odstranjena funkcija samodejne naprave za spuščanje (ADD)	n. r.
4.2.10.1 Splošno in kategorizacija	Kategorija požarne varnosti	n. r.	Sprememba kategorije požarne varnosti
4.2.12.2 Splošna dokumentacija – število enot pri večnamenskem obratovanju	Največje število spetih vlakovnih kompozicij ali lokomotiv pri večnamenskem obratovanju	n. r.	Sprememba največjega dovoljenega števila spetih vlakovnih kompozicij ali lokomotiv pri večnamenskem obratovanju

1. Oddelek TSI	2. Povezane osnovne konstrukcijske značilnosti	3. Spremembe, ki vplivajo na osnovne konstrukcijske značilnosti in se ne razvrstijo med spremembe iz člena 21(12)(a) Direktive (EU) 2016/797	4. Spremembe, ki vplivajo na osnovne konstrukcijske značilnosti in se razvrstijo med spremembe iz člena 21(12)(a) Direktive (EU) 2016/797
4.2.12.2. Splošna dokumentacija – število vozil v enoti	Samo za stalne sestave: Vozila v stalni sestavi	n. r.	Sprememba števila vozil v stalni sestavi

(*) Za tirna vozila, ki izpolnjujejo enega od naslednjih pogojev, se šteje, da so združljiva z vsemi nakloni tirnic:

- tirna vozila, ocenjena v skladu s standardom EN 14363:2016;
- tirna vozila, ocenjena v skladu s standardom EN 14363:2005 (spremenjen z ERA/TD/2012-17/INT ali ne) ali UIC 518:2009, pri čemer je ugotovljeno, da omejitve na en nagib tirnice ni;
- tirna vozila, ocenjena v skladu s standardom EN 14363:2005 (spremenjen z ERA/TD/2012-17/INT ali ne) ali UIC 518:2009, pri čemer je ugotovljeno, da obstaja omejitev na en nagib tirnice, nova ocena preskusnih pogojev stika med kolesi in tirnico, ki temelji na dejanskih profilih koles in tirnice ter izmerjeni tirni širini, pa pokaže skladnost z zahtevami za pogoje stika med kolesi in tirnico iz standarda EN 14363:2016.

Preglednica 17b

Osnovne konstrukcijske značilnosti v zvezi z osnovnimi parametri iz TSI za funkcionalno ovirane osebe

1. Oddelek TSI	2. Povezane osnovne konstrukcijske značilnosti	3. Spremembe, ki vplivajo na osnovne konstrukcijske značilnosti in se ne razvrstijo med spremembe iz člena 21(12)(a) Direktive (EU) 2016/797	4. Spremembe, ki vplivajo na osnovne konstrukcijske značilnosti in se razvrstijo med spremembe iz člena 21(12)(a) Direktive (EU) 2016/797
4.2.2.11 Položaj stopnic za vstop v vozilo in izstop iz vozila	Višine peronov, za katere je vozilo zasnovano	n. r.	Sprememba višine peronov, s katero je vozilo združljivo

(11) Da bi priglašeni organ, ki ga je izbral subjekt za upravljanje sprememb, zagotovil ES-potrdilo o pregledu tipa ali konstrukcije, se lahko sklicuje na:

- izvirno ES-potrdilo o pregledu tipa ali konstrukcije za dele konstrukcije, ki so nespremenjeni, ali dele, ki so spremenjeni, vendar ne vplivajo na skladnost podsistema, če je potrdilo še veljavno (v sedmih letih obdobja faze B);
- dodatno ES-potrdilo o pregledu tipa ali konstrukcije (s katerim se spremeni izvirno potrdilo) za spremenjene dele konstrukcije, ki vplivajo na skladnost podsistema z najnovejšo veljavno revizijo te TSI.

(12) Subjekt za upravljanje sprememb vsekakor zagotovi ustrezno posodobitev tehnične dokumentacije v zvezi z ES-potrdilom o pregledu tipa ali konstrukcije.

(13) Posodobljena tehnična dokumentacija v zvezi z ES-potrdilom o pregledu tipa ali konstrukcije se navede v tehnični dokumentaciji, priloženi ES-izjavi o verifikaciji, ki jo izda subjekt za upravljanje sprememb za tirna vozila, opredeljena kot skladna s spremenjenim tipom.

7.1.2.2a Posebna pravila za obstoječa tirna vozila, ki niso zajeta z ES-izjavo o verifikaciji, za katere je bilo prvo dovoljenje za začetek obratovanja izdano pred 1. januarjem 2015

(1) Poleg oddelka 7.1.2.2 se za obstoječa tirna vozila, za katera je bilo prvo dovoljenje za začetek obratovanja izdano pred 1. januarjem 2015, uporabljajo naslednja pravila v primeru sprememb, ki vplivajo na osnovne parametre, ki niso zajeti v ES-izjavi ES (če obstajajo).

- (2) Šteje se, da je skladnost s tehničnimi zahtevami te TSI vzpostavljena, ko je osnovni parameter izboljšán v smeri zmogljivosti, ki je opredeljena v TSI, subjekt za upravljanje sprememb pa dokaže, da so ustrezne bistvene zahteve izpolnjene, raven varnosti pa se je ohranila in, kadar je to upravičeno in izvedljivo, izboljšala. Subjekt za upravljanje sprememb v tem primeru utemelji razloge za neskladnost z zmogljivostjo, ki je opredeljena v TSI, pri čemer upošteva odstavek 3 oddelka 7.1.2.2. Ta utemeljitev se vključi v tehnično dokumentacijo, če obstaja, ali izvirno tehnično dokumentacijo vozila.
- (3) Posebni predpis iz odstavka 2 zgoraj se ne uporablja za spremembe osnovnih parametrov, ki se razvrstijo med spremembe iz člena 21(12)(a), iz preglednic 17c in 17d. Za navedene spremembe je obvezna popolna skladnost s TSI.

Preglednica 17c

Spremembe osnovnih parametrov, za katere je obvezna skladnost z zahtevami TSI za tirna vozila, za katera ni bilo izdano ES-potrdilo o pregledu tipa ali konstrukcije

Oddelek TSI	Povezane osnovne konstrukcijske značilnosti	Spremembe, ki vplivajo na osnovne konstrukcijske značilnosti in se razvrstijo med spremembe iz člena 21(12)(a) Direktive (EU) 2016/797
4.2.3.1 Profili	Referenčni profil	Sprememba referenčnega profila, s katerim je vozilo skladno
4.2.3.3.1 Značilnosti tirnih vozil, pomembne za združljivost s sistemi za zaznavanje vlaka	Združljivost s sistemi za zaznavanje vlaka	Sprememba navedene združljivosti z enim od treh naslednjih sistemov za zaznavanje vlaka ali več teh sistemov: — tirni tokokrogi, — osni števeci, — kabelske zanke.
4.2.3.3.2 Nadzor brezhibnosti osnih ležajev	Sistem za zaznavanje na vozilu	Namestitev/odstranitev navedenega sistema za zaznavanje na vozilu
4.2.3.5.2.1 Mehanske in geometrijske značilnosti kolesnih dvojic	Tirna širina kolesnih dvojic	Sprememba tirne širine, s katero je kolesna dvojica združljiva
4.2.3.5.2.3 Samodejni sistemi s spremenljivo tirno širino	Naprava za menjavo tirne širine kolesne dvojice	Sprememba tirnih širin, s katerimi je kolesna dvojica združljiva
4.2.8.2.3 Regenerativno zaviranje z vračanjem energije v vozni vod	Regenerativna zavora	Namestitev/odstranitev funkcije regenerativne zavore

Preglednica 17d

Spremembe osnovnih parametrov, za katere je obvezna skladnost z zahtevami TSI dostop za funkcionalno ovirane osebe, za katera ni bilo izdano ES-potrdilo o pregledu tipa ali konstrukcije

Oddelek TSI	Povezane osnovne konstrukcijske značilnosti	Spremembe, ki vplivajo na osnovne konstrukcijske značilnosti in se razvrstijo med spremembe iz člena 21(12)(a) Direktive (EU) 2016/797
4.2.2.11 Položaj stopnic za vstop v vozilo in izstop iz vozila	Višine peronov, za katere je vozilo zasnovano	Sprememba višine peronov, s katero je vozilo združljivo

7.1.2.2b Posebna pravila za vozila, spremenjena za preskušanje zmogljivosti ali zanesljivosti tehnoloških inovacij za omejeno časovno obdobje

- (1) Poleg pravil iz oddelka 7.1.2.2 se uporabljajo naslednja pravila v primeru sprememb posameznih dovoljenih vozil zaradi preskušanja delovanja in zanesljivosti tehnoloških inovacij za določeno obdobje, ki ni daljše od 1 leta. Ne uporabljajo se, če so iste spremembe vpeljane za več vozil.
- (2) Šteje se, da je skladnost s tehničnimi zahtevami iz te TSI ugotovljena, če je osnovni parameter nespremenjen ali izboljšan v smeri zmogljivosti, ki je opredeljena v TSI, in če subjekt, ki upravlja to spremembo, dokaže, da so izpolnjene ustrezne bistvene zahteve in da je raven varnosti ohranjena ter, kadar je to razumno izvedljivo, izboljšana.

- (*) Izvedbena uredba Komisije (EU) 2018/545 z dne 4. aprila 2018 o določitvi praktičnih ureditev za dovoljenja za železniška vozila in postopek izdaje dovoljenj za tip železniških vozil v skladu z Direktivo (EU) 2016/797 Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 90, 6.4.2018, str. 66).
- (**) Sklep Komisije z dne 9. novembra 2010 o moduli za postopke ocenjevanja skladnosti, primernosti za uporabo in ES-verifikacije, ki se uporabljajo v tehničnih specifikacijah za interoperabilnost, sprejetih v okviru Direktive 2008/57/ES Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 319, 4.12.2010, str. 1).
- (***) Uredba Komisije (EU) št. 1300/2014 z dne 18. novembra 2014 o tehničnih specifikacijah za interoperabilnost v zvezi z dostopnostjo železniškega sistema Unije za invalide in funkcionalno ovirane osebe; (UL L 356, 12.12.2014, str. 110).“

(84) naslov oddelka 7.1.3 „Predpisi, ki se nanašajo na certifikat o pregledu tipa ali konstrukcije“ se nadomesti z naslovom „Predpisi, ki se nanašajo na ES-potrdilo o pregledu tipa ali konstrukcije“;

(85) oddelek 7.1.3.1 se nadomesti z naslednjim:

„7.1.3.1 Podsystem tirna vozila

- (1) Ta oddelek se nanaša na tip tirnih vozil (tip enote v okviru te TSI), kot je opredeljen v členu 2(26) Direktive (EU) 2016/797, za katere velja postopek ES-verifikacije tipa ali konstrukcije v skladu z oddelkom 6.2 te TSI. Uporablja se tudi za postopek ES-verifikacije tipa ali konstrukcije v skladu s TSI hrup (Uredba Komisije (EU) št. 1304/2014 (*)) in TSI dostop za funkcionalno ovirane osebe (Uredba (EU) št. 1300/2014), ki se glede področja uporabe za lokomotive in potniška tirna vozila sklicuje na to TSI.
- (2) Podlaga za ocenjevanje TSI za „ES-pregled tipa ali konstrukcije“ je opredeljena v stolpcih 2 in 3 (Pregled projektiranja in Preskus tipa) Dodatka H k tej TSI.

Faza A

- (3) Faza A se začne, ko vložnik imenuje priglašeni organ, ki je odgovoren za ES-verifikacijo, in konča, ko se izda ES-potrdilo o pregledu tipa ali konstrukcije.
- (4) Podlaga ocenjevanja TSI za tip se opredeli za obdobje faze A s trajanjem največ sedem let. V obdobju faze A se podlaga za ocenjevanje za ES-verifikacijo, ki jo mora uporabljati priglašeni organ, ne spremeni.
- (5) Kadar v obdobju faze A začne veljati sprememba te TSI, TSI hrup ali TSI dostop za funkcionalno ovirane osebe, je dovoljeno (vendar ni obvezno) uporabljati celotno spremenjeno različico ali posamezne oddelke spremenjene različice, razen če ni izrecno določeno drugače v spremenjenih različicah teh TSI; če je uporaba omejena na določene oddelke, mora vložnik utemeljiti in dokumentirati, da veljavne zahteve ostanejo skladne, to pa mora potrditi tudi priglašeni organ.

Faza B

- (6) Faza B določa obdobje veljavnosti ES-potrdila o pregledu tipa ali konstrukcije, potem ko ga izda priglašeni organ. V tem obdobju se lahko za enote izda ES-potrdilo na podlagi skladnosti s tipom.

- (7) ES-potrdilo o pregledu tipa ali konstrukcije, izdano na podlagi ES-verifikacije podsistema, je veljavno sedem let, kolikor traja obdobje faze B, po izdaji potrdila, tudi če v tem času začne veljati sprememba te TSI, TSI hrup ali TSI dostop za funkcionalno ovirane osebe, razen če ni izrecno določeno drugače v spremenjenih različicah teh TSI. V tem obdobju veljavnosti se lahko na trg dajo nova tirna vozila istega tipa na podlagi ES-izjave o verifikaciji, ki se nanaša na potrdilo o verifikaciji tipa.

(*) Uredba Komisije (EU) št. 1304/2014 z dne 26. novembra 2014 o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi s podsistemom 'tirna vozila – hrup' ter o spremembi Odločbe 2008/232/ES in razveljavitvi Sklepa 2011/229/EU (UL L 356, 12.12.2014, str. 421).“;

(86) oddelek 7.2 se spremeni:

- (a) besedilo „členom 34 Direktive 2008/57/ES“ se nadomesti z besedilom „členom 48 Direktive (EU) 2016/797“;
- (b) besedilo „členom 35 Direktive 2008/57/ES in Izvedbenim sklepom Komisije 2011/633/EU“ se nadomesti z besedilom „členom 48 Direktive (EU) 2016/797 in Izvedbeno Uredbo Komisije (EU) 2019/777 (*)“.

(*) Izvedbena uredba Komisije (EU) 2019/777 z dne 16. maja 2019 o skupnih specifikacijah za register železniške infrastrukture in razveljavitvi Izvedbenega sklepa 2014/880/EU (RINF) (UL L 139 I, 27.5.2019, str. 312).“;

(87) točka 2 oddelka 7.3.1 se nadomesti z naslednjim:

„(2) Ti posebni primeri so razvrščeni kot:

- primeri ,P': 'trajni' primeri;
- primeri ,T0': 'začasni' primeri za nedoločen čas, v katerih se ciljni sistem doseže do datuma, ki ga je še treba določiti;
- primeri ,T1': 'začasni' primeri, v katerih se ciljni sistem doseže do 31. decembra 2025;
- primeri ,T2': 'začasni' primeri, v katerih se ciljni sistem doseže do 31. decembra 2035.

Vsi posebni primeri in njihovi zadevni datumi se ponovno proučijo pri prihodnjih revizijah te TSI, da se na podlagi ocene njihovega vpliva na varnost, interoperabilnost, čezmejne storitve in koridorje TEN-T ter praktičnega in ekonomskega vpliva njihove ohranitve ali odprave omeji njihovo tehnično in geografsko področje uporabe. Posebej se upošteva razpoložljivost sredstev EU.

Posebni primeri so omejeni na progo ali omrežje, na katerem so nujno potrebni, in upoštevani v postopkih zagotavljanja združljivosti s prehodno potjo.“;

(88) za točko 5 oddelka 7.3.1 se doda nova točka 6:

- „(6) V primeru posebnega primera, ki se nanaša na komponento, opredeljeno kot komponenta interoperabilnosti v oddelku 5.3 te TSI, je treba ocenjevanje skladnosti opraviti v skladu s točko 3 oddelka 6.1.1.“;

(89) v oddelku 7.3.2.3 se črta naslednje besedilo:

„Posebni primer za Portugalsko (,P‘)

Za enote, namenjene za obratovanje na portugalskem omrežju (tirni profil 1 668 mm), kjer je nadzor brezhibnosti osnih ležajev odvisen od opreme ob progi, sta ciljno območje, ki mora za spremljanje s progovnim detektorjem pregretosti ohišja ležaja ob progi ostati neovirano, ter njegov položaj glede na središčnico vozila naslednja:

- YTA = 1 000 mm (stranski položaj od centra ciljnega območja glede na središčnico vozila)
- WTA ≥ 65 mm (stranska širina ciljnega območja)

- $LTA \geq 100$ mm (vzdolžna dolžina ciljnega območja)
- $YPZ = 1\,000$ mm (stranski položaj od središča zaščitene območja glede na središčnico vozila)
- $WPZ \geq 115$ mm (stranska širina zaščitene območja)
- $LPZ \geq 500$ mm (vzdolžna dolžina zaščitene območja)

Posebni primer za Španijo (,P')

V primeru tirnih vozil, namenjenih za obratovanje na španskem omrežju (tirna širina 1 668 mm), kjer je nadzor brezhibnosti osnih ležajev odvisen od opreme ob progi, je območje na tirnih vozilih, ki ga oprema ob progi lahko zazna, območje, kot je opredeljeno v oddelkih 5.1 in 5.2 standarda EN 15437-1:2009, pri čemer se namesto navedenih upoštevajo naslednje vrednosti:

- $YTA = 1\,176 \pm 10$ mm (stranski položaj od središča ciljnega območja glede na središčnico vozila)
- $WTA \geq 55$ mm (stranska širina ciljnega območja)
- $LTA \geq 100$ mm (vzdolžna dolžina ciljnega območja)
- $YPZ = 1\,176 \pm 10$ mm (stranski položaj od središča zaščitene območja glede na središčnico vozila)
- $WPZ \geq 110$ mm (stranska širina zaščitene območja)
- $LPZ \geq 500$ mm (vzdolžna dolžina zaščitene območja);

(90) v oddelku 7.3.2.3 se besedilo „**Posebni primer za Švedsko (,T')**“ nadomesti z besedilom „**Posebni primer za Švedsko (,T1')**“;

(91) oddelek 7.3.2.4 se nadomesti z naslednjim:

„7.3.2.4 Zaščita pred iztirjenjem med vožnjo po vegavih tirih (4.2.3.4.1)

Posebni primer za Združeno kraljestvo (Veliko Britanijo) (,P')

Dovoljeno je, da vse enote v vseh primerih uporabljajo metodo 3 iz oddelka 6.1.5.3.1 standarda EN 14363:2016.

Ta posebni primer tirnim vozilom, ki so v skladu s TSI, ne preprečuje dostopa do nacionalnega omrežja.“;

(92) oddelek 7.3.2.5 se nadomesti z naslednjim:

„7.3.2.5 Dinamično vozno vedenje (4.2.3.4.2, 6.2.3.4)

Posebni primer za Finsko (,P')

Za vozilo, ki bo obratovalo samo na finskem omrežju tirne širine 1 524 mm, se uporabljajo naslednje spremembe določb TSI o dinamičnem voznom vedenju:

- za preskušanje vozne dinamike se preskusno območje 4 ne uporablja;
- srednja vrednost polmera loka zavoja za preskušanje vozne dinamike na vseh odsekih proge v preskusnem območju 3 je 550 ± 50 metrov;
- parametri kakovosti tira pri preskušanju vozne dinamike so v skladu z RATO 13 (pregled tira);
- merilne metode so v skladu s standardom EN 13848:2003+A1.

Posebni primer za Irsko in Združeno kraljestvo v zvezi s Severno Irsko (,P')

Zaradi tehnične združljivosti z obstoječim omrežjem je za namene ocenjevanja dinamičnega voznega vedenja dovoljeno uporabljati priglašene nacionalne tehnične predpise.

Posebni primer za Španijo (P')

Za tirna vozila, namenjena za obratovanje na omrežju tirne širine 1 668 mm, se mejna vrednost kvazistatične vodilne sile Y_{qst} oceni za polmere loka zavoja.

$$250 \text{ m} \leq R_m < 400 \text{ m}$$

Mejna vrednost je: $(Y_{qst})_{lim} = 66 \text{ kN}$

Za normalizacijo ocenjene vrednosti za polmer $R_m = 350 \text{ m}$ v skladu z oddelkom 7.6.3.2.6(2) standarda EN 14363:2016 se formula $Y_a, nf, qst = Y_a, f, qst - (10 \ 500 \text{ m}/R_m - 30) \text{ kN'}$ nadomesti z $Y_a, nf, qst = Y_a, f, qst - (11 \ 550 \text{ m}/R_m - 33) \text{ kN'}$.

Vrednosti primanjkljaja nadvišanja se lahko prilagodijo tirni širini 1 668 mm, tako da se ustrezne vrednosti parametra 1 435 mm pomnožijo z naslednjim faktorjem pretvorbe: 1733/1500.

Posebni primer za Združeno kraljestvo (Veliko Britanijo) (P')

Zaradi tehnične združljivosti z obstoječim omrežjem je dovoljeno uporabljati nacionalne tehnične predpise, ki spreminjajo zahteve iz standarda EN 14363 in so priglašeni za namene ocenjevanja dinamičnega voznega vedenja. Ta posebni primer tirnim vozilom, ki so v skladu s TSI, ne preprečuje dostopa do nacionalnega omrežja.“;

(93) v oddelku 7.3.2.6 se preglednica 21 nadomesti z naslednjo preglednico:

	„Oznaka	Premer koles D (mm)	Najmanjša vrednost (mm)	Največja vrednost (mm)
1 600 mm	Širina kolesnega venca (B_R) (z največjim zarobkom 5 mm)	$690 \leq D \leq 1 \ 016$	137	139
	Debelina sledilnega venca (S_d)	$690 \leq D \leq 1 \ 016$	26	33
	Višina sledilnega venca (S_h)	$690 \leq D \leq 1 \ 016$	28	38
	Čelna stran sledilnega venca (q_R)	$690 \leq D \leq 1 \ 016$	6,5	—“

(94) v oddelku 7.3.2.6 se preglednica 22 nadomesti z naslednjo preglednico:

	„Oznaka	Premer koles D (mm)	Najmanjša vrednost (mm)	Največja vrednost (mm)
1 600 mm	Razdalja med sprednjima deloma (SR) $SR = AR + S_d, \text{levo} + S_d, \text{desno}$	$690 \leq D \leq 1 \ 016$	1 573	1 593,3
	Razdalja med zadnjima deloma (AR)	$690 \leq D \leq 1 \ 016$	1 521	1 527,3
	Širina kolesnega venca (BR) (z največjim zarobkom 5 mm)	$690 \leq D \leq 1 \ 016$	127	139
	Debelina sledilnega venca (S_d)	$690 \leq D \leq 1 \ 016$	24	33
	Višina sledilnega venca (S_h)	$690 \leq D \leq 1 \ 016$	28	38
	Čelna stran sledilnega venca (q_R)	$690 \leq D \leq 1 \ 016$	6,5	—“

(95) v oddelku 7.3.2.6 se pod preglednico 22 besedilo „**Posebni primer za Španijo (,P‘)**“ nadomesti z besedilom „**Posebni primer za Španijo za tirno širino 1 668 mm (,P‘)**“;

(96) za oddelkom 7.3.2.6 se doda nov oddelek 7.3.2.6a:

„7.3.2.6a Najmanjši polmer loka zavoja (4.2.3.6)

Posebni primer za Irsko (,P‘)

V primeru sistema tirne širine 1 600 mm je najmanjši polmer loka zavoja, ki ga je treba prevoziti, 105 m za vse enote;“

(97) v oddelku 7.3.2.10 se besedilo „oddelku 7.4.2.8.1“ nadomesti z besedilom „oddelku 7.4.2.9.1“;

(98) oddelek 7.3.2.11 se spremeni:

— besedilo „Posebni primer za Estonijo (,T‘)“ se nadomesti z besedilom „Posebni primer za Estonijo (,T1‘)“;

— besedilo „Posebni primer za Francijo (,T‘)“ se nadomesti z besedilom „Posebni primer za Francijo (,T2‘)“;

— besedilo „Posebni primer za Latvijo (,T‘)“ se nadomesti z besedilom „Posebni primer za Latvijo (,T1‘)“;

(99) v oddelku 7.3.2.11 se besedilo „oddelku 7.4.2.3.1“ nadomesti z besedilom „oddelku 7.4.2.4.1“;

(100) v oddelku 7.3.2.12 se besedilo „(,T‘)“ nadomesti z besedilom „(,T1‘)“;

(101) oddelek 7.3.2.14 se spremeni:

— besedilo „Posebni primer za Hrvaško (,T‘)“ se nadomesti z besedilom „Posebni primer za Hrvaško (,T1‘)“;

— besedilo „Posebni primer za Finsko (,T‘)“ se nadomesti z besedilom „Posebni primer za Finsko (,T1‘)“;

— besedilo „Posebni primer za Francijo (,T‘)“ se nadomesti z besedilom „Posebni primer za Francijo (,T2‘)“;

— besedilo „Posebni primer za Italijo (,T‘)“ se nadomesti z besedilom „Posebni primer za Italijo (,T0‘)“;

— besedilo „Posebni primer za Portugalsko (,T‘)“ se nadomesti z besedilom „Posebni primer za Portugalsko (,T0‘)“;

— besedilo „Posebni primer za Slovenijo (,T‘)“ se nadomesti z besedilom „Posebni primer za Slovenijo (,T0‘)“;

— besedilo „Posebni primer za Švedsko (,T‘)“ se nadomesti z besedilom „Posebni primer za Švedsko (,T1‘)“;

(102) oddelek 7.3.2.16 se spremeni:

— besedilo „Posebni primer za Francijo (,T‘)“ se nadomesti z besedilom „Posebni primer za Francijo (,T2‘)“;

— besedilo „Posebni primer za Švedsko (,T‘)“ se nadomesti z besedilom „Posebni primer za Švedsko (,T1‘)“;

(103) v oddelku 7.3.2.20 se besedilo „Posebni primer za Italijo (,T‘)“ nadomesti z besedilom „Posebni primer za Italijo (,T0‘)“;

(104) v oddelku 7.3.2.20 se doda naslednji odstavek:

„Klavzula o pregledu:

Država članica najpozneje do 31. julija 2025 Komisiji predloži poročilo o možnih alternativah zgornjim dodatnim specifikacijam, da bi odstranila ali znatno zmanjšala omejitve pri tirnih vozilih, ki jih povzroča neskladnost predorov s TSI.“;

(105) v oddelku 7.3.2.21 se besedilo „Posebni primer za predor pod Rokavskim prelivom (,T‘)“ nadomesti z besedilom „Posebni primer za predor pod Rokavskim prelivom (,P‘)“;

(106) za oddelkom 7.3.2.26 se doda nov oddelek 7.3.2.27:

„7.3.2.27 Predpisi za upravljanje sprememb tirnih vozil in tipa tirnih vozil (7.1.2.2)

Posebni primer za Združeno kraljestvo (Veliko Britanijo) (P')

Vsaka sprememba prečnega profila vozila, kot je opisana v nacionalnih tehničnih predpisih, priglasi se za postopek določanja profila (na primer v RIS-2773-RST), bo kategorizirana kot sprememba iz člena 15(1)(c) Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545 in ne bo razvrščena med spremembe iz člena 21(12)(a) Direktive (EU) 2016/797.“;

(107) za oddelkom 7.5.1.2 se doda nov oddelek 7.5.1.3:

„7.5.1.3 Aerodinamični učinki na tire s tirno gredo (oddelek 4.2.6.2.5)

Za enote z največjo konstrukcijsko določeno hitrostjo, ki presega 250 km/h, so bile določene zahteve v zvezi z aerodinamičnimi učinki na tire s tirno gredo.

Ker sedanje stanje ne omogoča zagotovitve niti harmonizirane zahteve niti metodologije ocenjevanja, je v skladu s to TSI dovoljena uporaba nacionalnih predpisov.

To bo treba pregledati, da bi se upoštevala:

- študija pojavov privzdigovanja tolčenca in ustreznega vpliva na varnost (če obstaja),
- razvoj usklajene, stroškovno učinkovite metodologije, ki bi se uporabljala v EU.“;

(108) za oddelkom 7.5.2.1 se doda nov oddelek 7.5.2.2:

„7.5.2.2 Pogoji za pridobitev dovoljenja za dajanje na trg, ki ni omejeno na določena omrežja

Za olajšanje prostega pretoka lokomotiv in potniških vagonov so bili med pripravo priporočila ERA ERA-REC-111–2015-REC z dne 17. decembra 2015 oblikovani pogoji za pridobitev dovoljenja za dajanje na trg, ki ne bi bilo omejeno na določena omrežja.

Te določbe bi bilo treba nadalje razviti, da bi jih prilagodili Direktivi (EU) 2016/797 in da bi se upoštevalo prečiščenje nacionalnih tehničnih predpisov s posebnim poudarkom na potniških vagonih.“;

(109) za oddelkom 7.5.2.2 se doda nov oddelek 7.5.2.3:

„7.5.2.3 Pravila za razširitev območja uporabe za obstoječa tirna vozila, ki niso zajeta z ES-izjavo o verifikaciji

V skladu s členom 54(2) in (3) Direktive (EU) 2016/797 vozila, odobrena za začetek obratovanja pred 15. junijem 2016, za obratovanje v enem ali več omrežjih, ki še niso zajeta v njihovem dovoljenju, prejmejo dovoljenje za dajanje na trg v skladu s členom 21 Direktive (EU) 2016/797. Taka vozila so zato skladna s to TSI ali pa jim ni treba uporabljati te TSI v skladu s členom 7(1) Direktive 2016/797.

Za olajšanje prostega pretoka vozil se pripravijo določbe o tem, kakšna raven prožnosti se lahko dovoli takim vozilom in vozilom, ki jih dovoljenje ne zajema, v zvezi s skladnostjo z zahtevami TSI, ob tem da izpolnjujejo bistvene zahteve, ohranjajo primerno raven varnosti in jo, kadar je to ustrezno in izvedljivo, izboljšujejo.“;

(110) oddelek 7.5.3.1 se spremeni:

(a) sklic na Direktivo 2008/57/ES se nadomesti s sklicem na Direktivo (EU) 2016/797;

(b) besedilo „v skladu s členom 17 Direktive 2008/57/ES ali prek registra infrastrukture iz člena 35 navedene direktive“ se nadomesti z besedilom „v skladu s členom 14 Direktive (EU) 2016/797 ali prek registra infrastrukture iz člena 49 navedene direktive“;

- (111) v seznamu „DODATKI“, ki sledi poglavju 7, se besedilo „Dodatek A: Odbojniki in vlečne naprave“ nadomesti z besedilom „Dodatek A: Namerno črtano“;
- (112) besedilo v Dodatku A se nadomesti z besedilom „Namerno črtano“;
- (113) oddelek C.3 Dodatka C se nadomesti z naslednjim:

„C.3 Dinamično vozno vedenje

Vozne značilnosti se lahko opredelijo z voznimi preskusi ali s sklicevanjem na podoben homologiran stroj, kot je opredeljeno v oddelku 4.2.3.4.2 te TSI, ali s simulacijo.

Uporabljajo se naslednja dodatna odstopanja od specifikacije iz indeksa 16 Priloge J-1:

- preskus se vedno opravi kot poenostavljena metoda za to vrsto strojev;
- kadar se v skladu s specifikacijo iz indeksa 16 Priloge J-1 opravijo vozni preskusi z novim kolesnim profilom, so ti preskusi veljavni za največjo razdaljo 50 000 km. Po 50 000 km je treba:
 - bodisi obnoviti kolesni profil;
 - bodisi izračunati ekvivalentno koničnost obrabljenega profila in preveriti, da ne odstopa za več kot 50 % od vrednosti iz specifikacije iz indeksa 16 Priloge J-1 (z največjo razliko 0,05);
 - bodisi opraviti nov preskus v skladu s specifikacijo iz indeksa 16 Priloge J-1 z obrabljenim kolesnim profilom;
- preskusi med mirovanjem za določitev parametrov značilnega tekalnega sklopa v skladu s specifikacijo iz oddelka 5.3.1 indeksa 16 Priloge J-1 na splošno niso potrebni;
- če stroj zahtevane preskusne hitrosti ne more doseči sam, ga je treba vleči, da se opravijo preskusi.

Vozno vedenje se lahko dokaže s simulacijo preskusov, opisanih v specifikaciji iz indeksa 16 Priloge J-1 (razen v zgoraj navedenih primerih), kadar so na voljo potrjen model reprezentativnega tira in pogoji za obratovanje stroja.

Model stroja za simulacijo voznih značilnosti se potrdi s primerjavo vzorčnih rezultatov z rezultati voznih preskusov, kadar se uporabljajo enaki vhodni podatki o značilnosti tira.

Potrjen model je simulacijski model, ki je bil preverjen z dejanskim voznim preskusom, ki v zadostni meri obremenjuje vzmetenje, pri čemer obstaja tesna korelacija med rezultati voznega preskusa ter napovedmi na podlagi simulacijskega modela na istem preskusnem tiru.“;

- (114) Dodatek H se nadomesti z naslednjim:

„Dodatek H

Ocenjevanje podsistema tirna vozila

H.1 Področje uporabe

V tem dodatku je navedeno ocenjevanje skladnosti podsistema tirna vozila.

H.2 Značilnosti in moduli

Značilnosti podsistema, ki se ocenjujejo v različnih fazah projektiranja, razvoja in proizvodnje, so v preglednici H.1 označene z X. Znak X v stolpcu 4 preglednice H.1 pomeni, da se ustrezne značilnosti preverjajo s preskusom vsakega posameznega podsistema.

Preglednica H.1

Ocena podsistema tirna vozila

1		2	3	4	5
Značilnosti, ki se ocenjujejo, kot je določeno v oddelku 4.2 te TSI		Faza projektiranja in razvoj		Faza proizvodnje	Posebni postopek ocenjevanja
		Pregled projektiranja	Preskus tipa	Rutinski preskus	
Element podsistema tirna vozila	Oddelek				Oddelek
Konstrukcijski in mehanski deli	4.2.2				
Notranja spenjača	4.2.2.2.2	X	n. r.	n. r.	—
Končna spenjača	4.2.2.2.3	X	n. r.	n. r.	—
KI samodejna sredinska odbojna spenjača	5.3.1	X	X	X	—
KI ročna končna spenjača	5.3.2	X	X	X	—
Reševalna spenjača	4.2.2.2.4	X	X	n. r.	—
KI reševalna spenjača	5.3.3	X	X	X	
Dostop osebja za spenjanje in odpenjanje	4.2.2.2.5	X	X	n. r.	—
Sredinski prehodi	4.2.2.3	X	X	n. r.	—
Trdnost konstrukcije vozila	4.2.2.4	X	X	n. r.	—
Pasivna varnost	4.2.2.5	X	X	n. r.	—
Dviganje	4.2.2.6	X	X	n. r.	—
Pritrditev naprav na konstrukcijo koša vozila	4.2.2.7	X	n. r.	n. r.	—
Vrata za dostop osebja in tovora	4.2.2.8	X	X	n. r.	—
Mehanske značilnosti stekla	4.2.2.9	X	n. r.	n. r.	—
Pogoji obremenitve in tehtana masa	4.2.2.10	X	X	X	6.2.3.1
Medsebojno vplivanje vozilo–tir in profili	4.2.3				
Profili	4.2.3.1	X	n. r.	n. r.	—
Kolesna obremenitev	4.2.3.2.2	X	X	n. r.	6.2.3.2
Značilnosti tirnih vozil, pomembne za združljivost s sistemi za zaznavanje vlaka	4.2.3.3.1	X	X	X	—
Nadzor brezhibnosti osnih ležajev	4.2.3.3.2	X	X	n. r.	—

1		2	3	4	5
Značilnosti, ki se ocenjujejo, kot je določeno v oddelku 4.2 te TSI		Faza projektiranja in razvoj		Faza proizvodnje	Posebni postopek ocenjevanja
		Pregled projektiranja	Preskus tipa	Rutinski preskus	
Element podsistema tirna vozila	Oddelek				Oddelek
Zaščita pred iztirjenjem med vožnjo po vegavih tirih	4.2.3.4.1	X	X	n. r.	6.2.3.3
Zahteve glede dinamičnega voznega vedenja	4.2.3.4.2(a)	X	X	n. r.	6.2.3.4
Aktivni sistemi – varnostna zahteva	4.2.3.4.2(b)	X	n. r.	n. r.	6.2.3.5
Mejne vrednosti za vozno varnost	4.2.3.4.2.1	X	X	n. r.	6.2.3.4
Mejne vrednosti obremenitve tira	4.2.3.4.2.2	X	X	n. r.	6.2.3.4
Ekvivalentna koničnost	4.2.3.4.3	X	n. r.	n. r.	—
Konstruktivsko določene vrednosti za nove profile koles	4.2.3.4.3.1	X	n. r.	n. r.	6.2.3.6
Delovne vrednosti ekvivalentne koničnosti kolesne dvojice	4.2.3.4.3.2	X			—
Konstruktivska zasnova okvira podstavnega vozička	4.2.3.5.1	X	X	n. r.	—
Mehanske in geometrijske značilnosti kolesnih dvojic	4.2.3.5.2.1	X	X	X	6.2.3.7
Mehanske in geometrijske značilnosti koles	4.2.3.5.2.2	X	X	X	—
Kolesa (KI)	5.3.2	X	X	X	6.1.3.1
Samodejni sistemi s spremenljivo tirno širino	4.2.3.5.3	X	X	X	6.2.3.7a
Samodejni sistemi s spremenljivo tirno širino (KI)	5.3.4a	X	X	X	6.1.3.1a
Najmanjši polmer loka zavoja	4.2.3.6	X	n. r.	n. r.	—
Ograje	4.2.3.7	X	n. r.	n. r.	—
Zaviranje	4.2.4				
Funkcionalne zahteve	4.2.4.2.1	X	X	n. r.	—
Varnostne zahteve	4.2.4.2.2	X	n. r.	n. r.	6.2.3.5
Tip zavornega sistema	4.2.4.3	X	X	n. r.	—

1		2	3	4	5
Značilnosti, ki se ocenjujejo, kot je določeno v oddelku 4.2 te TSI		Faza projektiranja in razvoj		Faza proizvodnje	Posebni postopek ocenjevanja
		Pregled projektiranja	Preskus tipa	Rutinski preskus	
Element podsistema tirna vozila	Oddelek				Oddelek
Nadzorna enota za zaviranje	4.2.4.4				
Zasilno zaviranje	4.2.4.4.1	X	X	X	—
Delovno zaviranje	4.2.4.4.2	X	X	X	—
Nadzorna enota za neposredno zaviranje	4.2.4.4.3	X	X	X	—
Nadzorna enota za dinamično zaviranje	4.2.4.4.4	X	X	n. r.	—
Nadzorna enota za parkirno zaviranje	4.2.4.4.5	X	X	X	—
Zavorna zmogljivost	4.2.4.5				
Splošne zahteve	4.2.4.5.1	X	n. r.	n. r.	—
Zasilno zaviranje	4.2.4.5.2	X	X	X	6.2.3.8
Delovno zaviranje	4.2.4.5.3	X	X	X	6.2.3.9
Izračuni glede toplotne zmogljivosti	4.2.4.5.4	X	n. r.	n. r.	—
Parkirna zavora	4.2.4.5.5	X	n. r.	n. r.	—
Mejna vrednost profila pri adheziji kolo–tirnica	4.2.4.6.1	X	n. r.	n. r.	—
Zaščitni sistem proti zdrsavanju koles	4.2.4.6.2	X	X	n. r.	6.2.3.10
Zaščitni sistem proti zdrsavanju koles (KI)	5.3.5	X	X	X	6.1.3.2
Vmesnik z vlečnim sistemom – zavorni sistemi, povezani z vlečnim sistemom (električni, hidrodinamični)	4.2.4.7	X	X	X	—
Zavorni sistem, neodvisen od pogojev adhezije	4.2.4.8				
Splošno	4.2.4.8.1	X	n. r.	n. r.	—
Magnetna tirna zavora	4.2.4.8.2	X	X	n. r.	—
Tirna zavora na vrtnične tokove	4.2.4.8.3	X	X	n. r.	—
Indikator stanja in napake na zavorah	4.2.4.9	X	X	X	—

1		2	3	4	5
Značilnosti, ki se ocenjujejo, kot je določeno v oddelku 4.2 te TSI		Faza projektiranja in razvoj		Faza proizvodnje	Posebni postopek ocenjevanja
		Pregled projektiranja	Preskus tipa	Rutinski preskus	
Element podsistema tirna vozila	Oddelek				Oddelek
Zahteve glede zaviranja pri reševanju	4.2.4.10	X	X	n. r.	—
Postavke v zvezi s potniki	4.2.5				
Sanitarni sistemi	4.2.5.1	X	n. r.	n. r.	6.2.3.11
Sistem za zvočno komunikacijo	4.2.5.2	X	X	X	—
Potniški alarm	4.2.5.3	X	X	X	—
Potniški alarm – varnostne zahteve	4.2.5.3	X	n. r.	n. r.	6.2.3.5
Komunikacijske naprave za potnike	4.2.5.4	X	X	X	—
Zunanja vrata: vstop potnikov v tirna vozila in izstop potnikov iz tirnih vozil	4.2.5.5	X	X	X	—
Zunanja vrata – varnostne zahteve	4.2.5.5	X	n. r.	n. r.	6.2.3.5
Konstrukcija sistema zunanjih vrat	4.2.5.6	X	n. r.	n. r.	—
Vrata med oddelki in/ali na čelnih stranskih vagonov	4.2.5.7	X	X	n. r.	—
Kakovost zraka v notranjosti vozila	4.2.5.8	X	n. r.	n. r.	6.2.3.12
Stranska okna na košu vozila	4.2.5.9	X			—
Okoljski pogoji in aerodinamični učinki	4.2.6				
Okoljski pogoji	4.2.6.1				
Temperatura	4.2.6.1.1	X	n. r. X ⁽¹⁾	n. r.	—
Sneg, led in toča	4.2.6.1.2	X	n. r. X ⁽¹⁾	n. r.	—
⁽¹⁾ Preskus tipa, kot ga opredeli vložnik, če ga opredeli.					
Aerodinamični učinki	4.2.6.2				
Učinek zračnega toka ob vlaku na potnike na peronu in delavce ob progi	4.2.6.2.1	X	X	n. r.	6.2.3.13

1		2	3	4	5
Značilnosti, ki se ocenjujejo, kot je določeno v oddelku 4.2 te TSI		Faza projektiranja in razvoj		Faza proizvodnje	Posebni postopek ocenjevanja
		Pregled projektiranja	Preskus tipa	Rutinski preskus	
Element podsistema tirna vozila	Oddelek				Oddelek
Sunek čelnega tlaka	4.2.6.2.2	X	X	n. r.	6.2.3.14
Največje nihanje tlaka v predorih	4.2.6.2.3	X	X	n. r.	6.2.3.15
Bočni veter	4.2.6.2.4	X	n. r.	n. r.	6.2.3.16
Zunanje luči ter vidne in zvočne naprave za opozarjanje	4.2.7				
Zunanje prednje in zadnje luči	4.2.7.1				
Čelne luči KI	4.2.7.1.1 5.3.6	X	X	n. r.	–6.1.3.3
Pozicijske luči KI	4.2.7.1.2 5.3.7	X	X	n. r.	–6.1.3.4
Zadnje luči KI	4.2.7.1.3 5.3.8	X	X	n. r.	–6.1.3.5
Upravljalni elementi za luči	4.2.7.1.4	X	X	n. r.	—
Hupa	4.2.7.2				
Splošno – opozorilni zvok KI	4.2.7.2.1 5.3.9	X	X	n. r.	–6.1.3.6
Ravni zvočnega tlaka opozorilnih hup	4.2.7.2.2 5.3.9	X	X	n. r.	6.2.3.17 6.1.3.6
Zaščita	4.2.7.2.3	X	n. r.	n. r.	—
Upravljalni elementi	4.2.7.2.4	X	X	n. r.	—
Vlečna in električna oprema	4.2.8				
Vlečna karakteristika	4.2.8.1				
Splošno	4.2.8.1.1				
Zahteve za zmogljivost	4.2.8.1.2	X	n. r.	n. r.	—

1		2	3	4	5
Značilnosti, ki se ocenjujejo, kot je določeno v oddelku 4.2 te TSI		Faza projektiranja in razvoj		Faza proizvodnje	Posebni postopek ocenjevanja
		Pregled projektiranja	Preskus tipa	Rutinski preskus	
Element podsistema tirna vozila	Oddelek				Oddelek
Oskrba z električno energijo	4.2.8.2				
Splošno	4.2.8.2.1	X	n. r.	n. r.	—
Obratovanje v razponu napetosti in frekvenc	4.2.8.2.2	X	X	n. r.	—
Regenerativno zaviranje z vračanjem energije v vozni vod	4.2.8.2.3	X	X	n. r.	—
Največja moč in tok iz voznega voda	4.2.8.2.4	X	X	n. r.	6.2.3.18
Največji tok v mirovanju za sisteme DC	4.2.8.2.5	X	X	n. r.	—
Faktor moči	4.2.8.2.6	X	X	n. r.	6.2.3.19
Motnje sistema v zvezi z energijo	4.2.8.2.7	X	X	n. r.	—
Funkcija merjenja porabe energije	4.2.8.2.8	X	X	n. r.	—
Zahteve, povezane z odjemnikom toka	4.2.8.2.9	X	X	n. r.	6.2.3.20 in 21
Odjemnik toka (KI)	5.3.10	X	X	X	6.1.3.7
Kontaktne gibljive vezi (KI)	5.3.11	X	X	X	6.1.3.8
Električna zaščita vlaka KI Glavni prekinjevalec električnega tokokroga	4.2.8.2.10 5.3.12	X	X	n. r.	—
Dizelski in drugi toplotni pogonski sistemi	4.2.8.3	—	—	—	Druga direktiva
Zaščita pred električnimi nevarnostmi	4.2.8.4	X	X	n. r.	—
Kabina in obratovanje	4.2.9				
Vozniška kabina	4.2.9.1	X	n. r.	n. r.	—
Splošno	4.2.9.1.1	X	n. r.	n. r.	—
Vstop in izstop	4.2.9.1.2	X	n. r.	n. r.	—

1		2	3	4	5
Značilnosti, ki se ocenjujejo, kot je določeno v oddelku 4.2 te TSI		Faza projektiranja in razvoj		Faza proizvodnje	Posebni postopek ocenjevanja
		Pregled projektiranja	Preskus tipa	Rutinski preskus	
Element podsistema tirna vozila	Oddelek				Oddelek
Vstop in izstop v pogojih obratovanja	4.2.9.1.2.1	X	n. r.	n. r.	—
Izhodi v sili v vozniki kabini	4.2.9.1.2.2	X	n. r.	n. r.	—
Zunanja vidljivost	4.2.9.1.3	X	n. r.	n. r.	—
Prednja vidljivost	4.2.9.1.3.1	X	n. r.	n. r.	—
Pogled nazaj in vzdolž boka	4.2.9.1.3.2	X	n. r.	n. r.	—
Ureditev notranjosti kabine	4.2.9.1.4	X	n. r.	n. r.	—
Vozniški sedež	4.2.9.1.5	X	n. r.	n. r.	—
KI	5.3.13	X	X	X	—
Vozniški pult – ergonomija	4.2.9.1.6	X	n. r.	n. r.	—
Uravnavanje klime in kakovost zraka	4.2.9.1.7	X	X	n. r.	6.2.3.12
Notranja razsvetljava	4.2.9.1.8	X	X	n. r.	—
Vetrobransko steklo – mehanske značilnosti	4.2.9.2.1	X	X	n. r.	6.2.3.22
Vetrobransko steklo – optične značilnosti	4.2.9.2.2	X	X	n. r.	6.2.3.22
Vetrobransko steklo – oprema	4.2.9.2.3	X	X	n. r.	—
Vmesnik med strojevodjo in strojem	4.2.9.3				
Funkcija nadzora dejavnosti strojevodje	4.2.9.3.1	X	X	X	—
Indikator hitrosti	4.2.9.3.2	—	—	—	—
Prikazovalna enota in zasloni za strojevodjo	4.2.9.3.3	X	X	n. r.	—
Upravljalni elementi in indikatorji	4.2.9.3.4	X	X	n. r.	—
Označevanje	4.2.9.3.5	X	n. r.	n. r.	—
Funkcija radijskega daljinskega upravljanja za osebje za ranžiranje	4.2.9.3.6	X	X	n. r.	—

1		2	3	4	5
Značilnosti, ki se ocenjujejo, kot je določeno v oddelku 4.2 te TSI		Faza projektiranja in razvoj		Faza proizvodnje	Posebni postopek ocenjevanja
		Pregled projektiranja	Preskus tipa	Rutinski preskus	
Element podsistema tirna vozila	Oddelek				Oddelek
Orodja in prenosna oprema v vozilu	4.2.9.4	X	n. r.	n. r.	—
Skladiščni prostori, ki jih uporablja osebje	4.2.9.5	X	n. r.	n. r.	—
Snemalna naprava	4.2.9.6	X	X	X	—
Požarna varnost in evakuacija	4.2.10				
Splošno in kategorizacija	4.2.10.1	X	n. r.	n. r.	—
Ukrepi za preprečevanje požara	4.2.10.2	X	X	n. r.	—
Ukrepi za odkrivanje/obvladovanje požara	4.2.10.3	X	X	n. r.	—
Zahteve, povezane z izrednimi razmerami	4.2.10.4	X	X	n. r.	—
Zahteve, povezane z evakuacijo	4.2.10.5	X	X	n. r.	—
Servisiranje	4.2.11				
Čiščenje vetrobranskega stekla vozniške kabine	4.2.11.2	X	X	n. r.	—
Priključki sistema za praznjenje stranišč KI	4.2.11.3 5.3.14	X	n. r.	n. r.	—
Oprema za oskrbo z vodo	4.2.11.4	X	n. r.	n. r.	—
Vmesnik za oskrbo z vodo KI	4.2.11.5 5.3.15	X	n. r.	n. r.	—
Posebne zahteve za postavljanje vlakov na stranski tir	4.2.11.6	X	X	n. r.	—
Oprema za polnjenje goriva	4.2.11.7	X	n. r.	n. r.	—
Notranje čiščenje vlakov – oskrba z električno energijo	4.2.11.8	X	n. r.	n. r.	—
Dokumentacija o obratovanju in vzdrževanju	4.2.12				
Splošno	4.2.12.1	X	n. r.	n. r.	—

1		2	3	4	5
Značilnosti, ki se ocenjujejo, kot je določeno v oddelku 4.2 te TSI		Faza projektiranja in razvoj		Faza proizvodnje	Posebni postopek ocenjevanja
		Pregled projektiranja	Preskus tipa	Rutinski preskus	
Element podsistema tirna vozila	Oddelek				Oddelek
Splošna dokumentacija	4.2.12.2	X	n. r.	n. r.	—
Dokumentacija o vzdrževanju	4.2.12.3	X	n. r.	n. r.	—
Dokumentacija o utemeljitvi načrta vzdrževanja	4.2.12.3.1	X	n. r.	n. r.	—
Dokumentacija z opisom vzdrževanja	4.2.12.3.2	X	n. r.	n. r.	—
Dokumentacija o obratovanju	4.2.12.4	X	n. r.	n. r.	—
Dvižna shema in navodila	4.2.12.4	X	n. r.	n. r.	—
Opisi, povezani z reševanjem	4.2.12.5	X	n. r.	n. r.	—“

(115) Dodatek I se nadomesti z naslednjim:

„Dodatek I

**Vidiki, za katere tehnične specifikacije niso na voljo
(odprte točke)**

Odprte točke, ki se nanašajo na tehnično združljivost med vozilom in omrežjem:

Element podsistema tirna vozila	Oddelek te TSI	Tehnični vidik, ki ni zajet v tej TSI	Opombe
Združljivost s sistemi za zaznavanje vlaka	4.2.3.3.1	Glej specifikacijo iz indeksa 1 Priloge J-2.	Odprte točke, ugotovljene tudi v TSI vodenje-upravljanje in signalizacija.
Dinamično vozno vedenje za sistem tirne širine 1 520 mm	4.2.3.4.2 4.2.3.4.3	Dinamično vozno vedenje. Ekvivalentna koničnost.	Normativni dokumenti, navedeni v TSI, temeljijo na izkušnjah, pridobljenih na sistemu 1 435 mm.
Zavorni sistem, neodvisen od pogojev adhezije	4.2.4.8.3	Tirna zavora na vrtnične tokove	Oprema ni obvezna. Elektromagnetna združljivost z zadevnim omrežjem.
Aerodinamični učinek tirnih vozil z največjo konstrukcijsko določeno hitrostjo ≥ 250 km/h na tir s tirno gredo	4.2.6.2.5	Mejna vrednost in ocenjevanje skladnosti za omejevanje tveganj, ki jih predstavlja privzdigovanje tolčenca	CEN trenutno obravnava to vprašanje. Odprta točka tudi v TSI INF.

Odpрте točke, ki se ne nanašajo na tehnično združljivost med vozilom in omrežjem:

Element podsistema tirna vozila	Oddelek te TSI	Tehnični vidik, ki ni zajet v tej TSI	Opombe
Sistemi za zadrževanje in obvladovanje požara	4.2.10.3.4	Ocena skladnosti sistemov za zadrževanje in obvladovanje požara, razen polnih pregrad.	Postopek ocenjevanja učinkovitosti za obvladovanje požara in dima, ki ga je razvil CEN v skladu z zahtevo glede standarda, ki jo je izdala agencija ERA.“

(116) Dodatek J se nadomesti z naslednjim:

„Dodatek J

Tehnične specifikacije iz te TSI

J.1 Standardi ali normativni dokumenti

Indeks št.	TSI		Normativni dokument	
	Značilnosti, ki se ocenjujejo	Točka	Št. dokumenta	Obvezne točke
1	Notranja spenjača za zglobne enote	4.2.2.2.2	EN 12663-1:2010 +A1:2014	6.5.3, 6.7.5
2	Končna spenjača – ročna, tip UIC – vmesnik za vode	4.2.2.2.3	EN 15807:2011	ustrezni odd. ⁽¹⁾
3	Končna spenjača – ročna, tip UIC – končne pipe	4.2.2.2.3	EN 14601:2005+ A1:2010	ustrezni odd. ⁽¹⁾
4	Končna spenjača – ročna, tip UIC – bočna lokacija zavornih vodov in pip	4.2.2.2.3	UIC 648:sept 2001	ustrezni odd. ⁽¹⁾
5	Reševalna spenjača – vmesnik z reševalno enoto	4.2.2.2.4	UIC 648:sept 2001	ustrezni odd. ⁽¹⁾
6	Dostop osebja za spenjanje in odpenjanje – prostor za ranžirno osebje	4.2.2.2.5	EN 16839:2017	4
7	Trdnost konstrukcije vozila – splošno	4.2.2.4	EN 12663-1:2010 +A1:2014	ustrezni odd. ⁽¹⁾
	Trdnost konstrukcije vozila – kategorizacija tirnih vozil			5.2
	Trdnost konstrukcije vozila – metoda verifikacije			9.2
	Trdnost konstrukcije vozila – alternativne zahteve za tirne stroje	Dodatek C Oddelek C.1		6.1 do 6.5

Indeks št.	TSI		Normativni dokument	
	Značilnosti, ki se ocenjujejo	Točka	Št. dokumenta	Obvezne točke
8	Pasivna varnost – splošno	4.2.2.5	FprEN 15227:2017	ustrezni odd. ⁽¹⁾ Razen Priloge A
	Pasivna varnost – kategorizacija			5–preglednica 1
	Pasivna varnost – scenariji			5–preglednica 3, 6
	Pasivna varnost – čistilec tira			6.5
9	Dviganje – geometrija stalnih in odstranljivih točk	4.2.2.6	EN 16404:2016	5.2, 5.3
10	Dviganje – označevanje	4.2.2.6	EN 15877-2:2013	4.5.17
11	Dviganje – metoda preveritve trdnosti	4.2.2.6	EN 12663-1:2010 +A1:2014	6.3.2, 6.3.3, 9.2
12	Pritrditev naprav na konstrukcijo koša vozila	4.2.2.7	EN 12663-1:2010 +A1:2014	6.5.2
13	Pogoji obremenitve in tehtana masa – pogoji obremenitve predpostavke za pogoje obremenitve	4.2.2.10	EN 15663:2009 /AC:2010	2.1 ustrezni odd. ⁽¹⁾
14	Profil – metoda, referenčni profili	4.2.3.1	EN 15273-2:2013 +A1:2016	ustrezni odd. ⁽¹⁾
	Profil – metoda, referenčni profili verifikacija tirnih zavor na vrtnične tokove verifikacija profila odjemnika toka	4.2.4.8.3(3)		A.3.12
	Profil – metoda, referenčni profili verifikacija tirnih zavor na vrtnične tokove verifikacija profila odjemnika toka	4.2.3.1		ustrezni odd. ⁽¹⁾
15	Nadzor brezhibnosti osnih ležajev – območje, ki ga zazna oprema ob progi	4.2.3.3.2.2	EN 15437-1:2009	5.1, 5.2
16	Dinamično vozno vedenje	4.2.3.4.2 Dodatek C	EN 14363:2016	ustrezni odd. ⁽¹⁾
17	Dinamično vozno vedenje – mejne vrednosti za vozno varnost	4.2.3.4.2.1	EN 14363:2016	7.5

Indeks št.	TSI		Normativni dokument	
	Značilnosti, ki se ocenjujejo	Točka	Št. dokumenta	Obvezne točke
18	SE NE UPORABLJA			
19	Dinamično vozno vedenje – mejne vrednosti obremenitve tira	4.2.3.4.2.2	EN 14363: 2016	7.5
20	Konstruktivna zasnova okvira podstavnega vozička	4.2.3.5.1	EN 13749:2011	6.2, Priloga C
21	Konstruktivna zasnova okvira podstavnega vozička – povezava med košem vozila in podstavnim vozičkom	4.2.3.5.1	EN 12663-1:2010 +A1:2014	ustrezni odd. ⁽¹⁾
22	Zaviranje – tip zavornega sistema, zavorni sistem UIC	4.2.4.3 6.2.7a	EN 14198:2016	5.4
23	Zavorna zmogljivost – izračun – splošno	4.2.4.5.1	EN 14531-1:2005 ali EN 14531-6:2009	ustrezni odd. ⁽¹⁾
24	Zavorna zmogljivost – koeficient trenja	4.2.4.5.1	EN 14531-1:2005	5.3.1.4
25	Zmogljivost zasilnega zaviranja – odzivni čas/časovni zamik	4.2.4.5.2	EN 14531-1:2005	5.3.3
	Zmogljivost zasilnega zaviranja – odstotek zavorne mase			5.12
26	Zmogljivost zasilnega zaviranja – izračun	4.2.4.5.2	EN 14531-1:2005 ali EN 14531-6:2009	ustrezni odd. ⁽¹⁾
27	Zmogljivost zasilnega zaviranja – koeficient trenja	4.2.4.5.2	EN 14531-1:2005	5.3.1.4
28	Zmogljivost delovnega zaviranja – izračun	4.2.4.5.3	EN 14531-1:2005 ali EN 14531-6:2009	ustrezni odd. ⁽¹⁾
29	Zmogljivost parkirnega zaviranja – izračun	4.2.4.5.5	EN 14531-1:2005 ali EN 14531-6:2009	ustrezni odd. ⁽¹⁾
30	Zaščitni sistem proti zdrsavanju koles – zasnova	4.2.4.6.2	EN 15595:2009 +A1:2011	4
	Zaščitni sistem proti zdrsavanju koles – metoda verifikacije			5, 6
	Zaščitni sistem proti zdrsavanju koles – sistem za nadzor vrtenja koles			4.2.4.3
31	Magnetna tirna zavora	4.2.4.8.2	EN 16207:2014	Priloga C

Indeks št.	TSI		Normativni dokument	
	Značilnosti, ki se ocenjujejo	Točka	Št. dokumenta	Obvezne točke
32	Zaznavanje ovir na vratih – občutljivost	4.2.5.5.3	EN 14752:2015	5.2.1.4.1
	Zaznavanje ovir na vratih – največja sila			5.2.1.4.2.2
33	Odpiranje vrat v sili – ročna sila za odpiranje vrat	4.2.5.5.9	EN 14752:2015	5.5.1.5
34	Okoljski pogoji – temperatura	4.2.6.1.1	EN 50125-1:2014	4.3
35	Okoljski pogoji – sneg, led in toča	4.2.6.1.2	EN 50125-1:2014	4.7
36	Okoljski pogoji – čistilec tira	4.2.6.1.2	EN 15227:2008 +A1:2011	ustrezni odd. ⁽¹⁾
37	Aerodinamični učinki – metoda za verifikacijo bočnega vetra	4.2.6.2.4	EN 14067-6:2010	5
38	Čelne luči – barva nastavitev svetlosti dolgih čelnih luči	4.2.7.1.1	EN 15153-1:2013 +A1:2016	5.3.3 5.3.5
	Čelne luči – svetlost zasenčenih čelnih luči			5.3.4 prva vrstica v preglednici 2
	Čelne luči – svetlost dolgih čelnih luči			5.3.4 prva vrstica v preglednici 2
	Čelne luči – nastavitev			5.3.5
39	Pozicijske luči – barva	4.2.7.1.2	EN 15153-1:2013 +A1:2016	5.4.3.1 preglednica 4
	Pozicijske luči – spektralna porazdelitev sevanja			5.4.3.2
	Pozicijske luči – svetlost			5.4.4 preglednica 6
40	Zadnje luči – barva	4.2.7.1.3	EN 15153-1:2013 +A1:2016	5.5.3 preglednica 7
	Zadnje luči – svetlost			5.5.4 preglednica 8
41	Ravni zvočnega tlaka opozorilnih hup	4.2.7.2.2	EN 15153-2:2013	5.2.2
42	Regenerativno zaviranje z vračanjem energije v vozni vod	4.2.8.2.3	EN 50388:2012 in EN 50388:2012/AC:2013	12.1.1

Indeks št.	TSI		Normativni dokument	
	Značilnosti, ki se ocenjujejo	Točka	Št. dokumenta	Obvezne točke
43	Največja moč in tok iz voznega voda – samodejna regulacija toka	4.2.8.2.4	EN 50388:2012 in EN 50388:2012/AC:2013	7.2
44	Faktor moči – metoda verifikacije	4.2.8.2.6	EN 50388:2012 in EN 50388:2012/AC:2013	6
45	Motnje sistema v zvezi z energijo za sisteme AC – harmonična nihanja in dinamični učinki	4.2.8.2.7	EN 50388:2012 in EN 50388:2012/AC:2013	10.1
	Motnje sistema v zvezi z energijo za sisteme AC – študija združljivosti			10.3 Preglednica 5 Priloga D 10.4
46	Delovni razpon v višini odjemnika toka (raven KI) – značilnosti	4.2.8.2.9.1.2	EN 50206-1:2010	4.2, 6.2.3
47	Geometrija glave odjemnika toka	4.2.8.2.9.2	EN 50367:2012 in EN 50367:2012/AC:2013	5.3.2.2
48	Geometrija glave odjemnika toka – tip 1 600 mm	4.2.8.2.9.2.1	EN 50367:2012 in EN 50367:2012/AC:2013	Priloga A.2 Slika A.6
49	Geometrija glave odjemnika toka – tip 1 950 mm	4.2.8.2.9.2.2	EN 50367:2012 in EN 50367:2012/AC:2013	Priloga A.2 Slika A.7
50	Kapaciteta odjemnika toka (raven KI)	4.2.8.2.9.3	EN 50206-1:2010	6.13.2
51	Spuščanje odjemnika toka (raven tirnih vozil) – čas za spustitev odjemnika toka	4.2.8.2.9.10	EN 50206-1:2010	4.7
	Spuščanje odjemnika toka (raven tirnih vozil) – ADD			4.8
52	Spuščanje odjemnika toka (raven tirnih vozil) – dinamična izolacijska razdalja	4.2.8.2.9.10	EN 50119:2009 in EN 50119:2009/A1:2013	Preglednica 2
53	Električna zaščita vlaka – usklajevanje zaščite	4.2.8.2.10	EN 50388:2012 in EN 50388:2012/AC:2013	11
54	Zaščita pred električnimi nevarnostmi	4.2.8.4	EN 50153:2014	ustrezni odd. ⁽¹⁾
55	Vetrobransko steklo – mehanske značilnosti	4.2.9.2.1	EN 15152:2007	4.2.7, 4.2.9

Indeks št.	TSI		Normativni dokument	
	Značilnosti, ki se ocenjujejo	Točka	Št. dokumenta	Obvezne točke
56	Vetrobransko steklo – kot med primarno in sekundarno sliko	4.2.9.2.2	EN 15152:2007	4.2.2
	Vetrobransko steklo – optično popačenje			4.2.3
	Vetrobransko steklo – bleščanje			4.2.4
	Vetrobransko steklo – prehodnost svetilnosti			4.2.5
	Vetrobransko steklo – kromatičnost			4.2.6
57	Snemalna naprava – funkcionalne zahteve	4.2.9.6	EN/IEC 62625-1:2013	4.2.1, 4.2.2, 4.2.3, 4.2.4
	Snemalna naprava – zmogljivost snemanja			4.3.1.2.2
	Snemalna naprava – celovitost			4.3.1.4
	Snemalna naprava – zaščita celovitosti podatkov			4.3.1.5
	Snemalna naprava – raven zaščite			4.3.1.7
58	Ukrepi za preprečevanje požara – zahteve glede materiala	4.2.10.2.1	EN 45545-2:2013 +A1:2015	ustrezni odd. ⁽¹⁾
59	Posebni ukrepi za vnetljive tekočine	4.2.10.2.2	EN 45545-2:2013 +A1:2015	Preglednica 5
60	Zaščitni ukrepi proti širjenju požara za potniška tirna vozila – preskus pregrad	4.2.10.3.4	EN 1363-1:2012	ustrezni odd. ⁽¹⁾
61	Zaščitni ukrepi proti širjenju požara za potniška tirna vozila – preskus pregrad	4.2.10.3.5	EN 1363-1:2012	ustrezni odd. ⁽¹⁾
62	Razsvetljava v sili – raven osvetljenosti	4.2.10.4.1	EN 13272:2012	5.3
63	Zmožnost obratovanja	4.2.10.4.4	EN 50553:2012 in EN 50553:2012/AC:2013	ustrezni odd. ⁽¹⁾
64	Vmesnik za oskrbo z vodo	4.2.11.5	EN 16362:2013	4.1.2 Slika 1
65	Posebne zahteve za postavljanje vlakov na stranski tir – lokalni zunanji pomožni vir za oskrbo z električno energijo	4.2.11.6	EN/IEC 60309-2:1999 in spremembe EN 60309-2:1999/A11:2004, A1:2007 in A2:2012	ustrezni odd. ⁽¹⁾
66	Samodejna sredinska odbojna spenjača – tip 10	5.3.1	EN 16019:2014	ustrezni odd. ⁽¹⁾

Indeks št.	TSI		Normativni dokument	
	Značilnosti, ki se ocenjujejo	Točka	Št. dokumenta	Obvezne točke
67	Ročna končna spenjača – tip UIC	5.3.2	EN 15551:2017	ustrezni odd. (1)
68	Ročna končna spenjača – tip UIC	5.3.2	EN 15566:2016	ustrezni odd. (1)
69	Reševalna spenjača	5.3.3	EN 15020:2006 +A1:2010	ustrezni odd. (1)
70	Glavni prekinjevalec tokokroga – usklajevanje zaščite	5.3.12	EN 50388:2012 in EN 50388:2012/AC:2013	11
71	Kolesa – metoda verifikacije merila odločanja	6.1.3.1	EN 13979-1:2003 +A2:2011	7.2.1, 7.2.2 7.2.3
	Kolesa – metoda verifikacije Metoda nadaljnje verifikacije			7.3
	Kolesa – metoda verifikacije Termomehansko vedenje			6
72	Zaščitni sistem proti zdrsavanju koles – metoda verifikacije	6.1.3.2	EN 15595:2009 +A1:2011	5
	Zaščitni sistem proti zdrsavanju koles – prekusni program			samo 6.2.3 od 6.2
73	Čelne luči – barva	6.1.3.3	EN 15153-1:2013 +A1:2016	6.3
	Čelne luči – svetlost			6.4
74	Pozicijske luči – barva	6.1.3.4	EN 15153-1:2013 +A1:2016	6.3
	Pozicijske luči – svetlost			6.4
75	Zadnje luči – barva	6.1.3.5	EN 15153-1:2013 +A1:2016	6.3
	Zadnje luči – svetlost			6.4
76	Hupa – zvok	6.1.3.6	EN 15153-2:2013	6
	Hupa – raven zvočnega tlaka			6
77	Odjemnik toka – statična kontaktna sila	6.1.3.7	EN 50367:2012 in EN 50367:2012/AC:2013	7.2
78	Odjemnik toka – mejna vrednost	6.1.3.7	EN 50119:2009 in EN 50119:2009/A1:2013	5.1.2
79	Odjemnik toka – metoda verifikacije	6.1.3.7	EN 50206-1:2010	6.3.1

Indeks št.	TSI		Normativni dokument	
	Značilnosti, ki se ocenjujejo	Točka	Št. dokumenta	Obvezne točke
80	Odjemnik toka – dinamično vedenje	6.1.3.7	EN 50318:2002	ustrezni odd. ⁽¹⁾
81	Odjemnik toka – značilnosti medsebojnega delovanja	6.1.3.7	EN 50317:2012 in EN 50317:2012/AC:2012	ustrezni odd. ⁽¹⁾
82	Kontaktne gibljive vezi – metoda verifikacije	6.1.3.8	EN 50405:2015	7.2, 7.3 7.4, 7.6 7.7
83	Zaščita pred iztirjenjem med vožnjo po vega-vih tirih	6.2.3.3	EN 14363:2016	4, 5, 6.1
84	Dinamično vozno vedenje – metoda verifikacije ocenjevanje meril pogoji ocenjevanja	6.2.3.4	EN 14363:2016	4, 5, 7
85	Ekvivalentna koničnost – opredelitve profilov tirnic	6.2.3.6	EN 13674-1:2011	ustrezni odd. ⁽¹⁾
86	Ekvivalentna koničnost – opredelitve koles-nih profilov	6.2.3.6	EN 13715:2006 +A1:2010	ustrezni odd. ⁽¹⁾
87	Kolesne dvojice – montaža	6.2.3.7	EN 13260:2009 +A1:2010	3.2.1
88	Kolesne dvojice – osi, metoda verifikacije	6.2.3.7	EN 13103:2009 +A1:2010 +A2:2012	4, 5, 6
	Kolesne dvojice – osi, merila odločanja			7
89	Kolesne dvojice – osi, metoda verifikacije	6.2.3.7	EN 13104:2009 +A1:2010	4, 5, 6
	Kolesne dvojice – osi, merila odločanja			7
90	Ohišja osnih ležajev/osni ležaji	6.2.3.7	EN 12082:2007 +A1:2010	6
91	Zmogljivost zasilnega zaviranja	6.2.3.8	EN 14531-1:2005	5.11.3
92	Zmogljivost delovnega zaviranja	6.2.3.9	EN 14531-1:2005	5.11.3
93	Zaščitni sistem proti zdrsavanju koles, me-toda verifikacije zmogljivosti	6.2.3.10	EN 15595:2009 +A1:2011	6.4
94	Učinek zračnega toka ob vlaku – celoviti pre-skusi	6.2.3.13	EN 14067-4:2013	6.2.2.1
	Učinek zračnega toka ob vlaku – poenostav-ljeno ocenjevanje			4.2.4 in preglednica 7

Indeks št.	TSI		Normativni dokument	
	Značilnosti, ki se ocenjujejo	Točka	Št. dokumenta	Obvezne točke
95	Sunek čelnega tlaka – metoda verifikacije	6.2.3.14	EN 14067-4:2013	6.1.2.1
	Sunek čelnega tlaka – računalniška dinamika tekočin (CFD)			6.1.2.4
	Sunek čelnega tlaka – premikajoči se model			6.1.2.2
	Sunek čelnega tlaka – metoda poenostavljene ocenjevanja			4.1.4 in preglednica 4
96	Največje nihanje tlaka – razdalja x_p med vhodnim portalom in mestom meritev, opredelitve Δp_{Fr} , Δp_N , Δp_T , najmanjša dolžina predora	6.2.3.15	EN 14067-5:2006 +A1:2010	ustrezni odd. (1)
97	Hupa – raven zvočnega tlaka	6.2.3.17	EN 15153-2:2013 +A1:2016	5
98	Največja moč in tok iz voznega voda – metoda verifikacije	6.2.3.18	EN 50388:2012 in EN 50388:2012/AC:2013	15.3
99	Faktor moči – metoda verifikacije	6.2.3.19	EN 50388:2012 in EN 50388:2012/AC:2013	15.2
100	Dinamično vedenje odjema toka – dinamični preskusi	6.2.3.20	EN 50317:2012 in EN 50317:2012/AC:2012	ustrezni odd. (1)
101	Vetrobransko steklo – značilnosti	6.2.3.22	EN 15152:2007	6.2.1 do 6.2.7
102	Konstrukcijska trdnost	Dodatek C Oddelek C.1	EN 12663-2:2010	5.2.1 do 5.2.4
103	SE NE UPORABLJA			
104	SE NE UPORABLJA			
105	SE NE UPORABLJA			
106	SE NE UPORABLJA			
107	Konstrukcijsko določene vrednosti za nove profile koles – ocena ekvivalentne koničnosti	6.2.3.6	EN 14363:2016	Prilogi O in P
108	Učinek zračnega toka ob vlaku – zahteve	4.2.6.2.1	EN 14067-4:2013	4.2.2.1, 4.2.2.2, 4.2.2.3 in 4.2.2.4
109	Sunek čelnega tlaka – zahteve	4.2.6.2.2	EN 14067-4:2013	4.1.2

Indeks št.	TSI		Normativni dokument	
	Značilnosti, ki se ocenjujejo	Točka	Št. dokumenta	Obvezne točke
110	Končna spenjača – združljivost med enotami – ročna, tip UIC	4.2.2.2.3	EN 16839:2017	5, 6 7, 8
111	„Enopolni“ vod sistema za oskrbo z električno energijo	4.2.11.6	CLC/TS 50534:2010	Priloga A
112	Komunikacijski protokoli	4.2.12.2	IEC 61375-1:2012	ustrezni odd. ⁽¹⁾
113	Priključki za medsebojno komunikacijo sredinski prehodi–sledilni venec	6.2.7a	EN 16286-1:2013	Prilogi A in B
114	Fizični vmesnik med enotami za prenos signala	6.2.7a	UIC 558, januar 1996	Plošča 2
115	Oznaka: dolžina čez odbojnice in oskrba z električno energijo	6.2.7a	EN 15877-2:2013	4.5.5.1 4.5.6.3
116	Funkcija določanja lokacije v vozilu – zahteve	4.2.8.2.8.1	EN 50463-3:2017	4.4
117	Funkcija merjenja električne energije – natančnost merjenja aktivne električne energije	4.2.8.2.8.2	EN 50463-2:2017	4.2.3.1 in 4.2.3.4
	Funkcija merjenja električne energije – oznake razredov			4.3.3.4, 4.3.4.3 in 4.4.4.2
	Funkcija merjenja električne energije – ocenjevanje	6.2.3.19b		5.4.3.4.1, 5.4.3.4.2, 5.4.4.3.1, preglednica 3, 5.4.3.4.3.1 in 5.4.4.3.2.1
118	Funkcija merjenja električne energije: identifikacija točke porabe – opredelitev	4.2.8.2.8.3	EN 50463-1:2017	4.2.5.2
119	Protokoli za vmesnike med sistemom za merjenje električne energije na vozilu (EMS) in sistemom za zbiranje podatkov o energiji ob progi (DCS) – zahteve	4.2.8.2.8.4	EN 50463-4:2017	4.3.3.1, 4.3.3.3, 4.3.4, 4.3.5, 4.3.6 in 4.3.7
120	Funkcija merjenja električne energije: povprečni temperaturni koeficient vsake naprave – metodologija ocenjevanja	6.2.3.19b	EN 50463-2:2017	5.4.3.4.3.2 in 5.4.4.3.2.2
121	Zbiranje in obdelava podatkov v sistemu za obdelavo podatkov – metodologija ocenjevanja	6.2.3.19b	EN 50463-3:2017	5.4.8.3, 5.4.8.5 in 5.4.8.6
122	Sistem za merjenje električne energije v vozilu – preskusi	6.2.3.19b	EN 50463-5:2017	5.3.3 in 5.5.4

⁽¹⁾ Oddelki standarda, ki so neposredno povezani z zahtevo iz oddelka TSI, navedenega v stolpcu 3.

