

Making the railway system
work better for society.

Smernice

Smernice za praktične ureditve za postopek izdaje dovoljenj za vozila

	<i>Pripravil</i>	<i>Potrdil</i>	<i>Odobril</i>
<i>Naziv</i>	S. D'ALBERTANSON E. DEL RIO S. HANCI G. TURNER S. YOUNG	H. DELSOIR	C. CARR/T. BREYNE
<i>Položaj</i>	Projektni referent	Vodja skupine	Vodja enote
<i>Datum</i>	21. 9. 2018	21. 9. 2018	21. 9. 2018
<i>Podpis(-i)</i>			

Zgodovina dokumenta

<i>Različica</i>	<i>Datum</i>	<i>Pripombe</i>
1.0	21. 9. 2018	Končna različica za objavo temelji na osnutku delovnega dokumenta 0.8.

Ta dokument določa smernice Agencije Evropske unije za železnice, ki niso pravno zavezujoče. Ne posega v postopke odločanja, ki so predvideni v veljavni zakonodaji EU. Poleg tega je za zavezujočo razlago prava EU izključno pristojno le Sodišče Evropske unije.

Opomba: V primeru nedoslednosti ali neskladja med angleško različico in katero koli drugo jezikovno različico te publikacije prevlada angleška različica.

Ne Agencija Evropske unije za železnice ne katera koli oseba, ki deluje v njenem imenu, ni odgovorna za morebitno uporabo na podlagi informacij v nadaljevanju.

Luksemburg: Urad za publikacije Evropske unije, 2018

© Agencija Evropske unije za železnice, 2018

Reprodukcija je dovoljena z navedbo vira.

Različica 1.0 [21/9/2018] Natisnjena različica je nepreverjena. Prenesite zadnjo različico na naslovu era.europa.eu.

© 2018 Agencija EU za železnice. Vse pravice pridržane.

Za vsako uporabo ali reprodukcijo fotografij ali drugega gradiva, ki ni zaščiteno z avtorskimi pravicami Agencije Evropske unije za železnice, je treba pridobiti dovoljenje neposredno od imetnikov avtorskih pravic.

Vsebina

0. Zbirna preglednica.....	6
1. Uvod 12	
1.1. Ozadje	12
1.2. Pravna podlaga.....	13
1.3. Področje uporabe.....	13
1.4. Cilji 13	
1.5. Upravljanje dokumenta	14
2. Sklici, opredelitve pojmov in okrajšave	14
2.1. Referenčni dokumenti.....	14
2.2. Opredelitve pojmov in okrajšave	16
3. Vsebina praktičnih ureditev	18
3.1. Uvodne izjave.....	18
3.2. Poglavje 1 – Splošne določbe.....	19
3.2.1. Člen 1: Predmet urejanja in področje uporabe.....	19
3.2.2. Člen 2: Opredelitve pojmov	19
3.2.3. Odgovornosti.....	27
3.2.4. Člen 9: Uporaba dovoljenega vozila.....	32
3.2.5. Člen 10: Jezik	35
3.2.6. Člen 11: Postopek izdaje dovoljenj za vozila tramvaj-vlak na enotnem evropskem železniškem območju.....	36
3.2.7. Člen 12: Čezmejni dogovori	38
3.3. Poglavje 2 – faza 1: priprava vloge.....	38
3.3.1. Člen 13: Zajem zahtev	38
3.3.2. Opredelitev dovoljenja in sprejetje odločitve v zvezi z njim.....	43
3.3.3. Člen 17: Opredelitev pravil, vključno z neuporabo TSI	51
3.3.4. Člen 18: Navedba in opredelitev ukrepov, potrebnih za uporabo vozila v omrežju za namene poskusnega obratovanja	56
3.3.5. Člen 19: Začasno dovoljenje za uporabo vozila v omrežju za namene poskusnega obratovanja	56
3.3.6. Člen 20: Opredelitev predvidenih pogojev za uporabo vozila in drugih omejitev.....	61
3.3.7. Člen 21: Opredelitev ocen skladnosti	63
3.4. Poglavje 3 – faza 2: Predhodno sodelovanje	64
3.4.1. Člen 22: Predhodno sodelovanje	64
3.4.2. Priprava predloga za predhodno sodelovanje in posvetovanje z organi za ocenjevanje skladnosti.....	66
3.4.3. Člen 23: Dokumentacija o predhodnem sodelovanju.....	66
3.4.4. Člen 24: Podlaga za predhodno sodelovanje	67
3.5. Poglavje 4 – faza 3: Ocenjevanje skladnosti	68
3.5.1. Člen 25: Ocenjevanje skladnosti	68
3.5.2. Izvajanje ocenjevanja skladnosti.....	73
3.5.3. Zbiranje dokumentacije od organov za ocenjevanje skladnosti.....	73
3.5.4. Člen 26: Izvajanje preverjanj in pridobitev dokazil	74

3.5.5.	Alternativna(-e) metoda(-e) za nacionalni(-e) predpis(-e).....	75
3.5.6.	Preveritev, ali je mogoče sprejeti rezultate preverjanja in ocenjevanja	76
3.5.7.	Člen 27: Popravek neskladnosti	76
3.6.	Poglavje 5 – faza 4: Predložitev vloge	77
3.6.1.	Člen 28: Pridobitev dokazil za vlogo.....	77
3.6.2.	Člen 29: Priprava dokumentacije, priložene vlogi.....	77
3.6.3.	Člen 30: Vsebina vloge in popolnost	78
3.6.4.	Člen 31: Predložitev vloge za dovoljenje prek točke vse na enem mestu	79
3.7.	Poglavje 6 – faza 5: Obdelava vloge.....	81
3.7.1.	Predložitev vloge subjektu za izdajo dovoljenj (Agenciji/nacionalnemu varnostnemu organu) prek točke vse na enem mestu	81
3.7.2.	Člen 32: Preverjanje popolnosti vloge	81
3.7.3.	Člen 33: Potrditev vloge	81
3.7.4.	Člen 34: Rok za ocenjevanje vloge	82
3.7.5.	Člen 35: Komunikacija med ocenjevanjem vloge	84
3.7.6.	Člen 36: Upravljanje informacij v zvezi z ocenjevanjem vloge.....	84
3.7.7.	Člen 37: Usklajevanje med subjektom za izdajo dovoljenj in zadevnimi nacionalnimi varnostnimi organi za področje uporabe pri ocenjevanju vloge.....	84
3.7.8.	Člen 38: Ocena vloge.....	86
3.7.9.	Člen 39: Ocena vloge, ki jo izvede subjekt za izdajo dovoljenj	87
3.7.10.	Člen 40: Ocena vloge, ki jo izvedejo zadevni nacionalni varnostni organi za področje uporabe.....	88
3.7.11.	Člen 41: Kategorizacija težav	90
3.7.12.	Člen 42: Upravičen dvom	92
3.7.13.	Člen 43: Preverjanja, ki jih subjekt za izdajo dovoljenj izvede v zvezi z ocenami, ki so jih izvedli zadevni nacionalni varnostni organi za področje uporabe.....	93
3.7.14.	Člen 44: Arbitraža na podlagi člena 21(7) Direktive (EU) 2016/797 in člena 12(4)(b) Uredbe (EU) 2016/796.....	93
3.7.15.	Člen 45: Zaključek ocenjevanja vloge.....	95
3.7.16.	Člen 46: Odločitev o odobritvi ali zavrnitvi vloge.....	95
3.8.	Poglavje 7 – faza 6 Končna dokumentacija in dovoljenje	96
3.8.1.	Člen 47: Končna dokumentacija za dovoljenje za tip vozila in/ali dovoljenje za dajanje vozila na trg	96
3.8.2.	Člen 48: Informacije v izdanem dovoljenju za tip vozila	97
3.8.3.	Člen 49: Informacije v izdanem dovoljenju za dajanje vozila na trg.....	97
3.8.4.	Člen 50: Registracija v evropskem registru dovoljenih tipov vozil in podatkovni zbirki ERADIS	98
3.8.5.	Člen 51: Ponovna proučitev na podlagi člena 21(11) Direktive (EU) 2016/797.....	100
3.8.6.	Člen 52: Arhiviranje odločitve in celotne spremne dokumentacije za odločitev, izdano v skladu s členom 46.....	101
3.9.	Poglavje 8 – Začasni preklic ali razveljavitev ali sprememba izdanega dovoljenja.....	102
3.9.1.	Člen 53: Začasni preklic ali razveljavitev ali sprememba izdanega dovoljenja	102
3.9.2.	Člen 54: Učinek začasnega preklica ali razveljavitve ali spremembe izdanega dovoljenja na registracijo v evropskem registru dovoljenih tipov vozil, podatkovni zbirki ERADIS in registrih vozil.....	102
3.10.	Poglavje 9 – Končne določbe	102
3.10.1.	Člen 55: Prehodne določbe.....	102

3.10.2. Člen 59: Začetek veljavnosti in uporaba	103
3.11. Priloge	103
Priloga I Vsebina vloge	104
Priloga II Vidiki, ki jih oceni subjekt za izdajo dovoljenj.....	107
Priloga III Vidiki, ki jih ocenijo zadevni nacionalni varnostni organi za področje uporabe.....	109
Priloga IV Vzorec predloge za dovoljenje za tip vozila	110
Priloga V Vzorec predloge za dovoljenje za dajanje vozila na trg.....	112
Priloga VI Vzorec predloge za potrditev/zavrnitev prejema popolne dokumentacije vloge.....	114
Priloga VII Vzorec predloge za vlogo za predhodno sodelovanje.....	116
Priloga VIII Vzorec predloge za podlago za predhodno sodelovanje	119
Priloga IX Vzorec predloge za dokumentacijo o oceni v skladu s členom 39(5) Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545 in preverjanja, ki jih subjekt za izdajo dovoljenj izvede v zvezi z ocenami, ki so jih izvedli zadevni nacionalni varnostni organi za področje uporabe, v skladu s členom 43 Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545	122
Priloga X Vzorec predloge za dokumentacijo o oceni v skladu s členom 40(6) Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545	125
Priloga XI Vzorec predloge za dokumentacijo o oceni za zaključek ocenjevanja vloge v skladu s členom 45(4) Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545	127
Priloga XII Vzorec predloge za odločitev o odobritvi ali zavrnitvi vloge v skladu s členom 46 Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545.....	129
Priloga XIII Seznam vsebine obvestila v skladu s členom 16(4) Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545	131
Priloga XIV Vidiki, ki jih je treba proučiti za obvestilo v skladu s členom 16(4) Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545.....	134
Priloga XV Vzorec predloge za predložitev obvestila v skladu s členom 16(4) Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545.....	137
Priloga XVI Vzorec predloge za odločitev v skladu s členom 16(4) Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545	141
Priloga XVII Vzorec predloge za predložitev vloge v skladu s členom 31(1) Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545.....	143
Priloga XVIII Diagrami poteka	147
Priloga XIX List s pripombami	159

Različica 1.0 (21. 9. 2018). Natisnjena različica je nepreverjena. Prenesite zadnjo različico na naslovu era.europa.eu. © 2018 Agencija EU za železnice. Vse pravice pridržane.

0. Zbirna preglednica

Ta preglednica zajema pregled praktičnih primerov, s katerimi bi se lahko srečali prosilci, v njej je povzeta tudi njihova povezava s posameznimi dovoljenji iz Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545. Poleg tega so prosilcem za vsak primer zagotovljene informacije o potrebi po predložitvi vloge za dovoljenje prek točke vse na enem mestu, nalogah, ki jih je treba opraviti, in dokumentih, ki jih je treba vključiti v dokumentacijo, priloženo vlogi. Primeri so opredeljeni tudi v diagramu poteka za podfazo 1.1.

V tej zbirni preglednici sta morebitnim prosilcem na voljo celovit pregled postopka in uvod v praktične ureditve za izdajo dovoljenj za vozila (izvedbena uredba in smernice). Preglednico je pripravila skupina predstavnih organov (Group of Representative Bodies – GRB), da bi se prosilcem zagotovila vstopna točka za hiter začetek postopkov v okviru praktičnih ureditev.

Opozoriti je treba, da preglednica zagotavlja pravno nezavezujoči pregled za raznovrstne primere. Pravno zavezujoče določbe so navedene v Direktivi (EU) 2016/797 in Izvedbeni uredbi Komisije (EU) 2018/545. Preglednica vsebuje oporna sklicevanja in pripombe, ki prosilcem olajšajo iskanje povezane vsebine Direktive in Izvedbene uredbe (vključno s smernicami).

Preglednica 0: Zbirna preglednica

Primer	Opis primera	Dovoljenje v skladu s členom 14(1) IU	Predložiti vlogo?	Vključiti dokazila za zajem zahtev v vlogo? (5)	Vključiti organe za ocenjevanje skladnosti (priglašene in imenovane organe)?	Vključiti organ za ocenjevanje (skupna varnostna metoda za oceno tveganja)? (3)	Vključiti tehnično dokumentacijo, priloženo ES-izjavi o verifikaciji, v vlogo?	Vključiti ES-izjavo o verifikaciji v vlogo?	Vključiti izjavo predlagatelja (člen 16 Uredbe (EU) št. 402/2013 ter točki 18.10 in 18.12 Priloge I k IU) v vlogo? (3)	Pripombe – posebne zahteve	Dovoljenje, ki ga izda subjekt za izdajo dovoljenj
1a	Dovoljenje za tip vozila (za novi tip vozila) (poglavji 3.2.2.19 in 3.3.2.1 SU)	Prvo dovoljenje (člen 14(1)(a) IU)	Da	Da	Da	Da	Da	Da	Da	Prosilec se lahko odloči, da zaprosi za dovoljenje za novi tip, ne da bi hkrati zaprosil za dovoljenje za dajanje prvega vozila na trg. (poglavje 3.2.2.15 SU)	Dovoljenje za tip vozila (člen 48 IU) (poglavje 3.8.2 in Priloga IV k SU)
1b	Dovoljenje za dajanje vozila na trg (za prvo vozilo tipa) (poglavji 3.2.2.19 in 3.3.2.1 SU)	Prvo dovoljenje (člen 14(1)(a) IU)	Da	Da	Da	Da	Da	Da	Da	Vloga za dovoljenje za dajanje prvega vozila tipa na trg, na podlagi katere bosta izdana dovoljenje za tip vozila in dovoljenje za dajanje prvega vozila na trg. To se naredi z enotno vlogo. (člen 24(2) DI)	Dovoljenje za tip vozila in/ali dovoljenje za dajanje vozila na trg (člena 48 in 49 IU) (poglavji 3.8.2 in 3.8.3 ter prilogi IV in V k SU)
2a	Dovoljenje v skladu s tipom (Izdaja dovoljenja za serijo vozil) (člen 25 DI) (poglavji 3.2.2.15 in 3.3.2.1 SU)	Dovoljenje v skladu s tipom (člen 14(1)(e) IU)	Da	Ne (5) Postopek zajema zahtev bi moral zajemati tudi fazo proizvodnje.	Da Faza proizvodnje, ki je pod nadzorom organa(-ov) za ocenjevanje skladnosti. (2010/713/EU)	Ne Če so bili vidiki v zvezi z varnostjo in varno vključitvijo podsistemov za fazo proizvodnje že zajeti z zajemom zahtev v zvezi z dovoljenjem za tip vozila/tip in če se proizvodni postopek ni spremenil.	Ne	Da ES-izjava(-e) o verifikaciji je (so) del povezane dokumentacije k izjavi o skladnosti tipa vozila.	Ne Predlagatelj mora predložiti izjavo v zvezi s tveganjem, ki zajema fazo proizvodnje.	Dokazila, ki jih je treba predložiti: izjava o skladnosti s tipom vozila (in povezana dokumentacija) in odločitve glede neuporabe TSI. (točki 18.3 in 18.4 Priloge I k IU) (Priloga I k SU) Postopek zajema zahtev obsega tudi proizvodni postopek, vendar se ta dokazila v vlogi ne zahtevajo.	Dovoljenje za dajanje vozila na trg (člen 49 IU) (poglavje 3.8.3 in Priloga V SU)
2b	Spremembe že dovoljenega vozila, da se uskladi z drugo izvedenko/varianto tipa (člen 25 DI) (poglavji 3.2.2.15 in 3.3.2.3 SU)	Dovoljenje v skladu s tipom (člen 14(1)(e) IU)	Da	Ne (5) Postopek zajema zahtev bi moral zajemati tudi fazo proizvodnje.	Da Faza proizvodnje, ki je pod nadzorom organa(-ov) za ocenjevanje skladnosti. (2010/713/EU)	Ne Če so bili vidiki v zvezi z varnostjo in varno vključitvijo podsistemov za fazo proizvodnje že zajeti z zajemom zahtev v zvezi s dovoljenjem za tip vozila/tip in če se proizvodni postopek ni spremenil.	Ne	Da ES-izjava(-e) o verifikaciji je (so) del povezane dokumentacije k izjavi o skladnosti tipa vozila.	Ne Predlagatelj mora predložiti izjavo v zvezi s tveganjem, ki zajema fazo proizvodnje.	Dokazila, ki jih je treba predložiti: izjava o skladnosti tipa vozila (in povezana dokumentacija) in odločitve glede neuporabe TSI. (točki 18.3 in 18.4 Priloge I k IU) (Priloga I k SU) Postopek zajema zahtev obsega tudi proizvodni postopek, vendar se ta dokazila v vlogi ne zahtevajo. Opis v poglavju 3.3.2.3 SU – Ukrepi, da postane vozilo skladno z drugo izvedenko in/ali varianto dovoljenega tipa vozila.	Dovoljenje za dajanje vozila na trg (člen 49 IU) (poglavje 3.8.3 in Priloga V k SU)
3	Spremembe TSI ali nacionalnih predpisov v skladu s členom 24(3) DI, za katere ni potrebna sprememba zasnove tipa vozila (poglavji 3.3.2.1 in 3.3.3 k SU)	Obnovljeno dovoljenje za tip vozila (člen 24(3) DI) (člen 14(1)(b) IU)	Da	Ne (5)	Da	Odvisno od narave spremenjenih predpisov (3) (4)	Da	Da	Da (4) Če je vključen organ za ocenjevanje (skupna varnostna metoda za oceno tveganja), mora predlagatelj predložiti izjavo v zvezi s tveganjem.	Obseg dokazil, ki se vključijo v dokumentacijo, priloženo vlogi za dovoljenje, je omejen na spremenjene predpise. (člen 24(3) DI) Za obnovo dovoljenja za tip vozila je potrebno le preverjanje spremenjenih parametrov, zaradi katerih je v skladu z novim pravilom obstoječi tip vozila neveljaven.	Dovoljenje za tip vozila (člen 48 IU) (poglavje 3.8.2 in Priloga IV k SU)
4	Razširjeno področje uporabe brez spremembe zasnove (člen 21(13) DI) (poglavja 3.3.2.1, 3.3.2.2, 3.6.2 in 3.6.3 SU)	Razširjeno področje uporabe (člen 14(1)(c) IU)	Da	Da	Da	Da	Da	Da	Da	Preverjanja, ki jih subjekt za izdajo dovoljenj izvede za dovoljenje za razširjeno področje uporabe tipa vozila, bi morala biti omejena na preverjanje veljavnosti prvotnega dovoljenja za tip vozila ter tehnične združljivosti vozila in omrežja za razširjeno področje uporabe. Preverjanja, ki so že bila izvedena za prvo dovoljenje, se ne bi smela ponavljati. (poglavje 3.3.2.1 SU) Možnost imetnika, da zaprosi za nov tip ali ustvari novo varianto obstoječega tipa. (člen 14(2) IU) (poglavje 3.3.2.2 SU)	Dovoljenje za tip vozila in/ali dovoljenje za dajanje vozila na trg, ki zajema razširjeno področje uporabe. (člena 48 in 49 IU) (poglavji 3.8.2 in 3.8.3 ter prilogi IV in V k SU)
5a (8)	Razširjeno področje uporabe, vključno s spremembo zasnove tipa, zaradi katere je potrebno novo dovoljenje (člen 21(13) DI) (poglavja 3.3.2.1, 3.3.2.2, 3.6.2 in 3.6.3 SU) Isti imetnik	Novo dovoljenje in razširjeno področje uporabe (člen 14(1)(c) in (d), (2) in (3) IU)	Da	Da	Da (1)	Da	Da (1)	Da (2)	Da	Dejansko gre za kombinacijo primerov 4 in 6. Združeni vlogi za novo dovoljenje in dovoljenje za razširjeno področje uporabe se lahko pošljeta hkrati v eni vlogi prek točke vse na enem mestu. (člen 14(3) IU) (poglavje 3.3.2.1 SU) Možnost imetnika, da zaprosi za nov tip ali ustvari novo varianto obstoječega tipa. (člen 14(2) IU) (poglavje 3.3.2.2 SU)	Dovoljenje za tip vozila in/ali dovoljenje za dajanje vozila na trg, ki zajema spremembe in razširjeno področje uporabe. (člena 48 in 49 IU) (poglavji 3.8.2 in 3.8.3 ter prilogi IV in V k SU)

Preglednica 0: Zbirna preglednica

Primer	Opis primera	Dovoljenje v skladu s členom 14(1) IU	Predložiti vlogo?	Vključiti dokazila za zajem zahtev v vlogo? (5)	Vključiti organe za ocenjevanje skladnosti (priglašene in imenovane organe)?	Vključiti organ za ocenjevanje (skupna varnostna metoda za oceno tveganja)? (3)	Vključiti tehnično dokumentacijo, priloženo ES-izjavi o verifikaciji, v vlogo?	Vključiti ES-izjavo o verifikaciji v vlogo?	Vključiti izjavo predlagatelja (člen 16 Uredbe (EU) št. 402/2013 ter točki 18.10 in 18.12 Priloge I k IU) v vlogo? (3)	Pripombe – posebne zahteve	Dovoljenje, ki ga izda subjekt za izdajo dovoljenj
5b (8)	Razširjeno področje uporabe, vključno s spremembo zasnove tipa, zaradi katere je potrebno novo dovoljenje (člen 21(13) DI) (poglavja 3.3.2.1, 3.3.2.2, 3.6.2 in 3.6.3 SU) Novi imetnik	Novo dovoljenje in razširjeno področje uporabe (člen 14(1)(c) in (d), (2) in (3) ter člen 15(4) IU)	Da	Da	Da (1)	Da	Da (1)	Da (2)	Da	Dejansko gre za kombinacijo primerov 4 in 7. Združeni vlogi za novo dovoljenje in dovoljenje za razširjeno področje uporabe se lahko pošljeta hkrati v eni vlogi prek točke vse na enem mestu. (člen 14(3) IU) (poglavje 3.3.2.1 SU) Novi imetnik ustvari nov tip vozila. (člen 15(4) IU) (poglavje 3.3.2.2 SU)	Dovoljenje za tip vozila in/ali dovoljenje za dajanje vozila na trg, ki zajema spremembe in razširjeno področje uporabe. (člena 48 in 49 IU) (poglavji 3.8.2 in 3.8.3 SU ter prilogi IV in V k SU)
6	Sprememba osnovnih značilnosti zasnove ali ravni varnosti vozila presega merila iz člena 21(12) DI: • parametri so zunaj sprejemljivega razpona v TSI, • sprememba lahko škodljivo vpliva na splošno varnost vozila, • potrebna v skladu z ustreznimi TSI (člen 21(12) DI) (člen 15(1)(d) IU) Isti imetnik	Novo dovoljenje (člen 14(1)(d), (2) in (3) IU)	Da	Da	Da (1)	Da	Da (1)	Da (2)	Da	Možnost imetnika, da zaprosi za nov tip ali ustvari novo varianto obstoječega tipa. (člen 14(2) IU) (poglavje 3.3.2.2 SU)	Dovoljenje za tip vozila in/ali dovoljenje za dajanje vozila na trg, ki zajema spremembe. (člena 48 in 49 IU) (poglavji 3.8.2 in 3.8.3 SU ter prilogi IV in V k SU)
7	Sprememba osnovnih značilnosti zasnove ali ravni varnosti vozila presega merila iz člena 21(12) DI: • parametri so zunaj sprejemljivega razpona v TSI, • sprememba lahko škodljivo vpliva na splošno varnost vozila, • potrebna v skladu z ustreznimi TSI (člen 21(12) DI) (člen 15(1)(d) IU) Novi imetnik	Novo dovoljenje (člen 14(1)(c), člen 15(1)(d) in (4) ter člen 16(3) IU)	Da	Da	Da (1)	Da	Da (1)	Da (2)	Da	Novi imetnik ustvari nov tip vozila. (člen 15(4) IU) (poglavje 3.3.2.2 SU)	Dovoljenje za tip vozila in/ali dovoljenje za dajanje vozila na trg, ki zajema spremembe. (člena 48 in 49 IU) (poglavji 3.8.2 in 3.8.3 SU ter prilogi IV in V k SU)
8	Sprememba osnovnih značilnosti zasnove ali ravni varnosti vozila ne presega meril iz člena 21(12) DI: • parametri so zunaj sprejemljivega razpona v TSI, • sprememba lahko škodljivo vpliva na splošno varnost vozila, • potrebna v skladu z ustreznimi TSI (člen 21(12) DI) (člen 15(1)(c) IU) Isti imetnik	N. r. (člen 15(1)(c) in (2) IU)	Ne	N. r. (5)	Da (1)	Da (6)	N. r. (1)	N. r. (2)	N. r. (7)	Imetnik dovoljenja za tip na zahtevo subjekta za izdajo dovoljenj, nacionalnih varnostnih organov, Agencije ali držav članic še naprej daje na razpolago ustrezne informacije. (točka 2.6 Priloge IV k DI) (člen 15(2) IU) Ustvarite novo izvedenko tipa vozila ali novo izvedenko variante tipa vozila in subjektu za izdajo dovoljenj predložite ustrezne informacije. Subjekt za izdajo dovoljenj v evropskem registru dovoljenih tipov vozil evidentira novo izvedenko tipa vozila ali novo izvedenko variante tipa vozila. (člen 15(3) IU) (točka (c) poglavja 3.3.2.2 SU) Prosilec lahko organ za ocenjevanje (skupna varnostna metoda za oceno tveganja) pozove k predložitvi ocene, da sprememba ne presega meril, vendar to ni obvezno.	Subjekt za izdajo dovoljenj v evropskem registru dovoljenih tipov vozil evidentira novo izvedenko tipa vozila ali novo izvedenko variante tipa vozila, pri čemer uporabi informacije, ki jih predloži imetnik dovoljenja za tip vozila. (člen 15(3) IU)
9a	Sprememba osnovnih značilnosti zasnove ali ravni varnosti vozila ne presega meril iz člena 21(12) DI: • parametri so zunaj sprejemljivega razpona v TSI, • sprememba lahko škodljivo vpliva na splošno varnost vozila, • potrebna v skladu z ustreznimi TSI	Ni relevantno, razen če to zahteva subjekt za izdajo dovoljenj v štirih mesecih od uradnega obvestila o spremembah. (člen 16(4) IU)	Ne	N. r. (5)	Da (1)	Da (6)	N. r. (1)	N. r. (2)	N. r. (7)	Subjekt za upravljanje sprememb mora o spremembah uradno obvestiti subjekt za izdajo dovoljenj. To lahko velja za eno vozilo ali več enakih vozil. Subjekt za izdajo dovoljenj lahko v primeru napačne razvrstitve ali nezadostno utemeljenih informacij v štirih mesecih izda utemeljeno odločitev, s katero zahteva vlogo za dovoljenje. Uradno obvestilo je treba predložiti s posebnim informacijskim orodjem. (poglavje 3.3.2.3 SU)	N. r.

Preglednica 0: Zbirna preglednica

Primer	Opis primera	Dovoljenje v skladu s členom 14(1) IU	Predložiti vlogo?	Vključiti dokazila za zajem zahtev v vlogo? (5)	Vključiti organe za ocenjevanje skladnosti (priglašene in imenovane organe)?	Vključiti organ za ocenjevanje (skupna varnostna metoda za oceno tveganja)? (3)	Vključiti tehnično dokumentacijo, priloženo ES-izjavi o verifikaciji, v vlogo?	Vključiti ES-izjavo o verifikaciji v vlogo?	Vključiti izjavo predlagatelja (člen 16 Uredbe (EU) št. 402/2013 ter točki 18.10 in 18.12 Priloge I k IU) v vlogo? (3)	Pripombe – posebne zahteve	Dovoljenje, ki ga izda subjekt za izdajo dovoljenj
	(člen 21(12) DI) (člen 15(1)(c) IU) Novi imetnik Samo sprememba vozila ali vozil (člen 16 IU) (poglavje 3.3.2.3 SU)	Novo dovoljenje, če ga subjekt za izdajo dovoljenj zahteva v štirih mesecih od uradnega obvestila o spremembah. (člen 14(1)(d) in člen 16(4) IU)	Da	Da	Da (1)	Da	Da (1)	Da (2)	Da	Novi imetnik mora o spremembah uradno obvestiti subjekt za izdajo dovoljenj. To lahko velja za eno vozilo ali več enakih vozil. Subjekt za izdajo dovoljenj lahko v primeru napačne razvrstitve ali nezadostno utemeljenih informacij v štirih mesecih izda utemeljeno odločitev, s katero zahteva vlogo za dovoljenje. Novi imetnik ustvari nov tip vozila. (člen 15(4) IU) (poglavje 3.3.2.2 SU)	Dovoljenje za tip vozila in/ali dovoljenje za dajanje vozila na trg (člena 48 in 49 IU) (poglavji 3.8.2 in 3.8.3 ter prilogi IV in V k SU)
9b	Sprememba osnovnih značilnosti zasnove ali ravni varnosti vozila ne presega meril iz člena 21(12) DI: <ul style="list-style-type: none"> parametri so zunaj sprejemljivega razpona v TSI, sprememba lahko škodljivo vpliva na splošno varnost vozila, potrebna v skladu z ustreznimi TSI (člen 21(12) DI) (člen 15(1)(c) IU) Novi imetnik Sprememba samo tipa vozila in/ali sprememba tipa vozila in vozila ali vozil	Novo dovoljenje (člen 14(1)(d) in člen 15(4)(d) IU)	Da	Da	Da (1)	Da	Da (1)	Da (2)	Da	Novi imetnik ustvari nov tip vozila. (člen 15(4) IU) (poglavje 3.3.2.2 SU)	Dovoljenje za tip vozila in/ali dovoljenje za dajanje vozila na trg (člena 48 in 49 IU) (poglavji 3.8.2 in 3.8.3 SU ter prilogi IV in V k SU)
10	Sprememba, ki povzroči odstopanje od tehnične dokumentacije, vendar zaradi nje ni treba uporabiti meril iz člena 21(12) DI (člen 15(1)(b) in člen 16(2) IU) (poglavje 3.3.2.1 SU) Isti imetnik	N. r. (člen 15(1)(b) IU)	Ne	N. r. (5)	Da V primeru vpliva na že izvedene ocene skladnosti ter potrebe po novih preverjanjih (kat. b iz poglavja 3.3.2.2 SU)	Da (6)	N. r.	N. r. (2)	N. r. (7)	Imetnik dovoljenja za tip na zahtevo subjekta za izdajo dovoljenj, nacionalnih varnostnih organov, Agencije ali držav članic še naprej daje na razpolago ustrezne informacije. (točka 2.6 Priloge IV k DI) (člen 15(2) IU) Prosilec lahko organ za ocenjevanje (skupna varnostna metoda za oceno tveganja) pozove k predložitvi ocene, da sprememba ne presega meril, vendar to ni obvezno.	N. r.
11a	Sprememba, ki povzroči odstopanje od tehnične dokumentacije, vendar zaradi nje ni treba uporabiti meril iz člena 21(12) DI (člen 15(1)(b) in člen 16(2) IU) (poglavje 3.3.2.1 SU) Novi imetnik Samo sprememba vozila ali vozil (poglavje 3.3.2.3 SU)	Ni relevantno, razen če to zahteva subjekt za izdajo dovoljenj v štirih mesecih od uradnega obvestila o spremembah. (člen 16(4) IU)	Ne	N. r. (5)	Da (1)	Da (6)	N. r.	N. r. (2)	N. r. (7)	Subjekt za upravljanje sprememb mora o spremembah uradno obvestiti subjekt za izdajo dovoljenj. To lahko velja za eno vozilo ali več enakih vozil. Subjekt za izdajo dovoljenj lahko v primeru napačne razvrstitve ali nezadostno utemeljenih informacij v štirih mesecih izda utemeljeno odločitev, s katero zahteva vlogo za dovoljenje. Uradno obvestilo je treba predložiti s posebnim informacijskim orodjem. (poglavje 3.3.2.3 SU)	N. r.
		Novo dovoljenje, če ga subjekt za izdajo dovoljenj zahteva v štirih mesecih od uradnega obvestila o spremembah.	Da	Da	Da (1)	Da	Da (1)	Da (2)	Da	Novi imetnik mora o spremembah uradno obvestiti subjekt za izdajo dovoljenj. To lahko velja za eno vozilo ali več enakih vozil. Subjekt za izdajo dovoljenj lahko v primeru napačne razvrstitve ali nezadostno utemeljenih informacij v štirih mesecih izda utemeljeno odločitev, s katero zahteva vlogo za dovoljenje.	Dovoljenje za tip vozila in/ali dovoljenje za dajanje vozila na trg (člena 48 in 49 IU) (poglavji 3.8.2 in 3.8.3 SU ter prilogi IV in V k SU)

Preglednica 0: Zbirna preglednica

Primer	Opis primera	Dovoljenje v skladu s členom 14(1) IU	Predložiti vlogo?	Vključiti dokazila za zajem zahtev v vlogo? (5)	Vključiti organe za ocenjevanje skladnosti (priglašene in imenovane organe)?	Vključiti organ za ocenjevanje (skupna varnostna metoda za oceno tveganja)? (3)	Vključiti tehnično dokumentacijo, priloženo ES-izjavi o verifikaciji, v vlogo?	Vključiti ES-izjavo o verifikaciji v vlogo?	Vključiti izjavo predlagatelja (člen 16 Uredbe (EU) št. 402/2013 ter točki 18.10 in 18.12 Priloge I k IU) v vlogo? (3)	Pripombe – posebne zahteve	Dovoljenje, ki ga izda subjekt za izdajo dovoljenj
		(člen 14(1)(d) in člen 16(4) IU)								Novi imetnik ustvari nov tip vozila. (člen 15(4) IU) (poglavje 3.3.2.2 SU)	
11b	Sprememba, ki povzroči odstopanje od tehnične dokumentacije, vendar zaradi nje ni treba uporabiti meril iz člena 21(12) DI (člen 15(1)(b) in člen 16(2) IU) (poglavje 3.3.2.1 SU) Novi imetnik Sprememba samo tipa vozila in/ali sprememba tipa vozila in vozila ali vozil	Novo dovoljenje (člen 14(1)(d) in člen 15(4)(d) IU)	Da	Da	Da (1)	Da	Da (1)	Da (2)	Da	Novi imetnik ustvari nov tip vozila. (člen 15(4) IU) (poglavje 3.3.2.2 SU)	Dovoljenje za tip vozila in/ali dovoljenje za dajanje vozila na trg (člena 48 in 49 IU) (poglavji 3.8.2 in 3.8.3 SU ter prilogi IV in V k SU)
12	Sprememba dovoljenega tipa vozila ali vozila, ki ne povzroči odstopanja od tehnične dokumentacije (člen 15(1)(a) IU) (poglavje 3.3.2.1 SU)	N. r. (poglavje 3.3.2.2 SU)	Ne	N. r. (5)	Ne	Ne	N. r.	N. r.	N. r.	Potreba po posodobitvi upravljanja konfiguracije vozila in/ali tipa vozila	N. r.
13	Spremembe že dovoljenega vozila, ki so povezane z zamenjavo v okviru vzdrževanja, brez sprememb zasnov/funkcij (člen 16(1) IU)	N. r.	Ne	N. r. (5)	Ne	Ne	N. r.	N. r.	N. r.	Potreba po posodobitvi upravljanja konfiguracije vozila	N. r.
14 (8)	Če je poskusno obratovanje potrebno za pridobitev dokazil o tehnični združljivosti in varni vključitvi podsistemov in/ali tehnični združljivosti z omrežjem (člen 21(3) in (5) DI) (člen 19 IU)	N. r. Začasno dovoljenje za uporabo vozila v omrežju za namene poskusnega obratovanja, ki ga izda nacionalni varnostni organ, kadar se to zahteva in je določeno v nacionalnem pravnem okviru zadevne države članice. (poglavje 3.3.5 SU)	Ne			Odvisno od nacionalnega pravnega okvira države članice				Ta primer bi moral biti zajet s sistemom upravljanja varnosti, ki ga izvaja prevoznik v železniškem prometu, ki bo upravljal poskusno(-a) vozilo(-a) za izvedbo ocene tveganja. (točki (a) in (c) poglavja 3.3.5 SU)	Začasno dovoljenje, ki ga izda nacionalni varnostni organ.

Legenda: DI – Direktiva (EU) 2016/797 o interoperabilnosti
IU – Izvedbena uredba (EU) 2018/545
SU – Smernice za praktične ureditve za postopek izdaje dovoljenj za vozila
SVM OT – Izvedbena uredba (EU) št. 402/2013

Opombe: (1) Predmet postopka ES-verifikacije so lahko samo spremembe in njihove povezave z nespremenjenimi deli, ki so zajete s postopkom zajema zahtev in ki jih ocenijo subjekt za izdajo dovoljenj in nacionalni varnostni organi za področje uporabe (po potrebi) v skladu s točko 2.3.3 Priloge IV k DI (glej tudi poglavji 3.3.2.1 in 3.3.2.2 SU).
(2) V skladu s členom 15(5) DI prosilec oceni, ali je treba izdati novo ali posodobljeno izjavo.
(3) Organ za ocenjevanje (skupna varnostna metoda za oceno tveganja) mora biti vključen:
– v ocenjevanje postopka zajema zahtev za poglavitno zahtevo varnosti za podsisteme in za varno vključitev podsistemov;
– kadar je treba zaradi narave sprememb uporabiti Uredbo (EU) št. 402/2013 za pomembno spremembo;
– kadar je treba v skladu z obveznimi pravili izrecno uporabiti Uredbo (EU) št. 402/2013.

- (4) Zaradi sprememb in/ali spremenjenih pravil je morda treba uporabiti postopek ocene tveganja iz Uredbe (EU) št. 402/2013. V tem primeru je treba vključiti organ za ocenjevanje (skupna varnostna metoda za oceno tveganja), predlagatelj pa v skladu s členom 16 Uredbe (EU) št. 402/2013 pripravi izjavo v zvezi s tveganjem. To bo odvisno od narave spremembe in spremenjenih pravil.
- (5) Postopek zajema zahtev bi bilo treba izvesti vedno, ne glede na vrsto dovoljenja. Vendar odvisno od zadevne vrste dovoljenja dokumentacije v zvezi s postopkom zajema zahtev, ki ga je izvedel prosilec, morda ni treba predložiti subjektu za izdajo dovoljenj.
- (6) Organ za ocenjevanje (skupna varnostna metoda za oceno tveganja) mora oceniti zajem zahtev (potrditev, da postopek, ki ga je upošteval prosilec, zadostuje za zagotovitev, da spremembe ne morejo negativno vplivati na varnost).
- (7) Predlagatelj mora predložiti izjavo v zvezi s tveganjem.
- (8) Ni zajeto v diagramu poteka za podfazo 1.1.

1. Uvod

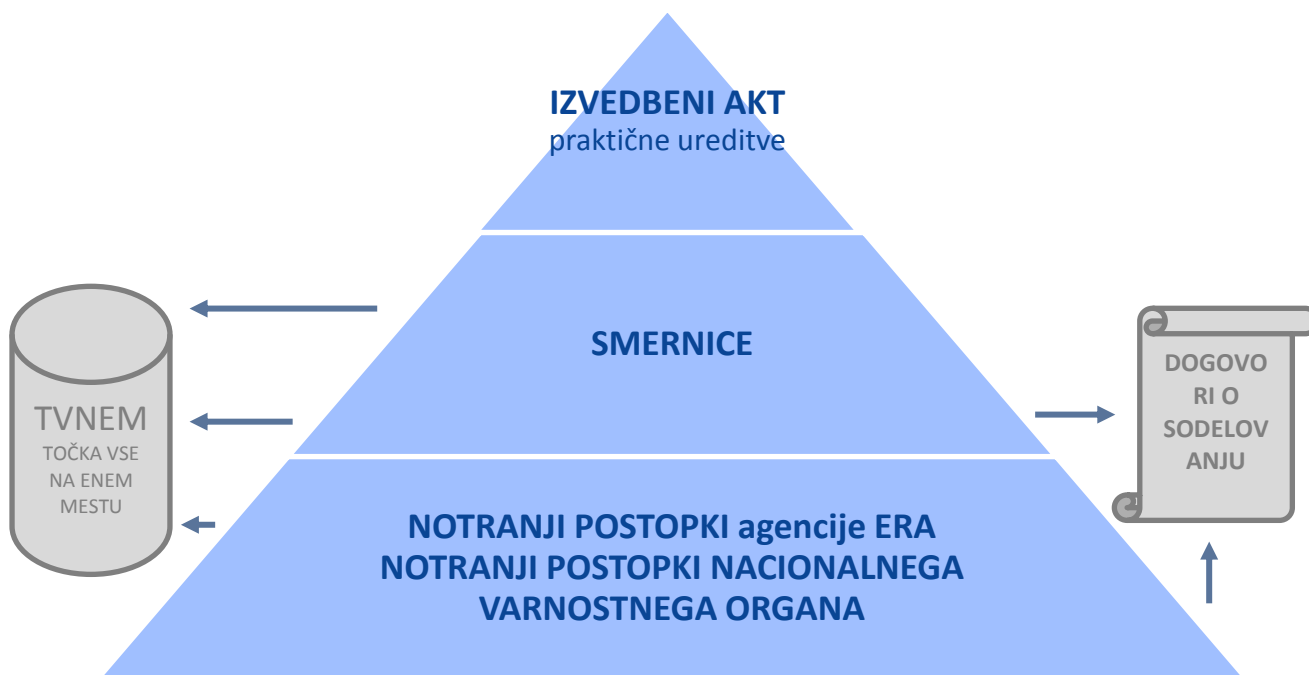
1.1. Ozadje

S četrtem železniškim svežnjem se uvajajo pomembne spremembe regulativnega okvira Evropske unije za interoperabilnost, vključno s postopkom izdaje dovoljenj za vozila. Poleg teh sprememb so se tudi na novo porazdelile naloge in odgovornosti med Agencijo in nacionalne varnostne organe.

V prenovljeni direktivi o interoperabilnosti, tj. Direktivi (EU) 2016/797, sta opredeljeni dve poti izvedbe postopka za izdajo dovoljenja za vozilo, in sicer bodisi prek Agencije za izdajo dovoljenj za vozila, kadar področje uporabe zajema več kot eno državo članico oziroma kadar je področje uporabe omejeno na eno državo članico, vendar izdajo dovoljenja prek Agencije zahteva prosilec, bodisi prek posameznega nacionalnega varnostnega organa za izdajo dovoljenja za vozilo, kadar je področje uporabe omejeno na eno državo članico.

Postopek za izdajo dovoljenja za vozilo je treba ne glede na izbrano pot upravljati na različnih ravneh, vključno s posebno zakonodajo, povezanimi smernicami in notranjimi postopki ter dogovori o sodelovanju, ki jih morajo podpisati Agencija in posamezni nacionalni varnostni organi.

V nadaljevanju je poenostavljen diagram, v katerem je opisana hierarhija opredeljenih ravni, na katerih bi bilo treba upravljati postopek izdaje dovoljenj za vozila.



Slika 1: Hierarhija ravni, na katerih je treba upravljati postopek izdaje dovoljenj za vozila

Razčlenitev zahtev, ki zajemajo postopek izdaje dovoljenja za vozilo, po ravneh, navedenih na diagramu, sledi naslednji logiki:

- › Na prvi ravni, ki bo zajeta z novim izvedbenim aktom, tj. Izvedbeno uredbo 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, se opredelijo praktične ureditve, s katerimi so določena podrobna pravila o postopku izdaje dovoljenja za vozilo.
- › Na zadnjih dveh ravneh, zajetih z nezakonodajnimi dokumenti, vključno s smernicami in notranjimi postopki, so opredeljene določbe v podporo prosilcem v postopku prijave in izdaje dovoljenja ter določbe o notranji organizaciji postopka za izdajo dovoljenj za vozila na ravni Agencije in na ravni posameznih nacionalnih varnostnih organov.

- › Dogovori o sodelovanju, ki so potrebni v skladu s členom 21(14) Direktive (EU) 2016/797, dopolnjujejo zgornji ravni z določbami, ki so ključne za učinkovito izvajanje postopka izdaje dovoljenj za vozila, kadar je potrebno tesno sodelovanje med organi (tj. Agencijo in ustreznimi nacionalnimi varnostnimi organi).

1.2. Pravna podlaga

Agencija ima v skladu s členom 4(i) in členom 19(3) Uredbe (EU) 2016/796 splošno obveznost, da zagotavlja tehnično podporo na področju interoperabilnosti železniškega prometa. To vključuje, da lahko Agencija izda smernice za lažje izvajanje zakonodaje o interoperabilnosti železniškega prometa. Poleg tega je v členu 8(1) Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545 o določitvi praktičnih ureditev za dovoljenja za železniška vozila in postopek izdaje dovoljenj za tip železniških vozil navedeno:

„Agencija pripravi, objavi in posodablja smernice, v katerih so opisane in pojasnjene zahteve iz te uredbe, ter jih brezplačno da na voljo javnosti v vseh uradnih jezikih Unije. Smernice vključujejo tudi vzorce predlog, ki jih lahko subjekt za izdajo dovoljenj in nacionalni varnostni organi za področje uporabe uporabijo za izmenjavo in evidentiranje informacij ter vzorce predlog za vlogo, ki jih lahko uporabi prosilec.“

1.3. Področje uporabe

Področje uporabe Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545 zajema dovoljenja za področje uporabe:

- › za eno ali več držav članic, ki jih izda Agencija, in
- › ki so omejena na omrežje(-a) v eni državi članici, in sicer kadar lahko na zahtevo prosilca dovoljenje izda nacionalni varnostni organ navedene države članice ali Agencija (člen 21(8) Direktive (EU) 2016/797 [2]).

Področje uporabe Smernic za praktične ureditve za postopek izdaje dovoljenj za vozila je enako področju uporabe Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545, kot je določeno v členih 21 in 24 Direktive (EU) 2016/797.

Vozilo je v členu 2(3) Direktive (EU) 2016/797 opredeljeno kot: „železniško vozilo, primerno za promet na kolesih na železniških progah, z lastnim pogonom ali brez njega; sestavlja ga en ali več strukturnih ali funkcionalnih podsistemov.“ Ta opredelitev vozila vključuje tudi posebna vozila, kot so tirni stroji, kadar obratujejo kot železniška vozila (tj. kadar obratujejo v prevoznem načinu, kot je opredeljen v oddelku 2.2.2(D) Uredbe Komisije (EU) št. 1302/2014). Kadar so tirni stroji v delovnem načinu (ta način je izključen s področja uporabe Uredbe Komisije (EU) št. 1302/2014 (glej oddelek 2.3.1(D)), niso zajeti z opredelitvijo vozila iz člena 2(3) Direktive (EU) 2016/797.

Vsa vozila, za katera se uporablja Direktiva (EU) 2016/797, kot je določeno v členu 1 Direktive, so vključena v področje uporabe Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545 in so zato vključena tudi v področje uporabe Smernic za praktične ureditve za postopek izdaje dovoljenj za vozila.

1.4. Cilji

Namen tega dokumenta je zagotoviti smernice za subjekte za izdajo dovoljenj, nacionalne varnostne organe za področje uporabe, imetnike dovoljenja za tip vozila, subjekte za upravljanje sprememb, prosilce in druge zadevne strani za uporabo postopka izdaje dovoljenj za vozila iz Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545, kot je določeno v členih 21 in 24 Direktive (EU) 2016/797. Smernice za praktične ureditve za postopek izdaje dovoljenj za vozila naj bi podpirale dosledno izvajanje postopka izdaje dovoljenj za železniška vozila in postopka izdaje dovoljenj za tip železniških vozil.

Za lažje branje Smernic za praktične ureditve za postopek izdaje dovoljenj za vozila struktura informacij temelji na strukturi Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545, besedilo uredbe pa je vključeno v zadevne smernice z naslednjo legendo.

Legenda:

Svetlo zeleno besedilo v okvirčku ustreza predlaganemu besedilu za Izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2018/545, navedeno v členu 21(9) prenovljene direktive o interoperabilnosti, tj. Direktive (EU) 2016/797.

Običajno besedilo ustreza nezakonodajnim aktom, ki podpirajo Izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2018/545.

Kjer je ustrezno, so bile uvedene povezave na spletne strani za lažje branje. Vendar je treba priznati, da so bile uvedene le informativno, Agencija nima nadzora nad takimi vsebinami, ki se lahko kadar koli spremenijo.

Poleg Smernic za praktične ureditve za postopek izdaje dovoljenj za vozila obstaja poseben dokument: Katalog primerov – Primeri praktičnih ureditev za postopek izdaje dovoljenj za vozila. Ta dokument dopolnjuje smernice s primeri, s katerimi se lahko ponazori praktična uporaba Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545 in Smernic za praktične ureditve za postopek izdaje dovoljenj za vozila.

1.5. Upravljanje dokumenta

Smernice za praktične ureditve za postopek izdaje dovoljenj za vozila naj bi se redno pregledovale in po potrebi posodabljevale in/ali spreminjale v skladu z izkušnjami, pridobljenimi pri izvajanju postopka izdaje dovoljenj za vozila v skladu z Izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2018/545.

Predlagano je, da se pregled dokumenta opravi vsako leto oziroma vsake dve leti, odvisno od količine in pomembnosti prejetih zahtev po spremembi. Če ni potrebe po nadaljnjih spremembah, se lahko pregled opravlja manj pogosto.

Uporabniki, ki so lahko deležniki ali nacionalni varnostni organi, lahko predložijo zahteve po spremembi Smernic za praktične ureditve za postopek izdaje dovoljenj za vozila na listu s pripombami iz Priloge XIX k temu dokumentu, ki ga pošljejo na e-naslov VAFeedback@era.europa.eu.

Agencija bo proučila zahteve po spremembi, pri čemer bo upoštevala potrebe, opredeljene med izvajanjem postopka izdaje dovoljenj za vozila.

Agencija bo zahtevke za spremembe ocenila in po potrebi osnutek posodobljene različice Smernic za praktične ureditve postopka izdaje dovoljenj za vozila predložila mreži nacionalnih varnostnih organov in mreži predstavniških organov v trimesečno posvetovanje.

Po tem posvetovanju bo Agencija na svojem spletišču pregledala prejete pripombe in objavila revidirano različico Smernic za praktične ureditve za postopek izdaje dovoljenj za vozila.

Agencija lahko spremembo predlaga tudi na svojo pobudo. V takem primeru bo upoštevala enak postopek in zadevni osnutek posodobljene različice Smernic za praktične ureditve postopka izdaje dovoljenj za vozila poslala tudi mreži nacionalnih varnostnih organov in mreži predstavniških organov.

Agencija bi morala po možnosti usklajevati pregled in posvetovanje z deležniki glede Smernic za praktične ureditve postopka izdaje dovoljenj za vozila in Kataloga primerov – Primeri praktičnih ureditev za postopek izdaje dovoljenj za vozila.

2. Sklici, opredelitve pojmov in okrajšave

2.1. Referenčni dokumenti

Preglednica 1: Preglednica referenčnih dokumentov

	[Ref.] Naslov	Sklic	Različica in datum
[1]	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	(EU) 2016/796	11. maj 2016
[2]	DIREKTIVA (EU) 2016/797 EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA z dne 11. maja 2016 o interoperabilnosti železniškega sistema v Evropski uniji (prenovitev)	(EU) 2016/797	11. maj 2016

Preglednica 1: Preglednica referenčnih dokumentov

	[Ref.] Naslov	Sklic	Različica in datum
[3]	DIREKTIVA (EU) 2016/798 EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA z dne 11. maja 2016 o varnosti na železnici (prenovitev)	(EU) 2016/798	11. maj 2016
[4]	IZVEDBENA UREDBA KOMISIJE o skupni varnostni metodi za ovrednotenje in oceno tveganja ter o razveljavitvi Uredbe (ES) št. 352/2009	(EU) 402/2013	30. april 2013
[5]	DIREKTIVA 2008/57/ES EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA z dne 17. junija 2008 o interoperabilnosti železniškega sistema v Skupnosti (prenovitev)	2008/57/ES	17. junij 2008
[6]	IZVEDBENI SKLEP KOMISIJE z dne 4. oktobra 2011 o evropskem registru dovoljenih tipov železniških vozil (2011/665/EU)	2011/665/EU	4. oktober 2011
[7]	UREDBA 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	(EU) 321/2013	13. marec 2013
[8]	ISO 9000:2015 Sistemi vodenja kakovosti – Osnove in slovar	ISO 9000:2015	2015
[9]	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	(EU) 1302/2014	18. november 2014
[10]	IZVEDBENI SKLEP KOMISIJE (EU) 2015/2299 z dne 17. novembra 2015 o spremembi Odločbe 2009/965/ES glede posodobljenega seznama parametrov za razvrstitev nacionalnih predpisov	(EU) 2015/2299	17. november 2015
[11]	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	(EU) 2015/995	8. junij 2015
[12]	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	(EU) 2016/919	27. maj 2016
[13]	SKLEP KOMISIJE 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 (2010/713/EU)	2010/713/EU	9. november 2010
[14]	ODLOČBA KOMISIJE 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 (2007/756/ES)	2007/756/ES	9. november 2007
[15]	OBVESTILO KOMISIJE, „Modri vodnik“ za izvajanje predpisov EU o proizvodih 2016 (2016/C 272/01)	2016/C 272/01	26. julij 2016
[16]	ISO/IEC 17000:2004 Ugotavljanje skladnosti – Slovar in splošna načela	ISO/IEC 17000:2004	2004
[17]	ISO 9001:2015 Sistemi vodenja kakovosti – Zahteve	ISO 9001:2015	2015
[18]	Luksemburški protokol h Konvenciji o mednarodnih zavarovanjih na premični opremi v zvezi z zadevami, ki se nanašajo na železniška vozna sredstva, sprejet v Luksemburgu 23. februarja 2007	-	23. februar 2007
[19]	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	(EU) 2018/545	4. april 2018
[20]	DIREKTIVA 2014/30/EU EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA z dne 26. februarja 2014 o harmonizaciji zakonodaj držav članic v zvezi z elektromagnetno združljivostjo (prenovitev)	2014/30/EU	26. februar 2014
[21]	UREDBA (EU) 2016/1628 EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA z dne 14. septembra 2016 o zahtevah v zvezi z mejnimi vrednostmi emisij plinastih in trdnih onesnaževal in homologacijo za motorje z notranjim izgorevanjem za necestno mobilno mehanizacijo, o spremembi uredb (EU) št. 1024/2012 in (EU) št. 167/2013 ter o spremembi in razveljavitvi Direktive 97/68/ES	(EU) 2016/1628	14. september 2016

Preglednica 1: Preglednica referenčnih dokumentov

[Ref.]	Naslov	Sklic	Različica in datum
[22]	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	(EU) 2018/761	16. februar 2018
[23]	UREDBA KOMISIJE (EU) št. 201/2011 z dne 1. marca 2011 o vzorcu izjave o skladnosti za odobren tip železniškega vozila	(EU) 201/2011	1. marec 2011
[24]	UREDBA (ES) št. 1907/2006 EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA z dne 18. decembra 2006 o registraciji, evalvaciji, avtorizaciji in omejevanju kemikalij (REACH) ter o ustanovitvi Evropske agencije za kemikalije in o spremembi Direktive 1999/45/ES ter o razveljavitvi Uredbe Sveta (EGS) št. 793/93 in Uredbe Komisije (ES) št. 1488/94 ter Direktive Sveta 76/769/EGS in direktiv Komisije 91/155/EGS, 93/67/EGS, 93/105/ES in 2000/21/ES	(ES) 1907/2006	18. december 2006
[25]	Katalog primerov – Primeri praktičnih ureditev za postopek izdaje dovoljenj za vozila	ERA-PRG-005/02_374	1.0

2.2. Opredelitve pojmov in okrajšave

Splošni pojmi in okrajšave, uporabljeni v tem dokumentu, so navedeni v splošnem slovarju.

Specifični pojmi in okrajšave so opredeljeni v nadaljevanju ali so navedeni v poglavju 3.2.2.

Preglednica 2: Preglednica pojmov

Pojem	Opredelitev pojma
Agencija	Agencija Evropske unije za železnice (ERA), kot je bila ustanovljena z Uredbo (ES) št. 881/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 29. aprila 2004 o ustanovitvi Evropske železniške agencije, kakor je bila nazadnje spremenjena z Uredbo (ES) št. 1335/2008 [2].
Komisija	Evropska komisija, zlasti GD MOVE
pravo Unije	Pravo Unije je sistem evropskih zakonov, ki se uporablja v državah članicah Evropske unije in je objavljeno v Uradnem listu Evropske unije. Do njega je mogoče dostopati brezplačno na portalu EUR-Lex (https://eur-lex.europa.eu/homepage.html?locale=sl), pri čemer se objavlja dnevno v 24 uradnih jezikih EU.

Preglednica 3: Preglednica okrajšav

Pojem	Opredelitev pojma
4ŽS	četrti železniški sveženj
CCS	vodenje-upravljanje in signalizacija
SVM	skupna varnostna metoda
IO	imenovani organ
EK	Evropska komisija
EMC	elektromagnetna združljivost
ERADIS	podatkovna zbirka o interoperabilnosti in varnosti Evropske železniške agencije
ERATV	evropski register dovoljenih tipov vozil
ERTMS	evropski sistem za upravljanje železniškega prometa
ETCS	evropski sistem za nadzor vlakov
EU	Evropska unija
EVN	evropska številka vozila
GSM-R	globalni mobilni radijski komunikacijski sistem za železnice
ID	identifikacija
ISV	vmesna izjava o verifikaciji
PO	priglašeni organ
NVO	nacionalni varnostni organ

Preglednica 3: Preglednica okrajšav

Pojem	Opredelitev pojma
NVR	nacionalni register vozil
TVNEM	točka vse na enem mestu
OPE	vodenje in upravljanje prometa
SVK	sistem vodenja kakovosti
OTM	tirni delovni stroj
OT	ocena tveganja
RINF	register infrastrukture
RST	tirna vozila
SUV	sistem upravljanja varnosti
TEN	vseevropsko omrežje
TSI	tehnična specifikacija za interoperabilnost
URVIS	edinstveni sistem za identifikacijo železniških vozil
WAG	tovorni vagon

3. Vsebina praktičnih ureditev

3.1. Uvodne izjave

Ta stran je namerno prazna

3.2. Poglavlje 1 – Splošne določbe

3.2.1. Člen 1: Predmet urejanja in področje uporabe

Ustrezna sklicevanja na Direktivo (EU) 2016/797:

- › Člen 1
- › Člen 2
- › Člen 21
- › Člen 24
- › Priloga I

Ustrezno sklicevanje na Uredbo (EU) 2016/796:

- › Člen 12

Učinkovito izvajanje teh ureditev bi moralo prispevati k boljši usklajenosti pristopa k izdaji dovoljenj za vozila na ravni Evropske unije ter privedi do skladnejših in učinkovitejših postopkov izdaje dovoljenj za vozila med subjekti za izdajo dovoljenj.

Cilj praktičnih ureditev iz tega dokumenta je vzpostaviti in vzdrževati učinkovit in uspešen postopek z različnimi sodelujočimi subjekti za:

- › sprejemanje odločitev o izdaji dovoljenj za vozila;
- › uskladitev praks subjektov, ki izdajajo dovoljenja za vozila v EU (ne glede na področje uporabe), in
- › zagotavljanje večje skladnosti in preglednosti za prosilca, zlasti če v postopku sodelujejo subjekt za izdajo dovoljenj in eden ali več nacionalnih varnostnih organov za zadevno področje uporabe.

Praktične ureditve, ki so v skladu s členom 21 Direktive (EU) 2016/797 določene v Izvedbeni uredbi Komisije (EU) 2018/545, bi se morale uporabljati za dovoljenja za tip vozila/dovoljenja za dajanje vozil na trg, ki naj bi delovala v železniškem sistemu Unije, kot je opredeljen v členu 2 Direktive (EU) 2016/797.

To bi moralo veljati brez poseganja v morebitno izključitev, ki jo izvedejo države članice, kot je navedeno v členu 1(4)(a) Direktive (EU) 2016/797.

V členu 2 Direktive (EU) 2016/797 je določeno, da omrežje „pomeni proge, postaje, terminale in vse vrste fiksne opreme, potrebne za zagotovitev varnega in neprekinjenega delovanja železniškega sistema Unije“.

V Prilogi I k Direktivi (EU) 2016/797 je navedeno, da omrežje Unije vključuje „1 (c)[...] proge za medsebojno povezovanje med sistemom za visoke hitrosti in sistemom za konvencionalne hitrosti, proge skozi postaje, dostop do terminalov, odložišč itd. [...] (h) vozlišča tovarnega prometa, vključno z intermodalnimi terminali [...]“.

Opozoriti je treba, da so v primerjavi z Direktivo 2008/57/ES te opredelitve pojmov in področje uporabe nespremenjeni.

Dostop do pristanišč in terminalov zato spada na področje uporabe Direktive (EU) 2016/797 (kot v Direktivi 2008/57/ES). Dovoljenje za dajanje na trg v skladu z Direktivo (EU) 2016/797, zlasti členom 21 navedene direktive, se uporablja tudi na teh delih omrežja. To velja brez poseganja v morebitno izključitev, ki jo izvedejo države članice, kot je navedeno v členu 1(4)(a) Direktive (EU) 2016/797.

3.2.2. Člen 2: Opredelitve pojmov

Ustrezna sklicevanja na Direktivo (EU) 2016/797:

- › Člen 2
- › Člen 21

- › Člen 24
- › Člen 57
- › Priloga III

Ustrezno sklicevanje na Uredbo (EU) 2016/796:

- › Člen 12

3.2.2.1. (1) Subjekt za izdajo dovoljenj

Vlogo subjekta za izdajo dovoljenj opravlja:

- › Agencija v primeru dovoljenja za tip vozil in/ali dovoljenja za dajanje vozil na trg, ki se izda za področje uporabe, ki zajema eno ali več držav članic, ali
- › nacionalni varnostni organ v primeru dovoljenja za tip vozil in/ali dovoljenja za dajanje vozil na trg, ki se izda za področje uporabe, omejeno na omrežje(-a) v eni državi članici, in na zahtevo prosilca v skladu s členom 21(8) Direktive (EU) 2016/797.