J.2 Tehnični dokumenti (ki so na voljo na spletni strani agencije ERA)

Indeks št.	TSI		Tehnični dokument ERA	
	Značilnosti, ki se ocenjujejo	Točka	Obvezni referenčni dokument št.	Točke
1	Vmesnik med vodenjem upravljanjem in signalizacijo ob progi ter drugimi podsistemi	4.2.3.3.1	ERA/ERTMS/033281 rev 4.0	3.1 in 3.2
2	Torni elementi za zavornjake, ki delujejo na vozni površini kolesa, za tovarne vagone	7.1.4.2	ERA/TD/2013-02/INT v. 3.0	Vse“

PRILOGA V

Priloga k Uredbi (EU) št. 1303/2014 se spremeni:

- (1) v oddelkih 1.1, 3, 4.1, 4.4 in 6.2.5 se sklici na Direktivo 2008/57/ES nadomestijo s sklici na Direktivo (EU) 2016/797;
- (2) v oddelku 1.1.1(a) se besedilo „železniškem omrežju Evropske unije“ nadomesti z besedilom „omrežju železniškega sistema Unije“;
- (3) v oddelku 1.1.3.1 se besedilo „železniškega sistema v Evropski uniji“ nadomesti z besedilom „omrežja železniškega sistema Unije“;
- (4) oddelek 1.1.4 se spremeni:

„1.1.4 Področje tveganja

1.1.4.1 Tveganja, zajeta v tej TSI

- (a) Ta TSI zajema le posebna tveganja za varnost potnikov in vlakovnega osebja v predorih za zgoraj navedene podsisteme.
- (b) Če analiza tveganj pokaže, da so lahko pomembne tudi druge nesreče v predorih, se opredelijo posebni ukrepi za obravnavanje teh scenarijev.

1.1.4.2 Tveganja, ki niso zajeta v tej TSI

- (a) Tveganja, ki niso zajeta v tej TSI, so:

- (1) zdravje in varnost osebja, ki sodeluje pri vzdrževanju fiksnih naprav v predorih;
- (2) finančna izguba zaradi poškodovanih objektov ali vlakov ter posledično izgube zaradi nerazpoložljivosti predora zaradi popravil;
- (3) nepooblaščen vstop v predor skozi glavna vhoda;
- (4) terorizem kot namerno in naklepno dejanje, katerega namen je povzročiti brezobzirno uničenje, poškodbe in smrtne žrtve;
- (5) tveganja za ljudi v bližini predora, kjer bi bile posledice, če bi se objekt zrušil, katastrofalne.“;

- (5) oddelek 1.2 se nadomesti z naslednjim:

„1.2 Geografsko področje uporabe

Geografsko področje uporabe te TSI je omrežje železniškega sistema Unije, kot je opisano v Prilogi I k Direktivi (EU) 2016/797, in ne zajema primerov iz člena 1(3) in (4) Direktive (EU) 2016/797.“;

- (6) v oddelkih 1.1.1(b), 2.2.1(b), 2.4(c), 4.2.1.7, 4.2.3, 4.4.1(c), 4.4.2(a) in 4.4.6 se sklici na „točko(-i)(-e) za gašenje požarov“ nadomestijo s sklici na „točko(-i)(-e) za evakuacijo in reševanje“;
- (7) v točki (b) oddelka 2.2.3 se besedilo „paniko in“ črta;
- (8) v točki (c)(1) oddelka 2.3 se besedilo „v predoru“ črta;
- (9) točka (f) oddelka 2.3 se nadomesti z naslednjim:

„(f) Če pričakovanja, ki zadevajo reševalne službe in so izražena v načrtih za ravnanje v izrednih razmerah, presegajo zgoraj navedene predpostavke, se lahko prouči potreba po dodatnih ukrepih ali opreми za predor.“;
- (10) v oddelku 2.4 se doda opredelitev pojma „(b1) Končno varno območje“:

„(b1) Končno varno območje: končno varno območje je kraj, na katerem posledice prvotne nesreče (npr. motnost dima in toksičnost, temperatura) ne bodo več vplivale na potnike in osebje. Končno varno območje je končna točka evakuacije.“;

(11) točka 2.4(c) se nadomesti:

„(c) Točka za evakuacijo in reševanje: točka za evakuacijo in reševanje je določen prostor v predoru ali zunaj predora, kjer lahko reševalne službe uporabijo opremo za gašenje požarov in kjer se lahko potniki in osebje evakuirajo iz vlaka.“;

(12) doda se opredelitev pojma „(g) Skupna varnostna metoda (SVM) za oceno tveganja“:

„(g) Skupna varnostna metoda (SVM) za oceno tveganja: ta pojem se uporablja za sklicevanje na Prilogo I k Izvedbeni uredbi 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. 8).“;

(13) oddelek 3 se nadomesti z naslednjim:

„3. BISTVENE ZAHTEVE

(a) V spodnji tabeli so prikazani osnovni parametri te TSI in njihova skladnost z bistvenimi zahtevami, kot so določene in oštevilčene v Prilogi III k Direktivi (EU) 2016/797.

(b) Za izpolnjevanje bistvenih zahtev se uporabljajo ustrezni parametri oddelkov 4.2.1, 4.2.2 in 4.2.3.

3.1 Podsistema infrastruktura in energija

(a) Za izpolnjevanje bistvene zahteve za varnost, ki se uporablja za podsistema infrastruktura in energija, se lahko namesto ustreznih parametrov oddelkov 4.2.1 in 4.2.2 uporablja SVM za oceno tveganja.

(b) V skladu s tem se lahko za tveganja, opredeljena v točki 1.1.4, in scenarije iz točke 2.2 tveganja ocenijo s:

(1) primerjavo z referenčnim sistemom;

(2) eksplicitno oceno in ovrednotenjem tveganja.

(c) Za izpolnjevanje bistvenih zahtev, ki niso zahteve za varnost, se uporabljajo ustrezni parametri oddelkov 4.2.1 in 4.2.2.

Element podsistema infrastruktura	Ref. točka	Varnost	Zanesljivost in razpoložljivost	Zdravje	Varstvo okolja	Tehnična združljivost	Dostopnost
Preprečevanje nepooblaščenega dostopa do izhodov v sili in tehničnih sob	4.2.1.1	2.1.1					
Odpornost objektov v predoru proti ognju	4.2.1.2	1.1.4 2.1.1					
Odzivanje gradbenega materiala na ogenj	4.2.1.3	1.1.4 2.1.1		1.3.2	1.4.2		
Zaznavanje požara	4.2.1.4	1.1.4 2.1.1					
Objekti za evakuacijo	4.2.1.5	1.1.5 2.1.1					
Evakuacijske poti	4.2.1.6	2.1.1					
Točke za evakuacijo in reševanje	4.2.1.7 razen (b)	2.1.1					
Točke za evakuacijo in reševanje	4.2.1.7(b)					1.5	

Element podsistema infrastruktura	Ref. točka	Varnost	Zanesljivost in razpoložljivost	Zdravje	Varstvo okolja	Tehnična združljivost	Dostopnost
Komunikacija v sili	4.2.1.8	2.1.1					
Oskrba z električno energijo za reševalne službe	4.2.1.9	2.1.1					
Zanesljivost električnih sistemov	4.2.1.10	2.1.1					
Razdelitev voznega voda na odseke	4.2.2.1	2.2.1					
Ozemljitev voznega voda	4.2.2.2	2.2.1					

3.2 Podsistem tirna vozila

(a) Za izpolnjevanje bistvenih zahtev se uporabljajo ustrezni parametri oddelka 4.2.3.

Element podsistema tirna vozila	Ref. točka	Varnost	Zanesljivost in razpoložljivost	Zdravje	Varstvo okolja	Tehnična združljivost	Dostopnost
Ukrepi za preprečevanje požara	4.2.3.1	1.1.4 2.4.1		1.3.2	1.4.2		
Ukrepi za zaznavanje in nadzor požara	4.2.3.2	1.1.4 2.4.1					
Zahteve v zvezi z izrednimi razmerami	4.2.3.3	2.4.1	2.4.2			1.5 2.4.3	
Zahteve v zvezi z evakuacijo	4.2.3.4	2.4.1“					

(14) v oddelku 4.1 se besedilo „Železniški sistem Evropske unije“ nadomesti z besedilom „Železniški sistem Unije“;

(15) oddelek 4.2.1.2(b) se črta;

(16) oddelek 4.2.1.3 se nadomesti z naslednjim:

„4.2.1.3 Odzivanje gradbenega materiala na ogenj

Ta specifikacija se uporablja za vse predore.

(a) Ta specifikacija se uporablja za gradbene proizvode in gradbene elemente v predorih. Ti proizvodi izpolnjujejo zahteve iz Uredbe Komisije (EU) 2016/364 (*):

- (1) gradbeni material za predor izpolnjuje zahteve razreda A2;
- (2) nenosilne plošče in druga oprema izpolnjujejo zahteve razreda B;
- (3) nezavarovani kabli imajo lastnosti nizke vnetljivosti, nizkega širjenja ognja, nizke toksičnosti in nizke gostote dima; Te zahteve so izpolnjene, če kabli izpolnjujejo najmanj zahteve razreda B2ca, s1a, a1.

Če je razred nižji od razreda B2ca, s1a, a1, lahko razred kablov določi upravljavec infrastrukture po oceni tveganja, pri čemer upošteva lastnosti predora in predvideno obratovalno ureditev. Da bi se izognili dvomom, se lahko za različne naprave v istem predoru uporabljajo različni razredi kablov, če so izpolnjene zahteve iz te točke.

- (b) Navedejo se materiali, ki ne bi bistveno prispevali k požarni obremenitvi. Njihova skladnost z zgoraj navedenim ni zahtevana.

(*) Delegirana uredba Komisije (EU) 2016/364 z dne 1. julija 2015 o klasifikaciji lastnosti gradbenih proizvodov glede požarne odpornosti v skladu z Uredbo (EU) št. 305/2011 Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 68, 15.3.2016, str. 4).“;

- (17) oddelek 4.2.1.4 se nadomesti z naslednjim:

„4.2.1.4 Zaznavanje požara v tehničnih sobah

Ta specifikacija se uporablja za vse predore, ki so daljši od 1 km.

- (a) Požar v tehničnih sobah se zaznava, da se opozori upravljavca infrastrukture.“;

- (18) oddelek 4.2.1.5.2(b3) se črta;

- (19) v oddelku 4.2.1.5.4 se dela besedila „na evakuacijskih poteh“ in „čim nižje“ črtata, točka (c) pa se nadomesti z naslednjim:

„(c) Neodvisnost in zanesljivost: po izpadu glavnega sistema oskrbe z električno energijo je za ustrezno časovno obdobje na voljo alternativni sistem oskrbe. Zahtevani čas je v skladu s scenariji evakuacije in naveden v načrtu za ravnanje v izrednih razmerah.“;

- (20) ne zadeva slovenskega jezika;

- (21) v točki (a) oddelka 4.2.1.6 se beseda „zgornjega“ nadomesti z besedo „spodnjega“;

- (22) oddelek 4.2.1.7 se spremeni:

- (a) v točki (a)(1) se izraz „najdaljšega vlaka“ nadomesti z izrazom „najdaljšega potniškega vlaka“;
- (b) v točki (a)(2) se besedilo „Varni prostor“ nadomesti z besedilom „Območje na prostem“, besedilo „vzdolž varnega prostora“ pa se črta;

- (23) tabela v oddelku 4.2.1.7 se nadomesti z naslednjim:

„Kategorija tirnega vozila v skladu z odstavkom 4.2.3	Največja razdalja med glavnima vhodoma ter točko za evakuacijo in reševanje ter med točkama za evakuacijo in reševanje
Kategorija A	5 km
Kategorija B	20 km“

- (24) točka (c)(4) oddelka 4.2.1.7 se nadomesti z naslednjim:

„(4) Lokalno ali z daljinskim upravljanjem se lahko izklopi in ozemlji vozni vod.“;

- (25) doda se nov oddelek 4.2.1.9 z naslednjim besedilom:

„4.2.1.9 Oskrba z električno energijo za reševalne službe

Ta specifikacija se uporablja za vse predore, ki so daljši od 1 km.

Sistem oskrbe z električno energijo v predoru je primeren za opremo reševalnih služb v skladu z načrtom za ravnanje v izrednih razmerah v predoru. Nekatere nacionalne reševalne službe imajo možnosti za samooskrbo z električno energijo. V tem primeru takim skupinam morda ni treba zagotoviti naprav za oskrbo z električno energijo. Vendar mora biti odločitev za to opisana v načrtu za ravnanje v izrednih razmerah.“;

(26) doda se nov oddelek 4.2.1.10 z naslednjim besedilom:

„4.2.1.10 Zanesljivost električnih sistemov

Ta specifikacija se uporablja za vse predore, ki so daljši od 1 km.

- (a) Električni sistemi, ki jih upravljavec infrastrukture določi za ključne za varnost potnikov v predoru, se uporabljajo tako dolgo, kot je potrebno v skladu s scenariji evakuacije, obravnavanimi v načrtu za ravnanje v izrednih razmerah.
- (b) Neodvisnost in zanesljivost: po izpadu glavnega sistema oskrbe z električno energijo je za ustrezno časovno obdobje na voljo alternativni sistem oskrbe. Zahtevani čas je v skladu z obravnavanimi scenariji evakuacije in naveden v načrtu za ravnanje v izrednih razmerah.“;

(27) doda se nov oddelek 4.2.1.11 z naslednjim besedilom:

„4.2.1.11 Komunikacija in razsvetljava na lokacijah kretnic

Ta specifikacija se uporablja za vse predore, ki so daljši od 1 km.

- (a) Če je vozni vod razdeljen na odseke, ki jih je mogoče upravljati lokalno, so na lokaciji kretnic zagotovljena sredstva za komunikacijo in razsvetljava.“;

(28) oddelek 4.2.2.1 se nadomesti z naslednjim:

„4.2.2.1 Razdelitev voznega voda na odseke

Ta specifikacija se uporablja za vse predore, ki so daljši od 1 km.

- (a) Sistem za oskrbo s pogonsko energijo v predorih je lahko razdeljen na odseke.
- (b) V takem primeru se lahko vsak odsek voznega voda izklopi lokalno ali z daljinskim upravljanjem.“;

(29) v oddelku 4.2.2.2 se besedilo „Ozemljitev voznega voda ali napajalnih tirnic“ nadomesti z besedilom „Ozemljitev voznega voda“. V točki (b) se besedilo „postopke ozemljitve“ nadomesti z besedo „ozemljitev“. Točka (c) se črta;

(30) oddelek 4.2.2.3 se črta;

(31) oddelek 4.2.2.4 se črta;

(32) oddelek 4.2.2.5 se črta;

(33) v tabeli oddelka 4.3.1 se sklic na točko „4.2.2.4(a)“ nadomesti s sklicem na točko „4.2.1.3“;

(34) v tabeli oddelka 4.3.2 se dela „Posebne postavke za vlakovno osebje in pomožno osebje“ in „4.6.3.2.3“ črtata;

(35) v oddelku 4.4 se besedilo „členu 18(3)“ nadomesti z besedilom „členu 15(4)“, besedilo „Prilogi VI“ pa se nadomesti z besedilom „Prilogi IV“;

(36) oddelek 4.4.2 se nadomesti z naslednjim:

„4.4.2 Načrt ravnanja v izrednih razmerah v predoru

Ti predpisi se uporabljajo za predore, ki so daljši od 1 km.

- (a) Načrt za ravnanje v izrednih razmerah se pripravi za vsak posamezen predor pod vodstvom upravljavca infrastrukture v sodelovanju z reševalnimi službami in pristojnimi organi. Enako sodelujejo tudi upravljavci postaj, če se ena ali več postaj uporablja kot varno mesto ali točka za evakuacijo in reševanje. Če se načrt za ravnanje v izrednih razmerah nanaša na obstoječ predor, se je treba posvetovati s prevozniki v železniškem prometu, ki že uporabljajo predor. Če se načrt za ravnanje v izrednih razmerah nanaša na nov predor, se je dovoljeno posvetovati s prevozniki v železniškem prometu, ki nameravajo uporabljati predor.
- (b) Načrt za ravnanje v izrednih razmerah je skladen z razpoložljivimi napravami za samoreševanje, evakuacijo, gašenje požarov in reševanje.

- (c) Za načrt za ravnanje v izrednih razmerah se oblikujejo podrobni scenariji za nesreče v predorih, ki so prilagojeni lokalnim razmeram v predoru.
- (d) Ko se pripravi načrt za ravnanje v izrednih razmerah, se o njem obvestijo prevozniki v železniškem prometu, ki nameravajo uporabljati predor.“;

(37) oddelek 4.4.4 se spremeni:

„4.4.4 Postopki izklopa in ozemljitve

Ti predpisi se uporabljajo za vse predore.

- (a) Če je treba izklopiti sistem za oskrbo s pogonsko energijo, upravljavec infrastrukture zagotovi, da so zadevni odseki voznega voda izklopljeni, ter o tem obvesti reševalne službe pred njihovim vstopom v predor ali odsek predora.
- (b) Za izklop sistema za oskrbo s pogonsko energijo je odgovoren upravljavec infrastrukture.
- (c) Upravljavec infrastrukture in reševalne službe skupaj določijo postopke in odgovornosti za ozemljitev voznega voda, ti pa se nato navedejo v načrtu za ravnanje v izrednih razmerah. Zagotovi se izklop odseka, na katerem se je zgodila nesreča.“;

(38) v oddelku 4.4.6(a) se besedilo „registru železniške infrastrukture, opredeljenem v točki 4.8.1, in“ črta;

(39) v oddelku 4.4.6(c) se beseda „preprečita“ nadomesti z besedo „prepreči“, besedilo „panika in“ pa se črta;

(40) oddelek 4.8 se črta;

(41) oddelek 6.2.5(a) se spremeni:

- (a) besedilo „členom 18(3)“ se nadomesti z besedilom „členom 15(4)“;
- (b) besedilo „priglašeni organ“ se nadomesti z besedo „vložnik“;

(42) oddelek 6.2.6 se nadomesti z naslednjim:

„6.2.6 Ocena skladnosti z zahtevami za varnost, ki se uporabljajo za podsistema infrastruktura in energija

- (a) Ta točka se uporablja, ko se za izpolnitev bistvene zahteve za varnost, ki se uporablja za podsistema infrastruktura in energija, uporabi primerjava z referenčnim sistemom ali eksplicitna ocena tveganja.
- (b) V takem primeru vložnik:
 - (1) določi načelo sprejemanja tveganja, metodologijo za oceno tveganja, zahteve za varnost, ki jih mora izpolniti sistem, in način dokazovanja, da so izpolnjene;
 - (2) z ustreznim(-i) nacionalnim(-i) organom(-i) določi ravni sprejemanja tveganja;
 - (3) imenuje neodvisni ocenjevalni organ, kot je opredeljen v SVM za oceno tveganja. Ta ocenjevalni organ je lahko priglašeni organ, izbran za podsistem infrastruktura ali energija, če je priznan ali akreditiran v skladu s členom 7 SVM za oceno tveganja.
- (c) V skladu z zahtevami iz SVM za oceno tveganja se zagotovi poročilo o varnostni oceni.
- (d) V potrdilu ES, ki ga izda priglašeni organ, je izrecno navedeno načelo sprejemanja tveganja, ki je bilo uporabljeno za izpolnitev zahteve za varnost iz te TSI. V njem so navedeni tudi metodologija, uporabljena za oceno tveganja, ter ravni sprejemanja tveganja.“;

(43) oddelek 6.2.7 se spremeni:

v oddelku 6.2.7.1 se celotno besedilo nadomesti s „Se ne uporablja“;

oddelek 6.2.7.2 (a)(2) se črta;

v oddelku 6.2.7.3 (a) se besedilo „4.2.1.3(c)“ nadomesti z besedilom „4.2.1.3(b)“;

oddelek 6.2.7.4 (b) se črta;

oddelek 6.2.7.5 se nadomesti z naslednjim:

„6.2.7.5 Razsvetljava v sili v nadgrajenih/obnovljenih predorih

V primeru nadgrajenih/obnovljenih predorov v skladu s točko 7.2.2.1 ocena zajema preverjanje obstoja razsvetljave. Uporaba podrobnih zahtev ni potrebna.“;

v oddelku 6.2.7.6 se beseda „naprav“ nadomesti z besedo „sistemov“, sklic na točko „4.2.2.5“ pa se nadomesti s sklicem na točko „4.2.1.10“;

(44) oddelek 7(b) se spremeni:

besedilo „primerni za varno vključitev v skladu s členom 15(1) Direktive 2008/57/ES v vse predore, ki niso skladni s TSI, na geografskem območju uporabe te TSI“ se nadomesti z besedilom „tehnično združljivi z vsemi predori, ki niso skladni s TSI, na geografskem področju uporabe te TSI v skladu s členom 21(3) Direktive (EU) 2016/797.“;

(45) oddelek 7.1.1(b) se spremeni:

besedilo „V tem primeru se uporabljata člena 24 in 25 Direktive 2008/57/ES“ se črta;

(46) oddelek 7.2.2 se nadomesti z naslednjim:

„7.2.2 *Ukrepi v zvezi z nadgradnjo in obnovo predorov*

V primeru nadgradnje ali obnove predora lahko priglasi organ v skladu s členom 15(7) Direktive (EU) 2016/797 in Prilogo IV k navedeni direktivi izda potrdila o verifikaciji za dele podsistema, ki sestavljajo predor in so zajeti v nadgradnji ali obnovi.

7.2.2.1 *Nadgradnja ali obnova predora*

- (a) Šteje se, da je predor nadgrajen ali obnovljen v okviru te TSI, ko se na podsistemu (ali njegovem delu), ki sestavlja predor, izvede večja sprememba ali večje obnovitveno delo.
- (b) Sklopov in komponent, ki niso vključeni v obseg posameznega programa nadgradnje ali obnove, ni treba uskladiti v obdobju takega programa.
- (c) Med izvajanjem del nadgradnje ali obnove se uporabljajo naslednji parametri, če so vključeni v obseg dela:
 - 4.2.1.1 Preprečevanje nepooblaščenega dostopa do izhodov v sili in tehničnih sob
 - 4.2.1.3 Odzivanje gradbenega materiala na ogenj
 - 4.2.1.4 Zaznavanje požara v tehničnih sobah
 - 4.2.1.5.4 Razsvetljava v sili: kadar je tako določeno, ni treba uporabljati podrobnih zahtev
 - 4.2.1.5.5 Označevanje evakuacijskih poti
 - 4.2.1.8 Komunikacija v sili
- (d) Načrt ravnanja v izrednih razmerah v predoru se revidira.

7.2.2.2 *Podaljšanje predora*

- (a) Šteje se, da je predor podaljšan v okviru te TSI, če je prizadeta njegova geometrija (npr. povečanje dolžine predora, priključitev na drug predor).
- (b) V primeru podaljšanja predora se v zvezi s sklopi in komponentami, vključenimi v podaljšanje, izvedejo naslednji ukrepi. Pri njihovi uporabi se upošteva celotna dolžina predora po podaljšanju:
 - 4.2.1.1 Preprečevanje nepooblaščenega dostopa do izhodov v sili in tehničnih sob
 - 4.2.1.2 Odpornost objektov v predoru proti ognju
 - 4.2.1.3 Odzivanje gradbenega materiala na ogenj

- 4.2.1.4 Zaznavanje požara v tehničnih sobah
- 4.2.1.5.4 Razsvetljava v sili
- 4.2.1.5.5 Označevanje evakuacijskih poti
- 4.2.1.6 Evakuacijske poti
- 4.2.1.8 Komunikacija v sili
- 4.2.1.9 Oskrba z električno energijo za reševalne službe
- 4.2.1.10 Zanesljivost električnih sistemov
- 4.2.1.11 Komunikacija in razsvetljava na lokacijah kretnic
- 4.2.2.1 Razdelitev voznega voda na odseke
- 4.2.2.2 Ozemljitev voznega voda

(c) Za določitev ustreznosti uporabe drugih ukrepov iz točke 4.2.1.5 in ukrepov iz točke 4.2.1.7 za celoten predor po podaljšanju se izvede SVM za oceno tveganja, kot je opisano v točki 6.2.6.

(d) Po potrebi se načrt ravnanja v izrednih razmerah v predoru revidira.“;

(47) oddelek 7.3.1 se nadomesti z naslednjim:

„7.3.1 Splošno

- (1) Posebni primeri, navedeni v naslednji točki, opisujejo posebne določbe, ki so potrebne in odobrene na določenih omrežjih vsake države članice.
- (2) Ti posebni primeri so razvrščeni kot:
 - primeri ‚P‘: ‚trajni‘ primeri;
 - ‚T0‘: ‚začasni‘ primeri za nedoločen čas, v katerih se ciljni sistem doseže do datuma, ki ga je še treba določiti;
 - primeri ‚T1‘: ‚začasni‘ primeri, v katerih se ciljni sistem doseže do 31. decembra 2025;
 - primeri ‚T2‘: ‚začasni‘ primeri, v katerih se ciljni sistem doseže do 31. decembra 2035.

Vsi posebni primeri in njihovi zadevni datumi se ponovno proučijo pri prihodnjih revizijah TSI, da se na podlagi ocene njihovega vpliva na varnost, interoperabilnost, čezmejne storitve in koridorje TEN-T ter praktičnega in ekonomskega vpliva njihove ohranitve ali odprave omeji njihovo tehnično in geografsko področje uporabe. Posebej se upošteva razpoložljivost sredstev EU.

Posebni primeri so omejeni na pot ali omrežje, na katerem so nujno potrebni, in upoštevani v postopkih zagotavljanja združljivosti s potjo.

- (3) Vsi posebni primeri, ki se uporabljajo za tirna vozila v okviru področja uporabe te TSI, so podrobno opisani v TSI LOC&PAS.

7.3.2 Operativni predpisi v zvezi z vlaki, ki obratujejo v predorih (točka 4.4.6)

7.3.2.1 Posebni primer za Italijo („T0“)

Dodatni predpisi za tirna vozila, ki naj bi obratovala v predorih, ki niso skladni s TSI, v Italiji, so podrobno opisani v točki 7.3.2.20 TSI LOC&PAS.

7.3.2.2 Posebni primer za predor pod Rokavskim prelivom („P“)

Dodatni predpisi za potniška tirna vozila, ki naj bi obratovala v predoru pod Rokavskim prelivom, so podrobno opisani v točki 7.3.2.21 TSI LOC&PAS.“;

(48) tabela v Dodatku B se nadomesti z naslednjim:

„Značilnosti, ki se ocenjujejo	Faza projekta		Posebni postopki ocenjevanja
	pregled projekti-ranja	sestavljanje pred začetkom obrato-vanja	
	1	2	
4.2.1.1 Preprečevanje nepooblaščenega dostopa do izhodov v sili in tehničnih sob	X	X	
4.2.1.2 Odpornost objektov v predoru proti ognju	X		6.2.7.2
4.2.1.3 Odzivanje gradbenega materiala na ogenj	X		6.2.7.3
4.2.1.4 Zaznavanje požara v tehničnih sobah	X	X	
4.2.1.5 Objekti za evakuacijo	X	X	6.2.7.4 6.2.7.5
4.2.1.6 Evakuacijske poti	X	X	
4.2.1.7 Točke za evakuacijo in reševanje	X	X	
4.2.1.8 Komunikacija v sili	X		
4.2.1.9 Oskrba z električno energijo za reševalne službe	X		
4.2.1.10 Zanesljivost električnih sistemov	X		6.2.7.6
4.2.2.1 Razdelitev vognega voda na odseke	X	X	
4.2.2.2 Ozemljitev vognega voda	X	X“	

PRILOGA VI

Priloga k Uredbi (EU) 2016/919 se spremeni:

(1) oddelek 1.1 se spremeni:

(a) v drugem pododstavku se besedilo „točkah 1.2 in 2.2 Priloge I k Direktivi 2008/57/ES“ nadomesti z besedilom „točki 2 Priloge I k Direktivi (EU) 2016/797“;

(b) točke od 1 do 4 se nadomestijo z naslednjim:

„(1) lokomotive in potniška tirna vozila, vključno z vlečnimi enotami z motorji z notranjim zgorevanjem ali električnimi vlečnimi enotami, potniškimi vlaki z motorji z notranjim zgorevanjem z lastnim pogonom ali električnimi potniškimi vlaki ter potniškimi vagoni, če imajo vozniško kabino;

(2) posebna vozila, kot so tirni delovni stroji, če imajo vozniško kabino in so predvidena za uporabo v načinu prevoza na lastnih kolesih.

Ta seznam vozil vključuje tista, ki so zasnovana posebej za obratovanje na različnih vrstah prog za visoke hitrosti iz točke 1.2 (Geografsko področje uporabe).“;

(2) oddelek 1.2 se nadomesti z naslednjim:

„1.2 Geografsko področje uporabe

Geografsko področje uporabe te TSI je omrežje celotnega železniškega sistema, kot je opisano v točki 1 Priloge I k Direktivi (EU) 2016/797, in ne zajema primerov infrastrukture iz člena 1(3) in (4) Direktive (EU) 2016/797.

TSI se uporablja za omrežja s tirnimi širinami 1 435 mm, 1 520 mm, 1 524 mm, 1 600 mm in 1 668 mm. Ne uporablja pa se za kratke čezmejne proge s tirno širino 1 520 mm, ki so povezane z omrežjem tretjih držav.“;

(3) oddelek 1.3 se spremeni:

(a) besedilo „členom 5(3) Direktive 2008/57/ES“ se nadomesti z besedilom „členom 4(3) Direktive (EU) 2016/797“;

(b) za točko 7 se dodata točki 8 in 9:

„(8) navaja določbe, ki se uporabljajo za obstoječe podsisteme, zlasti v primeru nadgradnje in obnove, ter za take primere navaja spremembe, zaradi katerih je treba vložiti vlogo za novo dovoljenje za vozilo ali podsistem ob progi – poglavje 7 (Izvajanje TSI v zvezi s podsistemi vodenje-upravljanje in signalizacija);

(9) navaja parametre podsistemov, ki jih mora preveriti prevoznik v železniškem prometu, in postopke, ki se uporabljajo za preverjanje teh parametrov po izdaji dovoljenja za dajanje vozila na trg in pred prvo uporabo vozila, da se zagotovi skladnost med vozili in progami, na katerih naj bi vozila obratovala – poglavje 4 (Opis značilnosti podsistemov).“;

(c) besedilo „členom 5(5) Direktive 2008/57/ES“ se nadomesti z besedilom „členom 4(5) Direktive (EU) 2016/797“;

(4) prvi odstavek oddelka 2.1 se nadomesti z naslednjim:

„Podsistemi vodenje-upravljanje in signalizacija so opredeljeni v Prilogi II k Direktivi (EU) 2016/797, kot sledi:

(a) vodenje-upravljanje in signalizacija ob progi je opredeljeno kot: „vsa oprema ob progi, potrebna za zagotavljanje varnosti, vodenje in nadzor voženj vlakov, ki so dovoljeni v omrežju“;

(b) vodenje-upravljanje in signalizacija na vozilu je opredeljeno kot: „vsa oprema na vozilih, potrebna za zagotavljanje varnosti, vodenje in nadzor voženj vlakov, ki so dovoljeni v omrežju“.“;

(5) oddelek 2.2 se spremeni:

(a) prvi odstavek se nadomesti z naslednjim:

„TSI v zvezi s podsistemom vodenje-upravljanje in signalizacija specificira le tiste zahteve, ki so potrebne za zagotovitev interoperabilnosti železniškega sistema Unije in skladnosti z bistvenimi zahtevami (*).“

(*) TSI CCS zdaj ne določa zahtev glede interoperabilnosti za postavljalnice, nivojske prehode in nekatere druge elemente CCS.“;

(b) besedilo „Sistemi razreda B za omrežje vseevropskega železniškega sistema so omejen nabor že obstoječih sistemov za zaščito vlakov“ ki so se v vseevropskem železniškem omrežju uporabljali pred 20. aprilom 2001“ se nadomesti z besedilom „Sistemi razreda B za omrežje vseevropskega železniškega sistema so omejen nabor že obstoječih sistemov za zaščito vlakov in govorno radijsko komunikacijo, ki so se v vseevropskem železniškem omrežju uporabljali že pred 20. aprilom 2001“;

(c) besedilo „Sistemi razreda B za druge dele omrežja železniškega sistema v Evropski uniji so omejen nabor že obstoječih sistemov za zaščito vlakov, ki so se v navedenih omrežjih uporabljali pred 1. julijem 2015“ se nadomesti z besedilom „Sistemi razreda B za druge dele omrežja železniškega sistema v Evropski uniji so omejen nabor že obstoječih sistemov za zaščito vlakov in govorno radijsko komunikacijo, ki so se v vseevropskem železniškem omrežju uporabljali že pred 1. julijem 2015“;

(d) besedilo „Seznam sistemov razreda B je določen v tehničnem dokumentu Evropske železniške agencije ‚Seznam CCS sistemov razreda B‘, ERA/TD/2011-11, različica 3.0“ se nadomesti z besedilom „Seznam sistemov razreda B je določen v tehničnem dokumentu Agencije Evropske unije za železnice z naslovom ‚Seznam CCS sistemov razreda B‘, ERA/TD/2011-11, različica 4.0“;

(e) na koncu oddelka 2.2 se doda besedilo „Vsi podsistemi vodenje-upravljanje in signalizacija se ocenijo v skladu z Izvedbeno uredbo Komisije (EU) št. 402/2013, tudi če niso navedeni v tej TSI.“;

(6) oddelek 2.3 se nadomesti z naslednjim:

„2.3 Stopnje uporabe ob progi (ETCS)“

Vmesniki, specificirani v tej TSI, opredeljujejo način prenosa podatkov vlakom in (kadar je primerno) z vlakov. Specifikacije za ETCS, navedene v tej TSI, določajo stopnje uporabe, med katerimi se lahko za izvedbo ob progi izberejo prenosna sredstva, ki ustrezajo njenim zahtevam.

Ta TSI opredeljuje zahteve za vse stopnje uporabe.

Za tehnično opredelitev stopenj uporabe ETCS glej Prilogo A, 4.1c.“;

(7) oddelek 3.1 se spremeni:

(a) besedilo „Direktiva 2008/57/ES“ se nadomesti z besedilom „Direktiva (EU) 2016/797“;

(b) za točko 5 se doda nova točka 6:

„(6) dostopnost.“;

(8) oddelek 3.2.1 se nadomesti z naslednjim:

„3.2.1 Varnost“

Pri vsakem projektu v zvezi s podsistemi vodenje-upravljanje in signalizacija se izvedejo ukrepi, ki so potrebni za zagotovitev, da stopnja tveganja, da pride do incidenta, ki spada na področje uporabe podsistemov vodenje-upravljanje in signalizacija, ni višja od ciljne stopnje tveganja, določene za zadevno storitev.

Da ukrepi, sprejeti za zagotavljanje varnosti, ne bi ogrozili interoperabilnosti, je treba upoštevati zahteve osnovnega parametra, opredeljenega v točki 4.2.1 (Značilnosti glede zanesljivosti, razpoložljivosti in varnosti vodenja-upravljanja in signalizacije, povezane z interoperabilnostjo).

Za sistem ETCS razreda A je cilj varnosti porazdeljen med podsistem vodenje-upravljanje in signalizacija na vozilu in podsistem vodenje-upravljanje in signalizacija ob progi. Zahteve so podrobno specificirane v osnovnem parametru, ki je opredeljen v točki 4.2.1 (Značilnosti glede zanesljivosti, razpoložljivosti in varnosti vodenja-upravljanja in signalizacije, povezane z interoperabilnostjo). Ta varnostna zahteva se izpolni skupaj z zahtevami glede razpoložljivosti, kakor je opredeljeno v točki 3.2.2 (Zanesljivost in razpoložljivost).

Za sistem ETCS razreda A:

- (a) spremembe, ki jih uvedejo prevozniki v železniškem prometu in upravljavci infrastrukture, se upravljajo v skladu s procesi in postopki njihovega sistema upravljanja varnosti;
- (b) spremembe, ki jih uvedejo drugi akterji (npr. proizvajalci ali drugi dobavitelji), se upravljajo v skladu s postopkom upravljanja s tveganji, določenim v Prilogi I k Izvedbeni uredbi Komisije (EU) št. 402/2013 (*), kot je navedeno v členu 6(1)(a) Direktive (EU) 2016/798 Evropskega parlamenta in Sveta (**).

Poleg tega bo ocenjevalni organ SVM v skladu s členom 6 Uredbe (EU) št. 402/2013 opravil neodvisno oceno pravilne uporabe postopka upravljanja s tveganji iz Priloge I k navedeni uredbi in ustreznosti rezultatov uporabe postopka. Ocenjevalni organ SVM se akreditira ali prizna v skladu z zahtevami iz Priloge II k Uredbi (EU) št. 402/2013 na področjih 'vodenje-upravljanje in signalizacija' ter 'varna integracija sistema', kot sta navedeni pod postavko 5 'razvrstitev' podatkovne zbirke ERADIS za ocenjevalne organe.

Uporaba specifikacij iz preglednice A 3 Priloge A je ustrezno sredstvo za popolno skladnost s postopkom upravljanja s tveganji iz Priloge I k Izvedbeni uredbi Komisije (EU) št. 402/2013 za projektiranje, izvajanje, proizvodnjo, namestitve in validacijo (vključno s potrditvijo varnosti) komponent interoperabilnosti in podsistemov. Če se uporabljajo drugačne specifikacije od tistih iz preglednice 3 Priloge A, se dokaže vsaj enakovrednost specifikacijami iz preglednice 3 Priloge A.

Kadar se specifikacije iz preglednice A 3 Priloge A uporabljajo kot ustrezno sredstvo za popolno skladnost s postopkom upravljanja s tveganji iz Priloge I k Izvedbeni uredbi Komisije (EU) št. 402/2013, dejavnosti neodvisnega varnostnega ocenjevanja, ki se zahtevajo v skladu s specifikacijami iz preglednice A 3 Priloge A, opravi ocenjevalni organ, akreditiran ali priznan, kot je določeno v zgornjem oddelku, in ne neodvisni ocenjevalec varnosti iz Cenelec, da bi se preprečilo nepotrebno podvajanje neodvisnega ocenjevanja.

(*) 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. 8).

(**) Direktiva (EU) 2016/798 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. maja 2016 o varnosti na železnici (UL L 138, 26.5.2016, str. 102).“;

- (9) drugi odstavek oddelka 3.2.2 se nadomesti z naslednjim:

„Raven tveganja, ki nastane zaradi staranja in obrabe komponent, uporabljenih v podsistemu, se spremlja. Upoštevajo se zahteve glede vzdrževanja, navedene v točki 4.5.“;

- (10) oddelek 3.2.5.2 se črta;

- (11) doda se nov oddelek 3.2.6:

„3.2.6 Dostopnost

Za bistveno zahtevo dostopnost niso predpisane obvezne zahteve za podsisteme CCS.“;

- (12) oddelek 4.1.1 se spremeni:

- (a) ne zadeva slovenskega jezika;

- (b) doda se nova točka 17:

„(17) Združljivost sistema ETCS in radijskega sistema (točka 4.2.17)“;

- (13) v oddelku 4.1.2 se besedilo „omejevanja gibanja podsistemov na vozilu, skladnih s TSI.“ nadomesti z besedilom „omejevanja gibanja vozil s podsistemi na vozilu, skladnimi s TSI.“;
- (14) preglednica 4.1 v oddelku 4.1.3 se nadomesti z naslednjim:

„Preglednica 4.1

Podsistem	Del	Osnovni parametri
Vodenje-upravljanje in signalizacija na vozilu	Zaščita vlakov	4.2.1, 4.2.2, 4.2.5, 4.2.6, 4.2.8, 4.2.9, 4.2.12, 4.2.14, 4.2.16, 4.2.17
	Govorna radijska komunikacija	4.2.1.2, 4.2.4.1, 4.2.4.2, 4.2.5.1, 4.2.13, 4.2.16, 4.2.17
	Podatkovna radijska komunikacija	4.2.1.2, 4.2.4.1, 4.2.4.3, 4.2.5.1, 4.2.6.2, 4.2.16, 4.2.17
Vodenje-upravljanje in signalizacija ob progi	Zaščita vlakov	4.2.1, 4.2.3, 4.2.5, 4.2.7, 4.2.8, 4.2.9, 4.2.15, 4.2.16, 4.2.17
	Govorna radijska komunikacija	4.2.1.2, 4.2.4, 4.2.5.1, 4.2.7, 4.2.16, 4.2.17
	Podatkovna radijska komunikacija	4.2.1.2, 4.2.4, 4.2.5.1, 4.2.7, 4.2.16, 4.2.17
	Zaznavanje vlaka	4.2.10, 4.2.11, 4.2.16“

- (15) naslov oddelka 4.2.1 se nadomesti z naslovom „Značilnosti glede zanesljivosti, razpoložljivosti in varnosti vodenja-upravljanja in signalizacije, povezane z interoperabilnostjo“;
- (16) oddelek 4.2.2 se nadomesti z naslednjim:

„4.2.2 Funkcionalnost ETCS na vozilu

Osnovni parameter za funkcionalnost ETCS na vozilu opisuje vse funkcije, potrebne za varno obratovanje vlaka. Glavna funkcija je zagotavljanje avtomatske zaščite vlakov in kabinske signalizacije:

- (1) nastavitev značilnosti vlaka (npr. najvišje hitrosti vlaka, zmogljivosti zaviranja);
- (2) izbor načina nadzorovanja na podlagi informacij iz opreme ob progi;
- (3) izvajanje funkcij meritve poti in hitrosti;
- (4) zaznavanje vlaka v koordinatnem sistemu, ki temelji na lokacijah Eurobalise;
- (5) izračunavanje dinamičnega profila hitrosti za njegovo vožnjo na podlagi značilnosti vlaka in informacij iz opreme ob progi;
- (6) nadziranje dinamičnega profila hitrosti med vožnjo;
- (7) omogočanje funkcije intervencije.

Te funkcije se izvajajo v skladu s Prilogo A, 4.2.2b, njihova zmogljivost pa je v skladu s Prilogo A, 4.2.2a.

Zahteve za preizkuse so specifikirane v Prilogi A, 4.2.2c.

Glavno funkcionalnost podpirajo ostale funkcije, na katere se nanašata tudi Priloga A, 4.2.2a, in Priloga A, 4.2.2b, skupaj z dodatnimi specifikacijami, navedenimi spodaj:

- (1) Komunikacija s podsistemom vodenje-upravljanje in signalizacija ob progi:
 - (a) prenos podatkov Eurobalise. Glej točko 4.2.5.2 (Komunikacija Eurobalise z vlakom);

- (b) prenos podatkov Euroloop. Glej točko 4.2.5.3 (Komunikacija Euroloop z vlakom). Ta funkcionalnost je na vozilu neobvezna, razen če je ob progi nameščen Euroloop v ETCS stopnje 1 in je iz varnostnih razlogov sprostitvena hitrost nastavljena na nič (npr. zaščita nevarnih mest);
 - (c) radijski prenos podatkov za radijski in-fill. Glej Prilogo A, 4.2.2d, točko 4.2.5.1 (Radijska komunikacija z vlakom), točko 4.2.6.2 (Vmesnik med podatkovno radijsko komunikacijo GSM-R in ETCS) ter točko 4.2.8 (Upravljanje ključev). Ta funkcionalnost je na vozilu neobvezna, razen če je ob progi nameščen radijski prenos podatkov za radijski in-fill v ETCS stopnje 1 in je sprostitvena hitrost iz varnostnih razlogov nastavljena na nič (npr. zaščita nevarnih mest);
 - (d) radijski prenos podatkov. Glej točko 4.2.5.1 (Radijska komunikacija z vlakom), točko 4.2.6.2 (Vmesnik med podatkovno radijsko komunikacijo GSM-R in ETCS) ter točko 4.2.8 (Upravljanje ključev). Ta radijski prenos je neobvezen, razen če deluje na progah z ETCS stopnjo 2 ali stopnjo 3.
- (2) Komuniciranje s strojevodjo. Glej Prilogo A, 4.2.2e in točko 4.2.12 (ETCS DMI).
- (3) Komuniciranje s STM. Glej točko 4.2.6.1 (Vmesnik med ETCS in STM). Ta funkcija vključuje:
- (a) upravljanje izhodnih podatkov STM;
 - (b) zagotavljanje podatkov, ki jih uporablja STM;
 - (c) upravljanje prehodov STM.
- (4) Upravljanje informacij o celovitosti vlaka (integriteta vlaka) – zagotavljanje informacij o integriteti vlaka podsistemu na vozilu je neobvezno, razen če tako zahteva naprava ob progi.
- (5) Spremljanje stanja opreme in podpora ob okvari z uporabo načina delovanja v poslabšanih razmerah. Ta funkcija vključuje:
- (a) sprožitev funkcionalnosti ETCS na vozilu;
 - (b) zagotavljanje podpore ob okvari z uporabo načina delovanja v poslabšanih razmerah;
 - (c) ločitev funkcionalnosti ETCS na vozilu.
- (6) Snemanje podpornih podatkov za regulativne namene. Glej točko 4.2.14 (Vmesnik za snemanje podatkov za regulativne namene).
- (7) Posredovanje informacij/nalogov in sprejemanje informacij o stanju od tirnih vozil:
- (a) na vmesnik med strojevodjo in strojem. Glej točko 4.2.12 (ETCS DMI);
 - (b) na vmesnik med opremo na vlak in vlakom ter s tega vmesnika. Glej Prilogo A, 4.2.2f.“;
- (17) oddelek 4.2.3 se nadomesti z naslednjim:

„4.2.3 Funkcionalnost ETCS ob progi

Ta osnovni parameter opisuje funkcionalnost ETCS ob progi. Vsebuje vso funkcionalnost ETCS za zagotavljanje varne poti posameznega vlaka.

Glavna funkcionalnost je:

- (1) zaznavanje določenega vlaka v koordinatnem sistemu, ki temelji na lokacijah Eurobalise (stopnji 2 in 3);
- (2) pretvorba informacij iz opreme za signalizacijo ob progi v standardno obliko za podsistem vodenje-upravljanje in signalizacija na vozilu;
- (3) pošiljanje dovoljenj za vožnjo, skupaj z opisom proge in nalogov, za posamezen vlak.

Te funkcije se izvajajo v skladu s Prilogo A, 4.2.3b, njihova zmogljivost pa je v skladu s Prilogo A, 4.2.3a.

Glavno funkcionalnost podpirajo ostale funkcije, na katere se nanašata tudi Priloga A, 4.2.3a, in Priloga A, 4.2.3b, skupaj z dodatnimi specifikacijami, navedenimi spodaj:

- (1) Komuniciranje s podsistemom vodenje-upravljanje in signalizacija na vozilu. To vključuje:
 - (a) prenos podatkov Eurobalise. Glej točko 4.2.5.2 (Komunikacija Eurobalise z vlakom) in točko 4.2.7.4 (Eurobalise/elektronska enota ob progi (LEU – Line-side Electronic Unit));
 - (b) prenos podatkov Euroloop. Glej točko 4.2.5.3 (Komunikacija Euroloop z vlakom) in točko 4.2.7.5 (Euroloop/LEU). Euroloop je relevanten le na stopnji 1, na kateri je neobvezen;
 - (c) radijski prenos podatkov za radijski in-fill. Glej Prilogo A, 4.2.3d, točko 4.2.5.1 (Radijska komunikacija z vlakom), točko 4.2.7.3 (GSM-R/ETCS-funkcionalnost ob progi) ter točko 4.2.8 (Upravljanje ključev). Radijski in-fill je relevanten le na stopnji 1, na kateri je neobvezen;
 - (d) radijski prenos podatkov. Glej točko 4.2.5.1 (Radijska komunikacija z vlakom), točko 4.2.7.3 (GSM-R/ETCS-funkcionalnost ob progi) ter točko 4.2.8 (Upravljanje ključev). Radijski prenos podatkov je relevanten le na stopnji 2 in stopnji 3.
 - (2) Pošiljanje informacij/nalogov opremi ETCS na vozilu, npr. informacij, povezanih z odpiranjem/zapiranjem zračnih loput, spuščanjem/dviganjem odjemnika toka, vklopom/izklopom glavnega stikala, prehodom z vlečnega sistema A na vlečni sistem B. Izvajanje te funkcionalnosti je neobvezno za opremo ob progi; lahko pa je obvezno na podlagi drugih veljavnih TSI ali nacionalnih pravil oziroma izvajanja ovrednotenja in ocene tveganja za zagotovitev varne integracije podsistemov.
 - (3) Upravljanje prehodov med področji, ki jih nadzorujejo različni radijski blokovni centri (RBCs – Radio Block Centres) (relevantno le za stopnjo 2 in stopnjo 3). Glej točko 4.2.7.1 (Funkcionalni vmesnik med radijskimi blokovnimi centri) in točko 4.2.7.2 (Tehnični vmesnik med radijskimi blokovnimi centri).“;
- (18) v oddelku 4.2.6.3 se sklic na „4.2.6f“ črta;
- (19) v oddelku 4.2.11 se besedilo „opremo ob progi za vodenje-upravljanje in signalizacijo“ nadomesti z besedilom „opremo ob progi za vodenje-upravljanje in signalizacijo za zaznavanje vlaka“;
- (20) v oddelku 4.2.16 se besedilo „Podsistem vodenje-upravljanje in signalizacija na vozilu upošteva“ nadomesti z besedilom „Komponente interoperabilnosti in podsistemi vodenje-upravljanje in signalizacija na vozilu upoštevajo“;
- (21) doda se nov oddelek 4.2.17:

„4.2.17 Preverjanja združljivosti sistema ETCS in radijskega sistema

Zaradi različnih možnih izvedb in stanja prehoda na popolnoma skladne podsisteme CCS se opravijo preverjanja, da se dokaže tehnična združljivost med podsistemi CCS na vozilu in podsistemi CCS ob progi. Zahteva po teh preverjanjih se obravnava kot ukrep za povečanje zaupanja v tehnično združljivost podsistemov CCS. Število teh preverjanj se bo predvidoma zmanjševalo, dokler ne bo doseženo načelo iz točke 6.1.2.1.

4.2.17.1 Združljivost sistema ETCS

Združljivost sistema ETCS (ETCS System Compatibility – ESC) se nanaša na evidentiranje tehnične združljivosti med deli sistema ETCS na vozilu in deli sistema ETCS ob progi v okviru podsistemov CCS na posameznem območju uporabe.

Tip ESC je vrednost, dodeljena za evidentiranje tehnične združljivosti med sistemom ETCS na vozilu in odsekom na območju uporabe. Vsi odseki omrežja Unije, za katere se zahteva isti nabor preverjanj za dokazovanje ESC, imajo isti tip ESC.

4.2.17.2 Združljivost radijskega sistema

Združljivost radijskega sistema (Radio System Compatibility – RSC) se nanaša na evidentiranje tehnične združljivosti med deli za govorno ali podatkovno radijsko komunikacijo in deli sistema GSM-R ob progi in na vozilu v okviru podsistemov CCS.

Tip RSC je vrednost, dodeljena za evidentiranje tehnične združljivosti med napravo za govorno ali podatkovno radijsko komunikacijo in odsekom na območju uporabe. Vsi odseki omrežja Unije, za katere se zahteva isti nabor preverjanj za dokazovanje RSC, imajo isti tip RSC.“;

(22) oddelek 4.3 se spremeni:

- (a) v preglednicah se beseda „klavzula“ nadomesti z besedo „točka“;
- (b) oddelek 4.3.1 se nadomesti z naslednjim:

„4.3.1 Vmesnik s podsistemom vodenje in upravljanje prometa

Vmesnik s TSI vodenje in upravljanje prometa			
Sklic na TSI CCS		Sklic na TSI vodenje in upravljanje prometa ⁽¹⁾	
Parameter	Točka	Parameter	Točka
Operativna pravila (za normalne in poslabšane pogoje)	4.4	Priročnik Operativna pravila	4.2.1.2.1 4.4
Vidnost objektov za vodenje-upravljanje in signalizacijo ob progi	4.2.15	Opazovanje signalov in progovnih znamenj	4.2.2.8
Zavorna zmogljivost in zavorne značilnosti vlaka	4.2.2	Zavorna zmogljivost	4.2.2.6
Uporaba opreme za posipanje s peskom Mazanje sledilnega venca na vozilu Uporaba kompozitnih zavornjakov	4.2.10	Priročnik	4.2.1.2.1
Vmesnik za snemanje podatkov za regulativne namene	4.2.14	Snemanje podatkov na vozilu	4.2.3.5
ETCS DMI	4.2.12	Številka vlaka	4.2.3.2.1
GSM-R DMI	4.2.13	Številka vlaka	4.2.3.2.1
Upravljanje s ključi	4.2.8	Zagotavljanje, da je vlak v dobrem voznem stanju	4.2.2.7
Preverjanja združljivosti s progo pred uporabo dovoljenih vozil	4.9	Parametri združljivosti vozil in vlakov na predvideni poti obratovanja	Dodatek D1

⁽¹⁾ Uredba Komisije (EU) 2015/995 z dne 8. junija 2015 o spremembi Sklepa Komisije 2012/757/EU o tehničnih specifikacijah za interoperabilnost, ki se nanašajo na podsistem „vodenje in upravljanje prometa“ železniškega sistema v Evropski uniji (UL L 165, 30.6.2015, str. 1).“

(c) oddelek 4.3.2 se nadomesti z naslednjim:

„4.3.2 Vmesnik s podsistemom tirna vozila

Vmesnik s TSI tirna vozila				
Sklic na TSI CCS		Sklic na TSI tirna vozila		
Parameter	Točka	Parameter		Točka
Združljivost s sistemi za zaznavanje vlaka ob progi: konstrukcija vozila	4.2.10	Značilnosti tirnih vozil za združljivost s sistemi za zaznavanje vlaka, ki temeljijo na tirnih tokokrogih	TSI tirna vozila položaj kolesnih dvojic	4.2.7.9.2
			za visoke hitrosti ⁽¹⁾ osna obremenitev	4.2.3.2
			posipanje s peskom	4.2.3.10
			električna upornost med kolesi	4.2.3.3.1
			CR RS TSI ⁽²⁾	4.2.3.3.1.1
			LOC in PAS TSI ⁽³⁾	4.2.3.3.1.1
			TSI za tovarne vagone ⁽⁴⁾	4.2.3.2

Vmesnik s TSI tirna vozila				
Sklic na TSI CCS		Sklic na TSI tirna vozila		
Parameter	Točka	Parameter		Točka
		Značilnosti tirnih vozil, združljive s sistemi za zaznavanje vlaka, ki temeljijo na števcih osi	TSI tirna vozila za visoke hitrosti	4.2.7.9.2
			geometrija kolesnih dvojic kolesa	4.2.7.9.3
			CR RS TSI	4.2.3.3.1.2
			LOC in PAS TSI	4.2.3.3.1.2
		Značilnosti tirnih vozil, združljive s kabelskimi zankami	TSI za tovarne vagone	4.2.3.3
			HS RS TSI	je ni
			CR RS TSI	4.2.3.3.1.3
			LOC in PAS TSI	4.2.3.3.1.3
Elektromagnetna združljivost med tirnimi vozili in opremo za vodenje-upravljanje in signalizacijo ob progi	4.2.11	Značilnosti tirnih vozil za združljivost s sistemi za zaznavanje vlaka, ki temeljijo na tirnih tokokrogih	TSI za tovarne vagone	4.2.3.3
			HS RS TSI	4.2.6.6.1
			CR RS TSI	4.2.3.3.1.1
			LOC in PAS TSI	4.2.3.3.1.1
Zavorna zmogljivost in zavorne značilnosti vlaka	4.2.2	Zmogljivost zasilnega zaviranja	TSI za tovarne vagone	4.2.3.3
			HS RS TSI	4.2.6.6.1
			CR RS TSI	4.2.3.3.1.2
			LOC in PAS TSI	4.2.3.3.1.2
Položaj anten za vodenje-upravljanje in signalizacijo na vozilu	4.2.2	Kinematični profil	TSI za tovarne vagone	4.2.3.3
			HS RS TSI	4.2.6.6.1
			CR RS TSI	4.2.3.3.1.2
			LOC in PAS TSI	4.2.3.3.1.2
Izolacija funkcionalnosti ETCS na vozilu	4.2.2	Operativna pravila	TSI za tovarne vagone	4.2.3.3
			HS RS TSI	4.2.6.6.1
			CR RS TSI	4.2.3.3.1.2
			LOC in PAS TSI	4.2.3.3.1.2
Podatkovni vmesniki	4.2.2	Koncepti spremljanja in diagnostike	TSI za tovarne vagone	4.2.3.3
			HS RS TSI	4.2.6.6.1
			CR RS TSI	4.2.3.3.1.2
			LOC in PAS TSI	4.2.3.3.1.2

Vmesnik s TSI tirna vozila				
Sklic na TSI CCS		Sklic na TSI tirna vozila		
Parameter	Točka	Parameter		Točka
Vidnost objektov za vođenje-upravljanje in signalizacijo ob progi	4.2.15	Zunanja vidljivost Čelne luči	HS RS TSI CR RS TSI LOC in PAS TSI TSI za tovarne vagone	4.2.7.4.1.1 4.2.7.1.1 4.2.7.1.1 je ni
		Zunanje vidno polje strojevodje	HS RS TSI vidno polje vetrobransko steklo CR RS TSI vidno polje vetrobransko steklo LOC in PAS TSI vidno polje vetrobransko steklo TSI za tovarne vagone	4.2.2.6b 4.2.2.7 4.2.9.1.3.1 4.2.9.2 4.2.9.1.3.1 4.2.9.2 je ni
Vmesnik za snemanje podatkov za regulativne namene	4.2.14	Snemalna naprava	HS RS TSI CR RS TSI LOC in PAS TSI TSI za tovarne vagone	4.2.7.10 4.2.9.6 4.2.9.6 je ni
Ukazi za opremo tirnih vozil	4.2.2	Ločevanje faz	HS RS TSI CR RS TSI LOC in PAS TSI TSI za tovarne vagone	4.2.8.3.6.7
	4.2.3			4.2.8.2.9.8 4.2.8.2.9.8 je ni
Ukaz za zasilno zaviranje	4.2.2	Ukaz za zasilno zaviranje	HS RS TSI CR RS TSI LOC in PAS TSI TSI za tovarne vagone	je ni 4.2.4.4.1 4.2.4.4.1 je ni
Konstrukcija opreme	4.2.16	Zahteve glede materiala	HS RS TSI CR RS TSI LOC in PAS TSI TSI za tovarne vagone	4.2.7.2.2 4.2.10.2.1 4.2.10.2.1 je ni

(¹) HS RS TSI je opredeljena v Odločbi Komisije z dne 21. februarja 2008 o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi s podsistemom železniški vozni park vseevropskega železniškega sistema za visoke hitrosti (2008/232/ES).

(²) CR RS TSI je opredeljena v Sklepu Komisije z dne 26. aprila 2011 o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi s podsistemom tirnih vozil „lokomotive in potniška tirna vozila“ vseevropskega železniškega sistema za konvencionalne hitrosti (2011/291/EU).

(³) LOC in PAS TSI je opredeljena v Uredbi Komisije (EU) št. 1302/2014 z dne 18. novembra 2014 o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi s podsistemom „tirna vozila – lokomotive in potniška tirna vozila“ železniškega sistema v Evropski uniji.

(⁴) TSI za tovarne vagone je opredeljena v Uredbi Komisije (EU) št. 321/2013 z dne 13. marca 2013 o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi s podsistemom „železniški vozni park – tovorni vagoni“ železniškega sistema v Evropski uniji in o razveljavitvi Odločbe Komisije 2006/861/ES.“

(d) v oddelku 4.3.4 se besedilo „Točke ločevanja faz“ nadomesti z besedilom „Odseki ločevanja faz“;

(23) ne zadeva slovenskega jezika;

(24) v oddelku 4.5.1 se na koncu točke (1) doda besedilo „Za popravke napak pri opremi glej točko 6.5.“;

(25) oddelek 4.8 se nadomesti z naslednjim:

„4.8 Registri

Podatki, ki se zagotavljajo za registre iz členov 48 in 49 Direktive (EU) 2016/797, so podatki, navedeni v Izvedbenem sklepu Komisije 2011/665/EU (*) in Izvedbeni uredbi Komisije (EU) 2019/777 (**).

(*) Izvedbeni sklep Komisije 2011/665/EU z dne 4. oktobra 2011 o evropskem registru dovoljenih tipov železniških vozil (UL L 264, 8.10.2011, str. 32).

(**) Izvedbena uredba Komisije (EU) 2019/777 z dne 16. maja 2019 o skupnih specifikacijah za register železniške infrastrukture in razveljavitvi Izvedbenega sklepa 2014/880/EU (UL L 139 I, 27.5.2019, str. 312).“;

(26) za oddelkom 4.8 se doda nov oddelek 4.9:

„4.9 Preverjanja združljivosti s progo pred uporabo dovoljenih vozil

Parametri podsistema CCS na vozilu, ki jih mora prevoznik v železniškem prometu uporabiti za preverjanje združljivosti s progo, so opisani v Dodatku D1 k Izvedbeni uredbi Komisije (EU) 2019/773 (*).

(*) Izvedbena uredba Komisije (EU) 2019/773 z dne 16. maja 2019 o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi s podsystemom ‚vođenje in upravljanje prometa‘ železniškega sistema v Evropski uniji ter razveljavitvi Sklepa 2012/757/EU (UL L 139 I, 27.5.2019, str. 5).“;

(27) oddelek 5.1 se nadomesti z naslednjim:

„5.1 Opredelitev

V skladu s členom 2(7) Direktive (EU) 2016/797 ‚komponente interoperabilnosti‘ pomenijo ‚vsako osnovno komponento, skupino komponent, podsklop ali celoten sklop opreme, vgrajene ali namenjene vgradnji v podsystem, od katerih je neposredno ali posredno odvisna interoperabilnost železniškega sistema, vključno z opredmetenimi in neopredmetenimi sredstvi.“;

(28) v oddelku 5.2.2 se na koncu oddelka doda nov odstavek:

„Skladnosti notranjih vmesnikov skupine KI z osnovnimi parametri iz poglavja 4 ni treba preveriti. Skladnost zunanjih vmesnikov skupine KI je treba preveriti, da se dokaže skladnost z osnovnimi parametri v zvezi z zahtevami za te zunanje vmesnike.“;

(29) oddelek 5.3 se spremeni:

(a) preglednica 5.1.a se nadomesti z naslednjim:

„Preglednica 5.1.a

Osnovne komponente interoperabilnosti za podsystem vođenje-upravljanje in signalizacija na vozilu

1	2	3	4
Št.	Komponenta interoperabilnosti (KI)	Značilnosti	Posebne zahteve, ki jih je treba oceniti s sklicevanjem na poglavje 4
1	ETCS na vozilu	Zanesljivost, razpoložljivost, možnost vzdrževanja, varnost (RAMS)	4.2.1 4.5.1
		Funkcionalnost ETCS na vozilu (razen meritev poti in hitrosti)	4.2.2

1	2	3	4
Št.	Komponenta interoperabilnosti (KI)	Značilnosti	Posebne zahteve, ki jih je treba oceniti s sklicevanjem na poglavje 4
		Vmesniki zračne reže ETCS in GSM-R	4.2.5
		— RBC (neobvezen radijski prenos podatkov)	4.2.5.1
		— radijska in-fill enota (neobvezna funkcionalnost)	4.2.5.1
		— zračna reža Eurobalise	4.2.5.2
		— zračna reža Euroloop (neobvezna funkcionalnost)	4.2.5.3
		Vmesniki	
		— STM (izvedba vmesnika K neobvezna)	4.2.6.1
		— radijski sistem GSM-R, namenjen le za prenos podatkov ETCS	4.2.6.2
		— meritev poti in hitrosti	4.2.6.3
		— sistem upravljanja ključev	4.2.8
		— upravljanje ETCS-ID	4.2.9
		— vmesnik med strojevodjo in strojem ETCS	4.2.12
		— vlakovni vmesnik	4.2.2
		— snemalna naprava na vozilu	4.2.14
		Konstrukcija opreme	4.2.16
2	Oprema za meritev poti in hitrosti	Zanesljivost, razpoložljivost, možnost vzdrževanja, varnost (RAMS)	4.2.1
			4.5.1
		Funkcionalnost ETCS na vozilu: samo meritev poti in hitrosti	4.2.2
		Vmesniki	
		— ETCS na vozilu	4.2.6.3
		Konstrukcija opreme	4.2.16
3	Vmesnik zunanega STM	Vmesniki	
		— ETCS na vozilu	4.2.6.1
4	Kabinski radijski sistem GSM-R Opomba: SIM kartica, antena, priključni kabli in filtri niso del te komponente interoperabilnosti.	Zanesljivost, razpoložljivost, možnost vzdrževanja (RAM)	4.2.1.2
			4.5.1
		Osnovne komunikacijske funkcije	4.2.4.1
		Glasovne in operativne komunikacijske aplikacije	4.2.4.2
		Vmesniki	
		— zračna reža GSM-R	4.2.5.1
		— vmesnik med strojevodjo in strojem GSM-R	4.2.13
		Konstrukcija opreme	4.2.16
5	Radijski sistem GSM-R, namenjen le za prenos podatkov ETCS Opomba: SIM kartica, antena, priključni kabli in filtri niso del te komponente interoperabilnosti.	Zanesljivost, razpoložljivost, možnost vzdrževanja (RAM)	4.2.1.2
			4.5.1
		Osnovne komunikacijske funkcije	4.2.4.1
		Aplikacije za sporočanje podatkov ETCS	4.2.4.3

1	2	3	4
Št.	Komponenta interoperabilnosti (KI)	Značilnosti	Posebne zahteve, ki jih je treba oceniti s sklicevanjem na poglavje 4
		Vmesniki	
		— ETCS na vozilu	4.2.6.2
		— zračna reža GSM-R	4.2.5.1
		Konstrukcija opreme	4.2.16
6	SIM kartica za GSM-R Opomba: omrežni operater GSM-R je odgovoren, da prevoznikom v železniškem prometu zagotovi SIM kartice, ki se vstavijo v terminalsko opremo GSM-R.	Osnovne komunikacijske funkcije	4.2.4.1
		Konstrukcija opreme	4.2.16“

(b) preglednica 5.1.b se nadomesti z naslednjim:

„Preglednica 5.1.b

Skupine komponent interoperabilnosti za podsistem vodenje-upravljanje in signalizacija na vozilu

Ta preglednica je primer za prikaz strukture. Druge skupine so dovoljene.

1	2	3	4
Št.	Skupina komponent interoperabilnosti	Značilnosti	Posebne zahteve, ki jih je treba oceniti s sklicevanjem na poglavje 4
1	ETCS na vozilu Oprema za meritev poti in hitrosti	Zanesljivost, razpoložljivost, možnost vzdrževanja, varnost (RAMS)	4.2.1 4.5.1
		Funkcionalnost ETCS na vozilu	4.2.2
		Vmesniki zračne reže ETCS in GSM-R	4.2.5
		— RBC (neobvezen radijski prenos podatkov)	4.2.5.1
		— radijska in-fill enota (neobvezna funkcionalnost)	4.2.5.1
		— zračna reža Eurobalise	4.2.5.2
		— zračna reža Euroloop (neobvezna funkcionalnost)	4.2.5.3
		Vmesniki	
		— STM (izvedba vmesnika K neobvezna)	4.2.6.1
		— radijski sistem GSM-R, namenjen le za prenos podatkov ETCS	4.2.6.2
		— sistem upravljanja ključev	4.2.8
		— upravljanje ETCS-ID	4.2.9
		— vmesnik med strojevodjo in strojem ETCS	4.2.12
		— vlakovni vmesnik	4.2.2
		— snemalna naprava na vozilu	4.2.14
		Konstrukcija opreme	4.2.16“

(c) preglednica 5.2.a se nadomesti z naslednjim:

„Preglednica 5.2.a

Osnovne komponente interoperabilnosti za podsistem vodenje-upravljanje in signalizacija ob progi

1	2	3	4
Št.	Komponenta interoperabilnosti (KI)	Značilnosti	Posebne zahteve, ki jih je treba oceniti s sklicevanjem na poglavje 4
1	RBC	Zanesljivost, razpoložljivost, možnost vzdrževanja, varnost (RAMS)	4.2.1 4.5.1
		Funkcionalnost ETCS ob progi (razen komunikacij prek Eurobalise, radio in-fill in Euroloop)	4.2.3
		Vmesniki zračne reže ETCS in GSM-R: le radijska komunikacija z vlakom	4.2.5.1
		Vmesniki — sosednji RBC — Podatkovna radijska komunikacija — sistem upravljanja ključev — upravljanje ETCS-ID	4.2.7.1, 4.2.7.2 4.2.7.3 4.2.8 4.2.9
		Konstrukcija opreme	4.2.16
2	Radijska in-fill enota	Zanesljivost, razpoložljivost, možnost vzdrževanja, varnost (RAMS)	4.2.1 4.5.1
		Funkcionalnost ETCS ob progi (razen komunikacij prek Eurobalise, Euroloop ter funkcionalnosti stopnje 2 in stopnje 3)	4.2.3
		Vmesniki zračne reže ETCS in GSM-R: le radijska komunikacija z vlakom	4.2.5.1
		Vmesniki — Podatkovna radijska komunikacija — sistem upravljanja ključev — upravljanje ETCS-ID — postavljalnica in LEU	4.2.7.3 4.2.8 4.2.9 4.2.3
		Konstrukcija opreme	4.2.16
3	Eurobalise	Zanesljivost, razpoložljivost, možnost vzdrževanja, varnost (RAMS)	4.2.1 4.5.1
		Vmesniki zračne reže ETCS in GSM-R: le komunikacija Eurobalise z vlakom	4.2.5.2
		Vmesniki — LEU – Eurobalise	4.2.7.4
		Konstrukcija opreme	4.2.16

1	2	3	4
Št.	Komponenta interoperabilnosti (KI)	Značilnosti	Posebne zahteve, ki jih je treba oceniti s sklicevanjem na poglavje 4
4	Euroloop	Zanesljivost, razpoložljivost, možnost vzdrževanja, varnost (RAMS)	4.2.1 4.5.1
		Vmesniki zračne reže ETCS in GSM-R: le komunikacija Euroloop z vlakom	4.2.5.3
		Vmesniki — LEU – Euroloop	4.2.7.5
		Konstrukcija opreme	4.2.16
5	LEU Eurobalise	Zanesljivost, razpoložljivost, možnost vzdrževanja, varnost (RAMS)	4.2.1 4.5.1
		Funkcionalnost ETCS ob progi (razen komunikacij prek radio in-fill, Euroloop ter funkcionalnosti stopnje 2 in stopnje 3)	4.2.3
		Vmesniki — LEU – Eurobalise	4.2.7.4
		Konstrukcija opreme	4.2.16
6	LEU Euroloop	Zanesljivost, razpoložljivost, možnost vzdrževanja, varnost (RAMS)	4.2.1 4.5.1
		Funkcionalnost ETCS ob progi (razen komunikacij prek radio in-fill, Eurobalise ter funkcionalnosti stopnje 2 in stopnje 3)	4.2.3
		Vmesniki — LEU – Euroloop	4.2.7.5
		Konstrukcija opreme	4.2.16
7	Števec osi	Sistemi za zaznavanje vlaka ob progi (samo parametri, ustrezni za števec osi)	4.2.10
		Elektromagnetna združljivosti (samo parametri, ustrezni za števec osi)	4.2.11
		Konstrukcija opreme	4.2.16“

(30) oddelek 6.1 se nadomesti z naslednjim:

„6.1 Uvod

6.1.1 Splošna načela

6.1.1.1 Skladnost z osnovnimi parametri

Izpolnjevanje bistvenih zahtev, navedenih v poglavju 3 te TSI, se zagotovi z izpolnjevanjem osnovnih parametrov, specificiranih v poglavju 4.

To izpolnjevanje se dokaže z:

- (1) ocenjevanjem skladnosti komponent interoperabilnosti, specificiranih v poglavju 5 (glej točke 6.2.1, 6.2.2, 6.2.3, 6.2.4);
- (2) verifikacijo podsistemov (glej točki 6.3 in 6.4).

6.1.1.2 Bistvene zahteve, izpolnjene na podlagi nacionalnih pravil

V določenih primerih so nekatere od bistvenih zahtev lahko izpolnjene na podlagi nacionalnih pravil zaradi:

- (1) uporabe sistemov razreda B;
- (2) odprtih točk v TSI;
- (3) neuporabe TSI (odstopanj) na podlagi člena 7 Direktive (EU) 2016/797;
- (4) posebnih primerov iz točke 7.6.

V takih primerih so za oceno skladnosti z navedenimi pravili pristojne zadevne države članice, izvede pa se v skladu s priglasenimi postopki. Glej točko 6.4.2.

6.1.1.3 Delna izpolnitev zahtev TSI

Glede preverjanja, ali so izpolnjene bistvene zahteve, tako da je dosežena skladnost z osnovnimi parametri, in brez poseganja v obveznosti iz poglavja 7 te TSI, komponente interoperabilnosti in podsistemi vodenje-upravljanje in signalizacija, ki ne izvajajo vseh funkcij, zmogljivosti in vmesnikov, kot so določeni v poglavju 4 (vključno s specifikacijami iz Priloge A), lahko pridobijo certifikat ES o skladnosti ali certifikat o verifikaciji pod naslednjimi pogoji za izdajo in uporabo certifikatov:

- (1) prosilec za izjavo o verifikaciji ES za podsistem vodenje-upravljanje in signalizacija ob progi je odgovoren za odločitev, katere funkcije, zmogljivosti in vmesnike je treba izvesti, da se dosežejo cilji za storitev in se zagotovi, da se na podsisteme vodenje-upravljanje in signalizacija na vozilu ne prenašajo nobene zahteve, ki so v nasprotju s TSI ali jih presegajo;
- (2) za delovanje podsistema vodenje-upravljanje in signalizacija na vozilu, ki ne izvaja vseh funkcij, zmogljivosti in vmesnikov, specficiranih v tej TSI, se lahko uporabljajo pogoji ali omejitve uporabe zaradi združljivosti in/ali varne integracije s podsistemi vodenje-upravljanje in signalizacija ob progi. Prosilec za izjavo o verifikaciji ES je, brez poseganja v naloge priglasenega organa, opisanega v ustrezni zakonodaji Unije in povezanih dokumentih, odgovoren za zagotovitev, da tehnični spis zagotavlja vse informacije (*), ki jih upravljavec potrebuje za ugotovitev takih pogojev in omejitev uporabe;
- (3) Subjekt za izdajo dovoljenj lahko iz ustrezno utemeljenih razlogov zavrne dovoljenje za začetek obratovanja ali dajanje na trg ali uvede pogoje in omejitve uporabe za obratovanje podsistemov vodenje-upravljanje in signalizacija, ki ne izvajajo vseh funkcij, zmogljivosti in vmesnikov, specficiranih v tej TSI.

Če komponenta interoperabilnosti ali podsistem vodenje-upravljanje in signalizacija ne izvaja vseh funkcij, zmogljivosti in vmesnikov, specficiranih v tej TSI, se uporabljajo določbe iz točke 6.4.3.

6.1.2 Načela za preizkušanje ETCS in GSM-R

6.1.2.1 Načelo

V skladu z načelom je podsistem vodenje-upravljanje in signalizacija na vozilu, na katerega se nanaša izjava o verifikaciji ES, zmožen delovati na vsakem podsistemu vodenje-upravljanje in signalizacija ob progi, na katerega se nanaša izjava o verifikaciji ES, pod pogoji, specficiranimi v tej TSI, brez dodatnih verifikacij.

Dosego tega načela olajšuje naslednje:

- (1) pravila za projektiranje in nameščanje podsistema vodenje-upravljanje in signalizacija na vozilu ter podsistema vodenje-upravljanje in signalizacija ob progi;
- (2) preizkusna dokumentacija, s katero se dokaže, da podsistemi vodenje-upravljanje in signalizacija na vozilu ter podsistemi vodenje-upravljanje in signalizacija ob progi ustrezajo zahtevam te TSI in so medsebojno združljivi.

6.1.2.2 Operativni preizkusni scenariji

Za namene te TSI pojem 'operativni preizkusni scenarij' pomeni niz dogodkov ob progi in na vozilu, ki so povezani s pod sistemi vodenje-upravljanje in signalizacija ali nanje vplivajo (npr. pošiljanje/prejemanje sporočil, prekoračitev omejitve hitrosti, dejanja upravljavcev), ter določeno časovno obdobje med njimi za preizkušanje predvidenega delovanja železniškega sistema v situacijah, ki so relevantne za sistema ETCS in GSM-R (npr. vstop vlaka v opremljeno območje, aktivacija vlaka, prevoz signala stop).

Operativni preizkusni scenariji temeljijo na projektantskih pravilih, sprejetih za projekt.

Preverjanje skladnosti dejanskega izvajanja z operativnim preizkusnim scenarijem je možno z zbiranjem informacij prek lahko dostopnih vmesnikov (najbolje standardnih vmesnikov, specificiranih v tej TSI).

6.1.2.3 Zahteve za operativne preizkusne scenarije

Niz projektantskih pravil za dele ob progi sistemov ETCS in GSM-R ter povezani operativni preizkusni scenariji za pod sistem vodenje-upravljanje in signalizacija ob progi zadostujejo za opis vseh predvidenih delovanj sistema, relevantnih za pod sistem vodenje-upravljanje in signalizacija ob progi v običajnih in ugotovljenih poslabšanih razmerah, ter:

- (1) so skladni s specifikacijami, navedenimi v tej TSI;
- (2) zagotavljajo, da so funkcije, vmesniki in delovanje pod sistemov vodenje-upravljanje in signalizacija na vozilu, ki vzajemno delujejo s progovnim pod sistemom, skladni z zahtevami te TSI;
- (3) so isti kot tisti, ki se uporabljajo pri verifikaciji ES pod sistema vodenje-upravljanje in signalizacija ob progi, da se preveri, da izvedene funkcije, vmesniki in delovanje lahko zagotovijo, da se upoštevajo predvideno delovanje sistema v kombinaciji z zadevnimi načini ter prehodi med stopnjami in načini pod sistemov vodenje-upravljanje in signalizacija na vozilu.

6.1.2.4 Zahteve za združljivost sistema ETCS

Agencija v tehničnem dokumentu določi in upravlja sklop preverjanj za dokazovanje tehnične združljivosti pod sistema na vozilu s pod sistemom ob progi.

Upravljalci infrastrukture ob podpori dobaviteljev ETCS za njihovo omrežje predložijo Agenciji opredelitev potrebnih preverjanj (kot je opredeljeno v točki 4.2.17) na njihovem omrežju najpozneje do 16. januarja 2020.

Upravljalci infrastrukture razvrstijo proge z ETCS v skladu s tipi ESC v RINF.

Upravljalci infrastrukture predložijo Agenciji morebitne spremembe navedenih preverjanj za njihovo omrežje. Agencija posodobi tehnični dokument v petih delovnih dneh.

6.1.2.5 Zahteve za združljivost radijskega sistema

Agencija v tehničnem dokumentu določi in upravlja sklop preverjanj za dokazovanje tehnične združljivosti pod sistema na vozilu s pod sistemom ob progi.

Upravljalci infrastrukture ob podpori dobaviteljev GSM-R za njihovo omrežje predložijo Agenciji opredelitev potrebnih preverjanj (kot je opredeljeno v točki 4.2.17) na njihovem omrežju najpozneje do 16. januarja 2020.

Upravljalci infrastrukture razvrstijo svoje proge v skladu s tipi RSC za govorno komunikacijo, po potrebi pa tudi podatke ETCS, v RINF.

Upravljalci infrastrukture predložijo Agenciji morebitne spremembe navedenih preverjanj za njihovo omrežje. Agencija posodobi tehnični dokument v petih delovnih dneh.

(*) Predloga, ki jo je treba uporabiti za zagotavljanje teh informacij, bo opredeljena v priročniku za uporabo.“;

(31) oddelek 6.2 se spremeni:

(a) v oddelku 6.2.1 se besedilo „členom 13(1) in Prilogo IV k Direktivi 2008/57/ES“ nadomesti z besedilom „členom 10(1) in členom 9(2) Direktive (EU) 2016/797“;

(b) preglednica 6.1 se nadomesti z naslednjim:

„Preglednica 6.1

Zahteve glede ocenjevanja skladnosti za komponente interoperabilnosti ali skupine komponent interoperabilnosti

Št.	Vidik	Predmet ocenjevanja	Potrebna dokazila
1	Funkcije, vmesniki in zmogljivosti	Preveriti, da so izvedene vse obvezne funkcije, vmesniki in zmogljivosti, opisani v osnovnih parametrih iz zadevne preglednice v poglavju 5, in da so v skladu z zahtevami te TSI.	Projektna dokumentacija in izvajanje preizkusnih primerov in zaporedja preizkusov, kot je opisano v osnovnih parametrih iz zadevne preglednice v poglavju 5.
		Preveriti, katere neobvezne funkcije in vmesniki, opisani v osnovnih parametrih iz zadevne preglednice v poglavju 5, so izvedene in ali so v skladu z zahtevami te TSI.	Projektna dokumentacija in izvajanje preizkusnih primerov in zaporedja preizkusov, kot je opisano v osnovnih parametrih iz zadevne preglednice v poglavju 5.
		Preveriti, katere dodatne funkcije in vmesniki (ki niso specifikirani v tej TSI) so izvedeni in da niso v navzkrižju z izvedenimi funkcijami, specifikiranimi v tej TSI.	Analiza učinka
2	Konstrukcija opreme	Preveriti skladnost z obveznimi okoljskimi pogoji, kadar so specifikirani v osnovnih parametrih iz zadevne preglednice v poglavju 5.	Dokumentacija o uporabljenih materialih in po potrebi preizkusi za zagotovitev, da so izpolnjene zahteve osnovnih parametrov iz zadevne preglednice v poglavju 5.
		Poleg tega preveriti, da komponenta interoperabilnosti deluje pravilno v okoljskih pogojih, za katere je projektirana.	Preizkusi v skladu z vložnikovimi specifikacijami.
3	Zanesljivost, razpoložljivost, možnost vzdrževanja, varnost (RAMS)	Preveriti skladnost z varnostnimi zahtevami, opisanimi v osnovnih parametrih iz zadevne preglednice v poglavju 5, tj.: 1. upoštevanje količinskih dopustnih stopenj nevarnosti (THR – Tolerable Hazard Rates), ki jih povzročajo naključne okvare; 2. razvojni proces lahko zazna in odpravi sistematčne okvare.	1. Izračuni v zvezi s THR, ki jih povzročajo naključne okvare, podprti s podatki o zanesljivosti. 2.1 Proizvajalčevo upravljanje kakovosti in varnosti med vsemi fazami projektiranja, proizvodnje in preizkušanja ustreza priznanim standardom (glej opombo). 2.2 Razvojni cikel programske opreme in razvojni cikel strojne opreme ter integracija programske in strojne opreme so v skladu z ustreznimi priznanimi standardi (glej opombo).

Št.	Vidik	Predmet ocenjevanja	Potrebna dokazila
			2.3 Proces verifikacije in validacije varnosti je v skladu s priznanimi standardi (glej opombo) in izpolnjuje varnostne zahteve, opisane v osnovnih parametrih iz zadevne preglednice v poglavju 5. 2.4 Funkcionalne in tehnične varnostne zahteve (pravilno delovanje v pogojih brez okvar, učinki okvar in zunanjih vplivov) se preverijo v skladu s priznanimi standardi (glej opombo). Opomba: standardi izpolnjujejo vsaj naslednje zahteve: 1. biti morajo skladni z zahtevami za kodeks ravnanja iz točke 2.3.2 Priloge I Uredbe (EU) št. 402/2013; 2. biti morajo splošno sprejeti na železniškem področju. Če niso, morajo biti utemeljeni in sprejemljivi za priglašeni organ; 3. biti morajo relevantni za nadzor obravnavanih nevarnosti v ocenjevanem sistemu; 4. biti morajo javno dostopni za vse udeležence, ki jih želijo uporabljati.
4		Preveriti, da je izpolnjen količinski cilj glede zanesljivosti (v zvezi z naključnimi okvarami), ki ga je navedel vložnik.	Izračuni
5		Odprava sistematičnih okvar	Preizkusi opreme (celotna komponenta interoperabilnosti ali ločeno za podsestave) v obratovalnih pogojih s popravilom v primeru odkritih napak. Dokumentacija, priložena certifikatu, v kateri je navedeno, katere vrste verifikacij so bile izvedene, kateri standardi so bili uporabljeni in katera merila so bila sprejeta za to, da se ti preizkusi štejejo za zaključene (v skladu z odločitvami prosilca).
6		Preveriti skladnost z zahtevami glede vzdrževanja – točka 4.5.1.	Preverjanje dokumentacije“

(c) v oddelku 6.2.4.1 se točka 2 nadomesti z naslednjim:

„(2) ti preizkusi so bili izvedeni v laboratoriju, akreditiranem v skladu z Uredbo (ES) št. 765/2008 Evropskega parlamenta in Sveta (*) in standardi iz preglednice A 4 Priloge A za izvajanje preizkusov z uporabo strukture in postopkov preizkusov, specifikiranih v točki 4.2.2c Priloge A.

(*) Uredba (ES) št. 765/2008 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 9. julija 2008 o določitvi zahtev za akreditacijo in nadzor trga v zvezi s trženjem proizvodov ter razveljavitvi Uredbe (EGS) št. 339/93 (UL L 218, 13.8.2008, str. 30).“;

(d) oddelka 6.2.5 in 6.2.6 se črtata;

(32) oddelek 6.3 se spremeni:

(a) oddelek 6.3.1 se nadomesti z naslednjim:

„6.3.1 Postopki ocenjevanja za podsistema vodenje-upravljanje in signalizacija

To poglavje obravnava izjavo o verifikaciji ES za podsistem vodenje-upravljanje in signalizacija na vozilu ter izjavo o verifikaciji ES za podsistem vodenje-upravljanje in signalizacija ob progi.

Na zahtevo vložnika priglašeni organ izvede verifikacijo ES podsistema vodenje-upravljanje in signalizacija na vozilu ali podsistema vodenje-upravljanje in signalizacija ob progi v skladu s Prilogo IV k Direktivi (EU) 2016/797.

Vložnik sestavi izjavo o verifikaciji ES za podsistem vodenje-upravljanje in signalizacija na vozilu ali podsistem vodenje-upravljanje in signalizacija ob progi v skladu s členom 15(1) in (9) Direktive (EU) 2016/797.

Vsebina izjave o verifikaciji ES je v skladu s členom 15(9) Direktive (EU) 2016/797.

Postopek ocenjevanja se opravi z uporabo modulov, opisanih v točki 6.3.2 (Moduli za podsisteme vodenje-upravljanje in signalizacija).

Izjava o verifikaciji ES za podsistem vodenje-upravljanje in signalizacija na vozilu ter izjava o verifikaciji ES za podsistem vodenje-upravljanje in signalizacija ob progi, skupaj s certifikati o skladnosti, se štejeta za zadostni za zagotovitev, da sta podsistema skladna, pod pogoji, specificiranimi v tej TSI.“;

(b) oddelek 6.3.2.3 se nadomesti z naslednjim:

„6.3.2.3 Pogoji za uporabo modulov za podsisteme na vozilu in ob progi

S sklicevanjem na točko 4.2 modula SB (pregled tipa) se zahteva pregled projektiranja.

S sklicevanjem na točko 4.2 modula SH1 (celoten sistem vodenja kakovosti s pregledom projektiranja) se zahteva dodatni preizkus tipa.“;

(c) v oddelku 6.3.3 se preglednica 6.2 nadomesti z naslednjim:

„Preglednica 6.2

Zahteve glede ocenjevanja skladnosti za podsistem na vozilu

Št.	Vidik	Predmet ocenjevanja	Potrebna dokazila
1	Uporaba komponent interoperabilnosti	Preveriti, da za vse komponente interoperabilnosti, ki naj bi se vgradile v podsistem, obstaja ES izjava o skladnosti in ustrezen certifikat. Podsistem mora biti pregledan s SIM kartico, ki je skladna z zahtevami te TSI. Zamenjava SIM kartice z drugo SIM kartico, ki je skladna s to TSI, ne pomeni spremembe podsistema.	Obstoj in vsebina dokumentacije
		Preveriti pogoje in omejitve uporabe glede uporabe komponent interoperabilnosti na podlagi značilnosti podsistema in okolja.	Analiza s preverjanjem dokumentacije
		Za komponente interoperabilnosti, ki jim je bil izdan certifikat za različico CCS TSI, ki se razlikuje od različice, uporabljene za verifikacijo ES podsistema, in/ali na podlagi seznama specifikacij, ki se razlikuje od seznama, uporabljenega za verifikacijo ES podsistema, preveriti, da certifikat še vedno zagotavlja skladnost podsistema z zahtevami zdaj veljavne TSI.	Analiza učinka s preverjanjem dokumentacije

Št.	Vidik	Predmet ocenjevanja	Potrebna dokazila
2	Vključitev komponent interoperabilnosti v podsystem	Preveriti pravilno namestitvev in delovanje notranjih vmesnikov podsistema – osnovni parameter 4.2.6.	Preverjanja v skladu s specifikacijami
		Preveriti, da dodatne funkcije (ki niso specificirane v tej TSI) ne vplivajo na obvezne funkcije.	Analiza učinka
		Preveriti, da so vrednosti identitet ETCS (ETCS ID) znotraj dopustnega območja in da imajo posebne vrednosti – osnovni parameter 4.2.9.	Preveriti specifikacije projektiranja
3	Vključitev v tirna vozila	Preveriti pravilno namestitvev opreme – osnovni parametri 4.2.2, 4.2.4, 4.2.14 – in pogoje za namestitvev opreme, kot jih specificira proizvajalec.	Rezultati preverjanj (v skladu s specifikacijami iz osnovnih parametrov in proizvajalčevih pravil namestitve)
		Preveriti, da je podsystem vodenje-upravljanje in signalizacija na vozilu združljiv z okoljem tirnih vozil – osnovni parameter 4.2.16.	Preverjanje dokumentacije (certifikati komponent interoperabilnosti in morebitne metode integracije, ki se preverjajo na podlagi značilnosti tirnih vozil)
		Preveriti, da so parametri (npr. parametri zaviranja) pravilno konfigurirani in da so znotraj dovoljenega območja.	Preverjanje dokumentacije (vrednosti parametrov, preverjene na podlagi značilnosti tirnih vozil)
4	Vključitev v razred B	Preveriti, da je zunanji STM povezan z ETCS na vozilu z vmesniki, skladnimi s TSI.	Ničesar ni treba preizkušati: obstaja standardni vmesnik, ki je bil že preizkušen na stopnji komponent interoperabilnosti. Njegovo delovanje je bilo že preizkušeno pri preverjanju vključenosti komponent interoperabilnosti v podsystem.
		Preveriti, da funkcije razreda B, vključene v ETCS na vozilu – osnovni parameter 4.2.6.1 – zaradi prehodov ne ustvarjajo dodatnih zahtev za podsystem vodenje-upravljanje in signalizacija ob progi.	Ničesar ni treba preizkušati: vse je bilo že preizkušeno na ravni komponent interoperabilnosti.
		Preveriti, da ločena oprema razreda B, ki ni povezana z ETCS na vozilu – osnovni parameter 4.2.6.1 – zaradi prehodov ne ustvarja dodatnih zahtev za podsystem vodenje-upravljanje in signalizacija ob progi.	Ničesar ni treba preizkušati: ni vmesnika (!).
		Preveriti, da ločena oprema razreda B, povezana z ETCS na vozilu (deloma) z uporabo vmesnikov, ki niso skladni s TSI – osnovni parameter 4.2.6.1 –, zaradi prehodov ne ustvarja dodatnih zahtev za podsystem vodenje-upravljanje in signalizacija ob progi. Preveriti tudi, da funkcije ETCS niso prizadete.	Analiza učinka
5	Vključitev v podsysteme vodenje-upravljanje in signalizacija ob progi	Preveriti, da je mogoče brati telegrame Eurobalise (obseg tega preizkusa je omejen na preverjanje, da je bila antena ustrezno nameščena. Preizkusi, ki so bili že izvedeni na stopnji komponent interoperabilnosti, se ne ponovijo) – osnovni parameter 4.2.5.	Preizkus z uporabo potrjenega sistema Eurobalise: podporni dokaz je zmožnost pravilnega branja telegrama

Št.	Vidik	Predmet ocenjevanja	Potrebna dokazila
6	Zanesljivost, razpoložljivost, možnost vzdrževanja, varnost (RAMS)	Preveriti, da je mogoče brati telegrame Euroloop (če je potrebno) – osnovni parameter 4.2.5.	Preizkus z uporabo potrjenega sistema Euroloop: podporni dokaz je zmožnost pravilnega branja telegrama.
		Preveriti, da je možno z opremo izvesti glasovni in podatkovni klic GSM-R (če je potrebno) – osnovni parameter 4.2.5.	Preizkus s potrjenim omrežjem GSM-R. Podporni dokaz je zmožnost vzpostaviti, ohranjati in prekiniti zvezo.
		Preveriti, da je oprema v skladu z varnostnimi zahtevami – osnovni parameter 4.2.1.	Uporaba postopkov, specificiranih v skupni varnostni metodi za ovrednotenje in oceno tveganja.
7	Vključitev v podsisteme vodenje-upravljanje in signalizacija ob progi ter v ostale podsisteme: preizkusi pri pogojih, ki izražajo predvideno obratovanje.	Preveriti, da je izpolnjen količinski cilj glede zanesljivosti – osnovni parameter 4.2.1.	Izračuni
		Preveriti skladnost z zahtevami glede vzdrževanja – točka 4.5.2.	Preverjanje dokumentacije
		Preizkusiti obnašanje podsistema pri največjem možnem smiselnem številu različnih pogojev, ki izražajo predvideno obratovanje (npr. vzpon proge, hitrost vlaka, vibracije, vlečna moč, vremenske razmere, tehnična zasnova funkcionalnosti podsistema vodenje-upravljanje in signalizacija ob progi). S preizkusom mora biti možno preveriti naslednje: 1. da so funkcije meritev poti in hitrosti pravilno opravljene – osnovni parameter 4.2.2; 2. da je podsistem vodenje-upravljanje in signalizacija na vozilu združljiv z okoljem tirnih vozil – osnovni parameter 4.2.16. Ti preizkusi morajo biti tudi takšni, da povečujejo zaupanje, da ne bo sistematičnih okvar. Med te preizkuse ne spadajo preizkusi, ki so bili že opravljeni v različnih fazah: upoštevajo se preizkusi, opravljeni na komponentah interoperabilnosti, in preizkusi, opravljeni na podsistemu v simuliranem okolju. Preizkusi pod okoljskimi pogoji niso nujni za glasovno opremo GSM-R na vozilu. Opomba: v certifikatu navedite, kateri pogoji so bili predmet preizkusa in kateri standardi so bili uporabljeni.	Poročila o preizkusih.

(¹) V tem primeru je ocenjevanje upravljanja prehodov v skladu z nacionalnimi specifikacijami.“

(d) za preglednico 6.2 se doda nov oddelek 6.3.3.1:

„6.3.3.1 Preverjanja združljivosti sistema ETCS in radijskega sistema

Posebna pozornost se nameni ocenjevanju skladnosti podsistema CCS na vozilu v zvezi z osnovnim parametrom združljivosti sistema ETCS in radijskega sistema iz oddelka 4.2.17.

Ne glede na modul, izbran za predhodni postopek verifikacije ES za podsistem na vozilu, priglašeni organ preveri:

- (a) razpoložljivost rezultata preverjanj tehnične združljivosti za izbrano področje uporabe vozila;
- (b) ali so bila preverjanja tehnične združljivosti opravljena v skladu s tehničnim dokumentom, ki ga je objavila Agencija ter je naveden v točkah 6.1.2.4 in 6.1.2.5;
- (c) na podlagi poročila o preverjanjih, ali rezultati preverjanj tehnične združljivosti kažejo vse neskladnosti in napake, ugotovljene pri preverjanjih tehnične združljivosti.

Priglašeni organ ne preveri znova vidikov, zajetih z že opravljenim postopkom verifikacije ES podsistema na vozilu.

Ta preverjanja in postopek verifikacije ES za podsistem na vozilu lahko opravita različna priglašena organa.

Z izvajanjem teh preverjanj tudi na ravni komponente interoperabilnosti se lahko zmanjša število preverjanj na ravni podsistema vodenje-upravljanje in signalizacija.“;

- (e) v oddelku 6.3.4 se preglednica 6.3 nadomesti z naslednjim:

„Preglednica 6.3

Zahteve glede ocenjevanja skladnosti za progovni podsistem

Št.	Vidik	Predmet ocenjevanja	Potrebna dokazila
1	Uporaba komponent interoperabilnosti	Preveriti, da za vse komponente interoperabilnosti, ki naj bi se vgradile v podsistem, obstaja ES izjava o skladnosti in ustrezen certifikat.	Obstoj in vsebina dokumentacije
		Preveriti pogoje in omejitve uporabe glede uporabe komponent interoperabilnosti na podlagi značilnosti podsistema in okolja.	Analiza učinka s preverjanjem dokumentacije
		Za komponente interoperabilnosti, ki jim je bil izdan certifikat za različico TSI v zvezi s podsistemom vodenje-upravljanje in signalizacija, ki se razlikuje od različice, uporabljene za verifikacijo ES podsistema, in/ali na podlagi seznama specifikacij, ki se razlikuje od seznama, uporabljenega za verifikacijo ES podsistema, preveriti, da certifikat še vedno zagotavlja skladnost z zahtevami zdaj veljavne TSI.	Analiza učinka na podlagi primerjave specifikacij, navedenih v TSI, in certifikatov komponent interoperabilnosti
2	Vključitev komponent interoperabilnosti v podsistem	Preveriti pravilno namestitvev in pravilno delovanje notranjih vmesnikov podsistema – osnovna parametra 4.2.5, 4.2.7 – in pogoje, ki jih specifikira proizvajalec. (n. r. za KI števec osi)	Preverjanja v skladu s specifikacijami
		Preveriti, da dodatne funkcije (ki niso specificirane v tej TSI) ne vplivajo na obvezne funkcije.	Analiza učinka

Št.	Vidik	Predmet ocenjevanja	Potrebna dokazila
		Preveriti, da so vrednosti identitet ETCS (ETCS ID) znotraj dopustnega območja in da imajo posebne vrednosti – osnovni parameter 4.2.9. (n. r. za KI števec osi)	Preveriti specifikacije projektiranja
		Za KI števci osi (izključno): Preveriti je treba vključitev KI v podsistem: preveriti samo zaporedno številko 77, točke dokumenta 3.1.2.1, 3.1.2.4 in 3.1.2.5; preveriti pravilno namestitev opreme in pogoje, ki jih specifikira proizvajalec in/ali upravljavec infrastrukture.	Preverjanje dokumentacije
3	Vidnost objektov za vodenje-upravljanje ob progi	Preveriti, ali so izpolnjene zahteve za signale iz te TSI (značilnosti, združljivost z zahtevami za infrastrukturo (tirna širina ...), združljivost z vidnim poljem strojevodje) – osnovni parameter 4.2.15.	Projektna dokumentacija, rezultati preizkusov ali preizkusov s tirnimi vozili, skladnimi s TSI
4	Vključitev v infrastrukturo	Preveriti pravilno namestitev opreme – osnovna parametra 4.2.3, 4.2.4 – in pogoje za namestitev, ki jih specifikira proizvajalec.	Rezultati preverjanj (v skladu s specifikacijami iz osnovnih parametrov in proizvajalčevih pravil namestitve)
		Preveriti, da je podsistem vodenje-upravljanje in signalizacija ob progi združljiv z okoljem ob progi – osnovni parameter 4.2.16.	Preverjanje dokumentacije (certifikati komponent interoperabilnosti in morebitne metode integracije, ki se preverjajo na podlagi značilnosti ob progi)
5	Vključitev v progovno signalizacijo	Preveriti, da so vse funkcije, ki jih zahteva aplikacija, izvedene v skladu s specifikacijami iz te TSI – osnovni parameter 4.2.3.	Preverjanje dokumentacije (vložnikova specifikacija projektiranja in certifikati komponent interoperabilnosti)
		Preveriti pravilno konfiguracijo parametrov (Eurobalise telegrami, sporočila RBC, položaji signalov, itd.).	Preverjanje dokumentacije (vrednosti parametrov, preverjene na podlagi značilnosti ob progi in značilnosti signalizacije)
		Preveriti pravilno namestitev in delovanje vmesnikov.	Verifikacija projektiranja in preizkusi na podlagi informacij, ki jih je zagotovil vložnik
		Preveriti, da podsistem vodenje-upravljanje in signalizacija ob progi deluje pravilno v skladu z informacijami na vmesnikih s signalizacijo ob progi (npr. pravilno ustvarjanje telegramov Eurobalise s strani LEU ali sporočil s strani RBC).	Verifikacija projektiranja in preizkusi na podlagi informacij, ki jih je zagotovil vložnik

Št.	Vidik	Predmet ocenjevanja	Potrebna dokazila
6	Vključitev v podсистeme vodenje-upravljanje in signalizacija na vozilu in v tirna vozila	Preveriti pokritost s signalom GSM-R – osnovni parameter 4.2.4.	Merjenja na kraju samem
		Preveriti, da so vse funkcije, ki jih zahteva aplikacija, izvedene v skladu s specifikacijami iz te TSI – osnovni parametri 4.2.3, 4.2.4 in 4.2.5.	Poročila o operativnih preizkusnih scenarijih iz točke 6.1.2 z vsaj dvema potrjenima podsystemoma vodenje-upravljanje in signalizacija na vozilu različnih dobaviteljev. V poročilu se navede, kateri operativni preizkusni scenariji so bili preizkušeni, katera oprema na vozilu je bila uporabljena in ali so bili preizkusi opravljeni v laboratorijih, na preizkusnih progah ali v resničnih obratovalnih razmerah.
7	Združljivost sistemov za ugotavljanje lokacije vlaka (ne zajema števecv osi)	Preveriti skladnost sistemov za zaznavanje vlaka z zahtevami te TSI – osnovna parametra 4.2.10 in 4.2.11.	Dokazi o združljivosti opreme iz obstoječih instalacij (za sisteme, ki se že uporabljajo); izvedba preizkusov v skladu s standardi za nove tipe.
		preveriti pravilno namestitev opreme in pogoje, ki jih specifikira proizvajalec in/ali upravljavec infrastrukture.	Merjenja na kraju samem za dokazovanje pravilnosti namestitve. Preverjanje dokumentacije v zvezi s pravilno namestitvijo opreme.
8	Zanesljivost, razpoložljivost, možnost vzdrževanja, varnost (RAMS) (ne zajema zaznavanja vlaka)	Preveriti skladnost z varnostnimi zahtevami – osnovni parameter 4.2.1.1.	Uporaba postopkov, specificiranih v skupni varnostni metodi za ovrednotenje in oceno tveganja.
		Preveriti, da so upoštevani količinski cilji glede zanesljivosti – osnovni parameter 4.2.1.2.	Izračuni
		Preveriti skladnost z zahtevami glede vzdrževanja – točka 4.5.2.	Preverjanje dokumentacije
9	Vključitev v podсистeme vodenje-upravljanje in signalizacija na vozilu in v tirna vozila: preizkusi pri pogojih, ki izražajo predvideno obratovanje	Preizkusiti obnašanje podсистema pri številnih različnih pogojih, ki jih je razumno možno pričakovati in izražajo predvideno obratovanje (npr. hitrost vlaka, število vlakov na progi, vremenske razmere). S preizkusom mora biti možno preveriti naslednje: 1. zmogljivost sistemov za zaznavanje vlaka – osnovna parametra 4.2.10, 4.2.11; 2. da je podsystem vodenje-upravljanje in signalizacija ob progi združljiv z okoljem ob progi – osnovni parameter 4.2.16. Ti preizkusi bodo tudi povečali zaupanje v odsotnost sistematičnih okvar. Med temi preizkusi ni preizkusov, ki so bili že opravljeni pri različnih korakih: upoštevajo se preizkusi, opravljeni na stopnji komponent interoperabilnosti, in preizkusi, opravljeni na podsystemu v simuliranem okolju. Opomba: v certifikatu navedite, kateri pogoji so bili predmet preizkusa in kateri standardi so bili uporabljeni.	Poročila o preizkusih.

Št.	Vidik	Predmet ocenjevanja	Potrebna dokazila
10	Preverjanja združljivosti sistema ETCS in radijskega sistema	Opredelitev potrebnega preverjanja ESC in RSC se predloži Agenciji – osnovni parameter 4.2.17.	Preverjanja tehnične združljivosti za ESC in RSC, ki jih objavi in vzdržuje Agencija.“

(33) oddelek 6.4 se nadomesti:

(a) oddelek 6.4.1 se nadomesti z naslednjim:

„6.4.1 Ocenjevanje delov podsistemov vodenje-upravljanje in signalizacija

V skladu s členom 15(7) Direktive (EU) 2016/797 lahko priglašeni organ izda certifikate o verifikaciji za nekatere dele podsistema, če ustrezne TSI to omogočajo.

Kot je navedeno v točki 2.2 (Področje uporabe) te TSI, podsistem vodenje-upravljanje in signalizacija ob progi ter podsistem vodenje-upravljanje in signalizacija na vozilu vsebujeta dele, kot so specifikirani v točki 4.1 (Uvod).

Certifikat o verifikaciji se lahko izda za vsak del ali za kombinacijo delov, specifikirano v tej TSI; priglašeni organ le preveri, ali zadevni del izpolnjuje zahteve TSI.

Priglašeni organ ne glede na izbrani modul preveri, ali:

(1) so bile izpolnjene zahteve TSI za zadevni del in

(2) se izpolnitev zahtev TSI, ki so bile že ocenjene za druge dele istega podsistema, ni spremenila.“;

(b) v oddelku 6.4.2 se besedilo „certifikat“ nadomesti z besedilom „certifikat ES“;

(c) oddelek 6.4.3.3 se nadomesti z naslednjim:

„6.4.3.3 Vsebina certifikatov

V vsakem primeru se priglašeni organi in Agencija v delovni skupini, ustanovljeni v skladu s členom 24 Uredbe (EU) 2016/796 Evropskega parlamenta in Sveta, usklajujejo o načinu upravljanja pogojev in omejitev uporabe komponent interoperabilnosti in podsistemov v ustreznih certifikatih in tehničnih spisih.“;

(d) oddelek 6.4.4 se nadomesti z naslednjim:

„6.4.4 Vmesna izjava o verifikaciji

Če se ocenjuje skladnost delov podsistemov, ki jih je opredelil prosilec in se razlikujejo od delov, dovoljenih v preglednici 4.1 te TSI, ali če so bile izvedene samo nekatere faze verifikacijskega postopka, se lahko izda le vmesna izjava o verifikaciji.“;

(34) oddelek 6.5 se nadomesti z naslednjim:

„6.5 Upravljanje napak

Kadar se med preizkusi ali med operativno dobo podsistema ugotovijo odstopanja od predvidenih funkcij in/ali delovanja, prosilci in/ali upravljavci o tem nemudoma obvestijo Agencijo in subjekt za izdajo dovoljenj, ki je izdal dovoljenja za zadevne podsisteme ob progi ali vozila, da začnejo postopke iz člena 16 Direktive (EU) 2016/797. Na podlagi uporabe člena 16(3) navedene direktive:

(1) če je odstopanje posledica nepravilne uporabe te TSI ali napak pri projektiranju ali namestitvi opreme, prosilec za zadevni certifikat sprejme potrebne korektivne ukrepe, zadevni certifikati in/ali ustrezni tehnični spisi (za komponente interoperabilnosti in/ali podsisteme) pa se posodobijo skupaj z ustreznimi ES izjavami;

- (2) če je odstopanje posledica napak v tej TSI ali v specifikacijah, na katere se sklicuje ta TSI, se začne postopek iz člena 6 Direktive (EU) 2016/797.

Agencija organizira učinkovito obdelavo vseh prejetih informacij, da se olajša postopek upravljanja nadzora sprememb, s čimer se zagotovi izboljšanje/nadaljnji razvoj specifikacij, vključno s preizkusnimi specifikacijami.“;

(35) oddelek 7.2 se spremeni:

- (a) za oddelkom 7.2.1 se dodata nova oddelka 7.2.1a in 7.2.1b:

„7.2.1a *Spremembe obstoječega podsistema na vozilu*

V tej točki so opredeljena načela, ki jih morajo uporabiti subjekti za upravljanje sprememb in subjekti za izdajo dovoljenj v skladu s postopkom verifikacije ES, opisanim v členu 15(9) in členu 21(12) Direktive (EU) 2016/797 ter Prilogi IV k navedeni direktivi. Ta postopek je dodatno izpopolnjen v členih 13, 15 in 16 Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545 ⁽¹⁾ in Sklepu Komisije 2010/713/EU ⁽²⁾.

Ta točka se uporablja v primeru vseh sprememb obstoječega podsistema na vozilu ali tipa podsistema na vozilu, vključno z obnovo ali nadgradnjo. V primeru sprememb, zajetih s členom 15(1)(a) Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545, se ne uporablja.

7.2.1a.1 *Pravila za upravljanje sprememb podsistemov CCS na vozilu*

1. Deli, kot so opredeljeni v preglednici 4.1 te TSI, in osnovni parametri podsistema na vozilu, na katere niso vplivale spremembe, so izvzeti iz ocenjevanja skladnosti na podlagi določb te TSI. Subjekt za upravljanje sprememb mora predložiti seznam delov in osnovnih parametrov, na katere vpliva sprememba.
2. Novo ocenjevanje na podlagi zahtev TSI, ki se uporablja, je potrebno samo za osnovne parametre, na katere lahko vplivajo spremembe.
3. V skladu s členoma 15 in 16 Izvedbene uredbe (EU) 2018/545 in Sklepom 2010/713/EU ter ob uporabi modula SB, SD/SF ali SH1 za verifikacijo ES, po potrebi pa tudi člena 15(5) Direktive (EU) 2016/797 subjekt za upravljanje sprememb priglašeni organ obvesti o vseh spremembah, ki vplivajo na skladnost podsistema z zahtevami ustreznih TSI, zaradi katerih je treba opraviti nove preveritve. Subjekt za upravljanje sprememb te informacije zagotovi z ustreznimi sklici na tehnično dokumentacijo v zvezi z obstoječim certifikatom ES.
4. Subjekt za upravljanje sprememb mora utemeljiti in dokumentirati, da veljavne zahteve ostanejo skladne na ravni podsistema, to pa mora oceniti priglašeni organ.
5. Spremembe, ki vplivajo na osnovne značilnosti zasnove podsistema na vozilu, so opredeljene v preglednici 7.1 – Osnovne značilnosti zasnove ter se razvrstijo med spremembe iz člena 15(1)(c) ali spremembe iz člena 15(1)(d) Izvedbene uredbe (EU) 2018/545; v skladu s preglednico 7.1 – Osnovne značilnosti zasnove subjekt za upravljanje sprememb spremembe, ki ne vplivajo na osnovne značilnosti zasnove, vendar so z njimi povezane, razvrsti med spremembe iz člena 15(1)(b) Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545.
6. Za spremembe, ki niso zajete v točki 7.2.1a.1(5) zgoraj, se šteje, da ne vplivajo na osnovne značilnosti zasnove. Subjekt za upravljanje sprememb jih razvrsti med spremembe iz člena 15(1)(a) ali (b) Izvedbene uredbe (EU) 2018/545.

Opomba: subjekt za upravljanje sprememb razvrsti spremembe, kot je določeno v točkah 7.2.1a.1(5) in (6), brez poseganja v varnostno presojo, ki se zahteva na podlagi člena 21(12)(b) Direktive (EU) 2016/797.

7. Vse spremembe ostanejo skladne z veljavnimi TSI ⁽³⁾ ne glede na njihovo razvrstitev.

Preglednica 7.1

Osnovne značilnosti zasnov

1. Točka TSI	2. Povezane osnovne značilnosti zasnov	3. Spremembe, ki ne vplivajo na osnovne značilnosti zasnov, v skladu s členom 15(1)(b) Uredbe (EU) 2018/545	4. Spremembe, ki vplivajo na osnovne značilnosti zasnov, vendar so v sprejemljivem razponu parametrov, zato se razvrstijo med spremembe iz člena 15(1)(c) Uredbe (EU) 2018/545	5. Spremembe, ki vplivajo na osnovne značilnosti zasnov in so zunaj sprejemljivega razpona parametrov, zato se razvrstijo med spremembe iz člena 15(1)(d) Uredbe (EU) 2018/545
4.2.2 Funkcionalnost ETCS na vozilu	Seznam specifikacij iz Priloge A	Ni relevantno	Ni relevantno	Uporabiti drug seznam specifikacij iz Priloge A
	Izvedba ETCS na vozilu	Izpolnjevanje vseh pogojev iz točke 7.2.1a.2 (sprememba realizacije)	Ni relevantno	Neizpolnjevanje vseh pogojev iz točke 7.2.1a.2 (funkcionalna sprememba)
	Upravljanje informacij o celovitosti vlaka	Ni relevantno	Dodajanje ali odstranitev nadzora nad celovitostjo vlaka	Ni relevantno
4.2.17.1 Združljivost sistema ETCS	Združljivost sistema ETCS	Ni relevantno	Dodajanje ali odstranitev izjav o ESC, ki jih je preveril priglašeni organ	Ni relevantno
4.2.4 Mobilne komunikacijske funkcije za železnice – GSM-R 4.2.4.2 Glasovne in operativne komunikacijske aplikacije	Osnovna konfiguracija za GSM-R	Uporaba druge osnovne konfiguracije, ki izpolnjuje vse pogoje iz točke 7.2.1a.3	Ni relevantno	Uporaba druge osnovne konfiguracije, ki ne izpolnjuje vseh pogojev iz točke 7.2.1a.3
	Izvedba glasovne in operativne komunikacije	Izpolnjevanje vseh pogojev iz točke 7.2.1a.3 (sprememba realizacije)	Ni relevantno	Neizpolnjevanje vseh pogojev iz točke 7.2.1a.3 (funkcionalna sprememba)
	Podpora ID skupine 555 za SIM kartico	Ni relevantno	Sprememba podpore ID skupine 555 za SIM kartico	Ni relevantno
4.2.17.2 Združljivost radijskega sistema	Združljivost sistema govorne radijske komunikacije	Ni relevantno	Dodajanje ali odstranitev izjav o RSC, ki jih je preveril priglašeni organ	Ni relevantno
4.2.4 Mobilne komunikacijske funkcije za železnice – GSM-R 4.2.4.3 Aplikacije za sporočanje podatkov za ETCS	Osnovna konfiguracija za GSM-R	Uporaba druge osnovne konfiguracije, ki izpolnjuje vse pogoje iz točke 7.2.1a.3	Ni relevantno	Uporaba druge osnovne konfiguracije, ki ne izpolnjuje vseh pogojev iz točke 7.2.1a.3
	Izvedba sporočanja podatkov za ETCS	Izpolnjevanje vseh pogojev iz točke 7.2.1a.3 (sprememba realizacije)	Ni relevantno	Neizpolnjevanje vseh pogojev iz točke 7.2.1a.3 (funkcionalna sprememba)
4.2.17.2 Združljivost radijskega sistema	Združljivost sistema podatkovne radijske komunikacije	Ni relevantno	Dodajanje ali odstranitev izjav o RSC, ki jih je preveril priglašeni organ	Ni relevantno
4.2.4 Mobilne komunikacijske funkcije za železnice – GSM-R 4.2.4.1 Osnovna komunikacijska funkcija	Domače omrežje GSM-R za SIM kartico	Ni relevantno	Zamenjava SIM kartice za omrežje GSM-R, skladne s TSI, z drugo SIM kartico za omrežje GSM-R, skladno s TSI in z drugim domačim omrežjem GSM-R	Ni relevantno

1. Točka TSI	2. Povezane osnovne značilnosti zasnove	3. Spremembe, ki ne vplivajo na osnovne značilnosti zasnove, v skladu s členom 15(1)(b) Uredbe (EU) 2018/545	4. Spremembe, ki vplivajo na osnovne značilnosti zasnove, vendar so v sprejemljivem razponu parametrov, zato se razvrstijo med spremembe iz člena 15(1)(c) Uredbe (EU) 2018/545	5. Spremembe, ki vplivajo na osnovne značilnosti zasnove in so zunaj sprejemljivega razpona parametrov, zato se razvrstijo med spremembe iz člena 15(1)(d) Uredbe (EU) 2018/545
4.2.6.1 ETCS in zaščita vlaka razreda B	Obstoječi sistem zaščite vlaka razreda B	Za zahteve za sistem razreda B je odgovorna zadevna država članica.	Za zahteve za sistem razreda B je odgovorna zadevna država članica.	Dodajanje ali odstranitev sistemov zaščite vlaka razreda B. Za zahteve za sistem razreda B je odgovorna zadevna država članica.
4.2.5.1 Radijske komunikacije z vlakom	Obstoječi radijski sistem razreda B.	Za zahteve za sistem razreda B je odgovorna zadevna država članica.	Za zahteve za sistem razreda B je odgovorna zadevna država članica.	Dodajanje ali odstranitev obstoječih radijskih sistemov razreda B. Za zahteve za sistem razreda B je odgovorna zadevna država članica.

8. Za zagotovitev certifikata ES se priglašeni organ lahko sklicuje na:

- izvirni certifikat ES za dele konstrukcije, ki so nespremenjeni, ali dele, ki so spremenjeni, vendar ne vplivajo na skladnost podsistema, če je certifikat še veljaven;
- spremembe izvirnega certifikata ES za spremenjene dele konstrukcije, ki vplivajo na skladnost podsistema z veljavno različico TSI, uporabljeno za verifikacijo ES.

9. Subjekt za upravljanje sprememb vsekakor zagotovi ustrezno posodobitev tehnične dokumentacije v zvezi s certifikatom ES.

10. Posodobljena tehnična dokumentacija v zvezi s certifikatom ES se navede v tehničnem spisu, priloženem izjavi o verifikaciji ES, ki jo izda subjekt za upravljanje sprememb za podsisteme na vozilu, opredeljene kot skladne s spremenjenim tipom.

11. ‚Identifikator sistema‘ je shema oštevilčevanja za opredelitev različice sistema podsistema CCS ter razlikovanje med funkcionalnim identifikatorjem in identifikatorjem realizacije. ‚Funkcionalni identifikator‘ je del identifikatorja sistema in pomeni številko ali številke, opredeljene na podlagi posameznega upravljanja konfiguracije, ki predstavljajo referenco osnovnih značilnosti zasnove za CCS, ki se izvaja v podsistemu CCS. ‚Identifikator realizacije‘ je del identifikatorja sistema in pomeni številko ali številke, opredeljene na podlagi posameznega upravljanja konfiguracije s strani dobavitelja, ki označujejo specifično konfiguracijo podsistema CCS (npr. HW in SW). ‚Identifikator sistema‘, ‚funkcionalni identifikator‘ in ‚identifikator realizacije‘ opredeli posamezni dobavitelj.

7.2.1a.2 Pogoji za spremembo funkcionalnosti ETCS na vozilu, ki ne vpliva na osnovne značilnosti zasnove

1. Ciljna funkcionalnost (*) ostane nespremenjena ali pa je nastavljena na stanje, ki je že predvideno pri prvotnem certificiranju ali odobritvi.
2. Vmesniki, pomembni za varnost in tehnično združljivost, ostanejo nespremenjeni ali pa so nastavljeni na stanje, ki je že predvideno pri prvotnem certificiranju ali odobritvi.
3. Rezultat varnostne presoje (npr. varnostni primer po EN 50126) ostane nespremenjen.
4. Zaradi spremembe niso bili dodani novi pogoji uporabe v zvezi z varnostjo (SRAC) ali omejitve interoperabilnosti.

5. Ocenjevalni organ (skupna varnostna metoda za oceno tveganja), kot je določen v točki 3.2.1, je neodvisno ocenil prosilčevo oceno tveganja in v okviru te ocene prikaz, da sprememba ne vpliva negativno na varnost. Prosilčev prikaz vključuje dokaze, da sprememba dejansko odpravlja vzroke prvotnega odstopanja funkcionalnosti.
6. Sprememba se izvede na podlagi sistema vodenja kakovosti, ki ga potrdi priglašeni organ (npr. v skladu z moduli CH1, SH1, CD, SD). Za druge module (npr. CF, SF) je upravičeno, da opravljena verifikacija ostane veljavna (⁶⁾).
7. Na podlagi posameznega upravljanja konfiguracije se opredeli 'identifikator sistema' (kot je opredeljen v točki 7.2.1a.1.11), funkcionalni del pa se po spremembi ni spremenil.
8. Sprememba je del upravljanja konfiguracije, ki se zahteva na podlagi člena 5 Uredbe (EU) 2018/545.

7.2.1a.3 Pogoji za spremembo mobilnih komunikacijskih funkcij za železnice na vozilu, ki ne vpliva na osnovne značilnosti zasnove

1. Ciljna funkcionalnost (⁶⁾) ostane nespremenjena ali pa je nastavljena na stanje, ki je že predvideno pri prvotnem certificiranju ali odobritvi.
2. Vmesniki, pomembni za tehnično združljivost, ostanejo nespremenjeni ali pa so nastavljeni na stanje, ki je že predvideno pri prvotnem certificiranju ali odobritvi.
3. Sprememba se izvede na podlagi sistema vodenja kakovosti, ki ga potrdi priglašeni organ (npr. v skladu z moduli CH1, SH1, CD, SD). Za druge module (npr. CF, SF) je upravičeno, da opravljena verifikacija ostane veljavna (⁷⁾).
4. Sprememba je del upravljanja konfiguracije, ki se zahteva na podlagi člena 5 Uredbe (EU) 2018/545.

7.2.1b Spremembe obstoječega progovnega podsistema

V tej točki so opredeljena načela, ki jih morajo uporabiti subjekti za upravljanje sprememb in subjekti za izdajo dovoljenj v skladu s postopkom verifikacije ES, opisanim v členu 15(9) in členu 18(6) Direktive (EU) 2016/797 ter Sklepu 2010/713/EU.

7.2.1b.1 Pravila za upravljanje sprememb podsistemov CCS ob progi

V primeru nadgradnje ali obnove podsistemov vodenje-upravljanje in signalizacija, za katere je bil izdan certifikat o verifikaciji ES, se uporabljajo naslednja pravila:

1. Zaradi sprememb je potrebno novo dovoljenje, če vplivajo na osnovne parametre, kot so opredeljeni v preglednici 7.2.

Preglednica 7.2

Spremembe osnovnih parametrov naprav ob progi, zaradi katerih je potrebno novo dovoljenje

Osnovni parameter		Sprememba, zaradi katere je potrebno novo dovoljenje
4.2.3	Funkcionalnost ETCS ob progi	Neizpolnjevanje vseh pogojev iz točke 7.2.1b.2
4.2.4	Mobilne komunikacijske funkcije za železnice – GSM-R	Neizpolnjevanje vseh pogojev iz točke 7.2.1b.3
4.2.4.2	Glasovne in operativne komunikacijske aplikacije	
4.2.4	Mobilne komunikacijske funkcije za železnice – GSM-R	Neizpolnjevanje vseh pogojev iz točke 7.2.1b.3
4.2.4.3	Aplikacije za sporočanje podatkov za ETCS	

2. Dovoljeno je, da se spremembe obravnavajo tako, da se znova ocenijo le tiste spremembe, ki vplivajo na skladnost podsistema z veljavno različico TSI, uporabljeno za verifikacijo ES. Subjekt za upravljanje sprememb mora utemeljiti in dokumentirati, da veljavne zahteve ostanejo skladne na ravni podsistema, to pa mora oceniti priglašeni organ.

3. Subjekt za upravljanje sprememb priglašeni organ obvesti o vseh spremembah, ki bi lahko vplivale na skladnost podsistema z zahtevami ustreznih TSI ali s pogoji veljavnosti certifikata.

Subjekt za upravljanje sprememb te informacije zagotovi z ustreznimi sklici na tehnično dokumentacijo v zvezi z obstoječim certifikatom ES.

4. Za zagotovitev certifikata ES se priglašeni organ lahko sklicuje na:

— izvirni certifikat ES za dele konstrukcije, ki so nespremenjeni, ali dele, ki so spremenjeni, vendar ne vplivajo na skladnost podsistema, če je certifikat še veljaven;

— dodatni certifikat ES (s katerim se spremeni izvirni certifikat) za spremenjene dele konstrukcije, ki vplivajo na skladnost podsistema z veljavno različico TSI, uporabljeno za verifikacijo ES.

5. Subjekt za upravljanje sprememb vsekakor zagotovi ustrezno posodobitev tehnične dokumentacije v zvezi s certifikatom ES.

6. ‚Identifikator sistema‘ je shema oštevilčevanja za opredelitev različice sistema podsistema CCS ter razlikovanje med funkcionalnim identifikatorjem in identifikatorjem realizacije. ‚Funkcionalni identifikator‘ je del identifikatorja sistema in pomeni številko ali številke, opredeljene na podlagi posameznega upravljanja konfiguracije, ki predstavljajo referenco osnovnih značilnosti zasnove za CCS, ki se izvaja v podsistemu CCS. ‚Identifikator realizacije‘ je del identifikatorja sistema in pomeni številko ali številke, opredeljene na podlagi posameznega upravljanja konfiguracije s strani dobavitelja, ki označujejo specifično konfiguracijo podsistema CCS (npr. HW in SW). ‚Identifikator sistema‘, ‚funkcionalni identifikator‘ in ‚identifikator realizacije‘ opredeli posamezni dobavitelj.

7. ‚Upravljanje konfiguracije‘ pomeni sistematičen organizacijski, tehnični in upravni postopek, s katerim se zagotovi, da se vzpostavi in ohrani doslednost dokumentacije in sledljivost sprememb, tako da:

(a) so izpolnjene zahteve iz ustreznega prava Unije in nacionalnih predpisov,

(b) se spremembe nadzorujejo in dokumentirajo v tehnični dokumentaciji ali dokumentaciji, ki je priložena izdanemu dovoljenju,

(c) so informacije in podatki posodobljeni in točni,

(d) so zadevne strani po potrebi obveščene o spremembah.

7.2.1b.2 Pogoji za spremembo funkcionalnosti ETCS ob progi, zaradi katerih je potrebno novo dovoljenje za začetek obratovanja, če niso izpolnjeni

1. Ciljna funkcionalnost (*) ostane nespremenjena ali pa je nastavljena na stanje, ki je že predvideno pri prvotnem certificiranju ali odobritvi.

2. Vmesniki, pomembni za varnost in tehnično združljivost, ostanejo nespremenjeni ali pa so nastavljeni na stanje, ki je že predvideno pri prvotnem certificiranju ali odobritvi.

3. Rezultat varnostne presoje (npr. varnostni primer po EN 50126) ostane nespremenjen.

4. Zaradi spremembe niso bili dodani novi pogoji uporabe v zvezi z varnostjo (SRAC) ali omejitve interoperabilnosti.

5. Kadar je tako določeno v točki 3.2.1, je ocenjevalni organ (skupna varnostna metoda za oceno tveganja) neodvisno ocenil prosilčevo oceno tveganja in v okviru te ocene prikaz, da sprememba ne škoduje varnosti. Prosilčev prikaz vključuje dokaze, da sprememba dejansko odpravlja vzroke prvotnega odstopanja funkcionalnosti.

6. Sprememba se izvede na podlagi sistema vodenja kakovosti, ki ga potrdi priglašeni organ (npr. v skladu z moduli CH1, SH1, CD, SD). Za druge module (npr. CF, SF, SG) je upravičeno, da opravljena verifikacija ostane veljavna ⁽⁹⁾.
7. Na podlagi posameznega upravljanja konfiguracije se opredeli 'identifikator sistema' (kot je opredeljen v točki 7.2.1b.1.6), funkcionalni del pa se po spremembi ni spremenil.
8. Sprememba je del upravljanja konfiguracije, kot je opredeljeno v 7.2.1b.1.7.

7.2.1b.3 Pogoji za spremembo mobilnih komunikacijskih funkcij za železnice ob progi, zaradi katerih je potrebno novo dovoljenje za začetek obratovanja, če niso izpolnjeni

1. Ciljna funkcionalnost ⁽¹⁰⁾ ostane nespremenjena ali pa je nastavljena na stanje, ki je že predvideno pri prvotnem certificiranju ali odobritvi.
2. Vmesniki, pomembni za tehnično združljivost, ostanejo nespremenjeni ali pa so nastavljeni na stanje, ki je že predvideno pri prvotnem certificiranju ali odobritvi.
3. Sprememba se izvede na podlagi sistema vodenja kakovosti, ki ga potrdi priglašeni organ (npr. v skladu z moduli CH1, SH1, CD, SD). Za druge module (npr. CF, SF, SG) je upravičeno, da opravljena verifikacija ostane veljavna ⁽¹¹⁾.
4. Sprememba je del upravljanja konfiguracije, kot je opredeljeno v 7.2.1b.1.7.

7.2.1b.4 Učinek na tehnično združljivost med deli podsistemov CCS na vozilu in ob progi

Upravljavci infrastrukture zagotovijo, da spremembe obstoječega podsistema ob progi omogočajo nadaljevanje obratovanja podsistemov na vozilu, ki so skladni s TSI ⁽¹²⁾ in obratujejo na progah, na katere se nanašajo spremembe.

Ta zahteva se ne uporablja, kadar spremembe nastanejo zaradi izvajanja aplikacije nove stopnje ob progi v skladu z zahtevami iz točk 7.2.6(1) in (3) ali nezdružljive uporabe seznama specifikacij iz Priloge A k tej TSI, če se sprememba sporoči vsaj tri leta vnaprej, razen če se upravljavec infrastrukture in prevozniki v železniškem prometu, ki opravljajo storitve na teh progah, dogovorijo za krajše obdobje ⁽¹³⁾."

⁽¹⁾ Izvedbena uredba Komisije (EU) 2018/545 z dne 4. aprila 2018 o določitvi praktičnih ureditev za dovoljenja za železniška vozila in postopek izdaje dovoljenj za tip železniških vozil v skladu z Direktivo (EU) 2016/797 Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 90, 6.4.2018, str. 66).

⁽²⁾ Sklep Komisije 2010/713/EU z dne 9. novembra 2010 o modulih za postopke ocenjevanja skladnosti, primernosti za uporabo in ES-verifikacije, ki se uporabljajo v tehničnih specifikacijah za interoperabilnost, sprejetih v okviru Direktive 2008/57/ES Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 319, 4.12.2010, str. 1)

⁽³⁾ V skladu z nasvetom Agencije št. 2017/3 v primeru, ko novo dovoljenje ni potrebno, veljavna TSI ustreza TSI, uporabljeni za izvirni certifikat. Če je potrebno novo dovoljenje, veljavna TSI ustreza najnovejši TSI.

⁽⁴⁾ Ciljna funkcionalnost se nanaša na funkcionalnost ETCS, ki je bila ocenjena v certifikatu ES podsistema. Tehnična mnenja, ki jih objavi Agencija in v katerih so popravljene napake v TSI, se proučijo, da se opredeli stanje funkcionalnosti, ki je že predvideno pri prvotnem certificiranju ali odobritvi.

⁽⁵⁾ Za vse dejavnosti, potrebne za spremembo, ki se izvedejo zunaj sistema vodenja kakovosti, ki ga potrdi priglašeni organ, so morda potrebni dodatni pregledi ali preizkusi, ki jih opravi priglašeni organ.

⁽⁶⁾ Ciljna funkcionalnost se nanaša na mobilno komunikacijsko funkcionalnost, ki je bila ocenjena v certifikatu ES podsistema. Tehnična mnenja, ki jih objavi Agencija in v katerih so popravljene napake v TSI, se proučijo, da se opredeli stanje funkcionalnosti, ki je že predvideno pri prvotnem certificiranju ali odobritvi.

⁽⁷⁾ Za vse dejavnosti, potrebne za spremembo, ki se izvedejo zunaj sistema vodenja kakovosti, ki ga potrdi priglašeni organ, so morda potrebni dodatni pregledi ali preizkusi, ki jih opravi priglašeni organ.

⁽⁸⁾ Ciljna funkcionalnost se nanaša na funkcionalnost ETCS, ki je bila ocenjena v certifikatu ES podsistema. Tehnična mnenja, ki jih objavi Agencija in v katerih so popravljene napake v TSI, se proučijo, da se opredeli stanje funkcionalnosti, ki je že predvideno pri prvotnem certificiranju ali odobritvi.

- (⁹) Za vse dejavnosti, potrebne za spremembo, ki se izvedejo zunaj sistema vodenja kakovosti, ki ga potrdi priglašeni organ, so morda potrebni dodatni pregledi ali preizkusi, ki jih opravi priglašeni organ.
- (¹⁰) Ciljna funkcionalnost se nanaša na funkcionalnost ETCS, ki je bila ocenjena v certifikatu ES podsistema. Tehnična mnenja, ki jih objavi Agencija in v katerih so popravljene napake v TSI, se proučijo, da se opredeli stanje funkcionalnosti, ki je že predvideno pri prvotnem certificiranju ali odobritvi.
- (¹¹) Za vse dejavnosti, potrebne za spremembo, ki se izvedejo zunaj sistema vodenja kakovosti, ki ga potrdi priglašeni organ, so morda potrebni dodatni pregledi ali preizkusi, ki jih opravi priglašeni organ.
- (¹²) Pod sistemi na vozilu, za katere veljajo pogoji in omejitve uporabe, ali pod sistemi na vozilu z neodkritimi pomanjkljivostmi se ne štejejo za skladne v zvezi s to klavzulo.
- (¹³) Nadgradnja prog za mešan promet na ETCS stopnjo 3 se izvede le, če se ohrani dostop do teh prog za potniške in tovarne vlake.“;
- (b) v oddelku 7.2.3 se besedilo „člena 29(1) Direktive 2008/57/ES“ nadomesti z besedilom „člena 51(1) Direktive (EU) 2016/797“
- (c) oddelek 7.2.6 se nadomesti z naslednjim:

„7.2.6 Pogoji za obvezne in neobvezne funkcije

Prosilec za verifikacijo ES podsistema vodenje-upravljanje in signalizacija ob progi preveri, ali so funkcije vodenje-upravljanje in signalizacija ob progi, ki so v tej TSI opredeljene kot ‚neobvezne‘, obvezne na podlagi drugih TSI ali nacionalnih pravil oziroma izvajanja ovrednotenja in ocene tveganja za zagotovitev varne integracije podsistemov.