V primeru dovoljenja za tip vozil in/ali dovoljenja za dajanje vozil na trg v zvezi z vozili, katerih področje uporabe zajema več kot eno državo članico, bi morala vlogo subjekta za izdajo dovoljenj imeti Agencija.

Če je tovorni vagon, za katerega naj bi se pridobilo dovoljenje, skladen z odstavkom 7.1.2 Priloge k Uredbi (EU) št. 321/2013 o TSI za tovarne vagoni, bodo ocene, ki jih izvede Agencija, ki deluje kot subjekt za izdajo dovoljenj, kadar prosilec zaprosi za dovoljenje s področjem uporabe, ki zajema več kot eno državo članico, zajemale dodatne pogoje, ki bi jih moral izpolnjevati tovorni vagon, vključenost nacionalnih varnostnih organov za področje uporabe pa ne bi smela biti potrebna (brez nacionalnih predpisov, ki se uporabljajo).

3.2.2.2. (2) Osnovne značilnosti zasnove

Osnovne značilnosti zasnove opisujejo pomembne elemente zasnove tipa vozila. So rezultat skladnosti zasnove vozila s pravili, ki jih zajemajo:

- › Direktiva (EU) 2016/797 (TSI, nacionalni predpisi);
- › druge direktive, ki se uporabljajo za železniška vozila (npr. direktiva o elektromagnetni združljivosti, tj. Direktiva 2014/30/EU, uredba o emisijah necestne mobilne mehanizacije, tj. Uredba (EU) 2016/1628, itd.).

Osnovne značilnosti zasnove so nujne za opredelitev, ali:

- › vozilo pripada tipu vozila in je v skladu z njim ter
- › je treba zaradi sprememb že dovoljenega vozila in/ali tipa vozila uporabiti merila iz člena 21(12)(a) Direktive (EU) 2016/797, kadar je potrebno novo dovoljenje, in posledično za opredelitev, v katero od kategorij iz člena 15 Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545 (glej razdelek 3.3.2.2) spada sprememba.

Osnovne značilnosti zasnove za tip vozila so rezultat kombinacije parametrov podsistemov, iz katerih je sestavljen, in njihove interakcije, kadar so vključeni v zasnovo vozila. V TSI so opredeljeni parametri, ki jih je treba uskladiti za interoperabilnost; za osnovne značilnosti zasnove je mogoče šteti tudi druge vidike zasnove vozila, ki niso usklajeni.

Določitev seznama osnovnih značilnosti zasnove bo potekala v treh korakih:

- › delovne skupine bodo v okviru omejene revizije Uredbe Komisije (EU) št. 1302/2014 (TSI za lokomotive in potniška tirna vozila), Uredbe Komisije (EU) št. 321/2013 (TSI za vagoni) in Uredbe Komisije (EU) 2016/919 (TSI za vodenje-upravljanje in signalizacijo) pripravile sezname osnovnih značilnosti zasnove, ki bodo vključene v TSI. To vključuje določitev pragov za vsako osnovno značilnost zasnove, za katero je potrebno novo dovoljenje;

- › v drugem koraku bodo opredeljene tudi osnovne značilnosti zasnove, zajete z zakonodajo, ki ni Direktiva (EU) 2016/797;
- › nazadnje bodo na podlagi izmenjave izkušenj z dovoljenji za dajanje vozil na trg in/ali dovoljenji za tip vozil opredeljeni preostali parametri tipa vozila, ki še niso zajeti, vendar jih je treba šteti za osnovno značilnost zasnove.

Ob objavi teh smernic so osnovne značilnosti zasnove, ki jih je treba upoštevati, tiste, ki so navedene v členu 48(c) Uredbe (EU) 2018/545. To vključuje revidirane TSI, kot so opisane v prvi alineji prejšnjega odstavka. Pri opredelitvi dodatnih osnovnih značilnosti zasnove, opisanih v drugi in tretji alineji prejšnjega odstavka (drugo pravo Unije in izmenjava izkušenj), bodo sodelovali deležniki, in sicer prek ustreznih delovnih skupin, projektnih skupin ali delavnic. To bo sodelovalen in pregleden postopek, podoben postopku omejene revizije TSI, njegovi rezultati pa bodo upoštevani v pravnem besedilu.

Razlikovati je treba med izrazoma, ki se uporabljata za opis parametrov za vozila, tj. osnovne značilnosti zasnove in osnovni parametri:

- › osnovne značilnosti zasnove so opredeljene v členu 2(2) Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545.
- › Izraz osnovni parameter je v Direktivi (EU) 2016/797 opredeljen kot „vsak pravni, tehnični ali obratovalni pogoj, ki je bistvenega pomena za interoperabilnost in je določen v ustreznih TSI“.

Osnovni parametri, zajeti s TSI, so tisti, ki jih je treba uskladiti za izpolnitev ciljev Direktive (EU) 2016/797. To vključuje parametre, potrebne za zagotavljanje tehnične združljivosti vozila in omrežja, in njihove vrednosti. Zahteva(-e) za vsak osnovni parameter je (so) opredeljena(-e) s predpisom TSI ali nacionalnim predpisom (npr. odprto vprašanje v TSI). Pred izdajo dovoljenja mora te osnovne parametre preveriti priglašeni/imenovani organ, kot se zahteva v skladu z ustreznimi TSI in/ali nacionalnimi predpisi.

V zvezi z vozili, ki spadajo na področje uporabe Direktive (EU) 2016/797 in TSI, bodo delovne skupine v okviru omejene revizije Uredbe Komisije (EU) št. 1302/2014, Uredbe Komisije (EU) št. 321/2013 in Uredbe Komisije (EU) 2016/919 revidirale seznam osnovnih parametrov in njihove vrednosti. Kot je bilo že navedeno, bodo v revidiranih TSI opredeljene osnovne značilnosti zasnove, ki so rezultat zadevnih zahtev glede zasnove vozila.

Za vozila s področja uporabe Direktive (EU) 2016/797, ki pa niso (in naj ne bi bila) zajeta s TSI (npr. vozila tramvaj-vlak, metrične tirne širine), bi bilo treba v nacionalnih predpisih podrobneje opredeliti tiste osnovne značilnosti zasnove, ki so rezultat zadevnih zahtev glede zasnove vozila. To vključuje parametre, potrebne za zagotavljanje združljivosti vozila in omrežja, in njihove vrednosti.

Osnovne značilnosti zasnove v okviru TSI bi lahko bile:

- › podskupina značilnosti, potrebnih za tehnično združljivost z njihovim razponom, kadar je primerno. Za takšne osnovne značilnosti zasnove, ki se razvijajo zunaj opredeljenega razpona, je v skladu s členom 21(12) Direktive (EU) 2016/797 in členom 15 Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545 potrebno novo dovoljenje;
- › podskupina značilnosti, pomembnih za delovanje vozila (omejitve, pogoji uporabe).

Druge značilnosti, ki izhajajo iz skladnosti z zahtevami TSI, se morda ne štejejo za osnovne značilnosti zasnove (npr. širina sedežev).

Spremenila se bosta Priloga II k Sklepu 2011/665/EU o evropskem registru dovoljenih tipov železniških vozil in register, da bosta v skladu s seznamom osnovnih značilnosti zasnove.

3.2.2.3. (3) Upravljanje konfiguracije

Upravljanje konfiguracije vozila

Obseg upravljanja konfiguracije vozila je omejen na spremembe iz člena 16 Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545. Za več informacij o spremembah že dovoljenega vozila glej poglavje 3.3.2.3. Za upravljanje konfiguracije vozila bi moral biti odgovoren imetnik vozila ali subjekt, ki ga navedeni imetnik pooblasti, pri čemer bi to moralo veljati brez poseganja v odgovornosti, ki so dodeljene:

- › subjektu, zadolženemu za vzdrževanje vozila, in
- › prevozniku v železniškem prometu, ki vozilo uporablja.

Upravljanje konfiguracije tipa vozila

Okvir upravljanja konfiguracije tipa vozila zajema vse vidike zasnove vozila ali vozil, ki spadajo v navedeni tip vozila. Za več informacij o spremembah že dovoljenega tipa vozila glej poglavje 3.3.2.2. Imetnik dovoljenja za tip vozila je odgovoren za upravljanje konfiguracije tipa vozila; to je podrobneje opisano v razdelkih 3.2.2.6 (opredelitev imetnika dovoljenja za tip vozila) in 3.2.3.3 (odgovornosti imetnika dovoljenja za tip vozila).

3.2.2.4. (4) Datum prejema vloge

3.2.2.5. (5) Subjekt za upravljanje sprememb

3.2.2.6. (6) Imetnik dovoljenja za tip vozila

Če družba preneha obstajati zaradi okoliščin, kot je stečaj, in je ta družba imetnik dovoljenja za tip vozila, bi bilo treba to dovoljenje šteti za premoženje družbe, njegov imetnik pa postane pravni naslednik. V nacionalni zakonodaji je urejeno, kako se obravnava premoženje družbe, če ta preneha obstajati.

Za tiste tipe vozil, ki so bili dovoljeni pred zadevnim datumom, se imetnik dovoljenja za tip vozila opredeli:

- › na podlagi tega, kdo je evidentiran kot imetnik dovoljenja za tip vozila v evropskem registru dovoljenih tipov vozil, ali
- › če tip vozila ni evidentiran v evropskem registru dovoljenih tipov vozil: v skladu s členom 15(5) Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545 in le v primeru spremembe.

Opozoriti je treba, da bi bilo treba člen 15 Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545 upoštevati tudi pri opredelitvi imetnika dovoljenja za tip vozila na podlagi registracije v evropskem registru dovoljenih tipov vozil za tipe vozil, za katere je bilo dovoljenje izdano pred zadevnim datumom.

Če so bile spremembe opravljene v skladu s členom 15(4) Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545, tip vozila ni več enak in registracija v evropskem registru dovoljenih tipov vozil ne velja za spremenjeni tip vozila. Opredelitev izraza tip vozila v členu 2(26) Direktive (EU) 2016/797 se glasi: „tip‘ pomeni tip vozila, ki opredeljuje osnovne značilnosti zasnove vozila, kakor so zajete v potrdilu o pregledu tipa ali zasnove, opisanem v ustreznem modulu za verifikacijo;“, kar podpira ugotovitev, da v primeru sprememb osnovnih značilnosti zasnove tip vozila ni več isti in zato ni zajet s povezano registracijo v evropskem registru dovoljenih tipov vozil.

Ne glede na tip vozila je lahko imetnik dovoljenja za tip vozila le eden, to pa zato, da se jasno opredeli, kdo je odgovoren za tip vozila (tj. zasnovo) in upravljanje konfiguracije navedenega tipa vozila. Vendar bi lahko seriji vozil iste zasnove imeli različna imetnika dovoljenj za dajanje (posameznih) vozil (serije) na trg. Iz tega sledi, da gre za različna tipa vozil, čeprav je vsak od njiju opredeljen z istimi (enakimi) osnovnimi značilnostmi zasnove.

3.2.2.7. (7) Upravičeni dvom

Upravičeni dvom:

- › pomeni zadevo, kategorizirano kot tip 4 v skladu s členom 41(1)(d) Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545, z utemeljitvijo in dokazilom;
- › izraža resne pomisleke glede vsebine dokumentacije vloge;
- › lahko povzroči zavrnitev vloge, razen če se prosilec v skladu s členom 42 Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545 strinja s predložitvijo dopolnilnih informacij, in
- › omogoča začasno prekinitvev ocenjevanja in podaljšanje roka v skladu s členom 34(6) Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545.

Subjekt za izdajo dovoljenj in/ali zadevni nacionalni varnostni organi za področje uporabe, ki izrazijo upravičeni dvom, bi morali jasno navesti, da gre za upravičeni dvom, kadar opredelijo takšno težavo tipa 4,

da je prosilec o tem obveščen, in prosilcu opredeliti elemente dokumentacije vloge, v zvezi s katerimi mora ukrepati, ter poleg tega predložiti utemeljitev. Obravnava upravičenega dvoma bi morala potekati na podlagi evidence težav iz člena 41 Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545. Več podrobnosti o uporabi evidence težav je navedenih v poglavju 3.7.11.

Več informacij o težavah, ki jih je treba razvrstiti kot upravičen dvom, je navedenih v poglavju 3.7.12.

3.2.2.8. (8) Nacionalni varnostni organ za področje uporabe

Če nacionalnih predpisov ni treba uporabljati, ni potrebe po vključitvi nacionalnih varnostnih organov za področje uporabe, razen za:

- › presojo, ali je področje uporabe za zadevno državo članico pravilno opredeljeno, in/ali
- › izdajo začasnega dovoljenja za uporabo vozila v omrežju za namene poskusnega obratovanja, kadar se to zahteva v skladu z nacionalnim pravnim okvirom zadevne države članice.

V primeru vozila, za katerega je treba pridobiti dovoljenje za področje uporabe, ki zajema samo eno državo članico, je subjekt za izdajo dovoljenj lahko nacionalni varnostni organ zadevne države članice, če se tako odloči prosilec. Vendar se vloga subjekta za izdajo dovoljenj razlikuje od vloge nacionalnega varnostnega organa za področje uporabe, pri čemer zadevni vlogi opravlja isti subjekt, kadar je subjekt za izdajo dovoljenj nacionalni varnostni organ. Če je pozneje treba področje uporabe razširiti na še eno državo članico, bi morala Agencija biti subjekt za izdajo dovoljenja za razširjeno področje uporabe.

3.2.2.9. Točka vse na enem mestu

Točka vse na enem mestu je informacijski in komunikacijski sistem, ki ga Agencija upravlja v skladu s členom 12 Uredbe (EU) 2016/796.

Točka vse na enem mestu pomeni:

- › enotno vstopno točko, prek katere prosilec vloži svojo vlogo in dokumentacijo, priloženo vlogi za dovoljenje za tip vozila, dovoljenje za dajanje vozila na trg ali enotno varnostno spričevalo;
- › skupno platformo za izmenjavo informacij, ki Agenciji in nacionalnim varnostnim organom zagotavlja informacije o vseh vlogah za dovoljenja in enotna varnostna spričevala, poteku teh postopkov in njihovem izidu ter, kadar je primerno, zahtevah in odločitvah komisije za pritožbe;
- › skupno platformo za izmenjavo informacij, ki Agenciji in nacionalnim varnostnim organom zagotavlja informacije o vseh zahtevah za odobritev s strani Agencije v skladu s členom 19 Direktive (EU) 2016/797 ter vlogah za dovoljenja za podsisteme upravljanja-vodenja in signalizacije ob progi, ki vključujejo evropski sistem za nadzor vlakov (European Train Control System – ETCS) in/ali globalni mobilni radijski komunikacijski sistem za železnice (Global System for Mobile Communications – Railway – GSM-R), poteku teh postopkov in njihovem izidu, ter, kadar je primerno, zahtevah in odločitvah komisije za pritožbe;
- › sistem zgodnjega opozarjanja, s katerim se lahko že zgodaj opredelijo potrebe po usklajevanju odločitev, ki jih bodo sprejeli nacionalni varnostni organi in Agencija v primeru različnih vlog za podobna dovoljenja ali enotna varnostna spričevala.

3.2.2.10. (9) Predhodno sodelovanje

3.2.2.11. (10) Podlaga za predhodno sodelovanje

3.2.2.12. Razumno zagotovilo

Razumno zagotovilo pomeni, da je subjekt za izdajo dovoljenj prepričan, da so prosilec in akterji, ki ga podpirajo, izpolnili svoje obveznosti.

Razumno zagotovilo je pravni pojem, ki se uporablja predvsem na področju financ in revizije. Lahko se ga uporablja tudi pri izdaji dovoljenj za vozila, saj gre pri njej bolj za preverjanje, usmerjeno v postopek, ne pa za podrobno oceno. Čeprav bi se moral subjekt za izdajo dovoljenj prepričati, da so prosilec in akterji, ki ga podpirajo, izpolnili svoje obveznosti, pa mu tega ni treba opredeliti s popolno gotovostjo. Raven prizadevanj,

ki jih mora subjekt za izdajo dovoljenj vložiti v pridobitev razumnega zagotovila, bi morala biti sorazmerna, pri čemer bi bilo treba v zvezi z njo upoštevati:

- › zapletenost in tveganje, povezano z izdajo dovoljenja za vozilo/tip (v zvezi z zasnovo ali spremembami zasnove, za katere se izdaja dovoljenje);
- › kakovost dokazil in dokumentacije, ki jih predloži prosilec;
- › izmenjavo izkušenj v zvezi s tehničnimi in operativnimi zadevami pri vozilih s podobno zasnovo in/ali podobnimi komponentami, ki bi lahko bile pomembne, in/ali
- › zaupanje, pridobljeno v razmerju do prosilca, in sicer na podlagi izkušenj s sestankov itd.

Ker podrobne ocene opravijo že organi za ocenjevanje skladnosti, ni potrebe, da bi jih opravil tudi subjekt za izdajo dovoljenj.

Akterji, ki podpirajo prosilca, so lahko subjekti, ki pomembno prispevajo k zagotavljanju ali preverjanju, da oziroma ali tip vozila ali vozilo, za katerega se izdaja dovoljenje, izpolnjuje poglobitve zahteve. Med drugim vključujejo prosilca(-e), ki so dali na trg podsistem(-e), ki sestavlja(-jo) vozilo in/ali tip vozila, priglase organe, imenovane organe, organe za ocenjevanje (skupna varnostna metoda za oceno tveganja), izvajalce in podizvajalce.

3.2.2.13. (11) Zajem zahtev

V okvir postopka zajema zahtev spadajo zahteve, ki zajemajo zasnovo vozila v njegovem življenjskem ciklu in so potrebne za zagotavljanje, da bo vozilo v skladu z ustreznim pravom Unije in nacionalnimi zahtevami, in sicer pod pogoji uporabe, za katero je bilo vozilo zasnovano, in ob ustreznem vzdrževanju. Vendar v fazi izdaje dovoljenja ni treba obravnavati vseh zahtev glede zasnove, ki bi zajemale življenjski cikel vozila (npr. pogodbene zahteve, ki ne vplivajo na poglobitve zahteve in/ali varno vključitev, zahteve, ki so potrebne za zagotovitev vzdrževalnosti, zahteve za lažji postopek razgradnje in odstranjevanja itd.).

Postopek zajema zahtev bi moral zajemati opredelitev zahtev glede zasnove, pa tudi njihovo navedbo, izvajanje, verifikacijo in potrditev.

Dejavnosti, povezane z zajemom zahtev, so običajno vključene v druge obstoječe postopke, ki so jih proizvajalci/dobavitelji že vzpostavili za razvoj proizvodov, kot so vodenje kakovosti, upravljanje varnosti, upravljanje zahtev itd. Ni treba, da se vzpostavi poseben postopek, povezan z zajemom zahtev.

3.2.2.14. (12) Varna vključitev

V okviru dovoljenj za tip vozil in/ali dovoljenj za dajanje vozil na trg se lahko pojem varna vključitev uporablja za zajetje:

- › varne vključitve elementov, ki sestavljajo mobilni podsistem. To v celoti spada na področje uporabe TSI, s katerimi je zajet podsistem. Če ni izrecnih tehničnih pravil, ki bi zajemala to zadevo, se lahko s TSI uvede pristop na podlagi tveganja in zahteva uporaba Izvedbene uredbe Komisije (EU) št. 402/2013, pri čemer se navede sprejemljiva raven, do katere je treba tveganje nadzorovati;
- › varne vključitve mobilnih podsistemov, ki sestavljajo vozilo, in
- › varne vključitve vmesnika omrežje-vozilo v zvezi s tehnično združljivostjo.

Varna vključitev mobilnih podsistemov

Vmesniki med podsistemi v vozilih bi morali biti navedeni v TSI in/ali nacionalnih predpisih, ker pa se ne šteje vedno, da je to potrebno za doseg ciljev Direktive (EU) 2016/797, vsi vmesniki niso v celoti zajeti s TSI in/ali nacionalnimi predpisi.

Z ustreznim nadzorom opredeljenih tveganj v zvezi z vključitvijo mobilnih podsistemov na podlagi usklajenega postopka za oceno tveganja iz Izvedbene uredbe Komisije (EU) št. 402/2013, kot je določeno v členu 21(3) Direktive (EU) 2016/797, in v povezavi z uporabo obstoječih tehničnih zahtev se lahko zagotavlja varna vključitev mobilnih podsistemov.

Varna vključitev za vmesnik omrežje-vozilo v zvezi s tehnično združljivostjo

Tehnična združljivost je ena izmed pglavitnih zahtev.

Ker vsako stran vmesnika omrežje-vozilo upravljajo različni akterji, je potreben usklajen pristop, pri čemer bi bilo treba parametre vmesnika opredeliti v TSI in/ali nacionalnih predpisih, kar pomeni, da bi bilo treba tehnično združljivost vmesnika omrežje-vozilo zagotavljati z uporabo ustreznih zahtev (TSI in/ali nacionalnih predpisov). Za vmesnik omrežje-vozilo je varna vključitev del tehnične združljivosti.

Iz tega zato sledi:

- › za ta vmesnik bi se morala Izvedbena uredba Komisije (EU) št. 402/2013 uporabljati le, če je v skladu s TSI in/ali nacionalnimi predpisi to obvezno za vidike varne vključitve, ki niso zajeti s TSI in/ali nacionalnimi predpisi (če obstajajo);
- › za vmesnik omrežje-vozilo se tehnična združljivost in varna vključitev dokažeta s preverjanjem skladnosti s TSI in/ali nacionalnimi predpisi;
- › drugo preverjanje/ocena/varnostna analiza se ne bi smela zahtevati (saj bi to ogrozilo interoperabilnost);
- › če kateri koli subjekt meni, da tehnična združljivost (vključno z varno vključitvijo) ni v celoti zajeta s TSI in/ali nacionalnimi predpisi, bi bilo treba upoštevati postopek za obravnavanje pomanjkljivosti v TSI in/ali nacionalnih predpisih.

3.2.2.15. Tip vozila

Za opredelitev izraza tip vozila glej člen 2(26) Direktive (EU) 2016/797.

Vozila bi morala pripadati tipu vozila, dovoljenje za tip vozila pa bi moralo biti izdano hkrati z izdajo dovoljenja za dajanje prvega vozila navedenega tipa vozila na trg in preden se za vozila izda dovoljenje v skladu s tipom.

Dovoljenje za tip vozila se lahko izda: ob izdaji dovoljenja za dajanje prvega vozila navedenega tipa vozila na trg ali ne da bi bilo izdano dovoljenje za dajanje vozila navedenega tipa na trg. V okviru izdaje dovoljenja za tip vozila se lahko vozilo navedenega tipa vozila uporabi za preverjanje in potrjevanje skladnosti s pglavitnimi zahtevami veljavne zakonodaje. Ni nujno, da je bilo za navedeno vozilo izdano dovoljenje za dajanje na trg. Prosilec v vlogi navede, ali bi bilo treba za vozilo, ki se uporablja za verifikacijo in potrditev tipa vozila, izdati dovoljenje za dajanje na trg ali ne.

Za vsa vozila, ki se proizvajajo in dajejo na trg ter so v skladu z dovoljenim tipom vozila, bi bilo treba izdati dovoljenje za dajanje vozila na trg na podlagi izjave o skladnosti s tem dovoljenim tipom vozila, ki jo predloži prosilec (glej poglavje 3.3.2.1).

Železniška infrastruktura in projekti za fiksne naprave so običajno posebej zasnovani, in sicer enkratno za specifično progo ali geografsko lokacijo, posamezna vozila pa so običajno izdelana v serijah enakih vozil istega tipa vozila.

Subjekti za izdajo dovoljenj izdajo dovoljenje za serijo vozil (sklop enakih vozil) na podlagi izjave o skladnosti s tipom vozila, ki jo predloži prosilec (glej poglavje 3.3.2.1).

Če se izda dovoljenja za tip vozila in če se za nadaljnja vozila izda dovoljenje za dajanje na trg na podlagi skladnosti s tipom vozila in, kjer je primerno, z jasno navedbo variante tipa vozila in izvedenke tipa vozila, se lahko šteje, da so vsa vozila navedenega tipa vozila združljiva z omrežji, ki sestavljajo predvideno področje uporabe.

Pojem tip vozila se ne sme zamenjevati s pojmom tip proizvoda v okviru novega pristopa ali pojmom tip podsistema.

Pojem tip vozila se nanaša na celotno zasnovo vozila, ne pa na specifičen podsistem. Vozilo lahko vsebuje več kot en podsistem, pri čemer so v tem primeru značilnosti tipa vozila kombinacija značilnosti podsistemov in njihovega medsebojnega delovanja, kadar so skupaj vključeni v zasnovo vozila.

Zaradi medsebojnega delovanja podsistemov ni mogoče samodejno predpostavljati, da se lahko značilnosti posameznih podsistemov združijo in skupaj tvorijo značilnosti vozila.

3.2.2.16. (13) Varianta tipa vozila

Tip vozila lahko vključuje variante zasnove (npr. platforme).

Variante tipa vozila so različne možnosti zasnove, zajete s tipom vozila (tj. če želi imetnik dovoljenja za tip vozila že dovoljenemu tipu vozila dodati varianto tipa vozila, mora zaprositi za novo dovoljenje), kar pomeni, da je tip vozila še vedno isti, tudi če se zasnova tipa vozila spremeni, da bi se vključila nova varianta.

3.2.2.17. (14) Izvedenka tipa vozila

Če je konfiguracija ali sprememba, ki pomeni spremembo osnovnih značilnosti zasnove tipa vozila ali variante tipa vozila, pod pragom za novo dovoljenje v skladu s členom 24(1) in členom 21(12) Direktive (EU) 2016/797, bo ustvarjena izvedenka tipa vozila.

Izvedenke tipa vozila sledijo fazam razvoja tipa vozila skozi čas, tj. isti tip vozila lahko ima skozi čas več izvedenk. Če se tip vozila preoblikuje v novo izvedenko tipa vozila, gre še vedno za isti tip vozila. To bi moralo veljati tudi za dokumentacijo, ki zajema tip vozila.

Razširitev področja uporabe že dovoljenega tipa vozila bi bilo treba šteti za novo izvedenko tipa vozila ali izvedenko variante tipa vozila, saj:

- › opredelitev pojma varianta tipa vozila iz člena 2(13) Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545 omejuje možnost, da se ustvarijo variante prvega ali novega dovoljenja (v skladu s členom 14(1)(a) in (d) Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545), in
- › je področje uporabe del osnovnih značilnosti zasnove tipa vozila (glej člen 48(c)(ii) Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545).

Za razširitev področja uporabe je v skladu s členom 21(13) Direktive 2016/797 in členom 14(1)(c) Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545 vedno potrebno dovoljenje.

Za dodatne smernice o spremembah tipa vozila glej tudi poglavje 3.3.2.2 tega dokumenta.

3.2.2.18. (15) Dovoljenje za dajanje vozila na trg

V skladu s členom 24(2) in členom 25(1) Direktive (EU) 2016/797 se lahko dovoljenje za tip vozila izda pred dovoljenjem za dajanje vozila na trg ali hkrati z njim. Če prosilec zaprosi za dovoljenje za dajanje vozila na trg, bi moral subjekt za izdajo dovoljenj ob izdaji dovoljenja za dajanje vozila na trg hkrati izdati tudi dovoljenje za tip vozila. Glej tudi poglavje 3.2.2.15.

3.2.2.19. (16) Dovoljenje za tip vozila

Dovoljenje za tip vozila in dovoljenje za dajanje vozila na trg sta različni dovoljenji, v skladu s členom 24(2) Direktive (EU) 2016/797 pa se lahko na zahtevo prosilca izdata hkrati (glej tudi poglavje 3.2.2.15).

3.2.2.20. (17) Zadevni datum

3.2.2.21. Potrditev

V skladu s standardom ISO 9000/2015 je potrditev:

„uporaba objektivnih dokazov za potrditev, da so izpolnjene zahteve za posebno predvideno uporabo.“

Upoštevati bi bilo treba naslednje:

- › objektivni dokaz, potreben za potrditev, je rezultat preskusa ali druge oblike opredelitve, kot je izvedba alternativnega izračuna ali proučitev dokumentov;
- › beseda potrjen se uporablja za označevanje ustreznega statusa;
- › pogoji uporabe za potrjevanje so lahko resnični ali simulirani.

V skladu z opredelitvijo iz dokumenta s smernicami *ISO 9000/2015 Plain English Definitions* <http://www.praxiom.com/iso-definition.htm> je izraz potrditev pojasnjen tako:

„Potrjevanje je postopek, v katerem se objektivni dokazi uporabijo za potrditev, da so izpolnjene zahteve, s katerimi je opredeljena predvidena uporaba. Če so izpolnjene vse zahteve, se potrdijo. Potrjevanje se lahko izvede v realnih pogojih uporabe ali v simuliranem okolju za uporabo.

Da so zahteve, s katerimi je opredeljena predvidena uporaba, izpolnjene, je mogoče potrditi na več načinov. Izvedete lahko poskusna obratovanja, opravite lahko alternativne izračune ali pred izdajo proučite dokumente.“

3.2.2.2. *Infrastruktura navadne železnice*

Infrastruktura navadne železnice, ki temelji na infrastrukturi lahke železnice, je sestavljena iz vseh delov infrastrukture v omrežju Unije, ki spadajo v področje uporabe iz člena 1(3) Direktive (EU) 2016/797, tj. infrastrukture, ki se ne uporablja za podzemno železnico, ni funkcionalno ločena od ostalega železniškega sistema Unije in se ne uporablja izključno za tramvaje in vozila lahke železnice, kot so opredeljeni v členu 2(29) Direktive (EU) 2016/797.

V členu 2 Direktive (EU) 2016/797 so opredeljena vozila lahke železnice v skladu s tehničnimi merili glede odpornosti pri trku in vlečne sile.

3.2.3. *Odgovornosti*

3.2.3.1. *Člen 3: Odgovornosti prosilca*

Ustrezna sklicevanja na Direktivo (EU) 2016/797:

- › Člen 2(22)
- › Člen 21
- › Člen 24

Za opredelitev izraza prosilec glej člen 2(22) Direktive (EU) 2016/797. Ta opredelitev zajema tri vrste prosilcev:

- › v prvem delu opredelitve je sklicevanje na prosilca, ki vloži vlogo za dovoljenje (dovoljenje za začetek obratovanja fiksnih naprav v skladu s členom 18 Direktive (EU) 2016/797, dovoljenje za dajanje vozila na trg v skladu s členom 21 Direktive (EU) 2016/797 in dovoljenje za tip vozil v skladu s členom 24 Direktive (EU) 2016/797);
- › drugi del opredelitve se nanaša na prosilca, ki izda ES-izjavo o verifikaciji podsistemov v skladu s členom 15 Direktive (EU) 2016/797;
- › tretji del opredelitve se nanaša na prosilca, ki vloži zahtevo, da Agencija odobri opremo ob progi v okviru ERTMS v skladu s členom 19 Direktive (EU) 2016/797.

Prosilec iz Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545 je prosilec – kot je opredeljen v členu 2(22) Direktive (EU) 2016/797 – za dovoljenje za dajanje vozila na trg in/ali dovoljenje za tip vozila iz člena 21 oziroma 24 Direktive (EU) 2016/797.

Prosilec iz Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545 je lahko tudi predlagatelj iz četrte alineje člena 3(11)¹ Izvedbene uredbe Komisije (EU) št. 402/2013, če je treba uporabiti postopek upravljanja tveganj in/ali

¹ V skladu s členom 3(11) Uredbe (EU) št. 402/2013 je predlagatelj eden od naslednjih subjektov:

- (a) prevoznik v železniškem prometu ali upravljavec infrastrukture, ki izvaja ukrepe nadzora tveganja v skladu s členom 4 Direktive 2004/49/ES;
- (b) subjekt, zadolžen za vzdrževanje, ki izvaja ukrepe v skladu s členom 14a(3) Direktive 2004/49/ES;

postopek ocene tveganja, opisan v zadevni uredbi. V njej je določeno, da je predlagatelj „prosilec za dovoljenje za začetek obratovanja strukturnih podsistemov“, in sicer ob upoštevanju, da mobilni podsistemi v skladu z Direktivo (EU) 2016/797 niso več dovoljeni, temveč se dajejo na trg. Opozoriti je treba, da je obvezna uporaba metodologije, opisane v Prilogi I k Izvedbeni uredbi Komisije (EU) št. 402/2013 za postopek zajema zahtev glede poglobitve zahteve varnosti in za varno vključitev podsistemov. V večini primerov je zato prosilec za dovoljenje za tip vozila in/ali dovoljenje za dajanje vozila na trg tudi predlagatelj.

Odgovornosti prosilca iz Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545

Prosilec za dovoljenje za tip vozila in/ali dovoljenje za dajanje vozila na trg je odgovoren za tip vozila in/ali vozilo kot celoto (tipe vozila/vozila so lahko sestavljena iz več podsistemov) za zagotavljanje, da so opredeljene ustrezne zahteve Unije in nacionalne zahteve ter da se te spoštujejo. Vendar so drugi akterji (organi za ocenjevanje skladnosti, prosilec(-ci) za namene člena 15 Direktive (EU) 2016/797 itd.) še naprej odgovorni za svoje zadevne dele (glej člen 4 Direktive (EU) 2016/798).

V primeru sprememb že dovoljenega tipa vozila in/ali vozila je prosilec za novo dovoljenje odgovoren za novo zasnovo in nov tip vozila kot celoto. Vendar je obstoječi imetnik dovoljenja za tip vozila še vedno odgovoren za nespremenjene dele zasnove, novi prosilec pa je odgovoren za spremembe, ki jih uvede, in povezave z nespremenjenimi deli zasnove tipa vozila.

Odgovornosti prosilca za namene člena 15 Direktive (EU) 2016/797

Prosilec za namene člena 15 Direktive (EU) 2016/797 izvede postopek ES-verifikacije in izda ES-izjavo o verifikaciji podsistema ter je odgovoren za zagotavljanje, da podsistem izpolnjuje vse zahteve ustreznega prava Unije in vse ustrezne nacionalne predpise. V primeru mobilnih podsistemov prevzame odgovornost za zagotavljanje, da mobilni podsistem(-i), ki ga (jih) je dal na trg, izpolnjuje(-jo) poglobitve zahteve.

V zvezi z dovoljenjem za dajanje mobilnih podsistemov na trg se ne uporabljajo nobene zahteve. Prosilec jih daje na trg v skladu s členom 20 Direktive (EU) 2016/797.

3.2.3.2. Člen 4: Odgovornosti subjekta za izdajo dovoljenj

Ustrezni sklicevanji na Direktivo (EU) 2016/797:

- › Člen 21
- › Člen 24

Ustrezni sklicevanji na Uredbo (EU) 2016/796:

- › Člen 20
- › Člen 21

Ustrezno sklicevanje na Direktivo (EU) 2016/798:

- › Člen 16

Izraz ureditev pomeni praktične vidike, ki jih je treba vzpostaviti za upravljanje izdaje dovoljenja za tip vozila in/ali dovoljenja za dajanje vozila na trg, na primer koliko sestankov je potrebnih, kje potekajo, kdo se jih udeleži (npr. zadevni nacionalni varnostni organi za področje uporabe, prosilec, organi za ocenjevanje skladnosti – priglasi organ, imenovani organ – na zahtevo prosilca in/ali drugih strani, vključenih v postopek, itd.). Ureditev se razlikuje od dogovorov o sodelovanju iz člena 21(14) Direktive (EU) 2016/797.

3.2.3.3. Člen 5: Odgovornosti imetnika dovoljenja za tip vozila

-
- (c) naročnik ali proizvajalec, ki priglasi organ pozove k uporabi postopka za ES-verifikacijo v skladu s členom 18(1) Direktive 2008/57/ES, ali organ, imenovan v skladu s členom 17(3) navedene direktive;
 - (d) prosilec za dovoljenje za začetek obratovanja strukturnih podsistemov.

Ustrezna sklicevanja na Direktivo (EU) 2016/797:

- › Člen 21
- › Člen 24
- › Člen 26

Imetnik dovoljenja za tip vozila je odgovoren za vzpostavitev in vzdrževanje (v celotnem življenjskem ciklu tipa vozila) dokumentacije, ki vsebuje vse podrobnosti o zasnovi tipa vozila (načrti, izračuni itd.), vključno z variantami tipa vozila in izvedenkami tipa vozila za navedeni tip vozila.

Ker je imetnik dovoljenja za tip vozila prosilec, ki je prejel dovoljenje za tip vozila, ima odgovornosti, ki so določena za prosilca (glej poglavje 3.2.3.1).

Vse spremembe že dovoljenega tipa vozila bi moral v skladu s členom 15 Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545 obravnavati imetnik dovoljenja za tip vozila (glej poglavje 3.3.2.2).

Uporabljati bi se morala tudi načela splošne zakonodaje o proizvodih: „Oseba, ki izvede spremembe, postane proizvajalec z ustreznimi obveznostmi.“ Subjekt za upravljanje sprememb lahko prevzame odgovornost za spremenjeni tip vozila in/ali vozilo ali pa odloči, da bo zanj še naprej odgovoren obstoječi imetnik dovoljenja za tip vozila. Ne bi se smel podpirati koncept razdelitve odgovornosti za zasnovi med različne akterje.

V primeru spremembe tipa vozila in novega prosilca, ki postane imetnik dovoljenja za tip vozila za novi tip vozila na podlagi obstoječega tipa vozila:

- › je novi imetnik dovoljenja za tip vozila primarno odgovoren za novo zasnovi in nov tip vozila kot celoto;
- › prvotni imetnik dovoljenja za tip vozila je še naprej odgovoren za nespremenjene dele zasnovi, novi imetnik dovoljenja za tip vozila pa je odgovoren za spremembe, ki jih uvede, in povezave z nespremenjenimi deli zasnovi tipa vozila;
- › novi imetnik dovoljenja za tip vozila je izključno odgovoren za upravljanje konfiguracije novega tipa vozila.

Ali subjekt za upravljanje sprememb/morebitni prosilec/prosilec pravilno uporablja določbe Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545 za upravljanje sprememb in upravljanje konfiguracije tipa vozila in/ali vozil (pravilna razvrstitev spremembe, pravilna odločitve o tem, ali je v skladu z merili iz člena 21(12) Direktive (EU) 2016/797 potrebno novo dovoljenje, pravilna uporaba Izvedbene uredbe Komisije (EU) št. 402/2013 itd.), preverjajo nacionalni varnostni organi s kontrolami med nadzornimi dejavnostmi in organi za ocenjevanje skladnosti kot del ocen skladnosti, ki jih izvajajo med proizvodnjo vozil v skladu s tipom vozila. Organi za ocenjevanje skladnosti sodelujejo pri spremljanju sprememb v okviru nadzora proizvodnega procesa: upoštevati morajo spremembe tipa vozila, ki vplivajo na tekoči proizvodni proces, da zagotovijo, da so vozila izdelana v skladu s spremenjenim tipom vozila (če je to potrebno).

3.2.3.4. Člen 6: *Odgovornosti upravljavca infrastrukture*

Ustrezna sklicevanja na Direktivo (EU) 2016/797:

- › Člen 2(44)
- › Člen 21
- › Člen 24

Ustrezna sklicevanja na Direktivo (EU) 2016/798:

- › Člen 4
- › Člen 9
- › Člen 12

Ustrezni sklicevanji na Direktivo 2012/34/EU:

- › Člen 3(1)
- › Člen 47

V Izvedbeni uredbi Komisije (EU) 2018/545 so določene odgovornosti in zahteve, ki jih mora upravljavec infrastrukture izpolnjevati v okviru postopka izdaje dovoljenj za železniška vozila in dovoljenj za tip železniških vozil. V okviru tega postopka upravljavec infrastrukture nima druge vloge in ne bi smel nalagati tehničnih zahtev glede zasnove vozila ali zahtevati, da prosilec izvaja poskusno obratovanje v omrežju (glej tudi poglavje 3.3.5).

Vendar ima lahko upravljavec infrastrukture različne vloge, ki so odvisne od njegovih različnih interesov, in sicer vlogo:

- › prosilca za namene členov 21 in 24 Direktive (EU) 2016/797 za lastna vozila;
- › upravljavca lastne mobilne opreme za gradnjo in vzdrževanje železniške infrastrukture;
- › imetnika za namene člena 2(21) Direktive (EU) 2016/797.

Vloga upravljavca infrastrukture v okviru postopka izdaje dovoljenj za železniška vozila in dovoljenj za tip železniških vozil je osredotočena na zagotavljanje ustreznih elementov, da se prosilcu omogoči izvedba poskusnega obratovanja v omrežju, ki je nujno za dokončanje ocenjevanja zahtev:

- › zagotavljati informacije o infrastrukturi, potrebni za izvedbo ocen skladnosti (npr. o tirni geometriji za izvajanje dinamičnih preskusov);
- › zagotavljati dostop do tirov za poskusno obratovanje v omrežju (dodeljevanje zmogljivosti za dejansko izvedbo poskusnega obratovanja v omrežju);
- › po potrebi in na podlagi informacij, ki jih je predložil prosilec (tj. preskusne specifikacije, zaporedje poskusnih obratovanj v omrežju itd.), zagotavljati dodatne obratovalne pogoje, ki veljajo za uporabo vozila v omrežju za namene poskusnega obratovanja. To vključuje pogoje in omejitve uporabe, saj ob začetku poskusnega obratovanja v omrežju morda niso bili v celoti preverjeni in potrjeni vsi sistemi poskusnega vozila (npr. preprečevanje obratovanja vlečnega sistema v poslabšanih razmerah, kot je manjše število pretvornikov).
- › To bo vplivalo tudi na dodeljevanje zmogljivosti in slotov (npr. morda je treba omejiti promet vlakov na sosednji progi ali blokirati neki odsek proge, na katerem se izvaja poskusno obratovanje v omrežju) in
- › sprejemati potrebne ukrepe v zvezi z infrastrukturo, da se prosilcu omogoči izvedba poskusnega obratovanja v omrežju, potrebnega za ocenjevanje skladnosti (npr. spremembe napetosti v vozni mreži, dovoljenje za prekoračitev hitrosti na nekaterih odsekih poskusne proge itd.), ob upoštevanju vidikov, kot so varnostne omejitve in omejitve zmogljivosti, omejitev čezmerne obrabe infrastrukture ali škode na infrastrukturi itd.

Pogoji uporabe in druge omejitve, ki se uporabljajo med poskusnim obratovanjem v omrežju, so ločeni od pogojev uporabe in drugih omejitev, vključenih v izdano dovoljenje (glej poglavje 3.3.6):

- › ki jih opredeli prosilec;
- › ki izhajajo iz postopka ocenjevanja in
- › ki izhajajo iz ocene, ki jo izvedejo subjekt za izdajo dovoljenj in/ali zadevni nacionalni varnostni organi za področje uporabe.

Upravljavec infrastrukture, pristojbine in uporabnine

Upravljavec infrastrukture mora v skladu s členom 47 Direktive 2012/34/EU javno objaviti vsebino programa omrežja.

Uporabnine za naloge upravljavca infrastrukture (vključno z zagotavljanjem informacij o infrastrukturi in načini, kako jih upravljavec infrastrukture zagotavlja) so določene v zgoraj navedeni direktivi. Podrobnejše določbe o pristojbinah in uporabninah bi morale biti del dogovorov, sklenjenih med prevozniki v železniškem prometu in upravljavci infrastrukture.

Prosilec se lahko odloči, da v postopek izdaje dovoljenja vključi upravljavca infrastrukture (npr. da se predvidijo težave, ki se lahko pojavijo pri preverjanju združljivosti s progo), vendar se to ne uporablja vedno in je odvisno od zahteve/potrebe prosilca. Preverjanje združljivosti s progo iz člena 23(1)(b) Direktive (EU) 2016/797 glede preverjanj, ki jih mora prevoznik v železniškem prometu opraviti pred uporabo dovoljenih vozil, ni del postopka izdaje dovoljenja.

3.2.3.5. Člen 7: Odgovornosti nacionalnih varnostnih organov za področje uporabe

Ustrezni sklicevanji na Direktivo (EU) 2016/797:

- › Člen 21
- › Člen 24

Ustrezno sklicevanje na Direktivo (EU) 2016/798:

- › Člen 16

Zadevni nacionalni varnostni organi za ustrezno področje uporabe bi morali brez poseganja v svoje odgovornosti sprejeti odločitve o naravi in obsegu svojih prispevkov pred predložitvijo vloge za dovoljenje za tip vozila in/ali dovoljenje za dajanje vozila na trg, kadar to zahteva prosilec v skladu z Izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2018/545, ter o ureditvi sodelovanja in usklajevanja obvestiti prosilca.

Nacionalni varnostni organ(-i) bi moral(-i) imeti v okviru svoje organizacije vzpostavljeno ureditev za zagotavljanje usposobljenih virov, ki naloge, ki so jim dodeljene, izpolnijo kakovostno in v določenih rokih.

Informacije, ki bi jih bilo treba evidentirati in izmenjevati

V skladu s členom 7(4) Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545 je namen evidentiranja in izmenjave informacij ta, da si nacionalni varnostni organi za področje uporabe z Agencijo in vsemi drugimi nacionalnimi varnostnimi organi izmenjujejo vse ustrezne informacije, ki izhajajo iz izmenjave izkušenj v zvezi s tehničnimi in operativnimi zadevami, ki bi lahko bile pomembne za izdajo dovoljenja za tip vozil in/ali dovoljenja za dajanje vozila na trg. Informacije, ki so lahko ustrezne za izdajo dovoljenja za tip vozila in/ali dovoljenja za dajanje vozila na trg, so informacije, ki jih lahko subjekt za izdajo dovoljenj in/ali nacionalni varnostni organi za področje uporabe uporabijo za opozarjanje na težave v skladu s členom 41 Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545, zlasti težave tipa 4 v primeru upravičenega dvoma.

Informacije, navedene v členu 7(4) Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545, so le nekatere od običajnih vrst informacij, ki se izmenjujejo, in ne sestavljajo izčrpnega seznama. Obstajajo lahko tudi druge ustrezne informacije, ki izhajajo iz izmenjave izkušenj v zvezi s tehničnimi in operativnimi zadevami, ki bi lahko bile pomembne za izdajo dovoljenja za tip vozila in/ali dovoljenja za dajanje vozila na trg, pri čemer bi se morale tudi zanje uporabljati določbe glede evidentiranja in izmenjave informacij med nacionalnimi varnostnimi organi za področje uporabe in Agencijo. Opozoriti je treba, da bi morale informacije, ki izhajajo iz izmenjave izkušenj, zajemati tehnične in operativne vidike.

3.2.3.6. Člen 8: Odgovornosti Agencije

Ustrezni sklicevanji na Direktivo (EU) 2016/797:

- › Člen 4(3)(i)
- › Člen 19(3)

Protokol za evidentiranje in izmenjavo informacij

Informacije, ki izhajajo iz izmenjave izkušenj, izvirajo iz dejavnosti, ki jih izvajajo nacionalni varnostni organi za področje uporabe, zlasti iz nadzora, ki se izvaja na podlagi člena 17 Direktive (EU) 2016/798 in uredbe o skupnih varnostnih metodah za nadzor, tj. Delegirane uredbe Komisije (EU) 2018/761. V okviru teh dejavnosti bi lahko nacionalni varnostni organ za področje uporabe sam odkril tehnično in/ali operativno zadevo, ki bi lahko bila pomembna za izdajo dovoljenja za tip vozila in/ali dovoljenja za dajanje vozila na trg, ali bi ga o njej obvestil prevoznik v železniškem prometu ali drug ustrezeni akter (glej poglavje 3.2.3.5).

V takem primeru bi moral nacionalni varnostni organ za področje uporabe informacije nemudoma evidentirati ter si jih izmenjati z vsemi drugimi nacionalnimi varnostnimi organi in Agencijo.

V zvezi z informacijami, prejetimi v skladu s členom 4(5)(b) Direktive (EU) 2016/798, je Agencija razvila in začela uporabljati prostovoljno orodje, imenovano informacijski sistem za varnostna opozorila (Safety Alert IT – SAIT), da bi z njim zajela le izmenjave informacij med operativnimi akterji (operativni akterji so prevozniki v železniškem prometu, upravljavci infrastrukture, subjekti, zadolženi za vzdrževanje, in vsi drugi akterji, ki lahko vplivajo na varno delovanje železniškega sistema Unije, vključno s proizvajalci, vzdrževalci, upravitelji, ponudniki storitev, naročniki, prevozniki, pošiljatelji, prejemniki, nakladalci, razkladalci, polnilci in praznilci), zato so nacionalni varnostni organi in Agencija izključeni. Operativni akterji zato nacionalnim varnostnim organom in Agenciji sporočajo takšne informacije na podlagi drugega protokola, ki je trenutno večinoma neformalen.

V zvezi s prejetimi informacijami o neskladnosti s poglobljenimi zahtevami ali pomanjkljivostih v TSI (člen 7(4)(b) in (c) Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545) bi morali nacionalni varnostni organi za področje uporabe upoštevati protokole in postopke iz členov 11, 16 in 26 Direktive (EU) 2016/797 oziroma člena 6 navedene direktive. Ti protokoli in postopki zajemajo zahtevo po evidentiranju in izmenjavi takšnih informacij z drugimi nacionalnimi varnostnimi organi in Agencijo.

Vsi nacionalni varnostni organi za področje uporabe in subjekti za izdajo dovoljenj bi morali upoštevati informacije, ki izhajajo iz izmenjave izkušenj glede sedanjih in prihodnjih vlog za dovoljenje za tip vozila in/ali dovoljenje za dajanje vozila na trg. Če so takšne informacije v zvezi s tehničnimi in operativnimi zadevami predmet postopka sekretariata skupnega omrežja, bi morali subjekt za izdajo dovoljenj in/ali nacionalni varnostni organi za področje uporabe upoštevati rezultate tega postopka.

Subjekt za izdajo dovoljenj in/ali nacionalni varnostni organi za področje uporabe bi lahko takšne informacije uporabljali med ocenjevanjem vloge. Subjekt za izdajo dovoljenj bi jih moral uporabljati tudi med fazo predhodnega sodelovanja v zvezi z vlogo, in sicer za obveščanje prosilca o opredeljenem(-ih) tveganju(-ih), da lahko ta predvidi, kako bo(-do) obravnavano(-a), na primer z vidika zasnove in/ali področja uporabe.

Informacije bi lahko bile pomembne tudi za druge akterje, kot so morebitni prosilci, proizvajalci in organi za ocenjevanje skladnosti. Če v takih primerih nacionalni varnostni organ za področje uporabe ali kateri koli drugi nacionalni varnostni organ ali Agencija kot subjekt za izdajo dovoljenj tako odloči, je treba informacije sporočiti tudi tem drugim akterjem. V ta namen bi moral nacionalni varnostni organ za področje uporabe ali kateri koli drugi nacionalni varnostni organ ali Agencija kot subjekt za izdajo dovoljenj, ki se odloči za izmenjavo informacij z drugimi akterji, zagotoviti zaupnost informacij z odstranitvijo vsakršnega sklicevanja na ime zadevne družbe in/ali z uporabo splošnega poimenovanja proizvoda/dela.

Informacijsko orodje za podporo evidentiranju in izmenjavi informacij

Da bi Agencija podpirala izvajanje te zahteve, trenutno proučuje možnost vzpostavitve informacijskega orodja, ki bi omogočalo lažje evidentiranje in izmenjavo informacij, vključno z navedbo zahtevanih značilnosti informacijskega orodja, kot so podrobni vidiki v zvezi s taksonomijo in zaupnostjo, ki so potrebni za izmenjavo teh informacij z drugimi zadevnimi stranmi.

3.2.4. Člen 9: Uporaba dovoljenega vozila

Ustrezna sklicevanja na Direktivo (EU) 2016/797:

› Člen 22

- › Člen 23
- › Člen 47
- › Člen 48
- › Člen 49

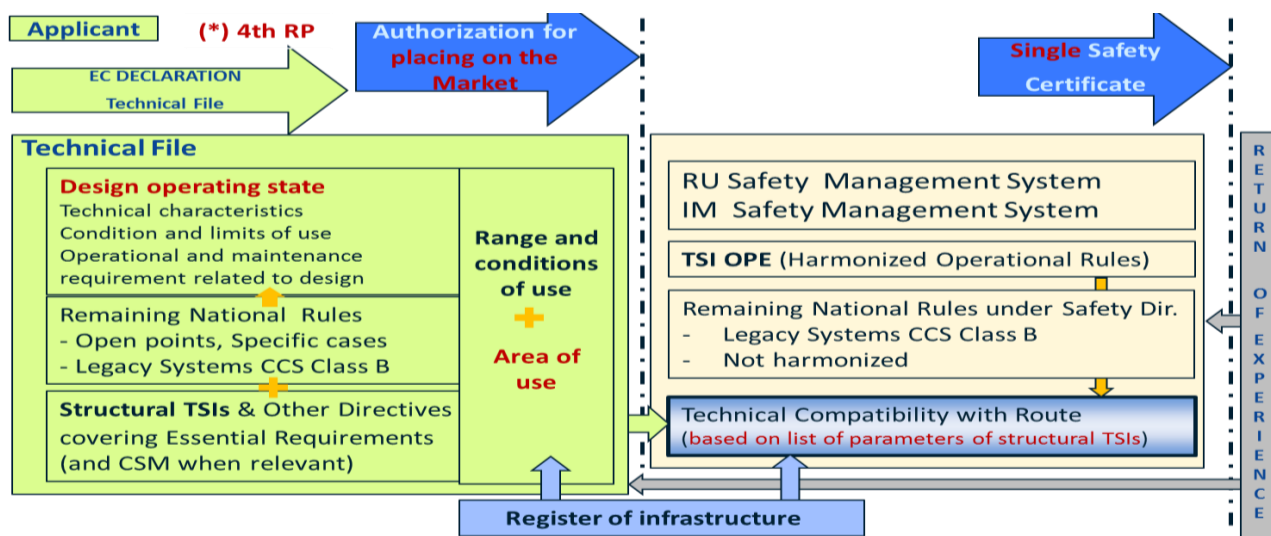
Ustrezni sklicevanji na Direktivo (EU) 2016/798:

- › Člen 4
- › Člen 9

Preverjanja pred uporabo dovoljenega vozila bi morala biti omejena na preverjanja iz člena 23 Direktive (EU) 2016/797. Prevoznik v železniškem prometu ali upravljavec infrastrukture, ki namerava uporabljati vozilo, bi moral biti odgovoren za preverjanje združljivosti vozila (vozil) s predvidenimi progami, pa tudi združljivosti vlakov s progami, pri čemer bi bilo treba zajeti elemente iz TSI vodenje in upravljanje prometa (oddelek 4.2.2.5 in Dodatek D k Uredbi Komisije (EU) 2015/995).

To preverjanje združljivosti s progo bi moralo temeljiti na podatkih iz registra infrastrukture in podatkih o vozilu, določenih v izdanem dovoljenju in v popolni spremni dokumentaciji za odločitev, izdano v skladu s členom 46 Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545, vključno s pogoji uporabe in drugimi omejitvami, in sicer s parametri in postopki, opisanimi v ustrezni TSI vodenje in upravljanje prometa (v skladu s členom 4(3)(i) Direktive (EU) 2016/797). Če registra infrastrukture ni ali ni popoln, bi moral upravljavec infrastrukture ustrezne informacije o infrastrukturi, vključno z začasnimi omejitvami, posredovati brezplačno in v razumnem roku.

Na naslednji sliki je ponazorjen pregled tega postopka.



Applicant	Prosilec
(*) 4 th RP	(*) Četrti železniški sveženj
Authorization for placing on the Market	Dovoljenje za dajanje vozila na trg
EC DECLARATION	ES-IZJAVA
Technical file	Tehnična dokumentacija
Technical File	Tehnična dokumentacija
Design operating state	Stanje načrtovanega obratovanja
Technical characteristics	Tehnične značilnosti
Condition and limits of use	Pogoji in omejitve uporabe
Operational and maintenance requirement related to design	Zahteva glede obratovanja in vzdrževanja v zvezi z zasnovo
Remaining National Rules	Preostali nacionalni predpisi
- Open points, Specific cases	- Odprta vprašanja, posebni primeri
- Legacy Systems CCS Class B	- Obstoječi CCS-sistemi razreda B
Structural TSIs & Other Directives covering Essential Requirements (and CSM when relevant)	Strukturne TSI in druge direktive o poglavitnih zahtevah (in po potrebi SVM)

Range and conditions of use + Area of use	Obseg in pogoji uporabe + področje uporabe
Single Safety Certificate	Enotno varnostno spričevalo
RU Safety Management System	Sistem prevoznika v železniškem prometu za upravljanje varnosti
IM Safety Management System	Sistem upravljavca infrastrukture za upravljanje varnosti
TSI OPE (Harmonized Operational Rules)	TSI vodenje in upravljanje prometa (uskajena pravila obratovanja)
Remaining National Rules under Safety Dir.	Preostali nacionalni predpisi v skladu z direktivo o varnosti
- Legacy Systems CCS Class B	- Obstoječi CCS-sistemi razreda B
- Not harmonized	- Neuskajeni
Technical Compatibility with Route (based on list of parameters of structural TSIs)	Tehnična združljivost s progo (na podlagi seznama parametrov strukturnih TSI)
Register of infrastructure	Register infrastrukture
Return of experience	Izmenjava izkušenj

Slika 2: Pregled preverjanj pred uporabo dovoljenega vozila

Združljivost vozila z omrežjem(-ji) na področju uporabe se preverja na ravni izdaje dovoljenja za vozilo na podlagi TSI, nacionalnih predpisov in ustrezne skupne varnostne metode, zato ima vozilo dovoljenje za določeno področje uporabe. Prevoznik v železniškem prometu ali upravljavec infrastrukture, ki namerava uporabljati vozilo v okviru preverjanja združljivosti vozila (vozil) s predvidenimi progami, teh preverjanj ne bi smel ponoviti, saj je področje uporabe vozila določeno v izdanem dovoljenju. Značilnosti določenega odseka proge so opredeljene v registru infrastrukture (ali jih zagotovi upravljavec infrastrukture, če register infrastrukture ne obstaja ali je nepopoln, in sicer brezplačno in v razumnem roku).

V posebnih primerih, na primer v primeru izredne pošiljke, so morda potrebni posebni obratovalni pogoji in dodatne informacije o konfiguraciji vlaka in infrastrukturi (npr. dodatne natančnejše vrednosti parametrov, kot je poseben profil obremenjenega vozila (vozil)). V takem primeru bi se morala upravljavec infrastrukture in prevoznik v železniškem prometu o teh posebnih obratovalnih pogojih dogovoriti vnaprej. Upravljavec infrastrukture bi moral zagotoviti ustrezne zahtevane informacije o infrastrukturi.

TSI se revidirajo, da bi se izvedle zahteve, ki izhajajo iz Direktive (EU) 2016/797, pri čemer se bodo z njimi zagotovili:

- › opredelitev parametrov, ki so pomembni za združljivost proge na področju uporabe, v strukturnih TSI;
- › sprememba uredbe o TSI vodenje in upravljanje prometa, tj. Uredbe Komisije (EU) 2015/995, v zvezi s postopkom, ki ga je treba upoštevati pri preverjanju združljivosti s progo, ki zajema:
 - preverjanje združljivosti s progo in vlakovno kompozicijo ter
 - informacije o vozilu in informacije o progi, ki jih je treba uporabiti;
- › sprememba oddelka 4.9 TSI lokomotive in potniška tirna vozila in TSI tovorni vagoni;
- › po potrebi posodobitev in/ali sprememba ustreznih registrov (npr. register infrastrukture) in
- › ustrezne smernice.

Kadar so za preverjanje združljivosti s progo potrebna poskusna obratovanja v omrežju, bi moral prevoznik v železniškem prometu ali upravljavec infrastrukture, ki namerava uporabljati vozilo, vložiti zahtevek pri zadevnem upravljavcu infrastrukture. Upravljavec infrastrukture bi moral opisati postopek za izvedbo takih poskusnih obratovanj v omrežju in ga objaviti. Ta poskusna obratovanja v omrežju bi bilo treba izvesti v treh mesecih od vložitve zahteve, pri čemer bi morala pri njihovi izvedbi sodelovati prevoznik v železniškem prometu ali upravljavec infrastrukture, ki namerava uporabiti vozilo, in zadevni upravljavec infrastrukture. V zvezi s temi poskusnimi obratovanji v omrežju bi moralo veljati naslednje:

- › obravnavati bi jih bilo treba kot izjemo in jih izvajati le, če so nujno potrebna za preverjanje združljivosti s progo in če je bila tehnična združljivost vozila z omrežjem že dokazana v postopku izdaje dovoljenja za vozilo, in
- › z njimi se ne bi smela ponoviti poskusna obratovanja v omrežju, ki so že bila izvedena med postopkom izdaje dovoljenja za vozilo.

Priporočljivo je, da prosilec v zgodnji fazi postopka izdaje dovoljenja za vozilo vključi zadevnega upravljavca infrastrukture, da opredeli potrebo po takih prihodnjih poskusnih obratovanjih v omrežju in vse druge morebitne težave, ki bi lahko vplivale na preverjanja pred uporabo vozila s strani prihodnjih prevoznikov v železniškem prometu, kot je navedeno v členu 23 Direktive (EU) 2016/797. To je prepuščeno presoji prosilca.

Prevoznik v železniškem prometu ali upravljavec infrastrukture, ki namerava uporabljati vozilo, bi moral poleg tega preveriti, ali je vozilo ustrezno vključeno v vlakovno kompozicijo, v kateri naj bi obratovalo. To preverjanje vključuje uporabo sistema upravljanja varnosti iz člena 9 Direktive (EU) 2016/798 in Uredbe Komisije (EU) 2015/995 (za polno operativno združljivost, tj. vlakovno kompozicijo, zavorni učinek itd.).

3.2.5. Člen 10: Jezik

Ustrezni sklicevanji na Direktivo (EU) 2016/797:

- › Člen 21
- › Točka 2.6 Priloge IV

Kadar se dovoljenje za tip vozila in/ali dovoljenje za dajanje vozila na trg izda v skladu s členom 21(5) do (7) Direktive (EU) 2016/797

Prosilec predloži vlogo in dokumentacijo, ki ji je priložena, v enem od uradnih jezikov Unije. Agencija in zadevni nacionalni varnostni organi za področje uporabe lahko v skladu s točko 2.6 Priloge IV k Direktivi (EU) 2016/797 od prosilca zahtevajo, da prevede dele dokumentacije, ki je priložena vlogi. Če jezik, ki ga je treba uporabiti, določi zadevni nacionalni varnostni organ za področje uporabe, je ta naveden v smernicah iz člena 7(6) Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545.

Da bi se zmanjšala potreba po prevajanju in olajšale izmenjave med ocenjevanjem, se priporoča, da se za ocenjevanje vloge uporablja angleščina ali dogovorjeni jezik. Pri izbiri jezika za ocenjevanje bi bilo treba upoštevati:

- › jezik, ki se uporablja za vlogo (tj. če je ta jezik mogoče uporabiti kot jezik za ocenjevanje, se lahko potreba po prevajanju zmanjša);
- › jezikovno kompetenco (tj. usposobljenost v jeziku na ravni, ki je primerna za popolno razumevanje dokumentacije) prosilca in članov ocenjevalne skupine.