Izvajanje nacionalnih ali neobveznih funkcij ob progi vlaku, ki izpolnjuje le obvezne zahteve sistema razreda A na vozilu, ne prepreči uporabe te infrastrukture, razen če se to zahteva za naslednje neobvezne funkcije na vozilu:

- (1) aplikacija ETCS stopnje 3 ob progi zahteva, da je sistem na vozilu zmožen potrditi celovitost vlaka;
- (2) aplikacija ETCS stopnje 1 ob progi s funkcijo in-fill zahteva, da je sistem na vozilu opremljen z ustreznim prenosom podatkov in-fill (Euroloop ali radijski), če je iz varnostnih razlogov sprostitevna hitrost nastavljena na nič (npr. zaščita nevarnih mest);
- (3) kadar sistem ETCS potrebuje radijski prenos podatkov, je potreben del za podatkovno radijsko komunikacijo, kot je specificirano v tej TSI.

Sistem na vozilu, ki vključuje KER STM, lahko zahteva uporabo vmesnika K.“;

- (36) oddelek 7.3.2 se spremeni:

- (a) beseda „eno točko, opremljeno“ se nadomesti z besedo „en odsek, opremljen“;
- (b) besedilo „ki že obratuje“ se nadomesti z besedilom „ki je že na trgu“;

- (37) oddelek 7.4.1 se nadomesti z naslednjim:

„7.4.1 Naprave ob progi

Uporabljajo se člena 1 in 2 Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2017/6 (*) ter Priloga I k navedeni uredbi, kot je navedeno v členu 47 Uredbe (EU) št. 1315/2013 (**).

Naprave ob progi nimajo nameščenega in delujočega prenosa podatkov Euroloop in radijskega in-filla, razen obstoječih naprav ali načrtovanih projektov, pri katerih se že uporablja naveden prenos podatkov. Taki načrtovani projekti se Evropski komisiji priglasijo do 30. junija 2020.

7.4.1.1 Omrežje za visoke hitrosti

Obvezno je vgraditi opremo ETCS ob progi, kadar se:

1. prvič namešča del za zaščito vlaka podsistema vodenje-upravljanje in signalizacija ob progi (bodisi s sistemom razreda B bodisi brez njega) ali

2. nadgradi obstoječi del za zaščito vlaka podsistema vodenje-upravljanje in signalizacija ob progi, kadar bi to spremenilo funkcije, zmogljivost in/ali vmesnike, povezane z interoperabilnostjo (zračne reže), že obstoječega sistema. To se ne nanaša na tiste spremembe, ki se zdijo potrebne za ublažitev posledic napak, povezanih z varnostjo, pri že obstoječi napravi.

(*) Izvedbena uredba Komisije (EU) 2017/6 z dne 5. januarja 2017 o evropskem načrtu za uvedbo evropskega sistema za upravljanje železniškega prometa (UL L 3, 6.1.2017, str. 6).

(**) Uredba (EU) št. 1315/2013 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. decembra 2013 o smernicah Unije za razvoj vseevropskega prometnega omrežja in razveljavitvi Sklepa št. 661/2010/EU (UL L 348, 20.12.2013, str. 1).“;

(38) oddelek 7.4.2.1 se spremeni:

„7.4.2.1 Nova vozila

1. Za dajanje na trg v skladu s členom 21 Direktive (EU) 2016/797 so nova vozila, vključno z dovoljenimi vozili, skladnimi s tipom, opremljena z ETCS v skladu s Prilogo A k tej TSI in so skladna s seznamom specifikacij 2 ali 3 iz preglednice A 2 Priloge A (*).
2. Zahteva po opremljenosti z ETCS ne velja za:
 - (1) novo mobilno opremo za gradnjo in vzdrževanje železniške infrastrukture;
 - (2) nove premikalne lokomotive;
 - (3) druga nova vozila, ki niso namenjena obratovanju na progah za visoke hitrosti;
 - (a) če so namenjena izključno nacionalnemu prometu zunaj koridorjev, opredeljenih v Prilogi I k Izvedbeni uredbi (EU) 2017/6, in zunaj prog, ki zagotavljajo povezave z glavnimi evropskimi postajami, ranžirnimi postajami, terminali za tovor in območji tovarnega prometa, opredeljenimi v členu 2(1) Izvedbene uredbe (EU) 2017/6, ali
 - (b) če so namenjena čezmejnim storitvam na železniškem omrežju, ki ne spada v vseevropsko železniško omrežje, tj. storitvam do prve postaje v sosednji državi ali do prve postaje, kjer so nadaljnje povezave v sosednjo državo, ki uporabljajo samo proge zunaj vseevropskega železniškega omrežja.
3. Dovoljenja za tip vozil, izdana na podlagi skladnosti s seznamom specifikacij 1 iz preglednice A 2 Priloge A k tej TSI ne ostanejo veljavna za izdajo dovoljenj za nova vozila, skladna z navedenimi tipi vozil (brez poseganja v uporabo oddelka 7.4.2.3). To ne vpliva na vozila, za katera je bilo že izdano dovoljenje v skladu z navedenimi tipi vozil.

(*) Ali pa so dana v uporabo v skladu z Direktivo 2008/57, če se Direktiva 2016/797 še ne uporablja.“;

(39) doda se nov oddelek 7.4.2.3:

„7.4.2.3 Uporaba zahtev TSI za nova vozila v prehodni fazi

1. Pri nekaterih projektih ali pogodbah, ki so se začeli pred začetkom uporabe te TSI, se lahko zaprosi za dovoljenje za dajanje na trg (*) novih vozil, opremljenih z ETCS v skladu s specifikacijami 1 iz preglednice A 2.1 Priloge A k tej TSI, ki niso popolnoma v skladu z oddelkom 7.4.2.1 te TSI. Za vozila, ki jih zadevajo ti projekti ali pogodbe, ter v skladu s točko (f) člena 4(3) Direktive (EU) 2016/797 je določena prehodna faza, v kateri uporaba oddelka 7.4.2.1 te TSI ni obvezna.
2. To prehodno obdobje se uporablja do 31. decembra 2020 za nova vozila, dovoljena v skladu s tipom (**) pred 1. januarjem 2019 v kateri koli državi članici na podlagi skladnosti s seznamom specifikacij 1 iz preglednice A 2 Priloge A k tej TSI.
3. Prehodna faza traja:
 - (a) do 31. decembra 2020: Za dajanje na trg (*) v skladu s členom 21 Direktive 2016/797/ES so nova vozila iz točke 2 opremljena z ETCS v skladu s seznamom specifikacij 1, 2 ali 3 iz preglednice A 2 Priloge A k tej TSI.

- (b) Če se uporabi seznam specifikacij 1, se v njihovo dovoljenje za dajanje na trg (*) vključi pogoj za uporabo, ki uveljavlja skladnost s seznamoma specifikacij 2 in 3 v obdobju, ki ne presega 1. julija 2023.

(*) Ali pa so dana v uporabo v skladu z Direktivo 2008/57, če se Direktiva 2016/797 še ne uporablja.

(**) Šteje se, da se variante ali izvedenke tipa vozila dovolijo v skladu z obstoječim dovoljenim tipom. Kadar se uporablja ureditev Direktive 2008/57/ES, se šteje, da tudi spremembe, zaradi katerih bi nastale variante ali izvedenke tipa vozila na podlagi Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545, temeljijo na obstoječem dovoljenem tipu.“;

(40) v oddelku 7.4.3 se besedilo „začetek obratovanja“ nadomesti z besedilom „dajanje na trg“;

(41) oddelek 7.4.4 se spremeni:

(a) v prvem odstavku se besedilo „navedenih prog z ETCS in za izločitev iz obratovanja sistemov razreda B“ nadomesti z besedilom „navedenih prog z ETCS in radijskim sistemom razreda A ter za izločitev iz obratovanja sistemov razreda B“;

(b) v točki (1) se besedilo „splošen opis in opis ozadja, vključno z dejstvi in številčnimi podatki o obstoječih sistemih zaščite vlaka, kot so zmogljivost, varnost, zanesljivost, preostala ekonomska življenjska doba nameščene opreme ter analizo stroškov in koristi uvedbe ETCS“ nadomesti z besedilom „splošen opis in opis ozadja, vključno z:

(1) dejstvi in številčnimi podatki o obstoječih sistemih zaščite vlaka, kot so zmogljivost, varnost, zanesljivost;

(2) preostalo ekonomsko življenjsko dobo nameščene opreme ter analizo stroškov in koristi uvedbe ETCS in radijskega sistema razreda A;

(3) nacionalnimi zahtevami za enote na vozilu z osnovno konfiguracijo 3;

(4) informacijami o komunikacijskih sistemih med enotami na vozilu in napravami ob progi (npr. vodovna ali paketna komutacija, možnosti in-fill za ETCS, komunikacijski sistemi razreda B)“;

(c) v točki (4)(i) se besedilo „datume uvedbe ETCS“ nadomesti z besedilom „datuma uvedbe ETCS in radijskega sistema razreda A“;

(d) v točki (4)(iii) se besedilo „ali drugih delih omrežja“ nadomesti z besedilom „ali drugih delih omrežja, vključno z objekti za izvajanje železniških storitev“;

(e) v tretjem odstavku se besedilo „vsaj vsakih pet let“ nadomesti z besedilom „vsaj vsakih pet let. Pri posodobitvi nacionalnih izvedbenih načrtov se upošteva uvedba komunikacijskih sistemov naslednje generacije, med drugim tudi datum začetka obratovanja in po potrebi datum izločitve GSM-R na omrežju (delih omrežja) iz obratovanja.“;

(f) besedilo „člena 29(1) Direktive 2008/57/ES“ se nadomesti z besedilom „člena 51(1) Direktive (EU) 2016/797“;

(42) za oddelkom 7.4.4 se doda nov oddelek 7.4a:

„7.4a Pravila o izvajanju preverjanja združljivosti sistema ETCS in radijskega sistema

Obstoječa vozila se štejejo za združljiva s tipi združljivosti ETCS in radijskih sistemov omrežij, na katerih obratujejo, do 16. januarja 2020 brez dodatnih preverjanj, pri čemer se ohranijo obstoječe omejitve ali pogoji uporabe.

Vse poznejše spremembe vozila ali infrastrukture v zvezi s tehnično združljivostjo ali združljivostjo s progo se upravljajo v skladu z zahtevami, določenimi za združljivost ETCS in radijskega sistema.“;

(43) v oddelku 7.5 se četrti odstavek nadomesti z naslednjim:

„Izvedba sistema za zaznavanje vlaka, skladnega z zahtevami te TSI, je možna neodvisno od namestitve ETCS ali GSM-R.“;

(44) v oddelku 7.6.1 se besedilo „točkah spodaj, bi bilo treba brati“ nadomesti z besedilom „točkah spodaj, se bere“;

(45) v oddelku 7.6.1 se na koncu doda nov odstavek:

„Vsi posebni primeri in njihovi ustrezni datumi se ponovno preučijo v okviru prihodnjih revizij TSI z namenom omejevanja njihovega tehničnega in zemljepisnega področja uporabe na podlagi ocene njihovega učinka na varnost, interoperabilnost, čezmejne storitve, koridorje TEN-T ter praktičnih in ekonomskih učinkov njihove ohranitve ali odprave. Posebno pozornost se posveti razpoložljivosti financiranja EU.

Posebni primeri so omejeni na pot ali omrežje, kjer so nujno potrebni, in kjer se upoštevajo postopki združljivosti s progo.“;

(46) oddelek 7.6.2.1 se spremeni:

(a) besedilo „bi moralo vozilo imeti sistem, ki bi zagotavljal“ se nadomesti z besedilom „ima vozilo sistem, ki zagotavlja“;

(b) besedilo „Zaporedna številka 77, točka 3.1.2.4“ se nadomesti z besedilom „Zaporedna številka 77, točka 3.1.2.3“;

(c) besedilo „Zaporedna številka 77, točka 3.1.8“ se nadomesti z besedilom „Zaporedna številka 77, točka 3.1.7“;

(47) oddelek 7.6.2.2 se spremeni:

(a) besedilo „Zaporedna številka 77, točka 3.1.2.4“ se nadomesti z besedilom „Zaporedna številka 77, točka 3.1.2.3“;

(48) v zadnjih dveh vrsticah tretjega stolpca preglednice se besedilo „seznam specifikacij 2“ nadomesti z besedilom „seznam specifikacij 2 ali 3“;

(49) oddelek 7.6.2.3 se spremeni:

(a) besedilo „Zaporedna številka 77, točka 3.1.2.4“ se nadomesti z besedilom „Zaporedna številka 77, točka 3.1.2.3“;

(b) besedilo „Zaporedna številka 77, točka 3.1.8“ se nadomesti z besedilom „Zaporedna številka 77, točka 3.1.7“;

(c) v prvi vrstici drugega stolpca preglednice se besedilo „T3“ nadomesti z besedilom „P“;

(d) v prvi vrstici tretjega stolpca preglednice se besedilo „Ta posebni primer je povezan z uporabo TVM“ nadomesti z besedilom „Ta posebni primer je povezan z uporabo tirnih tokokrogov, ki uporabljajo električne spoje“;

(e) v tretji vrstici prvega stolpca preglednice se besedilo „bi moralo vozilo imeti sistem, ki bi zagotavljal“ nadomesti z besedilom „ima vozilo sistem, ki zagotavlja“;

(f) na koncu preglednice se doda nova vrstica:

„4.2.10 Sistemi za zaznavanje vlaka ob progi Zaporedna številka 77, točka 3.1.4.1 Poleg zahtev te TSI je največja dovoljena količina peska na enoto in na tir v 30 s: 750 g	P	Ta posebni primer je povezan z uporabo tirnih tokokrogov z večjo občutljivostjo v zvezi z izolacijskim slojem med kolesi in tiri zaradi posipanja francoskega omrežja s peskom.“
---	---	--

(50) oddelek 7.6.2.6 se nadomesti z naslednjim:

„7.6.2.6 Švedska

Posebni primer	Kategorija	Opombe
4.2.4 Mobilne komunikacijske funkcije za železnice – GSM-R Zaporedna številka 33, navedba 4.2.3: Dovoljeno je dati na trg podsisteme vodenje-upravljanje in signalizacija na vozilu, ki vključujejo 2-vatne glasovne kabinske radijske aparate GSM-R in radijske aparate, namenjene le za prenos podatkov ETCS. Podsistemi morajo imeti zmogljivost delovanja v omrežjih z -82 dBm.	P	Ni nobenega vpliva na interoperabilnost
4.2.10 Sistemi za zaznavanje vlaka ob progi Zaporedna številka 77, točka 3.1.2.1: Največja osna razdalja med dvema osema ≤ 17,5 m (ai na sliki 1, točka 3.1.2.1).	P	

Posebni primer	Kategorija	Opombe
4.2.10 Sistemi za zaznavanje vlaka ob progi Zaporedna številka 77, točka 3.1.2.3: Največja osna razdalja med prvo in drugo osjo $\leq 4,5$ m (L-b1-b2 na sliki 1, točka 3.1.2.3).	P	
4.2.10 Sistemi za zaznavanje vlaka ob progi Zaporedna številka 77, točka 3.2.2.5: Frekvenčno območje: 0,0–2,0 Hz Mejna vrednost interferenčnega toka [vrednost rms]: 25,0 A Metoda ocenjevanja: nizkopasovni filter Parametri ocenjevanja: (znižanje frekvence vzorčenja na 1 kHz, ki ji sledi) 2,0 Hz nizkopasovni filter Butterworth razreda 4, za tem pa idealni usmernik za pridobitev absolutne vrednosti. Največji interferenčni tok za tirno vozilo ne sme presegati 25,0 A na frekvenčnem območju 0,0–2,0 Hz. Tokovna prekoračitev lahko presega 45,0 A manj kot 1,5 sekunde in 25 A manj kot 2,5 sekunde.	P ^a	

(51) v oddelku 7.6.2.7 se besedilo „Zaporedna številka 77, točka 3.1.2.4“ nadomesti z besedilom „Zaporedna številka 77, točka 3.1.4.1“;

(52) v oddelku 7.6.2.8 se na koncu preglednice doda nova vrstica:

„4.2.10 Sistemi za zaznavanje vlaka ob progi Zaporedna številka 77, točka 3.2.2.5: Frekvenčno območje: 93–110 Hz Mejna vrednost interferenčnega toka [vrednost rms]: 2,8 A (za vplivno enoto) 2 A (za eno vlečno enoto) Metoda ocenjevanja: pasovno prepustni filtri Parametri ocenjevanja: — značilnosti pasovno prepustnega filtra: Centralne frekvence: 95, 96, 98, 100, 104, 106 in 108 Hz Pasovna širina 3dB: 4 Hz Butterworth razreda 6 — izračun RMS: Čas integracije: 0,5 s Časovno prekrivanje: 50 %	T3	Ta posebni primer je potreben, ker je mogoče te tirne tokokroge spremeniti s spremembo centralne frekvence s 100 Hz na 106,7 Hz. S tem bi nacionalni tehnični predpis v zvezi z vozili, za katera je potreben 100-herčni nadzorni sistem, postal zastarel.“
--	----	--

(53) za oddekom 7.6.2.8 se doda nov oddelek 7.6.2.9:

„7.6.2.9 Italija

Posebni primer	Kategorija	Opombe
4.2.10 Sistemi za zaznavanje vlaka ob progi Zaporedna številka 77, točki 3.2.2.4 in 3.2.2.6: Frekvenčno območje: 82–86 Hz Mejna vrednost interferenčnega toka [vrednost rms]: 1 125 A Metoda ocenjevanja: hitra Fourierjeva transformacija Parametri ocenjevanja: časovno okno 1 s, Hanningovo okno, 50-odstotno prekrivanje, povprečje na 6 zaporednih oknih	P ⁴	

(54) za oddekom 7.6.2.9 se doda nov oddelek 7.6.2.10:

„7.6.2.10 Češka

Posebni primer	Kategorija	Opombe
4.2.10 Sistemi za zaznavanje vlaka ob progi Zaporedna številka 77, točki 3.2.2.4 in 3.2.2.6: Frekvenčno območje: 70,5–79,5 Hz Mejna vrednost interferenčnega toka [vrednost rms]: 1 A Metoda ocenjevanja: pasovno prepustni filtri Parametri ocenjevanja: — značilnosti pasovno prepustnega filtra: - Centralne frekvence: 73, 75, 77 Hz (neprekinjen pas) - Pasovna širina 3dB: 5 Hz - Butterworth, razreda 2*4 — izračun RMS: - Čas integracije: 0,5 s - Časovno prekrivanje: vsaj 75 % - Frekvenčno območje: 271,5–278,5 Hz - Mejna vrednost interferenčnega toka [vrednost rms]: 0,5 A Metoda ocenjevanja: pasovno prepustni filtri Parametri ocenjevanja: — značilnosti pasovno prepustnega filtra: - Centralne frekvence: 274, 276 Hz (neprekinjen pas) - Pasovna širina 3dB: 5 Hz - Butterworth, razreda 2*4 — izračun RMS: - Čas integracije: 0,5 s - Časovno prekrivanje: vsaj 75 %	T3	Ta posebni primer je potreben, dokler se uporabljajo tirni tokokrogi tipa EFCP.“

(55) za oddelkom 7.6.2.10 se doda nov oddelek 7.6.2.11:

„7.6.2.11 Nizozemska

Posebni primer	Kategorija	Opombe
4.2.10 Sistemi za zaznavanje vlaka ob progi Zaporedna številka 77, točka 3.2.2.6: Frekvenčno območje: 65–85 Hz (mejna vrednost ATBEG) Mejna vrednost interferenčnega toka [vrednost rms]: 0,5 A Metoda ocenjevanja: pasovno prepustni filtri Parametri ocenjevanja: — značilnosti pasovno prepustnega filtra: - Centralna frekvenca: 75 Hz - Pasovna širina 3dB: 20 Hz - Pasovna širina 20dB: 40 Hz — izračun RMS: - Čas integracije: 5 s - Časovno prekrivanje: 80 % Prehod, krajši od 1 s, ki presega le mejno vrednost ATBEG in ne mejne vrednosti GRS, se lahko spregleda. Frekvenčno območje: 65–85 Hz (mejna vrednost GRS TC) Mejna vrednost interferenčnega toka [vrednost rms]: 1,7 A Metoda ocenjevanja: pasovno prepustni filtri Parametri ocenjevanja: — značilnosti pasovno prepustnega filtra: - Centralna frekvenca: 75 Hz - Pasovna širina 3dB: 20 Hz - Pasovna širina 20dB: 40 Hz — izračun RMS: - Čas integracije: 1,8 s - Časovno prekrivanje: 80 %	T3	Ta posebni primer je potreben v zvezi s sistemom ATBEG razreda B.“

(56) Priloga A se nadomesti z naslednjim:

„PRILOGA A

Sklicevanja

Naslednja preglednica za vsako sklicevanje v osnovnih parametrih (poglavje 4 te TSI) kaže ustrezne obvezne specifikacije prek kazala v preglednici A 2 (preglednica A 2.1, preglednica A 2.2, preglednica A 2.3).

Preglednica A 1

Sklicevanje v poglavju 4	Zaporedna številka (glej preglednico A 2)
4.1	
4.1a	Namerno črtano

Sklicevanje v poglavju 4	Zaporedna številka (glej preglednico A 2)
4.1b	Namerno črtano
4.1c	3
4.2.1	
4.2.1a	27, 78
4.2.2	
4.2.2a	14
4.2.2b	1, 4, 13, 15, 60
4.2.2c	31, 37b, c, d
4.2.2d	18, 20
4.2.2e	6
4.2.2f	7, 81, 82
4.2.3	
4.2.3a	14
4.2.3b	1, 4, 13, 15, 60
4.2.3c	Namerno črtano
4.2.3d	18, 21
4.2.4	
4.2.4a	64, 65
4.2.4b	66
4.2.4c	67
4.2.4d	68
4.2.4e	73, 74
4.2.4f	32, 33
4.2.4g	48
4.2.4h	69, 70
4.2.4j	71, 72
4.2.4k	75, 76

Sklicevanje v poglavju 4	Zaporedna številka (glej preglednico A 2)
4.2.5	
4.2.5a	64, 65
4.2.5b	10, 39, 40
4.2.5c	19, 20
4.2.5d	9, 43
4.2.5e	16, 50
4.2.6	
4.2.6a	8, 25, 26, 36c, 49, 52
4.2.6b	29, 45
4.2.6c	46
4.2.6d	34
4.2.6e	20
4.2.6f	Namerno črtano
4.2.7	
4.2.7a	12
4.2.7b	62, 63
4.2.7c	34
4.2.7d	9
4.2.7e	16
4.2.8	
4.2.8a	11, 79, 83
4.2.9	
4.2.9a	23
4.2.10	
4.2.10a	77 (točka 3.1)
4.2.11	
4.2.11a	77 (točka 3.2)

Sklicevanje v poglavju 4	Zaporedna številka (glej preglednico A 2)
4.2.12	
4.2.12a	6, 51
4.2.13	
4.2.13a	32, 33, 51, 80
4.2.14	
4.2.14a	5
4.2.15	
4.2.15a	38

Specifikacije

Za podsistem ob progi se uporabi ena od treh preglednic v preglednici A 2 (preglednica A 2.1, preglednica A 2.2, preglednica A 2.3) iz te priloge. Po prehodnem obdobju iz oddelka 7.4.2.3 se za podsistem na vozilu uporabi preglednica A 2.2 ali preglednica A 2.3.

Kadar dokument, naveden v preglednici A 2, vsebuje (s citatom ali sklicevanjem) jasno prepoznavno točko iz drugega dokumenta, se zgolj ta točka šteje za del dokumenta, navedenega v preglednici A 2.

Za namene te TSI, kadar dokument, naveden v preglednici A 2, vsebuje ‚obvezno‘ ali ‚normativno‘ sklicevanje na dokument, ki ni naveden v preglednici A 2, se dokument v sklicu vedno razume kot sprejemljiv način usklajevanja z osnovnimi parametri (ki se lahko uporabijo za certifikacijo komponent interoperabilnosti in podsistemov in zanje niso potrebne prihodnje revizije TSI) in ne kot obvezna specifikacija.

Opomba: specifikacije, označene z izrazom ‚rezervirano‘ v preglednici A 2, so kot odprte točke navedene tudi v Prilogi G, če je za zapiranje zadevne odprte točke potrebno obvestilo o nacionalnih pravilih. Rezervirani dokumenti, ki se ne navajajo kot odprte točke, so namenjeni izboljšavam sistema.

Preglednica A 2.1

Seznam obveznih specifikacij

Zaporedna številka	Seznam specifikacij 1 (samo za podsisteme ob progi. Za podsisteme na vozilu se ne uporablja po prehodnem obdobju iz oddelka 7.4.2.3) (Osnovna konfiguracija 2 za ETCS in osnovna konfiguracija 1 za GSM-R)			
	Sklic	Ime specifikacije	Različica	Opombe
1	ERA/ERTMS/003204	ERTMS/ETCS Functional requirement specification	5.0	
2	Namerno črtano			
3	SUBSET-023	Glossary of Terms and Abbreviations	2.0.0	
4	SUBSET-026	System Requirements Specification	2.3.0	
5	SUBSET-027	FFFIS Juridical recorder-downloading tool	2.3.0	Opomba 1

Zapo- redna številka	Seznam specifikacij 1 (samo za podsisteme ob progi. Za podsisteme na vozilu se ne uporablja po prehodnem ob- dobju iz oddelka 7.4.2.3) (Osnovna konfiguracija 2 za ETCS in osnovna konfiguracija 1 za GSM-R)			
	Sklic	Ime specifikacije	Različica	Opombe
6	SUBSET-033	FIS for man-machine interface	2.0.0	
7	SUBSET-034	FIS for the train interface	2.0.0	
8	SUBSET-035	Specific Transmission Module FFFIS	2.1.1	
9	SUBSET-036	FFFIS for Eurobalise	2.4.1	
10	SUBSET-037	EuroRadio FIS	2.3.0	
11	SUBSET-038	Offline key management FIS	2.3.0	
12	SUBSET-039	FIS for the RBC/RBC handover	2.3.0	
13	SUBSET-040	Dimensioning and Engineering rules	2.3.0	
14	SUBSET-041	Performance Requirements for Interope- rability	2.1.0	
15	SUBSET-108	Interoperability related consolidation on TSI Annex A documents	1.2.0	
16	SUBSET-044	FFFIS for Euroloop	2.3.0	
17	Namerno črtano			
18	SUBSET-046	Radio infill FFFS	2.0.0	
19	SUBSET-047	Trackside-Trainborne FIS for Radio infill	2.0.0	
20	SUBSET-048	Trainborne FFFIS for Radio infill	2.0.0	
21	SUBSET-049	Radio infill FIS with LEU/interlocking	2.0.0	
22	Namerno črtano			
23	SUBSET-054	Responsibilities and rules for the assign- ment of values to ETCS variables	2.1.0	
24	Namerno črtano			
25	SUBSET-056	STM FFFIS Safe time layer	2.2.0	
26	SUBSET-057	STM FFFIS Safe link layer	2.2.0	
27	SUBSET-091	Safety Requirements for the Technical In- teroperability of ETCS in Levels 1 and 2	2.5.0	
28	Namerno črtano			
29	SUBSET-102	Test specification for interface ‚K‘	1.0.0	
30	Namerno črtano			
31	SUBSET-094	Functional requirements for an onboard reference test facility	2.0.2	
32	EIRENE FRS	GSM-R Functional requirements specifi- cation	8.0.0	Opomba 10

Zapo- redna številka	Seznam specifikacij 1 (samo za podsisteme ob progi. Za podsisteme na vozilu se ne uporablja po prehodnem ob- dobju iz oddelka 7.4.2.3) (Osnovna konfiguracija 2 za ETCS in osnovna konfiguracija 1 za GSM-R)			
	Sklic	Ime specifikacije	Različica	Opombe
33	EIRENE SRS	GSM-R System requirements specifica- tion	16.0.0	Opomba 10
34	A11T6001	(MORANE) Radio Transmission FFFIS for EuroRadio	13.0.0	
35	Namerno črtano			
36 a	Namerno črtano			
36 b	Namerno črtano			
36 c	SUBSET-074-2	FFFIS STM Test cases document	1.0.0	
37 a	Namerno črtano			
37 b	SUBSET-076-5-2	Test cases related to features	2.3.3	
37 c	SUBSET-076-6-3	Test sequences	2.3.3	
37 d	SUBSET-076-7	Scope of the test specifications	1.0.2	
37 e	Namerno črtano			
38	06E068	ETCS Marker-board definition	2.0	
39	SUBSET-092-1	ERTMS EuroRadio Conformance Requi- rements	2.3.0	
40	SUBSET-092-2	ERTMS EuroRadio test cases safety layer	2.3.0	
41	Namerno črtano			
42	Namerno črtano			
43	SUBSET 085	Test specification for Eurobalise FFFIS	2.2.2	
44	Namerno črtano			
45	SUBSET-101	Interface ,K' Specification	1.0.0	
46	SUBSET-100	Interface ,G' Specification	1.0.1	
47	Namerno črtano			
48	Rezervirano	Test specification for mobile equipment GSM-R		Opomba 4
49	SUBSET-059	Performance requirements for STM	2.1.1	
50	SUBSET-103	Test specification for Euroloop	1.0.0	
51	Rezervirano	Ergonomic aspects of the DMI		
52	SUBSET-058	FFFIS STM Application layer	2.1.1	
53	Namerno črtano			
54	Namerno črtano			

Zaporedna številka	Seznam specifikacij 1 (samo za podsisteme ob progi. Za podsisteme na vozilu se ne uporablja po prehodnem obdobju iz oddelka 7.4.2.3) (Osnovna konfiguracija 2 za ETCS in osnovna konfiguracija 1 za GSM-R)			
	Sklic	Ime specifikacije	Različica	Opombe
55	Namerno črtano			
56	Namerno črtano			
57	Namerno črtano			
58	Namerno črtano			
59	Namerno črtano			
60	Namerno črtano			
61	Namerno črtano			
62	Rezervirano	RBC-RBC Test specification for safe communication interface		
63	SUBSET-098	RBC-RBC Safe Communication Interface	1.0.0	
64	EN 301 515	Global System for Mobile Communication (GSM); Requirements for GSM operation on railways	2.3.0	Opomba 2
65	TS 102 281	Detailed requirements for GSM operation on railways	3.0.0	Opomba 3
66	TS 103 169	ASCI Options for Interoperability	1.1.1	
67	(MORANE) P 38 T 9001	FFFIS for GSM-R SIM Cards	5.0	Opomba 10
68	ETSI TS 102 610	Railway Telecommunication; GSM; Usage of the UUUE for GSM operation on railways	1.3.0	
69	(MORANE) F 10 T 6002	FFFS for Confirmation of High Priority Calls	5.0	
70	(MORANE) F 12 T 6002	FIS for Confirmation of High Priority Calls	5.0	
71	(MORANE) E 10 T 6001	FFFS for Functional Addressing	4.1	
72	(MORANE) E 12 T 6001	FIS for Functional Addressing	5.1	
73	(MORANE) F 10 T 6001	FFFS for Location Dependent Addressing	4	
74	(MORANE) F 12 T 6001	FIS for Location Dependent Addressing	3	
75	(MORANE) F 10 T 6003	FFFS for Presentation of Functional Numbers to Called and Calling Parties	4	
76	(MORANE) F 12 T 6003	FIS for Presentation of Functional Numbers to Called and Calling Parties	4	

Zapo- redna številka	Seznam specifikacij 1 (samo za podsisteme ob progi. Za podsisteme na vozilu se ne uporablja po prehodnem ob- dobju iz oddelka 7.4.2.3) (Osnovna konfiguracija 2 za ETCS in osnovna konfiguracija 1 za GSM-R)			
	Sklic	Ime specifikacije	Različica	Opombe
77	ERA/ERTMS/033281	Interfaces between CCS trackside and other subsystems	4.0	Opomba 7
78	Rezervirano	Safety requirements for ETCS DMI functions		
79	Ni relevantno	Ni relevantno		
80	Ni relevantno	Ni relevantno		
81	Ni relevantno	Ni relevantno		
82	Ni relevantno	Ni relevantno		

Preglednica A 2.2

Seznam obveznih specifikacij

Zapo- redna številka	Seznam specifikacij # 2 (Osnovna konfiguracija 3 izdaja za vzdrževanje 1 za ETCS in osnovna konfiguracija 1 za GSM-R)			
	Sklic	Ime specifikacije	Različica	Opombe
1	Namerno črtano			
2	Namerno črtano			
3	SUBSET-023	Glossary of Terms and Abbreviations	3.1.0	
4	SUBSET-026	System Requirements Specification	3.4.0	
5	SUBSET-027	FIS Juridical Recording	3.1.0	
6	ERA_ERTMS_015560	ETCS Driver Machine interface	3.4.0	
7	SUBSET-034	Train Interface FIS	3.1.0	
8	SUBSET-035	Specific Transmission Module FFFIS	3.1.0	
9	SUBSET-036	FFFIS for Eurobalise	3.0.0	
10	SUBSET-037	EuroRadio FIS	3.1.0	
11	SUBSET-038	Offline key management FIS	3.0.0	
12	SUBSET-039	FIS for the RBC/RBC handover	3.1.0	
13	SUBSET-040	Dimensioning and Engineering rules	3.3.0	
14	SUBSET-041	Performance Requirements for Interoperability	3.1.0	
15	Namerno črtano			
16	SUBSET-044	FFFIS for Euroloop	2.4.0	
17	Namerno črtano			

Zapo- redna številka	Seznam specifikacij # 2 (Osnovna konfiguracija 3 izdaja za vzdrževanje 1 za ETCS in osnovna konfiguracija 1 za GSM-R)			
	Sklic	Ime specifikacije	Različica	Opombe
18	Namerno črtano			
19	SUBSET-047	Trackside-Trainborne FIS for Radio infill	3.0.0	
20	SUBSET-048	Trainborne FFFIS for Radio infill	3.0.0	
21	Namerno črtano			
22	Namerno črtano			
23	SUBSET-054	Responsibilities and rules for the assign- ment of values to ETCS variables	3.0.0	
24	Namerno črtano			
25	SUBSET-056	STM FFFIS Safe time layer	3.0.0	
26	SUBSET-057	STM FFFIS Safe link layer	3.0.0	
27	SUBSET-091	Safety Requirements for the Technical In- teroperability of ETCS in Levels 1 and 2	3.4.0	
28	Namerno črtano			
29	SUBSET-102	Test specification for interface ‚K‘	2.0.0	
30	Namerno črtano			
31	SUBSET-094	Functional requirements for an onboard reference test facility	3.0.0	
32	EIRENE FRS	GSM-R Functional requirements specifi- cation	8.0.0	Opomba 10
33	EIRENE SRS	GSM-R System requirements specifica- tion	16.0.0	Opomba 10
34	A11T6001	(MORANE) Radio Transmission FFFIS for EuroRadio	13.0.0	
35	Namerno črtano			
36 a	Namerno črtano			
36 b	Namerno črtano			
36 c	SUBSET-074-2	FFFIS STM Test cases document	3.0.0	
37 a	Namerno črtano			
37 b	SUBSET-076-5-2	Test cases related to features	3.2.0	
37 c	SUBSET-076-6-3	Test sequences	3.1.0	
37 d	SUBSET-076-7	Scope of the test specifications	3.2.0	
37 e	Namerno črtano			

Zapo- redna številka	Seznam specifikacij # 2 (Osnovna konfiguracija 3 izdaja za vzdrževanje 1 za ETCS in osnovna konfiguracija 1 za GSM-R)			
	Sklic	Ime specifikacije	Različica	Opombe
38	06E068	ETCS Marker-board definition	2.0	
39	SUBSET-092-1	ERTMS EuroRadio Conformance Requirements	3.0.0	
40	SUBSET-092-2	ERTMS EuroRadio test cases safety layer	3.0.0	
41	Namerno črtano			
42	Namerno črtano			
43	SUBSET 085	Test specification for Eurobalise FFFIS	3.0.0	
44	Namerno črtano			
45	SUBSET-101	Interface ‚K‘ Specification	2.0.0	
46	SUBSET-100	Interface ‚G‘ Specification	2.0.0	
47	Namerno črtano			
48	Rezervirano	Test specification for mobile equipment GSM-R		Opomba 4
49	SUBSET-059	Performance requirements for STM	3.0.0	
50	SUBSET-103	Test specification for Euroloop	1.1.0	
51	Namerno črtano			
52	SUBSET-058	FFFIS STM Application layer	3.1.0	
53	Namerno črtano			
54	Namerno črtano			
55	Namerno črtano			
56	Namerno črtano			
57	Namerno črtano			
58	Namerno črtano			
59	Namerno črtano			
60	SUBSET-104	ETCS System Version Management	3.2.0	
61	Namerno črtano			
62	Namerno črtano			
63	SUBSET-098	RBC-RBC Safe Communication Interface	3.0.0	
64	EN 301 515	Global System for Mobile Communication (GSM); Requirements for GSM operation on railways	2.3.0	Opomba 2
65	TS 102 281	Detailed requirements for GSM operation on railways	3.0.0	Opomba 3

Zapo- redna številka	Seznam specifikacij # 2 (Osnovna konfiguracija 3 izdaja za vzdrževanje 1 za ETCS in osnovna konfiguracija 1 za GSM-R)			
	Sklic	Ime specifikacije	Različica	Opombe
66	TS 103 169	ASCI Options for Interoperability	1.1.1	
67	(MORANE) P 38 T 9001	FFFIS for GSM-R SIM Cards	5.0	Opomba 10
68	ETSI TS 102 610	Railway Telecommunication; GSM; Usage of the UUUE for GSM operation on rail-ways	1.3.0	
69	(MORANE) F 10 T 6002	FFFS for Confirmation of High Priority Calls	5.0	
70	(MORANE) F 12 T 6002	FIS for Confirmation of High Priority Calls	5.0	
71	(MORANE) E 10 T 6001	FFFS for Functional Addressing	4.1	
72	(MORANE) E 12 T 6001	FIS for Functional Addressing	5.1	
73	(MORANE) F 10 T 6001	FFFS for Location Dependent Addressing	4	
74	(MORANE) F 12 T 6001	FIS for Location Dependent Addressing	3	
75	(MORANE) F 10 T 6003	FFFS for Presentation of Functional Num- bers to Called and Calling Parties	4	
76	(MORANE) F 12 T 6003	FIS for Presentation of Functional Num- bers to Called and Calling Parties	4	
77	ERA/ERTMS/033281	Interfaces between CCS trackside and other subsystems	4.0	Opomba 7
78	Namerno črtano			Opomba 6
79	SUBSET-114	KMC-ETCS Entity Off-line KM FIS	1.0.0	
80	Namerno črtano			Opomba 5
81	Rezervirano	Train Interface FFFIS		
82	Rezervirano	FFFIS TI – Safety Analysis		

Preglednica A 2.3

Seznam obveznih specifikacij

Zapo- redna številka	Seznam specifikacij # 3 (Osnovna konfiguracija 3 izdaja 2 za ETCS in osnovna konfiguracija 1 za GSM-R)			
	Sklic	Ime specifikacije	Različica	Opombe
1	Namerno črtano			
2	Namerno črtano			

Zapo- redna številka	Seznam specifikacij # 3 (Osnovna konfiguracija 3 izdaja 2 za ETCS in osnovna konfiguracija 1 za GSM-R)			
	Sklic	Ime specifikacije	Različica	Opombe
3	SUBSET-023	Glossary of Terms and Abbreviations	3.3.0	
4	SUBSET-026	System Requirements Specification	3.6.0	
5	SUBSET-027	FIS Juridical Recording	3.3.0	
6	ERA_ERTMS_015560	ETCS Driver Machine interface	3.6.0	
7	SUBSET-034	Train Interface FIS	3.2.0	
8	SUBSET-035	Specific Transmission Module FFFIS	3.2.0	
9	SUBSET-036	FFFIS for Eurobalise	3.1.0	
10	SUBSET-037	EuroRadio FIS	3.2.0	
11	SUBSET-038	Offline key management FIS	3.1.0	
12	SUBSET-039	FIS for the RBC/RBC handover	3.2.0	
13	SUBSET-040	Dimensioning and Engineering rules	3.4.0	
14	SUBSET-041	Performance Requirements for Interope- rability	3.2.0	
15	Namerno črtano			
16	SUBSET-044	FFFIS for Euroloop	2.4.0	
17	Namerno črtano			
18	Namerno črtano			
19	SUBSET-047	Trackside-Trainborne FIS for Radio infill	3.0.0	
20	SUBSET-048	Trainborne FFFIS for Radio infill	3.0.0	
21	Namerno črtano			
22	Namerno črtano			
23	SUBSET-054	Responsibilities and rules for the assign- ment of values to ETCS variables	3.0.0	
24	Namerno črtano			
25	SUBSET-056	STM FFFIS Safe time layer	3.0.0	
26	SUBSET-057	STM FFFIS Safe link layer	3.1.0	
27	SUBSET-091	Safety Requirements for the Technical In- teroperability of ETCS in Levels 1 and 2	3.6.0	
28	Namerno črtano			
29	SUBSET-102	Test specification for interface ‚K‘	2.0.0	
30	Namerno črtano			

Zapo- redna številka	Seznam specifikacij # 3 (Osnovna konfiguracija 3 izdaja 2 za ETCS in osnovna konfiguracija 1 za GSM-R)			
	Sklic	Ime specifikacije	Različica	Opombe
31	SUBSET-094	Functional requirements for an onboard reference test facility	3.1.0	
32	EIRENE FRS	GSM-R Functional requirements specification	8.0.0	Opomba 10
33	EIRENE SRS	GSM-R System requirements specification	16.0.0	Opomba 10
34	A11T6001	(MORANE) Radio Transmission FFFIS for EuroRadio	13.0.0	
35	Namerno črtano			
36 a	Namerno črtano			
36 b	Namerno črtano			
36 c	SUBSET-074-2	FFFIS STM Test cases document	3.1.0	
37 a	Namerno črtano			
37 b	SUBSET-076-5-2	Test cases related to features	3.3.0	
37 c	SUBSET-076-6-3	Test sequences	3.2.0	
37 d	SUBSET-076-7	Scope of the test specifications	3.3.0	
37 e	Namerno črtano			
38	06E068	ETCS Marker-board definition	2.0	
39	SUBSET-092-1	ERTMS EuroRadio Conformance Requirements	3.1.0	
40	SUBSET-092-2	ERTMS EuroRadio test cases safety layer	3.1.0	
41	Namerno črtano			
42	Namerno črtano			
43	SUBSET 085	Test specification for Eurobalise FFFIS	3.0.0	
44	Namerno črtano			
45	SUBSET-101	Interface ,K' Specification	2.0.0	
46	SUBSET-100	Interface ,G' Specification	2.0.0	
47	Namerno črtano			
48	Rezervirano	Test specification for mobile equipment GSM-R		Opomba 4
49	SUBSET-059	Performance requirements for STM	3.1.0	
50	SUBSET-103	Test specification for Euroloop	1.1.0	
51	Namerno črtano			

Zapo- redna številka	Seznam specifikacij # 3 (Osnovna konfiguracija 3 izdaja 2 za ETCS in osnovna konfiguracija 1 za GSM-R)			
	Sklic	Ime specifikacije	Različica	Opombe
52	SUBSET-058	FFFIS STM Application layer	3.2.0	
53	Namerno črtano			
54	Namerno črtano			
55	Namerno črtano			
56	Namerno črtano			
57	Namerno črtano			
58	Namerno črtano			
59	Namerno črtano			
60	SUBSET-104	ETCS System Version Management	3.3.0	
61	Namerno črtano			
62	Namerno črtano			
63	SUBSET-098	RBC-RBC Safe Communication Interface	3.0.0	
64	EN 301 515	Global System for Mobile Communication (GSM); Requirements for GSM operation on railways	2.3.0	Opomba 2
65	TS 102 281	Detailed requirements for GSM operation on railways	3.0.0	Opomba 3
66	TS 103 169	ASCI Options for Interoperability	1.1.1	
67	(MORANE) P 38 T 9001	FFFIS for GSM-R SIM Cards	5.0	Opomba 10
68	ETSI TS 102 610	Railway Telecommunication; GSM; Usage of the UUUE for GSM operation on railways	1.3.0	
69	(MORANE) F 10 T 6002	FFFS for Confirmation of High Priority Calls	5.0	
70	(MORANE) F 12 T 6002	FIS for Confirmation of High Priority Calls	5.0	
71	(MORANE) E 10 T 6001	FFFS for Functional Addressing	4.1	
72	(MORANE) E 12 T 6001	FIS for Functional Addressing	5.1	
73	(MORANE) F 10 T 6001	FFFS for Location Dependent Addressing	4	
74	(MORANE) F 12 T 6001	FIS for Location Dependent Addressing	3	
75	(MORANE) F 10 T 6003	FFFS for Presentation of Functional Numbers to Called and Calling Parties	4	

Zaporedna številka	Seznam specifikacij # 3 (Osnovna konfiguracija 3 izdaja 2 za ETCS in osnovna konfiguracija 1 za GSM-R)			
	Sklic	Ime specifikacije	Različica	Opombe
76	(MORANE) F 12 T 6003	FIS for Presentation of Functional Numbers to Called and Calling Parties	4	
77	ERA/ERTMS/033281	Interfaces between CCS trackside and other subsystems	4.0	Opomba 7
78	Namerno črtano			Opomba 6
79	SUBSET-114	KMC-ETCS Entity Off-line KM FIS	1.1.0	
80	Namerno črtano			Opomba 5
81	Rezervirano	Train Interface FFFIS		
82	Rezervirano	FFFIS TI – Safety Analysis		
83	SUBSET-137	On-line Key Management FFFIS	1.0.0	

Opomba 1: obvezen je le funkcionalni opis informacij, ki jih je treba zabeležiti, ne pa tehnične značilnosti vmesnika.

Opomba 2: točke specifikacij iz točke 2.1 iz EN 301 515, ki so pod zaporednima števkama 32 in 33 navedene kot ‚MI‘, so obvezne.

Opomba 3: zahteve po spremembi (CR) iz preglednic 1 in 2 iz TS 102 281, ki zadevajo točke, ki so pod zaporednima števkama 32 in 33 navedene kot ‚MI‘, so obvezne.

Opomba 4: zaporedna številka 48 se nanaša le na preizkusne primere za mobilno opremo GSM-R. Trenutno je ‚rezervirana‘. Ko bo v okviru prihodnje revizije TSI o tem sprejet dogovor, se bo v teh preglednicah upošteval katalog razpoložljivih usklajenih preizkusnih primerov za oceno mobilne opreme in omrežij v skladu s koraki iz točke 6.1.2 te TSI.

Opomba 5: proizvodi, ki so na trgu, so že prilagojeni potrebam prevoznikov v železniškem prometu v zvezi z vmesnikom med strojevodjo in strojem GSM-R in so popolnoma interoperabilni, tako da ni potrebe po standardu v TSI CCS.

Opomba 6: informacije, ki so bile namenjene za zaporedno številko 78, so zdaj vključene v zaporedno številko 27 (SUBSET-091).

Opomba 7: ta dokument je neodvisen od osnovne konfiguracije za ETCS in GSM-R.

Opomba 8: namerno črtano.

Opomba 9: namerno črtano.

Opomba 10: TSI CCS predpisuje le zahteve (MI).

Opomba 11: namerno črtano.

Opomba 12: namerno črtano.

Opomba 13: namerno črtano.

Opomba 14: namerno črtano.

Preglednica A 3

Seznam obveznih standardov

Uporaba različice standardov, navedenih v preglednici spodaj, in njihovih poznejših sprememb, ko se objavijo kot harmonizirani standardi, pri postopku certifikacije je ustrezno sredstvo za popolno skladnost s postopkom upravljanja s tveganji, kot je določen v Prilogi I k Izvedbeni uredbi Komisije (EU) št. 402/2013, brez poseganja v določbe poglavij 4 in 6 te TSI.

Št.	Sklic	Ime dokumenta in pripombe	Različica	Opomba
A1	EN 50126-1	Železniške naprave – Specifikacija in prikaz zanesljivosti, razpoložljivosti, vzdrževalnosti in varnosti (RAMS) – 1. del: generični postopki RAMS	2017	
			1999	1, 2
A2	EN 50128	Železniške naprave – Komunikacijski, signalni in procesni sistemi – Programska oprema za železniške krmilne in zaščitne sisteme	2011	
A3	EN 50129	Železniške naprave – Komunikacijski, signalni in procesni sistemi – Signalno-varnostni elektronski sistemi	2003	1
A4	EN 50159	Železniške naprave – Komunikacijski, signalni in procesni sistemi	2010	1
A5	EN 50126-2	Železniške naprave – Specifikacija in prikaz zanesljivosti, razpoložljivosti, vzdrževalnosti in varnosti (RAMS) – 2. del: sistemski pristop k varnosti	2017	3

Opomba 1: ta standard je harmoniziran, glej Sporočilo Komisije v okviru izvajanja Direktive 2008/57/ES Evropskega parlamenta in Sveta o interoperabilnosti železniškega sistema v Skupnosti (UL C 435, 15.12.2017, str. 93), v katerem so navedeni tudi objavljeni redakcijski popravki.

Opomba 2: ta različica standarda se lahko uporablja v prehodnem obdobju, opredeljenem v posodobljeni različici standarda.

Opomba 3: za uporabo v kombinaciji z EN 50126-1 (2017).

Preglednica A 4

Seznam obveznih standardov za akreditirane laboratorije

Št.	Sklic	Ime dokumenta in pripombe	Različica	Opomba
A6	ISO/IEC 17025	Splošne zahteve za usposobljenost preiskovalnih in kalibracijskih laboratorijev	2017“;	

(57) Priloga G se nadomesti z naslednjim:

„PRILOGA G

Odpрте točke

Odpрта točka	Opombe
Vidiki zaviranja	Velja zgolj za osnovno konfiguracijo 2 za ETCS (glej zaporedno številko 15 preglednice A 2 v Prilogi A). Rešeno za osnovno konfiguracijo 3 za ETCS (glej zaporedni številki 4 in 13 preglednice A 2 v Prilogi A).
Zahteve glede zanesljivosti/razpoložljivosti	Pogosto pojavljanje poslabšanih stanj, ki jih povzročajo okvare opreme za nadzor-vodenje in signalizacijo, bo zmanjšalo varnost sistema.
Značilnosti peska, ki se uporablja na tirih	Glej zaporedno številko 77 preglednice A 2 v Prilogi A. To ni odprta točka za tirno širino 1 520 mm.
Značilnosti naprav za mazanje sledilnega venca	Glej zaporedno številko 77 preglednice A 2 v Prilogi A.
Kombinacija značilnosti tirnih vozil, ki vplivajo na kratkostično upornost	Glej zaporedno številko 77 preglednice A 2 v Prilogi A.
Interferenca, ki izhaja iz galvanskih spojev	Glej zaporedno številko 77 preglednice A 2 v Prilogi A.“
— impedanca vozila	
— impedanca elektronapajalne postaje (samo za omrežja z enosmernim tokom)	
— mejne vrednosti izhodnega pasu	
— mejne vrednosti interferenčnega toka, pripisane elektronapajalnim postajam in tirnim vozilom	
— specifikacije za meritve, preizkuse in ocenjevanje	

PRILOGA VII

Priloga I k Sklepu 2011/665/EU se spremeni:

(1) točka 2.3 se nadomesti z naslednjim:

„2.3 Uporabniki in dostopne pravice uporabnikov

ERATV bodo uporabljali naslednji uporabniki:

Tabela 1

Pravice dostopa do ERATV

Uporabnik	Pravice do dostopa	Prijava, uporabniški računi
Nacionalni varnostni organ katere koli države članice	Predložitev podatkov, povezanih s to državo članico, ki jih mora validirati Agencija. Neomejen dostop do katerih koli podatkov, vključno s podatki, ki jih je treba še validirati.	Prijava z uporabniškim imenom in geslom. Funkcionalni ali anonimni računi niso na voljo. Ustvari se več računov, če tako zahteva nacionalni varnostni organ.
Agencija	Registracija podatkov v zvezi z dovoljenjem za tip vozila, ki jih je obdelala kot subjekt za izdajo odobritev. Validacija glede skladnosti s to specifikacijo in objava podatkov, ki jih predloži nacionalni varnostni organ. Neomejen dostop do katerih koli podatkov, vključno s podatki, ki jih je treba še validirati.	Prijava z uporabniškim imenom in geslom.
Javnost	Dostop do validiranih podatkov.	Ni relevantno.“

(2) v točki 2.4 se doda naslednji odstavek:

„ERATV po potrebi omogoči izmenjavo informacij z drugimi informacijskimi sistemi Agencije, kot so evropski register vozil (EVR) iz Sklepa (EU) 2018/1614, skupni uporabniški vmesnik za register železniške infrastrukture iz Sklepa Komisije 2014/880/EU (*) ter točka ‚vse na enem mestu‘ iz člena 12 Uredbe (EU) 2016/796 Evropskega parlamenta in Sveta (**).

(*) Izvedbeni sklep Komisije 2014/880/EU z dne 26. novembra 2014 o skupnih specifikacijah za register železniške infrastrukture in razveljavitvi Izvedbenega sklepa 2011/633/EU (UL L 356, 12.12.2014, str. 489).

(**) Uredba (EU) 2016/796 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. maja 2016 o Agenciji Evropske unije za železnice in razveljavitvi Uredbe (ES) št. 881/2004 (UL L 138, 26.5.2016, str. 1–43).“;

(3) v točki 2.5 se dodajo naslednje alinee:

— „EVR: med formatom podatkov o tipih vozil v EVR in opisi tipov ter, kadar je ustrezno, variantami ali različicami tipov v ERATV mora obstajati ustrežanje ena proti ena;

— točka ‚vse na enem mestu‘ (*): točka ‚vse na enem mestu‘ se zanaša na ERATV za upravljanje vseh informacij, povezanih s tipi/variantami/različicami. Identifikacija tipa se uporablja kot referenca pri izmenjavi informacij med sistemoma; točka ‚vse na enem mestu‘ bo omogočala tudi pridobivanje informacij za tipe/varianete/različice iz ERATV ter bo sprožila objavo informacij o tipu/varianti/različici v ERATV, ko bo zagotovljeno dovoljenje za tip vozila;

- Enotna zbirka podatkov o predpisih (**), ki vsebuje nacionalne predpise: za nacionalne predpise za izdajo dovoljenj za vozila: seznam parametrov, za katere se izvede ocena skladnosti z nacionalnimi predpisi iz ERATV, je enak v enotni zbirki podatkov o predpisih. ERATV ne sme dovoliti sklicevanja na noben parameter, ki ni vključen v enotno zbirko podatkov o predpisih.

Do začetka delovanja enotne zbirke podatkov o predpisih ter prenosa podatkov iz zbirke podatkov z referenčnimi dokumenti in sistema Notif-IT je seznam parametrov, za katere se izvede ocena skladnosti z nacionalnimi predpisi, navedenimi v ERATV, enak kot v zbirki podatkov z referenčnimi dokumenti. ERATV ne sme dovoliti sklicevanja na noben parameter, ki ni v zbirki podatkov z referenčnimi dokumenti.

(*) Kot je določena v členu 12 Uredbe (EU) 2016/796 Evropskega parlamenta in Sveta.

(**) Kot je določena v členu 27 Uredbe (EU) 2016/796 Evropskega parlamenta in Sveta.“;

- (4) točka 5.1 se nadomesti z naslednjim:

„5.1 Splošno načelo

Vsak nacionalni varnostni organ predloži informacije, povezane z odobritvami tipa vozila ali variante tipa vozila, ki jih je izdal.

Vsak nacionalni varnostni organ predloži informacije, povezane z različicami tipa vozila ali različicami variante tipa vozila, ki jih je prejel v skladu s členom 15(3) Uredbe (EU) 2018/545.

Agencija neposredno registrira informacije, povezane z odobritvami tipa vozila ali variante tipa vozila, ki jih je izdala, ter informacije, povezane z različicami tipa vozila ali različicami variante tipa vozila, ki jih je prejela.

ERATV vsebuje spletno orodje za izmenjavo informacij med nacionalnimi varnostnimi organi in Agencijo. To orodje omogoča naslednje izmenjave informacij:

- (1) rezervacija ID tipa;

- (2) predložitev podatkov Agenciji za register s strani nacionalnih varnostnih organov, vključno s:

- (a) podatki, povezani z izdajo odobritve za nov tip vozila ali novo varianto tipa vozila (v tem primeru nacionalni varnostni organ pošlje celotno zbirko podatkov, kot je določeno v Prilogi II);
- (b) podatki, povezani z izdajo odobritve za tip vozila, prej registriran v ERATV (v tem primeru nacionalni varnostni organ pošlje le podatke, povezane s samo odobritvijo, tj. polja v oddelku 3 seznama iz Priloge II);
- (c) podatki, povezani z registracijo različice tipa vozila ali različice variante tipa vozila (v tem primeru nacionalni varnostni organ pošlje celotno zbirko podatkov, kot je določeno v Prilogi II);
- (d) podatki, povezani s spremembo obstoječe odobritve (v tem primeru nacionalni varnostni organ pošlje le podatke, povezane s polji, ki jih je treba spremeniti; v to niso vedno vključene spremembe podatkov, povezanih z značilnostmi vozila);
- (e) podatki, povezani z začasno ukinitvijo obstoječega dovoljenja (v tem primeru nacionalni varnostni organ le sporoči datum začasne ukinitve);
- (f) podatki, povezani z reaktiviranjem obstoječe odobritve (v tem primeru nacionalni varnostni organ pošlje le podatke, povezane s polji, ki jih je treba spremeniti), pri čemer razlikuje med:
 - reaktiviranjem brez spremembe podatkov,
 - reaktiviranjem s spremembo podatkov (ti podatki niso nujno povezani z značilnostmi vozila);
- (g) podatki, povezani z umikom dovoljenja;
- (h) podatki, povezani s popravkom napake;

- (3) pošiljanje zahtevkov za razjasnitev podatkov in/ali popravke s strani Agencije nacionalnemu varnostnemu organu;
- (4) pošiljanje odgovorov s strani nacionalnega varnostnega organa na zahtevke za razjasnitev podatkov in/ali popravke, ki jih je poslala Agencija.

Nacionalni varnostni organ predloži podatke za posodobitev registra elektronsko prek spletne aplikacije in ob uporabi standardnih spletnih elektronskih formularjev, v katerih so zadevna polja izpolnjena, kot je določeno v Prilogi II.

Agencija preveri podatke, ki jih predloži nacionalni varnostni organ, glede njihove skladnosti s to specifikacijo in jih bodisi validira bodisi zahteva pojasnila.

Če Agencija meni, da podatki, ki jih je predložil nacionalni varnostni organ, niso v skladu s to specifikacijo, mu pošlje zahtevo po popravku ali razjasnitvi predloženih podatkov.

Po vsaki posodobitvi podatkov glede tipa vozila sistem pošlje sporočilo o potrditvi, ki se pošlje z elektronsko pošto uporabnikom nacionalnega varnostnega organa, ki je predložil podatke, nacionalnemu varnostnemu organu vseh drugih držav članic, v katerih je tip odobren, imetniku dovoljenja za tip vozila in Agenciji.“;

- (5) točka 5.2.1 se nadomesti z naslednjim:

„5.2.1 Registracija odobritve novega tipa vozila, nove variante tipa vozila ali nove različice tipa vozila

- (1) Nacionalni varnostni organ obvesti Agencijo o vsaki odobritvi tipa vozila v dvajsetih (20) delovnih dneh po izdaji odobritve.
- (2) Nacionalni varnostni organ obvesti Agencijo o vsaki varianti tipa vozila v dvajsetih (20) delovnih dneh po izdaji odobritve.
- (3) Nacionalni varnostni organ obvesti Agencijo o vsaki različici tipa vozila ali različici variante tipa vozila, o kateri je bil obveščen v skladu s členom 15(3) Uredbe (EU) 2018/545, v dvajsetih (20) delovnih dneh po prejemu popolnih informacij.
- (4) Agencija preveri informacije, ki jih predloži nacionalni varnostni organ, in jih v dvajsetih (20) delovnih dneh po tem, ko jih prejme, bodisi validira in določi številko za tip vozila, kot je določeno v Prilogi III, bodisi zahteva popravek ali razjasnitev teh informacij. Za preprečitev nenamernega podvajanja tipov v ERATV Agencija zlasti preveri, da ni zadevnega tipa že prej registrirala kakšna druga država članica, če podatki, ki so na voljo v ERATV, to dopuščajo.
- (5) Po validaciji informacij, ki jih predloži nacionalni varnostni organ, Agencija novemu tipu vozila dodeli njegovo številko. Pravila za dodelitev številke tipu vozila so navedena v Prilogi III.“;

- (6) točka 5.3 se nadomesti z naslednjim:

„5.3 Vnos ali spreminjanje podatkov s strani Agencije

5.3.1 Subjekt za izdajo odobritev je nacionalni varnostni organ

Kadar nacionalni varnostni organ deluje kot subjekt za izdajo odobritev, Agencija ne spreminja podatkov, ki jih je predložil nacionalni varnostni organ. Vloga Agencije obsega le validacijo in objavo.

V izjemnih okoliščinah, na primer zaradi tehnične nezmožnosti uporabe običajnega postopka, lahko Agencija na podlagi zahtevka nacionalnega varnostnega organa vnese ali spremeni podatke, ki jih je predložil nacionalni varnostni organ. V tem primeru nacionalni varnostni organ, ki je zahteval vnos ali spremembo podatkov, potrdi podatke, ki jih je vnesla ali spremenila Agencija, Agencija pa ustrezno dokumentira postopek. Uporabljajo se časovni okviri za vnos podatkov v ERATV, navedeni v oddelku 5.2.

5.3.2 Subjekt za izdajo odobritev je Agencija

Kadar Agencija deluje kot subjekt za izdajo odobritev:

- (a) registrira vsako odobritev tipa vozila ali varianto tipa vozila v dvajsetih (20) delovnih dneh po izdaji odobritve;
- (b) registrira vsako različico tipa vozila ali različico variante tipa vozila v dvajsetih (20) delovnih dneh po prejemu popolnih informacij;
- (c) spremeni vsako obstoječo odobritev tipa vozila v dvajsetih (20) delovnih dneh po izdaji spremembe odobritve;
- (d) začasno ukine vsako obstoječo odobritev tipa vozila v petih (5) delovnih dneh po izdaji začasne ukinitve odobritve;
- (e) reaktivira vsako prej začasno ukinjeno odobritev tipa vozila v dvajsetih (20) delovnih dneh po izdaji reaktiviranja odobritve;
- (f) umakne vsako obstoječo odobritev tipa vozila v petih (5) delovnih dneh po umiku odobritve.“;

(7) oddelek 6 se nadomesti z naslednjim:

„6. GLOSAR

Izraz ali okrajšava	Opredelitev
ID tipa	Identifikacija za tip, ki jo sestavljajo številka tipa (parameter 0.1, številka, sestavljena iz 10 števk), varianta (parameter 0.2, alfanumerična oznaka, sestavljena iz treh znakov) in različica (parameter 0.4, alfanumerična oznaka, sestavljena iz treh znakov): ID tipa = številka tipa + varianta + različica = XX-XXX-XXXX-X-ZZZ-VVV
Omejitev	Vsak pogoj ali omejitev, navedena v odobritvi tipa vozila, ki se nanaša na dajanje na trg ali uporabo katerega koli vozila v skladu s tem tipom. Omejitve ne obsegajo tehničnih značilnosti, vključenih v oddelek 4 Priloge II (Seznam in format parametrov).
Sprememba odobritve	Sprememba informacij o registrirani odobritvi tipa vozila, ki je bila objavljena in jo je treba spremeniti, pri čemer se sprememba izvede na zahtevo subjekta za izdajanje odobritev.
Začasna ukinitve odobritve	Odločitev subjekta za izdajo odobritev, v skladu s katero se odobritev za tip vozila začasno ukine in za nobeno vozilo ni mogoče izdati dovoljenja za dajanje na trg na podlagi njegove skladnosti z zadevnim tipom, dokler se ne analizirajo vzroki, ki so povzročili začasno ukinitve. Začasna ukinitve odobritve za tip vozila se ne nanaša na vozila, ki se že uporabljajo.
Reaktiviranje odobritve	Odločitev, ki jo sprejme subjekt za izdajo odobritev, v skladu s katero ne velja več začasna ukinitve odobritve, ki jo je prej izdal.
Dovoljenje, ki ga je treba obnoviti	Odločitev subjekta za izdajo odobritev, v skladu s katero je treba odobritev za tip vozila obnoviti na podlagi člena 24(3) Direktive (EU) 2016/797 in za nobeno vozilo ni mogoče izdati dovoljenja za dajanje na trg na podlagi njegove skladnosti z zadevnim tipom. Zahteva po obnovitvi odobritve za tip vozila ne vpliva na vozila, ki se že uporabljajo.
Razveljavitev dovoljenja	Odločitev subjekta za izdajo odobritev, sprejeta na podlagi člena 26 Direktive (EU) 2016/797, v skladu s katero odobritev za tip vozila ni več veljavna. Vozilo, za katero je bilo na podlagi tipa vozila že izdano dovoljenje za dajanje na trg, se umakne.
Napaka	Posredovani ali objavljeni podatki, ki ne ustrezajo zadevni odobritvi za tip vozila. Sprememba odobritve ne spada pod to opredelitev.“

PRILOGA VIII

Priloga II k Sklepu 2011/665/EU se nadomesti z naslednjim:

„PRILOGA II

PODATKI ZA REGISTRACIJO IN NJIHOV FORMAT

- (1) ERATV za vsak odobreni tip vozila vsebuje naslednje podatke:
 - (a) identifikacijo tipa;
 - (b) proizvajalca;
 - (c) skladnost s TSI;
 - (d) odobritve, vključno s splošnimi informacijami o teh odobritvah, njihovem statusu, seznamom parametrov, za katere je bila preverjena skladnost z nacionalnimi predpisi;
 - (e) tehnične značilnosti.
- (2) Podatki, ki se registrirajo v ERATV za vsak tip vozila, in njihovi formati so navedeni v tabeli 2. Podatki, ki se registrirajo, so odvisni od kategorije vozila, kot je navedeno v tabeli 2.
- (3) Podatki, navedeni za parametre, povezane s tehničnimi značilnostmi, so podatki iz dokumentacije, priložene vlogi.
- (4) V primerih, v katerih so možne vrednosti za posamezen parameter omejene na vnaprej opredeljen seznam, te sezname vodi in posodablja Agencija.
- (5) Za tipe vozil, ki niso skladni z vsemi zadevnimi veljavnimi TSI, lahko nacionalni varnostni organ, ki je izdal odobritev tipa, omeji informacije, ki jih je treba dostaviti glede tehničnih značilnosti iz oddelka 4 spodaj, na parametre, ki so bili preverjeni v skladu z veljavnimi pravili.
- (6) Kadar je parameter opredeljen v zadevni TSI, je vrednost, navedena za parameter, takšna, kot je bila ocenjena v postopku preverjanja.
- (7) Vnaprej določene sezname vodi in posodablja Agencija v skladu z veljavnimi TSI, vključno s tistimi TSI, ki se lahko uporabljajo med prehodnim obdobjem.
- (8) Pri parametrih, označenih kot ‚odprta točka‘, se ne vnašajo nobeni podatki, dokler se ‚odprta točka‘ ne zapre v zadevni TSI.
- (9) Pri parametrih, označenih kot ‚opcijski‘, o vnosu podatkov odloča vlagatelj zahtevka za odobritev tipa.
- (10) Polja 0.1–0.4 izpolni Agencija.

Tabela 2

Parametri ERATV

Parameter		Oblika podatkov	Veljavnost za posamezne kategorije vozil (da, ne, opcijsko, odprta točka)				Parametri za tehnično združljivost vozila z omrežji na področju uporabe
			1. Vlečna vozila	2. Vlečena potniška vozila	3. Tovorni vagoni	4. Posebna vozila	
0	Identifikacija tipa	Naslov (ni podatkov)					
0.1	Številka tipa (v skladu s Prilogo III)	[številka] XX-XXX-XXXX-X	D	D	D	D	
0.2	Varianta, vključena v ta tip (v skladu s členom 2(13) Uredbe (EU) 2018/545)	[alfanumerično] ZZZ	D	D	D	D	
0.4	Različice, vključene v ta tip (v skladu s členom 2(14) Uredbe (EU) 2018/545)	[alfanumerično] VVV	D	D	D	D	
0.3	Datum vpisa v ERATV	[datum] LLLLMMDD	D	D	D	D	
1	Splošne informacije	Naslov (ni podatkov)					
1.1	Ime tipa	[znakovni niz] (največ 256 znakov)	O	O	O	O	
1.2	Alternativno ime tipa	[znakovni niz] (največ 256 znakov)	O	O	O	O	
1.3	Proizvajalčevo ime	Naslov (ni podatkov)					
1.3.1	Identifikacijski podatki proizvajalca	Naslov (ni podatkov)					
1.3.1.1	Ime organizacije	[znakovni niz] (največ 256 znakov) Izbor z vnaprej pripravljenega seznama, možnost dodajanja novih organizacij	D	D	D	D	
1.3.1.2	Številka registriranega podjetja	Besedilo	O	O	O	O	
1.3.1.3	Oznaka organizacije	Alfanumerična oznaka	O	O	O	O	

Parameter		Oblika podatkov	Veljavnost za posamezne kategorije vozil (da, ne, opsijsko, odprta točka)				Parametri za tehnično združljivost vozila z omrežji na področju uporabe
			1. Vlečna vozila	2. Vlečena potniška vozila	3. Tovorni vagoni	4. Posebna vozila	
1.3.2	Kontaktni podatki proizvajalca	Naslov (ni podatkov)					
1.3.2.1	Naslov organizacije, ulica in številka	Besedilo	O	O	O	O	
1.3.2.2	Kraj	Besedilo	O	O	O	O	
1.3.2.3	Oznaka države	Oznaka v skladu z Medinstitucionalnim slogovnim priročnikom EU	O	O	O	O	
1.3.2.4	Poštna številka	Alfanumerična oznaka	O	O	O	O	
1.3.2.5	Elektronski naslov	Elektronska pošta	O	O	O	O	
1.4	Kategorija	[znakovni niz] Izbor z vnaprej pripravljenega seznama (v skladu s Prilogo III)	D	D	D	D	
1.5	Podkategorija	[znakovni niz] Izbor z vnaprej pripravljenega seznama (v skladu s Prilogo III)	D	D	D	D	
2	Skladnost s TSI	Naslov (ni podatkov)					
2.1	Skladnost s TSI	Za vsako TSI: [znakovni niz] D/N/delno/ni relevantno Izbor iz vnaprej pripravljenega seznama TSI, povezanih z vozilom (zdaj veljavnih in prej veljavnih) (možen je izbor več postavk)	D	D	D	D	
2.2	Potrdilo ES o verifikaciji: Navedba ‚certifikatov o pregledu tipa ES‘ (če se uporablja modul SB) in/ali ‚certifikatov o pregledu zasnove ES‘ (če se uporablja modul SH1)	[znakovni niz] (možnost navedbe več certifikatov, npr. certifikata za podsistem tirnih vozil, certifikata za podsistem za vodenje-upravljanje in signalizacijo (CCS) itd.)	D	D	D	D	
2.3	Relevantni posebni primeri (posebni primeri, skladnost s katerimi je bila ocenjena)	[znakovni niz] Izbor z vnaprej pripravljenega seznama (možen je izbor več postavk), ki temelji na TSI (za vsako TSI označeno z D ali P)	D	D	D	D	

Parameter		Oblika podatkov	Veljavnost za posamezne kategorije vozil (da, ne, opsijsko, odprta točka)				Parametri za tehnično združljivost vozila z omrežji na področju uporabe
			1. Vlečna vozila	2. Vlečena potniška vozila	3. Tovorni vagoni	4. Posebna vozila	
2.4	Oddelki TSI, s katerimi ni skladnosti	[znakovni niz] Izbor z vnaprej pripravljenega seznama (možen je izbor več postavk), ki temelji na TSI (za vsako TSI označeno s P)	D	D	D	D	
3	Odobritve	Naslov (ni podatkov)					
3.0	Področje uporabe	[znakovni niz] Izbor s predhodno določenega seznama (možen je izbor več postavk): DČ – omrežje:	D	D	D	D	
3.1	Odobritev v	Naslov (ni podatkov)					
3.1.1	Država članica odobritve	[znakovni niz] Izbor s predhodno določenega seznama (možen je izbor več postavk)	D	D	D	D	
3.1.2	Sedanji status	Naslov (ni podatkov)					
3.1.2.1	Status	[znakovni niz] + [datum] možnosti: veljavno, začasno ukinjeno LLLLMMDD, razveljavljeno LLLLMMDD, potrebna obnovitev LLLLMMDD	D	D	D	D	
3.1.2.2	Veljavnost odobritve (če je opredeljena)	[datum] LLLLMMDD	D	D	D	D	
3.1.2.3	Označeni pogoji za uporabo in druge omejitve	[znakovni niz] Oznako dodeli Agencija	D	D	D	D	
3.1.2.4	Neoznačeni pogoji za uporabo in druge omejitve	[znakovni niz]	D	D	D	D	
3.1.3	Zgodovinsko	Naslov (ni podatkov)					
3.1.3.1	Prvotna odobritev	Naslov (ni podatkov)					
3.1.3.1.1	Datum prvotne odobritve	[datum] LLLLMMDD	D	D	D	D	

	Parameter	Oblika podatkov	Veljavnost za posamezne kategorije vozil (da, ne, opsijsko, odprta točka)				Parametri za tehnično združljivost vozila z omrežji na področju uporabe
			1. Vlečna vozila	2. Vlečena potniška vozila	3. Tovorni vagoni	4. Posebna vozila	
3.1.3.1.2	Imetnik odobritve	Naslov (ni podatkov)					
3.1.3.1.2.1	Identifikacijski podatki o imetniku odobritve	Naslov (ni podatkov)					
3.1.3.1.2.1.1	Ime organizacije	[znakovni niz] (največ 256 znakov) Izbor z vnaprej pripravljenega seznama, možnost dodajanja novih organizacij	D	D	D	D	
3.1.3.1.2.1.2	Številka registriranega podjetja	Besedilo	D	D	D	D	
3.1.3.1.2.1.3	Oznaka organizacije	Alfanumerična oznaka	O	O	O	O	
3.1.3.1.2.2	Kontaktne podatke imetnika odobritve	Naslov (ni podatkov)					
3.1.3.1.2.2.1	Naslov organizacije, ulica in številka	Besedilo	D	D	D	D	
3.1.3.1.2.2.2	Kraj	Besedilo	D	D	D	D	
3.1.3.1.2.2.3	Oznaka države	Oznaka v skladu z Medinstitucionalnim slogovnim priročnikom EU	D	D	D	D	
3.1.3.1.2.2.4	Poštna številka	Alfanumerična oznaka	D	D	D	D	
3.1.3.1.2.2.5	Elektronski naslov	Elektronska pošta	D	D	D	D	
3.1.3.1.3	Navedba dokumenta o odobritvi	[znakovni niz] (EIN)	D	D	D	D	
3.1.3.1.4	Potrdilo o verifikaciji Navedba pregleda tipa ali pregleda zasnov	[znakovni niz] (možnost navedbe več certifikatov, npr. certifikata za podsistem tirnih vozil, certifikata za podsistem za vodenje-upravljanje in signalizacijo, itd.)	D	D	D	D	

Parameter		Oblika podatkov	Veljavnost za posamezne kategorije vozil (da, ne, opsijsko, odprta točka)				Parametri za tehnično združljivost vozila z omrežji na področju uporabe
			1. Vlečna vozila	2. Vlečena potniška vozila	3. Tovorni vagoni	4. Posebna vozila	
3.1.3.1.5	Parametri, za katere je bila ocenjena skladnost z veljavnimi nacionalnimi pravili	[znakovni niz] Izbor iz vnaprej pripravljenega seznama (možen je izbor več postavk), ki temelji na Sklepu Komisije (EU) 2015/2299	D	D	D	D	
3.1.3.1.6	Opombe	[znakovni niz] (največ 1 024 znakov)	O	O	O	O	
3.1.3.1.7	Sklicevanje na pisno izjavo predlagatelja iz člena 3(11) Uredbe (EU) št. 402/2013	[znakovni niz]	D	D	D	D	
3.1.3.X	Sprememba odobritve	Naslov (ni podatkov) (X je rastoče število, enako najmanj 2, poveča se vsakič, ko se izdajo spremembe odobritve tipa)	D	D	D	D	
3.1.3.X.1	Vrsta spremembe	[znakovni niz] Izbor besedila z vnaprej pripravljenega seznama	D	D	D	D	
3.1.3.X.2	Datum	[datum] LLLLMMDD	D	D	D	D	
3.1.3.X.3	Imetnik odobritve (če je ustrezno)	[znakovni niz] (največ 256 znakov) Izbor z vnaprej pripravljenega seznama, možnost dodajanja novih organizacij	D	D	D	D	
3.1.3.X.3.1	Identifikacijski podatki o imetniku odobritve	Naslov (ni podatkov)					
3.1.3.X.3.1.1	Ime organizacije	[znakovni niz] (največ 256 znakov) Izbor z vnaprej pripravljenega seznama, možnost dodajanja novih organizacij	D	D	D	D	
3.1.3.X.3.1.2	Številka registriranega podjetja	Besedilo	D	D	D	D	

Parameter		Oblika podatkov	Veljavnost za posamezne kategorije vozil (da, ne, opsijsko, odprta točka)				Parametri za tehnično združljivost vozila z omrežji na področju uporabe
			1. Vlečna vozila	2. Vlečena potniška vozila	3. Tovorni vagoni	4. Posebna vozila	
3.1.3.X.3.1.3	Oznaka organizacije	Alfanumerična oznaka	O	O	O	O	
3.1.3.X.3.2	Kontaktne podatke imetnika odobritve	Naslov (ni podatkov)					
3.1.3.X.3.2.1	Naslov organizacije, ulica in številka	Besedilo	D	D	D	D	
3.1.3.X.3.2.2	Kraj	Besedilo	D	D	D	D	
3.1.3.X.3.2.3	Oznaka države	Oznaka v skladu z Medinstitucionalnim slogovnim priročnikom EU	D	D	D	D	
3.1.3.X.3.2.4	Poštna številka	Alfanumerična oznaka	D	D	D	D	
3.1.3.X.3.2.5	Elektronski naslov	Elektronska pošta	D	D	D	D	
3.1.3.X.4	Navedba dokumenta o spremembi odobritve	[znakovni niz]	D	D	D	D	
3.1.3.X.5	Potrdilo o verifikaciji: Navedba pregleda tipa ali pregleda zasnov	[znakovni niz] (možnost navedbe več certifikatov, npr. certifikata za podsistem tirnih vozil, certifikata za podsistem za vodenje-upravljanje in signalizacijo (CCS) itd.)	D	D	D	D	
3.1.3.X.6	Veljavna nacionalna pravila (če je ustrezno)	[znakovni niz] Izbor iz vnaprej pripravljenega seznama (možen je izbor več postavk), ki temelji na Sklepu Komisije (EU) 2015/2299	D	D	D	D	
3.1.3.X.7	Opombe	[znakovni niz] (največ 1 024 znakov)	O	O	O	O	
3.1.3.X.8	Sklicevanje na pisno izjavo predlagatelja iz člena 3(11) Uredbe (EU) št. 402/2013	[znakovni niz]	D	D	D	D	

Parameter	Oblika podatkov	Veljavnost za posamezne kategorije vozil (da, ne, opsijsko, odprta točka)				Parametri za tehnično združljivost vozila z omrežji na področju uporabe
		1. Vlečna vozila	2. Vlečena potniška vozila	3. Tovorni vagoni	4. Posebna vozila	
3.X	Odobritev v	Naslov (ni podatkov) (X je rastoče število, enako najmanj 2; za 1 se poveča vsakič, ko se izda odobritev za ta tip) Ta oddelek vsebuje enaka polja kot 3.1				
4	Tehnične značilnosti vozila	Naslov (ni podatkov)				
4.1	Splošne tehnične značilnosti	Naslov (ni podatkov)				
4.1.1	Število vozniških kabin	[število] 0/1/2	D	D	D	D
4.1.2	Hitrost	Naslov (ni podatkov)				
4.1.2.1	Največja konstrukcijsko določena hitrost	[število] km/h	D	D	D	D
4.1.3	Tirna širina kolesnih dvojic	[znakovni niz] Izbor s predhodno določenega seznama	D	D	D	D
4.1.5	Največje število vlakovnih kompozicij ali lokomotiv, medsebojno povezanih pri skupni vleki	[število]	D	N	N	N
4.1.11	Naprava za menjavo tirne širine kolesnih dvojic	[znakovni niz] Izbor s predhodno določenega seznama	D	D	D	D
4.1.12	Število vozil, ki sestavljajo stalno sestavo (samo za stalno sestavo)	[število]	D	D	D	D
4.2	Profil vozila	Naslov (ni podatkov)				
4.2.1	Referenčni profil	[znakovni niz] Izbor s predhodno določenega seznama (možen je izbor več kot le ene postavke) (seznam bo različen za različne kategorije, kar je odvisno od zadevne TSI)	D	D	D	D

Parameter		Oblika podatkov	Veljavnost za posamezne kategorije vozil (da, ne, opsijsko, odprta točka)				Parametri za tehnično združljivost vozila z omrežji na področju uporabe
			1. Vlečna vozila	2. Vlečena potniška vozila	3. Tovorni vagoni	4. Posebna vozila	
4.3	Okoljski pogoji	Naslov (ni podatkov)					
4.3.1	Temperaturni razpon	[znakovni niz] Izbor s predhodno določenega seznama (možen je izbor več kot le ene postavke)	D	D	D	D	N
4.3.3	Sneg, led in toča	[znakovni niz] Izbor s predhodno določenega seznama	D	D	D	D	N
4.4	Požarna varnost	Naslov (ni podatkov)					
4.4.1	Kategorija požarne varnosti	[znakovni niz] Izbor s predhodno določenega seznama	D	D	N	D	D
4.5	Konstruktivsko določeni masa in tovari	Naslov (ni podatkov)					
4.5.1	Dopustni koristni tovor za različne kategorije prog	[število] t za kategorijo proge [znakovni niz]	OT	OT	D	OT	D
4.5.2	Konstruktivsko določena masa	Naslov (ni podatkov)					
4.5.2.1	Konstruktivsko določena masa v obratovalnem stanju	[število] kg	D	D	O	D	D
4.5.2.2	Konstruktivsko določena masa pri normalnem koristnem tovoru	[število] kg	D	D	O	D	D
4.5.2.3	Konstruktivsko določena masa pri izjemnem koristnem tovoru	[število] kg	D	D	N	D	D
4.5.3	Statična osna obremenitev	Naslov (ni podatkov)					
4.5.3.1	Statična osna obremenitev v obratovalnem stanju	[število] kg	D	D	O	D	D
4.5.3.2	Statična osna obremenitev pri normalnem koristnem tovoru	[število] kg	D	D	D	D	D
4.5.3.3	Statična osna obremenitev pri izjemnem koristnem tovoru	[število] kg	D	D	N	D	D

Parameter	Oblika podatkov	Veljavnost za posamezne kategorije vozil (da, ne, opsijsko, odprta točka)				Parametri za tehnično združljivost vozila z omrežji na področju uporabe
		1. Vlečna vozila	2. Vlečena potniška vozila	3. Tovorni vagoni	4. Posebna vozila	
4.5.3.4	Položaj osi vzdolž enote (razmik med kolesnimi dvojicami): a: razdalja med osema b: razdalja od konca osi do konca najbližje spenjače c: razdalja med dvema notranjima osema	a [število] m b [število] m c [število] m	D	D	D	D
4.5.5	Skupna masa vozila (za vsako vozilo enote)	[število] kg	D	D	D	D
4.5.6	Masa na kolo	[število] kg	D	D	D	D
4.6	Dinamično vedenje tirnih vozil	Naslov (ni podatkov)				
4.6.4	Kombinacija največje hitrosti in največjega primanjkljaja nadvišanja, za katero je bilo vozilo ocenjeno	[število] km/h – [število] mm	D	D	D	D
4.6.5	Nagib tirnice	[znakovni niz] Izbor s predhodno določenega seznama	D	D	D	D
4.7	Zaviranje	Naslov (ni podatkov)				
4.7.1	Največji povprečni pojemek	[število] m/s ²	D	N	N	N
4.7.2	Toplotna zmogljivost	Naslov (ni podatkov)				
4.7.2.1	Učinkovitost zavor na strmih naklonih z normalnim koristnim tovorom	Naslov (ni podatkov)				
4.7.2.1.1	Referenčni primer v TSI	[znakovni niz] Izbor s predhodno določenega seznama	D	D	D	N
4.7.2.1.2	Hitrost (če referenčni primer ni naveden)	[število] km/h	D	D	D	N

Parameter		Oblika podatkov	Veljavnost za posamezne kategorije vozil (da, ne, opsijsko, odprta točka)				Parametri za tehnično združljivost vozila z omrežji na področju uporabe
			1. Vlečna vozila	2. Vlečena potniška vozila	3. Tovorni vagoni	4. Posebna vozila	
4.7.2.1.3	Naklon (če referenčni primer ni naveden)	[število] ‰ (mm/m)	D	D	D	D	N
4.7.2.1.4	Razdalja (če referenčni primer ni naveden)	[število] km	D	D	D	D	N
4.7.2.1.5	Čas (če razdalja ni navedena) (če referenčni primer ni naveden)	[število] min	D	D	D	D	N
4.7.2.1.6	Največja toplotna energetska zmogljivost zavore	[število] kW	D	D	D	D	N
4.7.3	Parkirna zavora	Naslov (ni podatkov)					
4.7.3.3	Največji naklon, na katerem se lahko enota ohrani v mirovanju zgolj z uporabo parkirne zavore (če je vozilo opremljeno z njo)	[število] ‰ (mm/m)	D	D	D	D	N
4.7.3.4	Parkirna zavora	[Boolova vrednost] D/N	N	N	D	N	N
4.7.4	Zavorni sistemi, nameščeni na vozilu	Naslov (ni podatkov)					
4.7.4.1	Zavora na vrtnične tokove	Naslov (ni podatkov)					
4.7.4.1.1	Zavora na vrtnične tokove nameščena	[Boolova vrednost] D/N	D	D	N	D	D
4.7.4.1.2	Možnost preprečitve uporabe tirne zavore na vrtnične tokove (samo če je tirna zavora na vrtnične tokove nameščena)	[Boolova vrednost] D/N	D	D	N	D	D
4.7.4.2	Magnetna zavora	Naslov (ni podatkov)					
4.7.4.2.1	Magnetna tirna zavora nameščena	[Boolova vrednost] D/N	D	D	N	D	D
4.7.4.2.2	Možnost preprečitve uporabe magnetne tirne zavore (samo če je magnetna tirna zavora nameščena)	[Boolova vrednost] D/N	D	D	N	D	D

Parameter		Oblika podatkov	Veljavnost za posamezne kategorije vozil (da, ne, opsijsko, odprta točka)				Parametri za tehnično združljivost vozila z omrežji na področju uporabe
			1. Vlečna vozila	2. Vlečena potniška vozila	3. Tovorni vagoni	4. Posebna vozila	
4.7.4.3	Regenerativna zavora (le za vozila z električno vleko)	Naslov (ni podatkov)					
4.7.4.3.1	Regenerativna zavora nameščena	[Boolova vrednost] D/N	D	N	N	D	D
4.7.4.3.2	Možnost preprečitve uporabe regenerativne zavore (samo če je regenerativna zavora nameščena)	[Boolova vrednost] D/N	D	N	N	D	D
4.7.5	Zasilna zavora: zavorna pot in profil pojemka za vsak pogoj obremenitve na največjo konstrukcijsko določeno hitrost	[število] m [število] m/s ²	D	D	N	D	N
4.7.6	Za splošno obratovanje: odstotek zavorne mase (lambda) ali zavorna masa	Lambda (%) [število] ton	D	D	D	D	N
4.7.7	Delovna zavora: Pri največjem delovnem zaviranju: zavorna pot in največji pojemek za pogoj obremenitve ,konstrukcijsko določena masa pri normalnem koristnem tovoru' pri največji konstrukcijsko določeni hitrosti	[število] m [število] m/s ²	D	D	D	D	N
4.7.8	Zaščitni sistem proti zdrsavanju koles	[Boolova vrednost] D/N	D	D	D	D	N
4.8	Geometrijske značilnosti	Naslov (ni podatkov)					
4.8.1	Dolžina vozila	[število] m	D	D	D	D	N
4.8.2	Najmanjši premer kolesa v obratovanju	[število] mm	D	D	D	D	D
4.8.4	Najmanjši še prevozen polmer horizontalnega loka zavoja	[število] m	D	D	N	D	D
4.8.5	Najmanjši še prevozen polmer vertikalne konveksne krivine	[število] m	D	D	D	D	N
4.8.6	Najmanjši še prevozen polmer vertikalne konkavne krivine	[število] m	D	D	D	D	N

Parameter		Oblika podatkov	Veljavnost za posamezne kategorije vozil (da, ne, opsijsko, odprta točka)				Parametri za tehnično združljivost vozila z omrežji na področju uporabe
			1. Vlečna vozila	2. Vlečena potniška vozila	3. Tovorni vagoni	4. Posebna vozila	
4.9	Oprema	Naslov (ni podatkov)					
4.9.1	Tip končne spenjače	[znakovni niz] Izbor s predhodno določenega seznama (možen je izbor več postavk)	D	D	D	D	N
4.9.2	Nadzor stanja osnih ležajev (detekcija pregretoosti ohišja osnega ležaja)	[znakovni niz] Izbor s predhodno določenega seznama (možen je izbor več postavk)	D	D	D	D	D
4.10	Oskrba z energijo	Naslov (ni podatkov)					
4.10.1	Sistem oskrbe z energijo (napetost in frekvenca)	[znakovni niz] Izbor s predhodno določenega seznama (možen je izbor več postavk)	D	D	N	D	D
4.10.4	Največji tok v mirovanju na odjemnik toka (se navede za vsak sistem enosmernege toka, za katerega je opremljeno vozilo)	[število] A za [električna napetost se prej vnese samodejno]	D	D	N	D	N
4.10.5	Višina stika med odjemnikom toka in kontaktnimi žicami (merjena od zgornjega roba tirnice navzgor) (navede se za vsak sistem oskrbe z energijo, za katerega je opremljeno vozilo)	[število] od [m] do [m] (z dvema decimalnima mestoma)	D	D	N	D	D
4.10.6	Geometrija glave odjemnika toka (se navede za vsak sistem oskrbe z energijo, za katerega je vozilo opremljeno)	[znakovni niz] za [sistem oskrbe z energijo se prej vnese samodejno] Izbor s predhodno določenega seznama (možen je izbor več postavk)	D	D	N	D	D
4.10.7	Število odjemnikov toka v stiku z voznim vodom (navede se za vsak sistem oskrbe z energijo, za katerega je opremljeno vozilo)	[število]	D	D	N	D	D

Parameter		Oblika podatkov	Veljavnost za posamezne kategorije vozil (da, ne, opsijsko, odprta točka)				Parametri za tehnično združljivost vozila z omrežji na področju uporabe
			1. Vlečna vozila	2. Vlečena potniška vozila	3. Tovorni vagoni	4. Posebna vozila	
4.10.8	Najkrajša razdalja med dvema odjemnikoma toka v stiku z voznim vodom (navede se za vsak sistem oskrbe z energijo, za katerega je opremljeno vozilo; navede se za enojno vleko in, če je ustrezno, za večkratno vleko) (le če je število dvignjenih odjemnikov toka večje od 1)	[število] [m]	D	D	N	D	D
4.10.10	Material kontaktnih gibljivih vezi odjemnika toka, s katerimi je lahko vozilo opremljeno (se navede za vsak sistem oskrbe z energijo, za katerega je vozilo opremljeno)	[znakovni niz] za [sistem oskrbe z energijo se prej vnese samodejno] Izbor s predhodno določenega seznama (možen je izbor več postavk)	D	D	N	D	D
4.10.11	Samodejna naprava za spuščanje (se navede za vsak sistem oskrbe z energijo, za katerega je vozilo opremljeno)	[Boolova vrednost] D/N	D	D	N	D	D
4.10.14	Električne enote, opremljene s funkcijo omejevanja električne moči ali toka	[Boolova vrednost] D/N	D	N	N	D	D
4.10.15	Srednja kontaktna sila	[število] [N]	D	D	N	D	D
4.12	Značilnosti, povezane s potniki	Naslov (ni podatkov)					
4.12.3.1	Višine peronov, za katere je načrtovano vozilo	[število] Izbor s predhodno določenega seznama (možen je izbor več postavk)	D	D	N	N	D
4.13	Oprema za vodenje-upravljanje in signalizacijo, nameščena na vlaku (le za vozila z vozniško kabino)	Naslov (ni podatkov)					
4.13.1	Signalizacija	Naslov (ni podatkov)					
4.13.1.1	Oprema ETCS na vlaku in seznam specifikacij iz Priloge A k TSI CCS	[znakovni niz] Izbor s predhodno določenega seznama	D	N	N	D	D
4.13.1.5	Sistemi razreda B ali drugi nameščeni zaščitni, nadzorni in opozorilni sistemi vlaka (sistem in, če je primerno, uporabljena različica)	[znakovni niz] Izbor s predhodno določenega seznama (možen je izbor več kot le ene postavke)	D	N	N	D	D

Parameter		Oblika podatkov	Veljavnost za posamezne kategorije vozil (da, ne, opsijsko, odprta točka)				Parametri za tehnično združljivost vozila z omrežji na področju uporabe
			1. Vlečna vozila	2. Vlečena potniška vozila	3. Tovorni vagoni	4. Posebna vozila	
4.13.1.7	Uporaba ETCS na vozilu	[znakovni niz]	D	N	N	D	D
4.13.1.8	Združljivost sistema ETCS	[znakovni niz] Izbor s predhodno določenega seznama (možen je izbor več kot le ene postavke)	D	N	N	D	N
4.13.1.9	Upravljanje informacij o celovitosti vlaka	[Boolova vrednost] D/N	D	N	N	D	D
4.13.2	Radio	Naslov (ni podatkov)					
4.13.2.1	Sistem GSM-R za govorno radijsko komunikacijo na vozilu in njegova osnovna konfiguracija	[znakovni niz] Izbor s predhodno določenega seznama	D	N	N	D	D
4.13.2.3	Radijski sistemi razreda B ali drugi nameščeni radijski sistemi (sistem in, če je primerno, uporabljena različica)	[znakovni niz] Izbor s predhodno določenega seznama (možen je izbor več kot le ene postavke)	D	N	N	D	D
4.13.2.5	Združljivost sistema govorne radijske komunikacije	[znakovni niz] Izbor s predhodno določenega seznama (možen je izbor več kot le ene postavke)	D	N	N	D	N
4.13.2.6	Izvedba glasovne in operativne komunikacije	[znakovni niz]	D	N	N	D	D
4.13.2.7	Sistem GSM-R za podatkovno radijsko komunikacijo na vozilu in njegova osnovna konfiguracija	[znakovni niz] Izbor s predhodno določenega seznama	D	N	N	D	D
4.13.2.8	Združljivost sistema podatkovne radijske komunikacije	[znakovni niz] Izbor s predhodno določenega seznama (možen je izbor več kot le ene postavke)	D	N	N	D	N
4.13.2.9	Aplikacija za sporočanje podatkov za izvajanje ETCS	[znakovni niz]	D	N	N	D	D
4.13.2.10	Domače omrežje GSM-R za SIM kartico za glasovno komunikacijo	[znakovni niz] Izbor s predhodno določenega seznama	D	N	N	D	N
4.13.2.11	Domače omrežje GSM-R za SIM kartico za podatkovno komunikacijo	[znakovni niz] Izbor s predhodno določenega seznama	D	N	N	D	N

Parameter		Oblika podatkov	Veljavnost za posamezne kategorije vozil (da, ne, opsijsko, odprta točka)				Parametri za tehnično združljivost vozila z omrežji na področju uporabe
			1. Vlečna vozila	2. Vlečena potniška vozila	3. Tovorni vagoni	4. Posebna vozila	
4.13.2.12	Podpora ID skupine 555 za SIM kartico za glasovno komunikacijo	[Boolova vrednost] D/N	D	N	N	D	N
4.14	Združljivost s sistemi za ugotavljanje lokacije vlaka	Naslov (ni podatkov)					
4.14.1	Tip sistemov za ugotavljanje lokacije vlaka, za katere je bilo vozilo načrtovano in ocenjeno	[znakovni niz] Izbor s predhodno določenega seznama (možen je izbor več kot le ene postavke)	D	D	D	D	D“

IZVEDBENA UREDBA KOMISIJE (EU) 2019/777**z dne 16. maja 2019****o skupnih specifikacijah za register železniške infrastrukture in o razveljavitvi Izvedbenega sklepa 2014/880/EU****(Besedilo velja za EGP)**

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije,

ob upoštevanju Direktive (EU) 2016/797 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. maja 2016 o interoperabilnosti železniškega sistema v Evropski uniji ⁽¹⁾ in zlasti člena 49(5) Direktive,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) V Direktivi (EU) 2016/797 so pojasnjene vloge udeležencev v železniškem sektorju, predvsem prevoznikov v železniškem prometu in upravljavcev infrastrukture, v povezavi s pregledi, ki jih je treba opraviti pred uporabo dovoljenih vozil.
- (2) Register železniške infrastrukture bi moral zagotoviti preglednost značilnosti omrežja in bi se moral uporabljati kot referenčna podatkovna zbirka. Zlasti bi se moral uporabljati v kombinaciji z vrednostmi parametrov, eviden-tiranih v dovoljenju za dajanje vozil na trg, da bi se preverila tehnična združljivost vozila in poti.
- (3) Treba bi bilo posodobiti seznam parametrov registra železniške infrastrukture in skupni uporabniški vmesnik iz Izvedbenega sklepa Komisije 2014/880/EU ⁽²⁾, da bi se omogočilo preverjanje združljivosti vozila in poti. Sočasno bi morala spletna aplikacija registra infrastrukture (v nadaljnjem besedilu: aplikacija RINF) zamenjati skupni uporabniški vmesnik.
- (4) Aplikacijo RINF bi morala vzpostaviti in upravljati Agencija Evropske unije za železnice (v nadaljnjem besedilu: Agencija), poleg tega pa bi morala aplikacija zagotavljati dostop do evidence sredstev držav članic, v kateri so navedene vrednosti parametrov omrežja vsakega zadevnega podsistema ali dela podsistema. Države članice bi jo morale uporabljati zlasti za izpolnitev obveznosti objave iz člena 49(1) Direktive (EU) 2016/797, da bi se uporabnikom zagotovila enotna vstopna točka.
- (5) Podatke v zvezi s parametri iz preglednice v Prilogi k Izvedbenemu sklepu 2014/880/EU je treba za celoten železniški sistem Unije zbrati in vključiti v register železniške infrastrukture do 16. marca 2019, v skladu s členom 5 navedenega sklepa. Podatke v zvezi z novimi parametri iz te uredbe bi bilo treba pravočasno zbrati in vključiti v register infrastrukture, da bi se dosegli cilji iz Direktive (EU) 2016/797, zlasti da bi se na podlagi aplikacije RINF omogočilo preverjanje združljivosti vozila in poti. Aplikacija RINF bi morala biti pripravljena za uporabo najpozneje ob začetku uporabe te uredbe, podatke v zvezi s parametri, pomembnimi za preverjanje združljivosti vozila in poti pa bi bilo treba zbrati in vključiti najpozneje do 16. januarja 2020 in takoj ko je izvedljivo.
- (6) Vsaka država članica bi morala imenovati nacionalni registracijski subjekt, ki bi bil odgovoren za usklajevanje predložitve in redno posodabljanje podatkov v tem registru infrastrukture.
- (7) Podatke v zvezi s svojim omrežjem bi morali zbirati upravljavci infrastrukture, ki bi morali tudi zagotoviti, da so podatki, predloženi registracijskim subjektom, popolni, dosledni, točni in posodobljeni.
- (8) Nadaljnji razvoj aplikacije RINF bi moral olajšati preverjanje združljivosti vozila in poti ter pripravo navodila o poti z informacijami iz aplikacije RINF. Agencija bi morala proučiti koristi in stroške dodatkov v aplikaciji RINF in jih uvesti, kot je ustrezno.
- (9) Agencija bi morala vzpostaviti navodila za uporabo, ki opisujejo in po potrebi pojasnjujejo zahteve iz te uredbe. Smernice bi bilo treba posodabljati, objavljati in javnosti zagotoviti brezplačno.

⁽¹⁾ UL L 138, 26.5.2016, str. 44.

⁽²⁾ Izvedbeni sklep Komisije 2014/880/EU z dne 26. novembra 2014 o skupnih specifikacijah za register železniške infrastrukture in razveljavitvi Izvedbenega sklepa 2011/633/EU (UL L 356, 12.12.2014, str. 489).

- (10) Agencija je 27. julija 2018 izdala priporočilo o skupnih specifikacijah za register železniške infrastrukture za posodobitev funkcij registra infrastrukture v skladu z Direktivo (EU) 2016/797.
- (11) Izvedbeni sklep 2014/880/EU bi bilo zato treba razveljaviti.
- (12) Ukrepi iz te uredbe so v skladu z mnenjem odbora iz člena 51(1) Direktive (EU) 2016/797 –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

Člen 1

Skupne specifikacije za register infrastrukture

1. Skupne specifikacije za register infrastrukture iz člena 49 Direktive (EU) 2016/797 so tiste, ki so navedene v Prilogi k tej uredbi.
2. Vsaka država članica zagotovi, da so vrednosti parametrov njenega železniškega omrežja računalniško podprte v elektronski aplikaciji, ki je v skladu s skupnimi specifikacijami iz te uredbe.

Člen 2

Aplikacija RINF

1. Agencija vzpostavi in vzdržuje spletno aplikacijo (v nadaljnjem besedilu: aplikacija RINF), da deluje kot enotna vstopna točka za objavo informacij o infrastrukturi držav članic v skladu s členom 49 Direktive (EU) 2016/797.
2. Aplikacije RINF se vzpostavi v skladu s Prilogo k tej uredbi.
3. Agencija zagotovi, da aplikacija RINF začne delovati najpozneje do 16. junija 2019.
4. Vsaka država članica zagotovi, da se potrebni podatki za njeno omrežje zberejo in vključijo v aplikacijo RINF do datumov, določenih v preglednici 1 v Prilogi.
5. Vsaka država članica zagotovi, da so podatki v aplikaciji RINF posodobljeni v skladu s členom 5.
6. Agencija vzpostavi skupino, sestavljeno iz predstavnikov nacionalnih registracijskih subjektov, ki usklajuje, spremlja in podpira vnos podatkov v aplikacijo RINF.

Člen 3

Prehodne določbe

1. Roki za vnos podatkov v register infrastrukture, določeni v Izvedbenem sklepu 2014/880/EU in navedeni v Prilogi k tej uredbi, ostanejo veljavni.
2. Države članice in Agencija zagotovijo, da podatki, ki se zberejo in vključijo v register infrastrukture v skladu z Izvedbenim sklepom 2014/880/EU, ostanejo na voljo in so dostopni prek aplikacije RINF.

Člen 4

Nacionalni registracijski subjekt

1. Vsaka država članica imenuje nacionalni registracijski subjekt, odgovoren, da za svojo državo usklajuje zbiranje in vključevanje podatkov v aplikacijo RINF.

2. Vsaka država članica najpozneje do 16. junija 2019 obvesti Agencijo o nacionalnem registracijskem subjektu, imenovanem v skladu z odstavkom 1, če navedeni subjekt ni organ, imenovan v skladu s členom 6(2) Izvedbenega sklepa 2014/880/EU.
3. Od 1. januarja 2021 so upravljavci infrastrukture iz vsake države članice ob upoštevanju razvoja aplikacije RINF iz člena 6(1)(a) odgovorni za zbiranje in vključevanje podatkov v aplikacijo RINF.

Člen 5

Zbiranje podatkov

1. Upravljavci infrastrukture zagotavljajo točnost, popolnost, doslednost in pravočasnost podatkov v aplikaciji RINF ter predložijo posodobljene podatke takoj, ko so ti podatki na voljo.
2. Upravljavci infrastrukture do 31. decembra 2020 predložijo podatke registracijskim subjektom. Registracijski subjekti predložijo podatke v aplikacijo RINF najmanj vsak mesec, razen če ni treba posodobiti nobenih podatkov. V slednjem primeru registracijski subjekti obvestijo Agencijo, da podatkov ni treba posodobiti. Ena posodobitev sovпада z letno objavo programa omrežja.
3. Od 1. januarja 2021 upravljavci infrastrukture ob upoštevanju razvoja aplikacije RINF iz člena 6(1)(a) predložijo podatke neposredno v aplikacijo RINF takoj, ko so ti podatki na voljo.
4. Informacije v zvezi z infrastrukturami, ki začnejo obratovati po 16. juniju 2019, se v aplikacijo RINF predložijo pred začetkom obratovanja.

Člen 6

Nadaljnji razvoj

1. Agencija ob upoštevanju rezultata analize stroškov in koristi aplikacijo RINF posodobi do 1. januarja 2021, da:
 - (a) racionalizira postopek posodabljanja podatkov v aplikaciji RINF, da upravljavcem infrastrukture omogoči posodobitev informacij takoj, ko so na voljo;
 - (b) izboljša opis omrežja, tako da točno prikaže njegovo geometrijo;
 - (c) zagotovi informacije glede možnega usmerjanja v omrežju;
 - (d) zagotovi sredstva za opozarjanje prevoznikov v železniškem prometu glede sprememb v aplikaciji RINF, ki so pomembne zanje.
2. Agencija ob upoštevanju rezultata analize stroškov in koristi do 16. januarja 2022 posodobi aplikacijo RINF, da omogoči zbiranje in vključevanje informacij, potrebnih za navodilo o poti iz Dodatka D2 k Izvedbeni uredbi Komisije (EU) 2019/773 ⁽³⁾. Vsaka država članica zagotovi, da njen register infrastrukture zagotavlja informacije, potrebne za navodilo o poti, eno leto po posodobitvi aplikacije RINF.
3. Nadaljnji razvoj aplikacije RINF lahko ustvari podatkovni sistem, ki se vključuje v vse elektronske pretoke informacij v zvezi z železniškim omrežjem Unije.

Člen 7

Navodila za uporabo skupnih specifikacij

Agencija najpozneje do 16. junija 2019 objavi navodila za uporabo skupnih specifikacij za register infrastrukture (navodila za uporabo). Agencija skrbi za posodabljanje navodil za uporabo. Navodila za uporabo se sklicujejo na ustrezne določbe tehničnih specifikacij za interoperabilnost za vsak parameter.

⁽³⁾ Izvedbena uredba Komisije (EU) 2019/773 z dne 16. maja 2019 o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi s podsistemom „vodenje in upravljanje prometa“ železniškega sistema v Evropski uniji in o razveljavitvi Sklepa Komisije 2012/757/EU (glej stran 5 tega Uradnega lista).

Člen 8

Razveljavitev

Izvedbeni sklep 2014/880/EU se razveljavi.

Člen 9

Začetek veljavnosti in uporaba

Ta uredba začne veljati dvajseti dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Uporablja se od 16. junija 2019.

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

V Bruslju, 16. maja 2019

Za Komisijo

Predsednik

Jean-Claude JUNCKER

PRILOGA

1. TEHNIČNO PODROČJE UPORABE

Te specifikacije zadevajo podatke o naslednjih strukturnih podsistemih železniškega sistema Unije:

- (a) podsistemu infrastruktura,
- (b) podsistemu energija,
- (c) podsistemu vodenje-upravljanje in signalizacija ob progi.

2. NAMEN

Glavni namen registra infrastrukture je, da se določijo pregledne značilnosti omrežja in da se uporablja kot referenčna podatkovna zbirka.

2.1 Postopki, ki jih mora podpirati register infrastrukture

Register infrastrukture podpira naslednje postopke:

- (a) preverjanje pred uporabo dovoljenih vozil v skladu s členom 23 Direktive (EU) 2016/797,
- (b) zasnovo mobilnih podsistemov,
- (c) preverjanje izvedljivosti železniških storitev,
- (d) objavo predpisov in omejitev izključno lokalne narave v skladu s členom 14(11) Direktive (EU) 2016/797,
- (e) verifikacijo tehnične združljivosti med fiksnimi napravami v skladu s členom 18(4)(b) Direktive (EU) 2016/797,
- (f) spremljanje napredka interoperabilnosti v železniškem sistemu Unije,
- (g) vzpostavitev programa omrežja v zvezi z naravo infrastrukture,
- (h) pripravo navodila o poti iz Dodatka D2 k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/773 v skladu s členom 6(2),
- (i) ponovno uporabo podatkov v registru infrastrukture pri drugih informacijskih orodjih.

2.2 Posebne zahteve za register infrastrukture

Register infrastrukture:

- (a) zagotovi vrednost parametrov, ki jih je treba uporabiti za preverjanje tehnične združljivosti med vozilom in potjo;
- (b) zagotovi ustrezne podatke za opredelitev značilnosti infrastrukture za predvideno področje uporabe in olajšanje zasnove tirnih vozil ter preverjanje izvedljivosti železniških storitev;
- (c) državam članicam omogoči, da v register infrastrukture vključijo izključno lokalne predpise in omejitve;
- (d) zagotovi ustrezne podatke za lažje preverjanje tehnične združljivosti med fiksnim podsistemom in omrežjem, v katerega se vključi, ter za spremljanje napredka interoperabilnosti železniških fiksnih naprav;
- (e) zagotovi informacije, potrebne za navodilo o poti;
- (f) omogoči uporabo registra infrastrukture kot referenčne podatkovne zbirke za program omrežja ali druga informacijska orodja.

3. SKUPNE ZNAČILNOSTI

Značilnosti, navedene v tej prilogi, so skupne vsem registrom infrastrukture držav članic.

3.1 Opredelitev pojmov

V tej prilogi se uporabljajo naslednje opredelitve pojmov:

- (1) „odsek proge“ pomeni del proge med sosednjimi operativnimi točkami, ki je lahko sestavljen iz več tirov;
- (2) „operativna točka“ pomeni kakršno koli mesto za dajanje vlakov v obratovanje, kjer se lahko železniške storitve začnejo in končajo ali spremenijo pot ter kjer se lahko zagotavlja potniški ali tovorni promet, vključuje mesta na meji med državami članicami ali upravljavci infrastrukture;
- (3) „lokacijska točka“ pomeni katero koli določeno točko na tiru odseka proge, kjer se vrednost parametra spremeni;
- (4) „vozni tir“ pomeni kateri koli tir, ki se uporablja za premike vlaka, ne vključuje zank prehajanja in srečevanja na navadni progi ali tirnih povezavah, ki so potrebne le za obratovanje vlaka;
- (5) „stranski tir“ pomeni kateri koli tir znotraj operativne točke, ki se ne uporablja za operativno usmerjanje vlaka.

3.2 Struktura železniškega omrežja za register infrastrukture

- 3.2.1 Za namene registra infrastrukture vsaka država članica opiše svoje železniško omrežje po odsekih proge in operativnih točkah.
- 3.2.2 Postavke, ki jih je treba objaviti za „odsek proge“ in so povezane s podsistemi infrastrukture, energija ter vodenje-upravljanje in signalizacija ob progi, se dodelijo infrastrukturnemu elementu vozni tir.
- 3.2.3 Postavke, ki jih je treba objaviti za „operativno točko“ in so povezane z infrastrukturnim podsistemom, se dodelijo infrastrukturnima elementoma „vozni tir“ in „stranski tir“.

3.3 Postavke za register infrastrukture

- 3.3.1 Postavke se objavijo v skladu s preglednico 1.
- 3.3.2 Navodila za uporabo registra infrastrukture iz člena 7 določajo posebno obliko in postopek upravljanja podatkov iz preglednice 1, ki so navedeni kot:
 - (a) en ali več izborov s predhodno določenega seznama;
 - (b) niz znakov ali predhodno določen niz znakov ali
 - (c) število, navedeno v oglatem oklepaju.
- 3.3.3 Vrednost parametra se zagotovi, kadar ustreza osnovnemu parametru ali kadar ustrezna postavka obstaja na omrežju, opisanem v skladu z roki v preglednici 1.

Parametri, potrebni za preverjanje združljivosti vozila in poti, so označeni kot potrebni za združljivost poti („Potreben za ZP“) v skladu z Dodatkom D1 k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/773.

Vse informacije v zvezi s parametri so navedene v preglednici 1.

Če se preglednica 1 nanaša na dokument upravljavca infrastrukture, upravljavec infrastrukture ali nacionalni registracijski subjekt v skladu s členom 5 tak dokument predloži Agenciji v elektronski obliki. Dokumenti iz parametrov 1.1.1.1.2.4.4, 1.1.1.1.6.4, 1.1.1.1.6.5, 1.1.1.3.7.1.3 in 1.1.1.3.11.3 se predložijo v dveh jezikih EU.

Postavke za register infrastrukture

Številka	Naslov	Navedba podatkov	Opredelitev	Osnovni parameter	Potreben za ZP	Rok, do kdaj je treba zagotoviti parameter
1	DRŽAVA ČLANICA					
1.1	ODSEK PROGE					
1.1.0.0.0	Splošne informacije					
1.1.0.0.0.1	Koda upravljavca infrastrukture	[AAAA]	Upravljaivec infrastrukture pomeni vsak organ ali podjetje, ki je pristojno zlasti za vzpostavitev in vzdrževanje železniške infrastrukture ali njenega dela.	X		V skladu z Izvedbenim sklepom 2014/880/EU in najpozneje do 16. marca 2019
1.1.0.0.0.2	Nacionalna identifikacija proge	Niz znakov	Enotna identifikacija proge ali enotna številka proge v državi članici.	X		V skladu z Izvedbenim sklepom 2014/880/EU in najpozneje do 16. marca 2019
1.1.0.0.0.3	Operativna točka na začetku odseka proge	Predhodno določen niz znakov	Enotna identifikacija operativne točke na začetku odseka proge (število kilometrov narašča od začetne do končne operativne točke).	X		V skladu z Izvedbenim sklepom 2014/880/EU in najpozneje do 16. marca 2019
1.1.0.0.0.4	Operativna točka na koncu odseka proge	Predhodno določen niz znakov	Enotna identifikacija operativne točke na koncu odseka proge (število kilometrov narašča od začetne do končne operativne točke).	X		V skladu z Izvedbenim sklepom 2014/880/EU in najpozneje do 16. marca 2019
1.1.0.0.0.5	Dolžina odseka proge	Predhodno določen niz znakov	Dolžina med operativnima točkama na začetku in koncu odseka proge.	X		V skladu z Izvedbenim sklepom 2014/880/EU in najpozneje do 16. marca 2019
1.1.0.0.0.6	Vrsta odseka proge	En izbor s predhodno določenega seznama: običajni odsek proge/povezava	Vrsta odseka proge, ki izraža obseg predloženih podatkov in je odvisna od tega, ali povezuje operativne točke, ustvarjene z razdelitvijo velikega vozlišča na več operativnih točk, ali ne.	X		V skladu z Izvedbenim sklepom 2014/880/EU in najpozneje do 16. marca 2019

Številka	Naslov	Navedba podatkov	Opredelitev	Osnovni parameter	Potreben za ZP	Rok, do kdaj je treba zagotoviti parameter
1.1.1	VOZNI TIR					
1.1.1.0.0	Splošne informacije					
1.1.1.0.0.1	Identifikacija tira	Niz znakov	Enotna identifikacija tira ali enotna številka tira znotraj odseka proge.	X		V skladu z Izvedbenim sklepom 2014/880/EU in najpozneje do 16. marca 2019
1.1.1.0.0.2	Običajna smer vožnje	En izbor s predhodno določenega seznama: N/O/B	Običajna smer vožnje je: — ista kot smer, določena z začetkom in koncem odseka proge: (N), — nasprotna smeri, določeni z začetkom in koncem odseka proge: (O), — obe smeri: (B).	X		V skladu z Izvedbenim sklepom 2014/880/EU in najpozneje do 16. marca 2019
1.1.1.1	Podsistem infrastruktura					
1.1.1.1.1	Izjave o verifikaciji tira					
1.1.1.1.1.1	ES-izjava o verifikaciji tira v zvezi s skladnostjo z zahtevami iz tehničnih specifikacij za interoperabilnost (TSI), ki se uporabljajo za podsistem infrastruktura	Predhodno določen niz znakov: [CC/RRRRRRRRRRRR/YYY- Y/NNNNNN]	Enotna številka za ES-izjave v skladu z Izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2019/250 ⁽¹⁾ .			V skladu z Izvedbenim sklepom 2014/880/EU in najpozneje do 16. marca 2019
1.1.1.1.1.2	El-izjava o dokazu (kot je določena v Priporočilu Komisije 2014/881/EU ⁽²⁾) za tir v zvezi s skladnostjo z zahtevami iz TSI, ki se uporabljajo za podsistem infrastruktura	Predhodno določen niz znakov: [CC/RRRRRRRRRRRR/YYY- Y/NNNNNN]	Enotna številka za El-izjave v skladu z zahtevami glede oblike, navedenimi za ES-izjave v Prilogi VII k Izvedbeni uredbi Komisije (EU) 2019/250.			V skladu z Izvedbenim sklepom 2014/880/EU in najpozneje do 16. marca 2019
1.1.1.1.2	Parametri zmogljivosti					
1.1.1.1.2.1	Razvrstitev tira v okviru vseevropskega omrežja (TEN)	En izbor s predhodno določenega seznama	Navedba dela vseevropskega omrežja, ki mu pripada proga.	X		V skladu z Izvedbenim sklepom 2014/880/EU in najpozneje do 16. marca 2019

Številka	Naslov	Navedba podatkov	Opredelitev	Osnovni parameter	Potreben za ZP	Rok, do kdaj je treba zagotoviti parameter
1.1.1.1.2.1.2	Identiteta geografskega informacijskega sistema TEN (ID GIS)	Niz znakov	Navedba ID GIS dela podatkovne zbirke TEN-T, ki mu pripada tir.			1. januar 2021
1.1.1.1.2.2	Kategorija proge	En izbor s predhodno določenega seznama	Razvrstitev proge v skladu s TSI infrastruktura iz Uredbe Komisije (EU) št. 1299/2014 ⁽³⁾ .	X		V skladu z Izvedbenim sklepom 2014/880/EU in najpozneje do 16. marca 2019
1.1.1.1.2.3	Del koridorja za železniški tovorni promet	En izbor s predhodno določenega seznama	Navedba, ali je proga vključena v koridor za železniški tovorni promet.			V skladu z Izvedbenim sklepom 2014/880/EU in najpozneje do 16. marca 2019
1.1.1.1.2.4	Možnost obremenitve	En izbor s predhodno določenega seznama	Kombinacija kategorije proge in hitrosti na najšibkejši točki tira.	X	X	V skladu z Izvedbenim sklepom 2014/880/EU in najpozneje do 16. marca 2019
1.1.1.1.2.4.1	Nacionalna klasifikacija za možnost obremenitve	Niz znakov	Nacionalna klasifikacija za možnost obremenitve.		X	16. januar 2020
1.1.1.1.2.4.2	Skladnost struktur z obremenitvenim modelom za visoke hitrosti (HSLM)	En izbor s predhodno določenega seznama: DA/NE	Za odseke proge z največjo dovoljeno hitrostjo 200 km/h ali več. Informacije glede postopka, ki ga je treba uporabiti za izvedbo dinamičnega preverjanja združljivosti.		X	16. januar 2020
1.1.1.1.2.4.3	Železniška lokacija struktur, za katere se zahtevajo posebna preverjanja	Predhodno določen niz znakov: [±NNNN.NNN] + [niz znakov]	Lokalizacija struktur, za katere se zahtevajo posebna preverjanja.		X	16. januar 2020
1.1.1.1.2.4.4	Dokument s postopki za statična in dinamična preverjanja združljivosti poti	Niz znakov	Elektronski dokument, ki ga da na voljo upravljavec infrastrukture v dveh jezikih EU in hrani Agencija: — z natančnimi postopki za statična in dinamična preverjanja združljivosti poti ali — z ustreznimi informacijami za izvajanje preverjanj določenih struktur.		X	16. januar 2020

Številka	Naslov	Navedba podatkov	Opredelitev	Osnovni parameter	Potreben za ZP	Rok, do kdaj je treba zagotoviti parameter
1.1.1.1.2.5	Največja dovoljena hitrost	[NNN]	Nazivna največja obratovalna hitrost na progi kot rezultat značilnosti podsistemov infrastruktura, energija ter vodenje-upravljanje in signalizacija, izražena v kilometrih na uro.	X	X	V skladu z Izvedbenim sklepom 2014/880/EU in najpozneje do 16. marca 2019
1.1.1.1.2.6	Temperaturni razpon	En izbor s predhodno določenega seznama: T1 (-25 do +40) T2 (-40 do +35) T3 (-25 do +45) Tx (-40 do +50)	Temperaturni razpon za neomejen dostop do proge v skladu z evropskim standardom.	X	X	V skladu z Izvedbenim sklepom 2014/880/EU in najpozneje do 16. marca 2019
1.1.1.1.2.7	Največja višina	[+/-][NNNN]	Najvišja točka odseka proge nad morsko gladino glede na vertikalni datum Normal Amsterdam's Peil (NAP).	X		V skladu z Izvedbenim sklepom 2014/880/EU in najpozneje do 16. marca 2019
1.1.1.1.2.8	Obstoj neugodnih podnebnih razmer	En izbor s predhodno določenega seznama: DA/NE	Podnebne razmere na progi so neugodne glede na evropski standard.	X	X	V skladu z Izvedbenim sklepom 2014/880/EU in najpozneje do 16. marca 2019
1.1.1.1.3	Profil proge					
1.1.1.1.3.1	Interoperabilni profil	En izbor s predhodno določenega seznama: GA/GB/GC/G1/DE3/S/IRL1/ne obstaja	Profil GA, GB, GC, G1, DE3, S in IRL1, kot so določeni v evropskem standardu.	Parameter izbrisan. Za prikaz v informativne namene		
1.1.1.1.3.2	Večnacionalni profili	En izbor s predhodno določenega seznama: G2/GB1/GB2/ne obstaja	Večnacionalni profil ali mednarodni profil, ki ni GA, GB, GC, G1, DE3, S in IRL1, kot je določen v evropskem standardu.	Parameter izbrisan. Za prikaz v informativne namene		
1.1.1.1.3.3	Nacionalni profili	En izbor s predhodno določenega seznama	Nacionalni profil, kot je določen v evropskem standardu, ali drug lokalni profil.	Parameter izbrisan. Za prikaz v informativne namene		

Številka	Naslov	Navedba podatkov	Opredelitev	Osnovni parameter	Potreben za ZP	Rok, do kdaj je treba zagotoviti parameter
1.1.1.1.3.1.1	Profili	En izbor s predhodno določenega seznama	Profili, kot so določeni v evropskem standardu, ali drugi lokalni profili, vključno s spodnjim ali zgornjim delom. V skladu s točko 7.3.2.2 Uredbe (EU) št. 1302/2014 odseki prog omrežja Združenega kraljestva (Velika Britanija) morda nimajo referenčnega profila.	X	X	16. januar 2020
1.1.1.1.3.1.2	Železniška lokacija določenih točk, za katere se zahtevajo posebna preverjanja	Predhodno določen niz znakov: [±NNNN.NNN] + [niz znakov]	Lokacija določenih točk, za katere se zahtevajo posebna preverjanja zaradi odstopanj od profilov iz 1.1.1.1.3.1.1.		X	16. januar 2020
1.1.1.1.3.1.3	Dokument s prečnim presekom določenih točk, za katere se zahtevajo posebna preverjanja	Niz znakov	Elektronski dokument, ki ga da na voljo upravljavec infrastrukture in hrani Agencija, s prečnim presekom določenih točk, za katere se zahtevajo posebna preverjanja zaradi odstopanj od profilov iz 1.1.1.1.3.1.1. Po potrebi se lahko dokumentu s prečnim presekom priložijo navodila za preverjanje za posamezno točko.		X	16. januar 2020
1.1.1.1.3.4	Standardna številka profila za kombinirani prevoz z zamenljivimi tovarišči	En izbor s predhodno določenega seznama	Šifriranje za kombinirani prevoz z zamenljivimi tovarišči, kot je določeno v objavi UIC Code (če proga spada v TEN).	X		V skladu z Izvedbenim sklepom 2014/880/EU in najpozneje do 16. marca 2019
1.1.1.1.3.5	Standardna številka profila za kombinirani prevoz s polprikloniki	En izbor s predhodno določenega seznama	Šifriranje za kombinirani prevoz s polprikloniki, kot je določeno v objavi UIC Code (če proga spada v TEN).	X		V skladu z Izvedbenim sklepom 2014/880/EU in najpozneje do 16. marca 2019
1.1.1.1.3.5.1	Posebne informacije	Niz znakov	Katere koli ustrezne informacije upravljavca infrastrukture v zvezi s profilom proge.			1. januar 2021
1.1.1.1.3.6	Naklonski profil	Predhodno določen niz znakov: [±NN.N] ([±NNNN.NNN]), ki se ponovi tolikokrat, kot je potrebno.	Zaporedje vrednosti naklonov in mest spremembe naklona.	X	X	V skladu z Izvedbenim sklepom 2014/880/EU in najpozneje do 16. marca 2019

Številka	Naslov	Navedba podatkov	Opredelitev	Osnovni parameter	Potreben za ZP	Rok, do kdaj je treba zagotoviti parameter
1.1.1.1.3.7	Najmanjši polmer horizontalnega loka zavoja	[NNNNN]	Polmer najmanjšega horizontalnega loka tira v metrih.	X	X	V skladu z Izvedbenim sklepom 2014/880/EU in najpozneje do 16. marca 2019
1.1.1.1.4	Parametri tira					
1.1.1.1.4.1	Nazivna tirna širina	En izbor s predhodno določenega seznama 750/1000/1435/1520/1524/1600/1668/drugo	Vrednost, izražena v milimetrih, ki označuje tirno širino.	X	X	V skladu z Izvedbenim sklepom 2014/880/EU in najpozneje do 16. marca 2019
1.1.1.1.4.2	Primanjkljaj nadvišanja	[+/-] [NNN]	Največji primanjkljaj nadvišanja, izražen v milimetrih, je razlika med uporabljenim nadvišanjem in višjim teoretičnim nadvišanjem, za katero je bila zasnovana proga.	X	X	V skladu z Izvedbenim sklepom 2014/880/EU in najpozneje do 16. marca 2019
1.1.1.1.4.3	Nagib tirnice	[NN]	Kot, ki določa nagib glave tirnice glede na vozno površino.	X	X	V skladu z Izvedbenim sklepom 2014/880/EU in najpozneje do 16. marca 2019
1.1.1.1.4.4	Obstoj tirne grede	En izbor s predhodno določenega seznama: DA/NE	Določa, ali ima konstrukcija tira pragove nameščene v tirno gredo ali ne.			V skladu z Izvedbenim sklepom 2014/880/EU in najpozneje do 16. marca 2019
1.1.1.1.5	Kretnice in križišča					
1.1.1.1.5.1	Skladnost obratovalnih vrednosti za kretnice in križišča s TSI	En izbor s predhodno določenega seznama: DA/NE	Kretnice in križišča se vzdržujejo v skladu z obratovalno omejitvijo iz TSI.	X		V skladu z Izvedbenim sklepom 2014/880/EU in najpozneje do 16. marca 2019
1.1.1.1.5.2	Najmanjši premer kolesa za nepremična dvojna srca kretnic	[NNN]	Največja nevodena dolžina nepremičnih dvojnih src kretnic temelji na najmanjšem premeru kolesa v obratovanju, izraženem v milimetrih.	X	X	V skladu z Izvedbenim sklepom 2014/880/EU in najpozneje do 16. marca 2019

Številka	Naslov	Navedba podatkov	Opredelitev	Osnovni parameter	Potreben za ZP	Rok, do kdaj je treba zagotoviti parameter
1.1.1.1.6	Odpor tira na dejanske obremenitve					
1.1.1.1.6.1	Največji pojemek vlaka	[N,N]	Omejitev za vzdolžni odpor tira, podana kot največji dovoljeni pojemek vlaka in izražena v metrih na sekundo na kvadrat.	X	X	V skladu z Izvedbenim sklepom 2014/880/EU in najpozneje do 16. marca 2019
1.1.1.1.6.2	Uporaba zavor na vrtilne tokove	En izbor s predhodno določenega seznama: dovoljena/dovoljena pod pogoji/dovoljena le za zasilno zavoro/dovoljena pod pogoji le za zasilno zavoro/ni dovoljena	Navedba omejitev v zvezi z uporabo zavor na vrtilne tokove.	X	X	V skladu z Izvedbenim sklepom 2014/880/EU in najpozneje do 16. marca 2019
1.1.1.1.6.3	Uporaba magnetnih zavor	En izbor s predhodno določenega seznama: dovoljena/dovoljena pod pogoji/dovoljena pod pogoji le za zasilno zavoro/dovoljena le za zasilno zavoro/ni dovoljena	Navedba omejitev v zvezi z uporabo magnetnih zavor.	X	X	V skladu z Izvedbenim sklepom 2014/880/EU in najpozneje do 16. marca 2019
1.1.1.1.6.4	Dokument s pogoji za uporabo zavor na vrtilne tokove	Niz znakov	Elektronski dokument, ki ga da na voljo upravljavec infrastrukture v dveh jezikih EU in hrani Agencija, s pogoji za uporabo zavor na vrtilne tokove iz 1.1.1.1.6.2.		X	16. januar 2020
1.1.1.1.6.5	Dokument s pogoji za uporabo magnetnih zavor	Niz znakov	Elektronski dokument, ki ga da na voljo upravljavec infrastrukture v dveh jezikih EU in hrani Agencija, s pogoji za uporabo magnetnih zavor iz 1.1.1.1.6.3.		X	16. januar 2020

Številka	Naslov	Navedba podatkov	Opredelitev	Osnovni parameter	Potreben za ZP	Rok, do kdaj je treba zagotoviti parameter
1.1.1.1.7	Zdravje, varnost in okolje					
1.1.1.1.7.1	Prepovedana uporaba naprave za mazanje sledilnega venca	En izbor s predhodno določenega seznama: DA/NE	Navedba, ali je uporaba vgrajene naprave za mazanje sledilnega venca prepovedana.	X		V skladu z Izvedbenim sklepom 2014/880/EU in najpozneje do 16. marca 2019
1.1.1.1.7.2	Obstoj nivojskih prehodov	En izbor s predhodno določenega seznama: DA/NE	Navedba, ali na odseku proge obstajajo nivojski prehodi (vključno s prehodi za pešce).	X		V skladu z Izvedbenim sklepom 2014/880/EU in najpozneje do 16. marca 2019
1.1.1.1.7.3	Dovoljeno pospeševanje blizu nivojskega prehoda	Niz znakov	Obstoj omejitve pospeševanja vlaka, če se ustavlja ali pridobiva hitrost blizu nivojskega prehoda, izražene s specifično referenčno krivuljo pospeška.			V skladu z Izvedbenim sklepom 2014/880/EU in najpozneje do 16. marca 2019
1.1.1.1.7.4	Obstoj detektorja pregretosti ohišja osnega ležaja ob progi (HABD)	En izbor s predhodno določenega seznama: DA/NE	Obstoj HABD ob progi	X	X	16. januar 2020
1.1.1.1.7.5	HABD ob progi skladen s TSI	En izbor s predhodno določenega seznama: DA/NE	Specifično za francosko, italijansko in švedsko omrežje. Detektor pregretosti ohišja osnega ležaja ob progi skladen s TSI.		X	16. januar 2020
1.1.1.1.7.6	Identifikacija HABD ob progi	Niz znakov	Specifično za francosko, italijansko in švedsko omrežje. Uporablja se, če HABD ob progi ni skladen s TSI; identifikacija detektorja pregretosti ohišja osnega ležaja ob progi.		X	16. januar 2020
1.1.1.1.7.7	Ustvarjanje HABD ob progi	En izbor s predhodno določenega seznama	Specifično za francosko, italijansko in švedsko omrežje. Generacija detektorja pregretosti ohišja osnega ležaja ob progi.		X	16. januar 2020

Številka	Naslov	Navedba podatkov	Opredelitev	Osnovni parameter	Potreben za ZP	Rok, do kdaj je treba zagotoviti parameter
1.1.1.1.7.8	Železniška lokacija HABD ob progi	Predhodno določen niz znakov: [±NNNN.NNN] + [niz znakov]	Specifično za francosko, italijansko in švedsko omrežje. Uporablja se, če HABD ob progi ni skladen s TSI; lokalizacija detektorja pregretosti ohišja osnega ležaja ob progi.		X	16. januar 2020
1.1.1.1.7.9	Smer merjenja HABD ob progi	En izbor s predhodno določenega seznama: N/O/B	Specifično za francosko, italijansko in švedsko omrežje. Uporablja se, če HABD ob progi ni skladen s TSI; smer merjenja detektorja pregretosti ohišja osnega ležaja ob progi. Če je smer merjenja: — ista kot smer, določena z začetkom in koncem odseka proge: (N), — nasprotna smeri, določeni z začetkom in koncem odseka proge: (O), — obe smeri: (B).		X	16. januar 2020
1.1.1.1.7.10	Zahtevani stalni rdeči luči	En izbor s predhodno določenega seznama: DA/NE	Odseki, kjer se zahtevata dve stalni rdeči luči v skladu z Izvedbeno uredbo (EU) 2019/773.			1. januar 2021
1.1.1.1.7.11	Uvrstitev med tišje poti	En izbor s predhodno določenega seznama: DA/NE	Spada med tišje poti v skladu s členom 5b Uredbe Komisije (EU) 1304/2014 (*).	X		1. januar 2021
1.1.1.1.8	Predor					
1.1.1.1.8.1	Oznaka upravljavca infrastrukture	[AAAA]	Upravljavec infrastrukture pomeni vsak organ ali podjetje, ki je pristojno zlasti za vzpostavitev in vzdrževanje železniške infrastrukture ali njenega dela.	X		V skladu z Izvedbenim sklepom 2014/880/EU in najpozneje do 16. marca 2019

Številka	Naslov	Navedba podatkov	Opredelitev	Osnovni parameter	Potreben za ZP	Rok, do kdaj je treba zagotoviti parameter
1.1.1.1.8.2	Identifikacija predora	Niz znakov	Enotna identifikacija predora ali enotna številka v državi članici	X		V skladu z Izvedbenim sklepom 2014/880/EU in najpozneje do 16. marca 2019
1.1.1.1.8.3	Začetek predora	Predhodno določen niz znakov: [zemljepisna širina (NN.NNNN) + zemljepisna dolžina (±NN.NNNN) + km (±N NNN.NNN)]	Zemljepisne koordinate v decimalnih stopinjah in kilometrih proge na začetku predora.	X		V skladu z Izvedbenim sklepom 2014/880/EU in najpozneje do 16. marca 2019
1.1.1.1.8.4	Konec predora	Predhodno določen niz znakov: [zemljepisna širina (NN.NNNN) + zemljepisna dolžina (±NN.NNNN) + km (±N NNN.NNN)]	Zemljepisne koordinate v decimalnih stopinjah in kilometrih proge na koncu predora.	X		V skladu z Izvedbenim sklepom 2014/880/EU in najpozneje do 16. marca 2019
1.1.1.1.8.5	ES-izjava o verifikaciji v zvezi s skladnostjo z zahtevami iz TSI, ki se uporabljajo za železniški predor	Predhodno določen niz znakov: [CC/RRRRRRRRRRRR/YYY-Y/NNNNNN]	Enotna številka za ES-izjave v skladu z Izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2019/250.			V skladu z Izvedbenim sklepom 2014/880/EU in najpozneje do 16. marca 2019
1.1.1.1.8.6	EI-izjava o dokazu (kot je določena v Priporočilu Komisije 2014/881/EU) v zvezi s skladnostjo z zahtevami iz TSI, ki se uporabljajo za železniški predor	Predhodno določen niz znakov: [CC/RRRRRRRRRRRR/YYY-Y/NNNNNN]	Enotna številka za EI-izjave v skladu z zahtevami glede oblike, navedenimi za ES-izjave v Prilogi VII k Izvedbeni uredbi Komisije (EU) 2019/250.			V skladu z Izvedbenim sklepom 2014/880/EU in najpozneje do 16. marca 2019
1.1.1.1.8.7	Dolžina predora	[NNNNN]	Dolžina predora v metrih od vhodnega do izhodnega portala.	X		V skladu z Izvedbenim sklepom 2014/880/EU in najpozneje do 16. marca 2019
1.1.1.1.8.8	Površina prečnega prereza	[NNN]	Najmanjša površina prečnega prereza predora v kvadratnih metrih			V skladu z Izvedbenim sklepom 2014/880/EU in najpozneje do 16. marca 2019
1.1.1.1.8.8.1	Skladnost predora s TSI infrastruktura	DA/NE	Skladnost predora s TSI infrastruktura pri največji dovoljeni hitrosti	X		1. januar 2021

Številka	Naslov	Navedba podatkov	Opredelitev	Osnovni parameter	Potreben za ZP	Rok, do kdaj je treba zagotoviti parameter
1.1.1.1.8.8.2	Dokument, ki ga da na voljo upravljavec infrastrukture, z natančnim opisom predora	Niz znakov	Elektronski dokument, ki ga da na voljo upravljavec infrastrukture in hrani Agencija, z natančnim opisom svetlega profila in geometrije predora.			1. januar 2021
1.1.1.1.8.9	Obstoj načrta za ravnanje v izrednih razmerah	En izbor s predhodno določenega seznama: DA/NE	Navedba, ali obstaja načrt za ravnanje v izrednih razmerah.			V skladu z Izvedbenim sklepom 2014/880/EU in najpozneje do 16. marca 2019
1.1.1.1.8.10	Kategorija požarne varnosti za potrebna tirna vozila	En izbor s predhodno določenega seznama: A/B/ne obstaja	Kategorizacija tega, kako bo potniški vlak ob požaru na njem še naprej obratoval določeno časovno obdobje.	X	X	V skladu z Izvedbenim sklepom 2014/880/EU in najpozneje do 16. marca 2019
1.1.1.1.8.11	Nacionalna kategorija požarne varnosti za potrebna tirna vozila	Niz znakov	Kategorizacija tega, kako bo potniški vlak ob požaru na njem še naprej obratoval določeno časovno obdobje.		X	V skladu z Izvedbenim sklepom 2014/880/EU in najpozneje do 16. marca 2019
1.1.1.2	Podsistem energija					
1.1.1.2.1	Izjave o verifikaciji tira					
1.1.1.2.1.1	ES-izjava o verifikaciji tira v zvezi s skladnostjo z zahtevami iz TSI, ki se uporabljajo za podsistem energija	Predhodno določen niz znakov: [CC/RRRRRRRRRRRR/YYY-Y/NNNNNN]	Enotna številka za ES-izjave v skladu z Izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2019/250.			V skladu z Izvedbenim sklepom 2014/880/EU in najpozneje do 16. marca 2019
1.1.1.2.1.2	EI-izjava o dokazu (kot je določena v Priporočilu Komisije 2014/881/EU) za tir v zvezi s skladnostjo z zahtevami iz TSI, ki se uporabljajo za podsistem energija	Predhodno določen niz znakov: [CC/RRRRRRRRRRRR/YYY-Y/NNNNNN]	Enotna številka za EI-izjave v skladu z zahtevami glede oblike, navedenimi za ES-izjave v Prilogi VII k Izvedbeni uredbi Komisije (EU) 2019/250.			V skladu z Izvedbenim sklepom 2014/880/EU in najpozneje do 16. marca 2019