Po potrebi bi bilo treba jezik izbrati v okviru predhodnega sodelovanja.

Za del ocene vloge za dovoljenje za tip vozila in/ali dovoljenje za dajanje vozila na trg, ki ga zadevni nacionalni varnostni organi za področje uporabe opravijo na podlagi nacionalnega pravnega okvira, bi morale vse zahteve zadevnih nacionalnih varnostnih organov za področje uporabe glede prevoda dokumentacije s strani prosilca temeljiti na zahtevah nacionalnega pravnega okvira države članice, kot je navedeno v smernicah iz člena 7(6) Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545, in temu, ali ima nacionalni varnostni organ za področje uporabe učinkovito in uspešno zmogljivost (zadostno usposobljenost osebja v jeziku prosilca na ravni, ki je primerna za popolno razumevanje dokumentacije) za obravnavo dokumentacije v jeziku prosilca. Če jo ima, ne bi smel zaprositi za prevod, razen če je to potrebno v skladu z nacionalnim pravnim okvirom te države članice, kot je navedeno v smernicah iz člena 7(6) Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545. Če nacionalni varnostni organ za področje uporabe nima osebja z ustreznim jezikovnim znanjem, lahko od prosilca zahteva, da mu predloži prevod v njegovem delovnem jeziku.

Nacionalni varnostni organ za področje uporabe bi moral v smernicah iz člena 7(6) Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545 navesti, kakšna je jezikovna politika za navedeno državo članico.

Uporabljeni jezik je lahko drugačen za fazo predložitve vloge, fazo ocenjevanja in izid postopka izdaje dovoljenja, kot sledi:

1. Dokumentacija, priložena vlogi, v uradnem jeziku Unije, ki ga je uporabil prosilec za svojo vlogo, in, če tako zahtevajo subjekt za izdajo dovoljenj in/ali zadevni nacionalni varnostni organi za področje uporabe, ki jo prosilec v celoti ali delno prevede v naslednje jezike:
 - › del EU: angleščina ali dogovorjeni jezik;
 - › nacionalni del(-i): prevod, ki ga prosilec predloži na zahtevo zadevnih nacionalnih varnostnih organov za področje uporabe, in sicer v jezik, ki ga določi nacionalni varnostni organ za področje uporabe, kot je določeno v smernicah iz člena 7(6) Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545, oziroma v angleški ali dogovorjeni jezik, če to omogoča nacionalni pravni okvir navedene države članice.
2. Ocena (izmenjava pripomb/zahteva po informacijah/težave):
 - › del EU: angleščina ali dogovorjeni jezik;
 - › nacionalni del(-i): angleščina ali dogovorjeni jezik;
 - › usklajevalni sestanki med zadevnimi nacionalnimi varnostnimi organi za področje uporabe/subjektom za izdajo dovoljenj/prosilcem: angleščina ali dogovorjeni jezik. To vključuje sestanke, telefonske klice, e-pošto, dopise in evidenco težav.
3. Izidi:
 - › poročilo o oceni, ki ga pripravi subjekt za izdajo dovoljenj, kot je določeno v členu 39(5) Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545: angleščina ali dogovorjeni jezik;
 - › poročila o oceni, ki jih pripravijo zadevni nacionalni varnostni organi za področje uporabe, kot je določeno v členu 40(6) Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545: jezik nacionalnega varnostnega organa, angleščina ali dogovorjeni jezik, če to omogoča nacionalni pravni okvir te države članice, kot je navedeno v smernicah iz člena 7(6) Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545.
 - › končno poročilo o oceni, vključno z utemeljenimi razlogi za odločitev, kot je določeno v členu 45(4) in (5) Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545: uradni jezik Unije, ki ga je za svojo vlogo uporabil prosilec.
 - › izdano dovoljenje za tip vozila in/ali dovoljenje za dajanje vozila na trg: uradni jezik Unije, ki ga je za svojo vlogo uporabil prosilec.

Kadar se dovoljenje za tip vozila in/ali dovoljenje za dajanje vozila na trg izda v skladu s členom 21(8) Direktive (EU) 2016/797

Uporabljajo se določbe za jezik iz nacionalnega pravnega okvira v zadevni državi članici.

Nacionalni varnostni organ bi moral v smernicah iz člena 7(6) Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545 navesti jezikovno politiko za navedeno državo članico.

3.2.6. Člen 11: Postopek izdaje dovoljenj za vozila tramvaj-vlak na enotnem evropskem železniškem območju

Ustrezna sklicevanja na Direktivo (EU) 2016/797:

- › Člen 1
- › Člen 2
- › Člen 13
- › Člen 14
- › Člen 21

› Člen 24

Vozilo tramvaj-vlak je koncept, ki omogoča skupno obratovanje na infrastrukturi lahke in navadne železnice, kot je opredeljeno v členu 2 Direktive (EU) 2016/797.

Tip vozila tramvaj-vlak spada na področje uporabe navedene direktive (dovoljenje za tip vozila tramvaj-vlak na navadni železnici v skladu z zgoraj navedenim opisom izdaje dovoljenja), če:

- › je tip vozila tramvaj-vlak, ki ne izpolnjuje meril za lahko železnico (člen 1(3) in člen 2(18) Direktive (EU) 2016/797);
- › je tip vozila tramvaj-vlak s področjem uporabe, ki vključuje infrastrukturo navadne železnice (ni omejeno na prevoz na omejenem delu infrastrukture navadne železnice, izključno zaradi povezljivosti), in
- › ni funkcionalno ločen od preostalega železniškega sistema Unije in je predviden le za obratovanje v lokalnem, mestnem in primestnem potniškem prometu.

Če eno od teh meril ni izpolnjeno, to pomeni, da zadevni tip vozila tramvaj-vlak ne spada na področje uporabe Direktive (EU) 2016/797. V tem primeru se za izdajo dovoljenja za ta vozila uporabljajo le nacionalni postopki, v okviru katerih se lahko zahteva (delna ali popolna) uporaba nekaterih TSI.

Države članice lahko s področja uporabe Direktive (EU) 2016/797 izključijo:

- › infrastrukturo lahke železnice, ki jo občasno uporabljajo vozila navadne železnice pod pogoji obratovanja sistema lahke železnice, če je to potrebno izključno za namene povezljivosti teh vozil, in
- › vozila, ki se uporabljajo predvsem na infrastrukturi lahke železnice, a so opremljena z nekaterimi komponentami navadne železnice, potrebnimi za prevoz na omejenem delu infrastrukture navadne železnice, izključno za namene povezljivosti.

Če je tip vozila tramvaj-vlak del izključitve s področja uporabe Direktive (EU) 2016/797, bi moral prosilec upoštevati le nacionalne določbe, uvedene v vsaki državi članici. V primeru spora med subjektom za izdajo dovoljenj in prosilcem v zvezi s kategorizacijo vozila lahko prosilec vložijo pritožbo pri ustreznem pritožbenem organu.

Izraz zasebno iz člena 1(4)(a) Direktive (EU) 2016/797 ne zajema infrastrukture v lasti regionalnih organov.

Če vozila tramvaj-vlak uporabljajo železniško infrastrukturo, bi bilo treba zagotoviti skladnost z vsemi poglavitnimi zahtevami in pričakovano ravno varnosti na zadevnih progah. V čezmejnih primerih bi morali pristojni organi sodelovati.

Ocena v primeru dovoljenja za vozila tramvaj-vlak za čezmejne dejavnosti

Postopek izdaje dovoljenja za vozila tramvaj-vlak za čezmejne dejavnosti lahko sledi načelu hkratne izdaje dovoljenja (člen 26(6) Direktive 2008/57/ES): prosilec lahko hkrati (vzporedno) vložijo vlogo v več državah članicah. Na podlagi postopkov/dogovorov, vzpostavljenih med subjekti za izdajo dovoljenj, vodilni subjekt za izdajo dovoljenj izda prvo dovoljenje, drugi subjekti za izdajo dovoljenj pa hkrati izdajo dovoljenja za razširjeno področje uporabe. V tem primeru bi morali subjekti za izdajo dovoljenj sodelovati, da bi bil postopek poenostavljen in da bi se zmanjšalo upravno breme.

Prosilec bi moral:

- › vložiti vlogo v prvi državi članici v skladu z njenimi nacionalnimi določbami in
- › vložiti vlogo za razširitev področja uporabe v drugih državah članicah.

Subjekt za izdajo dovoljenj za vozila tramvaj-vlak bi moral:

- › oceniti dokumentacijo,
- › sodelovati z drugimi zadevnimi subjekti za izdajo dovoljenj in
- › izdati dovoljenje.

V primeru čezmejnega dogovora se člen 21 Direktive (EU) 2016/797 ne uporablja, temveč se uporablja(-jo) izključno nacionalni postopek(-ki), pri čemer se lahko v postopek izdaje dovoljenja potencialno vključi subjekt za izdajo dovoljenj, ki ni nacionalni varnostni organ. V primeru čezmejnega delovanja člen 1(5)(c) Direktive (EU) 2016/797 določa, da bi morali subjekti za izdajo dovoljenj iz zadevnih držav članic sodelovati pri izdaji dovoljenja za tip vozila in/ali dovoljenja za dajanje vozila na trg. V tem primeru Agencija ni pristojni organ, zato prosilec vloge ne bi smel vložiti pri njej.

V primeru čezmejnega delovanja vozil tramvaj-vlak bi morali subjekti zadevnih držav članic za izdajo dovoljenj (nacionalni varnostni organ ali drugi pristojni subjekt) skleniti dogovore o sodelovanju ali v zvezi s čezmejnimi dogovori sodelovati za vsak primer posebej (in vzpostaviti potrebne postopke).

Uporablja se načelo vzajemnega priznavanja, pri čemer je treba nacionalne predpise v zvezi z vozili tramvaj-vlak priglasiti in razvrstiti v skladu s členoma 13 in 14 Direktive (EU) 2016/797. To pomeni, da je ta primer mogoče obravnavati kot podaljšanje področja uporabe za drugo državo članico, s čimer se omeji potrebno dodatno delo.

3.2.7. Člen 12: Čezmejni dogovori

Ustrezno sklicevanje na Direktivo (EU) 2016/797:

- › Člen 21

3.3. Poglavje 2 – faza 1: priprava vloge

Za opis postopka glej diagram poteka za fazo 1 v Prilogi XVIII.

3.3.1. Člen 13: Zajem zahtev

Ustrezna sklicevanja na Direktivo (EU) 2016/797:

- › Člen 3
- › Člen 4
- › Člen 21
- › Člen 24
- › Priloga III

Člen 3(1) Direktive (EU) 2016/797 se nanaša na ustrezne poglavitne zahteve. Ustrezne poglavitne zahteve za izdajo dovoljenj za vozila so opisane v Prilogi III k Direktivi, ki zajema splošne zahteve (razdelek 1) in posebne zahteve za vsak podsistem (razdelek 2).

Zakaj je treba izvesti zajem zahtev?

V skladu s postopkom ES-verifikacije iz Priloge IV k Direktivi (EU) 2016/797, ki temelji predvsem na postopku ocenjevanja skladnosti, ki ga izvede priglašeni/imenovani organ (potrdila o verifikaciji), prosilec za namene člena 15 Direktive (EU) 2016/797 izda ES-izjavo o verifikaciji, ki je potrebna za dajanje podsistemov na trg. Prosilec bi moral na lastno odgovornost izjaviti, da je bil zadevni podsistem predmet ustreznih postopkov verifikacije in da izpolnjuje zahteve iz ustreznega prava Unije in vseh ustreznih nacionalnih predpisov ter da je v skladu s poglavitnimi zahtevami.

ES-izjava o verifikaciji zato zajema podsistem, ne pa vozila. Na ravni vozila prosilcu ni treba izdati izjave o dovoljenju za tip vozila in/ali dovoljenju za dajanje vozila na trg.

Prosilec za dovoljenje za tip vozila in/ali dovoljenje za dajanje vozila na trg je še vedno odgovoren za zagotavljanje, da tip vozila in/ali vozilo izpolnjuje zahteve iz ustreznega prava Unije in vseh ustreznih nacionalnih predpisov ter da je v skladu s poglavitnimi zahtevami.

Vendar je izjava o skladnosti podsistemov z ustreznim pravom Unije in vsemi ustreznimi nacionalnimi predpisi širša od potrdil priglašene/imenovanega organa, ker:

- › TSI vsebujejo le določbe, ki so nujne za izpolnjevanje ciljev Direktive (EU) 2016/797;
- › so nacionalni predpisi dovoljeni le v zvezi z nekaterimi vidiki, ki niso zajeti s TSI, in sicer v zvezi s specifičnimi primeri, ki niso opisani v TSI, odprtimi točkami in združljivostjo z obstoječim omrežjem;
- › vmesniki med podsistemi morda niso vedno v celoti opisani v TSI in nacionalnih predpisih ter
- › je za zasnovo in izgradnjo vozila, ki izpolnjuje vse poglavitne zahteve, morda treba izpolnjevati tudi druge zahteve, kot so:
 - interna pravila v zvezi z zasnovo (strokovno znanje);
 - kodeksi ravnanja:
 - standardi CEN/CENELEC;
 - standardi ISO;
 - prospekti UIC
 - itd.

Zato je treba v zvezi s postopkom izdaje dovoljenja za vozila predložiti dokazila o postopku zajema zahtev, ki ga je uporabil prosilec, da se zagotovi, da so na ravni tipa vozila in/ali vozila izpolnjene vse ustrezne zahteve.

Dovoljenja, pri katerih je treba dokazila o uporabi postopka zajema zahtev vključiti v dokumentacijo, priloženo vlogi

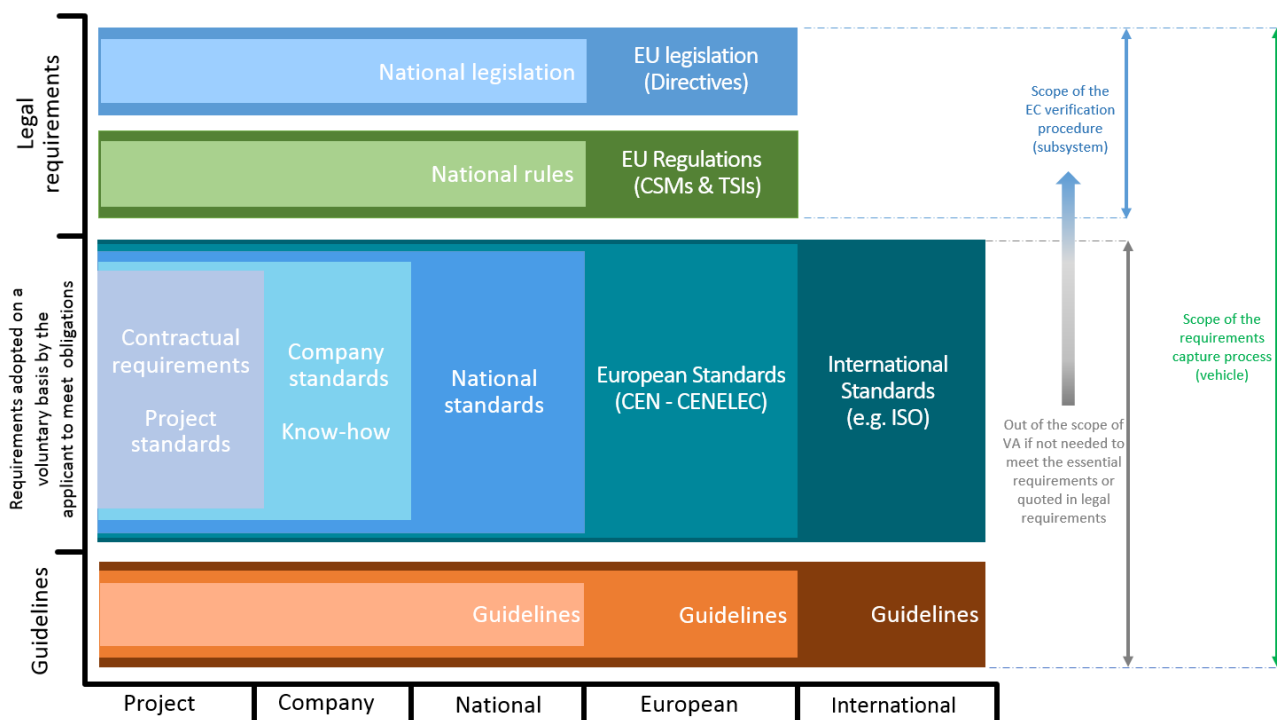
Postopek zajema zahtev bi bilo treba vedno izvesti, pri čemer bi bilo treba dokazila o njegovi uporabi vključiti v dokumentacijo, priloženo vlogi za dovoljenje, in sicer za prvo dovoljenje, novo dovoljenje in dovoljenje za razširjeno področje uporabe.

Vidiki, ki jih je treba zajeti z zajemom zahtev

Poglavitne zahteve se nanašajo na področja, povezana z varnostjo, zdravjem, dostopnostjo, zanesljivostjo in razpoložljivostjo, tehnično združljivostjo in varstvom okolja (glej Prilogo III k Direktivi (EU) 2016/797). Tudi če ni zahtev v zvezi s temi poglavitnimi zahtevami, opredeljenimi v TSI in/ali nacionalnih predpisih, mora prosilec vseeno sprejeti ustrezne ukrepe za njihovo izpolnitev.

Postopek zajema zahtev bi moral obsegati vse zahteve iz ustreznega prava Unije in vseh ustreznih nacionalnih predpisov. Ta postopek se lahko uporabi tudi za zajetje drugih zahtev (kot so pogodbene zahteve). Vendar ni nujno, da so zahteve, ki ne spadajo v področje uporabe postopka izdaje dovoljenj za vozila, zajete s postopkom zajema zahtev, opisanim v Izvedbeni uredbi Komisije (EU) 2018/545, razen če vplivajo na vidike, navedene v pravnem besedilu, in sicer poglavitne zahteve.

Skupina predstavniških organov, sestavljena iz združenj podjetij, ki tvorijo železniško skupnost, ter dobaviteljska in proizvodna podjetja, na svojem spletišču (<http://grbrail.eu>) objavlja informativni seznam ustreznega prava Unije. Upoštevati je treba, da je ta seznam le informativen ter da se ne zagotavlja njegova točnost, popolnost ali zadostnost.



Legal requirements	Zakonske zahteve
National legislation	Nacionalna zakonodaja
EU legislation (Directives)	Zakonodaja EU (direktive)
National rules	Nacionalni predpisi
EU Regulations (CSMs & TSIs)	Predpisi EU (skupne varnostne metode in TSI)
Requirements adopted in a voluntary basis by the applicant to meet obligations	Zahteve, ki jih prosilec sprejme prostovoljno, da izpolnjuje obveznosti
Contractual requirements	Pogodbene zahteve
Project standards	Projektni standardi
Company standards	Standardi podjetja
Know-how	Strokovno znanje
National standards	Nacionalni standardi
European Standards (CEN-CENELEC)	Evropski standardi (CEN-CENELEC)
International Standards (e.g. ISO)	Mednarodni standardi (npr. ISO)
Guidelines	Smernice
Project	Projekt
Company	Družba
National	Nacionalna raven
European	Evropska raven
International	Mednarodna raven
Scope of the EC verification procedure (subsystem)	Obseg postopka ES-verifikacije (podsystem)
Scope of the requirements capture process (vehicle)	Obseg postopka zajema zahtev (vozilo)
Out of the scope of VA if not needed to meet the essential requirements or quoted in legal requirements	Zunaj obsega izdaje dovoljenj za vozila, če poglavitnih zahtev ni treba izpolnjevati ali če so del zakonskih zahtev

Slika 3: Viri in obseg zahtev za izdajo dovoljenj za vozila

Uporaba obveznih pravil (TSI in nacionalnih predpisov) kot kodeksov ravnanja za sprejemljivost tveganja

V okviru postopka zajema zahtev in uporabe postopka upravljanja tveganj iz Priloge I k Izvedbeni uredbi Komisije (EU) št. 402/2013 se lahko obvezna pravila (TSI in nacionalni predpisi) štejejo za kodekse ravnanja, kot je navedeno v poglavjih 2.3.3 in 2.3.4 Priloge I k navedeni uredbi. V takšnem primeru jih je mogoče uporabljati kot načela sprejemljivosti tveganja.

Prednosti uporabe postopka ocene tveganja iz Priloge I k Izvedbeni uredbi Komisije (EU) št. 402/2013 za postopek zajema zahtev

V zvezi s postopkom izdaje dovoljenj za vozila, ki se v skladu z Direktivo 2008/57/ES trenutno uporablja, se postopka zajema zahtev in ocene tveganja v državah članicah izvajata različno:

- › nekatere države članice imajo nacionalne predpise, ki določajo, kako izvajati postopek (vključno z akterji, vlogami in odgovornostmi), in
- › ni vzajemnega priznavanja ocen, ki jih izvedejo ocenjevalci tveganja (razen če se uporablja Izvedbena uredba Komisije (EU) št. 402/2013).

Postopek izdaje dovoljenj za tip vozila in/ali dovoljenj za dajanje vozil na trg, kot je določen v Direktivi (EU) 2016/797, ne bo deloval, če bo vsaka država članica/nacionalni varnostni organ/Agencija uporabljala drugačen pristop k postopku zajema zahtev. S tega vidika je uporaba postopka ocene tveganja iz Priloge I k Izvedbeni uredbi Komisije (EU) št. 402/2013 za postopek zajema zahtev koristna, ker:

- › lahko subjekt za izdajo dovoljenj in/ali zadevni nacionalni varnostni organi za področje uporabe poročilo o varnostni oceni iz člena 15 Izvedbene uredbe Komisije (EU) št. 402/2013 izpodbijajo le tako, da izrazijo upravičen dvom (glej poglavje 3.7.12), če lahko dokažejo obstoj znatnega varnostnega tveganja (tj. nesprejemljivega varnostnega tveganja s potencialom za hudo nesrečo). Dokazno breme se zato naloži subjektu za izdajo dovoljenj in/ali zadevnim nacionalnim varnostnim organom za področje uporabe;
- › subjekt za izdajo dovoljenj in/ali zadevni nacionalni varnostni organi za področje uporabe ne bodo smeli uvesti dodatnih zahtev;
- › v nasprotju z drugimi subjekti, ki izvajajo neodvisne varnostne ocene (imenovani tudi neodvisni varnostni ocenjevalci), se pristojnost organa za ocenjevanje (skupna varnostna metoda za oceno tveganja) upravlja na podlagi formalne strukture (akreditacije/priznanja). To bo privedlo do vzajemnega priznavanja poročil iz člena 15 Izvedbene uredbe Komisije (EU) št. 402/2013;
- › organu za ocenjevanje (skupna varnostna metoda za oceno tveganja) omogoča, da je interen, s čimer se omeji obseg njegove ocene za zagotavljanje, da se je postopek upravljanja tveganj izvajal pravilno; in
- › je v skladu s sedanjo prakso v zadevni gospodarski panogi (zajem zahtev in ocena tveganja predvsem na začetku projekta).

Obvezna uporaba postopka ocene tveganja iz Priloge I k Izvedbeni uredbi Komisije (EU) št. 402/2013 za postopek zajema zahtev

Za zajem zahtev za poglobitveno zahtevo varnosti za podsisteme in za varno vključitev podsistemov glede vidikov, ki niso zajeti s TSI in nacionalnimi predpisi, je obvezna uporaba postopka ocene tveganja, kot je opredeljen v Prilogi I k Izvedbeni uredbi Komisije (EU) št. 402/2013.

Vsekakor bi bilo treba Izvedbeno uredbo Komisije (EU) št. 402/2013 uporabljati, kot je določeno v členu 2183) Direktive (EU) 2016/797, kadar je to potrebno v skladu s TSI in/ali nacionalnimi predpisi, če:

- › varna vključitev podsistemov ni v celoti zajeta s TSI in/ali nacionalnimi predpisi, in
- › tehnična združljivost vozila z omrežjem ni v celoti zajeta s TSI in/ali nacionalnimi predpisi.

Zajem zahtev in Izvedbeno uredbo Komisije (EU) št. 402/2013 bi bilo treba uporabljati tudi v primeru spremembe ali sprememb že dovoljenega vozila in/ali tipa vozila (kot je sedanja praksa za postopek izdaje dovoljenja za vozilo v skladu z Direktivo 2008/57/ES), vključno z odločitvijo prosilca o pomembnosti spremembe.

V primeru obnove ali posodobitve se lahko zahteva novo dovoljenje, tudi če se šteje, da spremembe niso pomembne, in sicer če so izpolnjena merila iz člena 21(12) Direktive (EU) 2016/797. V tem primeru je treba predložiti dokazila o uporabi postopka zajema zahtev, pri čemer se uporabljajo določbe člena 13(3) Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545. To je podrobneje opisano v diagramu poteka za fazo 1 (podfazo 1.1), ki je v Prilogi XVII k tem smernicam, in v navodilih za Prilogo I (točke 18.8, 18.10, 18.11 in 18.12).

Zajem zahtev glede poglobitvenih zahtev, ki se ne nanašajo na varnost

Prosilec lahko za izvedbo zajema zahtev glede poglavitnih zahtev, razen tistih v zvezi z varnostjo, izbere metodologijo, ki se bo uporabljala, čeprav je lahko metodologija predmet dodatnih preverjanj, ki jih subjekt za izdajo dovoljenj izvaja v skladu s Prilogo II k Izvedbeni uredbi Komisije (EU) 2018/545, pri čemer bodo dokazila glede uporabe metodologije ocenili tudi subjekt za izdajo dovoljenj in zadevni nacionalni varnostni organi za področje uporabe, kot je določeno v prilogah II in III k Izvedbeni uredbi Komisije (EU) 2018/545. Obseg ocen bo odvisen od tega, ali se uporabljena metodologija široko uporablja in ali je znana (tj. standardizirana).

Lahko se zgodi, da v zvezi z nekaterimi spremembami, zaradi katerih je potrebno novo dovoljenje, ne obstajajo varnostni vidiki. V tem primeru, kot je določeno v Prilogi I k Izvedbeni uredbi Komisije (EU) 2018/545, in za pridobitev dokazil, ki potrjujejo, da sprememba ne vpliva na varnostne vidike, je še vedno obvezna uporaba Priloge I k Izvedbeni uredbi Komisije (EU) št. 402/2013. Prosilec bi poleg tega moral pridobiti poročilo o varnostni oceni v skladu s členom 15 Izvedbene uredbe Komisije (EU) št. 402/2013 in izjavo predlagatelja v skladu s členom 16 Izvedbene uredbe Komisije (EU) št. 402/2013. To je podrobneje pojasnjeno v smernicah za Prilogo I (točke 18.8, 18.10, 18.11 in 18.12).

Kako uporabljati metodologije za zajem zahtev

Kar zadeva postopek ocenjevanja tveganja, opisanega v Prilogi I k Izvedbeni uredbi Komisije (EU) št. 402/2013, so podrobnosti o njegovem izvajanju na voljo v navedeni uredbi.

V zvezi s projektom izdaje dovoljenj za vozila lahko obstajajo tri teme, ki jih je treba zajeti s poročilom(-i) o varnostni oceni, ki ga (jih) izda organ za ocenjevanje (skupna varnostna metoda za oceno tveganja), in izjavo predlagatelja (prosilca):

- › uporaba Izvedbene uredbe Komisije (EU) št. 402/2013 za posebno zadevo, če se to zahteva s TSI ali nacionalnimi predpisi;
- › uporaba Izvedbene uredbe Komisije (EU) št. 402/2013 za pomembno spremembo in
- › postopek zajema zahtev za poglavitno zahtevo varnosti in varno vključitev podsistemov, če dovoljenje zajema vidike v zvezi z varnostjo/vključitvijo podsistemov.

Kadar se v zvezi s postopkom zajema zahtev uporablja postopek ocene tveganja iz Priloge I k Izvedbeni uredbi Komisije (EU) št. 402/2013 in organ za ocenjevanje (skupna varnostna metoda za oceno tveganja) pripravi ustrezno poročilo o varnostni oceni, predlagatelj (prosilec) pa pripravi izjavo, v skladu s členom 15(3) Izvedbene uredbe Komisije (EU) št. 402/2013:

- › bo subjekt za izdajo dovoljenj ocenjeval le vidike, opisane v točki 7.1 Priloge II k Izvedbeni uredbi Komisije (EU) 2018/545;
- › nacionalnim varnostnim organom za področje uporabe v skladu s točko 5 Priloge III k Izvedbeni uredbi Komisije (EU) 2018/545 ni treba opraviti nikakršne ocene, in
- › subjekt za izdajo dovoljenj in/ali zadevni nacionalni varnostni organi za področje uporabe ne bi smeli zahtevati dodatnih preverjanj, analize ali izpodbijanja blažitvenih ukrepov, ki jih izvaja prosilec, in/ali meril za opredelitev, ali je tveganje sprejemljivo ali ne, razen če lahko dokaže obstoj znatnega varnostnega tveganja in izrazi upravičen dvom.

V skladu s členom 4(3) Direktive (EU) 2016/798 morajo prevozniki v železniškem prometu v svojem sistemu varnega upravljanja zagotoviti, da skupaj z izvajalci ustrezno uporabljajo Izvedbeno uredbo Komisije (EU) št. 402/2013. Subjekt za izdajo dovoljenj bo preveril le vidike, opisane v točki 7.1 Priloge II k Izvedbeni uredbi Komisije (EU) 2018/545; nacionalnim varnostnim organom za področje uporabe v skladu s točko 5 Priloge III k Izvedbeni uredbi Komisije (EU) 2018/545 ni treba opraviti nikakršne ocene. Vsekakor se s členom 4(4) Direktive (EU) 2016/798 tudi izvajalcem neposredno nalaga obveznost uporabe Izvedbene uredbe Komisije (EU) št. 402/2013.

3.3.2. Opredelitev dovoljenja in sprejetje odločitve v zvezi z njim

Prvi korak je, da prosilec na podlagi opisa projekta opredeli dovoljenje, ki se uporablja, in v zvezi z njim sprejme odločitev.

3.3.2.1. Člen 14: Opredelitev ustreznega dovoljenja

Ustrezna sklicevanja na Direktivo (EU) 2016/797:

- › Člen 4
- › Člen 21(1)
- › Člen 21(12)
- › Člen 21(13)
- › Člen 24(3)
- › Člen 25(1)

Za opis postopka glej diagram poteka za podfazo 1.1 v Prilogi XVIII.

Prosilec je odgovoren za odločitev o dovoljenju, ki se uporablja za projekt.

V primeru spremembe veljavnih zahtev ustreznega prava Unije in/ali ustreznega nacionalnega predpisa, bi moral imetnik dovoljenja za tip vozila v okviru upravljanja konfiguracije tipa vozila preveriti, ali:

- › dovoljenje za tip vozila ostane veljavno (tj. ali je še vedno mogoče dati na trg več vozil, ki so skladna z dovoljenim tipom vozila), na primer če to omogočajo prehodne določbe prava Unije; ali
- › je treba zahtevati:
 - obnovljeno dovoljenje za tip vozila ali
 - novo dovoljenjein ustvariti nov tip vozila, varianto tipa vozila ali izvedenko tipa vozila.

Vozila, za katera je že bilo izdano dovoljenje za dajanje na trg, bi običajno morala ostati dovoljena, tudi če je dovoljenje za tip vozila zaradi spremembe predpisov postalo neveljavno. Vendar lahko sprememba predpisov v izjemnih primerih vpliva na vozila, za katera je bilo že izdano dovoljenje za dajanje na trg (člen 4(3)(h) Direktive (EU) 2016/797).

Če se uvedejo nove izvedenke/variante za dovoljeni tip vozila, bi potem morala vozila, za katera je že bilo izdano dovoljenje za dajanje na trg, ostati dovoljena, in sicer brez poseganja v določbe člena 4(3)(h) Direktive (EU) 2016/797. Nova vozila se lahko sestavijo in se jim izda dovoljenje v skladu s tipom za vse variante in izvedenke tipa vozila, ki so še vedno veljavne (ob upoštevanju vseh sprememb pravil). Za spremembe že dovoljenega vozila, da bi bilo skladno z drugo/novo izvedenko ali novo varianto tipa vozila, glej poglavje 3.3.2.3.

Predhodno sodelovanje (členi od 22–24 Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545) bo zmanjšalo tveganje sprejetja napačnih odločitev; pravilna odločitev je zato potrjena v podlagi za predhodno sodelovanje, če ta obstaja. Kljub temu se lahko prosilec odloči, da spremeni dovoljenje, preden je izdano mnenje, ki je podlaga za predhodno sodelovanje.

Prvo dovoljenje (primer (a))

Prvo dovoljenje (za novo zasnovano) se lahko izda za tip vozila, vključno z njegovimi variantami in/ali izvedenkami, če obstajajo, in/ali vozilo. Ob izdaji prvega dovoljenja za vozilo bi bilo treba hkrati izdati tudi dovoljenje za tip vozila. V tem primeru je jasno, da je vozilo skladno s tipom vozila, zato zanj ni potrebna izjava o skladnosti s tipom vozila. Za vsa druga vozila navedenega tipa vozila se bo izdalo dovoljenje v skladu s primerom (e): dovoljenje v skladu s tipom.

Obnovljeno dovoljenje za tip vozila (primer (b))

Obnovljeno dovoljenje za tip vozila se uporablja, kadar je treba spremembo TSI ali nacionalnega predpisa upoštevati pri tipu vozila, da so prihodnja vozila, skladna z zadevnim tipom vozila, v skladu s spremenjenim predpisom. Od spremenjenega predpisa je odvisno, ali je dovoljenje za tip vozila treba obnoviti.

Obnovljeno dovoljenje za tip vozila je omejeno na primer, ko se po izvedeni oceni spremenjenega(-ih) predpisa(-ov) dokaže, da je tip vozila skladen brez vsakršne spremembe osnovnih značilnosti zasnove, tj. brez vsakršne spremembe zasnove.

Sprememba osnovnih značilnosti zasnove ne spada več v okvir obnovljenega dovoljenja za tip vozila in bi jo bilo treba obravnavati kot spremembo že dovoljenega tipa vozila (glej poglavje 3.3.2.2).

Več informacij o tem, kdaj se uporabljajo zahteve iz TSI in/ali nacionalnih predpisov, je na voljo v poglavju 3.3.3.

Dovoljenje za tip vozila ostane veljavno za nedoločen čas; njegova obnovitev je potrebna le, če spremenjeni predpisi določajo, da obstoječa dovoljenja za tip vozila v zvezi s specifičnim parametrom postanejo neveljavna. V tem primeru je za obnovitev dovoljenja za tip vozila potrebno le preverjanje spremenjenih parametrov, zaradi katerih je v skladu z novim predpisom obstoječi tip vozila neveljaven.

Z drugimi besedami, vsi parametri tipa vozila (njegove osnovne značilnosti zasnove) ohranijo podedovane pravice za nedoločen čas, dokler v novem/posodobljenem pravilu ni izrecno določeno, da se nova zahteva za parameter uporablja za obstoječi tip vozila, ki ga bo treba ponovno preveriti, da se pridobi obnovljeno dovoljenje za tip vozila.

Razširjeno področje uporabe brez spremembe zasnove tipa vozila (primer (c))

V zvezi z dovoljenjem, s katerim se razširi področje uporabe tipa vozila brez spremembe zasnove tipa vozila, ostane obstoječe dovoljenje za tip vozila veljavno. To velja ne glede na to, za kateri pravni okvir je bilo dovoljenje za tip vozila izdano, razen če je bilo dovoljenje za tip vozila začasno preklicano ali razveljavljeno.

Na podlagi dejstva, da tip vozila izpolnjuje pglavitne zahteve na prvotnem področju uporabe, bi moral subjekt za izdajo dovoljenj (ob sodelovanju zadevnih nacionalnih varnostnih organov za področje uporabe) odobriti razširitev področja uporabe, če prosilec predloži dokazila, da je bila preverjena tehnična združljivost vozila z omrežjem, ki sestavlja novi del področja uporabe.

Preverjanja, ki jih subjekt za izdajo dovoljenj izvede za dovoljenje za razširjeno področje uporabe tipa vozila, bi morala biti omejena na preverjanje veljavnosti obstoječega dovoljenja za tip vozila ter tehnične združljivosti vozila in omrežja za razširjeno področje uporabe. Preverjanj, ki so se že izvedla za prvo dovoljenje, se ne bi smelo ponoviti.

Pri preverjanjih tehnične združljivosti vozila in omrežja je treba, kjer je to mogoče, uporabljati vzajemno priznavanje nacionalnih predpisov, da se preprečijo nepotrebna preverjanja (glej poglavje 3.3.3).

Razširitev področja uporabe, pri kateri je potrebna sprememba zasnove tipa vozila

Če je v zvezi s tipom vozila treba spremeniti zasnovo, da bi bilo zanj mogoče izdati dovoljenje in ga uporabljati na razširjenem območju uporabe v drugi državi članici, mora imetnik dovoljenja za tip vozila zaprositi za novo dovoljenje (primer (d)) in razširitev področja uporabe (primer (c)). Za ta primer bi subjekt za izdajo dovoljenj moral biti Agencija. Preveriti je treba samo elemente zasnove, ki so spremenjeni, njihove vmesnike s nespremenjenimi deli in združljivost z omrežji, na katera se bo področje uporabe razširilo.

Prosilec bo moral dokazati, da je v celoti upošteval učinke spremembe obstoječo zasnovo ter vse omejitve in pogoje uporabe obstoječega dovoljenja.

Novo dovoljenje (primer (d))

Novo dovoljenje je potrebno v naslednjih primerih:

- › spremembe že dovoljenega tipa vozila in/ali vozila, ki izpolnjujejo merila iz člena 21(12) Direktive (EU) 2016/797;

- › v skladu s členom 15(4) Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545 je na podlagi že dovoljenega tipa vozila ustvarjen nov tip vozila.

V primeru sprememb že dovoljenega vozila in/ali tipa vozila se uporablja analiza, opisana v poglavju 3.3.2.2.

V poglavju 3.3.2.2 je opisano, kaj velja v zvezi z odločitvijo, ki jo je treba sprejeti glede uvedbe variante tipa vozila ali izvedenke tipa vozila oziroma ustvaritve novega tipa vozila v primeru sprememb že dovoljenega tipa vozila.

Merila za odločanje, ali je potrebno novo dovoljenje v skladu z merili iz člena 21812) Direktive (EU) 2016/797:

- a) „Spremenijo se vrednosti parametrov iz točke (b) odstavka 10, ki so zunaj razpona sprejemljivih parametrov, kot so opredeljeni v TSI“.

Odstavek 10(b) člena 21 Direktive (EU) 2016/797 se glasi: „vrednosti parametrov iz TSI in po potrebi iz nacionalnih predpisov za preverjanje tehnične združljivosti vozila s področjem uporabe“.

Novo dovoljenje je zato potrebno, če je zaradi spremembe parameter vmesnika omrežje-vozilo zunaj razpona, opredeljenega v TSI ali nacionalnih predpisih.

- b) „Predvidena dela [lahko] škodljivo vplivajo na splošno varnost zadevnega vozila.“

Akterji bi morali zagotavljati, da se „varnost na železnici v splošnem ohranja in nenehno izboljšuje, če je to izvedljivo“, zato se o spremembi ne bi smelo razmišljati, če bo negativno vplivala na splošno raven varnosti zadevnega vozila.

Zato je mogoče sklepati, da je ta klavzula povezana z možnostjo negativnega vpliva na splošno raven varnosti zadevnega vozila, ne pa na to, ali bo sprememba v okviru njenega dejanskega izvajanja zares negativno vplivala na varnost ali ne.

Pri presoji, ali bi lahko sprememba vplivala na splošno raven varnosti zadevnega vozila, bi moral prosilec uporabljati Izvedbeno uredbo Komisije (EU) št. 402/2013.

Opozoriti je treba, da lahko sprememba, tudi če ne vpliva na osnovne značilnosti zasnove in zato ni potrebno dovoljenje zaradi skladnosti s pravili v skladu s členom 21(12)(a) in/ali (c) Direktive (EU) 2016/797, še vedno negativno vpliva na splošno raven varnosti zadevnega vozila in zato sproži potrebo po novem dovoljenju. To je opisano tudi v diagramu poteka za podfazo 1.1 v Prilogi XVIII.

- c) „To zahtevajo ustrezne TSI.“

Glej člen 4(3)(h) Direktive (EU) 2016/797.

Dovoljenje v skladu s tipom (primer (e))

Subjekti za izdajo dovoljenj izdajo dovoljenje v skladu s tipom za vozilo ali serijo vozil na podlagi izjave o skladnosti s tipom vozila (na podlagi ustreznih modulov, npr. SD, SH1), ki jo predloži prosilec.ocene, ki jih mora opraviti subjekt za izdajo dovoljenj v zvezi z dovoljenjem v skladu s tipom, so določene v Prilogi II.

Dovoljenje v skladu s tipom se lahko izda le, če dovoljenje za tip vozila ostane veljavno. Če je zaradi spremembe pravil dovoljenje za tip vozila neveljavno, bo za tip vozila potrebno obnovljeno dovoljenje, preden se lahko izda dovoljenje v skladu s tipom za druga vozila.

Prosilec lahko izjavo o skladnosti s tipom vozila (npr. na podlagi modula SD ali SH1) izda le po proizvodnji vozila ali serije vozil (če se prosilec odloči za vključitev več vozil v eno vlogo za dovoljenje), ki je v skladu s tipom vozila. Za dovoljenje v skladu s tipom zato ni mogoče zaprositi pred načrtovano proizvodnjo vozila ali serije vozil, ker je izjava o skladnosti s tipom vozila del dokumentacije, ki je priložena vlogi za dovoljenje.

Prosilec za dovoljenje v skladu s tipom bi moral preveriti, ali:

- › so v TSI in nacionalnih predpisih določbe, zaradi katerih bi lahko bil tip vozila neveljaven ali s katerimi so uvedene omejitve pri dajanju vozil, ki ne izpolnjujejo najnovejših zahtev, na trg, in
- › je na voljo dovolj informacij (risbe, tehnične specifikacije itd.) v zvezi z zasnovo in proizvodnim postopkom za podpis izjave ES o skladnosti z že dovoljenim tipom.

Pravice intelektualne lastnine niso neposredno povezane s praktično ureditvijo za izdajo dovoljenja za vozilo, saj je to trgovinsko/pogodbeno vprašanje. Z Direktivo (EU) 2016/797 in Izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2018/545 se subjektu, ki ni imetnik dovoljenja za tip vozila, ne prepoveduje, da zaprosi za dovoljenje v skladu s tipom, če ima potrebne informacije za izdajo izjave o skladnosti s tipom.

Če želi subjekt, ki ni imetnik obstoječega dovoljenja za tip vozila, izdelati nova vozila in zanje zaprositi za dovoljenje v skladu s tipom, lahko:

- › od imetnika obstoječega dovoljenja za tip vozila zahteva, da v njegovem imenu vodi izdelavo. V tem primeru obstoječi imetnik dovoljenja za tip vozila ostane imetnik dovoljenja za tip za zadevni tip, ali
- › če ima dovolj informacij in znanja, vozila izdeluje sam. V tem primeru postane prosilec za dovoljenje za dajanje vozila na trg (tj. predloži izjavo o skladnosti s tipom vozila na podlagi ustreznih modulov, npr. SD ali SH1, in v skladu z oceno priglšenega/imenovanega organa), ne postane pa imetnik dovoljenja za tip vozila. Prosilec je izključno odgovoren za zagotavljanje, da ima dovolj informacij in znanja za izdelavo vozil, ki so v skladu z dovoljenim tipom vozila; subjekt za izdajo dovoljenj ne bi smel ocenjevati tega vidika.

Vsekakor bi moral prosilec vedno zagotoviti, da nova vozila izpolnjujejo poglobitve zahteve.

Izjava o skladnosti z dovoljenim tipom vozila je odvisna od tega, da prosilec redno posodablja certifikat o sistemu vodenja kakovosti.

Usklajevanje dovoljenj – novo dovoljenje, združeno z dovoljenjem za razširjeno področje uporabe

V primerih, ko je vloga za novo dovoljenje združena z razširjenim področjem uporabe, bi bilo zelo koristno vzpostaviti postopek predhodnega sodelovanja, v okviru katerega bi se razpravljalo o usklajevanju in načrtovanju.

Dovoljenji je treba uskladiti v primeru vloge za dovoljenje za razširjeno področje uporabe in za novo dovoljenje za isto vozilo in/ali tip vozila. V tem primeru lahko prosilec oba postopka opravi hkrati. Pri pridobitvi dovoljenja bi zaporedje moralo biti, da prosilec novo dovoljenje prejme pred dovoljenjem za razširjeno področje uporabe.

Vendar bi bilo treba to šteti za upravni postopek, pri čemer lahko ista skupina za ocenjevanje hkrati obdeluje ocene in odločitve. V združeni vlogi se lahko hkrati pošljeta vloga za novo dovoljenje in vloga za dovoljenje za razširjeno področje, vendar bi moral subjekt za izdajo dovoljenj pri izdaji dovoljenj upoštevati pravilno zaporedje. Razširitev področja uporabe se lahko izvede le v zvezi z že dovoljenim vozilom in/ali tipom vozila.

V primeru razširitve področja uporabe z ene države članice na drugo državo članico skupaj s spremembami tipa vozila in/ali vozila, če prosilec ne namerava spremeniti dovoljenja v prvi državi članici (npr. ker spremenjena vozila v njej ne bodo obratovala) ali če imetnik dovoljenja za tip vozila želi tipu vozila dodati varianto tipa vozila:

- › v prvi državi članici ni treba zaprositi za novo dovoljenje, saj so spremembe potrebne le za drugo državo članico; vozila, za katera je že bilo izdano dovoljenje v prvi državi članici, se ne bodo spremenila in bodo ostala skladna s dovoljenim tipom vozila, ki zajema prvo državo članico;
- › prosilec bi moral zaprositi (Agencijo ali nacionalni varnostni organ druge države članice) za novo dovoljenje za nov tip vozila ali novo varianto tipa vozila (le če je prosilec imetnik dovoljenja za tip vozila), ki zajema spremembe, in
- › področje uporabe novega tipa vozila ali nove variante tipa vozila (le če je prosilec imetnik dovoljenja za tip vozila) bo omejeno na drugo državo članico.

3.3.2.2. Člen 15: Spremembe že dovoljenega tipa vozila

Ustrezna sklicevanja na Direktivo (EU) 2016/797:

- › Člen 15
- › Člen 20
- › Člen 21
- › Člen 24

Odgovornost za upravljanje sprememb dovoljenega tipa vozila

Spremembe dovoljenega tipa vozila bi morale biti zajete z upravljanjem konfiguracije tipa vozila. Za upravljanje konfiguracije dovoljenega tipa vozila je odgovoren imetnik dovoljenja za tip vozila.

Kategorije sprememb dovoljenega tipa vozila

Odločitve, ki jih sprejme (morebitni) prosilec/subjekt za upravljanje sprememb v zvezi s spremembami vozila in/ali tipa vozila na podlagi štirih kategorij sprememb, se razlikujejo od odločitve o pomembnosti spremembe v železniškem sistemu (v smislu Izvedbene uredbe Komisije (EU) št. 402/2013), ki jo sprejme prevoznik v železniškem prometu ali upravljavec infrastrukture, ki razmišlja o spremembi svojega dela železniškega sistema (npr. vključitev vozila z novo zasnovo, ki bo obratovalo na nekaterih progah, v vozni park). Sprejmejo jih različni akterji v različnih okoliščinah na podlagi različnih meril za odločanje, pri čemer je vsak akter odgovoren za svoj del sistema.

Odločitev predlagatelja glede razvrstitve spremembe vozila in/ali tipa vozila lahko vpliva na obseg odgovornosti. Če se subjekt za upravljanje sprememb odloči, da sprememba ne sproži uporabe meril iz člena 21(12) Direktive (EU) 2016/797 in ne povzroči odstopanja od tehnične dokumentacije, priložene ES-izjavi(-am) o verifikaciji, prevzame le odgovornost za upravljanje spremembe. Če subjekt za upravljanje sprememb:

- › sklene, da sprememba sproži uporabo meril in je potrebno novo dovoljenje;
- › ugotovi, da sprememba vpliva na tehnično dokumentacijo, priloženo ES-izjavi(-am) o verifikaciji, in/ali
- › ni imetnik dovoljenja za tip vozila,

bi moral pridobiti ES-izjavo(-e) o verifikaciji mobilnega(-ih) podsistema(-ov), na katerega (katere) sprememba vpliva (vključno z nespremenjenimi deli), in predložiti vlogo za dovoljenje za tip vozila in/ali dovoljenje za dajanje vozila na trg.

To je podrobneje opisano v diagramu poteka za podfazo 1.1 v Prilogi XVIII.

(a) Spremembe, ki ne povzročijo odstopanja od tehnične dokumentacije, priložene ES-izjavam o verifikaciji podsistemov.

Ta kategorija sprememb ne vpliva na opravljena preverjanja in posledično niti na zasnovo ali dokumentacijo, na podlagi katere je izdano dovoljenje za tip vozila (in sicer dokumentacijo, priloženo vlogi za dovoljenje, ki vključuje tehnično dokumentacijo, priloženo ES-izjavi(-am) o verifikaciji podsistema(-ov)), zato je ni treba vključiti v upravljanje konfiguracije tipa vozila. Ker pa je sprememba del vzdrževanja vozila (vozil), jo je treba zajeti z upravljanjem konfiguracije vozila (vozil).

- (b) Spremembe, ki povzročijo odstopanje od tehnične dokumentacije, priložene ES-izjavam o verifikaciji podsistemov, zaradi katere so morda potrebni novi pregledi in s tem tudi preverjanje v skladu z veljavnimi moduli za presojo skladnosti, vendar ne vplivajo na osnovne značilnosti zasnove tipa vozila in zaradi njih ni potrebno novo dovoljenje v skladu z merili iz člena 21(12) Direktive (EU) 2016/797.**

Ta kategorija sprememb ne vpliva na zasnovo (osnovne značilnosti zasnove) in zaradi nje ni potrebno novo dovoljenje v skladu z merili iz člena 21(12) Direktive (EU) 2016/797, vendar vpliva na dokumentacijo, ki je podlaga za izdano dovoljenje za tip vozila, zato jo je treba zajeti z upravljanjem konfiguracije tipa vozila.

Ta kategorija sprememb lahko vpliva na skladnost podsistemov ali veljavnost potrdil o skladnosti. Organi za ocenjevanje skladnosti izvedejo potrebna preverjanja in izdajo ustrezna potrdila.

- (c) Sprememba osnovnih značilnosti zasnove tipa vozila, zaradi katere ni potrebno novo dovoljenje v skladu z merili iz člena 21(12) Direktive (EU) 2016/797.**

Ta kategorija sprememb vpliva na osnovne značilnosti zasnove in dokumentacijo, ki je podlaga za izdano dovoljenje za tip vozila. Spremembe zasnove ne sprožijo uporabe meril iz člena 21(12) Direktive (EU) 2016/797, ko je potrebno novo dovoljenje. Zadevna sprememba bi morala biti zajeta z upravljanjem konfiguracije tipa vozila. Ustvariti bi bilo treba novo izvedenko tipa vozila ali novo izvedenko variante tipa vozila.

- (d) Sprememba tipa vozila, zaradi katere je potrebno novo dovoljenje v skladu z merili iz člena 21(12) Direktive (EU) 2016/797.**

Spremembe sprožijo uporabo meril iz člena 21(12) Direktive (EU) 2016/797, ko je potrebno novo dovoljenje (glej poglavje 3.3.2.1). Zadevna sprememba bi morala biti zajeta z upravljanjem konfiguracije tipa vozila. Imetnik dovoljenja za tip vozila lahko dovoljenemu tipu vozila doda novo varianto tipa vozila ali pa se odloči, da bo ustvaril nov tip vozila. To je upravna odločitev imetnika dovoljenja za tip vozila.

To velja tudi za vozila, za katera je bilo dovoljenje izdano pred izvajanjem Direktive (EU) 2016/797 (glej uvodno izjavo 16 Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545).

Razširjeno (spremenjeno) področje uporabe

Razširitev (sprememba) področja uporabe vpliva na osnovne značilnosti zasnove, tj. zasnovo (področje uporabe je osnovna značilnost zasnove, opredeljena v izdanem dovoljenju za tip vozila). Vendar bi moralo biti za to vrsto spremembe potrebno dovoljenje za razširjeno področje uporabe v skladu s členom 21(13) Direktive (EU) 2016/797. Če je tovrstna sprememba združena z drugimi spremembami zasnove, zaradi katerih je potrebno novo dovoljenje, bi bilo treba izdati dve odločitvi o dovoljenju, ki pa sta lahko združeni v eni vlogi (glej poglavje 3.3.2.1).

Sprememba (razširitev) področja uporabe je zato sprememba zasnove in vpliva na dokumentacijo, ki je podlaga za izdano dovoljenje za tip vozila (morda je treba izvesti nove ocene skladnosti v skladu z nacionalnimi predpisi za razširjeno področje uporabe, kar lahko zahteva tudi posodobitve tehnične dokumentacije, priložene ES-izjavam o verifikaciji, dokazil, povezanih z zajemom zahtev itd., tudi če ni fizičnih sprememb na vozilu in/ali tipu vozila). Zadevna sprememba bi morala biti zajeta z upravljanjem konfiguracije tipa vozila. Zaradi sprememb zasnove je potrebno dovoljenje za razširjeno področje uporabe v skladu s členom 21(13) Direktive (EU) 2016/797 (glej poglavje 3.3.2.1). Imetnik dovoljenja za tip vozila lahko obstoječemu tipu vozila doda novo izvedenko tipa vozila ali pa se odloči, da bo ustvaril nov tip vozila. To je upravna odločitev imetnika dovoljenja za tip vozila.

Če se bo spremenilo področje uporabe, se ustvari nova izvedenka tipa vozila ali nov tip vozila, ker je področje uporabe del zasnove (osnovna značilnost zasnove) tipa vozila in je zanj potrebno dovoljenje za razširjeno področje uporabe v skladu s členom 21(13) Direktive (EU) 2016/797.

Nov tip vozila

Če je ustvarjen nov tip vozila, je zanj potrebno dovoljenje. To velja ne glede na spremembo in to, ali bi bilo zaradi nje potrebno dovoljenje. Za ustrezno dovoljenje glej poglavje 3.3.2.1.

Če nov tip vozila temelji na dovoljenem tipu vozila, lahko prosilec zaprosi za novo dovoljenje, tudi če ni imetnik dovoljenja za tip vozila za dovoljeni tip vozila. Subjekt za izdajo dovoljenj in zadevni nacionalni varnostni organi za področje uporabe bi morali ocenjevati le spremembe in njihove vmesnike z nespremenjenimi deli. Glej tudi poglavji 3.2.2.6 in 3.2.3.3.

Če je zaradi spremembe potrebno novo dovoljenje v skladu z merili iz člena 24(1) in člena 21(12) Direktive (EU) 2016/797, lahko imetnik dovoljenja za tip vozila obstoječemu tipu vozila doda novo različico tipa vozila ali se odloči, da bo ustvaril nov tip vozila. To je upravna odločitev imetnika dovoljenja za tip vozila.

Spremembe, ki jih upravlja subjekt, ki ni imetnik dovoljenja za tip vozila

Če želi subjekt, ki ni imetnik obstoječega dovoljenja za tip vozila, spremeniti zasnovo in/ali dokumentacijo, ki je podlaga za izdano dovoljenje za tip vozila (kategorija spremembe (b), (c), (d) ali sprememba (razširitev) področja uporabe), lahko:

- › obstoječega imetnika dovoljenja za tip vozila zaprositi, da upravlja spremembo v njegovem imenu, pri čemer obstoječi imetnik dovoljenja za tip vozila ostane imetnik dovoljenja za tip vozila, ali
- › spremembo upravlja sam. V tem primeru subjekt postane prosilec in ustvari nov tip vozila, za katero bi bilo treba pridobiti dovoljenje. Ta subjekt postane imetnik dovoljenja za tip vozila za nov tip vozila in je odgovoren za upravljanje konfiguracije novega tipa vozila.

Drug subjekt lahko spreminja tip vozila v imenu imetnika dovoljenja za tip vozila, če so sklenjeni potrebni pogodbeni dogovori. Ti pogodbeni dogovori ne spadajo na področje uporabe praktičnih ureditev za postopek izdaje dovoljenj za vozila, odgovornosti, dodeljene imetniku dovoljenja za vozilo, pa se ne bi smele prenesti na drug subjekt na podlagi pogodbenih dogovorov.

Drug prosilec lahko svojo vlogo za dovoljenje za tip vozila utemelji na že dovoljenem tipu vozila, in sicer v primeru uvedbe spremembe navedenega tipa vozila, razvrščene v kategorijo sprememb (b), (c) ali (d), kot je določeno v členu 16(1) Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545, tudi če ta prosilec ni prvotni imetnik dovoljenja za tip vozila. Ta prosilec lahko zaprosi za novo dovoljenje in postane imetnik dovoljenja za tip vozila za nov tip vozila. V tem primeru bo moral prosilec zagotoviti, da:

- › je dovoljenje za tip vozila za tip vozila, na katerem želi utemeljiti svoje novo dovoljenje, še vedno veljavno za predvideno področje uporabe novega dovoljenja;
- › ima zadostne informacije o tipu vozila za uvedbo spremembe, da nov tip vozila izpolnjuje zahteve, in za upravljanje konfiguracije novega tipa vozila.

Ob izdaji dovoljenja za nov tip vozila postane prosilec za dovoljenje za nov tip vozila imetnik dovoljenja za tip vozila. Te vloge ni mogoče prenesti na drug subjekt.

Ne glede na to, ali se ustvari nov tip vozila, nova varianta tipa vozila ali nova izvedenka tipa vozila, bi moralo preverjanje zajemati le spremembe zasnove tipa vozila, njihove povezave s preostalim vozilom in njihov učinek na preostalo vozilo ter njegovo delovanje. Preostali del zasnova tipa vozila se ne bi smel ponovno preverjati.

Preglednica 4: Povzetek kategorij sprememb in dovoljenj

Sprememba	Subjekt za upravljanje sprememb	
	Imetnik dovoljenja za tip vozila	Ni imetnik dovoljenja za tip vozila
Kategorija (a)	Ni spremembe tipa vozila. Ni dovoljenja.	
Kategorija (b)	Ni spremembe tipa vozila. Ni dovoljenja. Posodobiti bi bilo treba tehnično dokumentacijo, priloženo ES-izjavam o verifikaciji podsistemov. Na zahtevo bi bilo treba subjektu za izdajo dovoljenj in/ali nacionalnim varnostnim organom za področje uporabe dati na voljo informacije	Subjekt za upravljanje sprememb postane prosilec. Ustvariti nov tip vozila. Zaprositi za prvo dovoljenje ali novo dovoljenje.
Kategorija (c)	Ustvariti novo izvedenko tipa vozila ali novo izvedenko variante tipa vozila.	Subjekt za upravljanje sprememb postane prosilec. Ustvariti nov tip vozila. Zaprositi za prvo dovoljenje ali novo dovoljenje.

Preglednica 4: Povzetek kategorij sprememb in dovoljenj

Sprememba	Subjekt za upravljanje sprememb	
	Subjekt za izdajo dovoljenj predložiti ustrezne informacije. Subjekt za izdajo dovoljenj v evropskem registru dovoljenih tipov vozil evidentira novo izvedenko tipa vozila ali variante tipa vozila.	
Kategorija (d)	Zaprositi za novo dovoljenje. (Izbere lahko prvo dovoljenje.)	Subjekt za upravljanje sprememb postane prosilec. Ustvariti nov tip vozila. Zaprositi za prvo dovoljenje ali novo dovoljenje.
Razširjeno področje uporabe	Zaprositi za dovoljenje za razširjeno področje uporabe. (Izbere lahko prvo dovoljenje.)	Subjekt za upravljanje sprememb postane prosilec. Ustvariti nov tip vozila. Zaprositi za prvo dovoljenje ali novo dovoljenje + dovoljenje za razširjeno področje uporabe.

3.3.2.3. Člen 16: Spremembe že dovoljenega vozila

Ustrezna sklicevanja na Direktivo (EU) 2016/797:

- › Člen 15
- › Člen 20
- › Člen 21
- › Člen 24
- › Člen 25

Spremembe vozila, opravljene v skladu s členom 16(4) Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545

Kadar subjekt za upravljanje sprememb izvaja oceno odstopanj od tehnične dokumentacije, priložene ES-izjavi(-am) o verifikaciji podsistema(-ov), in posodobitve te dokumentacije, mora upoštevati člena 15 in 20 Direktive (EU) 2016/797 ter morebiten učinek spremembe na izdano ES-izjavo o verifikaciji in dajanje zadevnega(-ih) mobilnega(-ih) podsistema(-ov) na trg.

Za smernice o uporabi meril iz člena 21(12) Direktive (EU) 2016/797 glej poglavje 3.3.2.1.

Opozoriti je treba, da kadar subjekt za upravljanje sprememb izvede spremembo vozila, razvrščeno v skladu s členom 15(1)(c), in na podlagi opredelitve tipa vozila iz člena 2(26) Direktive (EU) 2016/797 vozilo ne bo več pripadalo dovoljenemu tipu vozila in ne bo več v skladu z njim.

Zaradi sprememb, ki jih izvede subjekt za upravljanje sprememb v skladu s členom 16(4) Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545, je morda treba registracijo v nacionalnem registru vozil posodobiti v zvezi z informacijami, določenimi v členu 47(3) Direktive (EU) 2016/797. To zlasti velja, če so spremembe vozila razvrščene v skladu s členom 15(1)(c) Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545. Člen 47(3)(c) Direktive (EU) 2016/797 določa, da nacionalni register vozil vsebuje sklicevanje na evropski register dovoljenih tipov vozil za zadevno vozilo; v primeru sprememb vrednosti osnovnih značilnosti zasnove vozila (člen 15(1)(c) Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545) se sklicevanje na registracijo v evropskem registru dovoljenih tipov vozil ne bo uporabljalo za spremenjeno vozilo, ker ne pripada dovoljenemu tipu vozila, registriranemu v evropskem registru dovoljenih tipov vozil, in ni v skladu z njim.