Številka	Naslov	Navedba podatkov	Opredelitev	Osnovni parameter	Potreben za ZP	Rok, do kdaj je treba zagotoviti parameter
1.1.1.2.2	Sistem voznih vodov					
1.1.1.2.2.1.1	Vrsta sistema voznih vodov	En izbor s predhodno določenega seznama: vozni vod (OCL) tretja tirnica četrti tirnica ni elektrificiran	Navedba vrste sistema voznih vodov.	X	X	V skladu z Izvedbenim sklepom 2014/880/EU in najpozneje do 16. marca 2019
1.1.1.2.2.1.2	Sistem za oskrbo z energijo (napetost in frekvenca)	En izbor s predhodno določenega seznama: AC 25 kV–50 Hz/ AC 15 kV–16,7 Hz/ DC 3 kV/ DC 1,5 kV/ DC (posebni primer FR)/ DC 750 V/ DC 650 V/ DC 600 V/ drugo	Navedba vlečnega napajalnega sistema (nazivna napetost in frekvenca)	X	X	V skladu z Izvedbenim sklepom 2014/880/EU in najpozneje do 16. marca 2019
1.1.1.2.2.1.3	U _{max2} za proge iz točke 7.4.2.2.1 Uredbe (EU) št. 1301/2014	[NNNNNN]	Specifično za francosko omrežje. Najvišja nestalna napetost v skladu s standardom EN50163 za proge iz točke 7.4.2.2.1 Uredbe (EU) št. 1301/2014.		X	16. januar 2020
1.1.1.2.2.2	Največji vlakovni tok	[NNNN]	Navedba največjega dovoljenega vlakovnega toka, izraženega v amperih.			V skladu z Izvedbenim sklepom 2014/880/EU in najpozneje do 16. marca 2019
1.1.1.2.2.3	Največji tok v mirovanju na odjemnik toka	[NNN]	Navedba največjega dovoljenega vlakovnega toka v mirovanju za enosmerne sisteme, izraženega v amperih.		X	V skladu z Izvedbenim sklepom 2014/880/EU in najpozneje do 16. marca 2019

Številka	Naslov	Navedba podatkov	Opredelitev	Osnovni parameter	Potreben za ZP	Rok, do kdaj je treba zagotoviti parameter
1.1.1.2.2.4	Dovoljenje za regenerativno zaviranje	En izbor s predhodno določenega seznama: DA/NE/samo če je vozilo zmožno zaznati ustavitev v sili v skladu z EN 50 388.	Navedba, ali je regenerativno zaviranje dovoljeno, ni dovoljeno ali je dovoljeno pod posebnimi pogoji.		X	V skladu z Izvedbenim sklepom 2014/880/EU in najpozneje do 16. marca 2019
1.1.1.2.2.5	Največja višina kontaktnega vodnika	[N,NN]	Navedba največje višine kontaktnega vodnika, izražene v metrih.		X	V skladu z Izvedbenim sklepom 2014/880/EU in najpozneje do 16. marca 2019
1.1.1.2.2.6	Najmanjša višina kontaktnega vodnika	[N,NN]	Navedba najmanjše višine kontaktnega vodnika, izražene v metrih.		X	V skladu z Izvedbenim sklepom 2014/880/EU in najpozneje do 16. marca 2019
1.1.1.2.3	Odjemnik toka					
1.1.1.2.3.1	Sprejete glave odjemnikov toka, skladne s TSI	En izbor s predhodno določenega seznama	Navedba glav odjemnikov toka, skladnih s TSI, ki se lahko uporabljajo.		X	V skladu z Izvedbenim sklepom 2014/880/EU in najpozneje do 16. marca 2019
1.1.1.2.3.2	Sprejete druge glave odjemnikov toka	En izbor s predhodno določenega seznama	Navedba glav odjemnikov toka, ki se lahko uporabljajo.		X	V skladu z Izvedbenim sklepom 2014/880/EU in najpozneje do 16. marca 2019
1.1.1.2.3.3	Zahteve glede števila dvignjenih odjemnikov toka in razmikov med njimi pri določeni hitrosti	Predhodno določen niz znakov: [N] [NNN] [NNN]	Navedba največjega dovoljenega števila dvignjenih odjemnikov toka na vlak in najmanjšega razmika med središčnicama sosednjih glav odjemnikov toka, izražene v metrih, pri določeni hitrosti.		X	V skladu z Izvedbenim sklepom 2014/880/EU in najpozneje do 16. marca 2019
1.1.1.2.3.4	Dovoljeni material kontaktnih gibljivih vezi	En izbor s predhodno določenega seznama	Navedba, kateri materiali kontaktnih gibljivih glav se lahko uporabljajo.		X	V skladu z Izvedbenim sklepom 2014/880/EU in najpozneje do 16. marca 2019

Številka	Naslov	Navedba podatkov	Opredelitev	Osnovni parameter	Potreben za ZP	Rok, do kdaj je treba zagotoviti parameter
1.1.1.2.4	Odseki ločevanja voznega voda					
1.1.1.2.4.1.1	Ločevanje faz	En izbor s predhodno določenega seznama: DA/NE	Navedba obstoja ločevanja faz in zahtevanih informacij.			V skladu z Izvedbenim sklepom 2014/880/EU in najpozneje do 16. marca 2019
1.1.1.2.4.1.2	Informacije o ločevanju faz	Predhodno določen niz znakov	Navedba več zahtevanih informacij o ločevanju faz.			V skladu z Izvedbenim sklepom 2014/880/EU in najpozneje do 16. marca 2019
1.1.1.2.4.2.1	Ločevanje sistemov	En izbor s predhodno določenega seznama: DA/NE	Navedba obstoja ločevanja sistemov			V skladu z Izvedbenim sklepom 2014/880/EU in najpozneje do 16. marca 2019
1.1.1.2.4.2.2	Informacije o ločevanju sistemov	Predhodno določen niz znakov	Navedba več zahtevanih informacij o ločevanju sistemov			V skladu z Izvedbenim sklepom 2014/880/EU in najpozneje do 16. marca 2019
1.1.1.2.4.3	Razdalja med tablo in koncem ločevanja faz	[N]	Specifično za preverjanje združljivosti poti v francoskem omrežju. Razdalja med tablo, ki vozniku dovoljuje „dvig odjemnika toka“ ali „vklop odklop-nika“, potem ko prevozi odsek ločevanja faz in konca ločevanja faz.		X	16. januar 2020
1.1.1.2.5	Zahteve za tirna vozila					
1.1.1.2.5.1	Zahtevane omejitve toka ali električne energije na vozilu	En izbor s predhodno določenega seznama: DA/NE	Navedba, ali se zahteva funkcija omejitve toka ali električne energije na vozilih.		X	V skladu z Izvedbenim sklepom 2014/880/EU in najpozneje do 16. marca 2019
1.1.1.2.5.2	Dovoljena kontaktna sila	Niz znakov	Navedba dovoljene kontaktne sile, izražene v newtonih.		X	V skladu z Izvedbenim sklepom 2014/880/EU in najpozneje do 16. marca 2019

Številka	Naslov	Navedba podatkov	Opredelitev	Osnovni parameter	Potreben za ZP	Rok, do kdaj je treba zagotoviti parameter
1.1.1.2.5.3	Zahtevana samodejna naprava za spuščanje	En izbor s predhodno določenega seznama: DA/NE	Navedba, ali se na vozilu zahteva samodejna naprava za spuščanje (ADD).		X	V skladu z Izvedbenim sklepom 2014/880/EU in najpozneje do 16. marca 2019
1.1.1.3	Podsistem vodenje-upravljanje in signalizacija					
1.1.1.3.1	Izjave o verifikaciji tira					
1.1.1.3.1.1	ES-izjava o verifikaciji tira v zvezi s skladnostjo z zahtevami iz TSI, ki se uporabljajo za podsistem vodenje-upravljanje in signalizacija	Predhodno določen niz znakov: [CC/RRRRRRRRRRRR/YYY-Y/NNNNNN]	Enotna številka za ES-izjave v skladu z Izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2019/250.			V skladu z Izvedbenim sklepom 2014/880/EU in najpozneje do 16. marca 2019
1.1.1.3.2	Zaščitni sistem vlakov (ETCS), skladen s TSI					
1.1.1.3.2.1	Stopnja evropskega sistema za nadzor vlakov (European Train Control System – ETCS)	En izbor s predhodno določenega seznama	Stopnja aplikacije ETCS, povezana z opremo ob progi.	X		V skladu z Izvedbenim sklepom 2014/880/EU in najpozneje do 16. marca 2019
1.1.1.3.2.2	Osnovna konfiguracija ETCS	En izbor s predhodno določenega seznama	Osnovna konfiguracija ETCS, nameščenega ob progi.			V skladu z Izvedbenim sklepom 2014/880/EU in najpozneje do 16. marca 2019
1.1.1.3.2.3	Funkcija in-fill ETCS, potrebna za dostop do proge	En izbor s predhodno določenega seznama: DA/NE	Navedba, ali je iz varnostnih razlogov za dostop do proge zahtevana funkcija in-fill.	X		V skladu z Izvedbenim sklepom 2014/880/EU in najpozneje do 16. marca 2019
1.1.1.3.2.4	Funkcija in-fill ETCS, nameščena ob progi	En izbor s predhodno določenega seznama: ne obstaja/zanka/GSM-R in-fill/zanka in GSM-R in-fill	Informacije o nameščeni opremi ob progi, ki je sposobna prenašati informacije in-fill prek zanke ali globalnega sistema mobilnih komunikacij – železnica (GSM-R) za naprave stopnje 1.			V skladu z Izvedbenim sklepom 2014/880/EU in najpozneje do 16. marca 2019

Številka	Naslov	Navedba podatkov	Opredelitev	Osnovni parameter	Potreben za ZP	Rok, do kdaj je treba zagotoviti parameter
1.1.1.3.2.5	Izvedena nacionalna aplikacija ETCS Packet 44	En izbor s predhodno določenega seznama: DA/NE	Navedba, ali se podatki za nacionalne aplikacije prenašajo med tirom in vlakom.			V skladu z Izvedbenim sklepom 2014/880/EU in najpozneje do 16. marca 2019
1.1.1.3.2.6	Obstoj obratovalnih omejitev ali pogojev	En izbor s predhodno določenega seznama: DA/NE	Navedba, ali obstajajo omejitve ali pogoji zaradi delne usklajenosti s TSI vodenje-upravljanje in signalizacija iz Uredbe Komisije (EU) 2016/919 ⁽³⁾ .			V skladu z Izvedbenim sklepom 2014/880/EU in najpozneje do 16. marca 2019
1.1.1.3.2.7	Neobvezne funkcije ETCS	Niz znakov	Neobvezne funkcije ETCS, ki lahko izboljšajo obratovanje na progi.	Parameter izbrisan. Za prikaz v informativne namene		
1.1.1.3.2.8	Potrditev celovitosti vlaka iz vozila, potrebna za dostop do proge	En izbor s predhodno določenega seznama: DA/NE	Navedba, ali je iz varnostnih razlogov za dostop do proge zahtevana potrditev celovitosti vlaka iz vozila.		X	16. januar 2020
1.1.1.3.2.9	Združljivost s sistemom ETCS	En izbor s predhodno določenega seznama	Zahteve ETCS, uporabljene za dokazilo o tehnični združljivosti.		X	16. januar 2020
1.1.1.3.2.10	Različica ETCS M	En izbor s predhodno določenega seznama	Različica ETCS M v skladu s SRS 7.5.1.9.			1. januar 2021
1.1.1.3.3	Radio (GSM-R), skladen s TSI					
1.1.1.3.3.1	Različica GSM-R	En izbor s predhodno določenega seznama	Številka različice specifikacije v zvezi s funkcionalnimi zahtevami (FRS) in specifikacije v zvezi s sistemskimi zahtevami (SRS) GSM-R, nameščene ob progi.	X		V skladu z Izvedbenim sklepom 2014/880/EU in najpozneje do 16. marca 2019

Številka	Naslov	Navedba podatkov	Opredelitev	Osnovni parameter	Potreben za ZP	Rok, do kdaj je treba zagotoviti parameter
1.1.1.3.3.2	Število aktivnih mobilnih naprav GSM-R (EDOR) ali hkratnih komunikacijskih sej na vlaku za stopnjo 2 ali 3 ETCS, potrebnih za nemoteno prehajanje med radijskimi blokovnimi centri	En izbor s predhodno določenega seznama: 1/2	Število hkratnih komunikacijskih sej na vlaku za stopnjo 2 ali 3, potrebnih za nemoteno obratovanje vlaka. To je povezano z upravljanjem komunikacijskih sej s strani radijskih blokovnih centrov (RBC). Ni odločilno za varnost in ne zadeva interoperabilnosti.			V skladu z Izvedbenim sklepom 2014/880/EU in najpozneje do 16. marca 2019
1.1.1.3.3.3	Neobvezne funkcije GSM-R	En izbor s predhodno določenega seznama	Uporaba neobveznih funkcij GSM-R, ki lahko izboljšajo obratovanje na progi. Namenjene so le za informativne namene in ne za merila za dostop do omrežja.			V skladu z Izvedbenim sklepom 2014/880/EU in najpozneje do 16. marca 2019
1.1.1.3.3.3.1	Dodatne informacije o značilnostih omrežja	Niz znakov	Morebitne dodatne informacije o značilnostih omrežja ali ustrezen dokument, ki ga da na voljo upravljavec omrežja in hrani Agencija, npr. stopnja motenj, na podlagi katerih se izda priporočilo o dodatni zaščiti na vlaku.			1. januar 2021
1.1.1.3.3.3.2	GPRS za ETCS	Izbor s predhodno določenega seznama: DA/NE	Navedba, ali je mogoče GPRS uporabiti za ETCS.			1. januar 2021
1.1.1.3.3.3.3	Območje izvajanja GPRS	Niz znakov	Navedba območja, na katerem je mogoče GPRS uporabiti za ETCS.			1. januar 2021
1.1.1.3.3.4	Uporaba skupine 555	Izbor s predhodno določenega seznama: DA/NE	Navedba, ali se uporablja skupina 555.		X	16. januar 2020
1.1.1.3.3.5	Omrežja GSM-R, ki jih pokriva pogodba o gostovanju	En izbor s predhodno določenega seznama	Seznam omrežij GSM-R, ki jih pokriva pogodba o gostovanju.		X	16. januar 2020

Številka	Naslov	Navedba podatkov	Opredelitev	Osnovni parameter	Potreben za ZP	Rok, do kdaj je treba zagotoviti parameter
1.1.1.3.3.6	Obstoj gostovanja v javnih omrežjih	Izbor s predhodno določenega seznama: DA/NE Če je odgovor DA, navedite ime javnega omrežja:	Obstoj gostovanja v javnih omrežjih			1. januar 2021
1.1.1.3.3.7	Podrobnosti o gostovanju v javnih omrežjih	Niz znakov	Če je konfigurirano gostovanje v javnih omrežjih, navedite, v katerih omrežjih, za katere uporabnike in na katerih območjih.			1. januar 2021
1.1.1.3.3.8	Ni pokritosti GSMR	Izbor s predhodno določenega seznama: DA/NE	Navedba, če ni pokritosti GSMR.	X		1. januar 2021
1.1.1.3.3.9	Združljivost glasovnih storitev radijskega sistema	En izbor s predhodno določenega seznama	Zahteve za radio, uporabljene za dokazovanje tehnične združljivosti glasovnih storitev.		X	16. januar 2020
1.1.1.3.3.10	Združljivost podatkovnih storitev radijskega sistema	En izbor s predhodno določenega seznama	Zahteve za radio, uporabljene za dokazovanje tehnične združljivosti podatkovnih storitev.		X	16. januar 2020
1.1.1.3.4	Sistemi za zaznavanje vlaka, ki so v celoti skladni s TSI					
1.1.1.3.4.1	Obstoj sistema za zaznavanje vlaka, ki je v celoti skladen s TSI:	En izbor s predhodno določenega seznama: DA/NE	Navedba, ali je nameščen kateri koli sistem za zaznavanje vlaka, ki je v celoti skladen s TSI vođenje-upravljanje in signalizacija, v skladu z zahtevami iz Uredbe (EU) 2016/919.	X		V skladu z Izvedbenim sklepom 2014/880/EU in najpozneje do 16. marca 2019
1.1.1.3.5	Starejši zaščitni sistemi vlakov					
1.1.1.3.5.1	Obstoj drugih nameščenih zaščitnih, nadzornih in opozorilnih sistemov vlaka Zaščitni sistem vlaka	En izbor s predhodno določenega seznama: DA/NE	Navedba, ali so pri običajnem obratovanju ob progi nameščeni drugi zaščitni, nadzorni in opozorilni sistemi vlaka.	Parameter izbrisan. Za prikaz v informativne namene		

Številka	Naslov	Navedba podatkov	Opredelitev	Osnovni parameter	Potreben za ZP	Rok, do kdaj je treba zagotoviti parameter
1.1.1.3.5.2	Potreba po več kot enem zaščitnem, nadzornem in opozorilnem sistemu na vlaku	En izbor s predhodno določenega seznama	Navedba, ali se zahteva več kot en zaščitni, nadzorni in opozorilni sistem na vlaku, ki deluje sočasno z drugimi sistemi.	Parameter izbrisan. Za prikaz v informativne namene		
1.1.1.3.5.3	Starejši zaščitni sistem vlaka	En izbor s predhodno določenega seznama	Navedba, kateri sistem razreda B je nameščen.	X	X	16. januar 2020
1.1.1.3.6	Starejši radijski sistemi					
1.1.1.3.6.1	Nameščeni drugi radijski sistemi (starejši radijski sistemi)	En izbor s predhodno določenega seznama	Navedba nameščenih starejših radijskih sistemov.	X	X	16. januar 2020
1.1.1.3.7	Sistemi za zaznavanje vlaka, ki niso v celoti skladni s TSI					
1.1.1.3.7.1.1	Vrsta sistema za zaznavanje vlaka	En izbor s predhodno določenega seznama: tirni tokokrog/detektor koles/zanka	Navedba vrst nameščenih sistemov za zaznavanje vlaka.	X	X	V skladu z Izvedbenim sklepom 2014/880/EU in najpozneje do 16. marca 2019
1.1.1.3.7.1.2	Vrsta tirnih tokokrogov ali števec osi, za katere so potrebna posebna preverjanja	En izbor s predhodno določenega seznama	Navedba vrst sistemov za zaznavanje vlaka, za katere so potrebna posebna preverjanja.		X	16. januar 2020
1.1.1.3.7.1.3	Dokument s postopki v zvezi z vrsto sistemov za zaznavanje vlaka iz 1.1.1.3.7.1.2	Niz znakov	Elektronski dokument, ki ga da na voljo upravljavec infrastrukture v dveh jezikih EU in hrani Agencija, z natančnimi postopki za posebno preverjanje sistemov za zaznavanje vlaka iz 1.1.1.3.7.1.2.		X	16. januar 2020

Številka	Naslov	Navedba podatkov	Opredelitev	Osnovni parameter	Potreben za ZP	Rok, do kdaj je treba zagotoviti parameter
1.1.1.3.7.1.4	Odsek z omejitvijo zaznavanja vlaka	En izbor s predhodno določenega seznama: DA/NE	Specifično za preverjanje združljivosti poti v francoskem omrežju. Odseki z naslednjim: — tonažo, prepeljano prek posameznega tira, ki je manjša od 15 000 ton/dan/tir, — usmerjevalno postavljalnico, — 45-sekundno zakasnitev za usmerjevalno postavljalnico, — napravo z najavo tirnega tokokroga, — odsotnostjo pedala za pomoč pri ranžiranju v običajni smeri vožnje za ireverzibilne dvotirne proge, — odsotnostjo pedala za pomoč pri ranžiranju ne glede na smer vožnje za enotirne proge in tire za dvosmerno vožnjo, — odsotnostjo mehanizma za najavo s pedalom, — 45-sekundno zakasnitev za posebne naprave za ponastavitev najave.		X	16. januar 2020
1.1.1.3.7.2.1	Skladnost največje dovoljene razdalje med dvema zaporednima osema s TSI	En izbor s predhodno določenega seznama: skladna s TSI/ni skladna s TSI	Navedba, ali je zahtevana razdalja skladna s TSI.	X		V skladu z Izvedbenim sklepom 2014/880/EU in najpozneje do 16. marca 2019
1.1.1.3.7.2.2	Največja dovoljena razdalja med dvema zaporednima osema v primeru neskladnosti s TSI	[NNNNN]	Navedba največje dovoljene razdalje med dvema zaporednima osema v primeru neskladnosti s TSI, izražene v milimetrih.			V skladu z Izvedbenim sklepom 2014/880/EU in najpozneje do 16. marca 2019
1.1.1.3.7.3	Najmanjša dovoljena razdalja med dvema zaporednima osema	[NNNN]	Navedba razdalje v milimetrih.			V skladu z Izvedbenim sklepom 2014/880/EU in najpozneje do 16. marca 2019

Številka	Naslov	Navedba podatkov	Opredelitev	Osnovni parameter	Potreben za ZP	Rok, do kdaj je treba zagotoviti parameter
1.1.1.3.7.4	Najmanjša dovoljena razdalja med prvo in zadnjo osjo	[NNNNN]	Navedba razdalje v milimetrih.			V skladu z Izvedbenim sklepom 2014/880/EU in najpozneje do 16. marca 2019
1.1.1.3.7.5	Največja razdalja med koncem vlaka in prvo osjo	[NNNN]	Navedba največje razdalje med koncem vlaka in prvo osjo v milimetrih, ki se uporablja za obe strani (sprednjo in zadnjo) vozila ali vlaka.			V skladu z Izvedbenim sklepom 2014/880/EU in najpozneje do 16. marca 2019
1.1.1.3.7.6	Najmanjša dovoljena širina kolesnega venca	[NNN]	Navedba širine v milimetrih.			V skladu z Izvedbenim sklepom 2014/880/EU in najpozneje do 16. marca 2019
1.1.1.3.7.7	Najmanjši dovoljeni premer kolesa	[NNN]	Navedba premera kolesa v milimetrih.			V skladu z Izvedbenim sklepom 2014/880/EU in najpozneje do 16. marca 2019
1.1.1.3.7.8	Najmanjša dovoljena debelina sledilnega venca	[NN,N]	Navedba debeline sledilnega venca v milimetrih.			V skladu z Izvedbenim sklepom 2014/880/EU in najpozneje do 16. marca 2019
1.1.1.3.7.9	Najmanjša dovoljena višina sledilnega venca	[NN,N]	Navedba višine sledilnega venca v milimetrih.			V skladu z Izvedbenim sklepom 2014/880/EU in najpozneje do 16. marca 2019
1.1.1.3.7.10	Največja dovoljena višina sledilnega venca	[NN,N]	Navedba višine sledilnega venca v milimetrih.			V skladu z Izvedbenim sklepom 2014/880/EU in najpozneje do 16. marca 2019
1.1.1.3.7.11	Najmanjša dovoljena osna obremenitev	[NN,N]	Navedba obremenitve v tonah.	Parameter izbrisan. Za prikaz v informativne namene		
1.1.1.3.7.11.1	Najmanjša dovoljena osna obremenitev glede na kategorijo vozila	En izbor s predhodno določenega seznama	Navedba obremenitve v tonah glede na kategorijo vozila.			1. januar 2021
1.1.1.3.7.12	Skladnost pravil za brezkovinski prostor okrog koles s TSI	En izbor s predhodno določenega seznama: so skladna s TSI/niso skladna s TSI	Navedba, ali so pravila skladna s TSI.			V skladu z Izvedbenim sklepom 2014/880/EU in najpozneje do 16. marca 2019

Številka	Naslov	Navedba podatkov	Opredelitev	Osnovni parameter	Potreben za ZP	Rok, do kdaj je treba zagotoviti parameter
1.1.1.3.7.13	Skladnost pravil za kovinsko konstrukcijo vozila s TSI	En izbor s predhodno določenega seznama: so skladna s TSI/niso skladna s TSI	Navedba, ali so pravila skladna s TSI.			V skladu z Izvedbenim sklepom 2014/880/EU in najpozneje do 16. marca 2019
1.1.1.3.7.14	Skladnost feromagnetnih značilnosti potrebnega materiala za kolesa s TSI	En izbor s predhodno določenega seznama: so skladne s TSI/niso skladne s TSI	Navedba, ali so pravila skladna s TSI.			V skladu z Izvedbenim sklepom 2014/880/EU in najpozneje do 16. marca 2019
1.1.1.3.7.15.1	Skladnost največje dovoljene impedance med nasprotnima kolesoma kolesne dvojice s TSI	En izbor s predhodno določenega seznama: je skladna s TSI/ni skladna s TSI	Navedba, ali so pravila skladna s TSI.			V skladu z Izvedbenim sklepom 2014/880/EU in najpozneje do 16. marca 2019
1.1.1.3.7.15.2	Največja dovoljena impedance med nasprotnima kolesoma kolesne dvojice, kadar ni skladna s TSI	[N,NNN]	Vrednost največje dovoljene impedance v ohmih v primeru neskladnosti s TSI.			V skladu z Izvedbenim sklepom 2014/880/EU in najpozneje do 16. marca 2019
1.1.1.3.7.16	Skladnost posipanja peska s TSI	En izbor s predhodno določenega seznama: je skladno s TSI/ni skladno s TSI	Navedba, ali so pravila skladna s TSI ali ne.	Parameter izbrisan. Za prikaz v informativne namene		
1.1.1.3.7.17	Največja količina peska	En izbor s predhodno določenega seznama	Največja količina peska v 30 s v gramih, sprejeta na tiru.			1. januar 2021
1.1.1.3.7.18	Strojevodja mora zaustaviti posipanje peska	En izbor s predhodno določenega seznama: DA/NE	Navedba, ali se v skladu z navodili upravljavca infrastrukture zahteva možnost, da strojevodja aktivira/deaktivira naprave za posipanje peska ali ne.			V skladu z Izvedbenim sklepom 2014/880/EU in najpozneje do 16. marca 2019
1.1.1.3.7.19	Skladnost pravil glede značilnosti peska s TSI	En izbor s predhodno določenega seznama: so skladna s TSI/niso skladna s TSI	Navedba, ali so pravila skladna s TSI.			V skladu z Izvedbenim sklepom 2014/880/EU in najpozneje do 16. marca 2019

Številka	Naslov	Navedba podatkov	Opredelitev	Osnovni parameter	Potreben za ZP	Rok, do kdaj je treba zagotoviti parameter
1.1.1.3.7.20	Obstoj pravil o mazanju sledilnega venca z vlaka	En izbor s predhodno določenega seznama: DA/NE	Navedba, ali obstajajo pravila za aktivacijo ali deaktivacijo naprave za mazanje sledilnega venca.			V skladu z Izvedbenim sklepom 2014/880/EU in najpozneje do 16. marca 2019
1.1.1.3.7.21	Skladnost pravil za uporabo kompozitnih zavornjakov s TSI	En izbor s predhodno določenega seznama: so skladna s TSI/niso skladna s TSI	Navedba, ali so pravila skladna s TSI.			V skladu z Izvedbenim sklepom 2014/880/EU in najpozneje do 16. marca 2019
1.1.1.3.7.22	Skladnost pravil o pomožnih napravah za ranžiranje s TSI	En izbor s predhodno določenega seznama: so skladna s TSI/niso skladna s TSI	Navedba, ali so pravila skladna s TSI.			V skladu z Izvedbenim sklepom 2014/880/EU in najpozneje do 16. marca 2019
1.1.1.3.7.23	Skladnost pravil o kombiniranju značilnosti tirnih vozil, ki vplivajo na ranžirno impedanco, s TSI	En izbor s predhodno določenega seznama: so skladna s TSI/niso skladna s TSI	Navedba, ali so pravila skladna s TSI.			V skladu z Izvedbenim sklepom 2014/880/EU in najpozneje do 16. marca 2019
1.1.1.3.8	Prehodi med sistemi					
1.1.1.3.8.1	Obstoj preklapljanja med različnimi zaščitnimi, nadzornimi in opozorilnimi sistemi med obratovanjem	En izbor s predhodno določenega seznama: DA/NE	Navedba, ali obstaja preklapljanje med različnimi sistemi med obratovanjem.			V skladu z Izvedbenim sklepom 2014/880/EU in najpozneje do 16. marca 2019
1.1.1.3.8.2	Obstoj preklapljanja med različnimi radijskimi sistemi	En izbor s predhodno določenega seznama: DA/NE	Navedba, ali med obratovanjem obstaja preklapljanje med različnimi radijskimi sistemi, ni pa komunikacijskega sistema.			V skladu z Izvedbenim sklepom 2014/880/EU in najpozneje do 16. marca 2019
1.1.1.3.9	Parametri v zvezi z elektromagnetnimi motnjami					
1.1.1.3.9.1	Obstoj in skladnost pravil za magnetna polja, ki jih oddaja vozilo, s TSI	En izbor s predhodno določenega seznama: ne obstajajo/so skladna s TSI/niso skladna s TSI	Navedba, ali obstajajo pravila in ali so skladna s TSI.			V skladu z Izvedbenim sklepom 2014/880/EU in najpozneje do 16. marca 2019

Številka	Naslov	Navedba podatkov	Opredelitev	Osnovni parameter	Potreben za ZP	Rok, do kdaj je treba zagotoviti parameter
1.1.1.3.9.2	Obstoj in skladnost mejnih vrednosti harmoničnih nihanj v vlečnem toku vozil s TSI	En izbor s predhodno določenega seznama: ne obstajajo/so skladne s TSI/niso skladne s TSI	Navedba, ali obstajajo pravila in ali so skladna s TSI.			V skladu z Izvedbenim sklepom 2014/880/EU in najpozneje do 16. marca 2019
1.1.1.3.10	Sistem ob progi za poslabšane razmere					
1.1.1.3.10.1	Stopnja ETCS za poslabšane razmere	En izbor s predhodno določenega seznama	Stopnja aplikacije ERTMS/ETCS za poslabšane razmere, povezana z opremo ob progi.			V skladu z Izvedbenim sklepom 2014/880/EU in najpozneje do 16. marca 2019
1.1.1.3.10.2	Drugi zaščitni, nadzorni in opozorilni sistemi na vlaku za poslabšane razmere	En izbor s predhodno določenega seznama	Navedba obstoja drugega sistema za poslabšane razmere, ki ni ETCS.			V skladu z Izvedbenim sklepom 2014/880/EU in najpozneje do 16. marca 2019
1.1.1.3.11	Zavorni parametri					
1.1.1.3.11.1	Zahtevana največja zavorna razdalja	[NNNN]	Najvišja vrednost zavorne razdalje vlaka [v metrih] je navedena za najvišjo progovno hitrost.	X	X	V skladu z Izvedbenim sklepom 2014/880/EU in najpozneje do 16. marca 2019
1.1.1.3.11.2	Dodatne informacije, ki jih da na voljo upravljavec infrastrukture	En izbor s predhodno določenega seznama: DA/NE	Dodatne informacije, ki jih da na voljo upravljavec infrastrukture, kot je navedeno v točki 4.2.2.6.2(2) Priloge k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/773.	X	X	16. januar 2020
1.1.1.3.11.3	Dokumenti v zvezi zavornim učinkom, ki jih da na voljo upravljavec infrastrukture	Niz znakov	Elektronski dokument, ki ga da na voljo upravljavec infrastrukture v dveh jezikih EU in hrani Agencija, z dodatnimi informacijami, kot je navedeno v točki 4.2.2.6.2(2) Priloge k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/773.		X	16. januar 2020

Številka	Naslov	Navedba podatkov	Opredelitev	Osnovni parameter	Potreben za ZP	Rok, do kdaj je treba zagotoviti parameter
1.1.1.3.12	Drugi parametri v zvezi z vodenjem-upravljanjem in signalizacijo					
1.1.1.3.12.1	Nagibanje podprto	En izbor s predhodno določenega seznama: DA/NE	Navedba, ali ETCS podpira funkcije nagibanja.	Parameter izbrisan. Za prikaz v informativne namene		
1.1.1.4	Predpisi in omejitve					
1.1.1.4.1	Obstoj izključno lokalnih predpisov in omejitev	En izbor s predhodno določenega seznama: DA/NE	Obstoj izključno lokalnih predpisov in omejitev.			1. januar 2021
1.1.1.4.2	Dokumenti glede izključno lokalnih predpisov ali omejitev, ki jih da na voljo upravljavec omrežja.	Niz znakov	Elektronski dokument, ki ga da na voljo upravljavec infrastrukture in hrani Agencija, z dodatnimi informacijami.			1. januar 2021
1.2	OPERATIVNA TOČKA					
1.2.0.0.0	Splošne informacije					
1.2.0.0.0.1	Ime operativne točke	Niz znakov	Ime je običajno povezano z mestom ali vasjo ali je namenjeno nadzoru prometa.	X		V skladu z Izvedbenim sklepom 2014/880/EU in najpozneje do 16. marca 2019
1.2.0.0.0.2	Enotna identifikacija operativne točke	Predhodno določen niz znakov: [AA+AAAAAAAAAA]	Oznaka, sestavljena iz oznake države in alfanumerične oznake operativne točke.	X		V skladu z Izvedbenim sklepom 2014/880/EU in najpozneje do 16. marca 2019
1.2.0.0.0.3	Primarna oznaka za telematske aplikacije v tovornem in potniškem prometu operativne točke	Predhodno določen niz znakov: [AANNNNN]	Primarna oznaka, razvita za telematske aplikacije v tovornem/potniškem prometu.			V skladu z Izvedbenim sklepom 2014/880/EU in najpozneje do 16. marca 2019
1.2.0.0.0.4	Vrsta operativne točke	En izbor s predhodno določenega seznama	Vrsta objekta glede na prevladujoče obratovalne funkcije.	X		V skladu z Izvedbenim sklepom 2014/880/EU in najpozneje do 16. marca 2019

Številka	Naslov	Navedba podatkov	Opredelitev	Osnovni parameter	Potreben za ZP	Rok, do kdaj je treba zagotoviti parameter
1.2.0.0.0.4.1	Vrsta naprave za spreminjanje tirne širine	Niz znakov	Vrsta naprave za spreminjanje tirne širine		X	16. januar 2020
1.2.0.0.0.5	Geografska lokacija operativne točke	Predhodno določen niz znakov: [zemljepisna širina (NN.NNNN) + zemljepisna dolžina (±NN.NNNN)]	Zemljepisne koordinate v decimalnih stopinjah, ki so običajno navedene za središče operativne točke.	X	X	V skladu z Izvedbenim sklepom 2014/880/EU in najpozneje do 16. marca 2019
1.2.0.0.0.6	Železniška lokacija operativne točke	Predhodno določen niz znakov: [NNN.NNN] + [niz znakov]	Kilometer, povezan z identifikacijo proge, ki določa lokacijo operativne točke. To je običajno v središču operativne točke.	X	X	V skladu z Izvedbenim sklepom 2014/880/EU in najpozneje do 16. marca 2019
1.2.1	VOZNI TIR					
1.2.1.0.0	Splošne informacije					
1.2.1.0.0.1	Oznaka upravljavca infrastrukture	[AAAA]	Upravljavec infrastrukture pomeni vsak organ ali podjetje, ki je pristojno zlasti za vzpostavitev in vzdrževanje železniške infrastrukture ali njenega dela.	X		V skladu z Izvedbenim sklepom 2014/880/EU in najpozneje do 16. marca 2019
1.2.1.0.0.2	Identifikacija tira	Niz znakov	Enotna identifikacija tira ali enotna številka tira znotraj operativne točke.	X		V skladu z Izvedbenim sklepom 2014/880/EU in najpozneje do 16. marca 2019
1.2.1.0.1	Izjave o verifikaciji tira					
1.2.1.0.1.1	ES-izjava o verifikaciji tira v zvezi s skladnostjo z zahtevami iz TSI, ki se uporabljajo za podsistem infrastruktura	Predhodno določen niz znakov: [CC/RRRRRRRRRRRR/YYY-Y/NNNNNN]	Enotna številka za ES-izjave v skladu z Izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2019/250.			V skladu z Izvedbenim sklepom 2014/880/EU in najpozneje do 16. marca 2019
1.2.1.0.1.2	El-izjava o dokazu (kot je določena v Priporočilu Komisije 2014/881/EU) v zvezi s skladnostjo z zahtevami iz TSI, ki se uporabljajo za podsistem infrastruktura	Predhodno določen niz znakov: [CC/RRRRRRRRRRRR/YYY-Y/NNNNNN]	Enotna številka za El-izjave v skladu z zahtevami glede oblike, navedenimi za ES-izjave v Prilogi VII k Izvedbeni uredbi Komisije (EU) 2019/250.			V skladu z Izvedbenim sklepom 2014/880/EU in najpozneje do 16. marca 2019

Številka	Naslov	Navedba podatkov	Opredelitev	Osnovni parameter	Potreben za ZP	Rok, do kdaj je treba zagotoviti parameter
1.2.1.0.2	Parametri zmogljivosti					
1.2.1.0.2.1	Razvrstitev tira v okviru TEN	En izbor s predhodno določenega seznama: del celovitega omrežja TEN-T/del jedrnega omrežja tovrnega prometa TEN-T/del jedrnega omrežja potniškega prometa TEN-T/zunaj TEN	Navedba dela vseevropskega omrežja, kamor spada tir.	X		V skladu z Izvedbenim sklepom 2014/880/EU in najpozneje do 16. marca 2019
1.2.1.0.2.2	Kategorija proge:	En izbor s predhodno določenega seznama	Razvrstitev proge v skladu s TSI infrastruktura, v skladu z Uredbo Komisije (EU) št. 1299/2014.			V skladu z Izvedbenim sklepom 2014/880/EU in najpozneje do 16. marca 2019
1.2.1.0.2.3	Del koridorja za železniški tovorni promet	En izbor s predhodno določenega seznama	Navedba, ali je proga vključena v koridor za železniški tovorni promet.			V skladu z Izvedbenim sklepom 2014/880/EU in najpozneje do 16. marca 2019
1.2.1.0.3	Profil proge					
1.2.1.0.3.1	Interoperabilni profil	En izbor s predhodno določenega seznama: GA/GB/GC/G1/DE3/S/IRL1/ne obstaja	Profil GA, GB, GC, G1, DE3, S in IRL1, kot so določeni v evropskem standardu.	Parameter izbrisan. Za prikaz v informativne namene		
1.2.1.0.3.2	Večnacionalni profili:	En izbor s predhodno določenega seznama: G2/GB1/GB2/ne obstaja	Večnacionalni profil ali mednarodni profil, ki ni GA, GB, GC, G1, DE3, S in IRL1, kot je določen v evropskem standardu.	Parameter izbrisan. Za prikaz v informativne namene		
1.2.1.0.3.3	Nacionalni profili	En izbor s predhodno določenega seznama	Nacionalni profil, kot je določen v evropskem standardu, ali drug lokalni profil.	Parameter izbrisan. Za prikaz v informativne namene		
1.2.1.0.3.4	Profili	En izbor s predhodno določenega seznama	Profili, kot so določeni v evropskem standardu, ali drugi lokalni profili, vključno s spodnjim ali zgornjim delom.	X	X	16. januar 2020

Številka	Naslov	Navedba podatkov	Opredelitev	Osnovni parameter	Potreben za ZP	Rok, do kdaj je treba zagotoviti parameter
1.2.1.0.3.5	Železniška lokacija določenih točk, za katere se zahtevajo posebna preverjanja	Predhodno določen niz znakov: [±NNNN.NNN] + [niz znakov]	Lokacija določenih točk, za katere se zahtevajo posebna preverjanja zaradi odstopanj od profilov iz 1.2.1.0.3.4.		X	16. januar 2020
1.2.1.0.3.6	Dokument s prečnim presekom določenih točk, za katere se zahtevajo posebna preverjanja	Niz znakov	Elektronski dokument, ki ga da na voljo upravljavec infrastrukture in hrani Agencija, s prečnim presekom določenih točk, za katere se zahtevajo posebna preverjanja zaradi odstopanj od profilov iz 1.2.1.0.3.4. Po potrebi se lahko dokumentu s prečnim presekom priložijo navodila za preverjanje za posamezno točko.		X	16. januar 2020
1.2.1.0.4	Parametri tira					
1.2.1.0.4.1	Nazivna tirna širina	En izbor s predhodno določenega seznama: 750/1000/1435/1520/1524/1600/1668/drugo	Vrednost, izražena v milimetrih, ki označuje tirno širino.	X	X	V skladu z Izvedbenim sklepom 2014/880/EU in najpozneje do 16. marca 2019
1.2.1.0.5	Predor					
1.2.1.0.5.1	Oznaka upravljavca infrastrukture	[AAAA]	Upravljavec infrastrukture pomeni vsak organ ali podjetje, ki je pristojno zlasti za vzpostavitev in vzdrževanje železniške infrastrukture ali njenega dela.	X		V skladu z Izvedbenim sklepom 2014/880/EU in najpozneje do 16. marca 2019
1.2.1.0.5.2	Identifikacija predora	Niz znakov	Enotna identifikacija predora ali enotna številka predora v državi članici.	X		V skladu z Izvedbenim sklepom 2014/880/EU in najpozneje do 16. marca 2019
1.2.1.0.5.3	ES-izjava o verifikaciji za predor v zvezi s skladnostjo z zahtevami iz TSI, ki se uporabljajo za železniški predor	Niz znakov: [CC/RRRRRRRRRRRR/YYY-Y/NNNNNN]	Enotna številka za ES-izjave v skladu z Izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2019/250.			V skladu z Izvedbenim sklepom 2014/880/EU in najpozneje do 16. marca 2019

Številka	Naslov	Navedba podatkov	Opredelitev	Osnovni parameter	Potreben za ZP	Rok, do kdaj je treba zagotoviti parameter
1.2.1.0.5.4	El-izjava o dokazu (kot je določena v Priporočilu Komisije 2014/881/EU) za predor v zvezi s skladnostjo z zahtevami iz TSI, ki se uporabljajo za železniški predor	Predhodno določen niz znakov: [CC/RRRRRRRRRRRR/YYY-Y/NNNNNN]	Enotna številka za EI-izjave v skladu z zahtevami glede oblike, navedenimi za ES-izjave v Prilogi VII k Izvedbeni uredbi Komisije (EU) 2019/250.			V skladu z Izvedbenim sklepom 2014/880/EU in najpozneje do 16. marca 2019
1.2.1.0.5.5	Dolžina predora	[NNNNN]	Dolžina predora v metrih od vhodnega do izhodnega portala.			V skladu z Izvedbenim sklepom 2014/880/EU in najpozneje do 16. marca 2019
1.2.1.0.5.6	Obstoj načrta za ravnanje v izrednih razmerah	En izbor s predhodno določenega seznama: DA/NE	Navedba, ali obstaja načrt za ravnanje v izrednih razmerah.			V skladu z Izvedbenim sklepom 2014/880/EU in najpozneje do 16. marca 2019
1.2.1.0.5.7	Kategorija požarne varnosti za potrebna tirna vozila	En izbor s predhodno določenega seznama: A/B/ne obstaja	Kategorizacija tega, kako bo potniški vlak ob požaru na njem še naprej obratoval določeno časovno obdobje.		X	V skladu z Izvedbenim sklepom 2014/880/EU in najpozneje do 16. marca 2019
1.2.1.0.5.8	Nacionalna kategorija požarne varnosti za potrebna tirna vozila	Niz znakov	Kategorizacija tega, kako bo potniški vlak ob požaru na njem še naprej obratoval določeno časovno obdobje, v skladu z nacionalnimi predpisi, če obstajajo.		X	V skladu z Izvedbenim sklepom 2014/880/EU in najpozneje do 16. marca 2019
1.2.1.0.5.9	Dovoljen dizelski ali drug toplotni pogonski sistem	En izbor s predhodno določenega seznama: DA/NE	Navedba, ali je v predoru dovoljeno uporabljati dizelski ali drug toplotni pogonski sistem			1. januar 2021
1.2.1.0.6	Peron					
1.2.1.0.6.1	Oznaka upravljavca infrastrukture	[AAAA]	Upravljavec infrastrukture pomeni vsak organ ali podjetje, ki je pristojno zlasti za vzpostavitev in vzdrževanje železniške infrastrukture ali njenega dela.	X		V skladu z Izvedbenim sklepom 2014/880/EU in najpozneje do 16. marca 2019

Številka	Naslov	Navedba podatkov	Opredelitev	Osnovni parameter	Potreben za ZP	Rok, do kdaj je treba zagotoviti parameter
1.2.1.0.6.2	Identifikacija perona	Niz znakov	Enotna identifikacija perona ali enotna številka perona znotraj operativne točke.	X		V skladu z Izvedbenim sklepom 2014/880/EU in najpozneje do 16. marca 2019
1.2.1.0.6.3	Razvrstitev perona v okviru TEN	En izbor s predhodno določenega seznama: del celovitega omrežja TEN-T/del jedrnega omrežja tovrnega prometa TEN-T/del jedrnega omrežja potniškega prometa TEN-T/zunaj TEN	Navaja del vseevropskega omrežja, kamor spada peron.	X		V skladu z Izvedbenim sklepom 2014/880/EU in najpozneje do 16. marca 2019
1.2.1.0.6.4	Uporabna dolžina perona	[NNNN]	Največja neprekinjena dolžina (izražena v metrih) tistega dela perona, ob katerem je predvideno ustavljanje vlaka ob običajnih obratovalnih pogojih zaradi vstopa in izstopa potnikov, vključno z ustrezno toleranco pri ustavljanju.	X	X	V skladu z Izvedbenim sklepom 2014/880/EU in najpozneje do 16. marca 2019
1.2.1.0.6.5	Višina perona	En izbor s predhodno določenega seznama: 250/280/550/760/300–380/200/580/680/685/730/840/900/915/920/960/1100/drugo	Razdalja med zgornjo površino perona in vozno površino sosednjega tira. Rezultat je nazivna vrednost, izražena v milimetrih.	X	X	V skladu z Izvedbenim sklepom 2014/880/EU in najpozneje do 16. marca 2019
1.2.1.0.6.6	Obstoj opreme na peronu za odhod vlaka	En izbor s predhodno določenega seznama: DA/NE	Navedba obstoja opreme ali osebja za pomoč vlakovnemu osebju pri odhodu vlaka.	X		V skladu z Izvedbenim sklepom 2014/880/EU in najpozneje do 16. marca 2019
1.2.1.0.6.7	Območje uporabe pripomočkov za vstop na peronu	[NNNN]	Informacije o ravni dostopa do vlaka, za katero se lahko uporabljajo pripomočki za vstop.	X		V skladu z Izvedbenim sklepom 2014/880/EU in najpozneje do 16. marca 2019

Številka	Naslov	Navedba podatkov	Opredelitev	Osnovni parameter	Potreben za ZP	Rok, do kdaj je treba zagotoviti parameter
1.2.2	STRANSKI TIR					
1.2.2.0.0	Splošne informacije					
1.2.2.0.0.1	Oznaka upravljalca infrastrukture	[AAAA]	Upravljavec infrastrukture pomeni vsak organ ali podjetje, ki je pristojno zlasti za vzpostavitev in vzdrževanje železniške infrastrukture ali njenega dela.	X		V skladu z Izvedbenim sklepom 2014/880/EU in najpozneje do 16. marca 2019
1.2.2.0.0.2	Identifikacija stranskega tira	Niz znakov	Enotna identifikacija stranskega tira ali enotna številka stranskega tira znotraj operativne točke.	X		V skladu z Izvedbenim sklepom 2014/880/EU in najpozneje do 16. marca 2019
1.2.2.0.0.3	Razvrstitev stranskega tira v okviru TEN	En izbor s predhodno določenega seznama: del celovitega omrežja TEN-T/del jedrnega omrežja tovarnega prometa TEN-T/del jedrnega omrežja potniškega prometa TEN-T/zunaj TEN	Navaja del vseevropskega omrežja, kamor spada stranski tir.	X		V skladu z Izvedbenim sklepom 2014/880/EU in najpozneje do 16. marca 2019
1.2.2.0.1	Izjava o verifikaciji stranskega tira					
1.2.2.0.1.1	ES-izjava o verifikaciji stranskega tira v zvezi s skladnostjo z zahtevami iz TSI, ki se uporabljajo za podsistem infrastruktura	Predhodno določen niz znakov: [CC/RRRRRRRRRRRR/YYY-Y/NNNNNN]	Enotna številka za ES-izjave v skladu z Izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2019/250.			V skladu z Izvedbenim sklepom 2014/880/EU in najpozneje do 16. marca 2019
1.2.2.0.1.2	EI-izjava o dokazu (kot je določena v Priporočilu Komisije 2014/881/EU) za stranski tir v zvezi s skladnostjo z zahtevami iz TSI, ki se uporabljajo za podsistem infrastruktura	Predhodno določen niz znakov: [CC/RRRRRRRRRRRR/YYY-Y/NNNNNN]	Enotna številka za EI-izjave v skladu z zahtevami glede oblike, navedenimi za ES-izjave v Prilogi VII k Izvedbeni uredbi Komisije (EU) 2019/250.			V skladu z Izvedbenim sklepom 2014/880/EU in najpozneje do 16. marca 2019

Številka	Naslov	Navedba podatkov	Opredelitev	Osnovni parameter	Potreben za ZP	Rok, do kdaj je treba zagotoviti parameter
1.2.2.0.2	Parameter zmogljivosti					
1.2.2.0.2.1	Uporabna dolžina stranskega tira	[NNNN]	Skupna dolžina stranskega/odstavnega tira, izražena v metrih, na katerem lahko vlaki varno parkirajo.	X	X	V skladu z Izvedbenim sklepom 2014/880/EU in najpozneje do 16. marca 2019
1.2.2.0.3	Profil proge					
1.2.2.0.3.1	Naklon za odstavne tire	[NN,N]	Najvišja vrednost naklona, izražena v metrih na meter.		X	V skladu z Izvedbenim sklepom 2014/880/EU in najpozneje do 16. marca 2019
1.2.2.0.3.2	Najmanjši polmer horizontalnega loka zavoja	[NNN]	Polmer najmanjšega horizontalnega loka zavoja, izražen v metrih.		X	V skladu z Izvedbenim sklepom 2014/880/EU in najpozneje do 16. marca 2019
1.2.2.0.3.3	Najmanjši polmer vertikalnega loka	[NNN+NNN]	Polmer najmanjšega vertikalnega loka, izražen v metrih.		X	V skladu z Izvedbenim sklepom 2014/880/EU in najpozneje do 16. marca 2019
1.2.2.0.4	Fiksne naprave za servisiranje vlakov					
1.2.2.0.4.1	Obstoj sistemov za praznjenje stranišč	En izbor s predhodno določenega seznama: DA/NE	Navedba, ali obstaja naprava za praznjenje stranišč (fiksna naprava za servisiranje vlakov), kot je določena v TSI infrastruktura, v skladu z Uredbo Komisije (EU) št. 1299/2014.	X		V skladu z Izvedbenim sklepom 2014/880/EU in najpozneje do 16. marca 2019
1.2.2.0.4.2	Obstoj naprav za zunanje čiščenje vlakov	En izbor s predhodno določenega seznama: DA/NE	Navedba, ali obstaja naprava za zunanje čiščenje vlakov (fiksna naprava za servisiranje vlakov), kot je določena v TSI infrastruktura, v skladu z Uredbo Komisije (EU) št. 1299/2014.	X		V skladu z Izvedbenim sklepom 2014/880/EU in najpozneje do 16. marca 2019
1.2.2.0.4.3	Obstoj opreme za oskrbo z vodo	En izbor s predhodno določenega seznama: DA/NE	Navedba, ali obstaja naprava za oskrbo z vodo (fiksna naprava za servisiranje vlakov), kot je določena v TSI infrastruktura, v skladu z Uredbo Komisije (EU) št. 1299/2014.	X		V skladu z Izvedbenim sklepom 2014/880/EU in najpozneje do 16. marca 2019

Številka	Naslov	Navedba podatkov	Opredelitev	Osnovni parameter	Potreben za ZP	Rok, do kdaj je treba zagotoviti parameter
1.2.2.0.4.4	Obstoj naprave za polnjenje z gorivom	En izbor s predhodno določenega seznama: DA/NE	Navedba, ali obstaja naprava za polnjenje z gorivom (fiksna naprava za servisiranje vlakov), kot je določena v TSI infrastruktura, v skladu z Uredbo Komisije (EU) št. 1299/2014.	X		V skladu z Izvedbenim sklepom 2014/880/EU in najpozneje do 16. marca 2019
1.2.2.0.4.5	Obstoj opreme za oskrbo s peskom	En izbor s predhodno določenega seznama: DA/NE	Navedba, ali obstaja naprava za oskrbo s peskom (fiksna naprava za servisiranje vlakov).	X		V skladu z Izvedbenim sklepom 2014/880/EU in najpozneje do 16. marca 2019
1.2.2.0.4.6	Obstoj stacionarne oskrbe z električno energijo	En izbor s predhodno določenega seznama: DA/NE	Navedba, ali obstaja naprava za stacionarno oskrbo z električno energijo (fiksna naprava za servisiranje vlakov).	X		V skladu z Izvedbenim sklepom 2014/880/EU in najpozneje do 16. marca 2019
1.2.2.0.5	Predor					
1.2.2.0.5.1	Oznaka upravljalca infrastrukture	[AAAA]	Upravljavec infrastrukture pomeni vsak organ ali podjetje, ki je pristojno zlasti za vzpostavitev in vzdrževanje železniške infrastrukture ali njenega dela.	X		V skladu z Izvedbenim sklepom 2014/880/EU in najpozneje do 16. marca 2019
1.2.2.0.5.2	Identifikacija predora	Niz znakov	Enotna identifikacija predora ali enotna številka v državi članici.	X		V skladu z Izvedbenim sklepom 2014/880/EU in najpozneje do 16. marca 2019
1.2.2.0.5.3	ES-izjava o verifikaciji za predor v zvezi s skladnostjo z zahtevami iz TSI, ki se uporabljajo za železniški predor	Predhodno določen niz znakov: [CC/RRRRRRRRRRRR/YYY-Y/NNNNNN]	Enotna številka za ES-izjave v skladu z Izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2019/250.			V skladu z Izvedbenim sklepom 2014/880/EU in najpozneje do 16. marca 2019
1.2.2.0.5.4	EI-izjava o dokazu (kot je določena v Priporočilu Komisije 2014/881/EU) za predor v zvezi s skladnostjo z zahtevami iz TSI, ki se uporabljajo za železniški predor	Predhodno določen niz znakov: [CC/RRRRRRRRRRRR/YYY-Y/NNNNNN]	Enotna številka za EI-izjave v skladu z zahtevami glede oblike, navedenimi za ES-izjave v Prilogi VII k Izvedbeni uredbi Komisije (EU) 2019/250.			V skladu z Izvedbenim sklepom 2014/880/EU in najpozneje do 16. marca 2019

Številka	Naslov	Navedba podatkov	Opredelitev	Osnovni parameter	Potreben za ZP	Rok, do kdaj je treba zagotoviti parameter
1.2.2.0.5.5	Dolžina predora	[NNNNN]	Dolžina predora v metrih od vhodnega do izhodnega portala.			V skladu z Izvedbenim sklepom 2014/880/EU in najpozneje do 16. marca 2019
1.2.2.0.5.6	Obstoj načrta za ravnanje v izrednih razmerah	En izbor s predhodno določenega seznama: DA/NE	Navedba, ali obstaja načrt za ravnanje v izrednih razmerah.			V skladu z Izvedbenim sklepom 2014/880/EU in najpozneje do 16. marca 2019
1.2.2.0.5.7	Kategorija požarne varnosti za potrebna tirna vozila	En izbor s predhodno določenega seznama: A/B/ne obstaja	Kategorizacija tega, kako bo potniški vlak ob požaru na njem še naprej obratoval določeno časovno obdobje.		X	V skladu z Izvedbenim sklepom 2014/880/EU in najpozneje do 16. marca 2019
1.2.2.0.5.8	Nacionalna kategorija požarne varnosti za potrebna tirna vozila	Niz znakov	Kategorizacija tega, kako bo potniški vlak ob požaru na njem še naprej obratoval določeno časovno obdobje, v skladu z nacionalnimi predpisi, če obstajajo.		X	V skladu z Izvedbenim sklepom 2014/880/EU in najpozneje do 16. marca 2019
1.2.2.0.6	Sistem voznih vodov					
1.2.2.0.6.1	Največji tok v mirovanju na odjemnik toka	[NNN]	Navedba največjega dovoljenega vlakovnega toka v mirovanju za enosmerne sisteme, izraženega v amperih.		X	16. januar 2020
1.2.3	Predpisi in omejitve					
1.2.3.1	Obstoj izključno lokalnih predpisov in omejitev	En izbor s predhodno določenega seznama: DA/NE	Obstoj izključno lokalnih predpisov in omejitev.			1. januar 2021

Številka	Naslov	Navedba podatkov	Opredelitev	Osnovni parameter	Potreben za ZP	Rok, do kdaj je treba zagotoviti parameter
1.2.3.2	Dokumenti glede izključno lokalnih predpisov ali omejitev, ki jih da na voljo upravljavec omrežja.	Niz znakov	Elektronski dokument, ki ga da na voljo upravljavec infrastrukture in hrani Agencija, z dodatnimi informacijami.			1. januar 2021

- (¹) Izvedbena uredba Komisije (EU) 2019/250 z dne 12. februarja 2019 o predlogah za izjave in potrdila ES za komponente interoperabilnosti železniškega sistema in podsisteme, vzorcu izjave o skladnosti za odobren tip železniškega vozila in postopkih verifikacije ES za podsisteme v skladu z Direktivo (EU) 2016/797 Evropskega parlamenta in Sveta ter razveljavitvi Uredbe Komisije (EU) št. 201/2011 (UL L 42, 13.2.2019, str. 9).
- (²) Priporočilo Komisije 2014/881/EU z dne 18. novembra 2014 o postopku za dokazovanje ravni skladnosti obstoječih železniških prog s temeljnimi parametri tehničnih specifikacij za interoperabilnost (UL L 356, 12.12.2014, str. 520).
- (³) Uredba Komisije (EU) št. 1299/2014 z dne 18. novembra 2014 o tehničnih specifikacijah za interoperabilnost v zvezi s podsistemom „infrastruktura“ železniškega sistema v Evropski uniji (UL L 356, 12.12.2014, str. 1).
- (⁴) Uredba Komisije (EU) št. 1304/2014 z dne 26. novembra 2014 o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi s podsistemom „tirna vozila – hrup“ ter o spremembi Odločbe 2008/232/ES in razveljavitvi Sklepa 2011/229/EU (UL L 356, 12.12.2014, str. 421).
- (⁵) Uredba Komisije (EU) št. 2016/919 z dne 27. maja 2016 o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi s podsistemi vodenje-upravljanje in signalizacija železniškega sistema v Evropski uniji (UL L 158, 15.6.2016, str. 1).

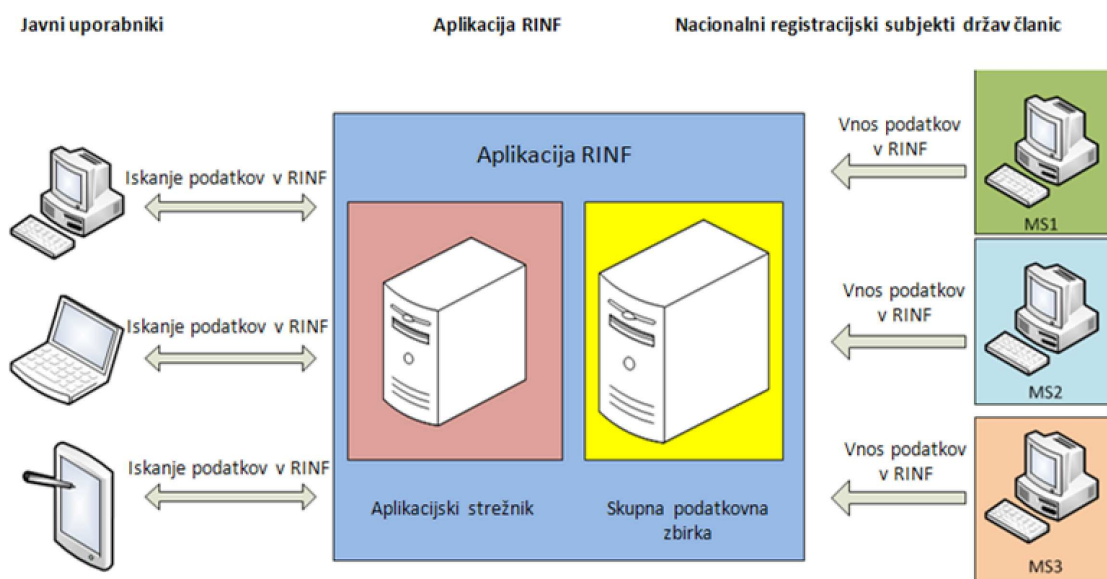
4. PREGLED SISTEMA NA VISOKI RAVNI

4.1 Sistem registra infrastrukture

Arhitektura sistema registra infrastrukture je naslednja.

Slika 1

Sistem registra infrastrukture



4.2 Upravljanje aplikacije RINF

Aplikacija RINF je spletna aplikacija, ki jo vzpostavi, upravlja, vzdržuje in vodi Agencija.

Agencija da nacionalnim registracijskim subjektom na voljo naslednje datoteke in dokumente, ki se uporabijo za vzpostavitev registrov infrastrukture in njihovo povezovanje z aplikacijo RINF:

- uporabniški priročnik,
- specifikacijo strukture datotek za prenos podatkov,
- opis oznak za pripravo datotek – navodila, v katerih je opisan postopek potrjevanja prenesenih datotek.

4.3 Minimalna zahtevana funkcionalnost aplikacije RINF

Aplikacija RINF zagotavlja najmanj naslednje funkcionalnosti:

- upravljanje uporabnikov: skrbnik aplikacije RINF mora imeti možnost upravljanja pravic dostopa za uporabnike;
- revidiranje informacij: skrbnik aplikacije RINF mora imeti vpogled v dnevnik vseh dejavnosti uporabnikov, ki se izvajajo v aplikaciji RINF, kot seznam dejavnosti, ki so jih uporabniki aplikacije RINF izvedli v določenem časovnem okviru;
- povezljivost in avtentikacija: registriranim uporabnikom aplikacije RINF mora biti omogočeno, da se povežejo z aplikacijo RINF prek interneta in uporabljajo njene funkcionalnosti v skladu s svojimi pravicami;
- priprava datotek za uporabnike, ki so upravitelji infrastrukture;

- (e) združevanje datotek za uporabnike, ki so nacionalni registracijski subjekti;
- (f) iskanje podatkov registra infrastrukture, vključno z operativnimi točkami in/ali odseki proge, vključno s podatki o veljavnosti;
- (g) izbira operativne točke ali odseka proge in ogled njenih/njegovih podrobnosti: uporabnikom aplikacije RINF mora biti omogočeno, da določijo geografsko območje z uporabo zemljevida vmesnika, aplikacija RINF pa zagotavlja razpoložljive podatke, ki jih zahtevajo uporabniki za to območje;
- (h) ogled informacij za določeno podskupino prog in operativnih točk na določenem območju prek zemljevida vmesnika;
- (i) vizualni prikaz postavk registra infrastrukture na digitalnem zemljevidu: uporabnikom mora biti prek aplikacije RINF omogočeno, da poiščejo in izberejo postavko, prikazano na zemljevidu, ter pridobijo vse zadevne informacije;
- (j) vizualni prikaz podatkov registra infrastrukture omogoča objavo tematskih zemljevidov;
- (k) navedba odsekov proge in operativnih točk, ki so del poti, ki jo določi uporabnik, in izvoz ustreznih značilnosti;
- (l) izdaja potrdila vsakič, ko prevoznik v železniškem prometu namerava uporabiti izvoz značilnosti, ki izhajajo iz iskanja, v skladu s členom 23(1) Direktive (EU) 2016/797;
- (m) vmesnik za aplikacijsko programiranje (API);
- (n) potrditev, prenos in sprejem podatkovnih nizov, ki jih zagotovi nacionalni registracijski subjekt.

4.4 Način delovanja

Sistem registra infrastrukture prek aplikacije RINF zagotavlja dva glavna vmesnika:

- (a) enega, ki ga morajo uporabljati države članice za pošiljanje svojega niza podatkov,
- (b) drugega, ki ga morajo uporabljati uporabniki aplikacije RINF za povezavo s sistemom in pridobivanje informacij.

Do razvoja aplikacije RINF, ki bi upravljavcem infrastrukture omogočil, da posodablja informacije neposredno v njej, bo osrednja podatkovna baza aplikacije RINF vključevala kopije nizov podatkov, ki se hranijo v registru infrastrukture vsake države članice. Nacionalni registracijski subjekti ustvarjajo datoteke, ki zajemajo celoten niz podatkov RINF, ki ustrezajo specifikacijam iz preglednice 1, in jih v skladu s členom 5 pošiljajo v aplikacijo RINF.

Nacionalni registracijski subjekti prenašajo datoteke v aplikacijo RINF prek namenskega vmesnika za to operacijo. Poseben modul olajša potrjevanje in prenos podatkov, ki jih zagotovijo nacionalni registracijski subjekti.

V osrednji podatkovni zbirki aplikacije RINF so podatki, ki jih pošljejo nacionalni registracijski subjekti, javno dostopni brez kakršne koli spremembe.

Osnovna funkcionalnost aplikacije RINF omogoča uporabnikom iskanje in pridobivanje podatkov registra infrastrukture.

Aplikacija RINF obdrži celotno zgodovinsko evidenco podatkov, ki so jih dali na voljo nacionalni registracijski subjekti. Te evidence se hranijo dve leti od datuma umika podatkov.

Agencija kot skrbnik aplikacije RINF na zahtevo zagotovi dostop uporabnikom.

Odgovori na poizvedbe, ki jih vložijo uporabniki aplikacije RINF, se zagotovijo v 24 urah od trenutka, ko je bila poizvedba vložena.

4.5 Razpoložljivost

Aplikacija RINF je na voljo sedem dni v tednu. Nedostopnost sistema med njegovim vzdrževanjem je čim krajša.

V primeru okvare, ki nastane izven rednih delovnih ur Agencije, se dejavnosti za obnovitev storitve začnejo izvajati naslednji delovni dan Agencije.

5. NAVODILA ZA UPORABO SKUPNIH SPECIFIKACIJ

Navodila za uporabo skupnih specifikacij iz člena 7 Agencija javno objavi na svoji spletni strani in ustrezno posodablja.

Navodila zagotavljajo razširjene opredelitve vseh objektov in parametrov registra infrastrukture ter navodila za najpogostejše situacije in rešitve za modeliranje železniškega omrežja.

Navodila za uporabo vsebujejo predvsem:

- (a) opis funkcionalnosti, ki jih zagotavlja aplikacija RINF;
- (b) postavke in njihove ustrezne podatke, kot so določeni v oddelku 3.3 in v preglednici 1. Za vsako polje vsebujejo vsaj njegovo obliko, omejitve vrednosti, pogoje, pod katerimi se parameter uporablja in je obvezen, železniške tehnične predpise za vrednosti parametrov, sklicevanje na TSI in druge tehnične dokumente, povezane s postavkami registra infrastrukture;
- (c) podrobne opredelitve in specifikacije za parametre;
- (d) predstavitev določb za modeliranje omrežja ter zbiranje podatkov z ustreznimi razlagami in primeri;
- (e) postopke za potrjevanje in predložitev podatkov iz registrov infrastrukture držav članic v aplikacijo RINF.

Navodila za uporabo zagotavljajo razlage specifikacij iz te priloge, ki so potrebne za ustrezen razvoj sistema registra infrastrukture.

IZVEDBENA UREDBA KOMISIJE (EU) 2019/778**z dne 16. maja 2019****o spremembi Uredbe (EU) št. 1305/2014 v zvezi z upravljanjem nadzora sprememb****(Besedilo velja za EGP)**

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije,

ob upoštevanju Direktive (EU) 2016/797 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. maja 2016 o interoperabilnosti železniškega sistema v Evropski uniji ⁽¹⁾ in zlasti člena 5(11) Direktive,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Člen 19 Uredbe (EU) 2016/796 Evropskega parlamenta in Sveta ⁽²⁾ zahteva, da Agencija Evropske unije za železnice (v nadaljnjem besedilu: Agencija) v skladu s členom 5 Direktive (EU) 2016/797 na Komisijo naslovi priporočila za tehnične specifikacije za interoperabilnost (v nadaljnjem besedilu: TSI) in njihovo revizijo ter zagotovi, da so TSI prilagojene tehničnemu napredku, tržnim trendom in socialnim zahtevam.
- (2) Člen 13 Delegiranega sklepa Komisije (EU) 2017/1474 ⁽³⁾ zahteva, da se oddelek 7.2 Priloge k Uredbi Komisije (EU) št. 1305/2014 ⁽⁴⁾ (TSI za telematske aplikacije za tovorni promet) spremeni, da se določi spremenjen postopek nadzora sprememb za TSI za telematske aplikacije za tovorni promet.
- (3) V skladu s členom 5 Uredbe (EU) 2016/796 je bila ustanovljena delovna skupina za pripravo predloga priporočila v zvezi s spremembami oddelka 7.2 TSI za telematske aplikacije za tovorni promet.
- (4) Agencija je 20. aprila 2018 na Komisijo nasloвила priporočilo o reviziji oddelka 7.2 Priloge k Uredbi Komisije (EU) št. 1305/2014.
- (5) Oddelek 7.2 Priloge k Uredbi Komisije (EU) št. 1305/2014 v zvezi s TSI za telematske aplikacije za tovorni promet bi bilo treba ustrezno spremeniti.
- (6) Seznam ustreznih tehničnih dokumentov, navedenih v TSI za telematske aplikacije za tovorni promet, bi bilo treba posodobiti.
- (7) Ukrepi iz te uredbe so usklajeni z mnenjem odbora, ustanovljenega s členom 51(1) Direktive (EU) 2016/797 –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

Člen 1

Oddelek 7.2 Priloge k Uredbi (EU) št. 1305/2014 se nadomesti s Prilogo I k tej uredbi.

Člen 2

Dodatek I k Prilogi k Uredbi (EU) št. 1305/2014 se nadomesti z besedilom iz Priloge II k tej uredbi.

⁽¹⁾ UL L 138, 26.5.2016, str. 44.

⁽²⁾ Uredba (EU) 2016/796 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. maja 2016 o Agenciji Evropske unije za železnice in razveljavitvi Uredbe (ES) št. 881/2004 (UL L 138, 26.5.2016, str. 1).

⁽³⁾ Delegirani sklep Komisije (EU) 2017/1474 o dopolnitvi Direktive (EU) 2016/797 Evropskega parlamenta in Sveta glede posebnih ciljev za pripravo, sprejetje in pregled tehničnih specifikacij za interoperabilnost (UL L 210, 15.8.2017, str. 5).

⁽⁴⁾ Uredba Komisije (EU) št. 1305/2014 z dne 11. decembra 2014 o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi s podsistemom telematske aplikacije za tovorni promet železniškega sistema v Evropski uniji in razveljavitvi Uredbe (ES) št. 62/2006 (UL L 356, 12.12.2014, str. 438).