Subjekt za upravljanje sprememb bi moral uradno obvestilo poslati subjektu za izdajo dovoljenj, ki bi ga to zadevalo, če bi bila potrebna vloga za dovoljenje (glej poglavje 3.2.2.1 za navodila o tem, kateri subjekt bi imel vlogo subjekta za izdajo dovoljenj). Če je treba uradno obvestilo nasloviti na Agencijo, ki deluje kot subjekt za izdajo dovoljenj, bi ga bilo treba predložiti z informacijskim orodjem, ki ga bo razvila Agencija. Če je treba uradno obvestilo nasloviti na zadevni nacionalni varnostni organ, ki deluje kot subjekt za izdajo dovoljenj, bi moral subjekt za upravljanje sprememb stopiti v stik z zadevnim nacionalnim varnostnim organom, da ugotovi, kam je treba poslati uradno obvestilo. To informacijsko orodje lahko uporabljajo zadevni nacionalni varnostni organi, če so v sodelovanju z Agencijo vzpostavili potrebno ureditev.

Priporočljivo je, da subjekt za upravljanje sprememb za uradno obvestilo uporabi vzorec predloge iz Priloge XV in da uradno obvestilo vsebuje informacije iz Priloge XIII.

V primerih, ko se subjekt za izdajo dovoljenj odloči, da bo ocenil uradno obvestilo, si lahko pri tem pomaga s Prilogo XIV, ki vsebuje smernice o vidikih, ki jih je treba oceniti. Vzorec predloge, ki ga lahko subjekt za izdajo dovoljenj uporabi za utemeljeno odločitev v zvezi z uradnim obvestilom, je na voljo v Prilogi XVI.

Če Agencija, kadar deluje kot subjekt za izdajo dovoljenj, prejme uradno obvestilo, se bo morda morala z zadevnimi nacionalnimi varnostnimi organi za področje uporabe posvetovati v tistih primerih, ko je treba preveriti parametre v skladu z nacionalnimi predpisi. Zadevni nacionalni varnostni organi za področje uporabe bi morali subjektu za izdajo dovoljenj:

- › na zahtevo predložiti potrdilo o popolnosti in ustrezno utemeljene informacije ali seznam manjkajočih informacij (preverjanje popolnosti), in
- › ga obvestiti o pravilni ali nepravilni kategorizaciji glede osnovnih značilnosti zasnove, zajetih z nacionalnimi predpisi.

Zadevni nacionalni varnostni organi za področje uporabe bi se morali na zahtevo odzvati brez nepotrebnega odlašanja in vsaj v treh mesecih od zahteve za pregled parametrov v skladu z nacionalnimi predpisi ter v enem mesecu od prejema zahteve za preverjanje popolnosti, da bi imel subjekt za izdajo dovoljenj dovolj časa za sprejetje utemeljene odločitve v roku največ štirih mesecev.

Ukrepi, da postane vozilo skladno z drugo izvedenko in/ali varianto dovoljenega tipa vozila

Kar zadeva spremembe dovoljenega vozila, ki se izvedejo, da bi vozilo postalo skladno z drugo dovoljeno izvedenko tipa vozila in/ali varianto tipa vozila navedenega tipa vozila, bo moral prosilec izdati novo izjavo o skladnosti tipa vozila. Razlog za to je, da je izjava o skladnosti tipa izdelana za specifično izvedenko in/ali varianto tipa vozila. Za vozilo bo zato treba izdati tudi dovoljenje za njegovo dajanje na trg, in sicer na podlagi nove izjave o skladnosti tipa vozila. V tem primeru ga je treba obravnavati kot dovoljenje v skladu s tipom.

3.3.3. Člen 17: Opredelitev pravil, vključno z neuporabo TSI

Ustrezna sklicevanja na Direktivo (EU) 2016/797:

- › Člen 2
- › Člen 3
- › Člen 4
- › Člen 6
- › Člen 7
- › Člen 13
- › Člen 14
- › Člen 15
- › Člen 21
- › Člen 24
- › Priloga III

Prosilec je odgovoren za opredelitev vseh zahtev, ki se uporabljajo, in zagotavljanje, da se te izpolnjujejo. To prosilcu ne preprečuje, da za podporo, nasvete ali svetovanje obrne na tretje strani.

Opredelitev pravil, ki se uporabljajo

V pravilih (zlasti TSI in nacionalnih predpisih) mora biti jasno opredeljeno njihovo področje uporabe in to, kdaj se uporabljajo. Pravila, ki se uporabljajo, so v skladu s členom 4(2) Direktive (EU) 2016/797 pravila, ki veljajo, ko prosilec prek točke vse na enem mestu vloži zahtevo (vlogo).

Da bi upoštevali, da so projekti za izdajo dovoljenj za vozila – od opredelitve pravil, ki se uporabljajo, do predložitve zahteve prek točke vse na enem mestu – pogosto dolgotrajni, bi bilo treba v zvezi s pravili (TSI in nacionalnimi predpisi) določiti prehodno ureditev. S členom 7(1)(a) Direktive (EU) 2016/797 se dopušča tudi možnost neuporabe TSI, pri čemer bi se za primer med fazo zasnove in vlogo za dovoljenje verjetno uporabljal

člen 7(1)(a) („ki je na datum začetka uporabe zadevnih TSI v poznejši fazi razvoja ali je predmet pogodbe, ki se izvaja“).

V vseh TSI ali nacionalnih predpisih bi bilo treba jasno navesti, katere določbe se uporabljajo:

- › le za nove tipe vozil in podsisteme ob pridobitvi prvega dovoljenja;
- › za že dovoljene obstoječe tipe vozil (kar pomeni, da bo za obstoječe tipe vozil potrebno obnovljeno dovoljenje za tip vozila);
- › za obstoječa vozila in njihov tip vozila, če se po obnovi ali posodobitvi izda novo dovoljenje, in/ali
- › za vsa vozila, ki so že v uporabi, in prehodne ureditve za ta vozila.

Zahteve, ki so povezane s tehnično združljivostjo z omrežjem, so opredeljene v TSI (vključno s posebnimi primeri) in v nacionalnih predpisih.

Časovni okviri za določbe bi morali biti različni za različne parametre, odvisno od tveganja/stroškov/časa, ki je potreben za izvedbo spremembe. Jasno bi bilo treba navesti, od katerega datuma se določbe uporabljajo.

Načeloma bi biti treba v prehodnih ureditvah v TSI jasno opredeliti različice, ki se lahko uporabijo. Primer je Uredba (EU) 2016/919, v kateri je v TSI, ki vsebuje izhodišče 3, dovoljena tudi uporaba izhodišča 2.3.Od.

V poglavju 7 TSI (ki zajema določbe o prehodu na uporabo TSI) bi bilo treba za vsak parameter jasno opredeliti, katere različice zahtev se za navedeni parameter lahko uporabijo v specifičnih okoliščinah.

Vozila, za katera je bilo izdano dovoljenje za dajanje v promet in se ne posodablajo/obnavljajo, bi morala ostati dovoljena, TSI pa navadno ne bi smele vsebovati zahtev, v skladu s katerimi bi bila treba ta vozila spremeniti. V primeru posodobitve/obnove vozila, za katerega je bilo izdano dovoljenje za dajanje na trg, pa bi moralo biti v TSI opredeljeno, kdaj je potrebno novo dovoljenje in katere določbe se uporabljajo. Pričakuje se, da bo primer, v katerem nova TSI vpliva na že dovoljena vozila, izjema, pri čemer bi bila v zvezi z njim potrebna strategija, v okviru katere se upoštevajo pričakovani stroške, koristi in učinki na zadevne deležnike, in ustrezna prehodna ureditev (glej člen 4(3)(f) Direktive (EU) 2016/797). Cilj je postopoma doseči ciljni podsistem (glej člen 4(4) Direktive (EU) 2016/797).

Pomanjkljivosti TSI

Pomanjkljivosti v TSI so napake v besedilu, opustitve, napake v prevodu ali tehnični vsebini ali druge neskladnosti, kot so navedene v členu 6 Direktive (EU) 2016/797.

V členu 6 Direktive (EU) 2016/797 je obravnavan postopek za odpravo pomanjkljivosti v TSI.

Pomanjkljivosti TSI so razvrščene v naslednje kategorije:

1. tipografske napake (pravopisne napake, tipkarske napake, računalniške napake, nesmiselno besedilo, oblikovanje, manjkajoče besede, manjkajoče številke) in očitne napake v prevodu (tj. ki se jih brez dvoma zlahka odkrije v prevedeni različici v primerjavi z izvirno angleško različico);
2. poglobitve jezikovne in prevajalske pomanjkljivosti, ki lahko vplivajo na vsebino TSI;
3. tehnične pomanjkljivosti, ki jih morajo analizirati strokovnjaki Agencije;
4. kritične napake;
5. kritične napake, ki jih je treba nujno popraviti.

Glede na kategorijo pomanjkljivosti:

- › lahko Agencija opravi preprosto preverjanje ali izda tehnično mnenje, ki predstavlja sprejemljivi način skladnosti;
- › je odbor za interoperabilnost in varnost železnice (RISC) le obveščen ali pozvan k odobritvi tehničnega mnenja. V zadnjem primeru se mnenje odbora RISC evidentira v zapisniku ustrezne seje odbora;
- › odvisno od pomena in nujnosti popravka se lahko pravni akt o izvajanju spremembe vključi v potekajočo revizijo;

- › se lahko napake kategorije 1 (tipografske napake) popravijo s popravkom, objavljenem v Uradnem listu Evropske unije (običajno v nekaj tednih).

Če se odkrijejo pomanjkljivosti v TSI, bi bilo treba Agencijo pozvati k izdaji mnenja, ki bi se lahko pod določenimi pogoji objavilo in ki bi ga do revizije zadevnih TSI lahko vsi deležniki (vključno z gospodarsko panogo in priglasiženimi organi) lahko uporabljali kot sprejemljiv način skladnosti.

Pomanjkljivosti v že sprejetih TSI so objavljene v Uradnem listu Evropske unije. V njem niso objavljene pomanjkljivosti v TSI, ki jih Agencija še vedno pripravlja ali ki so v kateri koli naslednji fazi odobritve, se pa posodobljen seznam pomanjkljivosti TSI redno posreduje na seje odbora RISC. Povezava na najnovejšo različico tega posodobljenega seznama je na voljo spletišču Agencije:

- › <http://www.era.europa.eu/Core-Activities/Interoperability/Pages/DeficienciesTSIs.aspx>

V postopku zajema zahtev bi bilo treba upoštevati pomanjkljivosti v TSI, objavljene v Uradnem listu Evropske unije ali na spletišču Agencije.

Upravljanje pomanjkljivosti v TSI se nanaša na popravek vsebine TSI, kot je določeno v členu 5(1) Direktive (EU) 2016/797, ne pa na razvoj tehnične dokumentacije, ki jo objavi Agencija in sklic na katero vsebujejo TSI. Podobno, ta dokument ne zajema upravljanja nadzora sprememb za specifikacije in dokumente ERTMS, navedene v TSI o vodenju-upravljanju in signalizaciji.

Kar zadeva razlike med prevedenimi različicami TSI:

Če je napaka pri prevodu kritična napaka, bo obravnavana v formalnem postopku, ki vključuje tehnično mnenje Agencije, soglasje Evropske komisije in odobritev odbora za interoperabilnost in varnost železnice (RISC). Agencija pri obravnavi svojega tehničnega mnenja ne bo uporabila angleške različice kot osnovne podlage, saj imajo vse jezikovne različice TSI enak status.

Neuporaba TSI

Če država(-e) članica(-e) v skladu s členom 7 Direktive (EU) 2016/797 prosilcu dovoli(-jo), da ne uporablja ene ali več TSI ali njihovih delov, bi se to moralo uporabljati le za posebni projekt, ki zajema posebno serijo vozil.

Iz tega sledi, da bo dovoljenje za tip vozila veljavno le za serijo vozil, če je (so) država(-e) članica(-e) prosilcu dovolila(-e), da ne uporablja ene ali več TSI ali njihovih delov. Če želi proizvajalec pridobiti dovoljenje za novo ali poznejšo serijo vozil tega tipa, mora pridobiti nov sklop dovoljenj za neuporabo za podporo novega tipa vozila in dovoljenja za dajanje vozila na trg za vozilo ali serijo vozil, za katera se izda dovoljenje v skladu s tipom.

Komisija pripravlja smernice za postopek neuporabe TSI.

TSI in nacionalni predpisi

V TSI in njihovih smernicah bi bilo treba jasno navesti vozila, ki spadajo na njihovo področje uporabe.

Za vozila, ki spadajo na področje uporabe Direktive (EU) 2016/797 in na področje uporabe TSI, se za zbiranje nacionalnih predpisov, ki se uporabljajo, uporablja enotna podatkovna zbirka o pravilih, pri čemer bi morala Agencija te nacionalne predpise pregledati.

Nacionalne predpise za vozila, ki spadajo na področje uporabe Direktive (EU) 2016/797 in na področju uporabe TSI, bi morala Agencija razvrstiti v skladu s členom 14(10) Direktive (EU) 2016/797, da bi se olajšalo vzajemno priznavanje v državah članicah. Prosilec bi moral enotno podatkovno zbirko o pravilih uporabiti za pridobitev teh razvrstitev za opredeljene nacionalne predpise, ki se uporabljajo. Za nacionalne predpise, ki so razvrščeni kot enakovredni za zadevno področje uporabe, se lahko prosilec odloči, da bo nacionalni predpis uporabljal le za eno od zadevnih držav članic. Oceno skladnosti bi bilo treba izvesti v skladu z izbranim nacionalnim predpisom.

Dokler ne bo pripravljena in izpolnjena enotna podatkovna zbirka predpisov (selitev je načrtovana za konec leta 2019), bi se moral prosilec pomagati s podatkovno zbirko referenčnih dokumentov, ki se zdaj uporablja kot orodje za objavo in razvrščanje nacionalnih predpisov v zvezi z dovoljenji za vozila.

V zvezi z vozili, ki spadajo na področje uporabe Direktive (EU) 2016/797, vendar niso (in naj ne bi bila) zajeta s TSI (npr. vozila tramvaj-vlak, metrične tirne širine):

- › države članice bi morale priglasiti nacionalne predpise;
- › Agencija bi morala proučiti te nacionalne predpise (v skladu s členoma 13 in 14 Direktive (EU) 2016/797 ter členoma 25 in 26 Uredbe (EU) 2016/796), in
- › enotna podatkovna zbirka o pravilih bi morala vsebovati vse nacionalne predpise.

Države članice bi morale sprejeti nacionalne predpise, s katerimi bi zagotovile, da bodo vozila, ki ne spadajo na področje uporabe TSI, izpolnjevala poglavitne zahteve.

Ti nacionalni predpisi bi morali biti pripravljene in priglašeni v skladu s členom 14 Direktive (EU) 2016/797, zlasti pa bi morali biti zlahka dostopni, v javni uporabi in v njih bi moralo biti uporabljeno izrazje, ki ga lahko razumejo vse zainteresirane stran.

Obseg parametrov, ki jih ti predpisi zajemajo, je treba opredeliti na ravni držav članic, pri čemer se upoštevajo tudi zahteve, ki so potrebne za del področja uporabe vozil tramvaj-vlak, ki ne spadajo na področje uporabe Direktive (EU) 2016/797 (običajno del, ki se nanaša na delovanje tramvajev-vlakov na mestni infrastrukturi lahke železnice).

Delni izbor zahtev iz novejše različice TSI v primerjavi s TSI, ki se je uporabila za oceno

Splošno načelo je, da se ne smejo uporabljati zahteve iz različnih različic TSI. Vsaka TSI je sveženj, ki ga je treba upoštevati kot celoto. Zato mozaični pristop k skladnosti s TSI v obratovalni dobi vozila na podlagi različic TSI ni dovoljen, razen če se s TSI to izrecno dovoljuje/zahteva. Če pa se spremeni del vozila, je treba ustrezno različico TSI uporabiti za del, ki je spremenjen, ne pa za preostalo vozilo.

Delni izbor zahtev iz novejše različice TSI v primerjavi s TSI, ki se je uporabila za oceno (vključno z umaknjenimi zahtevami), se lahko zgodi:

- › na začetku projekta, ker prehodno obdobje v TSI omogoča uporabo starejših različic, in/ali
- › v poznejših fazah postopka, in sicer zaradi objave nove različice TSI.

Če je za določen podsistem možen delni izbor zahtev iz novejše različice TSI v primerjavi s TSI, ki se uporablja za oceno (vključno z umaknjenimi zahtevami), bi bilo treba v TSI določiti, v kolikšni meri je to dovoljeno, in opredeliti pogoje. Priglašeni organ bi moral sprejeti delni izbor zahtev iz novejše TSI, če je prosilčeva zahteva v skladu s tem, kar je določeno v TSI. Ker pa je priglašeni organ odgovoren za izdajo potrdila ES, bi moral preveriti splošno skladnost sklopa zahtev, ki se uporabljajo v postopku certificiranja.

Če nova različica TSI vsebuje novo ali spremenjeno zahtevo, bi moralo biti jasno opredeljeno, ali to velja za vozila, za katera je bilo dovoljenje izdano na podlagi prejšnjih različic TSI, in kdaj.

Če je v primerjavi s prejšnjimi različicami iz TSI umaknjena zahteva, bi bilo treba uporabljati načelo svežnja, kar pomeni, da morajo vozila, za katere je bilo dovoljenje izdano v skladu s staro TSI, ostati popolnoma v skladu s starimi TSI, da bi bila njihova konfiguracija stabilna in da se ohrani združljivost z dovoljenjem. Kadar pa je bila zahteva umaknjena, ker ni potrebna, bi bilo treba v okviru prehodne ureditve v novi TSI določiti, da se več ne zahteva skladnost vozil, za katera je bilo dovoljenje izdano na podlagi prejšnje različice TSI z umaknjeno zahtevo.

Sprejemljivi načini skladnosti

Subjekt za izdajo dovoljenj in/ali nacionalni varnostni organi za področje uporabe ne bi smeli dvomiti v uporabo sprejemljivih načinov skladnosti ali sprejemljivih nacionalnih načinov skladnosti.

Komisija bi morala dati na voljo sprejemljive načine skladnosti na podlagi tehničnega mnenja, ki ga izda Agencija. Države članice bi morale dati na voljo sprejemljive nacionalne načine skladnosti.

Upoštevati bi bilo treba naslednje:

- › Sprejemljivi načini skladnosti, ki jih izda Agencija, so na voljo na spletišču Agencije in/ali da so na voljo pri Komisiji (npr. seznam odbora RISC o pomanjkljivostih TSI itd.).
- › V členu 6 Direktive (EU) 2016/797 so obravnavane pomanjkljivosti v TSI, kar pomeni, da se lahko do revizije TSI za vse projekte uporabi mnenje Agencije. Ocena projektov pomeni preverjanje skladnosti.
- › Tehnično mnenje Agencije je vedno upravičeno.
- › Pri postopku za upravljanje pomanjkljivosti TSI bi bilo treba upoštevati sprejemljive načine skladnosti.
- › Tehnično mnenje, ki ga izda Agencija, lahko zajema različne elemente, kot so pomanjkljivosti TSI ali načini zagotavljanja skladnosti s TSI. Tehnično mnenje lahko postane sprejemljiv način skladnosti.
- › V zvezi z domnevo o skladnosti je treba upoštevati tudi druge dokumente (npr. smernice k TSI).

Inovativne rešitve

Agencija lahko izda mnenja tudi v primeru inovativnih rešitev (kakor so opredeljene v TSI). V tem primeru:

- › proizvajalec Komisijo obvesti, kako inovativna rešitev dopolnjuje zahteve TSI oziroma od njih odstopa;
- › Agencija na zahtevo Komisije izda mnenje o inovativni rešitvi. To lahko po potrebi vključuje nezavezujoča priporočila;
- › Komisija izda mnenje (pozitivno ali negativno). Če je mnenje negativno, inovativne rešitve ni mogoče uporabiti;
- › pozitivno mnenje, ki ga je izdala Komisija, Agencija uporabi za spremembo TSI in
- › prosilec in priglasi organi lahko pred sprejetjem revidirane TSI izdano mnenje uporabljajo kot sprejemljiv način skladnosti.

Subjekt za izdajo dovoljenj bi moral sprejeti zgoraj opisano uporabo sprejemljivih načinov skladnosti.

Upoštevati bi bilo treba naslednje:

- › inovativno rešitev bi bilo treba uporabljati že v zgodnji fazi med predhodno zasnovano in načeloma ne bi smela biti povezana s specifičnim projektom, saj je cilj revizija TSI;
- › točka vse na enem mestu trenutno ni predvidena kot orodje za upravljanje vidikov, povezanih z inovativnimi rešitvami;
- › postopek za odpravo pomanjkljivosti TSI in postopek za inovativne rešitve sta neodvisna od postopka izdaje dovoljenj za vozila.

V zvezi s postopkom za inovativne rešitve:

- › inovativne rešitve so navedene v TSI in na voljo je opis postopka za revizijo TSI ob upoštevanju inovativne rešitve;
- › tehnično mnenje, izdano na podlagi zahteve za inovativno rešitev, je podobno postopku oblikovanja TSI; lahko se opravijo posvetovanja s predstavniki zadevnega sektorja;
- › to bi bilo mogoče storiti v delovni skupini (če obstaja dejavna delovna skupina) ali prek mreže nacionalnih nadzornih organov in mreže predstavniških organov; glej člen 38(5) Uredbe (EU) 2016/796 (ki se sklicuje na člen 10(2), v katerem je navedeno, da so mnenja o spremembah katerega koli akta, sprejetega na podlagi Direktive (EU) 2016/797 ali Direktive (EU) 2016/798, sprejemljivi načini skladnosti).

Sprejemljivi nacionalni načini skladnosti:

Države članice lahko nacionalne načine skladnosti izdajo za zagotavljanje skladnosti z nacionalnimi predpisi. V Direktivi (EU) 2016/797 je navedeno, da je opredelitev postopka za izdajo nacionalnih načinov skladnosti nacionalna odgovornost:

- › država članica izda sprejemljive nacionalne načine skladnosti;
- › prosilec in imenovani organi lahko uporabljajo sprejemljive nacionalne načine skladnosti, ki jih izda(-jo) država(-e) članica(-e).

Za sprejemljive nacionalne načine skladnosti velja:

- › povezani so z nacionalnim predpisom in ne bi smeli biti v nasprotju s TSI ali se z njimi prekrivati;
- › v skladu s členom 27 Uredbe (EU) 2016/796 bi jih bilo treba zbrati v enotni podatkovni zbirki o pravilih (zaradi preglednosti ter tehnične skladnosti s TSI in nacionalnimi predpisi);
- › ni jih treba priglasiti, saj niso obvezni. Vendar bo v skladu s projektom prečiščevanja nacionalnih predpisov vsaka sprememba pravil ali priloženih sprejemljivih nacionalnih načinov skladnosti predmet pregleda, ki ga opravi Agencija;
- › v enotni podatkovni zbirki o pravilih so zbrani sprejemljivi nacionalni načini skladnosti, ki so povezani z nacionalnim predpisom.

Država članica mora pomanjkljivost v nacionalnem predpisu odpraviti z izdajo nove različice zadevnega nacionalnega predpisa.

3.3.4. Člen 18: Navedba in opredelitev ukrepov, potrebnih za uporabo vozila v omrežju za namene poskusnega obratovanja

Ustrezna sklicevanja na Direktivo (EU) 2016/797:

- › Člen 13
- › Člen 14
- › Člen 21

Nacionalni predpisi za izdajo dovoljenj za vozila morajo biti strukturirani v skladu s Prilogo k Sklepu (EU) 2015/2299. V zvezi s poskusnim obratovanjem parameter 1.4 Nacionalne zahteve za testiranje zgornjega sklepa vključuje nacionalne predpise (če obstajajo) za poskusno obratovanje. Nacionalni predpisi, evidentirani na podlagi tega parametra, zagotavljajo informacije o tem, kaj mora prosilec narediti/zagotoviti za uporabo vozila v omrežju države članice za namene poskusnega obratovanja.

TSI in nacionalni predpisi bi morali zagotavljati zadostne informacije o fazah ocenjevanja za posamezne zahteve.

Glej poglavje 3.4.4 za več podrobnosti o uporabi Izvedbene uredbe Komisije (EU) št. 402/2013 za prosilca in/ali prevoznika v železniškem prometu za dokazovanje/zagotavljanje varnosti med poskusnim obratovanjem.

3.3.5. Člen 19: Začasno dovoljenje za uporabo vozila v omrežju za namene poskusnega obratovanja

Ustrezno sklicevanje na Direktivo (EU) 2016/797:

- › Člen 21

Kadar je treba izdati začasno dovoljenje za uporabo vozila v omrežju za namene poskusnega obratovanja, je za to odgovoren le zadevni nacionalni varnostni organ za področje uporabe. Kot je določeno v členu 21(3) in (5) Direktive (EU) 2016/797, lahko le subjekt za izdajo dovoljenj in/ali zadevni nacionalni varnostni organi

za področje uporabe od prosilca zahtevajo, naj izvede poskusno obratovanje v omrežju. Upravljavec infrastrukture ne bi smel zahtevati, naj prosilec izvede poskusno obratovanje v omrežju, in ne bi smel uvesti tehničnih zahtev glede zasnove vozila (v zvezi z odgovornostmi upravljavca infrastrukture glej poglavje 3.2.3.4).

Poskusno obratovanje v omrežju je pogosto potrebno za zagotovitev dokazil o skladnosti v okviru ES-verifikacije podsistemov, zato ga je treba izvesti, preden se izda dovoljenje za tip vozila in/ali dajanje vozila na trg ter preden je bil zbran celovit sklop dokazil o skladnosti z ustreznimi zahtevami. Odvisno od zadevne države članice in njenega pravnega okvira se trenutno zagotovi, da se tveganja v zvezi z delovanjem vozila upravljajo, običajno zagotovi s kombinacijo:

- (a) začasnega dovoljenja za uporabo vozila v omrežju za namene poskusnega obratovanja, kadar je to določeno v nacionalnem pravnem okviru;
- (b) uporabe sistema prevoznika v železniškem prometu za upravljanje varnosti;
- (c) ocene varnostnih tveganj v zvezi z uporabo vozila, za katerega še ni bilo potrjeno, da je povsem v skladu s poglobitnimi zahtevami, in
- (d) poskusnega obratovanja v omrežju v skladu z ureditvijo upravljavca infrastrukture glede poskusnega obratovanja.

V nadaljevanju je navedenih več pojasnil o posameznih pristopih za upravljanje s tveganji, povezanimi z uporabo vozila v omrežju za namene poskusnega obratovanja, pri čemer ta pojasnila temeljijo na sedanjih praksah v različnih državah članicah.

(a) Začasno dovoljenje za uporabo vozila v omrežju za namene poskusnega obratovanja

Ta razdelek se uporablja le, če je v pravnem okviru države članice določeno, da je za uporabo vozila v omrežju za namene poskusnega obratovanja potrebno začasno dovoljenje. V takšnem primeru bi moral nacionalni pravni okvir določati:

- › postopek, ki ga je treba upoštevati;
- › potrebno dokumentacijo, vključno z obliko, v kateri jo je treba predložiti;
- › merila za odločanje, ki jih je treba uporabiti za izdajo začasnega dovoljenja za uporabo vozila v omrežju za namene poskusnega obratovanja, in
- › roke, ki jih mora zadevni nacionalni varnostni organ upoštevati za oceni.

Priporoča se, da zadevni nacionalni varnostni organ pri odločanju, ali naj izda začasno dovoljenje, oceni naslednje podrobne elemente:

- › Skladnost s TSI:
 - vsako vmesno izjavo o verifikaciji, pripravljeno za projekt;
 - veljavno potrdilo ES o skladnosti ali primernosti za uporabo za vse komponente interoperabilnosti, in
 - vse ocene, ki se nanašajo na področje uporabe vloge za začasno dovoljenje, ki so bile izvedene, kot so:
 - pregled zasnove;
 - preskusi tipa, in
 - nadzor sistema vodenja kakovosti.
- › Skladnost z nacionalnimi predpisi:
 - kot pri TSI so bile izvedene vse ocene, ki se nanašajo na področje uporabe vloge za začasno dovoljenje za uporabo vozila v omrežju za namene poskusnega obratovanja (pregled zasnove, preskusi tipa, nadzor sistema vodenja kakovosti itd.).

- › Oceno tveganja, ki zajema spremembo v železniškem sistemu, ki izhaja iz poskusnega obratovanja v omrežju in vpliva na varnost, in/ali dokaz, da vidiki zasnove vozila, ki niso zajeti s tehničnimi pravili ali še niso bili ocenjeni glede na tehnična pravila (če obstajajo), omogočajo varno delovanje med predlaganim poskusnim obratovanjem v omrežju (glej razdelka Uporaba sistema prevoznika v železniškem prometu za upravljanje varnosti in Ocena tveganj v nadaljevanju).
- › Načrtovanje poskusnega obratovanja v omrežju, ki ga je treba izvesti, zagotavlja zadostno raven podrobnosti in ustrezna dokazila, ki omogočajo, da se poskusno obratovanje v omrežju izvede:
 - varno in
 - z ustrežno stopnjo tehnične združljivosti.
- › Načrtovanje poskusnega obratovanja v omrežju, ki ga je treba izvesti, bi moralo zajemati vsaj:
 - vidike poskusnega obratovanja v omrežju, ki se obravnavajo prek sistema prevoznika v železniškem prometu za upravljanje varnosti;
 - preskusne specifikacije, ki so pomembne za zadevne akterje:
 - prevoznike v železniškem prometu – opredelitev operativnih vidikov, kot sta hitrost in slabši pogoji obratovanja;
 - upravljavce infrastrukture – opredelitev vseh posebnih infrastrukturnih pogojev, ki so potrebni za poskusno obratovanje v omrežju, kot so stanje železniškega terminala, ureditev signalizacije, ureditev dovajanja energije za električno vleko in zapiranje nivojskih prehodov;
 - zaporedje poskusnih obratovanj v omrežju, vključno z merili za sprejetje/zavrnitev, za zaključek enega poskusnega obratovanja in začetek drugega;
 - vzdrževanje vozila med poskusnimi obratovanji v omrežju in
 - dokumentacijo o delovanju, potrebno za uporabo vozila za poskusno obratovanje v omrežju, kot je priročnik za voznike.

Časovni okvir za odločitev zadevnih nacionalnih varnostnih organov ni opredeljen ne v Direktivi (EU) 2016/797 ne v Izvedbeni uredbi Komisije (EU) 2018/545; priporočljivo je, da nacionalni varnostni organ odločitev sprejme najpozneje v dveh mesecih po prejemu vloge. Po sprejetju odločitve bosta prevoznik v železniškem prometu in upravljavec infrastrukture potrebovala čas, da vzpostavita potrebne ureditve za poskusno obratovanje v omrežju. Prosilec bi moral pri načrtovanju časovnega okvira za vlogo za začasno dovoljenje za uporabo vozila v omrežju za namene poskusnega obratovanja in izvajanje poskusnega obratovanja v omrežju upoštevati čas, ki je potreben za te postopke.

Zadevni nacionalni varnostni organ bi moral odločitev sprejeti na podlagi informacij, ki jih je predložil prosilec, čeprav bi moral tudi preveriti, ali obstajajo ustrezne informacije, evidentirane v skladu s členom 8(2) Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545, in jih upoštevati v zvezi z ureditvijo za uporabo vozila v omrežju za namene poskusnega obratovanja.

Če zadevni nacionalni varnostni organ ugotovi, da je vloga zadovoljiva, izda začasno dovoljenje za uporabo vozila v omrežju za namene poskusnega obratovanja, ki bo omejeno na obseg poskusnega obratovanja, ki ga je treba izvesti v omrežju. Ta omejitev se lahko nanaša na specifično poskusno obratovanje v omrežju ali niz poskusnih obratovanj v omrežju, obdobje, v katerem je mogoče izvesti poskusno obratovanje v omrežju, ali druge vidike.

Po izteku roka začasno dovoljenje ni več veljavno, če pa je potrebno dodatno poskusno obratovanje v omrežju, mora zadevni nacionalni varnostni organ izdati dodatno začasno dovoljenje za uporabo vozila v omrežju za namene poskusnega obratovanja. Ko je poskusno obratovanje v omrežju končano, bi moral prosilec na običajen način zaprositi za dovoljenje za tip vozila in/ali dovoljenje za dajanje vozila na trg.

Začasno dovoljenje za uporabo vozila v omrežju za namene poskusnega obratovanja se izda samo za namene poskusnega obratovanja: ne omogoča, da se začne vozilo uporabljati za prevoz potnikov, tovora ali kateri koli drug namen, za katerega naj bi se dalo na trg.

Če obstaja potreba po dodatnih vozilih, ki se lahko uporabljajo v omrežju za namene poskusnega obratovanja na podlagi začasnega dovoljenja, in če ni zasnova vozil ni spremenjena, bi bilo treba dokumente, ki so bili zadevnim nacionalnim varnostnim organom že predloženi v vlogi za začasno dovoljenje za prvo vozilo, šteti za veljavne in se jih ne bi smelo ponovno preverjati.

Če pride do sprememb med prvim(-i) vozilom(-i), ki bodo uporabljena v omrežju za namene poskusnega obratovanja, in vsemi nadaljnjimi vozili, bi moral prosilec podati jasno izjavo, kateri deli dokumentacije, predložene za prvo(-a) vozilo(-a), še vedno veljajo za nadaljnje(-a) vozilo(-a), in predložiti potrebno dokumentacijo, ki zajema spremenjene vidike, zlasti:

- › spremembe, opravljene na podlagi rezultatov poskusnega obratovanja v omrežju, ki je bilo izvedeno z uporabo prvega(-ih) vozila (vozil), in
- › načrt poskusnih obratovanj in njihovo zaporedje v omrežju za nadaljnje(-a) vozilo(-a).

Priporoča se, da prosilec, zadevni nacionalni varnostni organ in upravljavec infrastrukture sodelujejo, da bi se dogovorili o splošni strategiji za začasno dovoljenje za uporabo vozila v omrežju za namene poskusnega obratovanja, tako da se časovni okviri ne podaljšajo zaradi potrebe po predložitvi serije vlog, ki bi zajemale vsako fazo poskusnega obratovanja posebej. Namesto tega je lahko enotna vloga, v kateri so opredeljeni mejniki poskusnega obratovanja z merili za sprejetje/zavrnitev za vsakega od njih, podlaga za enotno začasno dovoljenje za uporabo vozila v omrežju za namene poskusnega obratovanja in upravljavcu infrastrukture omogoča, da vzpostavi ureditev za celoten časovni raspored poskusnega obratovanja v omrežju. Ta postopek je mogoče združiti z nadzorom, ki ga izvaja zadevni nacionalni varnostni organ, kadar je potrebna gotovost o učinkovitosti ureditve za uporabo vozila (vozil) v omrežju za namene poskusnega obratovanja.

(b) Uporaba sistema prevoznika v železniškem prometu za upravljanje varnosti

Ne glede na to, ali nacionalni pravni okvir države članice vključuje pravno zahtevo za začasno dovoljenje za uporabo vozila v omrežju za namene poskusnega obratovanja, bi moral prevoznik v železniškem prometu, ki upravlja vozila za namene poskusnega obratovanja v omrežju, uporabljati svoj sistem upravljanja varnosti za obvladovanje tveganj z operativnim načrtovanjem, upravljanjem premoženja in ureditvami v zvezi z vmesniki. V primeru, ko je zadevni nacionalni varnostni organ izdal začasno dovoljenje za uporabo vozila v omrežju za namene poskusnega obratovanja, prevozniku v železniškem prometu ni treba ponovno ocenjevati elementov, ki so del nacionalnega pravnega okvira za začasno dovoljenje za uporabo vozila v omrežju za namene poskusnega obratovanja.

Kar zadeva uporabo vozil v omrežju za namene poskusnega obratovanja za zadevno področje uporabe, bi moral sistem prevoznika v železniškem prometu za upravljanje varnosti vključevati splošno ureditev za zadevno uporabo vozil. V skladu z njo bo treba pripraviti več posebnih procesov in postopkov v načrtu poskusnega obratovanja, ki bo zajemal dejanska poskusna obratovanja v omrežju, ki jih je treba izvesti. Če za uporabo vozila v omrežju za namene poskusnega obratovanja ni potrebno začasno dovoljenje, se pričakuje, da postopki in postopki prevoznika v železniškem prometu vključujejo elemente, ki bi bili sicer določeni za začasno dovoljenje za uporabo vozila v omrežju za namene poskusnega obratovanja (glej oddelek Začasno dovoljenje za uporabo vozila v omrežju za namene poskusnega obratovanja zgoraj). Vsekakor bo treba v njihovem okviru uporabljati Izvedbeno uredbo Komisije (EU) št. 402/2013, da se oceni vpliv uporabe vozila v omrežju za namene poskusnega obratovanja in to, ali vozila pomenijo pomembno spremembo, zaradi katere je potrebna uporaba postopka upravljanja s tveganji iz Izvedbene uredbe Komisije (EU) št. 402/2013 (v nadaljevanju).

Vsa preostala obratovalna tveganja, ki izhajajo iz uporabe vozila v omrežju za namene poskusnega obratovanja, bi bilo treba obvladovati prek sistema upravljanja varnosti, na primer:

- › povezave z upravljavcem infrastrukture;

- › izbiro voznika/voznika upravljavca, ki nadzoruje vožnjo vlaka med poskusnim obratovanjem v omrežju;
- › vlogo drugih oseb, ki so lahko na vlaku;
- › ureditev za začetek in zaključek poskusnih obratovanj v omrežju, vključno s tem, kako bo vozilo potovalo med lokacijo njegovega postavljanja na stranski tir in krajem poskusnega obratovanja, in
- › ureditev za izredne razmere, vključno z ukrepi, ki jih je treba sprejeti, če se presežejo kateri koli dogovorjeni varnostni parametri.

Sistem upravljanja varnosti bo vključeval postopke, ki jih je treba upoštevati za zagotovitev, da so bila opravljena posvetovanja z vsemi stranmi, na katere lahko vplivajo poskusna obratovanja v omrežju, in da so bile dogovorjene ureditve učinkovito sporočene.

(c) Ocena tveganj

Uporaba vozila v omrežju za namene poskusnega obratovanja pomeni, da obstajajo vidiki vozila, ki niso v celoti znani, na primer učinkovitost zavornega sistema ali učinkovitost komunikacije med sistemom v vozilu in zemeljskim sistemom: to je razlog, zakaj so potrebna poskusna obratovanja v omrežju. Postopek upravljanja varnosti, ki vključuje ocene tveganja, zagotavlja strukturiran način opredelitve načinov za nadzor tveganj, ki bi se običajno obvladovala z uporabo predpisov, in je zato lahko del postopka, ki ga zadevni nacionalni varnostni organ uporablja za izdajo začasnega dovoljenja za uporabo vozila v omrežju za namene poskusnega obratovanja. Podobno je lahko del ureditev prevoznika v železniškem prometu in upravljavca infrastrukture za upravljanje varnosti, če ni na voljo postopka za izdajo začasnega dovoljenja za uporabo vozila v omrežju za namene poskusnega obratovanja.

Z vidika vozila in njegovega obratovanja je lahko predlagatelj prosilec za izdajo dovoljenja, ki mu bodo poskusna obratovanja v omrežju zagotovila dokazila o skladnosti s predpisi, ali prevoznik v železniškem prometu, ki bo odgovoren za obratovanje vlaka med poskusnimi obratovanji v omrežju. V obeh primerih morata prosilec in prevoznik v železniškem prometu sodelovati, da bi zagotovila, da se pri oceni tveganja upoštevajo tehnični elementi vozila in obratovalni vidiki uporabe vozila v omrežju za namene poskusnega obratovanja.

Postopek zajema zahtev in opredelitve pravil, ki se izvaja v zgodnji fazi projekta, bo podlaga za opredelitev nevarnosti. Nevarnosti, ki še niso nadzorovane v okviru skladnosti s pravili, se lahko obvladujejo s kombinacijo načel sprejemljivosti tveganja.

Predlagatelj bi moral v oceni tveganj upoštevati zapletenost, da bi lahko presodil, ali zadostuje eno poročilo o varnostni oceni zadostno ali pa bi bilo treba oceno organa za ocenjevanje (skupna varnostna metoda za oceno tveganja) izvesti v fazah, in sicer kot potekajo poskusna obratovanja v omrežju. Ne glede na to, ali se tekoči pregled veljavnosti vhodnih podatkov pri oceni tveganja izvaja kot eno- ali večfazni postopek, je del ureditve za upravljanje varnosti. V primeru poskusnega obratovanja v omrežju bodo dobljeni rezultati pokazali, ali se lahko ugotovitve ocene tveganja uporabljajo še naprej ali pa je potrebna nova ocena: geografske razlike v učinkovitosti komunikacijskih sistemov lahko na primer kažejo, da so potrebna podrobnejša poskusna obratovanja v omrežju, pri čemer je morda treba proučiti oceno tveganja, da se to podpre.

(d) Ureditev upravljavca infrastrukture za poskusno obratovanje v omrežju

Če želi prosilec zahtevati dostop do tirov za uporabo vozila v omrežju za namene poskusnega obratovanja, bi moral prebrati nacionalne predpise iz točke 1.4 Izvedbenega sklepa Komisije (EU) 2015/2299. V njih so obravnavane nacionalne postopkovne zahteve za poskusno obratovanje v omrežju (glej poglavje 3.3.4), pri čemer bi morali v njih opredeljeni:

- › časovni okvir za dostop do infrastrukture in
- › potrebne informacije, ki jih mora prosilec predložiti upravljavcu infrastrukture.

Upravljavec infrastrukture bi moral oceniti vrsto poskusnih obratovanj, ki jih je treba opraviti v omrežju, in potrebne pogoje, da se v treh mesecih od zahtevka opredelijo in zagotavljajo:

- › obratovalni pogoji, ki veljajo za uporabo vozila v omrežju za namene poskusnega obratovanja, kot so preprečevanje obratovanja vlečnega sistema v poslabšanih razmerah, tj. manjše število pretvornikov v obratovanju na vlaku, ki poskusno obratuje;
- › vse potrebne ukrepe, ki jih je treba sprejeti v zvezi z infrastrukturo za zagotavljanje varnega in zanesljivega delovanja med poskusnim obratovanjem v omrežju (npr. da ne povzročajo motenj v prometu), in
- › vse potrebne ukrepe v infrastrukturnih napravah med poskusnim obratovanjem v omrežju (npr. višja napetosti v kontaktnem vodniku od običajne).

Upravljevec infrastrukture mora prosilec in prevoznikom v železniškem prometu nediskriminatorsko zagotoviti informacije o infrastrukturi. To se doseže z evidentiranjem ustreznih informacij v registru infrastrukture, programu omrežja upravljavca infrastrukture, in z zagotavljanjem vseh drugih ustreznih informacij.

Zadevni nacionalni varnostni organi za področje uporabe bi morali po potrebi uporabiti vse ustrezne ukrepe za zagotovitev, da upravljavec(-ci) infrastrukture dovoljuje(-jo) izvedbo potrebnega poskusnega obratovanja v omrežju v zgoraj navedenih rokih.

Dodelitev vlakovnih poti je ločen postopek, ki ga izvedeta prevoznik v železniškem prometu in upravljavec infrastrukture, in ni zajet s praktičnimi ureditvami za izdajo dovoljenj za vozila.

3.3.6. Člen 20: Opredelitev predvidenih pogojev za uporabo vozila in drugih omejitev

Ustrezni sklicevanji na Direktivo (EU) 2016/797:

- › Člen 21
- › Člen 24

Pogoji za uporabo in druge omejitve so del zasnove vozila ter določajo meje v zvezi s predvideno uporabo vozila. Opredelitev pogojev za uporabo in drugih omejitev poteka v treh obsežnih fazah:

- › opredelitev v fazi zasnove;
- › izpeljava iz ocene skladnosti in
- › uvedba, za katero so pristojni subjekt za izdajo dovoljenj in zadevnih nacionalni varnostni organi za področje uporabe.

Prosilec bi moral v prvi fazi postopka za izdajo dovoljenja za vozilo (faza 1: priprava vloge, glej poglavje 3.3) opredeliti predvidene pogoje za uporabo in druge omejitve (kot so tirna širina, največja hitrost, omejitve hitrosti, ki izhajajo iz ločenosti delov zavornega sistema, temperaturna območja itd.), ki se uporabljajo, ob tem pa bi moral upoštevati zasnovo vozila in njegove predvidene obratovalne pogoje.

Pogoje za uporabo in druge omejitve bi bilo treba opredeliti v tehničnem smislu, na primer na podlagi osnovnih značilnosti zasnove tipa vozila, ne pa geografskega območja (npr. črta med A in B).

Po izvedeni oceni skladnosti je morda treba dodati dodatne pogoje in omejitve (faza 3: ocena skladnosti, glej poglavje 3.5), da se izpolnijo ustrezne zahteve (npr. omejitev največje obratovalne hitrosti v slabših pogojih obratovanja, kot je nerazpoložljivost nekaterih zavornih modulov ali omejitev števila dovoljenih konfiguracij tokovnih odjemnikov itd.). Te pogoje in omejitve za uporabo opredeli prosilec v dogovoru z zadevnimi organi za ocenjevanje.

Nekatere omejitve so lahko povezane z okvaro opreme, na primer zmanjšanje hitrosti pri izpraznjenem zračnem vzmetenju, ki se lahko opredelijo kot del ocene skladnosti glede na harmonizirane standarde, ki se uporabljajo. Ne pričakuje se, da bo v pogoje uporabe in druge omejitve vključen učinek vsake morebitne okvare komponent. Vseeno je ocena teh scenarijev del procesa zasnove.

Nekateri pogoji za uporabo in omejitve v zvezi z njo bodo pridobljeni z zajemom zahtev in postopkom ocene tveganja, zlasti z uporabo postopka ocene tveganja iz Priloge I k Izvedbeni uredbi Komisije (EU) št. 402/2013 za zahteve v zvezi z varnostjo (poglavitne zahteve varnosti v okviru podsistemov in varne vključitve podsistemov).

Prijavitelj nato zbere dokumentacijo, priloženo vlogi za dovoljenje, in prek točke vse na enem mestu predloži vlogo za dovoljenje (faza 4: predložitev vloge, glej poglavje 3.6). Vse pogoje za uporabo in omejitve v zvezi z njo, določene do te faze, bi bilo treba navesti v vlogi za dovoljenje.

Subjekt za izdajo dovoljenj in/ali nacionalni varnostni organi za področje uporabe lahko določijo dodatne pogoje za uporabo in druge omejitve, in sicer na podlagi njihove ocene vloge in dokumentacije, ki ji je predložena (faza 5: obdelava vloge, glej poglavje 3.7).

V izdanem dovoljenju za tip vozila in/ali dovoljenju za dajanje vozila na trg (faza 6: končna dokumentacija in dovoljenje, glej poglavje 3.8) bi bilo treba upoštevati vse pogoje za uporabo vozila in druge opredeljene omejitve.

Prosilec se lahko pritoži, če se ne strinja s pogoji uporabe in drugimi omejitvami, ki mu jih naloži subjekt za izdajo dovoljenj (glej poglavje 3.8.5).

V zvezi s pogoji za uporabo in drugimi omejitvami velja naslednje:

- › temeljiti bi morali na potrebnih ocenah;
- › zanje so lahko potrebna pogajanja in dogovor med prosilcem, prevoznikom v železniškem prometu, imetnikom in/ali upravljavcem infrastrukture, zlasti v primeru izvoznih omejitev za obratovanje in/ali vzdrževanje vozila;
- › uporabnik vozila bi jih moral upoštevati v skladu s svojim sistemom upravljanja varnosti;
- › pojasniti jih je treba pred izdajo dovoljenja za tip vozila in/ali dovoljenja za dajanje vozila na trg, zato bi jih bilo treba vključiti v vlogo za dovoljenje v skladu s Prilogo I k Izvedbeni uredbi Komisije (EU) 2018/545. Subjekt za izdajo dovoljenj bi moral pogoje za uporabo in druge omejitve, ki jih je navedel prosilec, vključiti v izdano dovoljenje;
- › če so povezani z varnostjo, jih mora zadevni organ za ocenjevanje (skupna varnostna metoda za oceno tveganja) navzkrižno preveriti, da se zagotovi njihova skladnost s postopkom ocene tveganja, ki ga je opravil prosilec, in da se z njimi ne uvajajo dodatna varnostna tveganja;
- › vloga organa za ocenjevanje (skupna varnostna metoda za oceno tveganja) je preveriti, ali je bil postopek ocene tveganja iz Priloge I k Izvedbeni uredbi Komisije (EU) št. 402/2013 uporabljen, ko je bilo to potrebno. Njegova vloga ni preverjati, ali pogoji za uporabo in druge omejitve, ki jih je prosilec vključil v vlogo za dovoljenje za vozilo:
 - lahko ovirajo obratovanje vozila s komercialnega vidika (npr. zmanjšanje največje obratovalne hitrosti, majhno števila prevoženih kilometrov med vzdrževalnimi dejavnostmi itd.);
 - zahtevajo izvedbo tehnične ocene morebitnih pogojev za uporabo in drugih omejitev, potrebnih za odpravo neskladnosti s TSI in/ali nacionalnimi predpisi.
- › priglašeni in/ali imenovani organi, vsak za dele, za katere so odgovorni, bi poleg tega morali navzkrižno preveriti pogoje za uporabo in druge omejitve, da bi potrdili njihovo skladnost z opravljenimi ocenami;
- › subjekt za izdajo dovoljenj in/ali zadevni nacionalni varnostni organi za področje uporabe ne bi smeli preverjati, ali so pogoji za uporabo in druge omejitve (vključno z izvoznimi omejitvami) razumni s komercialnega vidika (npr. tveganje, da proizvajalec ne bo izpolnil pogodbenih obveznosti do prevoznika v železniškem prometu zaradi uvedbe pogojev za uporabo in drugih omejitev, ki bi lahko otežili obratovanje vozila). Obseg ocene bi moral biti omejen na doslednost, popolnost in ustreznost (vključno z navzkrižnim preverjanjem, ki ga opravijo zadevni organi za ocenjevanje) sklopa pogojev za uporabo in drugih omejitev.

3.3.7. Člen 21: Opredelitev ocen skladnosti

Ustrezni sklicevanji na Direktivo (EU) 2016/797:

- › Člen 15
- › Priloga IV

Veljavnost potrdil

Cilj postopka ES-verifikacije je dokazati, da so izpolnjene zahteve za podsistem, ki se uporabljajo. Postopek temelji predvsem na potrdilih o verifikaciji, ki jih izdajo organi za ocenjevanje skladnosti. Čeprav je potrdilo o verifikaciji pregleda tipa za podsistem veljaven, ga lahko prosilci uporabijo kot enega od elementov, ki so potrebni za izdajo ES-izjave o verifikaciji podsistema.

Dovoljenje za tip vozila temelji predvsem na potrdilih o pregledu tipa za podsisteme, ki sestavljajo vozilo. Vendar je veljavnost dovoljenja za tip vozila neodvisna od veljavnosti potrdil. Okoliščine, v katerih dovoljenje za tip vozila morda ni več veljavno, so opisane v poglavjih 3.3.2 in 3.9.2. Zlasti lahko TSI vsebujejo prehodne določbe, ki vplivajo na veljavnost dovoljenja za tip vozila, in sicer ne glede na veljavnost povezanih potrdil ES.

Veljavnost/datum izteka veljavnosti potrdil o verifikaciji, ki jih izdajo priglašeni organi, bi morala biti v skladu z izvedbenim aktom, sprejetim na podlagi sklepa o modulih.

V primeru sprememb že dovoljenega tipa vozila bi moral prosilec organ(-e) za ocenjevanje skladnosti, ki hrani(-jo) tehnično dokumentacijo v zvezi s ES-pregledom tipa, obvestiti o vseh spremembah, ki bi lahko vplivale na skladnost podsistema z zahtevami ustreznih TSI ali veljavnostjo potrdila, kot je opisano v Sklepu Komisije 2010/713/EU. Vendar pa lahko prosilec za opravljanje preverjanj, povezanih s spremenjenim tipom vozila, izbere drug organ za ocenjevanje skladnosti.

Določbe v zvezi s potrdili, ki jih izdajo priglašeni organi, bi se morale smiselno uporabljati tudi za potrdila, ki jih izdajo imenovani organi.

Vmesna izjava o verifikaciji

Vloge in odgovornosti v primeru uporabe vmesne izjave o verifikaciji:

Prosilec:

- › se odloči, če je potrebna razdelitev podsistema na dele, in
- › opredeli, za katere dele podsistema ali za kateri del postopka preverjanja (kot je opredeljen v ocenjevalnih modulih) je treba od priglašenega organa pridobiti vmesno izjavo o verifikaciji.

Priglašeni organ (vmesna izjava o verifikaciji):

- › opravi potrebne ocene v skladu z razdelitvijo podsistema ali delom preverjanja, ki ga izvede prosilec, in
- › izda vmesne izjave o verifikaciji.

Priglašeni organ (podsistem):

- › če je (so) izdana(-e) vmesna(-e) izjava(-e) o verifikaciji, jo (jih) upošteva pred izdajo potrdila o verifikaciji;
- › preveri, ali so z vmesno(-imi) izjavo(-ami) o verifikaciji pravilno zajete ustrezne zahteve TSI;
- › preveri vse vidike, ki niso zajeti z vmesno(-imi) izjavo(-ami) o verifikaciji, in
- › preveri končno poskusno obratovanje podsistema kot celote.

Imenovani organ (podsistem):

- › predvideno je, da vmesne izjave o verifikaciji izdaja le priglašeni organ, vendar bi lahko to načelo v primeru nacionalnih predpisov smiselno omogočalo uporabo enakega pristopa tudi za imenovani organ.

- › Če postopki ocenjevanja nacionalnih predpisov niso opredeljeni v nacionalni zakonodaji, se priporoča uporaba modulov, kot je določeno v ustreznih TSI.

Dodatne informacije

Prosilec lahko zahteva, da se preverjanja opravijo za kateri koli del, na katerega se odloči razdeliti podsistem. Razčlenitev podsistema se lahko izvede na podlagi različnih meril, odvisno od potreb prosilca.

Priglašeni organ lahko izda vmesno izjavo o verifikaciji na podlagi ustreznih TSI, ki zajemajo del podsistema ali del postopka preverjanja (zasnova, proizvodnja ali poskusno obratovanje). Preverjanja je treba opraviti le za naslednje faze postopka ES-verifikacije:

- › splošno zasnovo (npr. pregled zasnove/tipa SB);
- › proizvodnjo: industrijska izdelava, montaža komponent in splošna prilagoditev (npr. SD), in/ali
- › končno poskusno obratovanje (npr. SD).

Vmesna izjava o verifikaciji se lahko izda le, če se dokaže, da so izpolnjene vse ustrezne zahteve TSI (po potrebi vključno s preskusi tipa, npr. za SB). Nekateri deli podsistema so zajeti z zahtevami TSI, ki jih je mogoče dokazati brez izvedbe dinamičnega poskusnega obratovanja v omrežju, in jih je mogoče zajeti z vmesno(-imi) izjavo(-ami) o verifikaciji (npr. s poglavjem 4.2.3.1 Uredbe Komisije (EU) št. 1302/2014 o profilih ali poglavjem 4.2.2.4 navedene uredbe o trdnosti konstrukcije vozila).

Vmesna(-e) izjava(-e) o verifikaciji je (so) lahko koristna(-e) za:

- › pridobitev začasnega dovoljenja za uporabo vozila v omrežju za namene poskusnega obratovanja, in
- › zbiranje dokumentacije za ES-izjavo o verifikaciji.

Vmesnih izjav o verifikaciji se ne sme uporabljati kot nadomestilo za ES-izjavo o verifikaciji.

Če priglašeni organ, odgovoren za podsistem, uporablja vmesne izjave o verifikaciji, je dovoljeno, da se moduli, ki se uporabljajo za vmesne izjave o verifikaciji in splošno oceno preverjanja, razlikujejo.

Dokumentacija o vzdrževanju

Postopka izdaje dovoljenje za tip vozila in izdaje dovoljenja za dajanje vozil na trg ter nadaljnjo uporabo (vključno z delovanjem in vzdrževanjem) vozil sta ločena postopka z različnimi določbami. Vendar so nekateri dokumenti o vzdrževanju (npr. načrt vzdrževanja, navodila za vzdrževanje) del zasnove tipa vozila in so potrebni, da se vozila med uporabo ohranijo v stanju njihovega zasnovanega obratovanja. Tehnična dokumentacija, ki je priložena ES-izjavi o verifikaciji, mora vključevati informacije, ki so potrebne za ohranitev celovitosti stanja zasnovanega obratovanja vozila v njegovem celotnem življenjskem ciklu.

Zahteve v zvezi z dokumentacijo o vzdrževanju so opisane v TSI.

Zato morajo biti pregledi, ki jih je treba opraviti pred izdajo dovoljenja in so povezani z vzdrževanjem, omejeni na tiste, ki so predpisani v TSI in bodo zajeti s potrdili ES, ki jih izda priglašeni organ, in ES-izjavo o verifikaciji, ki jo izda prosilec.

V zvezi z vidiki vzdrževanja, zajetimi z nacionalnimi predpisi, bo imenovani organ opravil naloge priglašene organa, ki bodo zajete z ES-izjavo o verifikaciji, ki jo izda prosilec. Nacionalni predpisi lahko zajemajo le vidike, povezane z vzdrževanjem za vozila, ki ne spadajo na področje uporabe TSI.

Dokumentacijo v zvezi z vzdrževanjem bi bilo treba vključiti v dokumentacijo, priloženo vlogi za dovoljenje, ki jo pripravi prosilec.

V primeru dovoljenja za razširjeno področje uporabe evidence o vzdrževanju (pretekle informacije v zvezi z vzdrževanjem vozil) ni treba vključiti v vlogo in dokumentacijo, ki ji je predložena. Ta vidik mora upravljati prevoznik v železniškem prometu v skladu z določbami svojega sistema upravljanja varnosti.

3.4. Poglavlje 3 – faza 2: Predhodno sodelovanje

3.4.1. Člen 22: Predhodno sodelovanje

Ustrezno sklicevanje na Direktivo (EU) 2016/797:

› Člen 21

Predhodno sodelovanje zajema vse predhodne uradne izmenjave informacij med prosilcem, subjektom za izdajo dovoljenj in zadevnimi nacionalnimi varnostnimi organi za področje uporabe. Za dobro prakso se šteje zgodnje vključevanje drugih strank, ki nimajo formalne vloge v postopku izdaje dovoljenj za vozila, da bi se olajšala priprava vloge. Na zahtevo prosilca lahko to vključuje:

- › državo članico za neuporabo TSI;
- › priglašeni organ za pregled ureditev, vključno z opredelitvijo/potrditvijo TSI, ki se uporabljajo za projekt;
- › imenovani organ za pregled ureditev, vključno z opredelitvijo/potrditvijo nacionalnih predpisov, ki se uporabljajo za projekt;
- › organ za ocenjevanje (skupna varnostna metoda za oceno tveganja) za pregled ureditev, ki se uporabljajo za projekt, in
- › po potrebi upravljavca infrastrukture za ureditve za poskusno obratovanje v omrežju.

Bolj neformalni deli, na primer organizacija sestankov, razširjanje itd., niso opisani. S pravnim besedilom se organu za izdajo dovoljenj/nacionalnim varnostnim organom za področje uporabe zagotavlja prožnost, da sprejmejo odločitve o naravi in obsegu njihovih zadevnih prispevkov k dejavnostim predhodnega sodelovanja v zvezi z ravno njihovega prispevka za vsak primer posebej (npr. le eno informativno srečanje, le izmenjava elektronske pošte, le en dodeljen strokovnjak itd.).

Dejavnosti predhodnega sodelovanja bi morale podpirati vzpostavitev podlage za predhodno sodelovanje v postopku izdaje dovoljenj za tip vozil in/ali dovoljenj za dajanje vozil na trg ter spodbujati izmenjavo informacij o veljavnih zahtevah ter vsebini in ravni zrelosti dokumentacije, priložene vlogi.

Predhodno sodelovanje se ne bi smelo uporabljati za predhodna ocenjevanja vloge, ki jih izvedejo subjekt za izdajo dovoljenj/zadevni nacionalni varnostni organi za področje uporabe. Ocenjevanje vloge, ki ga izvede subjekt za izdajo dovoljenj/zadevni nacionalni varnostni organi za področje uporabe, bi se moralo začeti, ko prosilec prek točke vse na enem mestu predloži popolno vlogo, kot je opisano v poglavju 3.6.4. Predhodne razprave med subjektom za izdajo dovoljenj/zadevnimi nacionalnimi varnostnimi organi za področje uporabe in prosilcem lahko potekajo po tem, ko je določena podlaga za predhodno sodelovanje, in preden prosilec predloži vlogo.

Faza predhodnega sodelovanja ni obvezna za prosilca (ta lahko zahteva, da se subjekt za izdajo dovoljenj vključi v predhodno sodelovanje, ali pa neposredno predloži vlogo in dokumentacijo, ki ji je priložena). Če se prosilec odloči, da ne bo predložil vloge za predhodno sodelovanje, ukrepi iz poglavij 3.4.1–3.4.4 ne bodo izvedeni, prosilec pa ne bo imel koristi od predhodnega sodelovanja, kot je opisano spodaj.

Če pa prosilec zahteva predhodno sodelovanje:

- › morajo subjekt za izdajo dovoljenj in zadevni nacionalni varnostni organi za področje uporabe prosilcu zagotoviti to storitev, in sicer proti plačilu pristojbine;
- › prosilec je odgovoren za pripravo predloga za predhodno sodelovanje, po potrebi skupaj z organi za ocenjevanje skladnosti in upravljavcem infrastrukture;
- › subjekt za izdajo dovoljenj in zadevni nacionalni varnostni organi za področje uporabe bi se morali odločiti glede vrste in obsega svojega zadevnega prispevka k dejavnostim predhodnega sodelovanja;
- › zadevni nacionalni varnostni organi za področje uporabe bi morali pripraviti ureditve iz člena 37(1) Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545 (glej poglavje 3.7.7).
- › subjekt za izdajo dovoljenj bi se moral usklajevati s prosilcem in zadevnimi nacionalnimi varnostnimi organi za področje uporabe, kot je ustrezno, da bi z njimi razpravljal o vsebini podlage za predhodno sodelovanje in – če obstajajo katere koli ustrezne informacije, evidentirane v skladu s členom 8(2)

Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545, v zvezi s katerimi se šteje, da so pomembne za vlogo – da bi zadevne informacije upošteval (glej poglavje 3.7.10);

- › subjekt za izdajo dovoljenj in zadevni nacionalni varnostni organi za področje uporabe bi morali proučiti predlagano podlago za predhodno sodelovanje in se o njej dogovoriti.

V zvezi s predhodnim sodelovanjem bi bilo treba zagotoviti možnost osebnih srečanj z vsemi ustreznimi stranmi, pa tudi druge možnosti, kot je telefonska ali videokonferenca, da bi se skrajšal čas potovanja in znižali stroški. Prosilec bi moral voditi evidenco srečanja ali srečanj, in sicer bi moral pripraviti osnutek zapisnika ter ga poslati v pregled in odobritev vsem udeležencem. Zapisnik srečanja ali srečanj se lahko arhivira v točki vse na enem mestu.

Če so ugotovljene neskladnosti (glej poglavje 3.5.7), bi bilo treba v zvezi z njimi storiti naslednje:

- › jih nemudoma obravnavati in
- › jih ne vključiti v vlogo.

Če pa so neskladnosti že znane v fazi predhodnega sodelovanja, je za nemoten potek postopka izdaje dovoljenja pomembno, da se težave poudarijo in da se začne ustrezno razpravljati o tem, kako naj se rešijo.

Zaradi preglednosti in jasnosti izmenjav med Agencijo kot subjektom za izdajo dovoljenj, zadevnimi nacionalnimi varnostnimi organi za področje uporabe in prosilcem bi bilo treba pristop, ki ga je treba upoštevati v vseh primerih neskladnosti, ugotovljenih v fazi predhodnega sodelovanja, evidentirati in ga spremljati na podlagi istih načel, ki se uporabljajo za dovoljenje kot tako (glej poglavje 3.7.11). Isti pristop z uporabo dnevnika težav iz faze predhodnega sodelovanja se zelo priporoča tudi, kadar je subjekt za izdajo dovoljenj nacionalni varnostni organ. Če se uporabi ta pristop, bo to olajšalo prenos znanja v primeru, da se člani ocenjevalne skupine zamenjajo, tj. med predhodnim sodelovanjem in predložitvijo vloge za dovoljenje. Težave, opredeljene v okviru predhodnega sodelovanja, se ne bodo prenesle na vlogo za dovoljenje, vendar lahko ocenjevalna skupina do težav, evidentiranih v fazi predhodnega sodelovanja, dostopa prek točke vse na enem mestu, pri čemer uporabi sklic na podlago za predhodno sodelovanje, ki ga v vlogi navede prosilec.

Predhodno sodelovanje je koristno za:

- › spodbujanje navezave zgodnjega stika med stranmi;
- › razvoj odnosa med subjektom za izdajo dovoljenj, zadevnimi nacionalnimi varnostnimi organi za področje uporabe in prosilcem;
- › preverjanje, ali je prosilec prejel dovolj informacij, da ve, kaj se od njega pričakuje, vključno z opredelitvijo obsega vloge;
- › dosego dogovora za razlago veljavnih pravil (zlasti prehodnih določb), da se določi podlaga za veljavna pravila (več informacij o pravilih, ki se uporabljajo, je na voljo v poglavju 3.3.3), in
- › pojasnitev, kako bo izveden postopek izdaje dovoljenj za vozila in kako se bodo sprejemale odločitve.

Poleg obveznih elementov predhodnega sodelovanja, ki jih je treba vključiti v dokumentacijo o predhodnem sodelovanju, postopek omogoča tudi sodelovanje z zgoraj opisanimi stranmi in drugimi subjekti – kot so upravljavec infrastrukture ali prevozniki v železniškem prometu, na katere bi lahko vplivala uvedba novih vozil – v zvezi z drugimi vidiki, ki jih je morda treba upoštevati po izdaji dovoljenja, kot je ocena združljivosti proge.

Za opis postopka glej diagram poteka za fazo 2 v Prilogi XVIII.

3.4.2. Priprava predloga za predhodno sodelovanje in posvetovanje z organi za ocenjevanje skladnosti

Prosilec je odgovoren za pripravo predloga za predhodno sodelovanje, po potrebi skupaj z organi za ocenjevanje skladnosti in upravljavcem infrastrukture.

3.4.3. Člen 23: Dokumentacija o predhodnem sodelovanju

Prosilec bi moral pri evidentiranju načrtovanja svojega dela postopka za izdajo dovoljenja za vozilo (točka (e)) v zgodnji fazi predložiti razčlenitev dejavnosti, predlaganih za podporo vloge za dovoljenje, zlasti elemente, ki

bodo del vloge. To naj bi vključevalo prvi projektni načrt za opredelitev pričakovanih datumov za posamezne faze. V poznejših fazah bo morda prosilec moral ta prvi projektni načrt posodobiti in spremeniti. Poglavje 3.4.4 vključuje dodatne informacije o učinku sprememb dokumentacije o predhodnem sodelovanju, ki so pomembne za podlago za predhodno sodelovanje. Dokumentacija o predhodnem sodelovanju bo vključevala prosilčevo načrtovanje:

- › ureditve komunikacije in srečanj, če so ta organizirana, s subjektom za izdajo dovoljenj in zadevnimi nacionalnimi varnostnimi organi za področje uporabe;
- › po potrebi zahtevka(-ov) za neuporabo TSI;
- › izvedbe ocen skladnosti in pridobitve dokazil, vključno z opisom metod sodelovanja z organi za ocenjevanje skladnosti. Opredeljene ocene skladnosti je treba podrobno navesti v seznamu opredeljenih ocen skladnosti, kot je določeno v točki (h);
- › po potrebi poskusnega obratovanja v omrežju z vlogo(-ami) za začasno dovoljenje in praktičnimi ureditvami iz točke (i) in
- › predložitve uradne vloge.

Za nekatere elemente dokumentacije o predhodnem sodelovanju je potreben seznam, za druge pa zadostuje opis. Na primer, opis načrtovanja za uporabo vozila v omrežju za namene poskusnega obratovanja bo običajno vključeval podrobnosti o lokaciji, upravljavcu infrastrukture, upravljavcu testnega vlaka, zadevah, za katere so predlagana poskusna obratovanja v omrežju, vozilih, ki se bodo uporabljala, sklicevanje na postopke upravljanja in potrditev obsega, v katerem so v času priprave dokumentacije o predhodnem sodelovanju vzpostavljene ureditve. Malo verjetno je, da bo treba navesti posamezna poskusna obratovanja v omrežju, konkretne datume ali vključene člane osebja.

Za predlogo za vlogo za predhodno sodelovanje (vključno z dokumentacijo o predhodnem sodelovanju) glej Prilogo VII.

3.4.4. Člen 24: Podlaga za predhodno sodelovanje

Glej Prilogo VIII za predlogo za podlago za predhodno sodelovanje.

Podlaga za predhodno sodelovanje – pravni status

Podlaga za predhodno sodelovanje je opredeljena na podlagi mnenja, ki ga v zvezi s pristopom, ki ga je prosilec predlagal v vlogi za predhodno sodelovanje, izdajo subjekt za izdajo dovoljenj in zadevni nacionalni varnostni organi za področje uporabe.

V skladu s členom 4(2) Direktive (EU) 2016/797 ima zakonodaja prednost pred podlago za predhodno sodelovanje. To pomeni, da bodo imele vse spremembe zakonodaje prednost pred podlago za predhodno sodelovanje. V novih/spremenjenih TSI ter nacionalnih in drugih predpisih, ki jih je treba upoštevati pri zasnovi vozila, bi bilo treba navesti njihovo področje uporabe in prehodne ureditve (glej poglavje 3.3.3).

Podlaga za predhodno sodelovanje je pravna obveznost subjekta za izdajo dovoljenj in zadevnih nacionalnih varnostnih organov za področje uporabe. Če so v opredeljeni podlagi za predhodno sodelovanje napake, so lahko spoznani za odgovorne v primeru negativnih posledic, ki jih povzročijo napaka, ki negativno vpliva na prosilca.

Sprememba subjekta za izdajo dovoljenj med fazo predhodnega sodelovanja ali po njej

Če želi prosilec med fazo predhodnega sodelovanja zamenjati subjekt za izdajo dovoljenj, bo to pomenilo, da se postopek predhodnega sodelovanja začne znova s predložitvijo nove vloge za predhodno sodelovanje.

Razlog za zahtevo po novi vlogi za predhodno sodelovanje je, da bo moral prosilec razviti nove odnose z udeleženi stranmi in se dogovoriti o novi podlagi za predhodno sodelovanje. Vendar lahko prosilec ponovno uporabi tiste dele svoje prvotne vloge za predhodno sodelovanje, ki so uporabni.

Roki za predhodno sodelovanje

Za zagotovitev, da predhodno sodelovanje ne postane časovno neomejena zaveza udeležениh strani, obstaja pravno dovoljeno najdaljše obdobje predhodnega sodelovanja, in sicer 84 mesecev (to je potrebno za zagotovitev skladnosti s prehodnimi obdobji, opredeljenimi v TSI in nacionalnih predpisih, veljavnostjo potrdil ES, dogovori z upravljavcem infrastrukture, načrtovanjem itd.). Rok 84 mesecev bo omogočil, da so podlage za predhodno sodelovanje samodejno označene kot potekle v točki vse na enem mestu in arhivirane. Cilj časovnega okvira je preprečiti, da bi bile v točki vse na enem mestu evidentirane nedejavne in/ali zastarele podlage za predhodno sodelovanje. Če se rok za podlago za predhodno sodelovanje izteče, lahko prosilec pošlje novo vlogo za predhodno sodelovanje ali pa se odloči, da predhodnega sodelovanja ne bo nadaljeval. To je odločitev prosilca.

Priporoča se, da se podlaga za predhodno sodelovanje določi najpozneje:

- › prvo dovoljenje: 18 mesecev pred vlogo za dovoljenje;
- › razširjeno področje uporabe in novo dovoljenje: 6 mesecev pred vlogo za dovoljenje;
- › obnovljeno dovoljenje: 3 mesece pred vlogo za dovoljenje.

Veljavnost podlage za predhodno sodelovanje

V primeru sprememb, ki vplivajo na dokumentacijo o predhodnem sodelovanju iz člena 23 Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545, na veljavnost podlage za predhodno sodelovanje vplivajo le spremembe iz člena 24(4) navedene uredbe. V primeru takšnih sprememb bi moral prosilec poslati spremenjeno in posodobljeno vlogo za predhodno sodelovanje, da se podlaga za predhodno sodelovanje spremeni, posodobi in ohrani njena veljavnost. V spremenjeni in posodobljeni vlogi za predhodno sodelovanje je treba upoštevati le spremembe in povezave z nespremenjenimi deli. Vse spremembe dokumentacije o predhodnem sodelovanju, ki ne vplivajo na podlago za predhodno sodelovanje, bi moral prosilec sporočiti subjektu za izdajo dovoljenj in zadevnim nacionalnim varnostnim organom za področje uporabe, pri čemer zaradi njih ni potrebno pripraviti spremenjene in posodobljene vloge za predhodno sodelovanje. Če prosilec ni prepričan, da bo sprememba vplivala na veljavnost podlage za predhodno sodelovanje, bi se moral obrniti na subjekt za izdajo dovoljenj in z njim razpravljati o učinku spremembe.

Na veljavnost podlage za predhodno sodelovanje lahko vpliva tudi izid dejavnosti, ki jih v okviru svoje nadzorne vloge izvaja nacionalni varnostni organ.

3.5. Poglavlje 4 – faza 3: Ocenjevanje skladnosti

Ta faza zajema vse potrebne ocene skladnosti za dovoljenje za tip vozila in/ali dovoljenje za dajanje vozila na trg. Vendar tukaj niso navedene podrobne ocene skladnosti (podsistemi, deli podsistemov, faze preverjanj, komponente interoperabilnosti). Za namene člena 15 Direktive (EU) 2016/797 je za ocene skladnosti podsistemov odgovoren prosilec. V zvezi s smernicami za opredelitev pravil in sprejemljivega načina skladnosti glej poglavje 3.3.3.

Za opis postopka glej diagram poteka za fazo 3 v Prilogi XVIII.

3.5.1. Člen 25: Ocenjevanje skladnosti

Ustrezna sklicevanja na Direktivo (EU) 2016/797:

- › Člen 2
- › Člen 15
- › Poglavlje VI

Organi za ocenjevanje skladnosti

Organ za ocenjevanje skladnosti² je splošen izraz, opredeljen v standardu ISO/IEC 17000. Zelo pogosto se zanj uporablja angleška kratica CAB (Conformity Assessment Body – CAB). Ta izraz je opredeljen tudi v členu 2(42) Direktive (EU) 2016/797, v členu 2(41) navedene direktive pa je opredeljen tudi izraz ocenjevanje skladnosti.

V Direktivi (EU) 2016/797 so navedeni različni organi za ocenjevanje skladnosti. Vloga vsakega od njih je oceniti skladnost proizvoda, procesa, sistema itd. z določenim sklopom zahtev in/ali zakonodajo. V okviru dovoljenj za tip vozil in/ali dovoljenj za dajanje vozil na trg sta lahko vključena naslednja organa za ocenjevanje skladnosti:

- › priglašeni organ, ki ga je država članica priglasila za ocenjevanje skladnosti strukturnega podsistema z ustreznim pravom Unije. Priglašeni organ torej zagotavlja neodvisno oceno tehnične skladnosti z ustreznim pravom Unije (TSI);
- › imenovani organ, ki ga država članica imenuje v skladu s členom 15(8) Direktive (EU) 2016/797 za ocenjevanje skladnosti z nacionalnimi predpisi. Imenovani organ torej zagotavlja neodvisno oceno skladnosti z veljavnimi nacionalnimi predpisi.

Zahteve v zvezi s priglašeni in imenovani organi ter njihove odgovornosti so obravnavane v poglavju VI Direktive (EU) 2016/797.

Priglasitveni organi so v skladu s členom 27 Direktive (EU) 2016/797 odgovorni za ocenjevanje, priglasitev in spremljanje organov za ocenjevanje skladnosti. Če priglašeni organ ne izpolnjuje več zahtev ali svojih odgovornosti, lahko priglasitveni organ v skladu z določbami člena 39 Direktive (EU) 2016/797 omeji, začasno prekliče ali umakne priglasitev zadevnega priglašene organa.

Organ za ocenjevanje (skupna varnostna metoda za oceno tveganja)

Organi za ocenjevanje (skupna varnostna metoda za oceno tveganja) so v skladu s členom 7 Izvedbene uredbe Komisije (EU) št. 402/2013 akreditirani ali priznani za ocenjevanje skladnosti z navedeno uredbo. Odgovornosti organov za ocenjevanje (skupna varnostna metoda za oceno tveganja) so obravnavane v Izvedbeni uredbi Komisije (EU) št. 402/2013.

Organi za ocenjevanje (skupna varnostna metoda za oceno tveganja) zagotavljajo neodvisno oceno splošne doslednosti, popolnosti in zadostnosti predlagateljevih dejavnosti ocene tveganja in upravljanja s tveganji, da bi se – kot dopolnilo k postopkom, ki jih je že izvedel predlagatelj (sistem vodenja kakovosti, sistem upravljanja varnosti itd.) – povečalo zaupanje, da lahko sistem, ki se ocenjuje, zagotavlja zahtevano raven varnosti.

Kakšna je vloga organa za ocenjevanje (skupna varnostna metoda za oceno tveganja)?

Organ za ocenjevanje (skupna varnostna metoda za ovrednotenje in oceno tveganja) ne izvaja ocene tveganja, ki jo je treba opraviti v skladu s Prilogo I k Izvedbeni uredbi Komisije (EU) št. 402/2013, niti ne zagotavlja nasvetov ali rešitev, ki bi lahko ogrozile njegovo neodvisnost. Predlagatelj je odgovoren za izvajanje vseh ocen tveganja in dejavnosti upravljanja s tveganji, določenimi v Izvedbeni uredbi Komisije (EU) št. 402/2013.

Vloga organa za ocenjevanje (skupna varnostna metoda za oceno tveganja) je:

- › dati zagotovilo, da je predlagateljev postopek ocene tveganja in upravljanja s tveganji sistematičen ter da mu omogoča:
 - zajeti (tj. opredeliti), razumeti, analizirati in ustrezno ublažiti vse razumno predvidljive nevarnosti v zvezi z vozilom, ki se ocenjuje, in

² Izraz organ za ocenjevanje skladnosti je v točki 2.5 standarda ISO/IEC 17000 opredeljen kot „organ, ki opravlja storitve ocenjevanja skladnosti“.

- sistematično in izčrpno opredeliti vse potrebne z varnostjo povezane pogoje uporabe za varno vključitev vozila v infrastrukturo ter varno obratovanje in vzdrževanje vozila. Zadevne pogoje je treba vključiti v dokumentacijo, priloženo vlogi za dovoljenje;
- › oblikujejo strokovno presojo o pravilni uporabi postopka ocene tveganja iz Izvedbene uredbe Komisije (EU) št. 402/2013 in o ustreznosti rezultatov.

V ta namen se z Izvedbeno uredbo Komisije (EU) št. 402/2013 od organa za ocenjevanje (skupna varnostna metoda za oceno tveganja) zahteva, da:

- › preveri, ali je predlagatelj pravilno uporabil postopek upravljanja s tveganji iz Priloge I k Izvedbeni uredbi Komisije (EU) št. 402/2013;
- › preveri, ali je predlagatelj ustrezno uporabil navedeni postopek in ustreznost rezultatov ocene tveganja za varno izpolnjevanje načrtovanih ciljev, in
- › predlagatelju predloži poročilo o varnostni oceni, ki vsebuje rezultate preverjanja skladnosti z zahtevami Izvedbene uredbe Komisije (EU) št. 402/2013 in presojo organa za ocenjevanje (skupna varnostna metoda za oceno tveganja) ter ugotovitve glede varnosti in ustreznosti vozila za izpolnjevanje njegovih varnostnih zahtev.

Neodvisno poročilo o oceni, ki ga pripravi organ za ocenjevanje (skupna varnostna metoda za oceno tveganja), je pregledno dokazilo, ki podpira vzajemno priznavanje rezultatov iz predlagateljevega postopka za oceno tveganja in upravljanje s tveganji. Z njim se preprečujejo nepotrebne dodatne ocene tveganja ali podvajanje dela drugih organov za ocenjevanje skladnosti.

Ni predvideno, da organ za ocenjevanje (skupna varnostna metoda za oceno tveganja) izvede izčrpno preverjanje vseh dokazil v podporo zajemu zahtev in ocene tveganja, ki ju izvede prosilec. Njegova vloga bi morala biti bolj sistemska in osredotočena na postopek, ki ga prosilec upošteva za zajem zahtev in zagotavljanje, da so zajeta in nadzorovana vsa tveganja; v ta namen bo organ za ocenjevanje (skupna varnostna metoda za oceno tveganja) morda moral podrobno preveriti nekatera dokazila.

Primeri, v katerih je potrebna neodvisna ocena organa za ocenjevanje (skupna varnostna metoda za oceno tveganja)

Neodvisna ocena, ki jo opravi organ za ocenjevanje (skupna varnostna metoda za oceno tveganja), se zahteva v naslednjih treh primerih:

- › **PRIMER 1:** kadar je zaradi zadevnih TSI in/ali nacionalnih predpisov potrebna uporaba Izvedbene uredbe Komisije (EU) št. 402/2013 (ali njenih konkretnih delov), je (so) priglašeni organ(-i) in/ali imenovani organ(-i) odgovoren(-ni) za ocenjevanje skladnosti vozila z vsemi zahtevami ustreznih TSI in/ali nacionalnimi predpisi, vključno z izpolnjevanjem zahtev Izvedbene uredbe Komisije (EU) št. 402/2013.

Da lahko priglašeni organ preverja skladnost z Izvedbeno uredbo Komisije (EU) št. 402/2013 in opravlja neodvisne varnostne ocene, mora izpolnjevati iste zahteve kot organ za ocenjevanje (skupna varnostna metoda za oceno tveganja):

- **scenarij 1:** če priglašeni organ in/ali imenovani organ izpolnjuje zahteve in merila iz Priloge II in je akreditiran ali priznan v skladu s členoma 7 in 9 Izvedbene uredbe Komisije (EU) št. 402/2013, lahko opravi neodvisno oceno pravilne uporabe postopka ocene tveganja iz navedene uredbe in primernosti rezultatov iz tega postopka.
- **scenarij 2:** če priglašeni organ in/ali imenovani organ ne izpolnjuje zahtev in meril iz Priloge II k Izvedbeni uredbi Komisije (EU) št. 402/2013, ne more zagotoviti neodvisne ocene pravilne uporabe postopka ocene tveganja iz navedene uredbe in primernosti rezultatov iz tega postopka. V tem primeru lahko uporabi oceno, ki jo je opravil akreditirani ali priznani organ za ocenjevanje (skupna varnostna metoda za oceno tveganja), ki izpolnjuje vse potrebne zahteve. V tem primeru:

- mora organ za ocenjevanje (skupna varnostna metoda za oceno tveganja), ki opravlja neodvisne ocene, svoje ugotovitve v obliki neodvisnega poročila o varnostni oceni predložiti priglšenemu organu in/ali imenovanemu organu ali naročniku. To poročilo bo priglšenemu organu in/ali imenovanemu organu pomagalo oblikovati njegove ugotovitve glede skladnosti z ustreznimi varnostnimi zahtevami iz obravnavanih TSI in/ali nacionalnih predpisov;
- lahko priglšeni organ in/ali imenovani organ preveri (brez ponavljanja že opravljenega dela), ali je organ za ocenjevanje (skupna varnostna metoda za oceno tveganja) opravil neodvisno oceno v skladu z zahtevami iz TSI in/ali nacionalnih predpisov in postopkom, opisanim v Izvedbeni uredbi Komisije (EU) št. 402/2013, ter v skladu s členom 15 navedene uredbe pripravil poročilo o varnostni oceni. Poročilo(-a), ki ga (jih) izda organ za ocenjevanje (skupna varnostna metoda za oceno tveganja), bi moral priglšeni organ in/ali imenovani organ uporabljati kot veljavno dokazilo.

Ne glede na to, ali bo priglšeni organ in/ali imenovani organ sam opravil neodvisno varnostno oceno ali bo uporabil rezultate dela, ki ga je opravil organ za ocenjevanje (skupna varnostna metoda za oceno tveganja), se je treba izogniti podvajanju dela. Ker v praksi prosilec (predlagatelj) imenuje priglšeni organ in/ali imenovani organ in organ za ocenjevanje (skupna varnostna metoda za oceno tveganja), lahko – da bi se izognil podvajanju dela med temi organi za ocenjevanje skladnosti – s pogodbo zahteva, da se priglšeni organ in/ali imenovani organ in organ za ocenjevanje (skupna varnostna metoda za oceno tveganja) dogovorijo, *KDO bo KAJ delal in KDO bo KAJ VZAJEMNO PRIZNAL*.

Če so izpolnjene zahteve ustrezne zakonodaje, lahko isto podjetje deluje kot priglšeni organ, imenovani organ in organ za ocenjevanje (skupna varnostna metoda za oceno tveganja) za projekt, ki se ocenjuje. S pravom Unije se ne zahteva neodvisnost teh različnih vlog.

- › **PRIMER 2:** če je sprememba vozila pomembna ali če se uporabi postopek iz Priloge I k Izvedbeni uredbi Komisije (EU) št. 402/2013, je za neodvisno oceno odgovoren organ za ocenjevanje (skupna varnostna metoda za oceno tveganja).
- › **PRIMER 3:** za postopek zajema zahtev za poglobljeno zahtevo varnosti za podsisteme in za varno vključitev podsistemov za vidike, ki niso zajeti s TSI in nacionalnimi predpisi.

Kako organ za ocenjevanje (skupna varnostna metoda za oceno tveganja) opravi neodvisno varnostno oceno?

Z Izvedbeno uredbo Komisije (EU) št. 402/2013 se ne zahteva, da mora organ za ocenjevanje (skupna varnostna metoda za oceno tveganja) opraviti popolno neodvisno varnostno oceno³, niti da natančno prouči vse rezultate dejavnosti upravljanja s tveganji ali preveri vse podrobnosti in vse rezultate ocene tveganja, ki jo opravi predlagatelj. To ne bi bilo niti stroškovno učinkovito niti potrebno.

V primerjavi z ocenami skladnosti za TSI, ki jih opravi priglšeni organ, katerega namen je preveriti, ali so izpolnjene vse zahteve iz upoštevanih TSI (to so standardni pregledi), je bistvo neodvisne varnostne ocene, ki jo opravi organ za ocenjevanje (skupna varnostna metoda za oceno tveganja), presoja varnosti, pri čemer je ocena osredotočena na področja z največjimi tveganji. To je ločena dejavnost z drugačnim namenom in drugačnimi pristojnostmi. Za posebne potrebe neodvisne varnostne ocene mora organ za ocenjevanje (skupna varnostna metoda za oceno tveganja) v skladu s členom 6(2) Izvedbene uredbe Komisije (EU) št. 402/2013 preveriti, ali je prosilec (predlagatelj) pravilno uporabljal celoten sklop postopkov za upravljanje kakovosti in varnosti zasnove vozila.

³ V Izvedbeni uredbi Komisije (EU) št. 402/2013 so določene ocene, ki jih izvede organ za ocenjevanje (skupna varnostna metoda za oceno tveganja), niso pa določene specifične delovne metode. V oddelku 7.1 standarda ISO/IEC 17020:2012, sklicevanje na katerega je v Prilogi II k navedeni uredbi, so določene splošne zahteve za metode in postopke inšpekcijskega pregleda.

Da bi organ za ocenjevanje (skupna varnostna metoda za oceno tveganja) zagotovil presojo na podlagi dokazov o primernosti vozila, ki se ocenjuje, da izpolnjuje varnostne zahteve, ki se zanj uporabljajo⁽⁴⁾, mora:

- › temeljito razumeti poglobitno spremembo na podlagi dokumentacije, ki jo je predložil prosilec (predlagatelj);
- › opraviti oceno organizacije in postopkov, ki jih je prosilec (predlagatelj) uporabljal za upravljanje varnosti in kakovosti (npr. ISO 9001) med načrtovanjem in izvajanjem poglobitne spremembe, če organizacije in navedenih postopkov ni že potrdil ustreznih organ za ocenjevanje skladnosti. Če so potrjene, jih organ za ocenjevanje (skupna varnostna metoda za oceno tveganja) ne bi smel ponovno oceniti, temveč bi moral izvesti spodaj navedene ukrepe;
- › opraviti oceno organizacije, vzpostavljene za upravljanje spremembe, in oceno uporabe teh postopkov glede varnosti in kakovosti pri načrtovanju in izvajanju pomembne spremembe;
- › opraviti reprezentativno oceno navpičnega deleža⁵ v zvezi s ključnimi tveganji, da se preveri, ali prosilec (predlagatelj) pravilno uporablja postopke glede varnosti in kakovosti in ali so po oceni tveganja sprejeti ustrezni ukrepi za nadzor tveganj;
- › imeti ustrezne metode ocenjevanja in tehnike vzorčenja ter zadostno znanje o statističnih tehnikah, da na eni strani zagotovijo, da je metoda vzorčenja reprezentativna za celoten postopek in statistično pravilna, na drugi strani pa, da sta ocena in razlaga rezultatov ocene tveganja pravilna, in
- › kadar uporablja metode ali postopke, ki niso standardizirani, jih ustrezno in v celoti dokumentirati, in sicer zaradi preglednosti in da omogoči vzajemno priznavanje svojega poročila o varnostni oceni.

Organ za ocenjevanje (skupna varnostna metoda za oceno tveganja) bi moral preveriti, ali prosilec (predlagatelj) postopek ocene tveganja uporablja tako, da so z njim zajete (tj. opredeljene), razumljene, analizirane in ublažene vse razumno predvidljive nevarnosti, povezane s pomembno spremembo, ki se ocenjuje. Ključne naloge organa za ocenjevanje (skupna varnostna metoda za oceno tveganja) v zvezi z neodvisno varnostno oceno so zato:

- › pridobitev ocene obsega in okvira poglobitne spremembe ter posledično potrebne intenzivnosti neodvisne varnostne ocene ali velikosti navpičnega deleža, ki ga je treba oceniti;
- › izbira in načrtovanje stroškovno učinkovite strategije ocenjevanja na podlagi tveganja, prednostne razvrstitve tveganja in strokovne presoje;
- › zbiranje ustreznih dokazil z uporabo izbrane strategije ocenjevanja;
- › na podlagi teh dokazil oblikovati presojo skladnosti ocene tveganja in upravljanja s tveganji z zahtevami Izvedbene uredbe Komisije (EU) št. 402/2013 ter ustreznosti poglobitne spremembe za izpolnjevanje zadevnih varnostnih zahtev, in
- › upravljanje vse izide, vključno z naslednjim:
 - proaktivno in zgodnjo opredelitvijo (potencialnih) težav (s področja pristojnosti organa za ocenjevanje);
 - rednim sporočanjem opredeljenih težav prosilcu/predlagatelju, da se mu omogoči sprejetje pravočasnih popravilnih ukrepov, in
 - slednjem težavam, na katere je bilo opozorjeno, do njihove rešitve.

⁴ Glej opredelitev pojma organ za ocenjevanje v členu 3(14) Izvedbene uredbe Komisije (EU) št. 402/2013.

⁵ Izraz ocena navpičnega deleža se nanaša na temeljit celosten pregled uporabe postopka upravljanja s tveganji iz Dodatka k Prilogi I k Izvedbeni uredbi Komisije (EU) št. 402/2013 za ključna tveganja v zvezi s sistemom, ki se ocenjuje. Cilj je preveriti reprezentativni presečni delež rezultatov iz ocene tveganja in zajeti vse korake postopka upravljanja s tveganji iz Priloge I k Izvedbeni uredbi Komisije (EU) št. 402/2013.

Vsekakor se prosilec (predlagatelj) lahko ne strinja z oceno, ki jo opravi organ za ocenjevanje (skupna varnostna metoda za oceno tveganja). V takšnem primeru bi moral utemeljiti in dokumentirati dele, s katerimi se ne strinja, glej člen 15(1) Izvedbene uredbe Komisije (EU) št. 402/2013.

Razmerje med subjekti, ki izvajajo neodvisno varnostno oceno (standardi CENELEC) in organi za ocenjevanje (skupna varnostna metoda za oceno tveganja)

Metodologije, opisane v Izvedbeni uredbi Komisije (EU) št. 402/2013, in standardi CEN/CENELEC EN 50126/50128/50129 si niso v nasprotju. Ena od razlik se nanaša na stopnjo spremljanja, ki jo mora izvajati subjekt, ki opravlja neodvisno oceno: izvajanje sheme za akreditacijo ali priznanje v skladu z Izvedbeno uredbo Komisije (EU) št. 402/2013 v primerjavi s stanjem brez spremljanja v okviru standardov CENELEC.

Kot je opisano v pojasnjevalni opombi „Skupna varnostna metoda za oceno tveganja in standardi CENELEC“, ref. št. 001SST1117, ki naj bi jo izdala Agencija, se Izvedbena uredba Komisije (EU) št. 402/2013 in standardi CENELEC ne bi smeli šteti za ločeni in zaporedni orodji, smiselno je, da se uporabljata celostno in dopolnilno. Skladnost s podrobnimi zahtevami standardov CENELEC se lahko uporablja kot sprejemljiv način usklajevanja s splošnimi zahtevami Izvedbene uredbe Komisije (EU) št. 402/2013, če neodvisno oceno opravi akreditirani ali priznani organ za ocenjevanje (skupna varnostna metoda za oceno tveganja). Če to ne velja, je organ za ocenjevanje (skupna varnostna metoda za oceno tveganja) izključno odgovoren za sprejetje dela, ki ga opravijo subjekti, ki opravljajo neodvisne varnostne ocene.

Vendar organ za ocenjevanje (skupna varnostna metoda za oceno tveganja) ne more samodejno priznati rezultatov, ki jih pridobi subjekt, ki opravi neodvisno varnostno oceno. Čim bolj se je treba izogibati podvajanju dela. Prosilec (predlagatelj) je odgovoren za usklajevanje dela zadevnih organov za ocenjevanje, da se prepreči podvajanje dela in zagotovi vzajemno priznavanje, če je to razumno. Bolj ko subjekt, ki izvaja neodvisno varnostno oceno, izpolnjuje zahteve, podobne zahtevam iz Priloge II k Izvedbeni uredbi Komisije (EU) št. 402/2013, bolj je organ za ocenjevanje (skupna varnostna metoda za oceno tveganja) sposoben sprejeti delo, ki ga je navedeni subjekt opravil.

3.5.2. Izvajanje ocenjevanja skladnosti

Ustrezna sklicevanja na Direktivo (EU) 2016/797:

- › Člen 2
- › Člen 15
- › Priloga IV

Kadar je treba v skladu z ustreznimi TSI in/ali nacionalnimi predpisi uporabljati Izvedbeno uredbo Komisije (EU) št. 402/2013, so v njih določena tudi podrobna metodologija ocenjevanja (po potrebi, tj. kako uporabljati Uredbo) in merila ocenjevanja. V tem primeru mora je vloga priglašene in/ali imenovanega organa, da preveri, ali so se ta uporabljala, tj. ali je organ za ocenjevanje (skupna varnostna metoda za oceno tveganja) potrdil pravilno uporabo Izvedbene uredbe Komisije (EU) št. 402/2013, kot se to zahteva z ustrežno TSI ali nacionalnim predpisom. Priglašeni ali imenovani organ morda ni pristojen za izvedbo ocenjevanja, opisanega v ustrezni TSI ali nacionalnem predpisu in/ali Izvedbeni uredbi Komisije (EU) št. 402/2013, vendar je lahko ista družba akreditirano za več vlog in bi lahko zato opravljala več ocenjevalnih vlog.

Končno odgovornost za oceno skladnosti zadevnih TSI in/ali nacionalnih predpisov vsekakor nosi(-jo) priglašeni ali imenovani organ(-i). Poročilo o oceni, ki ga izda organ za ocenjevanje (skupna varnostna metoda za oceno tveganja), kadar je treba v skladu s TSI in/ali nacionalnimi predpisi uporabljati Izvedbeno uredbo Komisije (EU) št. 402/2013, bi bilo treba obravnavati kot vsa druga dokazila, ki jih predloži prosilec v okviru postopka ES-verifikacije v zvezi z drugimi zahtevami (npr. poročilo o poskusnem obratovanju, kadar je poskusno obratovanje predpisano s TSI in/ali nacionalnimi predpisi).

3.5.3. Zbiranje dokumentacije od organov za ocenjevanje skladnosti

Prosilec zbere dokumentacijo od organov za ocenjevanje skladnosti.

3.5.4. Člen 26: Izvajanje preverjanj in pridobitev dokazil

Ustrezna sklicevanja na Direktivo (EU) 2016/797:

- › Člen 2
- › Člen 15
- › Člen 21
- › Priloga IV

Prosilec bi moral za namene člena 15 Direktive (EU) 2016/797:

- › izbrati module ES-verifikacije, ki jih je treba uporabljati;
- › opredeliti dokazila, ki jih je treba predložiti za dokazovanje skladnosti podsistema z zahtevami;
- › opredeliti tehnično dokumentacijo, ki se bo uporabljala za ocenjevanje skladnosti podsistema z zahtevami ustreznih pravil, in
- › izdati ustrezne izjave za podsystem(-e) in vozilo.

Priglašeni organ(-i) bi moral(-i):

- › izvesti postopek ES-verifikacije;
- › izdati potrdila ES o verifikaciji in
- › pripraviti spremno tehnično dokumentacijo.

V skladu s postopkom ES-verifikacije iz člena 15 Direktive (EU) 2016/797 mora podsystem izpolnjevati zahteve prava Unije in ustreznih nacionalnih predpisov. Zato bi bilo treba preverjanje skladnosti opraviti glede na te zahteve, in sicer priglašeni organ glede na TSI in imenovani organ glede na nacionalne predpise. Iz tega sledi, da bi morale biti odgovornosti imenovanega(-ih) organa(-ov) enake kot odgovornosti priglašene(-ih) organa(-ov).

Ta postavka je v pripravi in bo del izvedbene uredbe o ES-izjavi o verifikaciji.

Odgovornosti priglašene(-ih) organov se smiselno uporabljajo za imenovani(-e) organ(-e).

Subjekt za izdajo dovoljenj in zadevni nacionalni varnostni organi za področje uporabe ne bi smeli predpisati zahtev glede dokazil, vendar lahko v primeru upravičenega dvoma zahtevajo, naj se izvedejo dodatna preverjanja.

Kadar so zahteve glede dokazil neobvezne, vendar ustvarjajo domnevo o skladnosti, je treba zahteve glede dokazil opredeliti v ustreznih dokumentih (kot so smernice).

Zahteve glede dokazil, kadar so obvezne, je treba določiti v pravilih.

Zahteve glede dokazil so zajete s TSI in nacionalnimi predpisi, ki za vsako zahtevo zagotavljajo zadostne informacije o fazah ocenjevanja (npr. glej poglavje 6 in Dodatek H, preglednica H.1 Uredbe Komisije (EU) št. 1302/2014):

- › TSI in nacionalni predpisi za vsako zahtevo določajo obvezno dokazovanje (pregled zasnove, pregled tipa itd.), ki ga mora opraviti prosilec.
- › Druga sredstva lahko opredeljujejo dokumente/informacije, ki so neobvezne in ustvarjajo domnevo o skladnosti, na primer:
 - TSI/smernice glede nacionalnih predpisov;
 - priporočilo za uporabo, ki ga izda priglašeni organ, in
 - sprejemljivi način skladnosti.

Izjava(-e), ki jo (jih) izda prosilec (ES-izjava o verifikaciji, izjava o skladnosti tipa vozila):

- › ES-izjava o verifikaciji podsistema, ki jo pripravi prosilec, se pošlje skupaj s tehnično dokumentacijo. Informacije, ki jih je treba v navesti v tej izjavi, so trenutno določene v Prilogi V k Direktivi 2008/57/ES, vendar bo ta priloga nadomeščena z načrtovano izvedbeno uredbo o ES-izjavi o verifikaciji, ki bo skupaj z zadevno smernico zagotovila podrobnejše določbe.
- › ES-izjave o verifikaciji podsistemov so shranjene v podatkovni zbirki ERADIS (glej poglavje 3.8.4).
- › Izjavo o skladnosti tipa vozila izda prosilec na podlagi postopka ES-verifikacije.
- › Informacije, ki jih mora predložiti prosilec, so trenutno določene v Uredbi (ES) št. 201/2011, vendar jo bo nadomestila prihodnja izvedbena uredba o ES-izjavi o verifikaciji, ki bo vsebovala posodobljene določbe.

Potrdila, ki jih izda(-jo) priglašeni organ(-i):

- › Vsebina potrdil ES se opredeli za vsako vrsto uporabljenega modula.

Potrdila, ki jih izda(-jo) imenovani organ(-i):

- › Določbe, ki se nanašajo na potrdila priglašene organa, bi se morale smiselno uporabljati za potrdila imenovanega organa.

Prosilec je odgovoren za postopek zajema zahtev in povezana dokazila. Priglašeni organ(-i) in imenovani organ(-i) nimajo formalne vloge v tem postopku, čeprav lahko družbe, ki opravljajo te vloge, prosilcu zagotavljajo prispevke; v tem primeru ne bi delovale kot priglašeni in/ali imenovani organ. Organ za ocenjevanje (skupna varnostna metoda za oceno tveganja) je pristojen za ocenjevanje postopka, ki ga je uporabil prosilec, in povezanih dokazil, če se tako zahteva v skladu z Izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2018/545 (glej poglavje 3.3.1).

V zvezi s pogoji uporabe in drugimi omejitvami:

- › V primeru neskladnosti lahko potrdila priglašene in/ali imenovanega organa vsebujejo samo pogoje uporabe in druge omejitve, ki jih opredeli prosilec. V tehnični dokumentaciji bi morale biti navedene podrobne informacije v zvezi z omejitvami in pogoji uporabe.
- › Subjekt za izdajo dovoljenj bi moral odobriti pogoje uporabe in druge omejitve.
- › Neskladnost, ki ne more biti zajeta s pogoji uporabe in drugimi omejitvami, ne bi smela biti dovoljena.
- › Dovoljenje, ki ga izda subjekt za izdajo dovoljenj, lahko vključuje dodatne pogoje uporabe in druge omejitve.
- › Spremljanje dejavnosti imenovanega organa upravlja država članica.

3.5.5. Alternativna(-e) metoda(-e) za nacionalni(-e) predpis(-e)

Ustrezna sklicevanja na Direktivo (EU) 2016/797:

- › Člen 2
- › Člen 13
- › Člen 14

Za alternativno(-e) metodo(-e) za nacionalni(-e) predpis(-e) velja:

- › lahko jo (jih) predlaga prosilec;
- › zagotavljati bi mora(-le) alternativo metodologiji preverjanja, ne pa zahtevi po nacionalnih predpisih, in
- › ni(-so) zavezujoča(-e).

Alternativna metoda za nacionalni predpis bi lahko bila: predstavitev zasnove (izračun), primerjava s podobnim dovoljenim vozilom (prikaz uporabe), poskusna obratovanja ali ocena tveganja.

V zvezi z nacionalnimi predpisi obstajata dve vrsti alternativne(-ih) metode (metod):

1. Alternativna(-e) metoda(-e) za obvezen(-ne) nacionalni(-e) predpis(-e).
2. Alternativna(-e) metoda(-e) za nezavezujočo(-e) zahtevo(-e) (npr. standard EN, navodila za uporabo), ki ustvarja(-jo) domnevo o skladnosti.

Alternativno metodo tipa (1) (za obvezne nacionalne predpise) bi bilo treba upravljati kot sprejemljivo nacionalno povprečje skladnosti (glej poglavje 3.3.3).

Alternativno metodo tipa (2) (za nezavezujočo zahtevo, ki ustvarja domnevo o skladnosti) bi moral oceniti imenovani organ, pri kateri lahko sodeluje zadevni nacionalni varnostni organ. Prosilec se odloči, ali je treba vključiti organ za ocenjevanje (skupna varnostna metoda za oceno tveganja). Zadevna država članica oceni, ali je predlagana alternativna metoda sprejemljiva, in o sprejetih alternativni metodi obvesti prosilca.

Če je sprejeta alternativna metoda, kot je opisano zgoraj za alternativni metodi tipa (1) in (2):

- › prosilec sprejemljivo alternativno metodo predloži imenovanemu organu;
- › imenovani organ sprejeto alternativno metodo uporabi za ocenjevanje skladnosti, in
- › zadevna država članica navede, ali lahko sprejeta alternativna metoda tipa (2) postane sprejemljivi nacionalni način skladnosti.

Alternativna(-e) metoda(-e) za nacionalni(-e) predpis(-e) se lahko vključi(-jo) v predhodno sodelovanje, pri čemer lahko prosilec v svojo vlogo vključi le alternativno metodo, vendar to pomeni veliko tveganje, da bo zavrnjena. Če ni potekalo predhodno sodelovanje, se z zadevnim nacionalnim varnostnim organom ni razpravljalo o alternativni metodi. Predhodno sodelovanje je za prosilca prostovoljno tudi v primeru uporabe alternativne metode. Časovni okvir je v vsakem primeru v skladu z veljavnimi postopki (npr. kot je opredeljeno v izvedbenih aktih).

Dodatne informacije za opis postopka:

- › Merila odločanja za vključitev organa za ocenjevanje (skupna varnostna metoda za oceno tveganja) se lahko oblikujejo na podlagi izmenjave izkušenj.
- › Prosilec lahko skupno varnostno metodo za metodologijo ocenjevanja tveganja iz Priloge I k Izvedbeni uredbi Komisije (EU) št. 402/2013 uporabi, da oceni/dokaže, da je alternativna metoda enakovredna prvotni metodi.

3.5.6. Preveritev, ali je mogoče sprejeti rezultate preverjanja in ocenjevanja

Vložnik preveri, ali se lahko rezultati preverjanja in ocenjevanja skladnosti sprejmejo na podlagi dokazil.

3.5.7. Člen 27: Popravek neskladnosti

Ustrezno sklicevanje na Direktivo (EU) 2016/797:

- › Člen 7

Predpise je treba izpolnjevati v celoti, razen če je odobreno odstopanje od TSI in/ali nacionalnih predpisov, zato so prosilčeve možnosti omejene na spremembo zasnove ali spremembo pogojev uporabe in drugih omejitev. Popravne ukrepe je mogoče ponavljati, dokler se ne doseže skladnost. Čim bolj bi se bilo treba izogibati pogojem uporabe in drugim omejitvam. Možni pogoji uporabe in druge omejitve so opisani v poglavju 3.3.6 Opredelitev pogojev uporabe in drugih omejitev.

3.6. Poglavlje 5 – faza 4: Predložitev vloge

Da bi subjekt za izdajo dovoljenj in po potrebi zadevni nacionalni varnostni organi za področje uporabe šteli, da je vloga popolna, bi morala vsebovati informacije iz Priloge I. Priprava vloge in dokumentacije, ki ji je priložena, zajema vse dejavnosti, povezane z zbiranjem podporne dokumentacije, ki se zahteva za vlogo.

Potrdila bi morajo vsebovati pogoje uporabe in druge omejitve, če obstajajo, kot je opisano v Direktivi (EU) 2016/797.

Za opis postopka glej diagram poteka za fazo 4 v Prilogi XVIII.

3.6.1. Člen 28: Pridobitev dokazil za vlogo

Ustrezna sklicevanja na Direktivo (EU) 2016/797:

- › Člen 3
- › Člen 4
- › Člen 15
- › Člen 21
- › Člen 24
- › Priloga III
- › Priloga IV

Prosilec, ki izda ES-izjavo o verifikaciji podsistema(-ov), kot je določeno v členu 15 Direktive (EU) 2016/797 (prosilec za dovoljenje za dajanje mobilnega podsistema na trg), bi moral:

- › izdati ES-izjavo o verifikaciji podsistema(-ov), vključno s pogoji za vmesnike z drugimi podsistemi, in
- › prevzeti polno odgovornost za podsistem.

ES-izjava o verifikaciji se določi na ravni podsistema, zato je vmesni dokument v postopku izdaje dovoljenja za tip vozila in/ali dovoljenja za dajanje vozila na trg.

S tem pristopom se omogoči, da se mobilni podsistem da na trg brez dovoljenja.

Vendar mobilnega podsistema ni mogoče uporabljati, dokler ni del dovoljenega vozila/tipa vozila. Pri preverjanju vmesnikov zadevnega podsistema z drugimi podsistemi, ki se zahteva v skladu s členom 15(3) Direktive (EU) 2016/797, je treba preveriti le elemente, določene v TSI. Iz tega sledi, da dokler ni v TSI v celoti določen vmesnik za podsistem vodenje-upravljanje in signalizacija na vozilu (CCS) – tirna vozila, to ni izčrpno preverjanje tehnične združljivosti in varne vključitve podsistemov, temveč le preverjanje, kaj se zahteva s TSI (če sploh kaj).

Popolno preverjanje tehnične združljivosti in varne vključitve zadevnih dveh podsistemov sledi pozneje, ko sta podsistema združena in vključena v vozilo.

Čeprav je izdaja dovoljenja za tip vozila in/ali dovoljenja za dajanje vozila na trg faza, ki sledi ES-izjavi o verifikaciji mobilnega(-ih) podsistema(-ov), je dokumentacija za dovoljenje na voljo predvsem v tehnični dokumentaciji, priloženi vsaki ES-izjavi o verifikaciji.

V razdelku 4.1.1. Modrega vodnika⁶ (https://ec.europa.eu/growth/content/%E2%80%98blue-guide%E2%80%99-implementation-eu-product-rules-0_sl) je opredeljeno, kako lahko proizvajalec dokaže skladnost s pglavitnimi zahtevami, kar po analogiji velja za podsisteme in vozila. Ta razdelek dopolnjuje seznam vsebine, ki jo mora zajemati tehnična dokumentacija, priložena ES-izjavi o verifikaciji za podsistem, iz člena 15(4) Direktive (EU) 2016/797.

3.6.2. Člen 29: Priprava dokumentacije, priložene vlogi

⁶ Obvestilo Komisije 2016/C 272/01, „Modri vodnik“ za izvajanje predpisov EU o proizvodih 2016

Ustrezna sklicevanja na Direktivo (EU) 2016/797:

- › Člen 15
- › Člen 21
- › Člen 24
- › Člen 54
- › Priloga IV

Za pripravo vsebine dokumentacije, priložene vlogi za dovoljenje, bi moral prosilec za dovoljenje za dajanje vozila na trg v skladu s členom 21 Direktive (EU) 2016/797 in/ali dovoljenje za tip vozila v skladu s členom 24 Direktive (EU) 2016/797:

- › predložiti dokazila o zajemu zahtev v zvezi s poglavitnimi zahtevami;
- › v primeru obnovljenega dovoljenja preveriti, ali je dovoljenje za tip vozila veljavno, in
- › pripraviti in zbrati vsebino, ki se zahteva za dokumentacijo za dovoljenje v skladu s Prilogo I k Izvedbeni uredbi Komisije (EU) 2018/545, vključno z ES-izjavami o verifikaciji vseh podsistemov in spremno tehnično dokumentacijo, ki jih izda oziroma pripravi prosilec v skladu s členom 15 Direktive (EU) 2016/797.

Novo dovoljenje ali razširitev področja uporabe

Dodatna dokumentacija, ki se pričakuje v primeru novega dovoljenja ali razširitve področja uporabe, je iste vrste kot vsebina obstoječega dovoljenja, vendar je osredotočena na del, za katerega je potrebna posodobitev zaradi sprememb v zvezi z novim dovoljenjem ali razširjenim področjem uporabe. Da bi olajšali vzpostavitev in oceno dokumentacije za dovoljenje, bi moral prosilec ohraniti enako strukturo, kot jo ima obstoječa dokumentacija za dovoljenje, da se zagotovi doslednost predloženih dokazil.

Prosilec bi moral v primeru novega dovoljenja ali razširitve področja uporabe predložiti dodatno ustrezno dokumentacijo k obstoječi popolni spremni dokumentaciji (odločitev, izdano v skladu s členom 46, in celotno spremno dokumentacijo za to odločitev, glej tudi poglavje 3.8.1). Štetu bi jo bilo treba za dopolnilno dokumentacijo k obstoječi dokumentaciji, ne pa, da mora prosilec predložiti vso dokumentacijo, ki je bila uporabljena za predhodni postopek za izdajo dovoljenja.

Tovorni vagon, predviden za prevoz nevarnega blaga

V skladu z razdelkom 2.4(d) Priloge IV k Direktivi (EU) 2016/797 bi morala tehnična dokumentacija, priložena ES-izjavi o verifikaciji, ki jo pripravi prosilec, vsebovati potrdila o verifikaciji, izdana v skladu z drugimi pravnimi akti Unije.

Člen 21 Direktive (EU) 2016/797 določa, da je ES-izjava o verifikaciji del dokumentacije, potrebne za pridobitev dovoljenja za tip vozila in/ali dovoljenja za dajanje vozila na trg. To pomeni, da mora prosilec v primeru tovornega vagona s cisterno pred predložitvijo vloge za dovoljenje za tip vozila in/ali dovoljenje za dajanje vozila na trg pridobiti homologacijo v skladu s Pravilnikom o mednarodnem železniškem prevozu nevarnega blaga (RID).

Subjekt za izdajo dovoljenj bi moral uporabiti postopek izdaje dovoljenj za vozila, kot je opisan v členu 21 Direktive (EU) 2016/797, in preveriti prisotnost dokazil, da je bila homologacija za cisterno pripravljena v skladu z RID in da še vedno velja za tip cisterne, s katero je opremljen zadevni vagon.

3.6.3. Člen 30: Vsebina vloge in popolnost**Ustrezna sklicevanja na Direktivo (EU) 2016/797:**

- › Člen 7
- › Člen 13
- › Člen 14

- › Člen 21
- › Člen 24
- › Člen 54

Vloga bi morala vsebovati dokazila, ki zajemajo vsaj elemente iz Priloge I k Izvedbeni uredbi Komisije (EU) 2018/545.

Informacije, ki jih je treba dodati prvotni dokumentaciji (obstoječi dokumentaciji ali dokumentaciji iz prejšnjega dovoljenja), kot se uporabljajo za razširjeno področje uporabe, bi morale vključevati dokazila o:

- a) dajanju mobilnega(-ih) podsistema(-ov), ki sestavljajo vozilo (podsistem tirna vozila in podsistem vodenje-upravljanje in signalizacija), na trg v skladu s členom 20 Direktive (EU) 2016/797, in sicer na podlagi ES-izjave o verifikaciji;
- b) tehnični združljivosti podsistemov iz točke (a) v vozilu, določeni na podlagi ustreznih TSI (posebni primeri) ter po potrebi ustreznih nacionalnih predpisov za neuporabo TSI in odprtih točk;
- c) varni vključitvi podsistemov iz točke (a) v vozilu, določeni na podlagi ustrezne(-ih) TSI ter po potrebi ustreznih nacionalnih predpisov za neuporabo TSI in odprtih točk ter skupnih varnostnih metod, in
- d) tehnični združljivosti vozila z omrežjem(-i), vključenimi v področje uporabe iz odstavka 2, določenim na podlagi ustrezne(-ih) TSI ter po potrebi ustreznih nacionalnih predpisov za neuporabo TSI in odprtih točk, registrov infrastrukture in skupnih varnostnih metod za oceno tveganja.

V zvezi s tipi vozil, za katera je bilo izdano dovoljenje v skladu z Direktivo 2008/57/ES ali prej (brez razširitve področja uporabe TSI), bi morale informacije, ki jih je treba dodati v prvotno dokumentacijo v zvezi z vidiki, zajetimi s točkami (b), (c) in (d), vključevati tudi veljavne nacionalne predpise za vse parametre.

Področje uporabe prvega sklopa TSI, ki se uporabljajo za vozila, je bilo omejeno na obratovanje v vseevropskem omrežju (TEN) (s TSI 2002 na TSI 2011). V tem primeru se nacionalni predpisi še vedno uporabljajo za zajem nevseevropskega omrežja. Priporočljivo pa je, da se čim bolj uporablja vzajemno priznavanje nacionalnih predpisov, da bi se omejila nepotrebna dvojna preverjanja.

Od leta 2014 in začetka veljavnosti novega spremenjenega sklopa TSI (v skladu z Direktivo 2008/57/ES) TSI, ki se uporabljajo za vozila, zajemajo ne le vseevropsko omrežje (TEN), temveč tudi preostalo železniško omrežje Unije (kot je navedeno v Prilogi I k Direktivi (EU) 2016/797). To pomeni, da bi morali preostali nacionalni predpisi zajemati:

- › tehnično združljivost z omrežjem v zvezi s posebnostmi, ki so povezane z obstoječim omrežjem in niso upoštevane v TSI, in/ali
- › navedene odprte točke ali posebne primere, ki pa niso opisani v TSI.

Posebni primeri v TSI so povezani predvsem s tehnično združljivostjo z omrežjem. Pri razširjenem območju uporabe so ustrezne odprte točke v TSI tiste točke, ki so povezane s tehnično združljivostjo z omrežjem. Nacionalne predpise o odprtih točkah, ki niso povezane s tehnično združljivostjo z omrežjem, bi bilo treba vzajemno priznati.

3.6.4. Člen 31: Predložitev vloge za dovoljenje prek točke vse na enem mestu

Ustrezni sklicevanji na Direktivo (EU) 2016/797:

- › Člen 21
- › Člen 24

Ustrezno sklicevanje na Uredbo (EU) 2016/796:

- › Člen 12

Vse vloge za izdajo dovoljenja za vozilo bi bilo treba predložiti prek enotne vstopne točke v okviru sistema vse na enem mestu iz Uredbe (EU) 2016/796, in sicer ne glede na to, kdo je subjekt za izdajo dovoljenj. To vključuje tudi vozila, ki spadajo na področje uporabe Direktive (EU) 2016/797, vendar niso (in naj ne bi bila) zajeta s TSI (npr. tramvaji-vlaki, metrične tirne širine), pri čemer so izjema le tista tramvaje-vlake, za katere lahko države članice v skladu z Direktivo (EU) 2016/797 določijo poseben postopek.

Prosilec bi moral vlogo za dovoljenje za tip vozila in/ali dovoljenje za dajanje vozila na trg predložiti prek enotne vstopne točke v okviru sistema vse na enem mestu na elektronskem obrazcu in izbrati subjekt za izdajo dovoljenj, kadar je področje uporabe omejeno na eno državo članico.

Če je država članica sprejela nacionalne predpise, v skladu s katerimi je treba pri izdaji dovoljenj za tramvaje-vlake upoštevati poseben postopek izdaje dovoljenj (kadar Direktiva (EU) 2016/797 to omogoča), Agencija vanj ne bi smela biti vključena.

Če področje uporabe zajema več držav članic, bo točka vse na enem mestu privzeto izbrala Agencijo za subjekt za izdajo dovoljenj. Če je področje uporabe omejeno na eno državo članico, lahko prosilec izbere subjekt za izdajo dovoljenj, ki je odgovoren za izdajo dovoljenja za tip vozila in/ali dovoljenja za dajanje vozila na trg. V zadnjem primeru bo točka vse na enem mestu prosilcu v izbiro ponudila le Agencijo in zadevni nacionalni varnostni organ za področje uporabe. Da bi se preprečilo dodatno breme za prosilca, se bodo ponovno uporabile informacije, ki jih je prosilec že predložil med morebitnim postopkom predhodnega sodelovanja.

Če država članica s področja uporabe Direktive (EU) 2016/797 ni izključila tramvajev-vlakov in zato zanje ni sprejela posebnega nacionalnega postopka izdaje dovoljenj, bi se moral uporabljati člen 21 Direktive (EU) 2016/797. Prosilec lahko zato v primeru dovoljenja za področje uporabe, omejeno na eno državo članico, izbere Agencijo ali nacionalni varnostni organ. Vendar se v tem primeru ne uporabljajo TSI, temveč le nacionalni predpisi, tako da bodo zadevni nacionalni varnostni organi za področje uporabe v celoti upoštevali tisti del ocene, ki jo opravi subjekt za izdajo dovoljenj, ki zajema pravila.

Kadar se postopek izdaje dovoljenj (ki se začne v fazi predhodnega sodelovanja, če se ta uporablja) začne prek točke vse na enem mestu, bi moral prosilec izbrati subjekt za izdajo dovoljenj v skladu s členom 21(5) in (8) Direktive (EU) 2016/797 (kadar je področje uporabe omejeno na omrežje ali omrežja v eni državi članici, in sicer ne glede na to, ali vlogo za dovoljenje za tip vozila in/ali dovoljenje za dajanje vozila na trg predloži nacionalnemu varnostnemu organu navedene države članice ali Agenciji). Od trenutka te odločitve prosilec ne bo mogel spremeniti svoje izbire subjekta za izdajo dovoljenja, razen če umakne prvotno vlogo in predloži novo vlogo drugemu subjektu za izdajo dovoljenj. V takem primeru bi moral prosilec ponovno začeti celoten postopek izdaje dovoljenja.

Vlogo lahko umakne samo prosilec. Subjekt za izdajo dovoljenj mora sprejeti odločitev (pozitivno ali negativno), kadar je vloga predložena prek točke vse na enem mestu.

V primeru dovoljenja v skladu s tipom je koristno, če je subjekt za izdajo dovoljenj isti subjekt, ki je izdal dovoljenje za tip vozila, saj je lahko v boljšem položaju za izvedbo nekaterih preverjanj, opisanih v Prilogi II k Izvedbeni uredbi Komisije (EU) 2018/545 (npr. neuporabe TSI, povezanih s tipom, veljavnosti obstoječega dovoljenja za tip vozila itd.).

Prosilec mora vlogo predložiti dovolj zgodaj, preden bo potreboval dovoljenje za tip vozila in/ali dovoljenje za dajanje vozila na trg. Upoštevati bi moral, da se najdaljši roki iz člena 34 Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545 lahko podaljšajo, če se med preverjanjem popolnosti vloge ugotovi, da manjkajo informacije ali če je izražen upravičen dvom (in če se prosilec strinja, kar je ustrezno evidentirano, s podaljšanjem roka).

Prosilec za dovoljenje za tip vozila in/ali dovoljenje za dajanje vozila na trg mora pri načrtovanju projekta upoštevati, da je izdano dovoljenje le mejnik in da obstajajo dodatni vidiki, ki jih je treba obravnavati, preden se lahko vozilo začne uporabljati, kot je bilo predvideno. Dejavniki, ki jih mora upoštevati pri načrtovanju, kdaj je treba predložiti vlogo, bi morali vključevati:

- › obseg morebitnega predhodnega sodelovanja, ki je bilo izvedeno;
- › časovni okvir za predložitev vloge in naknadne ocene, ki jih opravi subjekt za izdajo dovoljenj;

- › zapletenost in/ali negotovosti v zvezi z vlogo;
- › Kakršen koli dodaten čas, ki je potreben za preverjanja pred uporabo dovoljenih vozil (preverjanja dovoljenja, registracija, združljivost proge in vključitev v vlakovno kompozicijo, v kateri naj bi obratoval, glej člen 23 Direktive (EU) 2016/797).

Točka vse na enem mestu bo dodelila enotno identifikacijsko številko na posamezno vlogo, ki jo je mogoče dodati vsem tiskanim različicam dokumentov, ki se nanašajo na posamezne primere.

3.7. Poglavje 6 – faza 5: Obdelava vloge

Za opis postopka glej diagram poteka za fazo 5 v Prilogi XVIII.

3.7.1. Predložitev vloge subjektu za izdajo dovoljenj (Agenciji/nacionalnemu varnostnemu organu) prek točke vse na enem mestu

Ustrezni sklicevanji na Direktivo (EU) 2016/797:

- › Člen 21
- › Člen 24

Ustrezno sklicevanje na Uredbo (EU) 2016/796:

- › Člen 12

3.7.2. Člen 32: Preverjanje popolnosti vloge

Ustrezni sklicevanji na Direktivo (EU) 2016/797:

- › Člen 21
- › Člen 24

Subjekt za izdajo dovoljenj in zadevni nacionalni varnostni organi za področje uporabe bi morali v skladu s poglavjem 3.6.3 popolnost vloge in dokumentacije, ki ji je priložena, oceniti v enem mesecu od datuma prejema vloge in o tem ustrezno obvestiti prosilca.

3.7.3. Člen 33: Potrditev vloge

Ustrezni sklicevanji na Direktivo (EU) 2016/797:

- › Člen 21
- › Člen 24

Ustrezno sklicevanje na Uredbo (EU) 2016/796:

- › Člen 12

V samodejni potrditvi prejema vloge in dokumentaciji, priloženi vlogi, bo navedeno, da je datum prejema vloge prvi delovni dan, ki je skupen vsem zadevnim organom. V tej fazi ne bodo opravljena nikakršna preverjanja.

Točka vse na enem mestu bo samodejno potrditev vloge poslala:

- › vodji programa Agencije in kontaktni(-im) točki(-am) nacionalnega varnostnega organa za področje uporabe, če področje uporabe (ki ga izbere prosilca) zajema več kot eno državo članico ali če področje uporabe zajema eno državo članico in je prosilca za subjekt za izdajo dovoljenj izbral Agencijo, ali
- › kontaktni točki nacionalnega varnostnega organa, če področje uporabe zajema eno državo članico in je prosilca za subjekt za izdajo dovoljenj izbral nacionalni varnostni organ.