Člen 3

Ta uredba začne veljati dvajseti dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

V Bruslju, 16. maja 2019

Za Komisijo
Predsednik
Jean-Claude JUNKER

PRILOGA I

Oddelek 7.2 Priloge k Uredbi Komisije (EU) št. 1305/2014 se nadomesti z naslednjim:

„7.2 Upravljanje sprememb

7.2.1 Postopek upravljanja sprememb

Postopki za upravljanje sprememb se oblikujejo zato, da se zagotovi ustrezna analiza stroškov in koristi sprememb ter nadzorovano izvajanje sprememb. Te postopke določi, uvede, podpira in upravlja Agencija ter obsegajo:

- identifikacijo tehničnih omejitev, ki podpirajo spremembo,
- izjavo, kdo prevzema odgovornost za postopke izvajanja sprememb,
- validacijski postopek za spremembe, ki se bodo izvajale,
- politiko upravljanja sprememb, izdajo, prehod in postopno uvedbo,
- opredelitev odgovornosti za upravljanje podrobno opredeljenih specifikacij ter zagotavljanje njihove kakovosti in oblikovanje upravljanja.

Odbor za nadzor sprememb (CCB) sestavljajo Agencija, predstavniška telesa železniškega sektorja in države članice. Takšna organiziranost mora zagotoviti perspektivo sprememb, ki jih je treba uvesti, in skupno oceno njihovih posledic. CCB bo v končni fazi deloval pod pokroviteljstvom Agencije.

7.2.2 Posebni postopek upravljanja sprememb za dokumente, navedene v Dodatku I k tej uredbi

Upravljanje nadzora sprememb za dokumente, navedene v Dodatku I k tej uredbi, vzpostavi Agencija v skladu z naslednjimi merili:

1. zahteve za spremembe, ki vplivajo na dokumente, se predložijo prek držav članic ali predstavniških teles železniškega sektorja, ki delujejo na evropski ravni, kot je opredeljeno v členu 38(4) Uredbe (EU) 2016/796 Evropskega parlamenta in Sveta (*), ali prek usmerjevalnega odbora TSI TAF;
2. zahteve za spremembe zbira in shranjuje Agencija;
3. Agencija zahteve za spremembe predloži svoji odgovorni delovni skupini ERA, ki jih ovrednoti in po potrebi pripravi predlog, skupaj z ekonomsko oceno;
4. nato Agencija vsako zahtevo za spremembo in ustrezní predlog predloži odboru za nadzor sprememb, ki zahtevo za spremembo potrdi, zavrne ali odloži;
5. če zahteva za spremembo ni potrjena, Agencija organu, ki je spremembo zahteval, pošlje razlog za zavrnitev zahteve ali prošnjo za dodatne informacije o osnutku zahteve za spremembo;
6. če je zahteva za spremembo potrjena, se tehnični dokument spremeni;
7. če ni mogoče doseči soglasja o potrditvi zahteve za spremembo, Agencija Komisiji predloži priporočilo za posodobitev dokumentov, navedenih v Dodatku I, skupaj z osnutkom nove različice dokumenta, zahtevami za spremembe in njihovo ekonomsko oceno, ter te dokumente objavi na svoji spletni strani;
8. nova različica tehničnega dokumenta s potrjenimi zahtevami za spremembe se objavi na spletni strani Agencije. Agencija obvešča države članice prek odbora, ustanovljenega v skladu s členom 29(1) Direktive 2008/57/ES;
9. če bi zahteva za spremembo zahtevala spremembo pravnega besedila TSI TAF, Agencija Evropski komisiji pošlje zahtevo za revizijo TSI TAF in/ali za tehnično mnenje Agencije.

Kadar upravljanje nadzora sprememb vpliva na elemente, ki so v skupni rabi znotraj TSI TAP, je treba spremembe izvesti tako, da ostanejo skladne z uporabljenimi TSI TAP, da se dosežejo optimalne sinergije.

(*) Uredba (EU) 2016/796 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. maja 2016 o Agenciji Evropske unije za železnice in razveljavitvi Uredbe (ES) št. 881/2004 (UL L 138, 26.5.2016, str. 1).“.

PRILOGA II

Dodatek I k Prilogi k Uredbi Komisije (EU) št. 1305/2014 se nadomesti z naslednjim:

„Dodatek I

Seznam tehničnih dokumentov

Št.	Sklic	Naslov
1	ERA-TD-100	TSI TAF – PRILOGA A.5: ŠTEVILKE IN DIAGRAMI ZAPOREDJA V SPOROČILIH TSI TAF
2	ERA-TD-101	Priloga D.2: Dodatek A (Načrtovanje potovanja vagona/ILU)
3	ERA-TD-102	Priloga D.2: Dodatek B – Operativna podatkovna baza za vagone in intermodalne enote (WIMO)
4	ERA-TD-103	Priloga D.2: Dodatek C – Referenčne datoteke
5	ERA-TD-104	Priloga D.2: Dodatek E – Skupni vmesnik
6	ERA-TD-105	Priloga D.2: Dodatek F – Vzorec podatkov in sporočil TSI TAF“

IZVEDBENA UREDBA KOMISIJE (EU) 2019/779**z dne 16. maja 2019****o določitvi podrobnih določb o sistemu izdajanja spričeval subjektom, zadolženim za vzdrževanje vozil, v skladu z Direktivo (EU) 2016/798 Evropskega parlamenta in Sveta ter razveljavitvi Uredbe Komisije (EU) št. 445/2011****(Besedilo velja za EGP)**

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije,

ob upoštevanju Direktive (EU) 2016/798 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. maja 2016 o varnosti na železnici ⁽¹⁾ ter zlasti člena 14(6) in (8) Direktive,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Namen Direktive (EU) 2016/798 je izboljšati dostop do trga storitev železniških prevozov z določitvijo skupnih načel upravljanja, urejanja in nadzorovanja varnosti v železniškem prometu. Direktiva (EU) 2016/798 določa tudi okvir, ki ga je treba vzpostaviti za zagotavljanje enakih pogojev za vse subjekte, zadolžene za vzdrževanje vozil, ki bodo doseženi z izvajanjem enakih zahtev in pogojev glede izdajanja spričeval po vsej Uniji.
- (2) Namen sistema izdajanja spričeval je zagotoviti okvir za harmonizacijo zahtev in metod za ocenjevanje sposobnosti subjektov, zadolženih za vzdrževanje, po vsej Uniji.
- (3) Po pozitivni oceni sedanjega sistema izdajanja spričeval subjektom, zadolženim za vzdrževanje tovornih vagonov, ki jo je Agenciji Evropske unije za železnice (v nadaljnjem besedilu: agencija) Komisiji poslala 11. marca 2015, je agencija 27. septembra 2018 objavila priporočilo 007REC1004 o pregledu Uredbe Komisije (EU) št. 445/2011 ⁽²⁾.
- (4) V Prilogi III k Direktivi (EU) 2016/798 so določeni zahteve in merila za ocenjevanje, ki jih morajo upoštevati organizacije, ki predložijo vlogo za spričevalo subjekta, zadolženega za vzdrževanje, ali spričevalo v zvezi s funkcijami vzdrževanja, ki jih subjekt, zadolžen za vzdrževanje, odda v zunanje izvajanje. Da bi se lahko navedene zahteve v celoti uporabljale, jih je treba podrobneje opredeliti in določiti za različne funkcije vzdrževanja, kot so navedene v točkah (a) do (d) člena 14(3) navedene direktive.
- (5) Upoštevajoč precejšnjo raznovrstnost zasnove in metod vzdrževanja bi moral biti navedeni sistem vzdrževanja bolj usmerjen v zahteve glede upravljanja, kot je organizacija subjekta, zadolženega za vzdrževanje, in ne v posebne tehnične zahteve.
- (6) V postopkih vzdrževanja je treba varnostno kritičnim komponentam nameniti posebno pozornost in jih obravnavati prednostno. Vendar so kritični vidiki vsake komponente povezani s posamezno zasnovo vozila in posameznimi funkcijami komponente. Zato izčrpnega seznama varnostno kritičnih komponent ni mogoče opredeliti. Opredeliti bi bilo treba ključne elemente varnostno kritičnih komponent.
- (7) Pri projektiranju novega tipa vozila bi moral proizvajalec z analizo na podlagi tveganja določiti kritičnost funkcij in komponent svojih proizvodov ter jih evidentirati v tehnični dokumentaciji iz člena 15(4) Direktive (EU) 2016/797 Evropskega parlamenta in Sveta ⁽³⁾. Pri določanju kritičnosti bi bilo treba upoštevati, kako in v kakšnem okolju naj bi se komponenta uporabljala. Subjekt, zadolžen za vzdrževanje, bi moral imeti dostop do zadevnih delov tehnične dokumentacije, da bi zagotovili, da je v celoti seznanjen s kritičnostjo komponent za vsak tip vozil, za katerega je odgovoren. Subjekt, zadolžen za vzdrževanje, bi moral kritičnosti opredeliti na podlagi opazovanja in analiziranja napak in spremljanja vseh svojih ukrepov ter bi moral zagotoviti informacije vsaj o varnostno kritičnih komponentah, ki jih je kot take opredelil proizvajalec.

⁽¹⁾ UL L 138, 26.5.2016, str. 102.⁽²⁾ Uredba Komisije (EU) št. 445/2011 z dne 10. maja 2011 o sistemu podeljevanja spričevala subjekta, zadolženega za vzdrževanje, za tovrne vagona in o spremembi Uredbe (ES) št. 653/2007 (UL L 122, 11.5.2011, str. 22).⁽³⁾ Direktiva (EU) 2016/797 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. maja 2016 o interoperabilnosti železniškega sistema v Evropski uniji (UL L 138, 26.5.2016, str. 44).

- (8) Če subjekt, zadolžen za vzdrževanje, meni, da bi bilo treba v tehnično dokumentacijo vključiti nove varnostno kritične komponente ali komponente prerazvrstiti v komponente, ki niso varnostno kritične, bi moral o tem takoj obvestiti proizvajalca, imetnika dovoljenja za tip vozila in imetnika dovoljenja za vozilo, da se omogoči sprejetje potrebnih ukrepov, vključno z revizijo tehnične dokumentacije, če je to potrebno.
- (9) Subjekt ali organizacija, ki prevzame eno ali več funkcij vzdrževanja iz točk (b) do (d) člena 14(3) Direktive (EU) 2016/798 ali del navedenih funkcij vzdrževanja, lahko prostovoljno uporablja sistem izdajanja spričeval na podlagi načel iz člena 6. Namen navedenega izdajanja spričeval je zagotoviti, da se vzdrževanje izvaja kot del nadzorovanega procesa, ki v vseh korakih izpolnjuje splošne standarde kakovosti. Člen 14(5) Direktive (EU) 2016/798 o veljavnosti po vsej Uniji bi se moral uporabljati tudi za navedena prostovoljna spričevala.
- (10) Upravitelji infrastrukture bodo kot del svojih dejavnosti morda morali uporabiti vlake, merilna vozila za pregled infrastrukture, tirne delovne stroje ali druga posebna vozila za različne namene, na primer transport materialov ali osebja za gradnjo ali vzdrževanje infrastrukture, vzdrževanje svojih infrastrukturnih sredstev ali upravljanje izrednih razmer. V takih primerih bi se moralo za upravitelja infrastrukture šteti, da deluje v vlogi prevoznika v železniškem prometu v okviru svojega sistema upravljanja varnosti. Ocena zmogljivosti upravitelja infrastrukture za uporabo vozil za ta namen bi morala biti del njegove ocene za varnostno pooblastilo na podlagi člena 12 Direktive (EU) 2016/798.
- (11) Ocena vloge za spričevalo subjekta, zadolženega za vzdrževanje, ki jo izvede certifikacijski organ, je ocena sposobnosti vložnika za upravljanje dejavnosti vzdrževanja in opravljanje operativnih funkcij vzdrževanja bodisi samostojno bodisi prek pogodb z drugimi organi, zadolženimi za opravljanje navedenih funkcij ali delov navedenih funkcij, kot so vzdrževalne delavnice.
- (12) V skladu s členom 14(4) Direktive (EU) 2016/798 so certifikacijski organi akreditirani organi, priznani organi ali nacionalni varnostni organi. Sistem podeljevanja spričeval bi moral zagotoviti orodje za obvladovanje tveganj, pri čemer je treba zagotoviti, da so akreditirani organi sposobni opravljati delo, ki ga prevzamejo. Poleg tega je akreditacija sredstvo za zagotovitev nacionalnega in mednarodnega priznavanja spričeval subjektov, zadolženih za vzdrževanje, ki jih izdajo akreditirani organi.
- (13) Za oblikovanje sistema, ki certifikacijskim organom omogoča opravljanje preverjanj subjektov, zadolženih za vzdrževanje, ki jim je bilo izdano spričevalo, po vsej Uniji ter harmonizacijo pristopov k izdajanju spričeval, je pomembno, da vsi organi, ki lahko izdajajo spričevala vsem subjektom, zadolženim za vzdrževanje („certifikacijski organi“), med seboj sodelujejo. Posebne zahteve za akreditacijo in priznavanje je treba oblikovati in odobriti v skladu s poglavjem II Uredbe (ES) št. 765/2008 Evropskega parlamenta in Sveta ⁽⁴⁾.
- (14) Uspešnost, organizacija in postopki odločanja na področju varnosti v železniškem prometu in interoperabilnosti se med subjekti, zadolženimi za vzdrževanje, močno razlikujejo, kar škodljivo vpliva na nemoteno delovanje enotnega evropskega železniškega območja. To lahko zlasti negativno vpliva na mala in srednja podjetja, ki želijo vstopiti na trg železniških storitev v drugi državi članici. Okrepljeno usklajevanje za doseg večje harmonizacije na ravni Unije je zato bistvenega pomena. Za zagotovitev, da subjekti, zadolženi za vzdrževanje, in certifikacijski organi izvajajo in dosledno uporabljajo različne določbe te uredbe, bi morala Agencija Evropske unije za železnice v skladu s svojimi pooblastili za spremljanje splošnih dosežkov na področju varnosti železniškega sistema Unije iz člena 35 Uredbe (EU) 2016/796 Evropskega parlamenta in Sveta ⁽⁵⁾ spremljati dejavnosti certifikacijskih organov s presojami in inšpekcijskimi pregledi. Da bi agencija lahko izvajala to funkcijo, bi morala zbrati informacije o naravi certifikacijskih organov, ki delujejo na zadevnem področju, in številu spričeval, izdanih subjektom, zadolženim za vzdrževanje. Poleg tega mora olajšati usklajevanje certifikacijskih organov.
- (15) Do polne uveljavitve sistema izdajanja spričeval subjektom, zadolženim za vzdrževanje, kot ga določa ta uredba, bi morale v prehodnem obdobju še naprej veljati obstoječe prakse izdajanja spričeval subjektom, zadolženim za vzdrževanje, in vzdrževalnim delavnicam za vozila, ki niso tovorni vagoni, da se zagotovi neprekinjeno izvajanje storitev železniškega prometa, zlasti na mednarodni ravni.
- (16) Ta uredba določa sistem izdajanja spričeval za vse vrste vozil, vključno s tovornimi vagoni. Zato bi bilo treba Uredbo Komisije (EU) št. 445/2011 ⁽⁶⁾ razveljaviti.

⁽⁴⁾ Uredba (ES) št. 765/2008 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 9. julija 2008 o določitvi zahtev za akreditacijo in nadzor trga v zvezi s trženjem proizvodov ter razveljavitvi Uredbe (EGS) št. 339/93 (UL L 218, 13.8.2008, str. 30).

⁽⁵⁾ Uredba (EU) 2016/796 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. maja 2016 o Agenciji Evropske unije za železnice in razveljavitvi Uredbe (ES) št. 881/2004 (UL L 138, 26.5.2016, str. 1).

⁽⁶⁾ Uredba Komisije (EU) št. 445/2011 z dne 10. maja 2011 o sistemu podeljevanja spričeval subjekta, zadolženega za vzdrževanje, za tovarne vagoni in o spremembi Uredbe (ES) št. 653/2007 (UL L 122, 11.5.2011, str. 22).

(17) Ukrepi iz te uredbe so v skladu z mnenjem odbora iz člena 28(1) Direktive (EU) 2016/798 –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

Člen 1

Predmet urejanja in področje uporabe

1. Ta uredba vzpostavlja sistem izdajanja spričeval subjektom, zadolženim za vzdrževanje (v nadaljnjem besedilu: spričevalo subjekta, zadolženega za vzdrževanje), vključno s funkcijami vzdrževanja, opisanimi v členu 14(3) Direktive (EU) 2016/798.
2. Uporablja se za vsa vozila, z njo pa se tudi uvaja možnost izdajanja spričeval za funkcije vzdrževanja, ki se oddajo v zunanje izvajanje.
3. Ta uredba določa zahteve, ki jih morajo izpolnjevati subjekti, zadolženi za vzdrževanje, glede upravljanja varnostno kritičnih komponent.

Člen 2

Opredelitev pojmov

V tej uredbi se uporabljajo naslednje opredelitve pojmov:

- (a) „akreditacija“ pomeni akreditacijo, kot je opredeljena v členu 2(10) Uredbe (ES) št. 765/2008;
- (b) „certifikacijski organ“ pomeni organ, pristojen za izdajanje spričeval subjektom, zadolženim za vzdrževanje, ali izdajanje spričeval subjektu ali organizaciji, ki opravlja funkcije vzdrževanja iz točk (b), (c) ali (d) člena 14(3) Direktive (EU) 2016/798 ali dele navedenih funkcij;
- (c) „sprostitve v obratovanje“ pomeni utemeljeno in evidentirano zagotovilo, ki so mu, kadar je ustrezno, priložena dokazila in ki ga subjekt, ki opravlja vzdrževanje, da upravitelju vzdrževanja voznega parka, da je bilo vzdrževanje opravljeno po nalogih za vzdrževanje;
- (d) „vrnitev v uporabo“ pomeni obvestilo, ki ga subjekt, zadolžen za vzdrževanje, na podlagi sprostitev v obratovanje da uporabniku, kot je prevoznik v železniškem prometu ali imetnik, s čimer zagotovi, da so bila vsa ustrezna vzdrževalna dela zaključena in da je vozilo, ki je bilo prej umaknjeno iz obratovanja, v takšnem stanju, da se lahko varno uporablja, pri čemer so možne omejitve uporabe.

Uporablja se opredelitev „varnostno kritične komponente“ iz oddelka 4.2.12.1 Priloge k Uredbi Komisije (EU) št. 1302/2014 ⁽⁷⁾.

Člen 3

Sistem izdajanja spričeval

1. Brez poseganja v člen 15(1) Direktive (EU) 2016/798 vsak subjekt, zadolžen za vzdrževanje, izpolnjuje zahteve iz Priloge II v zvezi z vsemi vozili, za katera velja Direktiva (EU) 2016/798.
2. Izdaja spričevala subjektu, zadolženemu za vzdrževanje, ki dokazuje izpolnjevanje zahtev iz Priloge II, je obvezna za vsak subjekt, zadolžen za vzdrževanje:
 - (a) ki je odgovoren za vzdrževanje tovornih vagonov ali
 - (b) ki ni prevoznik v železniškem prometu ali upravljavec infrastrukture, ki vzdržuje vozila izključno za lastne dejavnosti.
3. Vlogo za spričevalo subjekta, zadolženega za vzdrževanje, lahko vloži vsak subjekt, zadolžen za vzdrževanje vozil, ki niso vozila iz odstavka 2.

⁽⁷⁾ Uredba Komisije (EU) št. 1302/2014 z dne 18. novembra 2014 o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi s podsistemom „tirna vozila – lokomotive in potniška tirna vozila“ železniškega sistema v Evropski uniji (UL L 356, 12.12.2014, str. 228).

4. Skladnost s Prilogo II se dokazuje bodisi z izdajo spričevala subjektu, zadolženemu za vzdrževanje, bodisi – brez poseganja v odstavek 2 – s postopkom izdaje varnostnega spričevala v primeru prevoznikov v železniškem prometu ali s postopkom izdaje varnostnega pooblastila v primeru upravljavcev infrastrukture.

5. Spričevalo subjekta, zadolženega za vzdrževanje, ki je bilo podeljeno prevozniku v železniškem prometu ali upravljavcu infrastrukture, se šteje za dokaz skladnosti s točkama 5.2.4 in 5.2.5 Priloge I in Priloge II k Delegirani uredbi Komisije (EU) 2018/762 ⁽⁸⁾ glede vzdrževanja vozil.

Člen 4

Varnostno kritične komponente

1. Za upravljanje varnostno kritičnih komponent subjekt, zadolžen za vzdrževanje, upošteva prvotno opredelitev varnostno kritičnih komponent s strani proizvajalca vozila in morebitna specifična navodila za vzdrževanje, evidentirana v tehnični dokumentaciji podsistemov iz člena 15(4) Direktive (EU) 2016/797.

2. Subjekt, zadolžen za vzdrževanje, neposredno ali prek imetnika zagotovi informacije prevoznikom v železniškem prometu in upravljavcem infrastrukture, ki upravljajo vozila, imetnikom, proizvajalcem, imetnikom dovoljenj za vozila in imetnikom dovoljenj za tip vozila, podsisteme ali komponente, kakor je najbolj ustrezno, pri čemer jih zlasti obvesti o posebnih ugotovitvah pri vzdrževanju, ki presegajo obrabo.

3. Če pri vzdrževanju vozila subjekt, zadolžen za vzdrževanje, izve za dokaze, ki kažejo, da bi se morala komponenta, ki pred tem ni bila opredeljena kot varnostno kritična, obravnavati kot taka, o tem takoj obvesti proizvajalca, imetnika dovoljenja za tip vozila in imetnika dovoljenja za vozilo.

4. Proizvajalec, če ga je mogoče opredeliti, izvede oceno tveganja, da bi potrdil, ali je komponenta varnostno kritična. Pri tem upošteva, kako in v kakšnem okolju naj bi se komponenta uporabljala. Subjekt, zadolžen za vzdrževanje, ustrezno prilagodi svoje postopke vzdrževanja, da bi zagotovil spremljanje in varno vzdrževanje komponente.

5. Varnostno kritične komponente, vključno s tistimi, opredeljenimi v odstavku 4 zgoraj, se evidentirajo in upravljajo prek zadevne dokumentacije o vozilu, kot sledi:

- (a) proizvajalci informacije o varnostno kritičnih komponentah in ustrezna navodila za vzdrževanje, povezana z njimi, upravljajo prek sklica v tehnični dokumentaciji za podsisteme iz člena 15(4) Direktive (EU) 2016/797 ter
- (b) subjekti, zadolženi za vzdrževanje, varnostno kritične komponente in ustrezna navodila za vzdrževanje ter zadevne dejavnosti vzdrževanja upravljajo v dokumentaciji o vzdrževanju ali dokumentaciji iz člena 14 Direktive (EU) 2016/798.

6. Subjekt, zadolžen za vzdrževanje, obvešča železniški sektor in železniško dobavno industrijo o novih ali nepričakovanih ugotovitvah, pomembnih za varnost, vključno s posebnimi ugotovitvami pri vzdrževanju, ki presegajo obrabo, v zvezi z vozili, podsistemi ali drugimi komponentami, če so s tem povezana tveganja pomembna za več akterjev in se verjetno slabo obvladujejo. Subjekt, zadolžen za vzdrževanje, uporablja informacijsko orodje za varnostno opozarjanje ali drugo informacijsko orodje, ki ga v ta namen zagotovi Agencija.

7. Na zahtevo subjekta, zadolženega za vzdrževanje, ali imetnika vozila proizvajalci zagotovijo tehnično in inženirsko podporo za varnostno kritične komponente in njihovo varno vključevanje.

Člen 5

Obveznosti strani, ki sodelujejo v procesu vzdrževanja

1. Subjekt, zadolžen za vzdrževanje vozila, neposredno ali prek imetnika prevoznikom v železniškem prometu ali upravljavcem infrastrukture na zahtevo zagotovi informacije o vzdrževanju vozila in po potrebi o vidikih, pomembnih za delovanje.

⁽⁸⁾ Delegirana uredba Komisije (EU) 2018/762 z dne 8. marca 2018 o vzpostavitvi skupnih varnostnih metod za zahteve sistema upravljanja varnosti v skladu z Direktivo (EU) 2016/798 Evropskega parlamenta in Sveta ter o razveljavitvi Uredbe Komisije (EU) št. 1158/2010 in Uredbe Komisije (EU) št. 1169/2010 (UL L 129, 25.5.2018, str. 26).

2. Prevoznik v železniškem prometu ali upravljavec infrastrukture neposredno ali prek imetnika na zahtevo zagotovi informacije o delovanju vozila subjektu, zadolženemu za vzdrževanje.
3. Vse strani, ki sodelujejo v procesu vzdrževanja, kot so prevozniki v železniškem prometu, upravljavci infrastrukture, imetniki, subjekti, zadolženi za vzdrževanje, ter proizvajalci vozil, podsistemov ali komponent, izmenjujejo ustrezne informacije o vzdrževanju v skladu z merili iz oddelkov I.7 in I.8 Priloge II.
4. Če ima katera koli sodelujoča stran, zlasti prevoznik v železniškem prometu ali upravljavec infrastrukture, dokaze, da določen subjekt, zadolžen za vzdrževanje, ne upošteva člena 14 Direktive (EU) 2016/798 ali zahtev iz te uredbe, o tem nemudoma obvesti certifikacijski organ in ustrezen nacionalni varnostni organ. Certifikacijski organ ali, če subjektu, zadolženemu za vzdrževanje, ni bilo izdano spričevalo, ustrezen nacionalni varnostni organ sprejme ustrezne ukrepe, da preveri, ali je pritožba o neizpolnjevanju zahtev utemeljena.
5. Če se subjekt, zadolžen za vzdrževanje, spremeni, imetnik v skladu s členom 47(6) Direktive (EU) 2016/797 brez odlašanja obvesti registracijski subjekt iz člena 4(1) Odločbe Komisije 2007/756/ES ⁽⁹⁾ in zahteva posodobitev registra vozil. V takem primeru:
 - (i) prejšnji subjekt, zadolžen za vzdrževanje, dokumentacijo o vzdrževanju brez odlašanja predloži imetniku;
 - (ii) je prejšnji subjekt, zadolžen za vzdrževanje, ob izbrisu iz registra vozil razrešen svojih obveznosti;
 - (iii) se registracija vozila začasno odvzame, če ni novega subjekta, zadolženega za vzdrževanje.

Člen 6

Certifikacijski organi

1. Države članice agenciji zagotovijo naslednje informacije v zvezi s certifikacijskimi organi:
 - ime,
 - naslov,
 - kontaktne podatke,
 - naravo njihovega pooblastila v skladu s členom 14 Direktive (EU) 2016/798 (akreditacija, priznanje ali prevzem naloge kot nacionalni varnostni organ).
2. Države članice agencijo obvestijo o kakršnih koli spremembah stanja v enem mesecu po navedeni spremembi.
3. Države članice zagotovijo, da certifikacijski organi izpolnjujejo splošna merila in načela iz Priloge I ter vse specifične sektorske akreditacijske sisteme, določene v zadevni zakonodaji Unije.
4. Države članice zagotovijo, da so odločitve certifikacijskih organov predmet sodnega pregleda.
5. Certifikacijski organi medsebojno sodelujejo za harmonizacijo pristopov k oceni vlog znotraj držav članic in po vsej Uniji.
6. Sodelovanje med certifikacijskimi organi organizira in olajšuje agencija.
7. Certifikacijski organi vsaka tri leta agenciji v elektronski obliki predložijo poročilo o dejavnostih. Vsebinsko takega poročila opredeli agencija (v sodelovanju s certifikacijskimi organi) ter da na voljo 16. decembra 2020 in v skladu s kakršnimi koli specifičnimi sektorskimi akreditacijskimi sistemi, določenimi v zadevni zakonodaji Unije. Agencija poročila objavi na svojem spletnem mestu.
8. Nacionalni varnostni organ, nacionalni preiskovalni organ ali agencija lahko od katerega koli certifikacijskega organa zahtevajo informacije o stanju posamezne izdaje spričevala subjekta, zadolženega za vzdrževanje. Certifikacijski organ odgovori najpozneje v dveh tednih.

⁽⁹⁾ Odločba Komisije 2007/756/ES z dne 9. novembra 2007 o sprejetju skupne specifikacije nacionalnega registra vozil v skladu s členom 14(4) in (5) direktiv 96/48/ES in 2001/16/ES (UL L 305, 23.11.2007, str. 30).

Člen 7

Izdajanje spričeval subjektom, zadolženim za vzdrževanje

1. Subjekt, zadolžen za vzdrževanje, vlogo za spričevalo subjekta, zadolženega za vzdrževanje, vloži pri certifikacijskem organu. Uporabi ustrezen obrazec iz Priloge III in zagotovi dokazila za zahteve in postopke iz Priloge II. Vloga vključuje opis strategije za zagotovitev neprekinjene skladnosti z zahtevami iz Priloge II po pridobitvi spričevala subjekta, zadolženega za vzdrževanje, vključno s skladnostjo z Uredbo Komisije (EU) št. 1078/2012 ⁽¹⁰⁾.
2. Vloga za izdajo spričevala subjekta, zadolženega za vzdrževanje, je lahko omejena na določeno kategorijo vozil.
3. Vložnik na zahtevo certifikacijskega organa predloži dodatne informacije in dokumentacijo. Rok za predložitev dodatnih informacij je razumen, sorazmeren glede na zahtevnost zagotovitve zahtevanih informacij in na zahtevo dogovorjen z vložnikom.
4. Certifikacijski organ preveri izpolnjevanje zahtev iz Priloge II. V ta namen lahko subjekt, zadolžen za vzdrževanje, obišče na kraju samem.
5. Certifikacijski organ odločitev o podelitvi ali zavrnitvi izdaje spričevala subjekta, zadolženega za vzdrževanje, sprejme najpozneje štiri mesece po prejemu vseh informacij in dokumentacije.
6. Certifikacijski organ obrazloži svoje odločitve. Subjektu, zadolženemu za vzdrževanje, sporoči svojo odločitev ter navede pritožbeni postopek, rok za vložitev pritožbe in kontaktne podatke pritožbenega organa.
7. Odločitev o podelitvi spričevala subjekta, zadolženega za vzdrževanje, se sporoči z ustreznim obrazcem iz Priloge IV.
8. Spričevalo subjekta, zadolženega za vzdrževanje, velja največ pet let. Subjekt, zadolžen za vzdrževanje, ki mu je bilo izdano spričevalo, certifikacijski organ brez odlašanja obvesti o vseh spremembah, ki bi lahko vplivale na veljavnost spričevala.

Člen 8

Izpolnjevanje zahtev s strani subjektov, zadolženih za vzdrževanje

1. Certifikacijski organ izvaja dejavnosti nadzora v zvezi s subjektom, zadolženim za vzdrževanje, da preveri neprekinjeno izpolnjevanje zahtev iz Priloge II. Vsaj vsakih 12 mesecev opravi obiske na kraju samem. Narava dejavnosti nadzora in lokacije, ki jih je treba obiskati, se izberejo tako, da se zagotovi splošno neprekinjeno izpolnjevanje zahtev, izbira pa temelji na geografskem in funkcionalnem ravnovesju. Pri izbiri se upoštevajo predhodne dejavnosti nadzora za subjekt, zadolžen za vzdrževanje, ki se nadzoruje.
2. Če certifikacijski organ ugotovi, da subjekt, zadolžen za vzdrževanje, ne izpolnjuje več zahtev, na podlagi katerih mu je bilo izdano spričevalo subjekta, zadolženega za vzdrževanje, lahko sprejme enega od naslednjih ukrepov:
 - s subjektom, zadolženim za vzdrževanje, se dogovori o načrtu za izboljšanje;
 - odloči se omejitvi področje uporabe spričevala subjekta, zadolženega za vzdrževanje;
 - začasno odvzame ali prekliče spričevalo, odvisno od obsega neizpolnjevanja.
3. Če subjekt, zadolžen za vzdrževanje, ne izvaja načrta za izboljšanje ali še naprej ne izpolnjuje zahtev iz Priloge II, se certifikacijski organ odloči omejitvi področje uporabe spričevala subjekta, zadolženega za vzdrževanje, ali preklicati spričevalo, odvisno od obsega neizpolnjevanja.
4. V primeru preklica spričevala subjekta, zadolženega za vzdrževanje, subjekt, zadolžen za nacionalni ali evropski register vozil, zagotovi začasen odvzem registracije vozil, ki jih zadeva preklic, dokler se za zadevna vozila ne registrira nov subjekt, zadolžen za vzdrževanje.
5. Vsak subjekt, zadolžen za vzdrževanje, certifikacijskemu organu predloži letno poročilo o svojih dejavnostih, ki ga na zahtevo da na voljo nacionalnemu varnostnemu organu in agenciji. Zahteve za to poročilo so navedene v Prilogi V.

⁽¹⁰⁾ 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).

Člen 9

Oddaja funkcij vzdrževanja v zunanje izvajanje

1. Ena ali več funkcij iz točk (b), (c) in (d) člena 14(3) Direktive (EU) 2016/798 ali deli teh funkcij se lahko oddajo v zunanje izvajanje, o čemer se obvesti certifikacijski organ.
2. Subjekt, zadolžen za vzdrževanje, certifikacijskemu organu dokaže izpolnjevanje vseh zahtev in meril za ocenjevanje iz Priloge II glede funkcij, za katere se je odločil, da jih odda v zunanje izvajanje.
3. Subjekt, zadolžen za vzdrževanje, ostane odgovoren za rezultat dejavnosti vzdrževanja, oddanih v zunanje izvajanje, in uvede sistem spremljanja izvajanja teh dejavnosti.

Člen 10

Izdajanje spričeval za funkcije vzdrževanja, oddane v zunanje izvajanje

1. Vsak subjekt ali organizacija, ki prevzame eno ali več funkcij vzdrževanja iz točk (b), (c) in (d) člena 14(3) ali deli teh funkcij vzdrževanja, lahko zaprosi za izdajo spričevala. Takšna pridobitev spričevala potrjuje, da je vzdrževanje ene ali več navedenih funkcij, ki ga izvaja zadevni subjekt ali organizacija, skladno z zadevnimi zahtevami iz Priloge II.
2. Certifikacijski organi uporabljajo postopke iz členov 6, 7 in 8 ter člena 13(2), prilagojene posameznemu primeru vložnika.

Certifikacijski organi pri ocenjevanju vlog za izdajo spričevala v zvezi s funkcijami vzdrževanja ali deli funkcij, ki so dodeljeni v zunanje izvajanje, uporabljajo:

- (a) zahteve in merila za ocenjevanje iz oddelka I Priloge II, ki so prilagojeni vrsti in obsegu storitev organizacije;
- (b) zahteve in merila za ocenjevanje, ki opisujejo specifično funkcijo ali funkcije vzdrževanja.

Člen 11

Vloga nacionalnih varnostnih organov

Če je nacionalni varnostni organ seznanjen, da subjekt, zadolžen za vzdrževanje, ne izpolnjuje zahtev iz Priloge III k Direktivi (EU) 2016/798 ali zahtev glede izdajanja spričeval iz te uredbe, o tem obvesti nacionalne organe, pristojne za akreditacijo ali priznanje, agencijo, certifikacijski organ in druge zainteresirane strani, kot je ustrezno.

Člen 12

Sodelovanje s certifikacijskimi organi

Agencija podpira harmoniziran sistem izdajanja spričeval z zagotavljanjem:

- (a) pomoči nacionalnim akreditacijskim organom in zadevnim nacionalnim organom, ki priznavajo certifikacijske organe;
- (b) sodelovanja pri ustreznih akreditacijskih sistemih in sistemih izdajanja spričeval. Navedeni sistemi opredeljujejo ocenjevalna merila in postopke za oceno izpolnjevanja zahtev iz Priloge I s strani certifikacijskih organov (prek evropske akreditacijske infrastrukture, vzpostavljene v skladu s členom 14 Uredbe (ES) št. 765/2008).

Člen 13

Zagotavljanje informacij

1. Agencija zbira, evidentira in objavlja osnovne informacije o certifikacijskih organih in subjektih, zadolženih za vzdrževanje, ki jim je bilo izdano spričevalo. Za izpolnjevanje te naloge ustvari informacijsko orodje.

2. Certifikacijski organi obvestijo agencijo o vseh izdanih, spremenjenih, podaljšanih, začasno odvzetih ali preklicanih spričevalih subjekta, zadolženega za vzdrževanje, ali vseh spričeval za funkcije iz točk (b), (c) in (d) člena 14(3) Direktive (EU) 2016/798 v enem tednu po odločitvi, pri čemer uporabijo obrazce iz Priloge IV.

Člen 14

Poročanje

Agencija pet let po začetku veljavnosti te uredbe Komisiji pošlje prvo poročilo o njenem izvajanju. Nadaljnja poročila o izvajanju te uredbe pošlje vsaka tri leta po prvem poročilu.

Člen 15

Prehodne določbe

1. Certifikacijski organi, akreditirani ali priznani v skladu z Uredbo (EU) št. 445/2011, se štejejo za akreditirane ali priznane v skladu s to uredbo pod enakimi pogoji, pod katerimi so bili navedeni certifikacijski organi akreditirani ali priznani.
2. Potrdilo za subjekt, zadolžen za vzdrževanje vozil, ki niso tovorni vagoni, ki ga je certifikacijski organ izdal na podlagi nacionalnega prava, ki se uporablja na področju, urejenem s to uredbo, pred 16. junijem 2020, se prizna kot enakovredno spričevalu subjekta, zadolženega za vzdrževanje, za izvirno obdobje veljavnosti ali najpozneje do 16. junija 2023.
3. Potrdila o izpolnjevanju načel in meril, enakovrednih zahtevam iz Priloge III k Uredbi (EU) št. 445/2011, ki jih je certifikacijski organ izdal za vozila, ki niso tovorni vagoni, najpozneje do 16. junija 2019, se priznajo kot enakovredna spričevalom subjektov, zadolženih za vzdrževanje, izdanim v skladu s to uredbo, za izvirno obdobje veljavnosti ali najpozneje do 16. junija 2023.
4. Potrdila o skladnosti za funkcije vzdrževanja vozil, ki niso tovorni vagoni, oddane v zunanje izvajanje, ki jih je certifikacijski organ izdal najpozneje do 16. junija 2022 na podlagi nacionalnega prava, ki se uporablja na področju, urejenem s to uredbo, pred začetkom njene veljavnosti, se priznajo kot enakovredna spričevalom subjektov, zadolženih za vzdrževanje, za funkcije vzdrževanja, oddane v zunanje izvajanje, izdanim v skladu s to uredbo, za izvirno obdobje veljavnosti ali najpozneje do 16. junija 2025.
5. Vsi subjekti, zadolženi za vzdrževanje vozil iz točke (b) člena 3(2), ki niso tovorni vagoni, in vozil iz člena 15(1) Direktive (EU) 2016/798, za katera ne veljajo odstavki 2 do 4, začnejo izpolnjevati to uredbo najpozneje do 16. junija 2022.

Člen 16

Razveljavitev

Uredba (EU) št. 445/2011 se razveljavi z učinkom od 16. junija 2020.

Spričevala, ki jih je certifikacijski organ izdal v skladu z Uredbo (EU) št. 445/2011, se štejejo za enakovredna spričevalom, izdanim v skladu s to uredbo, za izvirno obdobje veljavnosti.

Člen 17

Začetek veljavnosti

Ta uredba začne veljati dvajseti dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Uporablja se od 16. junija 2020.

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

V Bruslju, 16. maja 2019

Za Komisijo
Predsednik
Jean-Claude JUNCKER

PRILOGA I

Merila za akreditacijo ali priznavanje certifikacijskih organov, ki opravljajo oceno in izdajajo spričevala subjektom, zadolženim za vzdrževanje

1. ORGANIZACIJA

Certifikacijski organ dokumentira svojo organizacijsko strukturo ter opiše naloge, odgovornosti, upravne organe in drugo certifikacijsko osebje ter morebitne odbore. Če je certifikacijski organ določen del pravnega subjekta, struktura vključuje področje pristojnosti in razmerje do drugih delov znotraj istega pravnega subjekta.

2. NEODVISNOST

Certifikacijski organ je pri odločanju organizacijsko in funkcionalno neodvisen od prevoznikov v železniškem prometu, upravljavcev infrastrukture, imetnikov, proizvajalcev in subjektov, zadolženih za vzdrževanje, ter ne zagotavlja podobnih storitev.

Zajamčena je neodvisnost osebja, ki je odgovorno za certifikacijske preglede. Nobena uradna oseba ne prejema plačila niti na podlagi števila opravljenih pregledov niti na podlagi rezultatov navedenih pregledov.

3. USPOSOBLJENOST

Certifikacijski organ in razvrščeno osebje so ustrezno strokovno usposobljeni, zlasti v zvezi z organizacijo vzdrževanja vozil in ustreznim sistemom vzdrževanja. Posebne zahteve glede osebja, ki sodeluje pri upravljanju in izvajanju ocene ter izdajanju spričeval, se opišejo v akreditacijskem sistemu.

4. NEPRISTRANSKOST

Odločitve certifikacijskega organa temeljijo na objektivnih dokazih o skladnosti ali neskladnosti, ki jih pridobi, drugi interesi ali druge stranke pa na njegove odločitve ne vplivajo.

5. ODGOVORNOST

Certifikacijski organ ni odgovoren za zagotavljanje neprekinjene skladnosti z zahtevami glede izdajanja spričeval.

Certifikacijski organ je odgovoren za oceno zadostnih objektivnih dokazov, na podlagi katerih sprejme odločitev o izdaji spričevala.

6. JAVNOST

Certifikacijski organ zagotovi dostop javnosti do ustreznih in pravočasnih informacij o postopku presoje in postopku izdajanja spričeval ter njihovo razkritje. Poleg tega zagotovi informacije o statusu spričevala (vključno z odobritvijo, razširitvijo, vzdrževanjem, podaljšanjem, začasnim odvzemom, zmanjšanjem področja uporabe ali odvzemom spričevala) katere koli organizacije za vzpostavitev zaupanja v neoporečnost in verodostojnost izdajanja spričeval. Javnost je načelo dostopa do ustreznih informacij ali njihovega razkritja.

7. ZAUPNOST

Certifikacijski organ za pridobitev prednostnega dostopa do informacij, ki jih potrebuje za ustrezno ocenjevanje skladnosti z zahtevami glede izdajanja spričeval, ohrani zaupnost tržnih informacij o stranki.

8. ODZIVNOST NA PRITOŽBE

Certifikacijski organ vzpostavi postopek za obravnavanje pritožb glede odločitev in drugih dejavnosti v zvezi z izdajanjem spričeval.

9. ODGOVORNOST IN FINANCIRANJE

Certifikacijski organ je sposoben dokazati, da je ocenil tveganja, ki izhajajo iz dejavnosti izdajanja spričeval, in da ima vzpostavljene ustrezne ureditve (vključno z zavarovanjem ali rezervami) za kritje odgovornosti, ki izhajajo iz dejavnosti na vsakem področju njegovega delovanja in geografskih območjih, na katerih deluje.

PRILOGA II

Zahteve in merila za ocenjevanje za organizacije, ki predložijo vlogo za spričevalo subjekta, zadolženega za vzdrževanje, ali spričevalo v okviru funkcij vzdrževanja, ki jih subjekt, zadolžen za vzdrževanje, dodeli v zunanje izvajanje**I. Zahteve in merila za ocenjevanje za funkcijo upravljanja**

1. **Vodstvo** – zaveza razvoju in izvajanju sistema vzdrževanja organizacije ter stalnemu izboljševanju njegove učinkovitosti

Organizacija ima vzpostavljene postopke za:

- (a) oblikovanje politike vzdrževanja, ki ustreza vrsti in obsegu storitev organizacije ter ki jo odobri izvršilni direktor organizacije ali njegov zastopnik;
- (b) zagotavljanje, da so varnostni cilji zastavljeni v skladu s pravnim okvirom ter ob upoštevanju vrste, obsega in povezanih tveganj organizacije;
- (c) ocenjevanje splošnih dosežkov na področju varnosti v zvezi s skupnimi varnostnimi cilji;
- (d) razvijanje načrtov in postopkov za doseganje varnostnih ciljev;
- (e) zagotavljanje razpoložljivosti sredstev, ki so potrebna za izvajanje vseh procesov, za skladnost z zahtevami iz te priloge;
- (f) ugotavljanje in obvladovanje učinka drugih dejavnosti upravljanja na sistem vzdrževanja;
- (g) zagotavljanje, da je višje vodstvo obveščeno o rezultatih spremljanja učinkovitosti in presoji ter prevzame splošno odgovornost za izvajanje sprememb sistema vzdrževanja;
- (h) zagotavljanje, da so člani osebja in njihovi zastopniki ustrezno zastopani in zaproseni za mnenje v zvezi z opredelitvijo, razvojem, spremljanjem in pregledom varnostnih vidikov vseh povezanih procesov, ki lahko vključujejo osebje.

2. **Ocena tveganja** – strukturiran pristop, s katerim se ocenjujejo tveganja, povezana z vzdrževanjem vozil, vključno s tveganji, ki neposredno izhajajo iz operativnih procesov in dejavnosti drugih organizacij ali oseb, ter opredeljujejo ustrezni ukrepi za obvladovanje tveganj

- 2.1 Organizacija ima vzpostavljene postopke in ureditve za priznavanje potrebe in zavezanosti sodelovanju z imetniki, prevozniki v železniškem prometu, upravljavci infrastrukture, projektanti in proizvajalci vozil in komponent ali drugimi zainteresiranimi stranmi.
- 2.2 Organizacija ima vzpostavljene postopke za obvladovanje tveganj za obvladovanje sprememb v dokumentaciji o vzdrževanju, vključno z načrti za vzdrževanje, opremo, postopki, organizacijo, kadrovsko strukturo ali vmesniki, in za uporabo skupnih varnostnih metod, povezanih z metodami za ovrednotenje in oceno tveganja, sprejetimi v skladu s členom 6(1)(a) Direktive (EU) 2016/798.
- 2.3 Organizacija ima pri oceni tveganj vzpostavljene postopke za upoštevanje potrebe po določitvi, zagotavljanju in ohranjanju ustreznega delovnega okolja, ki je v skladu z zakonodajo Unije in nacionalno zakonodajo, zlasti Direktivo Sveta 89/391/EGS ⁽¹⁾.

3. **Spremljanje** – strukturiran pristop, s katerim se zagotovijo uvedba in pravilno delovanje ukrepov za obvladovanje tveganj in uresničevanje ciljev organizacije s temi ukrepi

- 3.1 Organizacija ima vzpostavljen postopek za redno zbiranje, spremljanje in analiziranje ustreznih varnostnih podatkov, vključno z:
 - (a) učinkovitostjo ustreznih procesov;
 - (b) rezultati procesov (vključno z vsemi pogodbenimi storitvami in izdelki);
 - (c) učinkovitostjo ureditev za obvladovanje tveganj;
 - (d) informacijami o izkušnjah, napakah, okvarah in popravilih, ki izhajajo iz vsakdanjega obratovanja in vzdrževanja.

⁽¹⁾ Direktiva Sveta 89/391/EGS z dne 12. junija 1989 o uvajanju ukrepov za spodbujanje izboljšav varnosti in zdravja delavcev pri delu (UL L 183, 29.6.1989, str. 1).

- 3.2 Organizacija ima vzpostavljene postopke za zagotovitev, da se nesreče, incidenti, skorajšnje nesreče in drugi nevarni dogodki prijavijo, evidentirajo, preiščejo in analizirajo.
- 3.3 Organizacija ima za reden pregled vseh procesov notranji sistem presoje, ki je neodvisen, nepristranski in deluje na pregleden način. Ta sistem ima vzpostavljene postopke za:
- (a) razvijanje notranjega načrta presoje, ki ga je mogoče revidirati glede na rezultate preteklih presoj in spremljanja učinkovitosti;
 - (b) analiziranje in ocenjevanje rezultatov presoj;
 - (c) predlaganje in izvajanje specifičnih korektivnih ukrepov ali postopkov;
 - (d) preverjanje učinkovitosti prejšnjih ukrepov ali postopkov.
- 3.4 Postopki iz točk 3.1, 3.2 in 3.3 tega oddelka so skladni s skupnimi varnostnimi metodami, povezanimi z metodami za ovrednotenje in oceno tveganja, kot so bile sprejete v skladu s členom 6(1)(a) Direktive (EU) 2016/798, in metodami za oceno ravni varnosti in uspešnosti glede varnosti, ki jo zagotavljajo izvajalci v železniškem prometu na nacionalni ravni in ravni Unije, kot so bile sprejete v skladu s členom 6(1)(d) navedene direktive.
4. **Stalno izboljševanje** – strukturiran pristop, s katerim se analizirajo informacije, zbrane z rednim spremljanjem ali presojami, ali informacije iz drugih pomembnih virov ter preučujejo in sprejemajo preventivni ali korektivni ukrepi za ohranjanje ali izboljševanje ravni varnosti na podlagi zadevnih rezultatov

Organizacija ima vzpostavljene postopke, s katerimi zagotavlja, da se:

- (a) ugotovljene pomanjkljivosti odpravijo;
 - (b) uporabljajo novi dosežki na področju varnosti;
 - (c) uporabljajo ugotovitve notranje presoje za izboljšanje sistema;
 - (d) po potrebi izvajajo preventivni ali korektivni ukrepi za zagotovitev usklajenosti železniškega sistema s standardi in drugimi zahtevami v celotnem življenjskem ciklu opreme in dejavnosti;
 - (e) ustrezne informacije v zvezi s preiskavo in vzroki nesreč, incidentov, skorajšnjih nesreč ali drugih nevarnih dogodkov uporabljajo za preučevanje in po potrebi sprejemanje ukrepov za izboljšanje ravni varnosti;
 - (f) ustrezna priporočila nacionalnega varnostnega organa ali nacionalnega preiskovalnega organa in priporočila na podlagi industrijskih/notranjih preiskav ovrednotijo in po potrebi izvajajo;
 - (g) obravnavajo in upoštevajo ustrezna poročila ali informacije prevoznikov v železniškem prometu/upravljalcev infrastrukture in imetnikov ali drugi ustrezni viri.
5. **Struktura in odgovornost** – strukturiran pristop, s katerim se opredelijo odgovornosti posameznikov in skupin ter s tem zanesljivo uresničujejo varnostni cilji organizacije
- 5.1 Organizacija ima vzpostavljene postopke za dodelitev odgovornosti za vse ustrezne procese po vsej organizaciji.
- 5.2 Organizacija ima vzpostavljene postopke za jasno opredelitev področij odgovornosti, povezanih z varnostjo, in dodelitev odgovornosti za specifične funkcije, povezane z njimi in njihovimi vmesniki. To vključuje postopke iz točke 2.1 zgoraj med organizacijo in imetniki ter po potrebi prevozniki v železniškem prometu in upravljalci infrastrukture.
- 5.3 Organizacija ima vzpostavljene postopke za zagotovitev, da imajo člani osebja z dodeljenimi odgovornostmi znotraj organizacije pristojnost, usposobljenost in ustrezna sredstva za opravljanje svojih funkcij. Odgovornost in usposobljenost sta usklajeni in združljivi z dano vlogo, pri čemer so pooblastila dana v pisni obliki.
- 5.4 Organizacija ima vzpostavljene postopke za zagotovitev usklajevanja dejavnosti, povezanih z ustreznimi procesi v organizaciji.
- 5.5 Organizacija ima vzpostavljene postopke, na podlagi katerih so tisti, ki imajo vlogo na področju upravljanja varnosti, odgovorni za svoje delovanje.

6. **Upravljanje usposobljenosti** – strukturiran pristop, s katerim se zagotovi, da so zaposleni ustrezno usposobljeni za varno, uspešno in učinkovito doseganje ciljev organizacije v vseh razmerah
- 6.1 Organizacija vzpostavi sistem upravljanja usposobljenosti, ki zagotavlja:
- (a) opredelitev delovnih mest z odgovornostjo izvajanja vseh procesov v sistemu, ki so potrebni za usklajenost z zahtevami iz te priloge;
 - (b) opredelitev delovnih mest, na katerih se opravljajo naloge, povezane z varnostjo;
 - (c) dodelitev ustrezno usposobljenega osebja ustreznim nalogam.
- 6.2 V okviru sistema organizacije za upravljanje usposobljenosti so zagotovljeni postopki za upravljanje usposobljenosti osebja, ki vključujejo najmanj:
- (a) opredelitev znanja, spretnosti in izkušenj, ki so potrebni za naloge, povezane z varnostjo, v okviru njihovih odgovornosti;
 - (b) načela izbora, vključno z osnovno ravno izobrazbe, umskimi sposobnostmi in telesno pripravljenostjo;
 - (c) začetno izobraževanje in usposabljanje ali potrjevanje pridobljenih sposobnosti in spretnosti;
 - (d) zagotavljanje, da se vsi člani osebja zavedajo bistva in pomena svojih dejavnosti ter kako prispevajo k doseganju varnostnih ciljev;
 - (e) stalno usposabljanje in redno osveževanje obstoječega znanja in spretnosti;
 - (f) redna preverjanja usposobljenosti, umskih sposobnosti in telesne pripravljenosti, kjer je potrebno;
 - (g) posebne ukrepe v primeru nesreč/incidentov ali daljših odsotnosti z dela, kjer je potrebno.
7. **Informacije** – strukturiran pristop, s katerim se zagotovi, da so pomembne informacije na voljo tistim, ki sprejemajo mnenja in odločitve na vseh ravneh organizacije
- 7.1 Organizacija ima vzpostavljene postopke za opredelitev načinov poročanja za zagotovitev, da se znotraj samega subjekta in pri njegovem poslovanju z drugimi akterji, vključno z upravljavci infrastrukture, prevozniki v železniškem prometu, imetniki ter projektanti ali proizvajalci vozil ali komponent ali obojega, ustrezno izmenjujejo informacije o vseh ustreznih procesih ter se hitro in jasno predložijo osebi, ki ima ustrezno vlogo znotraj lastne organizacije in v drugih organizacijah.
- 7.2 Za zagotovitev ustrezne izmenjave informacij ima organizacija vzpostavljene postopke za:
- (a) prejem in obdelavo specifičnih informacij;
 - (b) opredelitev, ustvarjanje in razširjanje specifičnih informacij;
 - (c) zagotovitev razpoložljivosti zanesljivih in posodobljenih informacij.
- 7.3 Organizacija ima vzpostavljene postopke za zagotovitev, da so ključne operativne informacije:
- (a) ustrezne in veljavne;
 - (b) pravilne;
 - (c) popolne;
 - (d) ustrezno posodobljene;
 - (e) preverjene;
 - (f) dosledne in enostavne za razumevanje (vključno z uporabljenim jezikom);
 - (g) predstavljene osebju v skladu z njegovimi odgovornostmi, preden se uporabijo;
 - (h) lahko dostopne osebju, ki se mu po potrebi predložijo izvodi.
- 7.4 Zahteve iz točk 7.1, 7.2 in 7.3 veljajo zlasti za naslednje operativne informacije:
- (a) preverjanje pravilnosti in popolnosti nacionalnih registrov vozil v zvezi z identifikacijo (vključno z načini) in registracijo vozil, ki jih vzdržuje organizacija;

- (b) dokumentacijo o vzdrževanju;
- (c) informacije o podpori, zagotovljeni imetnikom in po potrebi drugim stranem, vključno s prevozniki v železniškem prometu/upravljavci infrastrukture;
- (d) informacije o usposobljenosti osebja in poznejšem nadzoru med razvojem vzdrževanja;
- (e) informacije o dejavnostih (vključno s kilometrino, vrsto in obsegom dejavnosti, incidenti ali nesrečami) ter zahtevke prevoznikov v železniškem prometu, imetnikov in upravljavcev infrastrukture;
- (f) evidenco opravljenih vzdrževalnih del, vključno z informacijami o pomanjkljivostih, ki so bile ugotovljene pri inšpekcijskih pregledih, in korektivnih ukrepov, ki so jih izvedli prevozniki v železniškem prometu ali upravljavci infrastrukture, kot so inšpekcijski pregledi in spremljanje pred odhodom vlaka ali med vožnjo;
- (g) sprostitev v obratovanje in vrnitev v uporabo;
- (h) naloge za vzdrževanje;
- (i) tehnične informacije, ki jih je treba zagotoviti prevoznikom v železniškem prometu/upravljavcem infrastrukture in imetnikom kot navodila za vzdrževanje;
- (j) nujne informacije v zvezi z razmerami, v katerih je varnost obratovanja zmanjšana, ki lahko zajemajo:
 - (i) uvedbo omejitev uporabe ali posebnih obratovalnih pogojev za vozila, ki jih organizacija vzdržuje, ali druga vozila iste serije, čeprav jih vzdržujejo drugi subjekti, zadolženi za vzdrževanje, pri čemer se te informacije posredujejo tudi vsem udeleženi stranem;
 - (ii) nujne informacije, povezane z varnostnimi vprašanji, ki se pojavijo med vzdrževanjem, kot so pomanjkljivosti, ugotovljene na komponenti, ki je skupna več kategorijam ali serijam vozil;
- (k) vse pomembne informacije ali podatke, ki so potrebni za predložitev letnega poročila o vzdrževanju certifikacijskemu organu in zadevnim strankam (vključno z imetniki), pri čemer se to poročilo na zahtevo predloži tudi nacionalnim varnostnim organom.

8. **Dokumentacija** – strukturiran pristop, s katerim se zagotovi sledljivost vseh ustreznih informacij

- 8.1 Organizacija ima vzpostavljene ustrezne postopke za zagotovitev, da se vsi ustrezni procesi ustrezno dokumentirajo.
- 8.2 Organizacija ima vzpostavljene ustrezne postopke za:
- (a) redno spremljanje in posodabljanje vse ustrezne dokumentacije;
 - (b) oblikovanje, ustvarjanje, razširjanje in preverjanje sprememb vse ustrezne dokumentacije;
 - (c) prejemanje, zbiranje in arhiviranje vse ustrezne dokumentacije.

9. **Pogodbene dejavnosti** – strukturiran pristop, s katerim se zagotovi ustrezno upravljanje podizvajalskih dejavnosti za uresničitev ciljev organizacije

- 9.1 Organizacija ima vzpostavljene postopke za zagotovitev opredelitve varnostnih izdelkov in storitev.
- 9.2 Pri uporabi izvajalcev ali dobaviteljev ali obojih za varnostne izdelke in storitve ima organizacija vzpostavljene postopke, da ob izbiri preveri:
- (a) usposobljenost izvajalcev, podizvajalcev in dobaviteljev;
 - (b) ali imajo izvajalci, podizvajalci in dobavitelji vzpostavljen ustrezen in dokumentiran sistem vzdrževanja in upravljanja.
- 9.3 Organizacija ima vzpostavljen postopek za opredelitev zahtev, ki jih morajo izpolnjevati taki izvajalci in dobavitelji.
- 9.4 Organizacija ima vzpostavljene postopke za spremljanje, ali dobavitelji in/ali izvajalci poznajo tveganja, ki jih predstavljajo za dejavnosti organizacije.
- 9.5 Kadar je sistem vzdrževanja ali upravljanja izvajalca ali dobavitelja potrjen, se lahko postopek spremljanja iz točke 3 omeji na rezultate pogodbenih operativnih procesov iz točke 3.1(b).

9.6 V pogodbi med pogodbeniki so jasno opredeljena, sporočena in dodeljena vsaj osnovna načela za naslednje procese:

- (a) odgovornosti in naloge, povezane z varnostjo v železniškem prometu;
- (b) obveznosti, povezane s posredovanjem ustreznih informacij med obema stranema;
- (c) sledljivost dokumentov, povezanih z varnostjo.

II. Zahteve in merila za ocenjevanje za funkcijo razvoja vzdrževanja

1. Organizacija ima vzpostavljen postopek za opredelitev in upravljanje:
 - (a) vseh dejavnosti vzdrževanja, ki vplivajo na varnost;
 - (b) vseh varnostno kritičnih komponent.
2. Organizacija ima vzpostavljene postopke za zagotovitev skladnosti z osnovnimi zahtevami glede interoperabilnosti, vključno s posodobitvami v celotnem življenjskem ciklu, in sicer z:
 - (a) zagotavljanjem skladnosti s specifikacijami, povezanimi z osnovnimi parametri interoperabilnosti, navedenimi v ustreznih tehničnih specifikacijah za interoperabilnost (TSI);
 - (b) preverjanjem skladnosti dokumentacije o vzdrževanju z odobritvijo v zvezi z vozilom (vključno z vsemi nacionalnimi varnostnimi zahtevami) v vseh okoliščinah, vključno s skladnostjo s tehnično dokumentacijo in vrstami evidence, kot je evropski register dovoljenih tipov vozil (ERATV);
 - (c) upravljanjem kakršne koli zamenjave v okviru vzdrževanja;
 - (d) ugotavljanjem potrebe po oceni tveganja morebitnega vpliva zadevne zamenjave na varnost železniškega sistema z uporabo skupnih varnostnih metod, povezanih z metodami za ovrednotenje in oceno tveganja, sprejetimi v skladu s členom 6(1)(a) Direktive (EU) 2016/798;
 - (e) upravljanjem konfiguracije vseh tehničnih sprememb, ki vplivajo na celovitost sistema vozila.
3. Organizacija ima vzpostavljen postopek za načrtovanje in podpiranje uporabe objektov za vzdrževanje ter opreme in orodij, ki so bili posebej razviti in zahtevani za izvajanje vzdrževanja. Organizacija ima vzpostavljen postopek za preverjanje, da se objekti, oprema in orodje uporabljajo, shranjujejo in vzdržujejo v skladu z načrtom vzdrževanja in ob upoštevanju zahtev glede vzdrževanja.
4. Ko začnejo vozila obratovati, ima organizacija vzpostavljene postopke za:
 - (a) pridobitev dostopa do priporočil za vzdrževanje iz začetne dokumentacije in zbiranje zadostnih informacij o načrtovanih dejavnostih;
 - (b) analiziranje navedenih priporočil za vzdrževanje iz začetne dokumentacije in zagotovitev prve dokumentacije o vzdrževanju z uporabo skupnih varnostnih metod, povezanih z metodami za ovrednotenje in oceno tveganja, sprejetimi v skladu s členom 6(1)(a) Direktive (EU) 2016/798, pri čemer se upoštevajo tudi informacije iz morebitnih povezanih jamstev;
 - (c) zagotovitev ustreznega izvajanja prve dokumentacije o vzdrževanju.
5. Za posodabljanje dokumentacije o vzdrževanju v celotnem življenjskem ciklu vozila ima organizacija vzpostavljene postopke za:
 - (a) zbiranje vsaj ustreznih informacij v zvezi z:
 - (i) vrsto in obsegom dejavnosti, ki se učinkovito izvajajo, med drugim z nesrečami, resnimi nesrečami in incidenti, kakor je opredeljeno v Direktivi (EU) 2016/798;
 - (ii) ugotovljenimi napakami na komponentah;
 - (iii) vrsto in obsegom načrtovanih dejavnosti;
 - (iv) uspešno izvedenim vzdrževanjem;
 - (b) določitev potrebe po posodobitvah ob upoštevanju mejnih vrednosti za interoperabilnost;

- (c) predlaganje in potrjevanje sprememb in njihovo izvajanje za sprejetje odločitve na podlagi jasnih meril in ob upoštevanju ugotovitev ocene tveganja, opravljene z izvajanjem skupnih varnostnih metod, povezanih z metodami za ovrednotenje in oceno tveganja, sprejetimi v skladu s členom 6(1)(a) Direktive (EU) 2016/798;
 - (d) zagotovitev ustreznega izvajanja sprememb;
 - (e) spremljanje učinkovitosti sprememb s postopkom, skladnim z metodami za oceno ravni varnosti in uspešnosti glede varnosti, ki jih zagotavljajo izvajalci v železniškem prometu na nacionalni ravni in ravni Unije, kot so bile sprejete v skladu s členom 6(1)(d) Direktive (EU) 2016/798.
6. Med procesom upravljanja usposobljenosti v okviru funkcije razvoja vzdrževanja se upoštevajo vsaj naslednje dejavnosti, ki vplivajo na varnost:
- (a) izvajanje skupnih varnostnih metod, povezanih z metodami za ovrednotenje in oceno tveganja, sprejetimi v skladu s členom 6(1)(a) Direktive (EU) 2016/798, za oceno sprememb dokumentacije o vzdrževanju;
 - (b) tehniške vede, ki so potrebne za upravljanje oblikovanja in sprememb dokumentacije o vzdrževanju ter razvoja, ocenjevanja, potrjevanja in odobritev zamenjave v okviru vzdrževanja;
 - (c) dejavnosti vzdrževanja varnostno kritičnih komponent;
 - (d) tehnike spajanja (vključno z varjenjem in vezanjem);
 - (e) neporušitveno preskušanje.
7. Med procesom v zvezi z dokumentacijo v okviru funkcije razvoja vzdrževanja je treba zagotoviti sledljivost vsaj naslednjih elementov:
- (a) dokumentacije v zvezi z razvojem, ocenjevanjem, potrjevanjem in odobritvijo zamenjave v okviru vzdrževanja;
 - (b) konfiguracije vozil, med drugim varnostno kritičnih komponent in sprememb vlakovne programske opreme;
 - (c) evidence izvedenih vzdrževalnih del;
 - (d) rezultatov študij o izmenjavi izkušenj;
 - (e) vseh naknadnih različic dokumentacije o vzdrževanju, vključno z oceno tveganja;
 - (f) poročil o ustreznosti in nadzoru izvedbe vzdrževanja in upravljanja vzdrževanja voznega parka;
 - (g) tehničnih informacij, ki jih je treba zagotoviti v podporo imetnikom, prevoznikom v železniškem prometu in upravljavcem infrastrukture.

III. Zahteve in merila za ocenjevanje za funkcijo upravljanja vzdrževanja voznega parka

1. Organizacija ima vzpostavljen postopek za preverjanje usposobljenosti, razpoložljivosti in sposobnosti subjekta, zadolženega za izvajanje vzdrževanja, pred izdajo nalogov za vzdrževanje. Pri tem morajo biti vzdrževalne delavnice ustrezno usposobljene za sprejemanje odločitev v zvezi z zahtevami glede tehnične usposobljenosti za opravljanje funkcije izvajanja vzdrževanja.
2. Organizacija ima vzpostavljen postopek za sestavljanje paketa dejavnosti ter izdajo in objavo naloga za vzdrževanje.
3. Organizacija ima vzpostavljen postopek, da pravočasno pošlje vozila na vzdrževanje.
4. Organizacija ima vzpostavljen postopek za upravljanje odstranitve vozil iz obratovanja zaradi vzdrževanja ali če je varnost obratovanja zmanjšana ali če potrebe po vzdrževanju vplivajo na običajno obratovanje.
5. Organizacija ima vzpostavljen postopek za opredelitev potrebnih ukrepov preverjanja, ki se uporabljajo za izvedeno vzdrževanje in sprostitev vozil v obratovanje.
6. Organizacija ima vzpostavljen postopek za izdajo obvestila o vrnitvi v obratovanje, vključno z opredelitvijo omejitev uporabe, da se zagotovi varno obratovanje ob upoštevanju dokumentacije o sprostitvi v obratovanje.

7. Med procesom upravljanja usposobljenosti v okviru funkcije upravljanja vzdrževanja voznega parka se upošteva vsaj vrnitev v obratovanje, vključno z opredelitvijo omejitve uporabe.
8. Med procesom v zvezi z informacijami v okviru funkcije upravljanja vzdrževanja voznega parka je treba za funkcijo izvajanja vzdrževanja zagotoviti vsaj naslednje elemente:
 - (a) veljavna pravila in tehnične specifikacije;
 - (b) načrt vzdrževanja za vsako vozilo;
 - (c) seznam nadomestnih delov, vključno z dovolj podrobnim tehničnim opisom vsakega dela, da se zamenjava enakega z enakim izvede z enakimi jamstvi;
 - (d) seznam materiala, vključno z dovolj podrobnim opisom njegove uporabe, ter potrebne informacije v zvezi z zdravjem in varnostjo;
 - (e) dokumentacijo z opredeljenimi specifikacijami za dejavnosti, ki vplivajo na varnost, ter z omejitvami glede posegov in uporabe komponent;
 - (f) seznam komponent ali sistemov, za katere veljajo zakonske zahteve, in seznam navedenih zahtev (vključno z zavornimi posodami in cisternami za prevoz nevarnega blaga);
 - (g) uporabo skupnih varnostnih metod, povezanih z metodami za ovrednotenje in oceno tveganja, sprejetimi v skladu s členom 6(1)(a) Direktive (EU) 2016/798, za oceno sprememb, ki vplivajo na funkcijo upravljanja vzdrževanja voznega parka.
9. Med procesom v zvezi z informacijami v okviru funkcije upravljanja vzdrževanja voznega parka se zainteresiranim stranem sporoči vsaj vrnitev v obratovanje, vključno z omejitvami uporabe, ki veljajo za uporabnike (prevoznike v železniškem prometu in upravljavce infrastrukture).
10. Med procesom v zvezi z dokumentacijo v okviru funkcije upravljanja vzdrževanja voznega parka je treba evidentirati vsaj naslednje elemente:
 - (a) naloge za vzdrževanje;
 - (b) vrnitev v obratovanje, vključno z omejitvami uporabe, ki veljajo za prevoznike v železniškem prometu in upravljavce infrastrukture.