Točka vse na enem mestu bo samodejno:

- › posodobila seznam kontaktnih točk vloge in dokumentacije, ki ji je priložena, s podatki o kontaktni točki prosilca, kontaktnih točkah zadevnih nacionalnih varnostnih organov za področje uporabe in upravljavca programa Agencije (če je ustrezno);
- › zagotovila dostop do vloge in dokumentacije, ki ji je priložena, ustreznim uporabnikom in
- › shranila datum predložitve vloge in dokumentacije, ki ji je priložena (projektni vodja bo v poznejši fazi datum predložitve upošteval pri izračunu datuma prejema vloge).

Rok (glej poglavje 3.7.4) začne teči na datum prejema vloge. Projektni vodja bi moral datum prejema vloge izračunati na podlagi datuma predložitve vloge in dokumentacije, ki ji je priložena (shranjena v točki vse na enem mestu), in prvega delovnega dne, ki je skupen vsem zadevnim organom.

Predlogo za potrditev/zavrnitev prejema popolne vloge in dokumentacije, ki ji je priložena, – glej Prilogo VI – bi bilo treba uporabiti za obvestitev prosilca (v enem mesecu od datuma prejema vloge) o rezultatu ocene, ki jo opravijo subjekt za izdajo dovoljenj in zadevni nacionalni varnostni organi za področje uporabe glede popolnosti vloge in dokumentacije, ki ji je priložena (v skladu s poglavjem 3.6.2).

3.7.4. Člen 34: Rok za ocenjevanje vloge

Ustrezni sklicevanji na Direktivo (EU) 2016/797:

- › Člen 21
- › Člen 24

Ustrezno sklicevanje na Uredbo (EU) 2016/796:

- › Člen 58

Roke iz člena 34 Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545 bi bilo treba šteti za maksimalne roke za naloge, ne pa za ciljne čase. Vključene strani bi si morale prizadevati, da svoje naloge dokončajo brez nepotrebnega odlašanja.

Prek točke vse na enem mestu se prosilca, subjekt za izdajo dovoljenj in zadevne nacionalne varnostne organe za področje uporabe uradno obvesti o samodejni potrditvi prejema vloge.

Uradno obvestilo se pošlje prosilčevi kontaktni osebi, navedeni v vlogi, ter v vednost subjektu za izdajo dovoljenj in zadevnim nacionalnim varnostnim organom za področje uporabe. Točka vse na enem mestu bo zagotovila povezavo, kjer si je mogoče ogledati dokumentacijo, priloženo dokumentaciji vloge.

Preverjanje popolnosti bi bilo treba opraviti v enem mesecu od datuma prejema vloge, in sicer v skladu z naslednjimi roki:

- › največ en teden za subjekt za izdajo dovoljenj, da opredeli zadevne nacionalne varnostne organe za področje uporabe (če obstajajo) in jim predloži dokumentacijo;
- › največ dva tedna za zadevne nacionalne varnostne organe za področje uporabe (če obstajajo), da opozorijo na kakršno koli vprašanje v zvezi s popolnostjo dokumentacije, in za Agencijo, da preveri popolnost, ter
- › največ en teden za subjekt za izdajo dovoljenj, da potrdi popolnost ali zahteva dodatne informacije.

V skladu s členom 34(4) Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545 lahko subjekt za izdajo dovoljenj skupaj z zadevnimi nacionalnimi varnostnimi organi za področje uporabe začasno prekine obravnavo vloge, če so predložene informacije nepopolne. Ocenjevanje vloge (in 4-mesečni rok za oceno) se bo začelo, ko prosilec predloži vse manjkajoče informacije.

Ocenjevanje vloge bi morali opraviti subjekt za izdajo dovoljenj in zadevni nacionalni varnostni organi za področje uporabe, da se pridobi razumno zagotovilo, da so prosilec in akterji, ki ga podpirajo, izpolnili svoje obveznosti in odgovornosti v fazah zasnove, proizvodnje, preverjanja in potrjevanja vozila in/ali tipa vozila, da se zagotovi skladnost s poglavitnimi zahtevami vse veljavne zakonodaje, tako da ga je mogoče dati na trg in uporabljati na področju uporabe tipa vozila v skladu s pogoji uporabe in drugimi omejitvami, določenimi v vlogi.

Od datuma samodejne potrditve prejema vloge se bo dokončanje postopka spremljalo prek točke vse na enem mestu. Subjekt za izdajo dovoljenj mora v vseh primerih izdaje dovoljenja, razen dovoljenja v skladu s tipom, izpolnjevati naslednje roke:

- › V enem mesecu od datuma prejema vloge oceni, ali so dokumentacija, priložena vlogi, in vsa zahtevana dokazila popolna. O tem bi moral ustrezno obvestiti prosilca.
- › Če je dokumentacija, priložena vlogi, popolna, sprejme končno odločitev o izdaji dovoljenja za tip vozila/dovoljenja za dajanje vozila na trg v štirih mesecih po potrditvi, da je vloga popolna.
- › Če dokumentacija, priložena vlogi, ni popolna, sprejme končno odločitev o izdaji dovoljenja za tip vozila/dovoljenja za dajanje vozila na trg v štirih mesecih po tem, ko prosilec predloži potrebne informacije.

Odločitev v zvezi z dovoljenjem v skladu s tipom bi bilo treba izdati v enem mesecu od datuma prejema vloge.

Po potrditvi/zavrnitvi prejema popolne vloge in dokumentacije, ki ji je priložena, kot je opisano v poglavju 3.7.3, bi moral subjekt za izdajo dovoljenj v sodelovanju z zadevnimi nacionalnimi varnostnimi organi za področje uporabe v štirih mesecih od potrditve prejema popolne vloge:

- › opredeliti obseg ocene;
- › opraviti oceno in
- › izdati priporočilo za končno odločitev.

Subjekt za izdajo dovoljenj in zadevni nacionalni varnostni organi za področje uporabe lahko med ocenjevanjem vsak zase zahtevajo dodatne informacije in pojasnila, vključno z morebitnimi primeri neskladnosti. Za takšne zahteve velja:

- › v njih bi bilo treba vedno določiti rok za odgovor (ki ustreza zapletenosti teme) in
- › zaradi njih se ne bi smelo začasno prekiniti ocenjevanja, razen če so opredeljeni upravičeni dvomi, ki preprečujejo nadaljevanje ocenjevanja ali njegovih delov.

To je mehanizem, ki prosilcu omogoča predložitve dodatnih dokazil (za reševanje težav, ugotovljenih med ocenjevanjem), ne da bi rok za predložitve ocene prenehal teči. To se razlikuje od upravičenih dvomov, pri katerih se rok za predložitve ocene lahko začasno prekine, če se s prosilcem sklene ustrezno evidentiran dogovor.

Subjekt za izdajo dovoljenj in zadevni nacionalni varnostni organi za področje uporabe bi morali biti čim bolj jasni, da bi prosilcu pomagali razumeti raven podrobnosti, ki se pričakuje v odgovoru, ne da bi mu pri tem naložili ukrep(-e) za odpravo upravičenega dvoma.

Da bi bil prosilčev pisni odgovor zadovoljiv, bi moral zadostovati za odpravo izraženih pomislekov, poleg tega bi moralo biti iz njega razvidno, da bodo predlagane ureditve v skladu z zahtevami. Vanj bi bilo treba vključiti novo besedilo in/ali preoblikovano besedilo, s katerim se nadomesti tisto, kar je bilo v vlogi nezadovoljivo, in sicer skupaj s pojasnilom, kako se s tem obravnavajo ugotovljene pomanjkljivosti. Prosilec lahko poleg tega predloži ustrezne dodatne informacije in spremeni/doda ustrezno besedilo k besedilu, ki ga vsebuje vloga. Če se subjekt za izdajo dovoljenj in/ali zadevni nacionalni varnostni organi za področje uporabe ne strinjajo s predlaganimi ukrepi in/ali roki, morajo nemudoma stopiti v stik s prosilcem in rešiti zadevo.

Ker ni mogoče predvideti tega, ali bo v zvezi z oceno izražen upravičen dvom, niti časa, ki je potreben za njegovo obravnavo, roki niso določeni. Če pa imajo subjekt za izdajo dovoljenj in/ali zadevni nacionalni varnostni organi za področje uporabe upravičen dvom, bi ga morali brez odlašanja izraziti in obravnavati.

3.7.5. Člen 35: Komunikacija med ocenjevanjem vloge

Ustrezni sklicevanji na Direktivo (EU) 2016/797:

- › Člen 21
- › Člen 24

Ustrezno sklicevanje na Uredbo (EU) 2016/796:

- › Člen 12

Subjekt za izdajo dovoljenj in zadevni nacionalni varnostni organi za področje uporabe bi morali dokazati, da je na voljo potrebno usposobljeno osebje, da se lahko postopek izdaje dovoljenja dokonča v določenem roku. Priporočljivo je, da je potrebno usposobljeno osebje na voljo najpozneje en teden od datuma prejema vloge. Informacije o usposobljenem osebju, dodeljenemu postopku, bi morale biti evidentirane v točki vse na enem mestu.

Informacije, evidentirane v točki vse na enem mestu, bi morale zajemati kontaktne podatke strokovnjakov subjekta za izdajo dovoljenj in zadevnih nacionalnih varnostnih organov za področje uporabe, da bi se olajšalo usklajevanje med različnimi stranmi ali celo znotraj organizacije. V okviru vsakega organa bi bilo treba po potrebi imenovati kontaktno osebo. Te informacije bi morale biti na voljo prosilcu.

Prosilec bo lahko prek kontaktnega obrazca stopil v stik s skupino za izdajo dovoljenja. S kontaktnim obrazcem se zahtevek posreduje ustrezni kontaktni osebi. V ta namen se bo z obrazcem za stike razlikovalo med vprašanji, ki se nanašajo na dele v zvezi s TSI, in vprašanji v zvezi z ustreznimi nacionalnimi predpisi iz vloge (na podlagi izbranega področja uporabe).

Za navodila o uporabi evidence težav glej poglavje 3.7.11.

3.7.6. Člen 36: Upravljanje informacij v zvezi z ocenjevanjem vloge

Ustrezni sklicevanji na Direktivo (EU) 2016/797:

- › Člen 21
- › Člen 24

Ustrezno sklicevanje na Uredbo (EU) 2016/796:

- › Člen 12

Upravljanje informacij

Vsi vmesni delovni dokumenti, vključno z neformalno korespondenco s prosilcem, se lahko arhivirajo v točki vse na enem mestu.

Subjekt za izdajo dovoljenj in zadevni nacionalni varnostni organi za področje uporabe lahko še vedno lahko vzpostavijo svoje sisteme upravljanja informacij v skladu s predlaganim postopkom (npr. z opredelitvijo politike hrambe, vključno z obdobjem in krajem hrambe), zlasti za upravljanje vmesnih delovnih dokumentov in neformalne korespondence.

3.7.7. Člen 37: Usklajevanje med subjektom za izdajo dovoljenj in zadevnimi nacionalnimi varnostnimi organi za področje uporabe pri ocenjevanju vloge

Ustrezna sklicevanja na Direktivo (EU) 2016/797:

- › Člen 14(10)
- › Člen 21

› Člen 24

Ustrezno sklicevanje na Uredbo (EU) 2016/796:

› Člen 12

Usklajevanje med subjektom za izdajo dovoljenj in zadevnimi nacionalnimi varnostnimi organi za področje uporabe

Zadevni nacionalni varnostni organi za področje uporabe bi morali upoštevati razvrstitev nacionalnih predpisov in vzajemno priznavanje iz člena 14(10) Direktive (EU) 2016/797 (in izvedbenega akta iz navedenega člena) ter vzpostaviti potrebne ureditve v skladu s členom 37(1) Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545. To bi bilo treba narediti, da se ne bi podvajalo ocenjevanje tistih nacionalnih predpisov, ki so razvrščeni kot enakovredni za zadevne države članice in področje uporabe. Nacionalni varnostni organi za zadevno področje uporabe bi morali za enakovredne nacionalne predpise uporabiti načelo vzajemnega priznavanja za naslednje vidike, ki se ocenjujejo in so navedeni v Prilogi III k Izvedbeni uredbi Komisije (EU) 2018/545: točke 5, 6, 7, 9, 10, 12 in 13. Pri ureditvah bi bilo treba upoštevati:

- › logično združevanje vidikov in nacionalnih predpisov, ki jih je treba oceniti, kar pomeni, da bi lahko bilo koristno oceniti določen vidik teme;
- › jezik dokumentacije, ki jo je predložil prosilec, da bi se zmanjšala potreba po prevodu, in
- › porazdelitev delovne obremenitve in drugih vidikov načrtovanja.

V zvezi z ureditvami bi bilo treba opisati vsaj naslednje:

- › v primeru, da je ocena parametra z enakovrednimi nacionalnimi predpisi skupna več nacionalnim varnostnim organom za področje uporabe, nacionalni varnostni organ za področje uporabe, ki je odgovoren za različne vidike ocene, in
- › načrtovanje in usklajevanje ocen.

Zadevni nacionalni varnostni organi za področje uporabe bi morali ureditve dokumentirati in se o njih dogovoriti ter jih nato prek točke vse na enem mestu sporočiti prosilcu in subjektu za izdajo dovoljenj.

Subjekt za izdajo dovoljenj se lahko odloči, da se bo usklajeval z zadevnimi nacionalnimi varnostnimi organi za področje uporabe, vključno z organizacijo osebnih srečanj, odvisno od faze razvoja dokumentacije, priložene vlogi.

Če je treba obravnavati pomembne zadeve, lahko subjekt za izdajo dovoljenj in/ali zadevni nacionalni varnostni organi za področje uporabe zahtevajo srečanje s prosilcem, da bi se preprečile večkratne izmenjave dopisov za rešitev odprtih zadev.

Subjekt za izdajo dovoljenj in/ali zadevni nacionalni varnostni organi za področje uporabe bi morali potrditi vsak predhodno dogovorjeni datum srečanja s prosilcem oziroma kako drugače določiti datum. V obeh primerih je treba potrditev poslati prek točke vse na enem mestu in zahtevati potrdilo. To potrditev bi bilo treba poslati s podrobnostmi o pomislekih.

Če se šteje, da je takšno srečanje potrebno, je treba določiti naslednje cilje:

- › zagotoviti, da prosilec jasno razume opredeljena področja neskladnosti;
- › razpravljati o tem, kaj je treba storiti, da se odpravijo, in
- › dogovoriti se o naravi dodatnih informacij in vseh dokazil, ki jih je treba predložiti (akcijski načrt).

Vsa različna mnenja strokovnjakov (vključno s strokovnjaki istega organa) bi bilo prav tako treba vnesti v dokumentacijo o oceni.

Subjekt za izdajo dovoljenj in zadevni nacionalni varnostni organi za področje uporabe bi morali vsak zase najpozneje en teden pred iztekom štirimesečnega obdobja ocenjevanja skleniti, da bodisi vloga izpolnjuje vse zahteve bodisi da ni verjetno, da bo dosežen nadaljnji napredek pri zagotavljanju zadovoljivih odgovorov v

zvezi z nerešenimi zadevami, ter nato prek točke vse na enem mestu evidentirati rezultate svoje ocene, vključno z vsemi razlikami v mnenjih in priporočili za izdajo dovoljenja za tip vozila/dovoljenja za dajanje vozila na trg (glej vzorce predlog iz prilog IX–XI za predloge za dokumentaciji o oceni).

3.7.8. Člen 38: Ocena vloge

Ustrezni sklicevanji na Direktivo (EU) 2016/797:

- › Člen 21
- › Člen 24

Za pridobitev razumnega zagotovila (glej poglavje 3.2.2.1), da so prosilec in akterji, ki pomagajo prosilcu, izpolnili svoje obveznosti in odgovornosti, bi se morali subjekt za izdajo dovoljenj in zadevni nacionalni varnostni organi za področje uporabe prepričati o:

- › učinkovitosti postopka, ki ga uporabljajo prosilec in akterji, ki mu pomagajo, in
- › doslednosti, popolnosti in ustreznosti dokumentacije, ki jo je predložil prosilec.

Zahteve za oceno vloge, ki jo morata opraviti subjekt za izdajo dovoljenj in zadevni nacionalni varnostni organi za področje uporabe, so določene v prilogah II in III (v skladu s členoma 39 in 40 Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545). Za različne dele vloge so potrebni različni pristopi k preverjanju, ki lahko vključujejo:

- › Ali je predložena vloga popolna? Ali je prosilec vključil vse, kar je navedel?
- › Ali so bile opredeljene zahteve izrecno izpolnjene? To vključuje zahteve za podpisnike in strukture dokumentov v skladu z zakonskimi zahtevami Unije za elemente, kot so ES-izjave o verifikaciji.
- › Ali so elementi vloge še vedno veljavni? Številni vidiki vloge imajo omejena obdobja veljavnosti, kot so akreditacija organov za ocenjevanje skladnosti, veljavnost potrdil ES itd.
- › Ali je navzkrižno sklicevanje dosledno? Vloge so zapleteni dokumenti, zato ni nenavadno, da se elementi, kot so potrdila, v enem delu vloge posodobijo, v drugem pa ne. Če obstaja podlaga za predhodno sodelovanje, ali je vloga skladna z njo?
- › Ali so izbrana pravila in izbira dovoljenja veljavna? Razmislite, ali je področje uporabe pravila združljivo z načinom njegove uporabe v vlogi. Ali je bilo nadomeščeno? Ali so neskladnosti z veljavnimi obveznimi pravili ustrezno obravnavane in ali alternativne rešitve omogočajo celovito obvladovanje vseh povezanih tveganj? Opozoriti je treba, da so v primeru neskladnosti s pravilom subjekt za izdajo dovoljenj/zadevni nacionalni varnostni organi za področje uporabe odgovorni za oceno alternativnih rešitev (če obstajajo); upoštevati bi bilo treba rezultate organa za ocenjevanje (skupna varnostna metoda za oceno tveganja), vendar ta organ ne more odločati o alternativnih rešitvah, ki bi jih bilo treba uporabiti. Glej tudi poglavje 3.5.7 teh smernic v zvezi s členom 27 Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545 z naslovom Popravek neskladnosti.
- › Je obstoječi tip vozila, če se uporablja, še vedno pomemben in ali ima veljavno dovoljenje za tip vozila? Na to lahko vplivajo spremembe pravil in standardov, ki se uporabljajo za obstoječi tip vozila, in razlike v značilnostih tipa vozila, za katerega je predložena vloga, in sicer v primerjavi s tipom vozila, ki se uporablja kot podlaga.
- › Ali so bili postopki pravilno uporabljeni? V zvezi s tem je treba upoštevati opredeljene elemente procesov in sodelovanje ustreznih akterjev. Ocenjevalec bi moral priznati, da lahko na primer uporaba postopka ocene tveganja privede do razpona razumnih rezultatov in da se predložene vloge ne bi smelo zavrni, če se predlagane ugotovitve upravičeno nahajajo v tem razponu.
- › Ali so na voljo dokazila v podporo trditvam? Na primer, če je bila prijavljena skladnost s pravilom/standardom, se lahko ocenjevalec odloči, da bo preveril popolnost dokazil kot kazalnik, ali so bili postopki ocenjevanja pravilno uporabljeni.

Subjekt za izdajo dovoljenj in zadevni nacionalni varnostni organi za področje uporabe ne bi smeli:

- › ponavljati ali podvajati dela, ki ga opravijo drugi organi (npr. priglašeni organ, imenovani organ, organ za ocenjevanje (skupna varnostna metoda za oceno tveganja)), in
- › postopka izdaje dovoljenja uporabljati za preverjanje ali ocenjevanje usposobljenosti organov za ocenjevanje skladnosti.

Če se zadevni nacionalni varnostni organ za področje uporabe seznanj s po njegovem mnenju neustreznim delom organov za ocenjevanje skladnosti, bi moral:

- › o tem obvestiti subjekt za izdajo dovoljenj.

Če se subjekt za izdajo dovoljenj seznanj s po njegovem mnenju neustreznim delom organov za ocenjevanje skladnosti, bi moral:

- › o tem obvestiti zadevni organ za ocenjevanje skladnosti;
- › o tem obvestiti organ, ki nadzoruje/akreditira usposobljenost zadevnega organa za ocenjevanje skladnosti;
- › o tem obvestiti zadevne nacionalne varnostne organe za področje uporabe, in
- › odločiti, ali je treba uporabljati višjo raven nadzora v zvezi z deli postopka preverjanja in ocenjevanja, ki ga izvaja navedeni organ za ocenjevanje skladnosti.

3.7.9. Člen 39: Ocena vloge, ki jo izvede subjekt za izdajo dovoljenj

Ustrezni sklicevanji na Direktivo (EU) 2016/797:

- › Člen 21
- › Člen 24

Preverjanje metodologije, uporabljene za zajem zahtev (uporablja se samo v primeru nestandardizirane metodologije)

V zvezi z metodologijo za zajem zahtev bi moral subjekt za izdajo dovoljenj oceniti to metodologijo, ki jo je uporabil prosilec, samo v primeru, če je nestandardizirana (primera standardiziranih metod za zajem zahtev sta: Izvedbena uredba Komisije (EU) št. 402/2013, EN 50126). Pri preverjanju metodologije, uporabljene za zajem zahtev, ki ga opravi subjekt za izdajo dovoljenj, bi bilo treba upoštevati merila iz Priloge II k Izvedbeni uredbi Komisije (EU) 2018/545.

Preverjanje popolnosti, ustreznosti in doslednosti dokazil, dobljenih z metodologijo, uporabljeno za zajem zahtev

Subjekt za izdajo dovoljenj in zadevni nacionalni varnostni organi za področje uporabe bi morali opraviti preverjanje na visoki ravni⁷ (kar pomeni preverjanje popolnosti, ustreznosti in doslednosti) dokazil, dobljenih z metodologijo, uporabljeno za zajem zahtev, ki bi morala biti del dokumentacije, priložene vlogi za dovoljenje, in sicer za dovoljenja za prvo, novo in razširjeno področje uporabe.

Ni predvideno, da bi morali subjekt za izdajo dovoljenj in zadevni nacionalni varnostni organi za področje uporabe izvesti izčrpno preverjanje vseh dokazil v podporo zajemu zahtev/oceni tveganja, ki jo je prosilec opravil zaradi vidikov, ki niso povezani z varnostjo in za katere ni na voljo neodvisna ocena, ki bi jo opravil organ za ocenjevanje (skupna varnostna metoda za oceno tveganja).

Njegova vloga bi morala biti bolj sistemska in osredotočena na postopek, ki ga prosilec upošteva za zajem in izpolnitev zahtev; v ta namen bo subjekt za izdajo dovoljenj morda moral podrobno preveriti nekatera

⁷ Visoka in nizka raven sta običajno izraza, ki se uporabljata za razvrstitev, opis in opredelitev posebnih ciljev sistematične dejavnosti. Preverjanja na visoki ravni se nanašajo na ocene, ki so bolj abstraktne narave ter so povezane s splošnimi cilji in sistemskimi značilnostmi. Preverjanja na nizki ravni vključujejo bolj specifične posamezne ocene, osredotočene na podrobnosti.

dokazila. Poglobljenost in obseg preverjanj sta opisana v prilogah II in III k Izvedbeni uredbi Komisije (EU) 2018/545.

Kadar se je kot metodologija za zajem zahtev uporabil postopek upravljanja s tveganji iz Priloge I k Izvedbeni uredbi Komisije (EU) št. 402/2013

Kadar se je metodologija za zajem zahtev uporabil postopek upravljanja s tveganji iz Priloge I k Izvedbeni uredbi Komisije (EU) št. 402/2013, bi moral subjekt za izdajo dovoljenj glavno pozornost nameniti preverjanju, da:

- › je izjava predlagatelja (člen 16 Uredbe (EU) št. 402/2013) podpisana in potrjuje, da se nadzirajo vse ugotovljene nevarnosti in z njimi povezana tveganja, ter
- › poročilo o varnostni oceni (člen 15 Izvedbene uredbe Komisije (EU) št. 402/2013) podpira izjavo.

Kadar se je kot metodologija za zajem zahtev uporabila metodologija, ki ni postopek upravljanja s tveganji iz Priloge I k Izvedbeni uredbi Komisije (EU) št. 402/2013 (kadar je to dovoljeno)

Subjekt za izdajo dovoljenj in zadevni nacionalni varnostni organi za področje uporabe bi morali preveriti dokazila o uporabi metodologije v skladu z merili iz prilog II in III k Izvedbeni uredbi Komisije (EU) 2018/545, in sicer vsak za svoj del ocene (omejena na nacionalne predpise v primeru zadevnih nacionalnih varnostnih organov za področje uporabe):

- › je opredelitev sistema popolna in skladna z zasnovo vozila;
- › sta opredelitev in razvrstitev nevarnosti dosledni in verjetni;
- › so se vsa tveganja ustrezno obvladovala in ublažila;
- › je bilo obvladovanje nevarnosti strukturirano in dosledno med celotnim postopkom;
- › itd.

Ustrezne informacije so evidentirane v skladu s členom 8(2)

Če je subjekt za izdajo dovoljenj Agencija, zadevni nacionalni varnostni organi za področje uporabe preverijo, ali so evidentirane katere koli ustrezne informacije v skladu s členom 8(2) Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545, in jih upoštevajo pri svojih ocenjevanjih.

Če je subjekt za izdajo dovoljenj nacionalni varnostni organ, ne obstajajo nacionalni varnostni organi za področje uporabe, ki bi sodelovali pri ocenjevanju. V tem primeru bi moral subjekt za izdajo dovoljenj (nacionalni varnostni organ) preveriti, ali so evidentirane katere koli ustrezne informacije v skladu s členom 8(2) Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545, in jih upoštevati pri ocenjevanju vloge.

Zakonodaja, ki ni povezana z železnicami

Prosilec mora v skladu Direktivo (EU) 2016/797 zagotoviti, da so izpolnjene vse zahteve ustreznega prava Unije (glej poglavje 3.3.1 teh smernic, da najdete sklicevanje na informativni seznam zadevnega prava Unije). To je del postopka zajema zahtev, s katerim se zagotovi, da so vsa tveganja ustrezno zajeta in da se v zvezi z njimi opredeli ustrezen ukrep za njihovo zmanjšanje. Točka 8.6 Priloge II z naslovom Vidiki, ki jih oceni subjekt za izdajo dovoljenj vključuje tako preverjanje, ki ga opravi subjekt za izdajo dovoljenj. Da bi subjekt za izdajo dovoljenj pridobil razumno zagotovilo, da je prosilec izpolnil svoje odgovornosti in obveznosti, bi moral preveriti, ali je bila upoštevana druga zakonodaja EU s pregledom skladnosti rezultatov postopka zajema zahtev in ES-izjav(-e) o verifikaciji. Subjektu za izdajo dovoljenj ni treba zagotoviti ali oceniti, ali je bilo opredeljeno in upoštevano vse ustrezno pravo Unije, saj je za to odgovoren prosilec.

Izraz ustrezno pravo Unije zajema nekatere zakone, ki se ne uporabljajo za železnice. Vendar pa je treba vsekakor spoštovati nekatere druge zakonodajne akte EU, ki se ne nanašajo izrecno na železnice (npr. Uredbo (ES) št. 1907/2006 (uredba REACH), Direktivo 2014/30/EU o elektromagnetni združljivosti, Uredbo (EU) 2016/1628 o emisijah necestne mobilne mehanizacije itd.).

3.7.10. Člen 40: Ocena vloge, ki jo izvedejo zadevni nacionalni varnostni organi za področje uporabe

Ustrezna sklicevanja na Direktivo (EU) 2016/797:

- › Člen 6
- › Člen 14
- › Člen 21
- › Člen 24

Vloga nacionalnih varnostnih organov za področje uporabe

Nacionalni varnostni organi za področje uporabe:

- › bi morali v zvezi z ustreznimi nacionalnimi predpisi preveriti popolnost, ustreznost in doslednost vloge v zvezi s tehnično združljivostjo vozila z omrežjem na področju uporabe, ki ga je opredelil prosilec;
- › bi se morali odzvati na posvetovanja, ki jih je začel nacionalni varnostni organ sosednje države v zvezi z vozili iz sosednje države, ki potujejo na postaje v bližini meje;
- › bi morali izdajati začasna dovoljenja za uporabo vozila v omrežju za namene poskusnega obratovanja, kjer je to potrebno, in sprejeti ukrepe za zagotovitev izvedbe poskusnega obratovanja v omrežju.

Ureditve za upoštevanje razvrstitve nacionalnih predpisov in vzajemno priznavanje

V zvezi z vidiki, ki se ne ocenjujejo zaradi ureditev iz člena 37(1) Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545, glej tudi smernice v poglavju 3.7.7, zadostuje, da se v poročilo o oceni, ki ga je izdal zadevni nacionalni varnostni organ za področje uporabe, vključi sklicevanje na navedene ureditve.

Preverjanje popolnosti, ustreznosti in doslednosti dokazil, pridobljenih z metodologijo, uporabljeno za zajem zahtev

Zadevni nacionalni varnostni organi za področje uporabe bi morali opraviti preverjanje na visoki ravni glede dokazil, pridobljenih z metodologijo, uporabljeno za zajem zahtev, le, če je bila kot metodologija za zajem zahtev uporabljena metodologija, ki ni postopek upravljanja s tveganji iz Priloge I k Izvedbeni uredbi Komisije (EU) št. 402/2013, in le za nacionalne predpise za zadevno področje uporabe, kot je določeno v Prilogi III k Izvedbeni uredbi Komisije (EU) 2018/545.

Izmenjava izkušenj

Zadevni nacionalni varnostni organi za področje uporabe bi morali v okviru ocenjevanja poleg vidikov iz Priloge III preveriti, ali so evidentirane katere koli ustrezne informacije v skladu s členom 8(2) Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545, in jih upoštevati pri ocenjevanjih. Če v zvezi z izmenjavo izkušenj obstajajo težave, na katere je bilo opozorjeno in so bile evidentirane v skladu s členom 8(2) Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545, so te težave evidentirane v evidenci težav (glej poglavje 3.7.11). S tem se bo zagotovilo, da bodo imeli dostop do informacij tudi drugi člani ocenjevalne skupine.

Z izmenjavo izkušenj, ki so bile evidentirane v skladu s členom 8(2) Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545, se lahko zagotovijo informacije in znanje o delovanju že dovoljenih tipov vozil in njihovih komponentnih sistemov, ki se lahko upoštevajo pri ocenjevanju vlog. Obstaja lahko več virov informacij za izmenjavo izkušenj, evidentiranih v skladu s členom 8(2) Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545.

Nadzorne dejavnosti, ki jih izvajajo nacionalni varnostni organi, so lahko vir informacij, ki izhajajo iz izmenjave izkušenj in bi lahko bile pomembne za izdajo dovoljenj za tip vozil/dovoljenj za dajanje vozil na trg, pri čemer se take informacije evidentirajo v skladu s členom 8(2) Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545. Nacionalni varnostni organi uporabljajo informacije in znanja, pridobljena v okviru nadzornih dejavnosti, kar je njihovo sredstvo za ocenjevanje učinkovitosti postopkov prosilca za zasnovo, proizvodnjo, verifikacijo in potrditev tipa vozila/vozila.

Nadzorne dejavnosti nacionalnega varnostnega organa niso primarno osredotočene na proizvajalce vozil, ki so glavni prosilci za dovoljenje za tip vozila/dovoljenje za dajanje vozila na trg. Vendar je verjetno, da bodo nadzorne dejavnosti, povezane s prevozniki v železniškem prometu, nacionalnemu varnostnemu organu

zagotovile znanje o vozilih, ki jih upravljajo prevozniki v železniškem prometu, ki je pomembno za ocenjevanje vlog za dovoljenje za tip vozila/dovoljenje za dajanje vozila na trg. Posebej zanimive bodo odzivne dejavnosti, ki izhajajo iz težav z vozili, kot so nesreče, incidenti ali večje motnje v delovanju.

Izmenjava izkušenj se lahko nanaša na obstoječa vozila, pri katerih je bila uporabljena enaka platforma zasnove, kot je tista, ki se uporablja za vlogo, ki se ocenjuje, lahko pa se nanaša na sisteme, ki se uporabljajo v obstoječih vozilih. Čeprav lahko vozila sestavijo različni proizvajalci, bodo številni sistemi v njih izhajali od istega dobavitelja. Razumevanje skupnih tem bo zagotovilo podlago za prednostno razvrstitev elementov, ki se obravnavajo v okviru ocenjevanja vloge. Te skupne teme lahko zadevajo tudi medsebojno delovanje vozila in infrastrukture.

3.7.11. Člen 41: Kategorizacija težav

Ustrezni sklicevanji na Direktivo (EU) 2016/797:

- › Člen 21
- › Člen 24

Evidentiranje težav v evidenci težav

Verjetno je, da bodo subjekt za izdajo dovoljenj in zadevni nacionalni varnostni organi za področje uporabe med ocenjevanjem opredelili težave, če je vsebina vloge nejasna, če obstajajo vprašanja, ki izhajajo iz ustreznih informacij, evidentiranih v skladu s členom 8(2) Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545, ali če ni na voljo dovolj dokazil. Prosilec bo moral v zvezi s temi težavami predložiti dodatna pojasnila.

Vsi vidiki, ki izhajajo iz ocene in jih je ustrezno upoštevati pri odločitvi, bi morali biti zabeleženi v evidenci težav, ne pa le tisti vidiki, ki bi subjektu za izdajo dovoljenj preprečili sprejetje odločitve o izdaji dovoljenja za tip vozila in/ali dovoljenja za dajanje vozila na trg.

Uredniški ali predstavitveni pomisleki ali tipografske napake se ne bi smele šteti za dokaz, da prosilec ni dokazal skladnosti, razen če vplivajo na jasnost dokazil, ki jih je predložil.

Prosilec lahko predloži dodatna pojasnila v zvezi s težavo prek točke vse na enem mestu, na primer z naložitvijo dokumenta, predložitvijo dodatnih informacij itd.

Kadar ocenjevalno skupino sestavlja več ocenjevalcev, je verjetno, da bo prosilec prejel enake ali podobne zahteve v zvezi z težavami, ki so jih opredelili različni ocenjevalci. Evidenca težav v okviru točke vse na enem mestu lahko pomaga preprečiti, da bi različni ocenjevalci večkrat opozorili na isto težavo. Preden ocenjevalec opozori na težavo, bi moral v evidenci težav preveriti, ali je zadevno težavo že evidentiral drug ocenjevalec.

Evidentiranje in kategorizacija težav sta pomemben del ocen, ki jih izvedejo subjekt za izdajo dovoljenj in zadevni nacionalni varnostni organi za področje uporabe. Da bi se ocenjevalce podpiralo pri njihovem delu, točka vse na enem mestu zagotavlja funkcijo za vnaprejšnjo izpolnitev njihove zadevne dokumentacije o oceni z ustreznimi informacij iz evidence težav. Ocenjevalci lahko v dokumentaciji o oceni urejajo vnaprej izpolnjene informacije.

Kategorizacija težav

Težave se po pomembnosti razlikujejo, pri čemer je kategorizacija koristno orodje, ki prispeva k njihovemu ustreznemu reševanju. Za vsako kategorijo težav bo potreben drugačen pristop. Z opisom težav se izraža, kaj bi se zgodilo, če prosilec ne bi predložil dodatnih informacij (npr. težava tipa 3 se lahko na koncu odpravi brez uvedbe pogojev in omejitev uporabe).

V primeru opredeljene in razvrščene težave subjekt za izdajo dovoljenj in/ali nacionalni varnostni organi za področje uporabe izvedejo predhodno oceno.

Težava tipa 1:

- › Eden od vidikov vloge je nejasen. Prosilec je pozvan, naj ga pojasni.

- › Prosilec predloži dodatna pojasnila.
- › Če se z dodatnimi pojasnili negotovost reši, je težava odpravljena.
- › Če se položaj z dodatnimi pojasnili ne reši ali če prosilec ne predloži dodatnih pojasnil, se težava razvrsti v kategorijo: težava ni odpravljena. Prosilca se lahko pozove, naj predloži dodatna pojasnila.
- › Če se težava tipa 1 ne odpravi, to še ni podlaga za zavrnitev vloge. Če težava ni zadovoljivo odpravljena, bo subjekt za izdajo dovoljenj po svoji presoji nadaljeval oceno na podlagi razpoložljivih informacij.

Težava tipa 2:

- › Treba je spremeniti dokumentacijo vloge oziroma zahteva se manjše ukrepanje prosilca. Prosilec je na to opozorjen.
- › Ukrepanje je prepuščeno prosilcu.
- › Prosilec predloži odgovor, ki vsebuje spremembo dokumentacije ali rezultat ukrepa, ki ga je sprejel.
- › Če odgovor vsebuje zadovoljivo rešitev težave, je ta odpravljena.
- › Če se težava z odgovorom ne reši ali če prosilec odgovora ne predloži, se težava razvrsti v kategorijo: težava ni odpravljena.
- › Če se težava tipa 2 ne odpravi, to še ni podlaga za zavrnitev vloge. Če težava ni zadovoljivo odpravljena, bo subjekt za izdajo dovoljenj po svoji presoji nadaljeval oceno na podlagi razpoložljivih informacij.

Težava tipa 3:

- › Težava, zaradi katere mora prosilec spremeniti dokumentacijo vloge (neskladnost). Za sprejetje odločitve o izdaji dovoljenja za tip vozila in/ali dovoljenja za dajanje vozila na trg so potrebni strožji pogoji uporabe in druge omejitve.
- › Prosilec je pozvan, naj predlaga ukrepe, ki jih je treba sprejeti (strožji pogoji uporabe in druge omejitve).
- › Prosilec predloži pisni predlog za strožje pogoje uporabe in druge omejitve, ki se bodo uporabljali.
- › Subjekt, ki je opozoril na težavo – subjekt za izdajo dovoljenj ali nacionalni varnostni organ za področje uporabe –, oceni predlog.
- › Če je predlog za strožje pogoje ali omejitve zadovoljiv, postane del vloge. Težava je odpravljena: ocena se nadaljuje in težava več ne preprečuje sprejetja odločitve o izdaji dovoljenja za tip vozila in/ali dovoljenja za dajanje vozila na trg.
- › Če je predlog nezadovoljiv, se zavrne. Za težavo še vedno velja, da ni odpravljena, prosilca pa se pozove, naj pripravi dodatne predloge.
- › Če zadovoljivega predloga za strožje pogoje uporabe in druge omejitve ni mogoče najti, se bo štelo, da je vloga tehtno pomanjkljiva in bo zavrnjena.

Težava tipa 4:

- › Zaradi te težave mora prosilec spremeniti dokumentacijo vloge (neskladnost). Odločitve o izdaji dovoljenja za tip vozila in/ali dovoljenja za dajanje vozila na trg ni mogoče sprejeti, dokler težava ni odpravljena. Lahko je podlaga za upravičen dvom, kot je določeno v členu 42 Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545. Za smernice o upravičenih dvomih glej poglavji 3.2.2.7 in 3.7.12.
- › Prosilec je pozvan, naj predlaga ukrepe, ki jih je treba sprejeti za rešitev te težave.
- › Vlagatelj predloži pisni predlog za ukrepe, ki jih je treba sprejeti za rešitev te težave, in časovni okvir, ki je potreben za spremembo dokumentacije vloge.

- › Subjekt, ki je opozoril na težavo – subjekt za izdajo dovoljenj ali nacionalni varnostni organ za področje uporabe –, oceni predlog.
- › Če je zadovoljiv, subjekt, ki je opozoril na težavo, o tem obvesti prosilca in določi časovni okvir, v katerem lahko ta predloži spremembo dokumentacije vloge.
- › Če je nezadovoljiv, subjekt, ki je opozoril na težavo, prosilca obvesti o razlogih, zakaj je predlog nezadovoljiv, težavi pa se dodeli status: težava ni odpravljena. Prosilec bi moral ob upoštevanju navedenih razlogov predložiti spremenjen predlog.
- › Prosilec predloži spremembo dokumentacije vloge v skladu s sprejetim predlogom.
- › Če je sprememba zadovoljiva, se vključi v dokumentacijo vloge. Težava je odpravljena: ocena se nadaljuje in težava več ne preprečuje sprejetja odločitve o izdaji dovoljenja za tip vozila in/ali dovoljenja za dajanje vozila na trg.
- › Če je sprememba nezadovoljiva, se ne vključi v dokumentacijo vloge. Za težavo še vedno velja, da ni odpravljena, prosilca pa se pozove, naj dokumentacijo vloge dodatno spremeni.
- › Če vlagatelj spremembe ne predloži v roku, ki ga je določil subjekt, ki je opozoril na to težavo, sprememba ne bo obravnavana, težava pa bo še naprej imela status: težava ni odpravljena.

Težave tipa 3 lahko ob koncu ocenjevanja privedejo do izdaje dovoljenja s pogoji uporabe in omejitvami, in sicer če prosilec zagotovi ustrezne informacije; z dodatnimi informacijami, ki jih predloži prosilec, se lahko težava odpravi, ne da bi bili uvedeni dodatni pogoji uporabo in druge omejitve.

Če težav tipa 4 ni mogoče odpraviti pred iztekom določenega roka za oceno – ali podaljšanega roka, če je bil izražen upravičen dvom in je bil rok v ustrezno evidentiranem dogovoru s prosilcem podaljšan –, se bo štel, da je vloga tehtno pomanjkljiva in bo zavrnjena. Za to kategorijo težav načeloma ni mogoče določiti dodatnih pogojev uporabe in drugih omejitev, ki bi omogočali izdajo dovoljenja (sicer bi bila že na začetku opredeljena kot težava tipa 4). Vendar se lahko težava tipa 4 po dodatni analizi težave in razpravi s prosilcem odpravi s sprejetjem pogojev uporabe in drugih omejitev.

3.7.12. Člen 42: Upravičen dvom

Ustrezni sklicevanji na Direktivo (EU) 2016/797:

- › Člen 21
- › Člen 24

Upravičen dvom

Opredelitev pojma upravičen dvom je opisana v poglavju 3.2.2.7 (vključno s pojasnitvijo, kako se težave tipa 4 nanašajo na upravičene dvome).

Upravičen dvom se lahko ugotovi med ocenami, ki jih izvedejo subjekt za izdajo dovoljenj/zadevni nacionalni varnostni organ izvaja za področje uporabe, in se lahko nanaša na naslednje vidike:

- › prosilec in akterji, ki ga podpirajo, izpolnjujejo poglobitve zahteve v različnih fazah postopka (zasnove, proizvodnje, verifikacije in potrditve), da se zagotovi skladnost z vso ustrezno zakonodajo;
- › vidike zasnove, ki bi lahko preprečili varno uporabo vozila na področju uporabe, kadar se uporablja na podlagi opredeljenih in predvidenih pogojev uporabe in drugih omejitev;
- › postopek, ki ga uporabljajo prosilec in akterji, ki podpirajo prosilca. Pri podpornih akterjih se to nanaša zlasti na težave v zvezi s pristojnostmi priglašene organa, imenovanega organa in/ali organa za ocenjevanje (skupna varnostna metoda za oceno tveganja) in delom, ki ga ti organi opravljajo, pri čemer so lahko te težave razlog za omejitev, začasni preklic ali umik njihove priglasitve, kot je določeno v členu 39(1) Direktive (EU) 2016/797, ali upravičujejo ukrepe v skladu s členom 11(2) Izvedbene uredbe Komisije (EU) št. 402/2013;
- › doslednost in ustreznost predložene dokumentacije;

- › neskladnost v skladu s členom 26(2) Direktive 2016/797 in/ali
- › ustrezne informacije, evidentirane v skladu s členom 8(2) Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545.

Izraženi upravičen dvom bi bilo treba ustrezno utemeljiti s podrobnostmi o zadevah, ki po mnenju subjekta za izdajo dovoljenj/zadevnega nacionalnega varnostnega organa za področje uporabe v vlogi niso bile ustrezno obravnavane. Te podrobnosti morajo biti konkretne in jasno opredeliti dele dokumentacije vloge, ki so neustrezni.

Prosilec je odgovoren za sredstva, uporabljena za obravnavo upravičenega dvoma. Subjekt za izdajo dovoljenj/zadevni nacionalni varnostni organ za področje uporabe mora opisati podlago za upravičen dvom, tako da je prosilcu jasno, kaj je potrebno za odpravo dvoma, ne sme pa predpisati rešitve.

V primeru, da subjekt za izdajo dovoljenj/nacionalni varnostni organi za področje uporabe izrazijo upravičen dvom in prosilec v ustrezno evidentiranem dogovoru s subjektom za izdajo dovoljenj soglaša, da je treba predložiti dodatne informacije, bi moral prosilec predlagati popravne ukrepe in rok (po potrebi vključno s podaljšanjem roka za ocenjevanje). Subjekt za izdajo dovoljenj in zadevni nacionalni varnostni organ za področje uporabe bosta proučila predlog in prosilca obvestila o rezultatih svoje ocene.

Glede na naravo upravičenega dvoma bo prosilec morda potreboval več časa za predložitev dopolnilnih informacij (zlasti če je potrebno poskusno obratovanje v omrežju). V takem primeru lahko subjekt za izdajo dovoljenj na podlagi ustrezno evidentiranega dogovora s prosilcem privoli v podaljšanje roka za ocenjevanje, ki presega štirimesečni rok iz člena 21(4) Direktive (EU) 2016/797.

V primeru nestrinjanja s katero koli odločitvijo subjekta za izdajo dovoljenj/zadevnega nacionalnega varnostnega organa za področje uporabe (o upravičenem dvomu kot takem, roku in/ali popravni ukrepih), zaradi katere je bila vloga za dovoljenje zavrnjena, lahko prosilec začne pritožbeni postopek.

Subjekt za izdajo dovoljenj ne bi smel izdati dovoljenja za tip vozila in/ali dovoljenja za dajanje vozila na trg, če prosilec ni odpravil izraženega(-ih) upravičenega(-ih) dvoma(-ov) ter če ni ustrezno spremenil vloge in dokumentacije, ki ji je priložena.

Težava tipa 4 iz člena 41(1)(d) Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545 ni vedno upravičen dvom. Če je jasno (tj. če ni dvoma, da predložena dokazila ne omogočajo izdaje dovoljenja), da bo težava, če ne bo odpravljena s spremembo dokumentacije, privedla do neposredne zavrnitve vloge, bi bilo treba opozoriti, da gre za težavo tipa 4, ne pa upravičen dvom. V takem primeru se ocenjevanje ne začasno prekine oziroma se rok ne podaljša.

3.7.13. Člen 43: Preverjanja, ki jih subjekt za izdajo dovoljenj izvede v zvezi z ocenami, ki so jih izvedli zadevni nacionalni varnostni organi za področje uporabe

Ustrezni sklicevanji na Direktivo (EU) 2016/797:

- › Člen 21
- › Člen 24

Preverjanja, ki jih mora subjekt za izdajo dovoljenj opraviti v zvezi z ocenami, ki jih izvedejo zadevni nacionalni varnostni organi za področje uporabe, bi morala biti le preverjanja popolnosti izvedenih ocen (popolnih kontrolnih seznamov in vseh odpravljenih težav) ter doslednosti ocen vloge, ki jih izvedejo nacionalni varnostni organi za področje uporabe. To ne bi smela biti preverjanja podrobnih ocen, ki jih izvedejo nacionalni varnostni organi za področje uporabe.

3.7.14. Člen 44: Arbitraža na podlagi člena 21(7) Direktive (EU) 2016/797 in člena 12(4)(b) Uredbe (EU) 2016/796

Ustrezni sklicevanji na Direktivo (EU) 2016/797:

- › Člen 21
- › Člen 24

Ustrezni sklicevanji na Uredbo (EU) 2016/796:

- › Člen 55
- › Člen 61

Za opis postopka arbitraže, ponovne proučitve in pritožbe glej diagram poteka za fazo 5 v Prilogi XVIII, vključno z diagramoma poteka za podfazi 5.1 in 5.2.

Arbitraža na podlagi člena 21(7) Direktive (EU) 2016/797

Nestrinjanje Agencije z oceno enega ali več nacionalnih varnostnih organov za področje uporabe bi bilo treba priglasiti zadevnim nacionalnim varnostnim organom za področje uporabe prek točke vse na enem mestu, in sicer skupaj z razlogi za takšno nestrinjanje.

Če se subjekt za izdajo dovoljenj ne strinja s priporočilom nacionalnega varnostnega organa za področje uporabe ali med postopkom oblikovanja zagotovil opredeli težavo, bi ga oziroma jo moral proučiti skupaj z zadevnimi nacionalnimi varnostnimi organi za področje uporabe. Pri vsaki taki proučitvi bi moral po potrebi sodelovati prosilec, da se sprejme dogovor o vzajemno sprejemljivi oceni, če pa dogovora ni mogoče doseči, bi moral subjekt za izdajo dovoljenj sprejeti ustrezne ukrepe.

Prosilec bi moral področje uporabe opredeliti v vlogi. Vendar bi lahko v primeru arbitraže med Agencijo in zadevnimi nacionalnimi varnostnimi organi za področje uporabe v skladu s členom 21(7) Direktive (EU) 2016/797 prišlo do dodatnih izključitev dela(-ov) omrežja(-ij), ki ga (jih) zadeva predvideno področje uporabe.

Če ni mogoče doseči vzajemno sprejemljivega dogovora med subjektom za izdajo dovoljenj in zadevnimi nacionalnimi varnostnimi organi za področje uporabe, odločitev subjekta za izdajo dovoljenj pa vključuje mreže področja uporabe, za katera so zadevni nacionalni varnostni organi za področje uporabe izdali negativno oceno, lahko zadevni nacionalni varnostni organi za področje uporabe zadevo predložijo v arbitražo komisiji za pritožbe v skladu s poslovnikom zadevne komisije.

Med arbitražo, vključno z usklajevanjem za dogovor o oceni, ki bi bila sprejemljiva za vse, se lahko dovoljenje za tip vozila in/ali dovoljenje za dajanje vozila na trg začasno prekliče. Agencija prosilcu sporoči razloge za začasni preklic.

Arbitraža na podlagi člena 12(4)(b) Uredbe (EU) 2016/796

Če v enem mesecu od začetka postopka usklajevanja med Agencijo in zadevnim(-i) nacionalnim(-i) varnostnim(-i) organom(-i) ni mogoče zagotoviti doslednosti odločitev, bi moral(-i) zadevni nacionalni varnostni organ(-i) zadevo predložiti v arbitražo komisiji za pritožbe, in sicer v skladu s poslovnikom komisije za pritožbe.

Komisija za pritožbe bi morala odločiti, ali bi bilo treba zagotoviti doslednost odločitev ali ne.

Odločitev komisije za pritožbe, sprejeta v okviru arbitražnega postopka, bi bilo treba priglasiti Agenciji in zadevnemu(-im) nacionalnemu(-im) varnostnemu(-im) organu(-om) v skladu s poslovnikom komisije za pritožbe.

Agencija in zadevni nacionalni varnostni organ (ali organi) bi morali svoje končne odločitve sprejeti v skladu z ugotovitvami komisije za pritožbe, ki deluje v okviru njenih (njihovih) notranjih postopkov, in predložiti utemeljitve za svojo odločitev.

Arbitražni postopek se uporabi le, če je subjekt za izdajo dovoljenj Agencija.

Arbitražni postopek se uporabi v primeru nestrinjanja med subjektom za izdajo dovoljenj in zadevnim nacionalnim varnostnim organom za področje uporabe glede rezultatov izvedenih ocen. V skladu s

členom 21(7) Direktive (EU) 2016/797 je treba odločitev v okviru arbitražnega postopka sprejeti v enem mesecu. V času uporabe arbitražnega postopka se lahko postopek izdaje dovoljenja začasno prekine, pri čemer v tem primeru začasno preneha teči tudi rok iz poglavja 3.7.4. Agencija prosilcu sporoči razloge za začasno prekinitev.

Ponovna proučitev težave (težav) z zadevnimi nacionalnimi varnostnimi organi za področje uporabe bi lahko povzročila spremembe poročila o oceni.

Kadar odločitev subjekta za izdajo dovoljenj na podlagi negativne ocene, ki jo izda nacionalni varnostni organ za področje uporabe, v primerjavi z vlogo privede do izključitve omrežij s področja uporabe in lahko prosilec zadevnemu nacionalnemu varnostnemu organu za področje uporabe v poznejši fazi (po izdaji dovoljenja) predloži zadovoljiva dokazila, lahko prosilec Agenciji pošlje novo vlogo za razširitev področja uporabe.

3.7.15. Člen 45: Zaključek ocenjevanja vloge

Ustrezni sklicevanji na Direktivo (EU) 2016/797:

- › Člen 21
- › Člen 24

V okviru zaključka dejavnosti ocenjevanja neodvisno preverjanje pomeni, da preverjanja izvede oseba iz organizacije subjekta za izdajo dovoljenj, ki ni bila neposredno vključena v ocenjevanje vloge. To je lahko drug ocenjevalec, ki ni sodeloval pri oceni, ki jo je treba preveriti, ali nosilec odločanja.

Dokumentacija o oceni, ki jo v skladu s členom 40 Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545 izpolni subjekt za izdajo dovoljenj, je na voljo v Prilogi X.

Dokumentacija o oceni za zaključek ocenjevanja vloge, ki jo izpolni subjekt za izdajo dovoljenj, je na voljo v Prilogi XI.

3.7.16. Člen 46: Odločitev o odobritvi ali zavrnitvi vloge

Ustrezni sklicevanji na Direktivo (EU) 2016/797:

- › Člen 21
- › Člen 24

Ustrezna sklicevanja na Uredbo (EU) 2016/796:

- › Člen 12
- › Člen 55
- › Člen 58
- › Člen 59
- › Člen 60

Subjekt o izdaji dovoljenj bi moral odločitev o izdaji dovoljenja za tip vozila in/ali dovoljenja za dajanje vozila na trg ali zavrnitvi vloge sprejeti v enem tednu po zaključku ocenjevanja.

Subjekt za izdajo dovoljenj bi moral dovoljenje izdati, kadar ocena vidikov iz Priloge II in, kadar je primerno, Priloge III daje razumno zagotovilo, da so prosilec in akterji, ki podpirajo prosilca, izpolnili svoje odgovornosti v potrebnem obsegu.

Kadar se z oceno vidikov iz Priloge II in, kadar je primerno, Priloge III ne pridobi razumno zagotovilo, da so prosilec in akterji, ki podpirajo prosilca, izpolnili svoje obveznosti in odgovornosti v potrebnem obsegu, bi moral subjekt za izdajo dovoljenj vlogo zavrniti.

Subjekt za izdajo dovoljenj bi moral v svoji odločitvi navesti:

- › vse pogoje uporabe vozila in druge omejitve (glej poglavje 3.3.6);
- › razloge za odločitev, in
- › kako se je zoper odločitev mogoče pritožiti.

Odločitev o dovoljenju ne vsebuje časovno omejenih pogojev uporabe in drugih omejitev, razen če:

- › je to potrebno, ker skladnosti s TSI in/ali nacionalnimi predpisi ni mogoče popolnoma dokazati pred izdajo dovoljenja, in/ali
- › se v skladu s TSI in/ali nacionalnimi predpisi jasno zahteva, da prosilec pripravi prepričljivo oceno skladnosti.

Dovoljenje lahko nato vključuje pogoj, da se delovanje v skladu z oceno dokaže z dejansko uporabo v določenem časovnem obdobju.

Končno odločitev bi bilo treba evidentirati v točki vse na enem mestu in jo skupaj z dokumentacijo o oceni prek navedene točke poslati prosilcu in zadevnim nacionalnim varnostnim organom za področje uporabe.

Če se z odločitvijo zavrne vloga ali se vloga sprejme na podlagi drugačnih pogojev za uporabo vozila in drugih omejitev v primerjavi s tistimi, ki jih je prosilec navedel v svoji vlogi, lahko prosilec zahteva, naj subjekt za izdajo dovoljenj znova prouči svojo odločitev, in lahko, če ni zadovoljen, vložiti pritožbo pri pristojnem organu v skladu s členom 21(11) Direktive (EU) 2016/797.

Z dovoljenjem bi bilo treba prosilcem in prevoznikom v železniškem prometu zagotavljati pravno varnost, zato bi se bilo treba izogibati časovno omejenim pogojem uporabe ter drugim omejitvam.

Če obstajajo razlogi za časovno omejene pogoje uporabe in druge omejitve, lahko dovoljenje vključuje pogoj, da se delovanje v skladu z oceno dokaže z dejansko uporabo v določenem časovnem obdobju (npr. da zanesljivost do točke v času (t) ne sme biti manjša od 80 % ocenjene vrednosti).

Sistem prevoznika v železniškem prometu za upravljanje varnosti (ki ga nadzorujejo nacionalni varnostni organi) bi moral vsebovati metode za spremljanje delovanja, napak in okvar. Uporabljati bi ga bilo treba, da:

- › se preveri, ali se z dejansko uporabo izpolnjujejo poglobitvene zahteve in vzdržuje skladnost z vrednostmi, ki so bile ocenjene ob izdaji dovoljenja, in
- › se po potrebi sprejmejo popravni ukrepi (npr. če se pojavijo pomanjkljivosti v zasnovi in značilne napake, zaradi katerih ni mogoče izpolniti prvotnih ocen).

Če je poleg tega iz izmenjave izkušenj, pridobljenih pod nadzorom nacionalnega varnostnega organa, razvidno, da:

- › vozilo, vrsta vozila in/ali tip vozila ne izpolnjuje ocen, navedenih ob izdaji dovoljenja, in
- › niso bili sprejeti zadovoljivi popravni ukrepi,

lahko nacionalni varnostni organ od subjekta za izdajo dovoljenj zahteva, da začasno prekliče ali razveljavi dovoljenje za vozilo, serijo vozil in/ali tip vozila.

3.8. Poglavje 7 – faza 6 Končna dokumentacija in dovoljenje

Za opis postopka glej diagram poteka za fazo 6 v Prilogi XVIII.

3.8.1. Člen 47: Končna dokumentacija za dovoljenje za tip vozila in/ali dovoljenje za dajanje vozila na trg

Ustrezni sklicevanji na Direktivo (EU) 2016/797:

- › Člen 21
- › Člen 24

Celotna spremna dokumentacija za odločitev, izdana v skladu s členom 46 Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545, je sestavljena iz vloge in spremljajoče dokumentacije, ki jo predloži prosilec, ter vseh

dokumentov, ki jih je subjekt za izdajo dovoljenj uporabil za sprejetje odločitve, vključno z odločitvijo subjektov za izdajo dovoljenj.

Odločitev o izdaji dovoljenja za tip vozila in/ali dovoljenja za dajanje vozila na trg bi morala temeljiti na informacijah, predloženih v vlogi, in informacijah iz (končne) dokumentacije o oceni.

V prilogah IV in V sta na voljo vzorca predloge za standardne oblike dovoljenja za tip vozil in dovoljenja za dajanje vozila na trg.

Subjekt za izdajo dovoljenj bi moral dokončati upravni postopek zaključevanja ocenjevanja z zagotovitvijo, da so vsi dokumenti in zapisi pregledani, organizirani in arhivirani.

Subjekt za izdajo dovoljenj bi se moral uskladiti z zadevnimi nacionalnimi varnostnimi organi za področje uporabe, da bi se opredelila pridobljena spoznanja, ki se bodo uporabljala pri prihodnjih ocenah.

To lahko vključuje informacije o težavah in tveganjih ter učinkovitih praksah, ki se lahko uporabijo pri prihodnjih ocenjevanjih in morda delijo z drugimi organi (ali se od njih celo prevzamejo) za nenehno izboljševanje.

3.8.2. Člen 48: Informacije v izdanem dovoljenju za tip vozila

Ustrezna sklicevanja na Direktivo (EU) 2016/797:

- › Člen 21
- › Člen 24
- › Člen 48

Pogoji za uporabo in druge omejitve

Subjekt za izdajo dovoljenj in zadevni nacionalni varnostni organi za področje uporabe lahko na podlagi svoje ocene določijo dodatne pogoje uporabe in druge omejitve. Več pojasnil o pristopu iz treh faz (predvideni pogoji na podlagi zasnove, pogoji, ki izhajajo iz ocene skladnosti, pogoji, ki jih uvedejo subjekt za izdajo dovoljenj in zadevni nacionalni varnostni organi za področje uporabe) je na voljo v poglavju 3.3.6.

3.8.3. Člen 49: Informacije v izdanem dovoljenju za dajanje vozila na trg

Ustrezna sklicevanja na Direktivo (EU) 2016/797:

- › Člen 21
- › Člen 24
- › Člen 25
- › Člen 46

Navedba vozil:

Vozilo, ki je bilo registrirano, je označeno z evropsko številko vozila, numerično identifikacijsko kodo, kakor je opredeljena v Dodatku 6 k Odločbi 2007/756/ES.

Po izdaji dovoljenja za dajanje vozila na trg bi bilo treba vozilo registrirati v nacionalnem registru vozil. Registracijski subjekt na podlagi zahtevka za registracijo, ki ga vloži imetnik, bi moral vozilu dodeliti evropsko številko vozila. Izdaja dovoljenja za dajanje vozila na trg in registracija vozila se lahko združita oziroma potekata hkrati ali zaporedno (dovoljenje za dajanje vozila na trg je izdano pred registracijo), odvisno od notranjih postopkov registracijskega subjekta in subjekta za izdajo dovoljenj. Običajna praksa je, da registracijski subjekt za imetnika predhodno rezervira številko, ki bo ob registraciji vozila postala evropska številka vozila.

Vseeno je treba pred izdajo dovoljenja za dajanje vozila na trg opredeliti vozilo. Če evropska številka vozila še ni rezervirana ali dodeljena, ko prosilec predloži vlogo za dovoljenje za dajanje vozila na trg, se lahko

opredelitev vozila opravi z uporabo proizvajalčevega lastnega sistema za opredelitev vozila ali navedbo serijske številke proizvoda.

3.8.4. Člen 50: Registracija v evropskem registru dovoljenih tipov vozil in podatkovni zbirki ERADIS

Ustrezni sklicevanji na Direktivo (EU) 2016/797:

- › Člen 42
- › Člen 48

Ustrezno sklicevanje na Uredbo (EU) 2016/796:

- › Člen 37

Evropski register dovoljenih tipov vozil

Subjekt za izdajo dovoljenj bi moral vedno izdati dovoljenje za tip vozila, tudi če je prosilec zaprosil le za dovoljenje za dajanje vozila na trg (razen v primeru dovoljenja v skladu s tipom vozila).

Odločitve o izdaji dovoljenja za dajanje vozila na trg in dovoljenja za tip vozila se shranijo v točki vse na enem mestu. V evropskem registru dovoljenih tipov vozil so registrirani dovoljeni tipi vozil.

Informacije iz evropskega registra dovoljenih tipov vozil bi morale biti del vloge za dovoljenje.

Za podatke, evidentirane v evropskem registru dovoljenih tipov vozil, je odgovoren subjekt za izdajo dovoljenj. Vendar to prosilcu ne preprečuje, da v imenu subjekta za izdajo dovoljenj v vlogi izpolni del zahtevanih podatkov.

Predvideno je, da bo izvedbeni akt o registru dovoljenih tipov vozil, predviden s členom 48(2) Direktive (EU) 2016/797, vključeval možnost evidentiranja izvedenk tipa vozila in/ali variant tipa vozila.

Podatkovna zbirka ERADIS

V skladu z Uredbo (EU) 2016/796 je treba zagotoviti, da so javnosti na voljo naslednji dokumenti:

- › ES-izjave o verifikaciji podsistemov,
- › ES-izjave o skladnosti komponent interoperabilnosti in
- › ES-izjave o ustreznosti komponent interoperabilnosti za uporabo.

Priglašeni organi morajo v skladu z Direktivo (EU) 2016/797 Agenciji predložiti:

- › potrdila ES o verifikaciji podsistemov;
- › potrdila ES o skladnosti komponent interoperabilnosti in
- › potrdila ES o primernosti komponent interoperabilnosti za uporabo.

Agencija je podatkovno zbirko ERADIS vzpostavila za shranjevanje teh potrdil in izjav. To podatkovno zbirko bi morali uporabljati:

- › prosilci za predložitev ES-izjav;
- › proizvajalci komponent interoperabilnosti za predložitev ES-izjav, in
- › priglašeni organi za predložitev potrdil ES.

Ni pravne podlage, v skladu s katero bi morali imenovani organi Agenciji predložiti potrdila glede nacionalnih predpisov. Vendar bi se lahko uporabilo načelo smiselnosti, zato bi morali imenovani organi potrdila nalagati v podatkovno zbirko ERADIS, ko bo razvita in se bo začela uporabljati ustrezna funkcionalnost zadevne podatkovne zbirke.

Registracija vozila v nacionalnem registru vozil

Vsako vozilo je treba registrirati v nacionalnem registru vozil z navedbo tipa vozila in, kjer je to ustrezno, posebne kombinacije izvedenke tipa vozila in/ali variante tipa vozila ali serije vozil, v katero spada vozilo. Registracija vozila se opravi na zahtevo imetnika in ni del postopka izdaje dovoljenja za vozilo.

Za Evropski centralizirani virtualni register vozil (ECVVR)/nacionalni register vozil:

- › podatke zagotovi imetnik, ki je odgovoren za njihovo celovitost;
- › registracijski subjekt preveri splošno skladnost in posodobi nacionalni register vozil.

Če je področje uporabe omejeno na eno državo članico, bi bilo treba vsa vozila registrirati samo v nacionalnem registru vozil te države članice. Vse prihodnje spremembe področja uporabe bi bilo treba evidentirati le v nacionalnem registru vozil, v katerem je bilo dovoljenje prvotno registrirano.

Če področje uporabe za vozilo zajema več kot eno državo članico, bi bilo treba vozilo registrirati le v eni od zadevnih držav članic, imetnik pa bi se moral odločiti, v kateri od njih želi registrirati svoje vozilo.

Če se področje uporabe vozila razširi:

- › bi bilo treba vozilo registrirati le v nacionalnem registru vozil države članice, v kateri je bilo zanj prvotno izdano dovoljenje;
- › imetnik bi moral od registracijskega subjekta zahtevati, da posodobi registracijo s podatki o sklicu na dovoljenje za tip vozila, ki zajema razširjeno področje uporabe.

Za tovarne vagoni, skladne z odstavkom 7.1.2 Priloge k Uredbi (EU) št. 321/2013 o TSI za tovarne vagoni, bi se moral imetnik vozila odločiti, v kateri državi članici bi bilo treba vozilo registrirati. Če imetnik registrira svojo vozilo, bi moral navesti tudi vse države članice, v katerih je bilo izdano dovoljenje za vozilo, in področje uporabe, zajeto z dovoljenjem.

Registri vozil vseh držav članic EU in tretjih držav pogodbenic Mednarodne organizacije za mednarodni železniški promet (OTIF) bi morali biti povezani z registrom ECVVR, ki bi lahko zato zagotavljal informacije o vseh registriranih vozilih.

Odgovornost za celovitost podatkov, ki jih je treba vključiti v registre

Subjekt, ki vodi register (tj. registracijski subjekt za register vozil, Agencija za evropski register dovoljenih tipov vozil in podatkovno zbirko ERADIS), bi moral izvajati osnovno preverjanje glede na specifikacije (npr. oblika podatkov, obvezna/neobvezna polja itd.) in/ali referenčne podatke.

Prosilec je odgovoren za zagotavljanje tehničnih podatkov za evropski register dovoljenih tipov vozil in za celovitost podatkov, ki jih predloži. Prosilec lahko vnese tehnične podatke v evropski register dovoljenih tipov vozil (najprej zahteva dostop), čeprav je subjekt za izdajo dovoljenj odgovoren za potrjevanje in preverjanje skladnosti podatkov (in sicer preverjanje, ali so podatki, ki jih je predložil prosilec, skladni s tehnično dokumentacijo vozila).

Podatke za register ECVVR/nacionalni register vozil predloži imetnik, ki je odgovoren za njihovo celovitost. Registracijski subjekt preveri splošno skladnost in posodobi nacionalni register vozil.

Načrtovani mednarodni register mobilnih sredstev – železniška oprema

Luksemburški protokol h Konvenciji iz Cape Towna o mednarodnih zavarovanjih na premični opremi v zvezi z zadevami, ki so specifične za železniška vozna sredstva (Železniški protokol), je svetovni sporazum, ki je osredotočen na spodbujanje financiranja železniških vozil z zagotavljanjem mednarodnega priznanja in registracije interesov finančnega jamstva za ta sredstva. Podobna ureditev je že vzpostavljena za zrakoplove (www.internationalregistry.aero/ir-web/).

Da bi Železniški protokol, ki je bil sprejet leta 2007, začel veljati, so potrebne štiri ratifikacije in potrdilo o pripravljenosti, ki ga izda organizacija OTIF kot sekretariat nadzornega organa. Stanje (na dan 27. junija 2017) je bilo, da so bile opravljene tri ratifikacije (Evropska unija, Gabon in Luksemburg), podpisalo ga je sedem držav (Francija, Italija, Mozambik, Nemčija, Švedska, Švica in Združeno kraljestvo) in v zvezi z njim so potekale razprave z 19 vladami.

Železniški protokol bo zagotavljal sistem za pravice upnikov, katerih interesi bodo registrirani in ki jih bo mogoče iskati v mednarodnem registru, ki bo imel sedež v Luksemburgu in ga bo upravljala družba Regulis SA (tako kot mednarodni register mobilnih sredstev – zrakoplovi). Uporabljal se bo za financiranje železniških vozil, ki obratujejo na nacionalni in mednarodni ravni, z njim pa bo uveden tudi nov globalni sistem edinstvenega in stalnega oštevilčenja železniških vozil (URVIS).

Identifikacijska številka (URVIS) bo:

- › pritrjena na vozilo;
- › v mednarodnem registru povezana z imenom proizvajalca in identifikacijsko številko proizvajalca za vozilo, ali
- › v mednarodnem registru povezana z nacionalno ali regionalno identifikacijsko številko.

Vozilo se lahko registrira v mednarodnem registru in številka URVIS mu je lahko dodeljena pred izdajo dovoljenja za dajanje vozila na trg, med njim ali po njem. Registrirajo se lahko tudi obstoječa vozila, za katera je bilo dovoljenje izdano v okviru druge ureditve.

Prijavitelj bo lahko številko URVIS uporabljal za opredelitev vozila v svoji vlogi za dovoljenje za dajanje vozila na trg.

Več informacij o Železniškem protokolu in povezanem mednarodnem registru je na voljo na naslovu:

- › www.unidroit.org
- › www.railworkinggroup.org

3.8.5. Člen 51: Ponovna proučitev na podlagi člena 21(11) Direktive (EU) 2016/797

Ustrezni sklicevanji na Direktivo (EU) 2016/797:

- › Člen 21
- › Člen 24

Ustrezni sklicevanji na Uredbo (EU) 2016/796:

- › Člen 12
- › Členi od 58 do 62

Za opis postopka glej diagram poteka za podfazo 5.2 v Prilogi XVIII.

Ponovna proučitev

Prosilec lahko v skladu s členom 21(11) Direktive (EU) 2016/797 zahteva ponovno proučitev v zvezi z dvema primeroma, in sicer če odločitev vsebuje:

- › zavrnitev (dovoljenje ni izdano) ali
- › drugačne pogoje za uporabo vozila in druge omejitve v primerjavi s tistimi, ki jih je navedel prosilec v svoji vlogi.

Če se negativna odločitev v postopku ponovne proučitve spremeni, bi moral subjekt za izdajo dovoljenj nemudoma izdati dovoljenje za tip vozila in/ali dovoljenje za dajanje vozila na trg.

Če se negativna odločitev subjekta za izdajo dovoljenj potrdi, lahko prosilec v skladu z nacionalnim postopkom vloži pritožbo pri komisiji za pritožbe (za vloge, za katere je bila Agencija izbrana kot subjekt za izdajo dovoljenj) ali nacionalnemu pritožbenemu organu (za vloge, za katere je bil zadevni nacionalni varnostni organ izbran kot subjekt za izdajo dovoljenj).

Pritožba

Pritožbe zoper odločitev Agencije bi bilo treba vložiti pri komisiji za pritožbe v skladu z njenim poslovnikom.

Če komisija za pritožbe ugotovi, da so razlogi za pritožbo utemeljeni, bi morala Agencija v sodelovanju z zadevnimi nacionalnimi varnostnimi organi za področje uporabe svojo končno odločitev sprejeti v skladu z ugotovitvami komisije za pritožbe in zanjo predložiti utemeljitev.

Če se odločitev, zoper katero je bila vložena pritožba pri komisiji za pritožbe ali nacionalnem pritožbenem organu, spremeni, bi moral organ za izdajo dovoljenj nemudoma in vsekakor najpozneje v enem mesecu po obvestilu o ugotovitvah komisije za pritožbe izdati dovoljenje za tip vozila in/ali dovoljenje za dajanje vozila na trg.

Odločitev komisije o zavrnitvi pritožbe bi bilo treba evidentirati v točki vse na enem mestu in jo vključiti v dokumentacijo, priloženo vlogi. Po zaključku pritožbenega postopka bi bilo treba o končni odločitvi subjekta za izdajo dovoljenj, vključno z ugotovitvami, ki jih priglasijo komisija za pritožbe, prek točke vse na enem mestu uradno obvestiti prosilca in zadevne nacionalne varnostne organe za področje uporabe.

3.8.6. Člen 52: Arhiviranje odločitve in celotne spremne dokumentacije za odločitev, izdano v skladu s členom 46

Ustrezni sklicevanji na Direktivo (EU) 2016/797:

- › Člen 21
- › Člen 24

Ustrezni sklicevanji na Uredbo (EU) 2016/796:

- › Člen 12
- › Člen 77

Arhivirano datoteko je mogoče ponovno uvoziti v točko vse na enem mestu (in jo izvoziti v sisteme nacionalnega varnostnega organa).

Arhivirana datoteka bi morala vključevati vse dokumente, ki jih subjekt za izdajo dovoljenj uporabi za sprejetje odločitve o dovoljenju, kot so:

- › vloga in spremljajoča dokumentacija (kot ju predloži prosilec);
- › dodatni dokumenti, ki jih prosilec predloži na zahtevo subjekta za izdajo dovoljenj in so dodani prvotni dokumentaciji (to naredi subjekt za izdajo dovoljenj);
- › evidenca težav (vključno z vsebino) itd.

Poleg tega bi morala vključevati tudi:

- › dokumente, ki jih ustvari subjekt za izdajo dovoljenj;
- › dokumente, ki jih ustvarijo zadevni nacionalni varnostni organi za področje uporabe, in
- › odločitev o dovoljenju.

Konec obratovalne dobe vozila

Določbe o koncu obratovalne dobe vozila so navedene v Prilogi k odločbi o nacionalnem registru vozil:

- › določbe za umik registracije in
- › oznake za umik dovoljenja. To na primer vključuje datum uradnega razreza in/ali drugega načina odstranitve in oznaka za način umika.

3.9. Poglavlje 8 – Začasni preklic ali razveljavitev ali sprememba izdanega dovoljenja

3.9.1. Člen 53: Začasni preklic ali razveljavitev ali sprememba izdanega dovoljenja

Ustrezno sklicevanje na Direktivo (EU) 2016/797:

- › Člen 26

Ustrezna sklicevanja na Uredbo (EU) 2016/796:

- › Člen 55
- › Člen 58
- › Člen 59
- › Člen 60

Pogoji za razveljavitev, začasni preklic ali spremembo dovoljenja za tip vozila in/ali dovoljenja za dajanje vozila na trg so določeni v členu 26 Direktive (EU) 2016/797.

Merilo za razveljavitev je, da se v zvezi s tipom vozila (tj. zasnovo) dokaže, da ob izdaji dovoljenja ni izpolnjevalo poglavitnih zahtev. Razveljavitev je zato ukrep, ki ga je treba sprejeti za obravnavo pomanjkljive zasnove ali izdelave tipa vozila ali vozil tipa vozila. Ne sme se je uporabiti v primeru neizpolnjevanja poglavitnih zahtev zaradi dejavnosti ali nedejavnosti sistema varnega upravljanja, ki ga uporablja prevoznik v železniškem ali subjekt, odgovoren za vzdrževanje (npr. če se s sistemom upravljanja varnosti vzdrževanje ne nadzoruje ustrezno, to povzroči, da vozila ne izpolnjujejo več poglavitnih zahtev).

V primeru razveljavitve dovoljenja za tip vozila ne pride do samodejne razveljavitve dovoljenja za dajanje vozila na trg za vozila, skladna z navedenim tipom. Vendar bi bilo treba zadevna vozila v skladu s členom 26(8) Direktive (EU) 2016/797 umakniti s trga, kar pomeni, da se ne smejo več uporabljati.

3.9.2. Člen 54: Učinek začasnega preklica ali razveljavitve ali spremembe izdanega dovoljenja na registracijo v evropskem registru dovoljenih tipov vozil, podatkovni zbirki ERADIS in registrih vozil

Ustrezna sklicevanja na Direktivo (EU) 2016/797:

- › Člen 26
- › Člen 42
- › Člen 47
- › Člen 48

Ustrezno sklicevanje na Uredbo (EU) 2016/796:

- › Člen 37

3.10. Poglavlje 9 – Končne določbe

3.10.1. Člen 55: Prehodne določbe

Ustrezna sklicevanja na Direktivo (EU) 2016/797:

- › Člen 21
- › Člen 24
- › Člen 54
- › Člen 55
- › Člen 57
- › Člen 58
- › Člen 59

Ustrezno sklicevanje na Uredbo (EU) 2016/796:

- › Člen 12

Pri prehodu na novo ureditev in v primerih, v katerih bo subjekt za izdajo dovoljenj Agencija:

- › če želi prosilec sodelovati z Agencijo pred predložitvijo vloge za dovoljenje, bi moral dovolj zgodaj pred začetkom veljavnosti Uredbe (EU) 2018/545 stopiti v stik z Agencijo.

V primerih, v katerih bodo nacionalni varnostni organi subjekt za izdajo dovoljenj:

- › pri primerih, v katerih poteka predhodno sodelovanje, je treba upoštevati novi pravni okvir in praktične ureditve, ki jih je treba uporabljati.

V primerih, ko je subjekt za izdajo dovoljenj Agencija, vendar je ena ali več držav članic na področju uporabe v skladu s členom 57(2) Direktive (EU) 2016/797 uradno obvestilo Agencijo ali Komisijo:

- › bi morale države članice, ki še niso prenesle Direktive (EU) 2016/797, čim bolj uporabljati načela vzajemnega priznavanja in hkratni postopek izdaje dovoljenj, kot je opisano v navodilih za uporabo referenčnega dokumenta.

Vozila, za katera je bilo dovoljenje izdano na podlagi prejšnjih ureditev

Če ni mogoče najti dokazil o izdanem dovoljenju in/ali dokumentaciji, priloženi dovoljenju za vozila, za katera je bilo dovoljenje izdano na podlagi prejšnjih ureditev (zlasti pred Direktivo 2008/57/ES), bi moral subjekt za izdajo dovoljenj upoštevati, da je bilo vozilo odobreno, če je to razvidno iz registracije v nacionalnem registru vozil (glej točko 18.6 Priloge I).

V primeru prvega dovoljenja, izdanega v skladu z Direktivo 2008/57/ES, v zvezi s katerim je vložena vloga za razširitev področja uporabe v skladu z Direktivo (EU) 2016/797, bi morala biti Agencija v skladu s členoma 21(5) in 21(8) ter členom 54 Direktive (EU) 2016/797 subjekt za izdajo dovoljenj: področje uporabe zajema dve ali več držav članic. Ker bi bila to razširitev področja uporabe, se z dovoljenjem obstoječe dovoljenje razširi na novo(-e) državo(-e) članico(-e).

3.10.2. Člen 59: Začetek veljavnosti in uporaba

Ustrezna sklicevanja na Direktivo (EU) 2016/797:

- › Člen 21
- › Člen 24
- › Člen 57
- › Člen 58
- › Člen 59

3.11. Priloge

V Prilogi I k Izvedbeni uredbi Komisije (EU) 2018/545 so opisane informacije, ki bi morale biti vključene v vlogo in dokumentacijo, priloženo vlogi za dovoljenje. Zadevna priloga se ne nanaša na konkretne dokumente ali dokazila. Prosilec se lahko odloči, kako bo strukturiral dokumentacijo, priloženo vlogi za dovoljenje, dokler so vanjo vključene vse zahtevane informacije.

V prilogah II in III so opisane ocene, ki jih morajo izvesti subjekt za izdajo dovoljenj in zadevni nacionalni varnostni organi za področje uporabe v zvezi z informacijami iz vloge in dokumentacije, ki je priložena vlogi za dovoljenje. Kadar kot subjekt za izdajo dovoljenj deluje nacionalni varnostni organ, bi moral preveriti elemente iz obeh zadevnih prilog. Kadar kot subjekt za izdajo dovoljenj deluje Agencija, bi morala oceniti elemente iz Priloge II, zadevni nacionalni varnostni organi za področje uporabe pa bi morali oceniti elemente iz Priloge III.

Priloga I Vsebina vloge

Neobvezne informacije

Podatki o proizvajalcu/naročniku (samo če ni prosilec)

1. Uradni naziv
2. Ime proizvajalca/naročnika
3. Kratica
4. Popoln poštni naslov
5. Telefonska številka
6. Številka telefaksa
7. E-naslov
8. Spletišče
9. Identifikacijska številka za DDV
10. Druge pomembne informacije

Smernice za Prilogo I

Točka 10.1 – ID tipa

Tipu vozila/varianti tipa vozila/izvedenki tipa vozila se v skladu s členom 48 Direktive (EU) 2016/797 dodeli oznaka v evropskem registru dovoljenih tipov vozil. Številka tipa vozila/variante tipa vozila/izvedenke tipa vozila se lahko rezervira in prosilec lahko vnaprej izpolni ustrezne podatke v evropski register dovoljenih tipov vozil.

Ena vloga lahko zajema dovoljenje za tip vozila in dovoljenje za prvo vozilo navedenega tipa vozila.

Točka 18.1 – Dokazila za zajem zahtev v skladu s členom 13(1).

Za poglobljeno zahtevo varnosti za podsisteme in za varno vključitev podsistemov za vidike, ki niso zajeti v TSI niti v nacionalnih predpisih, dokazila za postopek zajema zahtev vključujejo poročilo o varnostni oceni (člen 15 Izvedbene uredbe Komisije (EU) št. 402/2013), ki ga izda organ za ocenjevanje (skupna varnostna metoda za oceno tveganja). Izjava predlagatelja (člen 16 Izvedbene uredbe Komisije (EU) št. 402/2013) je obravnavana v točki 18.10.

Če prosilec uporablja drugo metodologijo, bi morala dokazila, ki jih predloži prosilec, subjektu za izdajo dovoljenj omogočiti, da se prepriča, da zagotavlja enako raven zanesljivosti kot metodologija iz Priloge I k Uredbi (EU) št. 402/2013 (glej merila iz točke 7.2 Priloge II k Izvedbeni uredbi Komisije (EU) 2018/545).

Točka 18.2 – Razpredelnica, ki prikazuje, kje so na voljo informacije, potrebne za presojo vidikov v skladu s prilogama II in III.

Razpredelnica naj bi se uporabljala za oceno vloge, in sicer za lažje razumevanje povezav med dokumenti, ki jih predloži prosilec, in vidiki, ki jih morajo preveriti subjekt za izdajo dovoljenj in/ali zadevni nacionalni varnostni organi za področje uporabe.

Priporočljivo je, da prosilec prebere priloge II in III, da bi bolje razumel, kaj se bo ocenjevalo ter katera dokumentacija in raven podrobnosti sta potrebni.

Točka 18.5 – ES-izjave o verifikaciji mobilnih podsistemov, vključno s spremno tehnično dokumentacijo (člen 15 Direktive (EU) 2016/797).

ES-izjavi o verifikaciji podsistema je priložena tehnična dokumentacija, ki jo zbere prosilec in bi morala zajemati vsaj:

- › seznam komponent interoperabilnosti, vključenih v podsistem, in
- › dokumentacijo, ki jo predložijo organi za ocenjevanje skladnosti.

Točka 18.6 – Dokumentacija, priložena vlogi, in odločitev iz prejšnjega dovoljenja ali, kadar je primerno, sklicevanje na odločitev, izdano v skladu s členom 46, in na celotno spremno dokumentacijo za odločitev, ki je arhivirana v točki vse na enem mestu.

Za vozila in/ali tipe vozil, ki niso prejeli dovoljenja v skladu z Direktivo (EU) 2016/797, se naslednji dokumenti štejejo za enakovredne:

- › Kadar je vozilo/tip vozila prejelo dovoljenje v skladu z Direktivo 2008/57/ES:
 - odločitev o dovoljenju za tip vozila, izdana v skladu s členom 26(1) ali 26(2) Direktive 2008/57/ES, in odločitev(-ve), izdana(-e) v skladu s členi 22 in 23 Direktive 2008/57/ES za vozilo, skladno s TSI, vključno s podporno dokumentacijo za odločitve;
 - odločitev o dovoljenju za tip vozila, izdana v skladu s členom 26(1) ali 26(2) Direktive 2008/57/ES, in odločitev(-ve), izdana(-e) v skladu s členi 24 in 25 Direktive 2008/57/ES za vozilo, ki ni skladno s TSI, vključno s podporno dokumentacijo za odločitve;
 - dovoljenje za tip vozila, izdano v skladu s členom 26(1) ali 26(2) Direktive 2008/57/ES, in odločitev za naknadno dovoljenje za vozilo(-a) v skladu s tipom vozila v skladu s členom 26(3) Direktive 2008/57/ES.
- › Kadar je vozilo/tip vozila prejelo dovoljenje pred začetkom veljavnosti Direktive 2008/57/ES:
 - odločitev(-ve) za prvotno(-a) dovoljenje(-a), vključno z morebitno podporno dokumentacijo. Jasno bi bilo treba navesti področje uporabe in pravno podlago za odločitev; ali
 - če ob začetku obratovanja vozila dovoljenje ni bilo potrebno, zadostuje predložitev dokazil, da:
 - dovoljenje ni bilo potrebno, in
 - je vozilo začelo obratovati in je ostalo v obratovanju (tj. registracija).

Točka 18.7 – Navedba in po potrebi⁸ opis metodologije, uporabljene za zajem zahtev.

Postopek zajema zahtev pokriva vse ustrezne zahteve za vozilo in/ali zadevni tip vozila. V primeru prvega dovoljenja bi bilo treba s postopkom zajema zahtev zajeti celoten tip vozila in/ali vozilo. V primeru novega dovoljenja bi bilo treba s postopkom zajema zahtev zajeti spremenjene dele ter vmesnike med spremenjenimi in nespremenjenimi deli. Nazadnje, postopek zajema zahtev za razširitev področja uporabe bi moral zajemati vidike, povezane z nacionalnimi predpisi, ki se uporabljajo za razširjeno področje uporabe in v skladu s katerimi ni potrebna sprememba zasnove vozila (takšna sprememba bi morala biti zajeta z novim dovoljenjem na prvotnem področju uporabe).

Opis metodologije, uporabljene za zajem zahtev, se lahko nanaša na obstoječe dokumente, ustvarjene v okviru drugih postopkov, ki jih je že izvedel proizvajalec/dobavitelj (in sicer postopkov vodenja kakovosti, upravljanja sprememb ali upravljanja zahtev), ali na njihovo ponovno uporabo.

Točka 18.9 – Kadar ni v celoti zajeto v TSI in/ali nacionalnih predpisih, dokazila o tehnični združljivosti vozila z omrežjem na področju uporabe.

Dokumentacija iz točke 18.7 se nanaša na opis metodologije, uporabljene za postopek zajema zahtev. Dokumentacija iz točke 18.1 se nanaša na dokazila, pridobljena z metodologijo, uporabljeno za postopek zajema zahtev. Nazadnje, dokumentacija iz točke 18.9 se nanaša na dokazovanje (dokazila) tehnične združljivosti vozila z omrežjem, če navedeni vidiki niso zajeti z ustreznimi TSI in/ali nacionalnimi predpisi.

Točke 18.8, 18.10, 18.11 in 18.12 – Skupna varnostna metoda za oceno tveganja in izjava predlagatelja (člen 16 Izvedbene uredbe Komisije (EU) št. 402/2013)

V primeru spremembe obstoječega vozila in/ali tipa vozila je vedno obvezna uporaba Izvedbene Uredbe Komisije (EU) št. 402/2013. Če se šteje, da je sprememba pomembna, bi bilo treba v dokumentacijo, priloženo

⁸ Nestandardizirana metodologija.

vlogi za dovoljenje, vključiti poročilo o varnostni oceni iz člena 15 Izvedbene uredbe Komisije (EU) št. 402/2013 (točka 18.11) skupaj z izjavo predlagatelja (prijavitelja) iz člena 16 Izvedbene uredbe Komisije (EU) št. 402/2013 (točka 18.12).

Če v skladu s členom 4 Izvedbene uredbe Komisije (EU) št. 402/2013 prosilec meni, da sprememba ni pomembna, ni treba uporabiti postopka upravljanja s tveganji iz Izvedbene uredbe Komisije (EU) št. 402/2013, zato ni treba vključiti organa za ocenjevanje (skupna varnostna metoda za oceno tveganja). Če je še vedno treba zaprositi za dovoljenje v skladu s členom 21(12) Direktive (EU) 2016/797 in v zvezi s spremembo (ne pa postopkom zajema zahtev), v dokumentacijo, priloženo vlogi za dovoljenje, zato ni treba vključiti dokumentov, ki vsebujejo informacije iz točk 18.11 in 18.12.

Vendar je vedno treba izvesti postopek zajema zahtev. Če mora prosilec pridobiti dovoljenje v skladu s členom 21(12) Direktive (EU) 2016/797, se za postopek zajema zahtev za poglobljeno zahtevo varnosti za podsisteme in za varno vključitev podsistemov uporabi postopek ocene tveganja iz Priloge I k Izvedbeni uredbi Komisije (EU) št. 402/2013. Postopek preverjanja varnostnih vidikov zajema zahtev bi moral izvesti organ za ocenjevanje (skupna varnostna metoda za oceno tveganja), pri čemer je treba v dokumentacijo, priloženo vlogi za dovoljenje, vključiti poročilo o varnostni oceni, izjavo predlagatelja iz členov 15 in 16 Izvedbene uredbe Komisije (EU) št. 402/2013 za postopek zajema zahtev ter dokumente, ki vsebujejo informacije iz točk 18.8 in 18.10.

Informacije iz točk 18.8, 18.10, 18.11 in 18.12 so lahko vsebovane v enem ali več dokumentih; lahko se celo zgodi, da so za različne dele ocen odgovorni različni organi za ocenjevanje (skupna varnostna metoda za oceno tveganja). O tem odloča prosilec (predlagatelj).

Če v postopku zajema zahtev ni varnostnih vidikov in/ali vidikov, povezanih z varno vključitvijo podsistemov, in če sprememba ni pomembna, mora prosilec še vedno vključiti organ za ocenjevanje (skupna varnostna metoda za oceno tveganja) in v dokumentacijo, priloženo vlogi za dovoljenje, vključiti dokumente, ki vsebujejo informacije iz točk 18.8, 18.10, 18.11 in 18.12. Ti dokumenti so dokazilo, da je organ za ocenjevanje (skupna varnostna metoda za oceno tveganja) pregledal postopek, na podlagi katerega je prosilec ugotovil, da ni varnostnih vidikov ali vidikov, povezanih z varno vključitvijo podsistemov.

Točka 18.13 – Informacije, ki se zahtevajo za evropski register dovoljenih tipov vozil (v skladu s Prilogo II k Sklepu 2011/665/EU).

Posodobljen bo razdelek 3 Priloge II Sklepa 2011/665/EU o evropskem registru dovoljenih tipov vozil, da se vključi področje uporabe tipa vozila.

Podpisi

Vsi dokumenti, ki jih morajo podpisati prosilec, Agencija in nacionalni varnostni organi, se podpišejo elektronsko prek točke vse na enem mestu.

Priloga II Vidiki, ki jih oceni subjekt za izdajo dovoljenj

Smernice za Prilogo II

Točka 6 – Ocena metodologije za zajem zahtev

V poglavjih 3.7.8, 3.7.9 in 3.7.10 so dodatne smernice o ocenah, ki jih izvedejo subjekt za izdajo dovoljenj in/ali zadevni nacionalni varnostni organi za področje uporabe v zvezi z metodologijo za zajem zahtev.

Od subjekta za izdajo dovoljenj se pričakuje, da bo pri ocenjevanju metodologije, ki ni standardizirana, preveril različne vidike, kot so opredeljeni v točki 6.2. Cilj je pridobiti zagotovilo, da je postopek, ki ga je prosilec uporabil za zajem veljavnih zahtev in dokazovanje, da so poleg varnosti izpolnjene tudi druge poglobitve zahteve, ustrezen in da zagotavlja podobno raven zaupanja kot metodologija, opisana v Izvedbeni uredbi Komisije (EU) št. 402/2013 glede zajema in izpolnitve poglobitve zahteve varnosti. V takem primeru bi subjekt za izdajo dovoljenj opravljal nalogo, ki bi jo v okviru zadevne uredbe opravil organ za ocenjevanje (skupna varnostna metoda za oceno tveganja); obseg in temeljitost preverjanj sta odvisna od uporabljene metodologije in stopnje neodvisne ocene, ki je potrebna na podlagi metodologije.

Kar zadeva stopnjo neodvisne ocene, je treba upoštevati, da postopek upravljanja s tveganji iz Priloge I k Izvedbeni uredbi Komisije (EU) št. 402/2013 zahteva vključitev organa za ocenjevanje (skupna varnostna metoda za oceno tveganja), poleg tega določa tudi usposobljenosti, ki jih mora imeti subjekt, da lahko deluje kot organ za ocenjevanje (skupna varnostna metoda za oceno tveganja), in vzpostavlja shemo za akreditacijo/priznavanje za organe za ocenjevanje (skupna varnostna metoda za oceno tveganja).

Vendar pa pri drugih metodologijah ni potrebna neodvisna ocena oziroma če je potrebna, pa obstajajo razlike glede pristopa in/ali meril, ki jih mora subjekt izpolnjevati, da bi lahko izvajal to dejavnost (in sicer shemo za akreditacijo/priznavanje). Nekaterne metodologije so lahko podobne metodologiji iz Izvedbene uredbe Komisije (EU) št. 402/2013, druge pa lahko imajo različna merila in nikakršne sheme za akreditacijo/priznavanje/nadzor.

Da bi opredelili, v kakšnem obsegu se lahko rezultati neodvisne ocene, ki ni izvedena v okviru Izvedbene uredbe Komisije (EU) št. 402/2013 (kjer je to dovoljeno), upoštevajo pri ocenjevanju dokazil iz dokumentacije, priložene vlogi za dovoljenje, bi moral subjekt za izdajo dovoljenj proučiti metodologijo, uporabljeno za zajem zahtev, kot je opisano v točki 18.1 Priloge I in točki 7.2 Priloge II k Izvedbeni uredbi Komisije (EU) 2018/545. Subjekt za izdajo dovoljenj bi moral zlasti preveriti, katere zahteve so povezane z metodologijo v neodvisni oceni (če obstajajo) in ali zagotavlja enako raven zanesljivosti.

Točka 8 – ES-izjave o verifikaciji in potrdila ES (člen 15 Direktive (EU) 2016/797)

V Smernicah za izvedbeno uredbo Komisije o ES-izjavah o verifikaciji je na voljo več podrobnosti o ES-izjavi o verifikaciji podsistema in potrdilih ES. Med drugim je v njih obravnavano, kako ravnati z izjavo o skladnosti komponente interoperabilnosti, kadar ni vključen priglašeni organ (v skladu z moduli CA, CA1 in CA2 Sklepa 2010/713/EU).

Točka 8.6 – Zajeta je vsa zakonodaja, ki se uporablja, vključno z drugo zakonodajo, ki ni povezana z železnicami.

Direktiva (EU) 2016/797 prosilcu jasno nalaga, da mora zagotoviti spoštovanje ustreznega prava Unije. Postopek zajema zahtev je pravo orodje, s katerim lahko prosilec zagotovi, da so vsa tveganja ustrezno zajeta in da se v zvezi z njimi opredeli ustrezen ukrep za njihovo zmanjšanje. Ti ukrepi za zmanjšanje tveganja so lahko tudi določbe prava Unije, ki se uporablja (za nekatera tveganja).

V Prilogi II (natančneje, v točki 8.6) so opisani vidiki, ki jih mora preveriti subjekt za izdajo dovoljenj, da se pridobi razumno zagotovilo, da je prosilec izpolnil svoje obveznosti. S tega vidika bi moral subjekt za izdajo dovoljenj preveriti, ali je prosilec upošteval drugo zakonodajo EU. V zadevni prilogi se subjektu za izdajo dovoljenj ne nalaga obveznost zagotavljanja, da se zakonodaja dejansko spoštuje, ali presoje, če se (glej poglavje 3.7.9).

Preverjanje, ki ga izvede subjekt za izdajo dovoljenj, je preverjanje skladnosti med rezultati postopka zajema zahtev in ES-izjavo(-ami) o verifikaciji.

Točka 10 – Preverjanje ocen zadevnih nacionalnih varnostnih organov za področje uporabe v skladu s členom 43

Podrobnosti o preverjanjih, ki jih izvede subjekt za izdajo dovoljenj, so navedene v členu 43 Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545.

Naloga subjekta za izdajo dovoljenj ni preveriti, ponovno preveriti ali do potankosti preveriti oceno, ki jo izvedejo druge strani, vključene v postopek izdaje dovoljenja, temveč preveriti skladnost te ocene.

Točka 19 – Dokazila, da se zasnova tipa vozila ni spremenila.

Obnovljeno dovoljenje je omejeno samo na primer, ko se po izvedeni oceni na podlagi spremenjenih predpisov dokaže, da je tip vozila skladen brez vsakršne spremembe v konstrukciji.

Novo dovoljenje je dovoljenje, izdano po posodobitvi/obnovi (spremembi zasnove) obstoječega vozila in/ali tipa vozila, ki je že dovoljeno.

Priloga III Vidiki, ki jih ocenijo zadevni nacionalni varnostni organi za področje uporabe

Smernice za Prilogo III

Točka 5 – Zadostna dokazila, pridobljena z metodologijo, uporabljeno za zajem zahtev, le za nacionalne predpise za zadevno področje uporabe

Kar zadeva nacionalne predpise, nacionalni varnostni organi za področje uporabe vlogo prav tako sodelujejo pri preverjanju dokazil o uporabi nestandardne metodologije za zajem zahtev. Preverjanja bi morala biti sistemska ter osredotočena na postopek in pomembnost nacionalnih predpisov, ki se v postopku ocene tveganja uporabljajo kot ukrepi za zmanjšanje tveganja. V ta namen bodo nacionalni varnostni organi za področje uporabe morda morali podrobno preveriti nekatera dokazila.

Priloga IV Vzorec predloge za dovoljenje za tip vozila

DOVOLJENJE ZA TIP VOZILA	
Dovoljenje za tip vozila v skladu z Direktivo (EU) 2016/797 in Izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2018/545	
1. INFORMACIJE O DOVOLJENJU	
Oprelitev vloge:	
Evropska identifikacijska številka (EIN):	
Subjekt za izdajo dovoljenj:	
Pravna podlaga, ki subjekt za izdajo dovoljenj pooblašča za izdajo tega dovoljenja za tip vozila:	člen 24(1) Direktive (EU) 2016/797 in člen 21 Uredbe (EU) 2016/796 / sklicevanje na ustrezni nacionalni zakon, če dovoljenje za tip vozila izda nacionalni varnostni organ
Dovoljenje iz člena 14 Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545:	
2. PROSILEC	
Uradni naziv:	
Ime prosilca:	
3. TIP VOZILA	
Kategorija:	
Podkategorija:	
3.1 VARIANTA TIPA VOZILA 1 IN IZVEDENKA 1 [DODAJO SE LAHKO DODATNE KOMBINACIJE VARIANTE/IZVEDENKE TIPA VOZILA]	
Ime:	
Alternativno ime:	
Identifikacija tipa vozila (sklicevanje na registracijo tipa vozila v evropskem registru dovoljenih tipov vozil):	
Osnovne značilnosti zasnove:	glej Prilogo 1
Vrednosti parametrov za preverjanje tehnične združljivosti vozila s področjem uporabe:	glej Prilogo 2
Navedba skladnosti variante in izvedenke tipa vozila s TSI in sklopi nacionalnih predpisov:	
Sklicevanje na ES-izjavo(-e) o verifikaciji podsistema(-ov):	
Sklicevanje na drugo pravo Unije ali nacionalno pravo, s katerim sta skladni varianta in izvedenka tipa vozila:	
4. PRILOGE	

Priloga 1	Osnovne značilnosti zasnove
Priloga 2	Vrednosti parametrov za preverjanje tehnične združljivosti vozila s področjem uporabe
Priloga 3	Pritožbeni postopek
Priloga 4	
Priloga 5	
Priloga 6	
Priloga 7	

5. UTEMELJENI RAZLOGI ZA ODLOČITEV

Sklicevanje na utemeljene razloge za odločitev:	
---	--

6. PRITOŽBA

Možnost in načini pritožbe zoper odločitev:	Priloga 3
---	-----------

Ustrezni roki:	Priloga 3
----------------	-----------

Datum in kraj odločitve za izdajo dovoljenja za tip vozila:

Pooblaščen podpisnik subjekta za izdajo dovoljenj:

Priloga V Vzorec predloge za dovoljenje za dajanje vozila na trg

DOVOLJENJE ZA DAJANJE VOZILA NA TRG	
Dovoljenje za dajanje vozila na trg v skladu z Direktivo (EU) 2016/797 in Izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2018/545	
1. INFORMACIJE O DOVOLJENJU	
Opredelitev vloge:	
Evropska identifikacijska številka (EIN):	
Subjekt za izdajo dovoljenj:	
Pravna podlaga, ki subjekt za izdajo dovoljenj pooblašča za izdajo tega dovoljenja za dajanje vozila na trg:	člen 21(4) Direktive (EU) 2016/797 in člen 20 Uredbe (EU) 2016/796 / sklicevanje na ustrezni nacionalni zakon, če dovoljenje za dajanje vozila na trg izda nacionalni varnostni organ
Dovoljenje iz člena 14 Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545:	
2. PROSILEC	
Uradni naziv:	
Ime prosilca:	
3. VOZILO	
3.1 VOZILO	
Identifikacija tipa vozila (sklicevanje na registracijo tipa vozila v evropskem registru dovoljenih tipov vozil):	
Navedba vozila:	
Navedba področja uporabe:	
Navedba pogojev za uporabo vozila in drugih omejitev:	
Sklicevanje na ES-izjavo(-e) o verifikaciji podsistema(-ov):	
Sklicevanje na drugo pravo Unije ali nacionalno pravo, s katerim je skladno vozilo:	
V primeru dovoljenja v skladu s tipom, sklicevanje na izjavo o skladnosti z dovoljenim tipom vozila:	
3.2 SERIJA VOZIL	
Identifikacija tipa vozila (sklicevanje na registracijo tipa vozila v evropskem registru dovoljenih tipov vozil):	
Navedba vozil iz serije:	
Navedba področja uporabe:	
Navedba pogojev za uporabo vozila in drugih omejitev:	

Sklicevanje na ES-izjavo(-e) o verifikaciji podsistema(-ov):	
Sklicevanje na drugo pravo Unije ali nacionalno pravo, s katerim je skladno vozilo:	
V primeru dovoljenja v skladu s tipom, sklicevanje na izjavo o skladnosti z dovoljenim tipom vozila:	
4. PRILOGE	
Priloga 1	Pritožbeni postopek
Priloga 2	
5. UTEMELJENI RAZLOGI ZA ODLOČITEV	
Sklicevanje na utemeljene razloge za odločitev:	
6. PRITOŽBA	
Možnost in načini pritožbe zoper odločitev:	Priloga 1
Ustrezni roki:	Priloga 1
Datum in kraj odločitve za izdajo dovoljenja za dajanje vozila na trg:	
Pooblaščen podpisnik subjekta za izdajo dovoljenj:	

Priloga VI Vzorec predloge za potrditev/zavrnitev prejema popolne dokumentacije vloge

POTRDIŠTEV/ZAVRNITEV PREJEMA POPOLNE DOKUMENTACIJE VLOGE	
Potrditev/zavrnitev prejema popolne vloge v skladu s členom 34 Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545 za dovoljenje za tip vozila in/ali dovoljenje za dajanje vozila na trg v skladu z Direktivo (EU) 2016/797 in Izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2018/545	
1. INFORMACIJE O VLOGI	
Opredelitev vloge:	
Sklicevanje na podlago za predhodno sodelovanje (kadar je primerno):	
Datum potrditve vloge (člen 33 Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545):	
Datum prejema vloge (člen 2(4) Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545):	
Subjekt za izdajo dovoljenj:	
Zadevni nacionalni varnostni organi za področje uporabe (kadar je primerno):	
Vrsta vloge:	
Dovoljenje za tip vozila:	
Variante tipa vozila (kadar je primerno):	
Izvedenke tipa vozila (kadar je primerno):	
Dovoljenje za dajanje vozila na trg:	
Eno vozilo:	
Serija vozil:	
Dovoljenje(-a) iz člena 14 Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545:	
Združena vloga za novo dovoljenje in razširjeno področje uporabe v skladu s členom 14(3)(a) Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545:	
Združena vloga za prvo dovoljenje in dovoljenje v skladu s tipom v skladu s členom 14(3)(b) Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545:	
2. PROSILEC	
Uradni naziv:	
Ime prosilca:	
3. VLOGA JE (člen 34 Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545):	
POPOLNA	
Končna odločitev o izdaji dovoljenja se sprejme najpozneje štiri mesece po datumu te potrditve prejema popolne vloge.	
Upoštevajte, da se lahko med ocenjevanjem zahtevajo dopolnilne informacije.	
NEPOPOLNA	
Naslednje manjkajoče informacije je treba predložiti za nadaljevanje ocenjevanja:	

<<podrobnosti>> Končna odločitev o izdaji dovoljenja se sprejme najpozneje štiri mesece po datumu predložitve manjkajočih informacij. Upoštevajte, da se lahko med ocenjevanjem zahtevajo dopolnilne informacije.
TEHTNO POMANJKLJIVA
<<razlogi>> Vloga je zavrnjena.
Datum:
Pooblaščen podpisnik subjekta za izdajo dovoljenj <i>Agencija EU za železnice/Nacionalni varnostni organ</i>
Pooblaščen podpisnik nacionalnega varnostnega organa za področje uporabe (kadar je primerno) <i>Področje uporabe</i>
Pooblaščen podpisnik nacionalnega varnostnega organa za področje uporabe (kadar je primerno) <i>Področje uporabe</i>

Priloga VII Vzorec predloge za vlogo za predhodno sodelovanje

VLOGA ZA PREDHODNO SODELOVANJE	
Vloga za predhodno sodelovanje pred predložitvijo vloge za dovoljenje za tip vozila in/ali dovoljenje za dajanje vozila na trg v skladu z Direktivo (EU) 2016/797 in Izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2018/545	
1. INFORMACIJE O VLOGI ZA PREDHODNO SODELOVANJE	
Vrsta vloge:	
Dovoljenje za tip vozila:	
Variante tipa vozila (kadar je primerno):	
Izvedenke tipa vozila (kadar je primerno):	
Dovoljenje za dajanje vozila na trg:	
Eno vozilo:	
Serija vozil:	
2. PROSILEC	
Uradni naziv:	
Ime prosilca:	
Kratice (neobvezno):	
Popoln poštni naslov:	
Telefonska številka:	
Številka telefaksa (neobvezno):	
E-naslov:	
Spletišče (neobvezno):	
Identifikacijska številka za DDV (neobvezno):	
Druge pomembne informacije (neobvezno):	
Kontaktna oseba:	
Ime:	
Priimek:	
Naziv ali funkcija:	
Popoln poštni naslov:	
Telefon:	
Številka telefaksa (neobvezno):	
E-naslov:	
Jeziki, ki se uporabijo:	
3. DOKUMENTACIJA O PREDHODNEM SODELOVANJU	
Opis predvidenega tipa vozila in/ali vozila, za katero naj bi se pridobilo dovoljenje:	
Predvidene variante in/ali izvedenke:	
Opis nalog in dejavnosti za njihov razvoj:	
Izbira subjekta za izdajo dovoljenj:	

Dovoljenje(-a) iz člena 14 Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545:	
Združena vloga za novo dovoljenje in razširjeno področje uporabe v skladu s členom 14(3)(a) Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545:	
Združena vloga za prvo dovoljenje in dovoljenje v skladu s tipom v skladu s členom 14(3)(b) Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545:	
Navedba predvidenega področja uporabe:	
Navedba predvidenih pogojev za uporabo vozila in drugih omejitev, opredeljenih v skladu s členom 20 Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545:	
Prosilčevo načrtovanje njegovega dela postopka izdaje dovoljenja za vozilo, vključno z načrtovanjem, ki zajema poskusno obratovanje v omrežju (kadar je primerno):	
Opredelitev metodologije za postopek zajema zahtev v skladu s členom 13 Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545:	
Seznam predpisov in zahtev, ki so opredeljeni kot tisti, ki jih je treba uporabiti v skladu s členoma 17 in 18 Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545:	
Seznam opredeljenih ocen skladnosti v skladu s členom 21 Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545 (vključno z moduli, ki jih je treba uporabiti, in uporabo vmesnih izjav o verifikaciji (kadar je primerno)):	
Opis praktičnih ureditev za uporabo vozila v omrežju za namene poskusnega obratovanja (kadar je primerno):	
Seznam vsebine dokumentacije, ki jo prosilec za dovoljenje za tip vozil in/ali dovoljenje za dajanje vozila na trg namerava predložiti subjektu za izdajo dovoljenj in zadevnim nacionalnim varnostnim organom za področje uporabe:	
Predlog v zvezi z jeziki, ki naj bi se uporabljali v postopku za izdajo dovoljenja za vozilo v skladu s členom 10 Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545:	
Opis organizacije prosilčevega dela postopka za izdajo dovoljenja za vozilo, ki med drugim vključuje kontaktne informacije prosilca, informacije kontaktnih oseb, zahteve za vzpostavitev koordinacije in srečanja s subjektom za izdajo dovoljenj in zadevnimi nacionalnimi varnostnimi organi za področje uporabe:	
4. PRILOGE	
Priloga 1	
Priloga 2	

Priloga 3	
Priloga 4	
Priloga 5	
Priloga 6	
Priloga 7	

Datum:

Pooblaščen podpisnik prosilca

Priloga VIII Vzorec predloge za podlago za predhodno sodelovanje

PODLAGA ZA PREDHODNO SODELOVANJE	
Mnenje o pristopu, ki ga je prosilec predlagal v vlogi za predhodno sodelovanje v zvezi z vlogo za dovoljenje za tip vozila in/ali dovoljenje za dajanje vozila na trg v skladu z Direktivo (EU) 2016/797 in Izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2018/545	
1. INFORMACIJE O PODLAGI ZA PREDHODNO SODELOVANJE	
Opredelitev podlage za predhodno sodelovanje:	
2. INFORMACIJE O VLOGI ZA PREDHODNO SODELOVANJE	
Opredelitev vloge:	
Datum prejema vloge za predhodno sodelovanje:	
Datum potrditve popolne vloge za predhodno sodelovanje:	
Subjekt za izdajo dovoljenj:	
Zadevni nacionalni varnostni organi za področje uporabe (kadar je primerno):	
Vrsta vloge:	
Dovoljenje za tip vozila:	
Variante tipa vozila (kadar je primerno):	
Izvedenke tipa vozila (kadar je primerno):	
Dovoljenje za dajanje vozila na trg:	
Eno vozilo:	
Serija vozil:	
Opis predvidenega tipa vozila in/ali vozila, za katero naj bi se pridobilo dovoljenje:	
Predvidene variante in/ali izvedenke:	
3. PROSILEC	
Uradni naziv:	
Ime prosilca:	
4. PODLAGA ZA PREDHODNO SODELOVANJE	
Predmet vloge za predhodno sodelovanje	Mnenje subjekta za izdajo dovoljenj in zadevnih varnostnih organov za področje uporabe (kadar je primerno) o predlogu prosilca
Opis predvidenega tipa vozila in/ali vozila, za katero naj bi se pridobilo dovoljenje:	
Predvidene variante in/ali izvedenke:	
Opis nalog in dejavnosti za njihov razvoj:	
Izbira subjekta za izdajo dovoljenj:	
Dovoljenje(-a) iz člena 14 Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545:	

Združena vloga za novo dovoljenje in razširjeno področje uporabe v skladu s členom 14(3)(a) Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545:	
Združena vloga za prvo dovoljenje in dovoljenje v skladu s tipom v skladu s členom 14(3)(b) Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545:	
Navedba predvidenega področja uporabe:	
Navedba predvidenih pogojev za uporabo vozila in drugih omejitev, opredeljenih v skladu s členom 20 Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545:	
Prosilčevo načrtovanje njegovega dela postopka za izdajo dovoljenja za vozilo, vključno z načrtovanjem, ki zajema poskusno obratovanje v omrežju (kadar je primerno):	
Opredeleitev metodologije za postopek zajema zahtev v skladu s členom 13 Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545:	
Seznam predpisov in zahtev, ki so opredeljeni kot tisti, ki jih je treba uporabiti v skladu s členoma 17 in 18 Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545:	
Seznam opredeljenih ocen skladnosti v skladu s členom 21 Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545 (vključno z moduli, ki jih je treba uporabiti, in uporabo vmesnih izjav o verifikaciji (kadar je primerno)):	
Opis praktičnih ureditev za uporabo vozila v omrežju za namene poskusnega obratovanja (kadar je primerno):	
Seznam vsebine dokumentacije, ki jo prosilec za dovoljenje za tip vozil in/ali dovoljenje za dajanje vozila na trg namerava predložiti subjektu za izdajo dovoljenj in zadevnim nacionalnim varnostnim organom za področje uporabe:	
Predlog v zvezi z jeziki, ki naj bi se uporabljali v postopku za izdajo dovoljenja za vozilo v skladu s členom 10 Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545:	
Opis organizacije prosilčevega dela postopka za izdajo dovoljenja za vozilo, ki med drugim vključuje kontaktne informacije prosilca, kontaktne osebe, zahteve za vzpostavitev koordinacije in srečanja s subjektom za izdajo dovoljenj in zadevnimi nacionalnimi varnostnimi organi za področje uporabe:	
5. PRILOGE	
Priloga 1	
Priloga 2	

Priloga 3	
Priloga 4	
Priloga 5	
Priloga 6	
Priloga 7	

Iz zgoraj navedenih razlogov je po mnenju organizacij podpisnic v vlogi za predhodno sodelovanje, ki jo je predložil prosilec, predlagan zadovoljiv/nezadovoljiv pristop k vlogi za dovoljenje za tip vozila in/ali dovoljenje za dajanje vozila na trg.

Informacije:

- V skladu s členom 22(2) Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545: „Rok od izdaje mnenja iz člena 24(2) do predložitve vloge za dovoljenje za tip vozila in/ali dovoljenje za dajanje vozila na trg, ki jo predloži prosilec, ne sme biti daljši od 84 mesecev.“
- V skladu s členom 24(4) Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545: „V primeru sprememb, ki vplivajo na dokumentacijo o predhodnem sodelovanju in so pomembne za podlago za predhodno sodelovanje, prosilec pošlje spremenjeno in posodobljeno vlogo za predhodno sodelovanje, v kateri upošteva le spremembe in povezave z nespremenjenimi deli.“

Datum:

Pooblaščen podpisnik subjekta za izdajo dovoljenj
Agencija EU za železnice/Nacionalni varnostni organ

Pooblaščen podpisnik nacionalnega varnostnega organa za področje uporabe (kadar je primerno)
Področje uporabe

Pooblaščen podpisnik nacionalnega varnostnega organa za področje uporabe (kadar je primerno)
Področje uporabe

Priloga IX Vzorec predloge za dokumentacijo o oceni v skladu s členom 39(5) Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545 in preverjanja, ki jih subjekt za izdajo dovoljenj izvede v zvezi z ocenami, ki so jih izvedli zadevni nacionalni varnostni organi za področje uporabe, v skladu s členom 43 Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545

DOKUMENTACIJA SUBJEKTA ZA IZDAJO DOVOLJENJ O OCENI V SKLADU S ČLENOM 39(5) IZVEDBENE UREDBE KOMISIJE (EU) 2018/545 IN PREVERJANJA, KI JIH SUBJEKT ZA IZDAJO DOVOLJENJ IZVEDE V ZVEZI S OCENAMI, KI SO JIH IZVEDLI ZADEVNI NACIONALNI VARNOSTNI ORGANI ZA PODROČJE UPORABE, V SKLADU S ČLENOM 43 IZVEDBENE UREDBE KOMISIJE (EU) 2018/545

Ocena vloge za dovoljenje za tip vozila in/ali dovoljenje za dajanje vozila na trg v skladu z Direktivo (EU) 2016/797 in Izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2018/545

1. INFORMACIJE O VLOGI

Oprelitev vloge:	
Sklicevanje na podlago za predhodno sodelovanje (kadar je primerno):	
Datum potrditve vloge (člen 33 Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545):	
Datum prejema vloge (člen 2(4) Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545):	
Datum potrditve popolne vloge:	
Datum za prosilčevo predložitev manjkajočih informacij v primeru nepopolne vloge:	
Subjekt za izdajo dovoljenj:	
Zadevni nacionalni varnostni organi za področje uporabe (kadar je primerno):	
Vrsta vloge:	
Dovoljenje za tip vozila:	
Variante tipa vozila (kadar je primerno):	
Izvedenke tipa vozila (kadar je primerno):	
Dovoljenje za dajanje vozila na trg:	
Eno vozilo:	
Serija vozil:	
Dovoljenje(-a) iz člena 14 Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545:	
Združena vloga za novo dovoljenje in razširjeno področje uporabe v skladu s členom 14(3)(a) Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545:	
Združena vloga za prvo dovoljenje in dovoljenje v skladu s tipom v skladu s členom 14(3)(b) Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545:	

2. PROSILEC

Uradni naziv:	
Ime prosilca:	

3. OCENA, IZVEDENA V SKLADU S ČLENOM 39(5) IZVEDBENE UREDBE KOMISIJE (EU) 2018/545

Izjava o rezultatu ocene za zadevno področje uporabe (negativen ali pozitiven rezultat):	
Pogoji za uporabo in druge omejitve (kadar je primerno):	
Povzetek izvedenih ocen:	
Poročilo iz evidence težav za zadevno področje uporabe:	Priloga 1
Izpolnjen kontrolni seznam, ki vsebuje dokazila za oceno vidikov iz Priloge II Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545:	Priloga 2
Izpolnjen kontrolni seznam, ki vsebuje dokazila za oceno vidikov iz Priloge III Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545 (kadar je primerno):	
Evidenca o preverjanju vseh pomembnih informacij, evidentiranih v skladu s členom 8(2) Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545 (kadar je primerno):	
4. PREVERJANJE, KI GA V SKLADU S ČLENOM 43 IZVEDBENE UREDBE KOMISIJE (EU) 2018/545 IZVEDE SUBJEKT ZA IZDAJO DOVOLJENJ V ZVEZI Z OCENAMI, KI SO JIH IZVEDLI ZADEVNI NACIONALNI VARNOSTNI ORGANI ZA PODROČJE UPORABE (KADAR JE PRIMERNO)	
Preverjanje, ali so ocene, ki so jih izvedli nacionalni varnostni organi za področje uporabe, medsebojno skladne glede rezultatov ocen iz člena 40(6)(a):	
V primeru nedoslednih ocen, ki jih izvedejo nacionalni varnostni organi za področje uporabe, rezultat preiskave iz člena 45(3) Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545:	
Kontrolni sezname iz člena 40(6)(d) so v celoti izpolnjeni:	
Vse ustrezne težave so odpravljene:	
V primeru nepopolnega(-ih) kontrolnega(-ih) seznama(-ov) in/ali težav, ki niso bile odpravljene, rezultat preiskave iz člena 45(5) Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545:	
V primeru nestrinjanja med subjektom za izdajo dovoljenj in zadevnimi nacionalnimi varnostnimi organi za področje uporabe, rezultat arbitražnega postopka iz člena 21(7) Direktive (EU) 2016/797:	
5. PRILOGE	
Priloga 1	Poročilo iz evidence težav za zadevno področje uporabe
Priloga 2	Izpolnjen kontrolni seznam, ki vsebuje dokazila za oceno vidikov iz Priloge II Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545
Priloga 3	
Priloga 4	
Priloga 5	
Priloga 6	

Priloga 7

Datum:

Pooblaščen podpisnik subjekta za izdajo dovoljenj

Agencija EU za železnice/Nacionalni varnostni organ

Priloga X Vzorec predloge za dokumentacijo o oceni v skladu s členom 40(6) Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545

DOKUMENTACIJA O OCENI VLOGE, KI JO IZVEDEJO NACIONALNI VARNOSTNI ORGANI ZA PODROČJE UPORABE V SKLADU S ČLENOM 40(6) IZVEDBENE UREDBE KOMISIJE (EU) 2018/545

Ocena vloge za dovoljenje za tip vozila in/ali dovoljenje za dajanje vozila na trg v skladu z Direktivo (EU) 2016/797 in Izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2018/545

1. INFORMACIJE O VLOGI

Opredelitev vloge:	
Sklicevanje na podlago za predhodno sodelovanje (kadar je primerno):	
Datum potrditve vloge (člen 33 Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545):	
Datum prejema vloge (člen 2(4) Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545):	
Datum potrditve popolne vloge:	
Datum za prosilčevo predložitev manjkajočih informacij v primeru nepopolne vloge:	
Subjekt za izdajo dovoljenj:	
Zadevni nacionalni varnostni organi za področje uporabe (kadar je primerno):	
Vrsta vloge:	
Dovoljenje za tip vozila:	
Variante tipa vozila (kadar je primerno):	
Izvedenke tipa vozila (kadar je primerno):	
Dovoljenje za dajanje vozila na trg:	
Eno vozilo:	
Serija vozil:	
Dovoljenje(-a) iz člena 14 Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545:	
Združena vloga za novo dovoljenje in razširjeno področje uporabe v skladu s členom 14(3)(a) Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545:	
Združena vloga za prvo dovoljenje in dovoljenje v skladu s tipom v skladu s členom 14(3)(b) Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545:	

2. PROSILEC

Uradni naziv:	
Ime prosilca:	

3. OCENA

Izjava o rezultatu ocene za zadevno področje uporabe (negativen ali pozitiven rezultat):	
--	--

Pogoji za uporabo in druge omejitve (kadar je primerno):	
Povzetek izvedenih ocen:	
Poročilo iz evidence težav za zadevno področje uporabe:	Priloga 1
Izpolnjen kontrolni seznam, ki vsebuje dokazila za oceno vidikov iz Priloge III Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545:	Priloga 2
Evidenca o preverjanju vseh pomembnih informacij, evidentiranih v skladu s členom 8(2) Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545:	

4. PRILOGE

Priloga 1	Poročilo iz evidence težav za zadevno področje uporabe
Priloga 2	Izpolnjen kontrolni seznam, ki vsebuje dokazila za oceno vidikov iz Priloge III Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545
Priloga 3	
Priloga 4	
Priloga 5	
Priloga 6	
Priloga 7	

Datum:

Pooblaščen podpisnik nacionalnega varnostnega organa za področje uporabe

Področje uporabe

Priloga XI Vzorec predloge za dokumentacijo o oceni za zaključek ocenjevanja vloge v skladu s členom 45(4) Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545

DOKUMENTACIJA O OCENI ZA ZAKLJUČEK OCENJEVANJA VLOGE V SKLADU S ČLENOM 45(4) IZVEDBENE UREDBE KOMISIJE (EU) 2018/545

Zaključek ocenjevanja, ki ga subjekt za izdajo dovoljenj izvede v zvezi z vlogo za dovoljenje za tip vozila in/ali dovoljenje za dajanje vozila na trg v skladu z Direktivo (EU) 2016/797 in Izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2018/545

1. INFORMACIJE O VLOGI

Opredelitev vloge:	
Sklicevanje na podlago za predhodno sodelovanje (kadar je primerno):	
Datum potrditve vloge (člen 33 Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545):	
Datum prejema vloge (člen 2(4) Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545):	
Datum potrditve popolne vloge:	
Datum za prosilčevo predložitev manjkajočih informacij v primeru nepopolne vloge:	
Subjekt za izdajo dovoljenj:	
Zadevni nacionalni varnostni organi za področje uporabe (kadar je primerno):	
Vrsta vloge:	
Dovoljenje za tip vozila:	
Variante tipa vozila (kadar je primerno):	
Izvedenke tipa vozila (kadar je primerno):	
Dovoljenje za dajanje vozila na trg:	
Eno vozilo:	
Serija vozil:	
Dovoljenje(-a) iz člena 14 Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545:	
Združena vloga za novo dovoljenje in razširjeno področje uporabe v skladu s členom 14(3)(a) Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545:	
Združena vloga za prvo dovoljenje in dovoljenje v skladu s tipom v skladu s členom 14(3)(b) Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545:	

2. PROSILEC

Uradni naziv:	
Ime prosilca:	

3. PREVERJANJE POSTOPKA ZA OCENJEVANJE VLOGE V SKLADU S ČLENOM 45(1) IZVEDBENE UREDBE KOMISIJE .../...

Različne faze postopka ocenjevanja vloge so bile pravilno izvedene:	
---	--

Na voljo je dovolj dokazil, iz katerih je razvidno, da so bili ocenjeni vsi pomembni vidiki vloge:	
Prosilec je predložil pisne odgovore na težave tipov 3 in 4 ter zahteve po dopolnilnih informacijah:	
Vse težave tipov 3 in 4 so bile odpravljene ali niso bile odpravljene, skupaj z jasno utemeljenimi razlogi za to:	
Ocene in sprejete odločitve so evidentirane, pravične in dosledne:	
Sprejeti sklepi temeljijo na dokumentaciji o oceni in izražajo oceno kot celoto:	
4. UTEMELJENI RAZLOGI ZA ZAKLJUČEK	
Potrditev pravilne uporabe člena 45(1) Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545, ki se ji priložijo morebitne pripombe:	
Sklep, da postopek ocenjevanja vloge ni bil pravilno uporabljen, vključno z jasnimi in specifičnimi razlogi za sprejetje takega sklepa:	
5. PRILOGE	
Priloga 1	
Priloga 2	
Priloga 3	
Datum:	
	Pooblaščen podpisnik subjekta za izdajo dovoljenj Agencija EU za železnice/Nacionalni varnostni organ

Priloga XII Vzorec predloge za odločitev o odobritvi ali zavrnitvi vloge v skladu s členom 46 Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545

ODLOČITEV O ODOBRTVI ALI ZAVRNITVI VLOGE V SKLADU S ČLENOM 46 IZVEDBENE UREDBE KOMISIJE (EU) 2018/545	
<p>Odločitev subjekta za izdajo dovoljenje o odobritvi ali zavrnitvi vloge za dovoljenje za tip vozila in/ali dovoljenje za dajanje vozila na trg v skladu z Direktivo (EU) 2016/797 in Izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2018/545</p>	
1. INFORMACIJE O VLOGI	
Opredelitev vloge:	
Datum potrditve vloge (člen 33 Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545):	
Datum prejema vloge (člen 2(4) Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545):	
Datum potrditve popolne vloge:	
Datum za prosilčevo predložitev manjkajočih informacij v primeru nepopolne vloge:	
Datum za zaključek ocenjevanja:	
Subjekt za izdajo dovoljenj:	
Zadevni nacionalni varnostni organi za področje uporabe (kadar je primerno):	
Vrsta vloge:	
Dovoljenje za tip vozila:	
Variante tipa vozila (kadar je primerno):	
Izvedenke tipa vozila (kadar je primerno):	
Dovoljenje za dajanje vozila na trg:	
Eno vozilo:	
Serija vozil:	
Dovoljenje(-a) iz člena 14 Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545:	
Združena vloga za novo dovoljenje in razširjeno področje uporabe v skladu s členom 14(3)(a) Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545:	
Združena vloga za prvo dovoljenje in dovoljenje v skladu s tipom v skladu s členom 14(3)(b) Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545:	
2. PROSILEC	
Uradni naziv:	
Ime prosilca:	
3. ODLOČITEV O ODOBRTVI ALI ZAVRNITVI VLOGE V SKLADU S ČLENOM 46 IZVEDBENE UREDBE KOMISIJE (EU) 2018/545	
Utemeljeni razlogi za odločitev iz člena 45(5) Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545:	Priloga 1

Ocena vidikov iz Priloge II in, kadar je primerno, Priloge III daje razumno zagotovilo, da so prosilec in akterji, ki podpirajo prosilca, v potrebnem obsegu izpolnili svoje odgovornosti v skladu s členom 38 Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545:	
Vsi pogoji za uporabo vozila in druge omejitve:	
Izjava o razlogih za odločitev:	
Možnost in načini pritožbe zoper odločitev ter ustrezni roki:	Priloga 2
4. SKLEP	
Odločitev o izdaji dovoljenja:	
Odločitev o zavrnitvi dovoljenja:	
5. PRILOGE	
Priloga 1	Dokumentacija o oceni za zaključek ocenjevanja vloge v skladu s členom 45(4) Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545
Priloga 2	Pritožbeni postopek
Priloga 3	
Datum:	
Pooblaščen podpisnik subjekta za izdajo dovoljenj Agencija EU za železnice/Nacionalni varnostni organ	

Priloga XIII Seznam vsebine obvestila v skladu s členom 16(4) Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545

(P) pomeni priporočene informacije, ki jih mora predložiti subjekt za upravljanje sprememb.