IV. Zahteve in merila za ocenjevanje za funkcijo izvajanja vzdrževanja

1. Organizacija ima vzpostavljene postopke za:
 - (a) preverjanje celovitosti in ustreznosti informacij, ki jih predloži nosilec funkcije upravljanja vzdrževanja voznega parka v zvezi z naročenimi dejavnostmi;
 - (b) preverjanje uporabe potrebnih in ustreznih dokumentov o vzdrževanju ter drugih veljavnih standardov za izvajanje storitev vzdrževanja v skladu z nalogi za vzdrževanje;
 - (c) zagotovitev, da so vse ustrezne specifikacije v zvezi z vzdrževanjem, opredeljene v veljavnih predpisih in posebnih standardih v nalogih za vzdrževanje, na voljo vsem udeleženi članom osebja (vključene so npr. v notranja delovna navodila).
2. Organizacija ima vzpostavljene postopke, s katerimi zagotavlja, da:
 - (a) se komponente (vključno z nadomestnimi deli) in material uporabljajo, kot je določeno v nalogih za vzdrževanje in dokumentaciji dobavitelja;
 - (b) se komponente in material shranjujejo in prevažajo ter da se z njimi ravna tako, da se preprečijo obraba in poškodbe, ter tako, kot je določeno v nalogih za vzdrževanje in dokumentaciji dobavitelja;
 - (c) so komponente in material, vključno s tistimi, ki jih dobavi stranka, v skladu z ustreznimi nacionalnimi in mednarodnimi predpisi ter zahtevami iz ustreznih nalogov za vzdrževanje.
3. Organizacija ima vzpostavljene postopke za določanje, opredeljevanje, zagotavljanje, evidentiranje in dajanje na voljo primernih in ustreznih objektov, opreme in orodja, da lahko izvaja storitve vzdrževanja v skladu z nalogi za vzdrževanje in drugimi veljavnimi specifikacijami, pri čemer zagotavlja:
 - (a) varno izvajanje vzdrževanja, vključno z zagotavljanjem zdravja in varnosti vzdrževalnega osebja;
 - (b) ergonomijo in varovanje zdravja, vključno z vmesniki med uporabniki in sistemi informacijske tehnologije ali diagnostično opremo.

4. Po potrebi ima organizacija za zagotovitev veljavnih rezultatov vzpostavljene postopke, ki zagotavljajo, da je merilna oprema:
 - (a) umerjena ali preverjena ob določenih intervalih ali pred uporabo v skladu z mednarodnimi, nacionalnimi ali industrijskimi merilnimi standardi; če takšnih standardov ni, se evidentira izhodišče, na podlagi katerega se izvaja umerjanje ali preverjanje;
 - (b) po potrebi prilagojena ali ponovno prilagojena;
 - (c) opredeljena za zagotovitev določitve statusa umerjanja;
 - (d) zaščitena pred prilagoditvami, ki bi razveljavile rezultat meritve;
 - (e) zaščitena pred poškodbo ali poslabšanjem med upravljanjem, vzdrževanjem in shranjevanjem.
5. Organizacija ima vzpostavljene postopke za zagotovitev, da se vsi objekti, oprema in orodje pravilno uporabljajo, umerjajo, ohranjajo in vzdržujejo v skladu z dokumentiranimi postopki.
6. Organizacija ima vzpostavljene postopke za preverjanje, ali so izvedene naloge v skladu z nalogi za vzdrževanje, in obveščanje o sprostitvi v obratovanje. Obvestilo o sprostitvi v obratovanje vključuje vse informacije, ki so koristne za opredelitev omejitev uporabe.
7. Med procesom v zvezi z oceno tveganja (in zlasti pri uporabi točk 2.2 in 2.3 oddelka I) v okviru funkcije izvajanja vzdrževanja delovno okolje vključuje delavnice, v katerih se izvaja vzdrževanje, ter tudi tirnice zunaj objektov delavnice in vse prostore, v katerih se izvajajo dejavnosti vzdrževanja.
8. Med procesom upravljanja usposobljenosti v okviru funkcije izvajanja vzdrževanja se, kadar je to ustrezno, upoštevajo vsaj naslednje dejavnosti, ki vplivajo na varnost:
 - (a) tehnike spajanja (vključno z varjenjem in vezanjem);
 - (b) neporušitveno preskušanje;
 - (c) končno preskušanje vozila in sprostitev v obratovanje;
 - (d) dejavnosti vzdrževanja zavornih sistemov, kolesij in vlečnih naprav ter dejavnosti vzdrževanja posebnih komponent tovornih vagonov, namenjenih prevozu nevarnega blaga, kot so cisterne, ventili itd.;
 - (e) dejavnosti vzdrževanja varnostno kritičnih komponent;
 - (f) dejavnosti vzdrževanja sistemov vodenje-upravljanje in signalizacija;
 - (g) dejavnosti vzdrževanja sistemov za upravljanje vrat;
 - (h) druga opredeljena posebna področja, ki vplivajo na varnost.
9. Med procesom v zvezi z informacijami v okviru funkcije izvajanja vzdrževanja se za funkciji upravljanja vzdrževanja in razvoja vzdrževanja zagotovijo vsaj naslednji elementi:
 - (a) dela, opravljena v skladu z nalogi za vzdrževanje;
 - (b) kakršna koli okvara ali napaka, ki vpliva na varnost in jo je ugotovila organizacija;
 - (c) sprostitev v obratovanje.
10. Med procesom v zvezi z dokumentacijo v okviru funkcije izvajanja vzdrževanja se za dejavnosti vzdrževanja, ki vplivajo na varnost, iz točke 1(a) oddelka II evidentirajo vsaj naslednji elementi:
 - (a) jasna opredelitev vseh objektov, opreme in orodja;
 - (b) vsa opravljena vzdrževalna dela, vključno z uporabljenim osebjem, orodjem, opremo, nadomestnimi deli in materialom, ob upoštevanju:
 - (i) ustreznih predpisov države, v kateri ima organizacija sedež;
 - (ii) zahtev, določenih v nalogih za vzdrževanje, vključno z zahtevami v zvezi z evidenco;
 - (iii) končnega preskušanja in odločanja v zvezi s sprostitvijo v obratovanje;

- (c) nadzorni ukrepi, ki so zahtevani v nalogih za vzdrževanje, in sprostitev v obratovanje;
 - (d) rezultati umerjanja in preverjanja, pri čemer se primernost programske opreme za predvideno uporabo, če se uporablja pri spremljanju in merjenju posebnih zahtev, pred prvo uporabo potrdi in po potrebi ponovno potrdi;
 - (e) veljavnost prejšnjih rezultatov meritev, če merilni instrument ni v skladu z zahtevami.
-

PRILOGA III

Obrazci za vlogo

**VLOGA ZA SPRIČEVALO O SKLADNOSTI SUBJEKTA, ZADOLŽENEGA
ZA VZDRŽEVANJE**

Vloga za pridobitev spričevala, ki potrjuje, da je sistem vzdrževanja subjekta, zadolženega za vzdrževanje (SZV), skladen z Direktivo (EU) 2016/798 Evropskega parlamenta in Sveta ter Izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2019/779

KONTAKTNI PODATKI CERTIFIKACIJSKEGA ORGANA

- 1.1 Ime certifikacijskega organa, na katerega se
naslovi vloga _____
- 1.2 Referenčna številka certifikacijskega organa _____
- 1.3 Popoln poštni naslov (ulica, poštna številka,
mesto, država) _____

INFORMACIJE O VLOŽNIKU

- 2.1 Pravni naslov _____
- 2.2 Popoln poštni naslov (ulica, poštna
številka, mesto, država) _____

- 2.3 Telefonska številka _____ 2.4 Številka telefaksa _____
- 2.5 E-naslov _____ 2.6 Spletno mesto _____
- 2.7 Številka registriranega podjetja _____ 2.8 Številka DDV _____
- 2.9 Druge informacije _____

INFORMACIJE O KONTAKTNI OSEBI

- 3.1 Priimek in ime _____
- 3.2 Popoln poštni naslov (ulica, poštna
številka, mesto, država) _____

- 3.3 Telefonska številka _____ 3.4 Številka
telefaksa _____
- 3.5 E-naslov _____

PODATKI O VLOGI

4.1 Sklic vloge (ki ga poda vložnik)

To je vloga za

- 4.2 novo spričevalo ☐ 4.3 posodobljeno/spremenjeno
spričevalo ☐
- 4.4 podaljšano spričevalo ☐

OPERATIVNE PODROBNOSTI**5.1 Vrsta družbe:**

5.1.1 Prevoznik v železniškem prometu (RU) ☐ 5.1.2 Upravljavac infrastrukture (IM) ☐ 5.1.3 Imetnik ☐ 5.1.4 Vzdrževalec ☐ 5.1.5 Proizvajalec ☐ 5.1.6 Drugo ☐

5.2 Obseg dejavnosti SZV (kategorija vozil: tovorni vagoni, lokomotive, garniture, potniški vagoni, vozila visoke hitrosti, tirni stroji, drugo – navedite):

5.3 Vključuje vagoni, namenjene prevozu nevarnega blaga: DA/NE

5.4 Operativne funkcije SZV		lastne	delno v celoti	oddane v zunanje izvajanje
5.4	Razvoj vzdrževanja	5.4.1 ☐	5.4.2 ☐	5.4.3 ☐
5.5	Upravljanje vzdrževanja voznega parka	5.5.1 ☐	5.5.2 ☐	5.5.3 ☐
5.6	Izvajanje vzdrževanja	5.6.1 ☐	5.6.2 ☐	5.6.3 ☐

PREDLOŽENI DOKUMENTI

- 6.1 Dokumentacija sistema vzdrževanja ☐
- 6.2 Drugo ☐ navedite podrobneje: _____

PODPISI**Vložnik**

(ime, priimek)

Datum _____

Podpis _____

Certifikacijski organ

Notranja referenčna številka

Datum prejete vloge

Datum _____

Podpis _____

PROSTOR, NAMENJEN NAMENBENEMU
URADU/ORGANU



VLOGA ZA SPRIČEVALO O SKLADNOSTI ZA FUNKCIJE VZDRŽEVANJA

Vloga za pridobitev spričevala, ki potrjuje, da je sistem vzdrževanja v Evropski uniji skladen z Direktivo (EU) 2016/798 Evropskega parlamenta in Sveta ter Izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2019/779

KONTAKTNI PODATKI CERTIFIKACIJSKEGA ORGANA

- 1.1 Ime certifikacijskega organa, na katerega se naslovi vloga _____
- 1.2 Referenčna številka certifikacijskega organa _____
- 1.3 Popoln poštni naslov (ulica, poštna številka, mesto, država) _____

INFORMACIJE O VLOŽNIKU

- 2.1 Pravni naslov _____
- 2.2 Popoln poštni naslov (ulica, poštna številka, mesto, država) _____

- 2.3 Telefonska številka _____ 2.4 Številka telefaksa _____
- 2.5 E-naslov _____ 2.6 Spletno mesto _____
- 2.7 Številka registriranega podjetja _____ 2.8 Številka DDV _____
- 2.9 Druge informacije _____

INFORMACIJE O KONTAKTNI OSEBI

- 3.1 Priimek in ime _____
- 3.2 Popoln poštni naslov (ulica, poštna številka, mesto, država) _____

- 3.3 Telefonska številka _____ 3.4 Številka telefaksa _____
- 3.5 E-naslov _____

PODATKI O VLOGI

4.1 Sklic vloge (ki ga poda vložnik)

To je vloga za

- 4.2 novo spričevalo ☐ 4.3 posodobljeno/spremenjeno spričevalo ☐
- 4.4 podaljšano spričevalo ☐

OPERATIVNE PODROBNOSTI**5.1 Vrsta družbe:**

5.1.1 Prevoznik v železniškem prometu (RU) ☐ 5.1.2 Upravljavca infrastrukture (IM) ☐ 5.1.3 Imetnik ☐ 5.1.4 Vzdrževalec ☐ 5.1.5 Proizvajalec ☐ 5.1.6 Drugo ☐

5.2 Obseg dejavnosti SZV (kategorija vozil: tovorni vagoni, lokomotive, garniture, potniški vagoni, vozila visoke hitrosti, tirni stroji, drugo – navedite):

5.3 Vključuje vagon, namenjene prevozu nevarnega blaga: DA/NE

5.4 Funkcije vzdrževanja

5.5	Razvoj vzdrževanja	DA	☐	NE	☐	Delno	☐
5.6	Upravljanje vzdrževanja voznega parka	DA	☐	NE	☐	Delno	☐
5.7	Izvajanje vzdrževanja	DA	☐	NE	☐	Delno	☐

Za funkcije delnega vzdrževanja navedite podfunkcije, za katere se predlaga ta vloga (gl. seznam v Prilogi II k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/779):

PREDLOŽENI DOKUMENTI

6.1 Dokumentacija sistema vzdrževanja ☐

6.2 Drugo ☐ navedite podrobneje: _____

PODPISI**Vložnik**

(ime, priimek)

Datum _____

Podpis _____

Certifikacijski organ

Notranja referenčna številka

Datum prejete vloge _____

Datum _____

Podpis _____

PROSTOR, NAMENJEN NAMEMBNEMU
URADU/ORGANU

PRILOGA IV

Obrazci za spričevala



SPRIČEVALO O SKLADNOSTI SUBJEKTA, ZADOLŽENEGA ZA VZDRŽEVANJE

s katerim se potrjuje, da je sistem vzdrževanja subjekta, zadolženega za vzdrževanje (SZV), v Evropski uniji skladen z Direktivo (EU) 2016/798 Evropskega parlamenta in Sveta ter Izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2019/779

1. Številka EIN

2. SUBJEKT, ZADOLŽEN ZA VZDRŽEVANJE, KI SE MU IZDA SPRIČEVALO

Pravni naslov:

Trgovsko poimenovanje ali akronim (neobvezno)

Popoln poštni naslov (ulica, poštna številka, mesto, država)

Številka registriranega podjetja:

Št. DDV:

3. CERTIFIKACIJSKI ORGAN

Pravni naslov:

Popoln poštni naslov (ulica, poštna številka, mesto, država)

Referenčna številka certifikacijskega organa:

4. INFORMACIJE O SPRIČEVALU

— novo spričevalo ☐

To je — podaljšano spričevalo ☐

— posodobljeno/spremenjeno
spričevalo ☐

Številka EIN
prejšnjega spričevala:

Veljavnost od:

do:

Vrsta družbe:

(prevoznik v železniškem prometu, imetnik, vzdrževalec itd.)

5. OBSEG DEJAVNOSTI SZV

Kategorija vozil:

(tovorni vagoni, lokomotive, garniture, potniški vagoni, vozila visoke hitrosti, tirni stroji, drugo):

Vključuje vagoni, namenjene prevozu nevarnega blaga:

DA/NE

6. DODATNE INFORMACIJE

Datum izdaje

Podpis

Notranja referenčna številka

Žig certifikacijskega organa



SPRIČEVALO O SKLADNOSTI ZA FUNKCIJE VZDRŽEVANJA

s katerim se potrjuje, da je sistem vzdrževanja v Evropski uniji skladen z Direktivo (EU) 2016/798 Evropskega parlamenta in Sveta ter Izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2019/779

1. Številka EIN

2. ORGANIZACIJA, KI SE JI IZDA SPRIČEVALO

Pravni naslov:

Trgovsko poimenovanje ali akronim (neobvezno)

Popoln poštni naslov (ulica, poštna številka, mesto, država)

Številka registriranega podjetja:

Št. DDV:

3. CERTIFIKACIJSKI ORGAN

Pravni naslov:

Popoln poštni naslov (ulica, poštna številka, mesto, država)

Referenčna številka certifikacijskega organa:

4. INFORMACIJE O SPRIČEVALU

— novo spričevalo ☐To je — podaljšano spričevalo ☐— posodobljeno/spremenjeno
spričevalo ☐Identifikacijska številka
prejšnjega spričevala:

Veljavnost od:

do:

Vrsta družbe:

(prevoznik v železniškem prometu, imetnik, vzdrževalec itd.)

5. OBSEG DEJAVNOSTI VZDRŽEVANJA

Kategorija vozil:

(tovorni vagoni, lokomotive, garniture, potniški vagoni, vozila visoke hitrosti, tirni stroji, drugo):

Vključuje vagoni, namenjene prevozu nevarnega blaga:

DA/NE

6. FUNKCIJE VZDRŽEVANJA

Razvoj vzdrževanja

DA

☐

NE

☐
Upravljanje vzdrževanja voznega
parka

DA

☐

NE

☐

Izvajanje vzdrževanja

DA

☐

NE

☐

Za funkcije delnega vzdrževanja navedite podfunkcije, za katere velja to spričevalo (gl. seznam v Prilogi II k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/779):

7. DODATNE INFORMACIJE

Datum izdaje

Podpis

Notranja referenčna številka

Žig certifikacijskega organa

PRILOGA V

Poročilo subjekta, zadolženega za vzdrževanje

1. Subjekt, zadolžen za vzdrževanje, izda poročilo za obdobje, ki se začne dva meseca pred zadnjim nadzorom in konča dva meseca pred naslednjim načrtovanim nadzorom.
 2. Poročilo vsebuje vsaj:
 - pojasnila in utemeljitve, kako so bila neskladja obravnavana, odpravljena ali oboje;
 - informacije o obsegu vzdrževanja, opravljenega v zadevnem obdobju;
 - povratne informacije o izkušnjah pri uporabi skupnih varnostnih metod, povezanih z ovrednotenjem in oceno tveganja, sprejetih v skladu s točko (a) člena 6(1) Direktive (EU) 2016/798, in metod spremljanja, ki jih uporabljajo prevozniki v železniškem prometu, upravljavci infrastrukture in subjekti, zadolženi za vzdrževanje, sprejetih v skladu s točko (c) člena 6(1) navedene direktive;
 - spremembe v povezavi s:
 - pravnim lastništvom podjetja,
 - organizacijo (vzpostavljenimi postopki),
 - vozili, za vzdrževanje katerih je zadolžen subjekt,
 - lokacijami in izvajalci, vključno s procesi in opremo,
 - razmerjem med notranjimi in zunanjimi dejavnostmi, povezanimi s tremi funkcijami vzdrževanja (razvoj vzdrževanja, vzdrževanje voznega parka in izvajanje vzdrževanja),
 - pogodbenimi razmerji z uporabniki (vključno z imetniki in izmenjavo podatkov),
 - sistemom vzdrževanja,
 - okvarami in napakami komponent, povezanih z varnostjo, iz oddelka II Priloge II in zadevnimi informacijami v zvezi z vzdrževanjem, izmenjanimi v skladu s členom 5(3),
 - poročili o notranjih presojah,
 - izvršilnimi ukrepi ali preiskavami, ki jih določijo agencija, nacionalni varnostni organi in drugi organi, vključno s pritožbami v skladu s členoma 8 in 12 tega pravnega akta,
 - upravljanjem usposobljenosti.
 3. Subjekt, zadolžen za vzdrževanje, v poročilu navede tudi vse informacije, ki se mu zdijo pomembne za certifikacijski organ.
 4. Subjekt, zadolžen za vzdrževanje, poročilo pošlje certifikacijskemu organu en mesec pred naslednjo načrtovano presojo.
-

PRIPOROČILA

PRIPOROČILO KOMISIJE (EU) 2019/780

z dne 16. maja 2019

o praktičnih ureditvah za izdajo varnostnih pooblastil upravljavcem infrastrukture

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKA KOMISIJA JE –

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

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) V skladu s členom 12 Direktive (EU) 2016/798 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. maja 2016 o varnosti na železnici⁽¹⁾ morajo upravljavci infrastrukture pridobiti varnostno pooblastilo od nacionalnega varnostnega organa v državi članici, v kateri se nahaja železniška infrastruktura, da bi dobili dovoljenje za upravljanje in vodenje železniške infrastrukture. Tako varnostno pooblastilo bi moralo potrditi odobritev sistema upravljanja varnosti upravljavca infrastrukture ter vključevati postopke in določbe o izpolnjevanju zahtev, potrebnih za varno zasnovo, vzdrževanje in delovanje železniške infrastrukture.

Agencija Evropske unije za železnice (v nadaljnjem besedilu: Agencija) je 9. marca 2017 Komisiji predložila Priporočilo ERA-REC-115-REC o reviziji skupnih varnostnih metod za ocenjevanje skladnosti in skupnih varnostnih metod za nadzor. Navedeno priporočilo je vključevalo določbe o praktičnih ureditvah za izdajo varnostnih pooblastil upravljavcem infrastrukture.

- (2) Strokovna skupina Komisije, zadolžena za tehnični steber četrtega železniškega svežnja je na svoji seji 5. julija 2017 Komisiji predlagala, naj zgoraj navedene določbe oblikuje v priporočilo glede na to, da ni ustrezne pravne podlage za njihovo vključitev v uredbo. Tako priporočilo bi predstavljalo smernice za določitev praktičnih ureditev za izdajo varnostnih pooblastil upravljavcem infrastrukture. Take skupne smernice naj bi z določitvijo skupne metodologije zmanjšale kompleksnost nacionalnih postopkov izdaje pooblastil. Prav tako bi lahko zagotovile učinkovitejše doseganje ciljev iz člena 12 Direktive (EU) 2016/798 in olajšale naloge usklajevanja, ki bi jih morali v skladu z navedenim členom opravljati nacionalni varnostni organi. Zato Komisija državam članicam priporoča upoštevanje navedenih določb.
- (3) V skladu s členom 12(1) bi morali nacionalni varnostni organi pripraviti dokument z navodili za predložitev vloge, ki bi pomagal pri upravljanju izdaje varnostnih pooblastil, vključno s postopkom, ki ga je treba uporabiti, s čimer bi zmanjšali upravno breme in stroške za prosilca zaradi upravne obdelave vloge.
- (4) Roki, določeni s strani nacionalnih varnostnih organov v zvezi s predložitvijo dodatnih informacij, ki se jih zahteva od prosilca, ali z izvajanjem obiskov, pregledov ali presojo, ne bi smeli vplivati na časovni okvir, dovoljen za oceno vloge v skladu s členom 12(3) Direktive (EU) 2016/798.
- (5) V skladu s členom 12(5) Direktive (EU) 2016/798 bi v primeru čezmejne infrastrukture pristojni nacionalni varnostni organi morali usklajevati upravljanje ocen, da v kar največji meri preprečijo kakršno koli podvajanje ocenjevanja in zagotovijo skladnost odločitev, sprejetih v zvezi z železniško infrastrukturo v svoji državi članici.

⁽¹⁾ UL L 138, 26.5.2016, str. 102.

- (6) Upravljalci infrastrukture bodo v okviru svojih dejavnosti morda morali uporabiti vlake, merilna vozila za pregled infrastrukture, tirne delovne stroje ali druga posebna vozila za različne namene, na primer za transport materialov ali osebja za gradnjo ali vzdrževanje infrastrukture, vzdrževanje infrastrukturnih sredstev ali obvladovanje izrednih razmer. V takih primerih bi se moralo šteti, da upravljavec infrastrukture deluje v funkciji prevoznika v železniškem prometu v okviru svojega sistema upravljanja varnosti in varnostnega pooblastila, ne da bi mu bilo treba zaprositi za ločeno enotno varnostno spričevalo, ne glede na to, ali je lastnik vozil ali ne.
- (7) Za upravljalce infrastrukture je koristno uskladiti kategorizacijo zadev, ki jih je mogoče ugotoviti v samem postopku ocenjevanja vloge. Taka uskladitev naj bi zagotovila, da bo prosilec razumel resnost vseh zadev, na katere opozori nacionalni varnostni organ. Navedena kategorizacija zadev je zlasti pomembna za sodelovanje med nacionalnimi varnostnimi organi v primeru čezmejne infrastrukture –

JE SPREJELA NASLEDNJE PRIPOROČILO:

PREDMET UREJANJA IN PODROČJE UPORABE

1. To priporočilo določa smernice za ocenjevanje vlog, ki jih upravljalci infrastrukture vložijo pri nacionalnih varnostnih organih za izdajo, podaljšanje ali posodobitev varnostnih pooblastil, kot je določeno v členu 12 Direktive (EU) 2016/798.

OPREDELITVE POJMOV

2. V tem priporočilu se uporabljajo naslednje opredelitve:
- (a) „datum prejema vloge“ pomeni prvi delovni dan v zadevni državi članici po datumu potrditve prejema dokumentacije;
- (b) „predhodno sodelovanje“ pomeni postopkovno fazo, ki se izvede pred vložitvijo vloge in v okviru katere lahko prosilec od nacionalnega varnostnega organa zahteva dodatne informacije o naslednjih fazah postopka ocenjevanja varnosti;
- (c) „pomislek“ pomeni manj pomembno zadevo, ugotovljeno med ocenjevanjem vloge za varnostno pooblastilo, ki ne preprečuje njegove izdaje in se lahko njena odprava preloži na čas poznejšega nadzora.

ODGOVORNOSTI NACIONALNEGA VARNOSTNEGA ORGANA

3. Nacionalni varnostni organ bi moral biti odgovoren za načrtovanje, izvajanje in spremljanje ocenjevanja, ki ga opravi za namene izdaje varnostnega pooblastila.
4. Nacionalni varnostni organ bi moral na zahtevo prosilca sprejeti predhodno sodelovanje in zagotoviti vsa pojasnila, ki jih prosilec zahteva v zvezi s postopkom, ki se bo izvedel.
5. Za namene izdaje varnostnih pooblastil bi nacionalni varnostni organ moral zbrati naslednje informacije:
- (a) vse ustrezne informacije v zvezi z različnimi fazami postopka ocenjevanja, vključno z razlogi za vse odločitve, sprejete med navedenim postopkom, npr. preglede, in vse omejitve ali pogoje uporabe, ki se bodo vključili v varnostno pooblastilo;
- (b) rezultate postopka ocenjevanja, vključno s povzetki ugotovitev, in po potrebi mnenje v zvezi z izdajo varnostnega pooblastila.
6. Nacionalni varnostni organ bi moral spremljati datume poteka veljavnosti vseh veljavnih varnostnih pooblastil, da bi se olajšalo načrtovanje dejavnosti v zvezi z ocenjevanjem varnosti.
7. Zaradi zagotavljanja skladnosti s tretjim pododstavkom člena 12(1) Direktive (EU) 2016/798 bi nacionalni varnostni organ moral objaviti in posodabljati dokument z navodili za predložitev vloge, ki vključuje tudi vzorce predlog in v katerem so pojasnjene zahteve za varnostno pooblastilo in navedeni zahtevani dokumenti. Med zahtevanimi dokumenti bi morala biti tudi nacionalna pravila, ki se uporabljajo za upravljavca infrastrukture, in nacionalne postopkovne določbe. Tak dokument z navodili za predložitev vloge bi moral biti brezplačen in objavljen na spletišču zadevnega nacionalnega varnostnega organa. Prav tako bi moral navajati pravila za komunikacijo med nacionalnim varnostnim organom in prosilcem.

Da bi nacionalnim varnostnim organom pomagala pri tej nalogi, bi Agencija v sodelovanju z njimi morala pripraviti, objaviti in posodobljati predlogo za dokument z navodili za predložitev vloge.

8. Nacionalni varnostni organ bi moral določiti notranje ureditve ali postopke za upravljanje postopka ocenjevanja varnosti. V navedenih ureditvah in postopkih bi morala biti upoštevana potreba po sodelovanju z drugimi pristojnimi nacionalnimi varnostnimi organi pri podeljevanju varnostnih pooblastil v primeru čezmejne infrastrukture, kot je določeno v členu 12(5) Direktive (EU) 2016/798.
9. Nacionalni varnostni organi bi pri ocenjevanju vlog morali sprejemati druge vrste dovoljenj, spričeval in kakršnih koli drugih ustreznih dokumentov, ki jih predložijo upravljavci infrastrukture ali njihovi pogodbeni izvajalci in ki so bili podeljeni v skladu z ustreznim pravom Unije kot dokaz, da so sposobni izpolniti zahteve iz Delegirane uredbe Komisije (EU) 2018/762 ⁽²⁾.

PREDLOŽITEV VLOGE

10. Ne glede na časovni okvir, določen v členu 12(3) Direktive (EU) 2016/798 v zvezi z odločanjem nacionalnega varnostnega organa, mora prosilec vlogo za varnostno pooblastilo ali za posodobitev ali podaljšanje varnostnega pooblastila predložiti pred naslednjimi datumi, kot je ustrezno:
 - (a) načrtovanim datumom začetka vsake nove operacije v železniškem omrežju;
 - (b) načrtovanim datumom začetka operacije v železniškem omrežju pod pogoji, ki niso enaki pogojem iz veljavnega varnostnega pooblastila, po bistveni spremembi podsistemov infrastrukture, signalizacije ali energije ali bistveni spremembi načel njihovega obratovanja in vzdrževanja;
 - (c) datumom poteka veljavnosti veljavnega varnostnega pooblastila.
11. Prosilec bi ob vložitvi vloge za novo varnostno pooblastilo moral zagotoviti informacije iz Priloge I.
12. Prosilec bi ob vložitvi vloge za posodobitev ali podaljšanje varnostnega pooblastila moral zagotoviti informacije iz Priloge I in opisati spremembe v svojem sistemu upravljanja varnosti, ki so nastale od datuma izdaje veljavnega pooblastila.

V primeru, da take spremembe lahko vplivajo na uspešnost pri zagotavljanju varnosti ali ustvarijo resna varnostna tveganja, ali če nacionalni varnostni organ v okviru svojih nadzornih dejavnosti ugotovi kakršna koli druga področja, ki vzbujajo skrb, bi nacionalni varnostni organ moral odločiti, ali je treba ponovno oceniti celotno dokumentacijo.
13. Če prosilec zahteva predhodno sodelovanje, bi moral nacionalnemu varnostnemu organu predložiti informacije iz točk 1 do 5 Priloge I.
14. Če predložena dokumentacija vsebuje kopije dokumentov, ki so jih izdali subjekti, ki niso nacionalni varnostni organ, bi moral prosilec izvirnike hraniti vsaj pet let po koncu obdobja veljavnosti varnostnega pooblastila. Ob podaljšanju ali posodobitvi bi prosilec moral izvirnike dokumentov, ki se predložijo za zadevno vlogo in jih izdajo subjekti, ki niso nacionalni varnostni organ, hraniti vsaj pet let po koncu obdobja veljavnosti podaljšanega ali posodobljenega varnostnega pooblastila. Prosilec navedene izvirne dokumente zagotovi na zahtevo nacionalnega varnostnega organa.

POSTOPKOVNE FAZE IN ROKI

15. Nacionalni varnostni organ bi moral uporabiti postopek iz Priloge II.
16. Nacionalni varnostni organ bi moral oceniti, ali vloga vsebuje dokumente iz točk 6 do 8 Priloge I. Prosilca bi moral nemudoma, vsekakor pa najpozneje v enem mesecu od datuma prejema vloge obvestiti, ali je vloga popolna.

⁽²⁾ Delegirana uredba Komisije (EU) 2018/762 z dne 8. marca 2018 o vzpostavitvi skupnih varnostnih metod za zahteve sistema upravljanja varnosti v skladu z Direktivo (EU) 2016/798 Evropskega parlamenta in Sveta ter o razveljavitvi Uredbe Komisije (EU) št. 1158/2010 in Uredbe Komisije (EU) št. 1169/2010 (UL L 129, 25.5.2018, str. 26).

17. Če vloga ni popolna, bi nacionalni varnostni organ moral takoj zahtevati potrebne dodatne informacije in določiti razumen rok za odgovor prosilca. Rok za predložitev dodatnih informacij bi moral biti razumen, sorazmeren glede na zahtevnost zagotovitve zahtevanih informacij in dogovorjen s prosilcem, takoj ko je ta obveščen o nepopolnosti vloge. Če prosilec zahtevanih informacij ne zagotovi v dogovorjenem roku, se lahko nacionalni varnostni organ odloči, da rok za odgovor prosilca podaljša, ali pa prosilca obvesti, da je njegova vloga zavrnjena.
18. Tudi če je dokumentacija popolna, lahko nacionalni varnostni organ od prosilca zahteva kakršne koli dodatne informacije kadar koli pred sprejetjem odločitve. Za zagotovitev teh informacij bi moral določiti razumen rok.
19. Varnostno pooblastilo bi moralo vsebovati informacije, navedene v Prilogi III.

Vsakemu varnostnemu pooblastilu bi bilo treba dodeliti enotno identifikacijsko številko.

20. Da bi izpolnil svojo obveznost v skladu s členom 12(4) Direktive (EU) 2016/798, bi nacionalni varnostni organ moral Agenciji posredovati informacije iz Priloge III.

UPRAVLJANJE INFORMACIJ

21. Nacionalni varnostni organ bi moral vse ustrezne podatke v vsaki fazi postopka ocenjevanja varnosti in rezultate tega ocenjevanja evidentirati v sistemu za upravljanje informacij ter jih redno posodabljati.

DOGOVORI O OBISKIH IN PREGLEDIH NA LOKACIJI UPRAVLJAVCEV INFRASTRUKTURE TER PRESOJAH

22. Prosilec bi moral v primeru obiskov, pregledov ali presoj, ki jih izvaja nacionalni varnostni organ, navesti osebo, ki ga bo zastopala, ter veljavne varnostne predpise in postopke na lokaciji, ki jih mora osebje nacionalnega varnostnega organa, odgovornega za opravljanje obiskov, pregledov ali presoj, spoštovati. O časovnem okviru za obiske, preglede in presoje bi se morala dogovoriti nacionalni varnostni organ in prosilec.
23. Nacionalni varnostni organ bi moral v primeru obiskov, pregledov ali presoj pripraviti poročilo o zadevah, ugotovljenih med ocenjevanjem, in navesti, ali so bile te zadeve odpravljene z dokazili, predloženimi med obiskom, pregledom ali presojo, in če so bile, navesti, kako so bile odpravljene. Poročilo lahko vključuje tudi navedbo dodatnih zadev, ki jih prosilec odpravi v dogovorjenem roku.

SODELOVANJE MED NACIONALNIMI VARNOSTNIMI ORGANI V PRIMERU ČEZMEJNE INFRASTRUKTURE

24. Prosilec ali prosilci bi morali svoje vloge za čezmejno infrastrukturo predložiti nacionalnim varnostnim organom v zadevnih državah članicah. Vsak zadevni nacionalni organ bi moral zagotoviti varnostno pooblastilo za zadevno infrastrukturo, ki se nahaja na njegovem ozemlju.
25. Nacionalni varnostni organi bi morali razpravljati o vseh vprašanjih, povezanih s postopkom ocenjevanja varnosti, in vseh zahtevah po dodatnih informacijah, ki vplivajo na rok za oceno ali bi lahko vplivale na delo drugih zadevnih nacionalnih varnostnih organov.
26. Nacionalni varnostni organ lahko od drugih zadevnih nacionalnih varnostnih organov zahteva kakršne koli ustrezne informacije o prosilcu.
27. Zadevni nacionalni varnostni organi bi morali med seboj izmenjavati vse ustrezne informacije, ki bi lahko vplivale na postopek ocenjevanja varnosti, vključno z informacijami o izvajanju ustreznih nacionalnih predpisov, ki jih je Komisiji priglasila njihova država članica.
28. Cilje in obseg presoj, pregledov in obiskov, kot tudi vlogo, dodeljeno vsakemu nacionalnemu varnostnemu organu, bi morali določiti zadevni nacionalni varnostni organi. Poročila s takih pregledov, obiskov in presoj bi morali pripraviti nacionalni varnostni organi in jih zasnovati skladno z okvirom sodelovanja, morali pa bi jih dati na voljo tudi drugim zadevnim nacionalnim varnostnim organom.

29. Nacionalni varnostni organi bi pred sprejetjem odločitve, ali bodo izdali varnostno pooblastilo za zadevno železniško infrastrukturo v svoji državi članici, morali:
- (a) razpravljati o rezultatih svojih preverjanj;
 - (b) se dogovoriti o morebitnih pomislekih, ki se bodo preučili v okviru poznejšega nadzora;
 - (c) se dogovoriti o vseh omejitvah ali pogojih uporabe, ki se bodo vključili v varnostno pooblastilo, kot je primerno.
30. Če je prosilec sprejel ukrepe za odpravo ugotovljenih pomislekov, bi morali nacionalni varnostni organi preveriti in se strinjati, ali so bili ti pomisleki odpravljeni. Nacionalni varnostni organi bi morali v ta namen po potrebi sodelovati v skladu z ureditvami iz člena 8(2) Delegirane uredbe Komisije (EU) 2018/761 ⁽³⁾.
31. Nacionalni varnostni organi bi morali varnostno pooblastilo, ki ga izdajo za zadevno železniško infrastrukturo v svoji državi članici, pogojiti z izdajo vseh drugih varnostnih pooblastil, povezanih z zadevno čezmejno infrastrukturo.
32. Nacionalni varnostni organi bi morali voditi evidence svojih dejavnosti in jih dati na voljo drugim zadevnim nacionalnim varnostnim organom.

KATEGORIZACIJA ZADEV

33. Nacionalni varnostni organ bi moral zadeve, ugotovljene med ocenjevanjem dokumentacije, kategorizirati na naslednji način:
- (a) „tip 1“: zadeve, ki zaradi razumevanja dokumentacije vloge zahtevajo dodatna pojasnila prosilca;
 - (b) „tip 2“: zadeve, zaradi katerih je morda treba spremeniti dokumentacijo vloge ali se zahteva manjše ukrepanje prosilca; ukrepi, ki se sprejmejo, so prepuščeni presoji prosilca in ne preprečujejo izdaje varnostnega pooblastila;
 - (c) „tip 3“: zadeve, v zvezi s katerimi mora prosilec sprejeti poseben ukrep, njegova izvedba pa se lahko odloži na čas po podelitvi varnostnega pooblastila; ukrep za odpravo zadeve predlaga prosilec, z njim pa se mora strinjati tisti nacionalni varnostni organ, ki je zadevo odkril;
 - (d) „tip 4“: zadeve, zaradi katerih je potrebna sprememba dokumentacije ali v zvezi s katerimi mora prosilec sprejeti poseben ukrep; varnostno pooblastilo se ne podeli, dokler zadeva ni odpravljena ali dokler v varnostno pooblastilo niso vključene omejitve ali pogoji uporabe, namenjeni odpravi zadeve; vsak ukrep za odpravo zadeve predlaga prosilec, z njim pa se mora strinjati tisti nacionalni varnostni organ, ki je zadevo odkril.
34. Nacionalni varnostni organ po odgovoru ali ukrepu, ki ga prosilec sprejme v zvezi z zadevo, ponovno oceni zadeve, ki jih je odkril, jih po potrebi ponovno razvrsti in vsaki opredeljeni zadevi dodeli enega od naslednjih statusov:
- (a) „zadeva ni odpravljena“, če dokazi, ki jih je predložil prosilec, niso zadovoljivi in so še vedno potrebne dodatne informacije;
 - (b) „pomislek za nadzor“, če pomislek še obstaja;
 - (c) „zadeva odpravljena“, če je prosilec predložil zadovoljiv odgovor in ni več pomislekov.

USPOSOBLJENOST OSEBJA, KI JE VKLJUČENO V OCENJEVANJA

35. Nacionalni varnostni organ bi moral zagotoviti, da ima osebje, vključeno v ocenjevanje, naslednje kompetence:
- (a) poznavanje ustreznega regulativnega okvira;
 - (b) poznavanje delovanja železniškega sistema;

⁽³⁾ Delegirana uredba Komisije (EU) 2018/761 z dne 16. februarja 2018 o vzpostavitvi skupnih varnostnih metod za nadzor, ki ga izvajajo nacionalni varnostni organi po izdaji enotnega varnostnega spričevala ali varnostnega pooblastila v skladu z Direktivo (EU) 2016/798 Evropskega parlamenta in Sveta ter o razveljavitvi Uredbe Komisije (EU) št. 1077/2012 (UL L 129, 25.5.2018, str. 16).

- (c) ustrezno raven kritične analize;
- (d) izkušnje na področju ocenjevanja sistema varnega upravljanja ali podobnega sistema upravljanja v železniškem sektorju ali sistema upravljanja varnosti v sektorju z enakovrednimi operativnimi in tehničnimi izzivi;
- (e) reševanje težav, komuniciranje in delo v skupini;
- (f) katero koli drugo kompetenco, potrebno za posamezno ocenjevanje.

V primeru dela v skupini so lahko kompetence porazdeljene med člani skupine.

Osebe, ki izvaja preglede in presoje, bi morale dokazati tudi znanje in izkušnje na področju opravljanja razgovorov.

36. Za zagotovitev pravilne uporabe točke 35 bi nacionalni varnostni organ moral vzpostaviti sistem upravljanja usposobljenosti, ki vključuje:
- (a) pripravo profila kompetenc za vsako delovno mesto, položaj ali funkcijo;
 - (b) zaposlovanje osebja v skladu z uveljavljenimi profili kompetenc;
 - (c) ohranjanje, razvoj in ocenjevanje kompetenc osebja v skladu z uveljavljenimi profili kompetenc.

PONOVNA PREUČITEV

37. Vsaka odločitev, ki bi pomenila zavrnitev izdaje varnostnega pooblastila ali opredelitev omejitev oziroma pogojev uporabe, ki niso navedeni v vlogi, bi morala biti ustrezno utemeljena.
38. Države članice bi morale zagotoviti, da bodo prosilci imeli možnost v razumnem roku zahtevati ponovno preučitev odločitve nacionalnih varnostnih organov in da bodo ti imeli od datuma prejema zahteve za ponovno preučitev na voljo dovolj časa, da svoje odločitve potrdijo ali spremenijo.
39. Postopek ponovne preučitve bi moral biti opravljen nepristransko.
40. Postopek ponovne preučitve bi moral biti osredotočen na zadeve, ki so utemeljevala odstopanje odločitve nacionalnega varnostnega organa od vloge prosilca.
41. V primeru čezmejne infrastrukture bi bilo ponovno preučitev treba izvesti ob usklajevanju z nacionalnimi varnostnimi organi, pristojnimi za čezmejno infrastrukturo.
42. Če se odločitev o zavrnitvi izdaje varnostnega pooblastila ali opredelitvi omejitev oziroma pogojev uporabe, ki niso navedeni v vlogi, potrdi, lahko prosilec vložijo pritožbo pri pristojnem sodišču v skladu z nacionalnim pravom.

KONČNE DOLOČBE

43. Države članice, ki so Agencijo in Komisijo uradno obvestile v skladu s členom 33(2) Direktive (EU) 2016/798, so pozvane, da začnejo to priporočilo uveljavljati od dne 16. junija 2019. Vse države članice se pozvane, da ga začnejo uveljavljati od dne 16. junija 2020.

V Bruslju, 16. maja 2019

Za Komisijo
Violeta BULC
Članica Komisije

PRILOGA I

Vsebina vloge za varnostno pooblastilo

Opomba: nacionalnim varnostnim organom se priporoča, naj zahtevajo vse informacije iz te priloge, vključno z dokumenti, ki jih je treba priložiti vlogi, razen če so označene z „N“ (neobvezno). Kadar mora upravljavec infrastrukture pripraviti načrt popravljivih ukrepov iz točke 8, so informacije o njem obvezne.

1. Vrsta vloge:

- 1.1 Novo
- 1.2 Podaljšanje
- 1.3 Posodobitev
- 1.4 Identifikacijska številka prejšnjega pooblastila (samo pri vlogah za podaljšanje ali posodobitev)

2. Značilnosti infrastrukture (izberite eno ali več):

- 2.1 Vseevropsko prometno omrežje (TEN-T)
 - 2.1.1 Celovito omrežje TEN-T
 - 2.1.2 Osrednje omrežje tovornega prometa TEN-T
 - 2.1.3 Osrednje omrežje potniškega prometa TEN-T
 - 2.1.4 Izven omrežja TEN-T
- 2.2 Energija
 - 2.2.1 Vozni vod
 - 2.2.2 Tretja tirnica
 - 2.2.3 Četrta tirnica
 - 2.2.4 Ni elektrificirano
- 2.3 Vodenje-upravljanje in signalizacija
 - 2.3.1 Sistem razreda A
 - 2.3.2 Sistem razreda B
- 2.4 Drugo (navedite)

3. Operacije v železniškem omrežju:

- 3.1 Pričakovani datum začetka izvajanja storitev/dejavnosti (N)
- 3.2 Država članica ali države članice, kjer se infrastruktura nahaja

4. Podatki o prosilcu:

- 4.1 Uradni naziv
- 4.2 Kratica (N)
- 4.3 Popoln naslov
- 4.4 Telefon
- 4.5 Telefaks (N)
- 4.6 E-naslov
- 4.7 Spletišče (N)

- 4.8 Nacionalna registracijska številka
- 4.9 Identifikacijska številka za DDV (N)
- 4.10 Druge pomembne informacije (N)

5. **Podatki o kontaktni osebi:**

- 5.1 Ime
- 5.2 Priimek
- 5.3 Naziv ali funkcija
- 5.4 Popoln naslov
- 5.5 Telefon
- 5.6 Telefaks (N)
- 5.7 E-naslov
- 5.8 Govorjeni jezik ali jeziki

DOKUMENTI, KI JIH JE TREBA PRILOŽITI VLOGI

6. **Dokumenti, predloženi za del ocene v zvezi s sistemom upravljanja varnosti:**

- 6.1 Opis sistema upravljanja varnosti in drugi dokumenti, ki dokazujejo skladnost z zahtevami iz Priloge II k Delegirani uredbi (EU) 2018/762.
- 6.2 Informacije o navzkrižni primerjavi sistema upravljanja varnosti (glej točko 6.1) in Priloge II k Delegirani uredbi (EU) 2018/762, vključno z navedbo, kje v dokumentaciji o sistemu upravljanja varnosti so izpolnjene ustrezne zahteve veljavne tehnične specifikacije za interoperabilnost, ki se nanašajo na podsistem „vodenje in upravljanje prometa“.

7. **Dokumenti, predloženi za nacionalni del ocene:**

- 7.1 Opis ali drug prikaz, kako se v ureditvah varnega upravljanja uporabljajo ustrezni nacionalni predpisi, priglašeni v skladu s členom 8 Direktive (EU) 2016/798.
- 7.2 Informacije o navzkrižni primerjavi sistema upravljanja varnosti (glej točko 6.1) in zahtev iz ustreznih nacionalnih predpisov (iz točke 7.1).

8. **Načrt(-i) popravljalnih ukrepov:**

- 8.1 Trenutni status načrta ali načrtov popravljalnih ukrepov, ki jih je upravljavec infrastrukture pripravil, da bi odpravil vsako pomembno neskladnost in uredil vsa druga področja, ki vzbujajo skrb in so bila opredeljena med nadzornimi dejavnostmi od prejšnjega ocenjevanja.
- 8.2 Trenutni status načrta ali načrtov popravljalnih ukrepov, ki jih je upravljavec infrastrukture pripravil, da bi odpravil pomisleke od prejšnjega ocenjevanja.

PRILOGA II

Postopek ocenjevanja varnosti

1. SPLOŠNO

- 1.1 Nacionalni varnostni organ bi moral razviti strukturiran in pregleden postopek za celotno dejavnost, pri katerem se upoštevajo elementi, navedeni v tej prilogi. Postopek ocenjevanja varnosti bi moral biti ponovljiv, kot je prikazano v spodnjem diagramu (glej sliko 1 v Dodatku), kar pomeni, da lahko nacionalni varnostni organ razumno zahteva dodatne informacije ali ponovno predložitev v skladu s tem priporočilom.

2. PREJEM VLOGE

- 2.1 Nacionalni varnostni organ bi moral po prejemu vloge za varnostno pooblastilo uradno in čim prej potrditi njen prejem ter pripraviti evidentirano dokumentacijo, da se zagotovi upravljanje informacij v vsaki fazi postopka ocenjevanja.
- 2.2 Nacionalni varnostni organ bi moral izvedbo postopka ocenjevanja dodeliti za to usposobljenemu osebju.

3. ZAČETNO PREVERJANJE

- 3.1 Ob prejemu vloge bi nacionalni varnostni organ moral čim prej izvesti začetno preverjanje, da preveri naslednje:
- (a) ali je prosilec predložil osnovne informacije, ki jih zahteva zakonodaja ali so potrebne za učinkovito obdelavo vloge;
 - (b) ali dokumentacija vsebuje zadostne dokaze ter je strukturirana in vključuje notranja navzkrižna sklicevanja, tako da jo je mogoče ustrezno primerjati z zahtevami sistema upravljanja varnosti in ustreznimi priglašeni nacionalnimi predpisi. Nacionalni varnostni organ izvede začetni pregled dejanske vsebine dokazil, vsebovanih v vlogi, za začetno presojo kakovosti, zadostnosti in ustreznosti sistema upravljanja varnosti;
 - (c) če je ustrezno, trenutni status načrta (ali načrtov) popravljalnih ukrepov, ki jih je upravljavec infrastrukture pripravil, da bi odpravil vsako pomembno neskladnost in uredil vsa druga področja, ki vzbujajo skrb in so bila od prejšnjega ocenjevanja opredeljena med nadzornimi dejavnostmi;
 - (d) če je ustrezno, trenutni status načrta (ali načrtov) popravljalnih ukrepov, ki jih je upravljavec infrastrukture pripravil, da bi odpravil pomisleke od prejšnjega ocenjevanja.
- 3.2 Nacionalni varnostni organ bi se moral na podlagi začetnega preverjanja iz točke 3.1. odločiti, ali obstajajo področja, v zvezi s katerimi potrebuje dodatne informacije. Če so potrebne dodatne informacije, bi moral nacionalni varnostni organ takoj zahtevati informacije, če se jim zdijo smiselno potrebne za podporo njihovi oceni.
- 3.3 Nacionalni varnostni organ bi moral prebrati zadosten del vloge, da bi preveril, ali je njena vsebina razumljiva. Če je očitno nerazumljiva, bi nacionalni varnostni organ moral odločiti, ali jo je treba vrniti in zahtevati izpopolnjeno različico.
- 3.4 Pri ocenjevanju sposobnosti upravljavca infrastrukture za upravljanje vlakov, merilnih vozil za pregled infrastrukture, tirnih delovnih strojev ali drugih posebnih vozil, vključno z uporabo pogodbenih izvajalcev po potrebi, bi moral nacionalni varnostni organ upoštevati ustrezne zahteve iz Priloge I k Delegirani uredbi (EU) 2018/762, zlasti njenih točk 1, 5.1, 5.2 in 5.5.

4. PODROBNO OCENJEVANJE

- 4.1 Po končani fazi začetnega preverjanja bi nacionalni varnostni organ moral začeti podrobno ocenjevanje dokumentacije (glej sliko 2 v Dodatku), pri čemer uporabi zahteve sistema upravljanja varnosti in ustrezne priglašene nacionalne predpise.

- 4.2 Pri podrobnem ocenjevanju iz točke 4.1 v skladu s členom 18(1) Direktive (EU) 2016/798 bi nacionalni varnostni organ moral uporabljati strokovno presojo, biti nepristranski in sorazmeren ter bi moral navesti utemeljene razloge za sprejete sklepe.
- 4.3 V oceni je navedeno, ali so zahteve sistema upravljanja varnosti in ustrezni priglašeni nacionalni predpisi izpolnjeni ter ali so potrebne dodatne informacije. Nacionalni varnostni organ bi moral med ocenjevanjem iskati tudi dokaze, da rezultati postopkov v okviru sistema upravljanja varnosti izpolnjujejo zahteve sistema upravljanja varnosti in ustrezne priglašene nacionalne predpise, pri čemer po potrebi uporabi metode vzorčenja, da se prepriča, da prosilec razume in lahko izpolni zahteve, usklajene z vrsto dejavnosti v železniškem prometu, da se zagotovi varno delovanje železnice.
- 4.4 Katera koli zadeva tipa 4 bi se morala rešiti tako, da je to zadovoljivo za nacionalni varnostni organ, in po potrebi voditi do posodobitve dokumentacije, preden se lahko izda varnostno pooblastilo.
- 4.5 Preučitev preostalih pomislekov se lahko preloži na čas nadzora, ali pa se v dogovoru s prosilcem sprejmejo ukrepi, ki temeljijo na njegovem predlogu za posodobitev dokumentacije, ali oboje. V takem primeru se uradna rešitev zadeve izvede po izdaji varnostnega pooblastila.
- 4.6 Nacionalni varnostni organ bi moral pri presojanju resnosti posamezne ugotovljene zadeve zagotavljati preglednost.
- 4.7 Pri opredelitvi zadeve iz točke 33 bi nacionalni varnostni organ moral biti natančen in bi prosilcu moral pojasniti, kakšna raven podrobnosti se pričakuje v odgovoru. V ta namen bi nacionalni varnostni organ moral izvesti naslednje korake:
- (a) natančno navesti ustrezne zahteve sistema upravljanja varnosti in priglašene nacionalne predpise ter prosilcu pojasniti ugotovljene zadeve;
 - (b) opredeliti ustrezni del povezanih uredb in predpisov;
 - (c) navesti, zakaj določena zahteva sistema upravljanja varnosti ali priglašeni nacionalni predpis, vključno z morebitno povezano zakonodajo, nista izpolnjena;
 - (d) se dogovoriti s prosilcem, da sprejme dodatne obveze ter predloži dokumente in kakršne koli druge dodatne informacije, kot jih zahteva raven podrobnosti zahtev sistema upravljanja varnosti ali priglašeni nacionalni predpis;
 - (e) navesti rok za uskladitev, ki je razumen in sorazmeren s težavnostjo zagotovitve zahtevanih informacij, ter se o njem dogovoriti s prosilcem.
- 4.8 Na podlagi uporabe člena 12(3) Direktive (EU) 2016/798 velja, da bi se v primeru, da prosilec močno zamuja pri zagotavljanju zahtevanih informacij, nacionalni varnostni organ moral odločiti, da podaljša rok za odgovor prosilca ali pa po obvestilu zavrne vlogo.
- 4.9 Rok za sprejetje odločitve o izdaji varnostnega pooblastila se lahko podaljša do predložitve zahtevanih informacij, na podlagi odločitve nacionalnega varnostnega organa in v dogovoru s prosilcem samo v naslednjih primerih:
- (a) zadeve tipa 1, ki, obravnavane posamično ali skupaj, preprečujejo nadaljevanje ocenjevanja ali njegovih delov;
 - (b) zadeve tipa 4 ali več vrst zadev tipa 3, ki se lahko, obravnavane skupaj, spremenijo v zadevo tipa 4 in preprečijo izdajo varnostnega pooblastila.
- 4.10 Pisni odgovori prosilca bi se morali šteti za zadovoljive, če zadostujejo za odpravo izraženih pomislekov in dokaz, da bodo njegove predlagane ureditve izpolnjevale ustrezna merila ali priglašene nacionalne predpise.
- 4.11 Če se odgovor šteje za nezadovoljiv, bi bilo treba natančno pojasniti, zakaj je tako, ter opredeliti dodatne informacije ali pojasnila, ki se zahtevajo od prosilca, da bi bil odgovor zadovoljiv.
- 4.12 Če se pojavijo pomisleki, da bi bila vloga lahko zavrnjena ali da bo za sprejetje odločitve potrebnega več časa, kot dopušča rok za oceno, lahko nacionalni varnostni organ razmisli o uvedbi ukrepov ob nepredvidljivih dogodkih.

- 4.13 Če se ugotovi, da vloga izpolnjuje vse zahteve ali da ni verjeten nadaljnji napredek pri zagotavljanju zadovoljivih odgovorov v zvezi z nerešenimi zadevami, bi moral nacionalni varnostni organ zaključiti ocenjevanje z naslednjimi koraki:
- (a) navedbo, ali so izpolnjena vsa merila oziroma ali še vedno obstajajo nerešene zadeve;
 - (b) opredelitvijo morebitnih pomislekov;
 - (c) opredelitvijo morebitnih omejitev ali pogojev uporabe, ki se vključijo v varnostno pooblastilo;
 - (d) poročanjem o nadaljnjem spremljanju pomembnih neskladnosti, ugotovljenih med nadzornimi dejavnostmi iz člena 5 Delegirane uredbe (EU) 2018/761, kjer je to potrebno;
 - (e) zagotovitvijo, da je bil postopek ocenjevanja skladnosti pravilno uporabljen;
 - (f) pripravo rezultatov ocene, vključno s povzetki ugotovitev in po potrebi mnenjem v zvezi z izdajo varnostnega pooblastila.
- 4.14 Nacionalni varnostni organ bi moral evidentirati in pisno utemeljiti vse ugotovitve in presoje, da bi olajšal postopek dajanja zagotovil in postopek odločanja ter pomagal pri morebitni pritožbi zoper odločitev o tem, ali se varnostno pooblastilo izda ali ne izda.

5. ODLOČANJE

- 5.1 Na podlagi ugotovitev zaključenega ocenjevanja bi bilo treba sprejeti odločitev o izdaji varnostnega pooblastila ali zavrnitvi vloge. Če se izda varnostno pooblastilo, se lahko opredelijo nekateri pomisleki. Varnostno pooblastilo se ne izda, če je ugotovljena katera koli zadeva tipa 4, ki med ocenjevanjem ni rešena.
- 5.2 Nacionalni varnostni organ se lahko odloči, da bo omejil področje uporabe varnostnega pooblastila z določitvijo omejitev ali pogojev uporabe, če take omejitve ali pogoji uporabe odpravljajo katero koli zadevo tipa 4, ki bi preprečila izdajo varnostnega pooblastila. Varnostno pooblastilo bi bilo na zahtevo prosilca treba posodobiti po odpravi vseh pomislekov v njegovi dokumentaciji.
- 5.3 Prosilca bi bilo treba obvestiti o odločitvi nacionalnega varnostnega organa, vključno z rezultati ocene, in, če je to ustrezno, se izda varnostno pooblastilo.
- 5.4 Če se vloga zavrne ali če varnostno pooblastilo vsebuje omejitve ali pogoje uporabe, ki se razlikujejo od tistih, navedenih v vlogi, bi nacionalni varnostni organ moral o tem obvestiti prosilca, pri čemer navede razloge za odločitev, in ga seznanimi s postopkom za vložitev zahtevka za pregled ali pritožbe zoper odločitev.

6. ZAKLJUČEVANJE OCENJEVANJA

- 6.1 Nacionalni varnostni organ bi moral dokončati upravni postopek zaključevanja ocenjevanja z zagotovitvijo, da so vsi dokumenti in zapisi pregledani, organizirani in arhivirani. Za stalno izboljševanje postopka bi nacionalni varnostni organ moral navesti pretekle informacije in pridobljena spoznanja za uporabo pri prihodnjih ocenah.

7. POSEBNE DOLOČBE ZA PODALJŠANJE VARNOSTNEGA POOBLASTILA

- 7.1 Varnostno pooblastilo se lahko na zahtevo prosilca podaljša pred iztekom njegove veljavnosti, da se zagotovi kontinuiteta pooblastil.
- 7.2 V primeru vloge za podaljšanje bi nacionalni varnostni organ moral preveriti podrobnosti sprememb dokazil, predloženih v prejšnji vlogi, in preučiti rezultate preteklih nadzornih dejavnosti iz člena 5 Delegirane uredbe (EU) 2018/761, da se prednostno razvrstijo ali določijo ustrezne zahteve sistema upravljanja varnosti in priglašeni nacionalni predpisi, na podlagi katerih se oceni vloga za podaljšanje.
- 7.3 Nacionalni varnostni organ bi moral na podlagi ravni predlaganih sprememb sprejeti ustrezen pristop k ponovnemu ocenjevanju.

8. POSEBNE DOLOČBE ZA POSODOBITEV VARNOSTNEGA POOBLASTILA

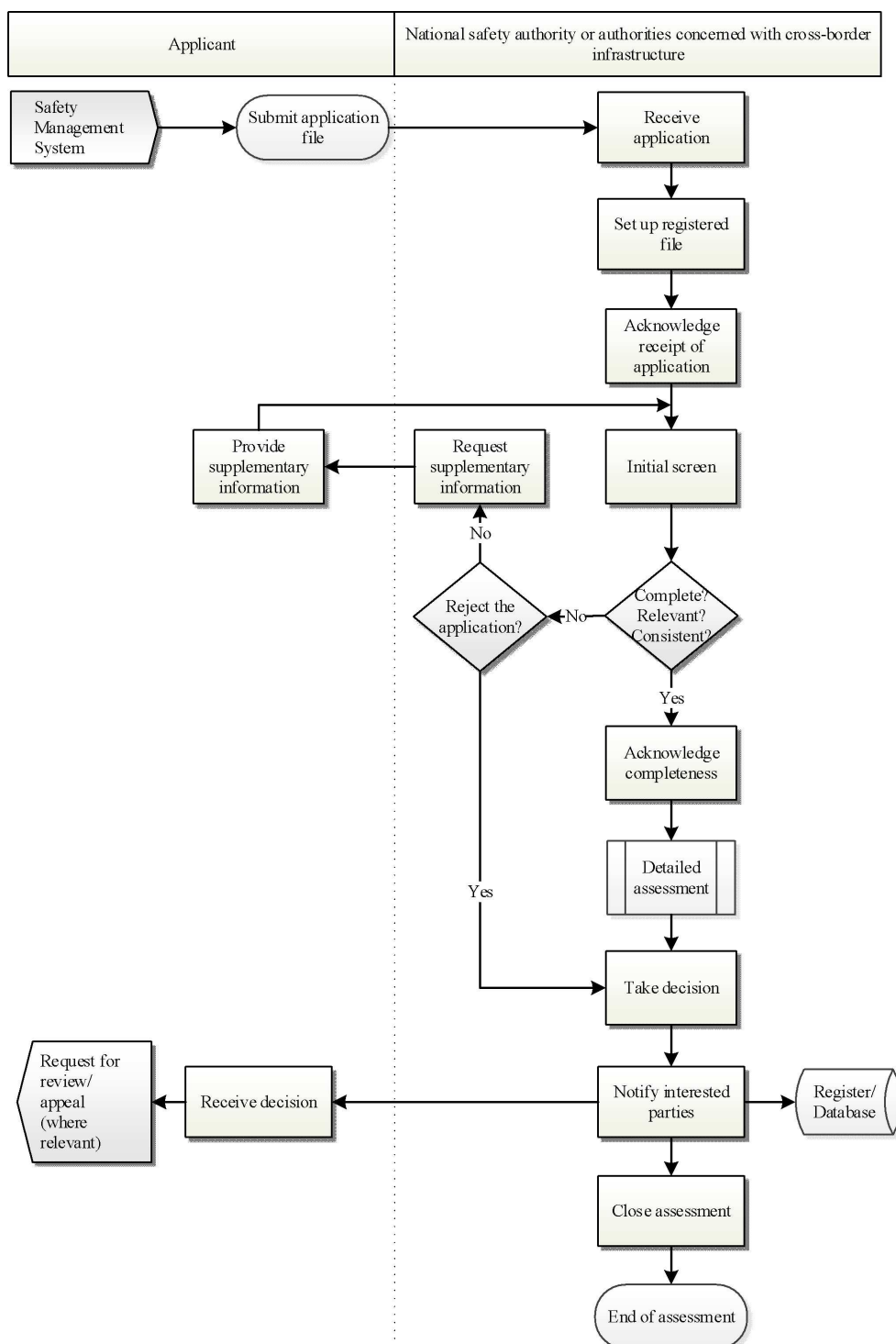
- 8.1 Varnostno pooblastilo se posodobi, kadar je bila predlagana bistvena sprememba infrastrukture, signalizacije, kakršne koli oskrbe z energijo, ki se uporablja v zvezi z infrastrukturo, ali načel za delovanje ali vzdrževanje take infrastrukture, signalizacije ali oskrbe z energijo v skladu s členom 12(2) Direktive (EU) 2016/798.
- 8.2 Če namerava upravljavec infrastrukture, ki ima varnostno pooblastilo, izvesti katero koli spremembo iz točke 8.1, o tem nemudoma obvesti nacionalni varnostni organ.
- 8.3 Po obvestilu s strani upravljavca infrastrukture, kot je določeno v točki 8.2, nacionalni varnostni organ:
- (a) preveri, ali je sprememba, ki se nanaša na kakršno koli morebitno vlogo, jasno opisana in ali so ocenjena morebitna varnostna tveganja;
 - (b) se z upravljavcem infrastrukture pogovori o potrebi po posodobitvi varnostnega pooblastila.
- 8.4 Nacionalni varnostni organ lahko pri prosilcu opravi nadaljnje poizvedbe. Če se nacionalni varnostni organ strinja, da predlagana sprememba ni bistvena, pisno obvesti prosilca, da posodobitev ni potrebna, pri čemer vodi evidenco odločitve za evidentirano dokumentacijo.
- 8.5 V primeru vloge za posodobitev bi nacionalni varnostni organ moral:
- (a) preveriti podrobnosti sprememb dokazov, predloženih v prejšnji vlogi, na podlagi katerih je bilo izdano veljavno varnostno pooblastilo;
 - (b) preučiti rezultate preteklih nadzornih dejavnosti iz člena 5 Delegirane uredbe (EU) 2018/761 in zlasti zadeve, ki se nanašajo na sposobnost prosilca, da učinkovito izvaja in spremlja svoj postopek upravljanja sprememb;
 - (c) za oceno vloge za posodobitev dati prednost ustreznim zahtevam sistema upravljanja varnosti in priglašnim nacionalnim predpisom ter se osredotočati nanje.
- 8.6 Nacionalni varnostni organ bi moral na podlagi ravni predlaganih sprememb sprejeti ustrezen pristop k ponovnemu ocenjevanju.
- 8.7 Zaradi vloge za posodobitev varnostnega pooblastila, predložene nacionalnemu varnostnemu organu, se ne podaljša obdobje njegove veljavnosti.
- 8.8 Nacionalni varnostni organ bi se na zahtevo prosilca moral odločiti, ali je treba varnostno pooblastilo posodobiti, če bodo pogoji, pod katerimi je bilo izdano, spremenjeni, ne da bi to vplivalo na infrastrukturo, signalizacijo, kakršno koli oskrbo z energijo, ki se uporablja v zvezi z infrastrukturo, ali na načela za delovanje ali vzdrževanje take infrastrukture, signalizacije ali oskrbe z energijo.
-

Dodatek

POSTOPEK OCENJEVANJA VARNOSTI

Slika 1

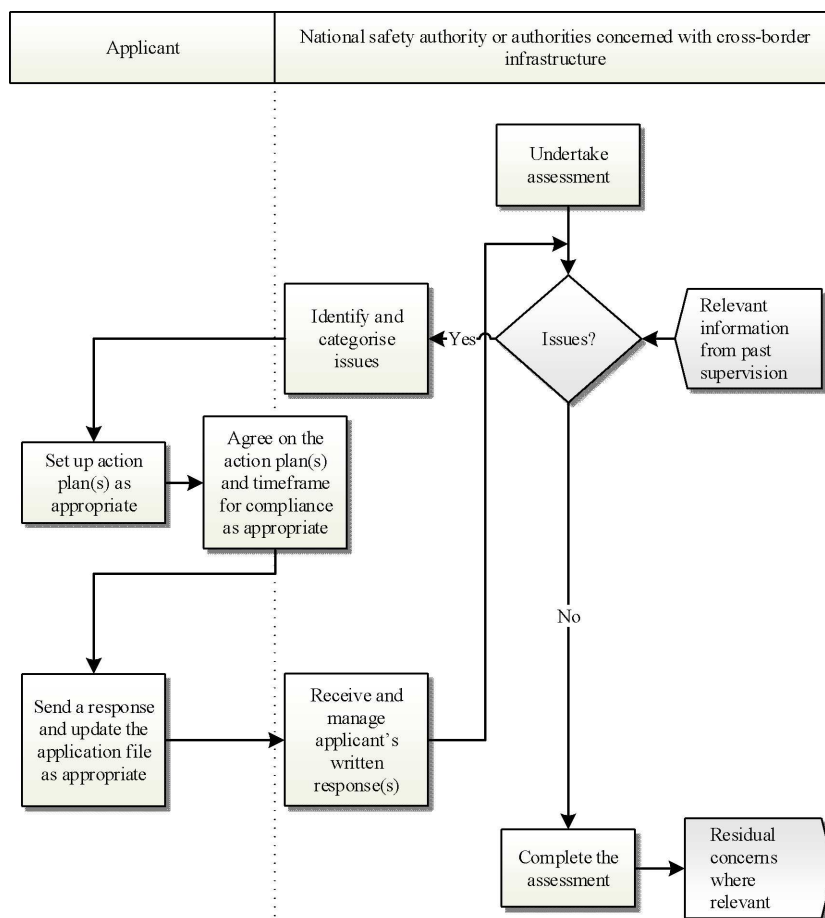
Postopek ocenjevanja varnosti



POSTOPEK PODROBNEGA OCENJEVANJA

Slika 2

Postopek podrobnega ocenjevanja



PRILOGA III

Vsebina varnostnega pooblastila

1. **Identifikacijska številka varnostnega pooblastila**
 2. **Identifikacija upravljavca infrastrukture:**
 - 2.1 Uradni naziv
 - 2.2 Nacionalna registracijska številka
 - 2.3 Identifikacijska številka za DDV
 3. **Identifikacija nacionalnega varnostnega organa:**
 - 3.1 Organizacija
 - 3.2 Država članica
 4. **Podatki o dovoljenju:**
 - 4.1 Novo
 - 4.2 Podaljšanje
 - 4.3 Posodobitev
 - 4.4 Identifikacijska številka prejšnjega pooblastila (le pri podaljšanju ali posodobitvi)
 - 4.5 Datum začetka in konca veljavnosti
 - 4.6 Značilnosti infrastruktur(e)
 5. **Veljavna nacionalna zakonodaja**
 6. **Omejitve in pogoji uporabe**
 7. **Dodatne informacije**
 8. **Datum izdaje in pooblaščen podpisnik/žig organa**
-

Dodatek

Priporoča se naslednji standardni vzorec za varnostno pooblastilo:



VARNOSTNO POOBLASTILO

Varnostno pooblastilo, ki potrjuje odobritev sistema upravljanja varnosti v Evropski uniji v skladu z Direktivo (EU) 2016/798 in veljavno nacionalno zakonodajo

IDENTIFIKACIJSKA ŠTEVILKA: _____

1. POOBLAŠČENI UPRAVLJAVEC INFRASTRUKTURE

Uradni naziv:	
Ime upravljavca infrastrukture:	Kratica:
Nacionalna registracijska številka:	Identifikacijska številka za DDV:

2. ORGAN IZDAJATELJ POOBLASTILA

Organ:
Država članica:

3. PODATKI O POOBLASTILU

To je — novo pooblastilo ☐ — podaljšano pooblastilo ☐ — posodobljeno pooblastilo ☐	Identifikacijska številka EU prejšnjega pooblastila: _____
Veljavnost od: _____ do: _____	
Značilnosti infrastruktur(e):	

4. VELJAVNA NACIONALNA ZAKONODAJA

--

5. OMEJITVE IN POGOJI UPORABE

--

6. DODATNE INFORMACIJE

--

Datum izdaje

--

Podpis

Notranja referenčna številka

--

Žig pooblaščenega organa

--

ISSN 1977-0804 (elektronska različica)
ISSN 1725-5155 (tiskana različica)



Urad za publikacije Evropske unije
2985 Luxembourg
LUKSEMBURG

SL