(D) pomeni druge informacije, ki pa jih subjekt za upravljanje sprememb lahko predloži.

(1) Vrsta obvestila (P):

- (a) eno vozilo ali
- (b) serija vozil

(2) Področje uporabe (P):

- (a) države članice
- (b) omrežja (v posamezni državi članici)
- (c) postaje sosednjih držav članic s podobnimi značilnostmi omrežja, če so te postaje blizu meje, v skladu s členom 21(8) Direktive (EU) 2016/797 (kadar je primerno)
- (d) celotno omrežje EU

(3) Subjekt za izdajo dovoljenj, ki ga je treba obvestiti (P):

- (a) Agencija ali
- (b) nacionalni varnostni organ države članice (uporablja se le, kadar je področje uporabe omejeno na eno državo članico in ga prosilec zahteva v skladu s členom 21(8) Direktive (EU) 2016/797)

(4) Podatki o subjektu za upravljanje sprememb (P):

- (a) uradni naziv (P)
- (b) ime (P)
- (c) kratica (D)
- (d) popoln poštni naslov (P)
- (e) telefonska številka (P)
- (f) številka telefaksa (D)
- (g) e-naslov (P)
- (h) spletišče (D)
- (i) identifikacijska številka za DDV (D)
- (j) druge pomembne informacije (D)

(5) Podatki o kontaktni osebi (P):

- (a) ime (P)
- (b) priimek (P)
- (c) naziv ali funkcija (P)
- (d) popoln poštni naslov (P)
- (e) telefonska številka (P)
- (f) številka telefaksa (D)
- (g) e-naslov (P)
- (h) Jeziki, ki se uporabijo: (P)

(6) Sedanji imetnik dovoljenja za tip vozila (kadar je primerno) (P):

- (a) uradni naziv (P)
- (b) ime imetnika dovoljenja za tip vozila (P)
- (c) kratica (D)
- (d) popoln poštni naslov (P)
- (e) telefonska številka (P)
- (f) številka telefaksa (D)
- (g) e-naslov (P)
- (h) spletišče (D)
- (i) identifikacijska številka za DDV (D)
- (j) druge pomembne informacije (D)

(7) Podatki o organih za ocenjevanje (P):

- (a) priglašeni organ(-i):
 - (1) uradni naziv (P)
 - (2) ime priglašenega organa (P)
 - (3) identifikacijska številka priglašenega organa (P)
 - (4) kratica (D)
 - (5) popoln poštni naslov (P)
 - (6) telefonska številka (P)
 - (7) številka telefaksa (D)
 - (8) e-naslov (P)
 - (9) spletišče (D)
 - (10) identifikacijska številka za DDV (D)
 - (11) druge pomembne informacije (D)
- (b) imenovani organ(-i):
 - (1) uradni naziv (P)
 - (2) ime imenovanega organa (P)
 - (3) kratica (D)
 - (4) popoln poštni naslov (P)
 - (5) telefonska številka (P)
 - (6) številka telefaksa (D)
 - (7) e-naslov (P)
 - (8) spletišče (D)
 - (9) identifikacijska številka za DDV (D)
 - (10) druge pomembne informacije (D)
- (c) organ za ocenjevanje (skupna varnostna metoda za oceno tveganja):
 - (1) uradni naziv (P)
 - (2) ime organa za ocenjevanje (skupna varnostna metoda za oceno tveganja) (P)
 - (3) kratica (D)
 - (4) popoln poštni naslov (P)
 - (5) telefonska številka (P)
 - (6) številka telefaksa (D)
 - (7) e-naslov (P)
 - (8) spletišče (D)
 - (9) identifikacijska številka za DDV (D)
 - (10) druge pomembne informacije (D)

(8) Opis tipa vozila (kadar je primerno;* določi se v skladu s Prilogo II k Sklepu 2011/665/EU) (P):

- (a) ID tipa (*):
- (b) izvedenka tipa vozila (kadar je primerno):
- (c) varianta tipa vozila (kadar je primerno):
- (d) datum vpisa v evropski register dovoljenih tipov vozil*:
- (e) ime tipa*
- (f) alternativno ime tipa*
- (g) Kategorija*
- (h) Podkategorija*

(9) Informacije o vozilu(-ih) (določijo se v skladu z Odločbo 2007/756/ES) (P):

- (a) evropska(-e) številka(-e) vozila

(10) Opis sprememb v primerjavi z dovoljenim vozilom in tipom vozila (P)**(11) Pogoji za uporabo vozila in druge omejitve (določijo se v skladu s Prilogo II k Sklepu 2011/665/EU) (P):**

- (a) označene omejitve
- (b) neoznačene omejitve

(12) Predpisi, ki se uporabljajo (P):

- (a) TSI, vključno s pravnim sklicevanjem v Uradnem listu Evropske unije
- (b) posebni oddelki TSI za področje uporabe, ki zajema celotno omrežje EU (kadar je primerno)
- (c) navedba izbora zahtev iz novejše različice TSI v primerjavi s TSI, ki se je uporabila za presojo (vključno z umaknjenimi zahtevami) (kadar je primerno)
- (d) nacionalni predpisi (kadar je primerno)
- (e) neuporabe TSI v skladu z določbami člena 7 Direktive (EU) 2016/797 (kadar je primerno)

(13) Potrditev in podpis subjekta za upravljanje sprememb (P)**(14) Priloge (P):**

14.1 Dokazila za zajem zahtev v skladu s členom 13(1) Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545.

Če subjekt za upravljanje sprememb uporablja metodologijo iz Priloge I k Uredbi (EU) št. 402/2013, dokazila zajemajo izjavo predlagatelja (subjekta za upravljanje sprememb) iz člena 16 Uredbe (EU) št. 402/2013 in poročilo o varnostni oceni iz člena 15 Uredbe (EU) št. 402/2013. Če je uporabljena druga metodologija, je treba predložiti dokazila, potrebna, da se dokaže, da ta metodologija zagotavlja enako raven zanesljivosti kot metodologija iz Priloge I k Uredbi (EU) št. 402/2013.

14.2 Razpredelnica, ki prikazuje, kje so na voljo informacije, potrebne za presojo vidikov v skladu s Prilogo XIV.

14.3 ES-izjava(-e) o verifikaciji mobilnega(-ih) podsistema(-ov), vključno s spremno tehnično dokumentacijo (člen 15 Direktive (EU) 2016/797).

14.4 Dokumentacija, priložena vlogi, in odločitev iz prejšnjega dovoljenja ali, kadar je primerno, sklicevanje na odločitev, izdano v skladu s členom 46, in na celotno spremno dokumentacijo za odločitev, ki je arhivirana v točki vse na enem mestu.

14.5 Navedba in po potrebi opis metodologije, uporabljene za zajem zahtev.

14.6 Izjava subjekta za upravljanje sprememb, da niso sprožena merila iz člena 21(12) Direktive (EU) 2016/797 in da je razvrstitev, ki jo je opravil subjekt za upravljanje sprememb v skladu s členom 15(1)(b) ali 15(1)(c) Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545, pravilna.

14.7 Dokazila, da niso sprožena merila iz člena 21(12) Direktive (EU) 2016/797 in da je razvrstitev, ki jo je opravil subjekt za upravljanje sprememb v skladu s členom 15(1)(b) ali 15(1)(c) Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545, pravilna.

14.8 Ustrezne odločitve glede neuporabe TSI v skladu s členom 7 Direktive (EU) 2016/797 (kadar je primerno).

14.9 Kadar ni v celoti zajeto v TSI in/ali nacionalnih predpisih, dokazila o tehnični združljivosti vozila z omrežjem na področju uporabe.

14.10 Dokumentacija o vzdrževanju in delovanju (vključno z reševanjem), kadar ni vključena v točki 14.3.

Dodatne smernice so na voljo v Prilogi I (smernice k Prilogi I, Vsebina vloge, k Izvedbeni uredbi Komisije (EU) 2018/545).

Priloga XIV Vidiki, ki jih je treba proučiti za obvestilo v skladu s členom 16(4) Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545

1. Subjekt za upravljanje sprememb je pravilno opredelil TSI in druge določbe prava Unije, ki se uporabljajo.
2. Izbrani organi za ocenjevanje skladnosti so ustrezno akreditirani ali priznani, kot je ustrezno.
3. Neuporabe TSI v skladu s členom 7 Direktive (EU) 2016/797:
 - 3.1. veljavnost (čas in področje uporabe);
 - 3.2. velja za vozilo(-a) in
 - 3.3. je v skladu z opredeljenimi in uporabljenimi predpisi.
4. Metodologija za zajem zahtev
 - 4.1. Ali uporabljena metodologija, ki se je uporabila za zajem zahtev, ustreza svojemu namenu v zvezi z naslednjimi vidiki?
 - (a) Ali je uporabljena standardizirana/priznana metodologija in
 - (b) ali je metoda namenjena poglavitnim zahtevam, ki jih zajema, in primerna zanje?
 - 4.2. Kadar uporabljena metodologija ni standardizirana ali zajema druge poglavitne zahteve kot tiste, za katere je namenjena, se za presojo, ali so se ustrezno upoštevali in ali jih metodologija zajema, preverijo naslednji vidiki:
 - (a) stopnja uporabljene neodvisne ocene;
 - (b) opredelitev sistema;
 - (c) opredelitev in razvrstitev nevarnosti;
 - (d) načela sprejemljivosti tveganja;
 - (e) vrednotenje tveganja;
 - (f) vzpostavljene zahteve;
 - (g) dokazovanje skladnosti z zahtevami;
 - (h) obvladovanje nevarnosti (evidenca).
5. Zadostna dokazila, pridobljena z metodologijo, uporabljeno za zajem zahtev:
 - 5.1. kadar se je kot metodologija za zajem zahtev uporabil postopek upravljanja s tveganji iz Priloge I k Uredbi (EU) št. 402/2013, se preveri, da:
 - (a) skupna varnostna metoda za oceno tveganja, izjava predlagatelja (subjekt za upravljanje sprememb; člen 16 Uredbe (EU) št. 402/2013), ki jo je podpisal predlagatelj, potrjuje, da je nadzor nad vsemi ugotovljenimi nevarnostmi in z njimi povezanimi tveganji na sprejemljivi ravni;
 - (b) skupna varnostna metoda za oceno tveganja, poročilo o varnostni oceni (člen 15 Uredbe (EU) št. 402/2013), potrjuje izjavo predlagatelja (subjekta za upravljanje sprememb) za opredeljeno področje uporabe v skladu s členom 13;
 - 5.2. kadar se je kot metodologija za zajem zahtev uporabila druga metodologija kot postopek upravljanja s tveganji iz Priloge I k Uredbi (EU) št. 402/2013, se preveri, ali:
 - (a) je opredelitev sistema popolna in skladna z zasnovo vozila;
 - (b) sta opredelitev in razvrstitev nevarnosti dosledni in verjetni;
 - (c) so se vsa tveganja ustrezno obvladovala in ublažila;
 - (d) je mogoče zahtevam, ki izhajajo iz upravljanja s tveganji, ustrezno slediti do tveganja in dokazil o skladnosti z zahtevo;
 - (e) je bilo obvladovanje nevarnosti strukturirano in dosledno med celotnim postopkom;
 - (f) je mnenje iz neodvisne presoje pozitivno (kadar je primerno).
6. ES-izjave o verifikaciji in potrdila ES (člen 15 Direktive (EU) 2016/797), preverijo se:
 - 6.1. podpisi;
 - 6.2. veljavnost;
 - 6.3. področje uporabe;

- 6.4. pogoji za uporabo in druge omejitve, neskladnosti;
- 6.5. neuporaba TSI (kadar je primerno);
- 6.6. ali je zajeta vsa zakonodaja, ki se uporablja, vključno z drugo zakonodajo, ki ni povezana z železnicami;
- 6.7. komponente interoperabilnosti (veljavnost, področje uporabe, pogoji za uporabo vozila in druge omejitve):
 - (a) potrdila ES o skladnosti;
 - (b) potrdila ES o primernosti za uporabo.
7. Poročila organov za ocenjevanje skladnosti (člen 15 Direktive (EU) 2016/797), preverijo se:
 - 7.1. skladnost z ES-izjavami o verifikaciji in potrdili ES;
 - 7.2. ali so zajeti vsi predpisi, ki se uporabljajo;
 - 7.3. ali so odstopanja in neskladnosti (kadar je primerno) opredeljeni in v skladu z zahtevami za neuporabo;
 - 7.4. ali je dovoljena kombinacija modulov;
 - 7.5. ali so pogoji za uporabo in druge omejitve ustrezno opredeljeni in skladni s pogoji v obvestilu;
 - 7.6. ali so dokazila, ki so jih uporabili organi za ocenjevanje skladnosti, v skladu s fazami ocenjevanja, ki se uporabljajo in so opisane v TSI (pregled projektiranja, preskus tipa itd.).
8. Analiza obvestila o parametrih v zvezi z nacionalnimi predpisi nacionalnih varnostnih organov za področje uporabe, preverijo se:
 - 8.1. ali je področje uporabe za zadevno državo članico pravilno določeno;
 - 8.2. ali so nacionalni predpisi in zahteve za zadevno področje uporabe, ki jih je opredelil subjekt za upravljanje sprememb, pravilni;
 - 8.3. ali so izbrani organi za ocenjevanje skladnosti ustrezno akreditirani ali priznani, kot je ustrezno;
 - 8.4. zadostnost dokazil, pridobljenih z metodologijo, uporabljeno za zajem zahtev, le za nacionalne predpise za zadevno področje uporabe (glej točko 5.2);
 - 8.5. ES-izjava(-e) o verifikaciji in potrdila za nacionalne predpise za zadevno področje uporabe;
 - 8.6. poročila organov za ocenjevanje skladnosti v zvezi z nacionalnimi predpisi za zadevno področje uporabe (glej točko 7);
 - 8.7. pogoji za uporabo in druge omejitve (glej točko 11);
 - 8.8. skladnost sprememb z dokazili o uporabi metodologije za zajem zahtev, izjava subjekta za upravljanje sprememb o merilih iz člena 21(12) Direktive (EU) 2016/797 in dokazila o pravilni razvrstitvi spremembe (glej točko 12).
9. Veljavnost prvotnega dovoljenja za vozilo in dovoljenja za tip vozila.
10. Prvotno dovoljenje za vozilo in dovoljenje za tip vozila je veljavno za zadevno področje uporabe.
11. Pogoji za uporabo vozila in druge omejitve, navedene v uradnem obvestilu, so v skladu s spremembami vozila, obstoječimi pogoji uporabe in drugimi omejitvami, opisanimi v ES-izjavi(-ah) o verifikaciji in potrdilu(-ih) ES, ter dokazili o zajemu zahtev.
12. Spremembe v primerjavi z dovoljenim vozilom in tipom vozila so ustrezno opisane in v skladu z:
 - 12.1. Dokazili o uporabi metodologije za zajem zahtev.
 - 12.2. Izjavo subjekta za upravljanje sprememb, da niso sprožena merila iz člena 21(12) Direktive (EU) 2016/797 in da je razvrstitev, ki jo je opravil subjekt za upravljanje sprememb v skladu s členom 15(1)(b) ali 15(1)(c) Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545, pravilna.
 - 12.3. Dokazili, da niso sprožena merila iz člena 21(12) Direktive (EU) 2016/797 in da je razvrstitev, ki jo je opravil subjekt za upravljanje sprememb v skladu s členom 15(1)(b) ali 15(1)(c) Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545, pravilna.

13. Subjekt za upravljanje sprememb ni imetnik dovoljenja za tip vozila.
14. Kategorizacija v skladu s členom 15(1)(b) ali (c), ki jo opravi subjekt za upravljanje sprememb, je pravilna (sprememba ne povzroči uporabe meril iz člena 21(12) Direktive (EU) 2016/797 in zato zaradi nje ni potrebno novo dovoljenje, glej diagram poteka za podfazo 1.1 v Prilogi XVIII.

Priloga XV Vzorec predloge za predložitev obvestila v skladu s členom 16(4) Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545

OBVESTILO O SPREMEMBAH V SKLADU S ČLENOM 16(4) IZVEDBENE UREDBE KOMISIJE (EU) 2018/545

Obvestilo o spremembah že dovoljenega vozila v skladu s členom 16(4) Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545.

(P) pomeni priporočene informacije, ki jih mora predložiti subjekt za upravljanje sprememb.

(D) pomeni druge informacije, ki pa jih subjekt za upravljanje sprememb lahko predloži.

1. INFORMACIJE O OBVESTILU

Vrsta obvestila (P):	
Eno vozilo	
Serijski vozil	
Področje uporabe (P):	
Subjekt za izdajo dovoljenj, ki ga je treba obvestiti (P):	

2. SUBJEKT ZA UPRAVLJANJE SPREMEMB

Uradni naziv (P):	
Ime (P):	
Kratica (D):	
Popoln poštni naslov (P):	
Telefonska številka (P):	
Številka telefaksa (D):	
E-naslov (P):	
Spletišče (D):	
Identifikacijska številka za DDV (D):	
Druge pomembne informacije (D):	
Kontaktna oseba:	
Ime (P):	
Priimek (P):	
Naziv ali funkcija (P):	
Popoln poštni naslov (P):	
Telefonska številka (P):	
Številka telefaksa (D):	
E-naslov (P):	
Jeziki, ki se uporabijo (P):	

3. SEDANJI IMETNIK DOVOLJENJA ZA TIP VOZILA (KADAR JE PRIMERNO) (P):

Uradni naziv (P):	
Ime imetnika dovoljenja za tip vozila (P):	
Kratica (D):	
Popoln poštni naslov (P):	

Telefonska številka (P):	
Številka telefaksa (D):	
E-naslov (P):	
Spletišče (D):	
Identifikacijska številka za DDV (D):	
Druge pomembne informacije (D):	
4. ORGAN(-I) ZA OCENJEVANJE (P):	
4.1 PRIGLAŠENI ORGAN(-I):	
Uradni naziv (P):	
Ime priglašene organa (P):	
Identifikacijska številka priglašene organa (P):	
Kratice (D):	
Popoln poštni naslov (P):	
Telefonska številka (P):	
Številka telefaksa (D):	
E-naslov (P):	
Spletišče (D):	
Identifikacijska številka za DDV (D):	
Druge pomembne informacije (D):	
4.2 IMENOVANI ORGAN(-I):	
Uradni naziv (P):	
Ime imenovanega organa (P):	
Kratice (D):	
Popoln poštni naslov (P):	
Telefonska številka (P):	
Številka telefaksa (D):	
E-naslov (P):	
Spletišče (D):	
Identifikacijska številka za DDV (D):	
Druge pomembne informacije (D):	
4.3 ORGAN ZA OCENJEVANJE (SKUPNA VARNOSTNA METODA ZA OCENO TVEGANJA):	
Uradni naziv (P):	
Ime organa za ocenjevanje (skupna varnostna metoda za oceno tveganja) (P):	
Kratice (D):	
Popoln poštni naslov (P):	
Telefonska številka (P):	
Številka telefaksa (D):	
E-naslov (P):	

Spletišče (D):		
Identifikacijska številka za DDV (D):		
Druge pomembne informacije (D):		
5. DOKUMENTACIJA URADNEGA OBVESTILA		
Opis tipa vozila (kadar je primerno;* določi se v skladu s Prilogo II k Sklepu 2011/665/EU) (P):		
ID tipa*:		
Izvedenka tipa vozila (kadar je primerno):		
Varianta tipa vozila (kadar je primerno):		
Datum vpisa v evropski register dovoljenih tipov vozil*:		
Ime tipa*:		
Alternativno ime tipa*:		
Kategorija*:		
Podkategorija*:		
Informacije o vozilu(-ih) (določijo se v skladu z Odločbo 2007/756/ES) (P):		
Evropska(-e) številka(-e) vozila:		
Opis sprememb v primerjavi z dovoljenim vozilom in tipom vozila (P):		
Pogoji za uporabo vozila in druge omejitve (določijo se v skladu s Prilogo II k Sklepu 2011/665/EU) (P):		
Označene omejitve:		
Neoznačene omejitve:		
Predpisi, ki se uporabljajo (P):		
TSI, vključno s pravnim sklicevanjem v Uradnem listu Evropske unije		
Posebni oddelki TSI za področje uporabe, ki zajema celotno omrežje EU (kadar je primerno)		
Navedba izbora zahtev iz novejšje različice TSI v primerjavi s TSI, ki se je uporabila za presojo (vključno z umaknjenimi zahtevami) (kadar je primerno)		
Nacionalni predpisi (kadar je primerno)		
Neuporabe TSI v skladu z določbami člena 7 Direktive (EU) 2016/797 (kadar je primerno)		
Priloge (P):		Priloga 1–10
6. PRILOGE		
Priloga 1	Dokazila za zajem zahtev v skladu s členom 13(1) Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545	
Priloga 2	Razpredelnica, ki prikazuje, kje so na voljo informacije, potrebne za presojo vidikov v skladu s Prilogo XIV.	

Priloga 3	ES-izjava(-e) o verifikaciji mobilnega(-ih) podsistema(-ov), vključno s spremno tehnično dokumentacijo (člen 15 Direktive (EU) 2016/797).
Priloga 4	Dokumentacija, priložena vlogi, in odločitev iz prejšnjega dovoljenja ali, kadar je primerno, sklicevanje na odločitev, izdano v skladu s členom 46, in na celotno spremno dokumentacijo za odločitev, ki je arhivirana v točki vse na enem mestu.
Priloga 5	Navedba in po potrebi opis metodologije, uporabljene za zajem zahtev.
Priloga 6	Izjava subjekta za upravljanje sprememb, da niso sprožena merila iz člena 21(12) Direktive (EU) 2016/797 in da je razvrstitev, ki jo je opravil subjekt za upravljanje sprememb v skladu s členom 15(1)(b) ali 15(1)(c) Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545, pravilna.
Priloga 7	Dokazila, da niso sprožena merila iz člena 21(12) Direktive (EU) 2016/797 in da je razvrstitev, ki jo je opravil subjekt za upravljanje sprememb v skladu s členom 15(1)(b) ali (c) Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545, pravilna.
Priloga 8	Ustrezne odločitve glede neuporabe TSI v skladu s členom 7 Direktive (EU) 2016/797 (kadar je primerno).
Priloga 9	Kadar ni v celoti zajeto v TSI in/ali nacionalnih predpisih, dokazila o tehnični združljivosti vozila z omrežjem na področju uporabe.
Priloga 10	Dokumentacija o vzdrževanju in delovanju (vključno z reševanjem), kadar ni vključena v Prilogi 3.
Priloga 11	
Priloga 12	
Datum:	
Pooblaščen podpisnik subjekta za upravljanje sprememb	

Priloga XVI Vzorec predloge za odločitev v skladu s členom 16(4) Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545

UTEMELJENA ODLOČITEV O ZAHTEVI ZA VLOGO ZA DOVOLJENJE PO URADNEM OBVESTILU SUBJEKTA ZA UPRAVLJANJE SPREMEMB V SKLADU S ČLENOM 16(4) IZVEDBENE UREDBE KOMISIJE (EU) 2018/545

1. INFORMACIJE O OBVESTILU

Opredelitev obvestila:	
Datum prejema obvestila:	
Subjekt za izdajo dovoljenj:	
Zadevni nacionalni varnostni organi za področje uporabe (kadar je primerno):	
Vrsta obvestila:	
Eno vozilo:	
Serijski vozil:	
Področje uporabe:	
Opis tipa vozila (kadar je primerno;* določi se v skladu s Prilogo II k Sklepu 2011/665/EU) (P):	
ID tipa*:	
Izvedenka tipa vozila (kadar je primerno):	
Varianta tipa vozila (kadar je primerno):	
Datum vpisa v evropski register dovoljenih tipov vozil*:	
Ime tipa*:	
Alternativno ime tipa*:	
Kategorija*:	
Podkategorija*:	
Informacije o vozilu(-ih) (določijo se v skladu z Odločbo 2007/756/ES) (P):	
Evropska(-e) številka(-e) vozila:	

2. SUBJEKT ZA UPRAVLJANJE SPREMEMB

Uradni naziv:	
Ime prosilca:	

3. UTEMELJENA ODLOČITEV O ZAHTEVI ZA VLOGO ZA DOVOLJENJE PO URADNEM OBVESTILU SUBJEKTA ZA UPRAVLJANJE SPREMEMB V SKLADU S ČLENOM 16(4) IZVEDBENE UREDBE KOMISIJE (EU) 2018/545

Utemeljeni razlogi za odločitev iz člena 16(4) Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545:	Priloga 1
Iz ocene vidikov iz Priloge 1 je razvidno, da subjekt za upravljanje sprememb ni predložil zadostno utemeljenih informacij v skladu s členom 16(4) Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545:	

Iz ocene vidikov iz Priloge 1 je razvidno, da je subjekt za upravljanje sprememb opravil napačno razvrstitev v skladu s členom 16(4) Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545:	
Izjava o razlogih za odločitev:	
4. SKLEP	
Odločitev o tem, da se zahteva vloga za dovoljenje:	
5. PRILOGE	
Priloga 1	Utemeljeni razlogi za odločitev iz člena 16(4) Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545:
Priloga 2	
Priloga 3	
Priloga 4	
Priloga 5	
Priloga 6	
Priloga 7	
Datum:	
	Pooblaščen podpisnik subjekta za izdajo dovoljenj Agencija EU za železnice/Nacionalni varnostni organ

Priloga XVII Vzorec predloge za predložitev vloge v skladu s členom 31(1) Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545

VLOGA V SKLADU S ČLENOM 31(1) IZVEDBENE UREDBE KOMISIJE (EU) 2018/545

Vloga za dovoljenje za tip vozila in/ali dovoljenje za dajanje vozila na trg v skladu s členom 31(1) Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545

(O) pomeni obvezne informacije, ki jih mora predložiti prosilec.

(N) pomeni neobvezne informacije, ki pa jih prosilec lahko predloži.

1. INFORMACIJE O VLOGI

Vrsta vloge (O):	
Dovoljenje za tip vozila:	
Variante tipa vozila (kadar je primerno):	
Izvedenke tipa vozila (kadar je primerno):	
Dovoljenje za dajanje vozila na trg:	
Eno vozilo:	
Serija vozil:	
Dovoljenje iz člena 14 Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545 (O):	
Področje uporabe (O):	
Organ za izdajo dovoljenj (O):	
Sklicevanje na podlago za predhodno sodelovanje (N):	
Druge pomembne informacije v zvezi s projektom (N):	

2. PROSILEC

Uradni naziv (O):	
Ime (O):	
Kratica (N):	
Popoln poštni naslov (O):	
Telefonska številka (O):	
Številka telefaksa (N):	
E-naslov (O):	
Spletišče (N):	
Identifikacijska številka za DDV (N):	
Druge pomembne informacije (N):	
Kontaktna oseba:	
Ime (O):	
Priimek (O):	
Naziv ali funkcija (O):	
Popoln poštni naslov (O):	
Telefonska številka (O):	
Številka telefaksa (N):	

E-naslov (O):	
Jeziki, ki se uporabijo (O):	
3. SEDANJI IMETNIK DOVOLJENJA ZA TIP VOZILA (SE NE UPORABLJA V PRIMERU PRVEGA DOVOLJENJA)	
Uradni naziv (O):	
Ime imetnika dovoljenja za tip vozila (O):	
Kratice (N):	
Popoln poštni naslov (O):	
Telefonska številka (O):	
Številka telefaksa (N):	
E-naslov (O):	
Spletišče (N):	
Identifikacijska številka za DDV (N):	
Druge pomembne informacije (N):	
4. ORGAN(-I) ZA OCENJEVANJE (O):	
4.1 PRIGLAŠENI ORGAN(-I):	
Uradni naziv (O):	
Ime priglašene organa (O):	
Identifikacijska številka priglašene organa (O):	
Kratice (N):	
Popoln poštni naslov (O):	
Telefonska številka (O):	
Številka telefaksa (N):	
E-naslov (O):	
Spletišče (N):	
Identifikacijska številka za DDV (N):	
Druge pomembne informacije (N):	
4.2 IMENOVANI ORGAN(-I):	
Uradni naziv (O):	
Ime imenovanega organa (O):	
Kratice (N):	
Popoln poštni naslov (O):	
Telefonska številka (O):	
Številka telefaksa (N):	
E-naslov (O):	
Spletišče (N):	
Identifikacijska številka za DDV (N):	
Druge pomembne informacije (N):	

**4.3 ORGAN ZA OCENJEVANJE (SKUPNA VARNOSTNA METODA ZA OCENO TVEGANJA) (NE
VELJA ZA DOVOLJENJE V SKLADU S TIPOM VOZILA):**

Uradni naziv (O):	
Ime organa za ocenjevanje (skupna varnostna metoda za oceno tveganja) (O):	
Kratice (N):	
Popoln poštni naslov (O):	
Telefonska številka (O):	
Številka telefaksa (N):	
E-naslov (O):	
Spletišče (N):	
Identifikacijska številka za DDV (N):	
Druge pomembne informacije (N):	

5. DOKUMENTACIJA VLOGE

Opis tipa vozila (kadar je primerno;* določi se v skladu s Prilogo II k Sklepu 2011/665/EU) (O):	
ID tipa*:	
Izvedenka tipa vozila (kadar je primerno):	
Varianta tipa vozila (kadar je primerno):	
Datum vpisa v evropski register dovoljenih tipov vozil* (se ne uporablja za prvo dovoljenje):	
Ime tipa*:	
Alternativno ime tipa* (kadar je primerno):	
Kategorija*:	
Podkategorija*:	
Informacije o vozilu(-ih) (določijo se v skladu z Odločbo 2007/756/ES) (O):	
Evropska(-e) številka(-e) vozila ali predhodno rezervirane številke vozil:	
Druga specifikacija vozil, kadar evropske številke vozila ali predhodno rezervirane številke vozil niso na voljo:	
Sklic na že izdano dovoljenje za tip vozila (se ne uporablja v primeru prvega dovoljenja) (O):	
Opis sprememb v primerjavi z dovoljenim tipom vozila (uporablja se le v primeru novega dovoljenja) (O):	
Pogoji za uporabo vozila in druge omejitve (določijo se v skladu s Prilogo II k Sklepu 2011/665/EU) (O):	
Označene omejitve:	
Neoznačene omejitve:	

Dodatne funkcije podsistema za vodenje-upravljanje in signalizacijo (CCS) (O):	
Predpisi, ki se uporabljajo (O):	
TSI, vključno s pravnim sklicevanjem v Uradnem listu Evropske unije:	
Posebni oddelki TSI za področje uporabe, ki zajema celotno omrežje EU (kadar je primerno):	
Navedba izbora zahtev iz novejšje različice TSI v primerjavi s TSI, ki se je uporabila za presojo (vključno z umaknjenimi zahtevami) (kadar je primerno):	
Nacionalni predpisi (kadar je primerno):	
Neuporabe TSI v skladu z določbami člena 7 Direktive (EU) 2016/797 (kadar je primerno):	
Predpisi, ki se uporabljajo za razširjeno področje uporabe:	
Posodobljene TSI in/ali nacionalni predpisi (uporabljajo se le za obnovljeno dovoljenje za tip vozila):	
Priloge (O):	Priloga –

6. PRILOGE

Priloga 1	
Priloga 2	
Priloga 3	
Priloga 4	
Priloga 5	
Priloga 6	
Priloga 7	
Priloga 8	
Priloga 9	
Priloga 10	
Priloga 11	
Priloga 12	
Priloga 13	

Datum:

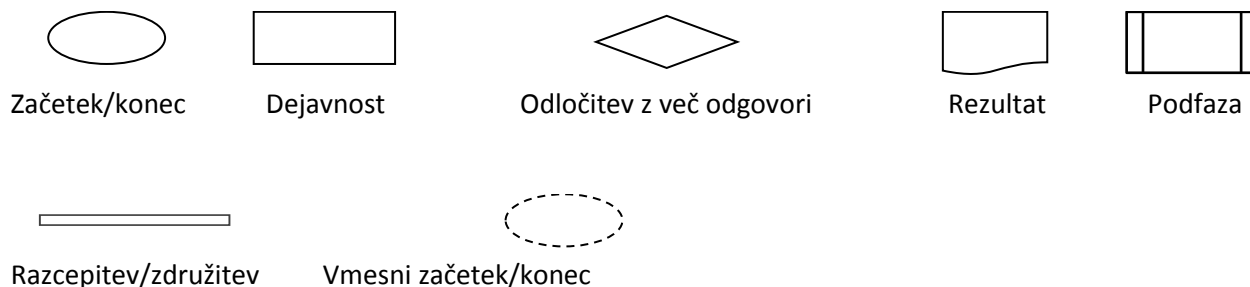
Pooblaščen podpisnik prosilca

Priloga XVIII Diagrami poteka

Kako brati diagrame poteka

Simboli

Standardni diagram poteka, ki opisuje postopek izdaje dovoljenja z uporabo šestih poenotnih znakov jezika modeliranja:



Načela

- › Znaki so povezani z usmerjevalnimi puščicami.
- › Na znaku za združitev je označeno, ali vzporedne puščice pomenijo „in“ ali „ali“.
- › Znak za razcepitev vedno pomeni „in“.
- › Diagram poteka se vedno začne in konča z istim znakom.
- › Dejavnost je dejanje, ki zahteva uporabo glagola, npr. zahtevati, zagotoviti, spremeniti.
- › Odločitev je navadno odgovor na vprašanje. Odgovor je navadno dvojen: Da/Ne; mogočih pa je tudi več odgovorov.
- › Rezultat je posledica dejanja in je navadno dokument v papirni ali elektronski obliki.
- › Poleg rezultatov je naveden tudi prejemnik.
- › Vloga, navedena na diagramu poteka, pomeni vlogo, odgovorno za dejavnost. Lahko jo podpirajo drugi izvajalci, vendar ti na diagramu niso navedeni.
- › Če je rok določen v zakonodaji, je njegov začetek pri dejavnosti/odločitvi/rezultatu označen z: (*).
- › Dejavnosti/odločitve/rezultati so označeni z različnimi barvami, ki pomenijo:
 - zelena = priporočena praksa, in
 - vijolična = obvezno v skladu z zakonodajo EU.
- › Sklicevanja na zakonodajo so navedena poleg ustrezne dejavnosti/odločitve/izida v rumenem okencu.
- › Za pravna sklicevanja se uporabljajo naslednje okrajšave:
 - DI – Direktiva (EU) 2016/797 o interoperabilnosti
 - IU – Izvedbena uredba Komisije (EU) 2018/545
 - UA – Uredba (EU) 2016/796
 - IUI – Izvedbena uredba Komisije (EU) IIII/ššš (o ES-izjavi o verifikaciji)
 - SVM – Izvedbena uredba Komisije (EU) št. 402/2013
 - REG – Uredba (EU) št. 201/2011

Seznam diagramov poteka

Faza 1 – Priprava vloge

Faza 1 – podfaza 1.1 – Opredelitev zadevnega dovoljenja

Faza 1 – podfaza 1.2 – Obdelava uradnega obvestila

Faza 2 – Predhodno sodelovanje

Faza 3 – Ocenjevanje skladnosti

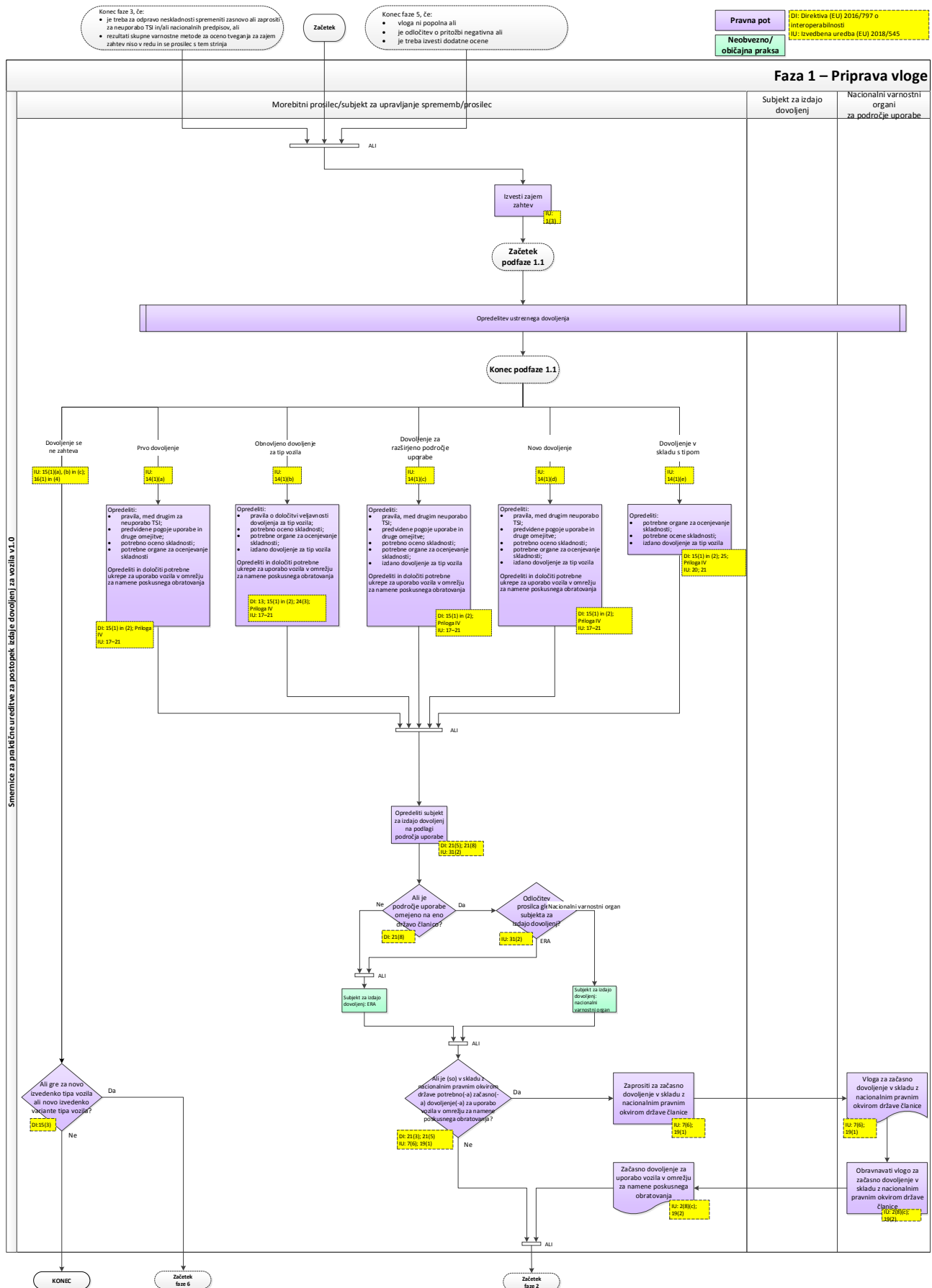
Faza 4 – Predložitev vloge

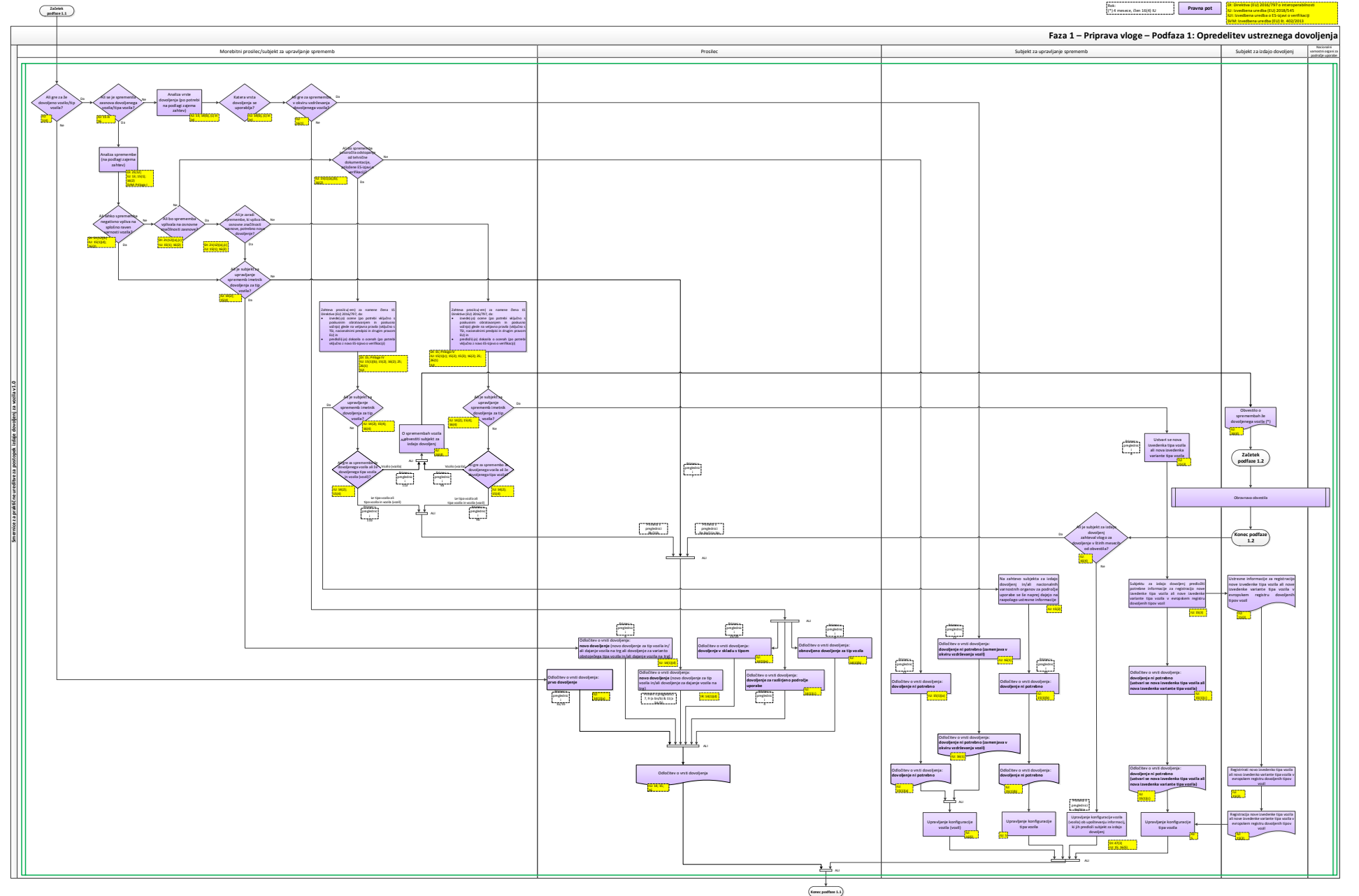
Faza 5 – Obdelava vloge

Faza 5 – podfaza 5.1 – Arbitražna

Faza 5 – podfaza 5.2 – Ponovna proučitev in pritožba

Faza 6 – Končna dokumentacija

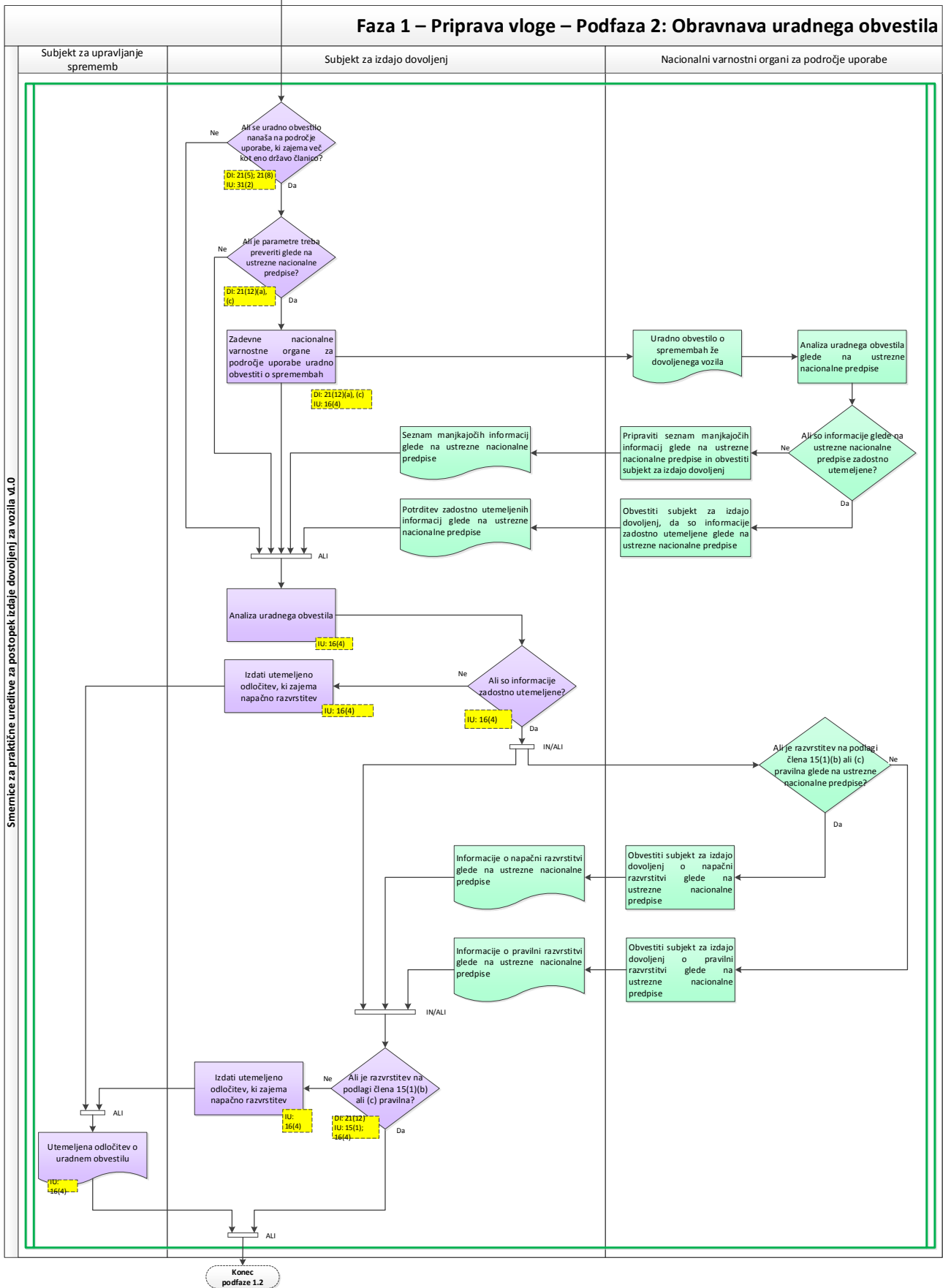




Neobvezno/
običajna praksa:
Pravna pot

DI: Direktiva (EU) 2016/797 o interoperabilnosti
IU: Izvedbena uredba (EU) 2018/545

Faza 1 – Priprava vloge – Podfaza 2: Obravnava uradnega obvestila



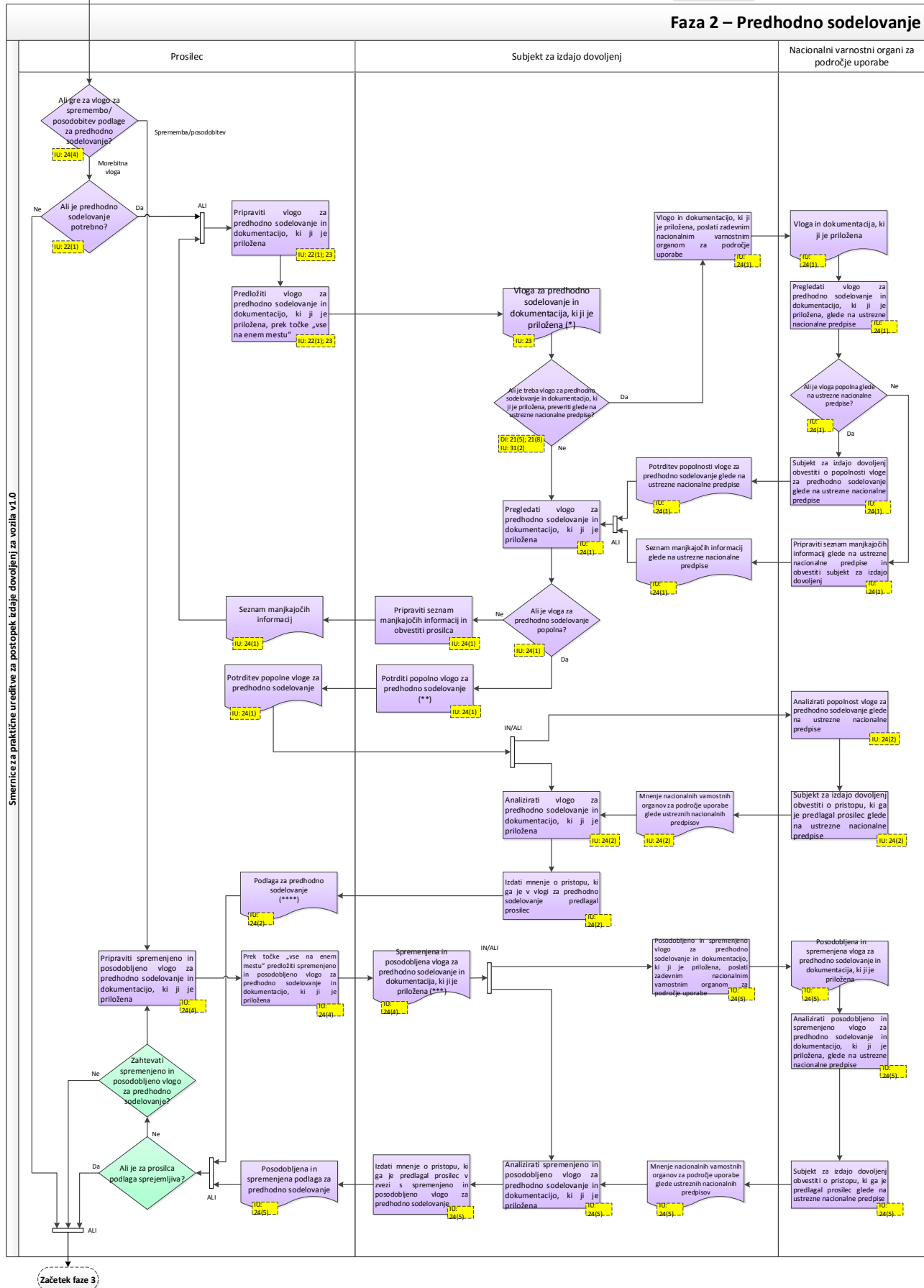
Smernice za praktične ureditve za postopek izdaje dovoljenj za vozila v1.0

Roki so:
(*) 1 mesec, člen 24(1) IU
(**) 2 meseca, člen 24(2) IU
(***) 1 mesec, člen 24(5) IU
(****) 82 mesecev, člen 22(2) IU

Pravna pot
Neobvezno/
običajna praksa

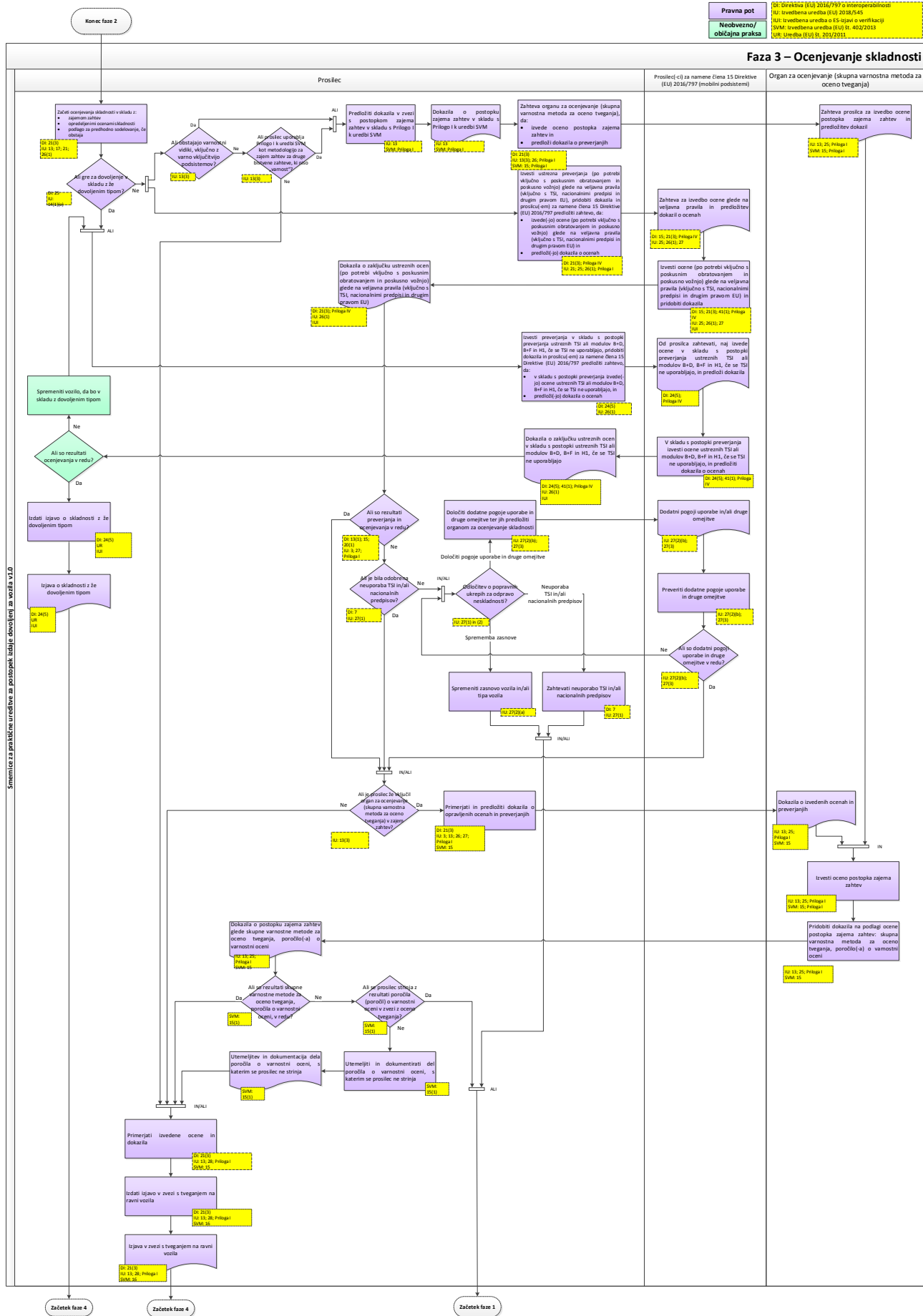
DI: Direktiva [EU] 2016/797 o
interoperabilnosti
IU: Izvedbena uredba [EU] 2018/545

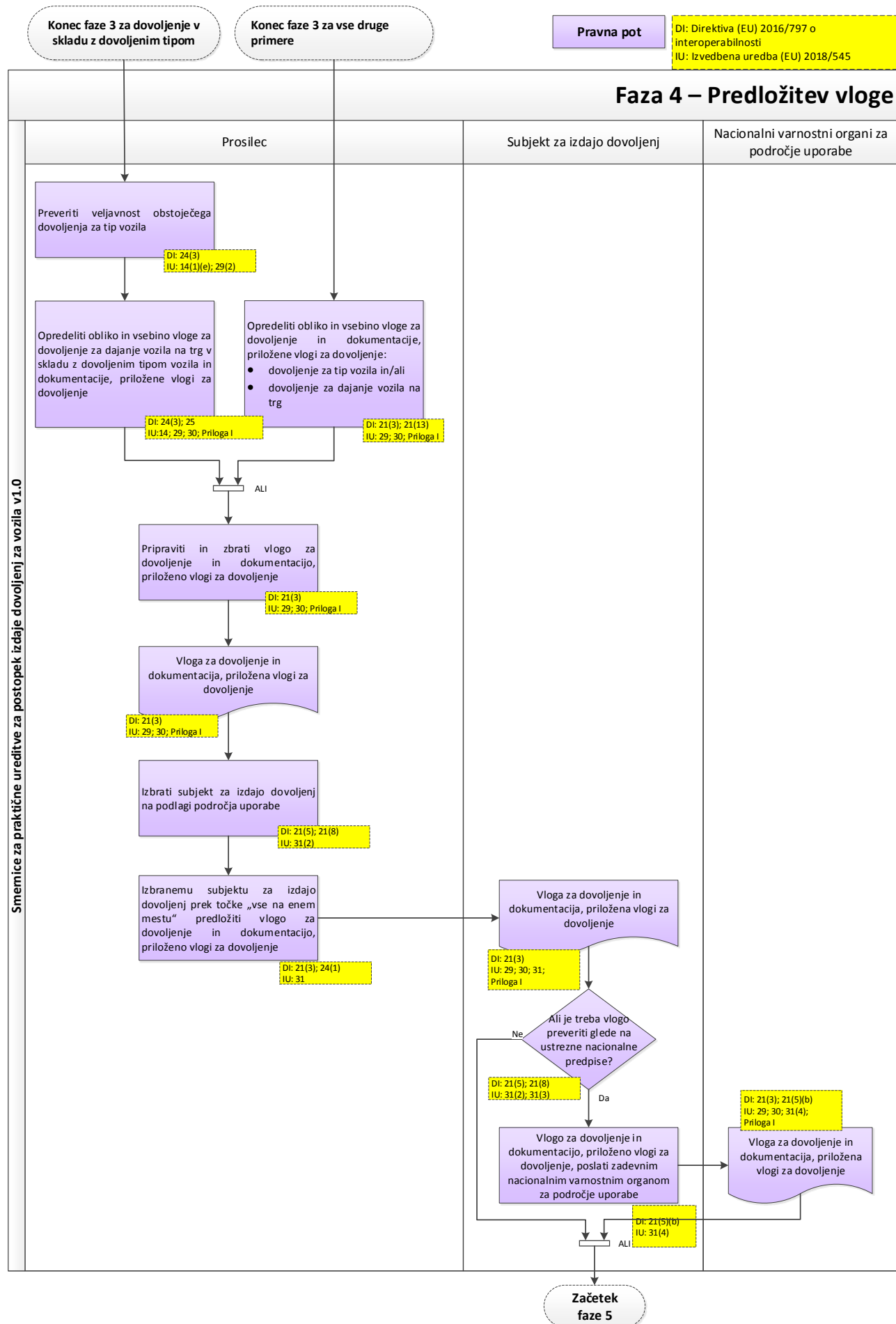
Faza 2 – Predhodno sodelovanje



Smernice za praktične ureditve za postopek izdaje dovoljenj za vozila v1.0

Pravna pot	EU: Direktiva (EU) 2016/797 o interoperabilnosti EU: Izvedbena uredba (EU) 2018/945 EU: Izvedbena uredba o ES-izjavi o verifikaciji SVM: Izvedbena uredba (EU) št. 402/2013 UE: Uredba (EU) št. 2012/2011
Neobvezno/ občajna praksa	



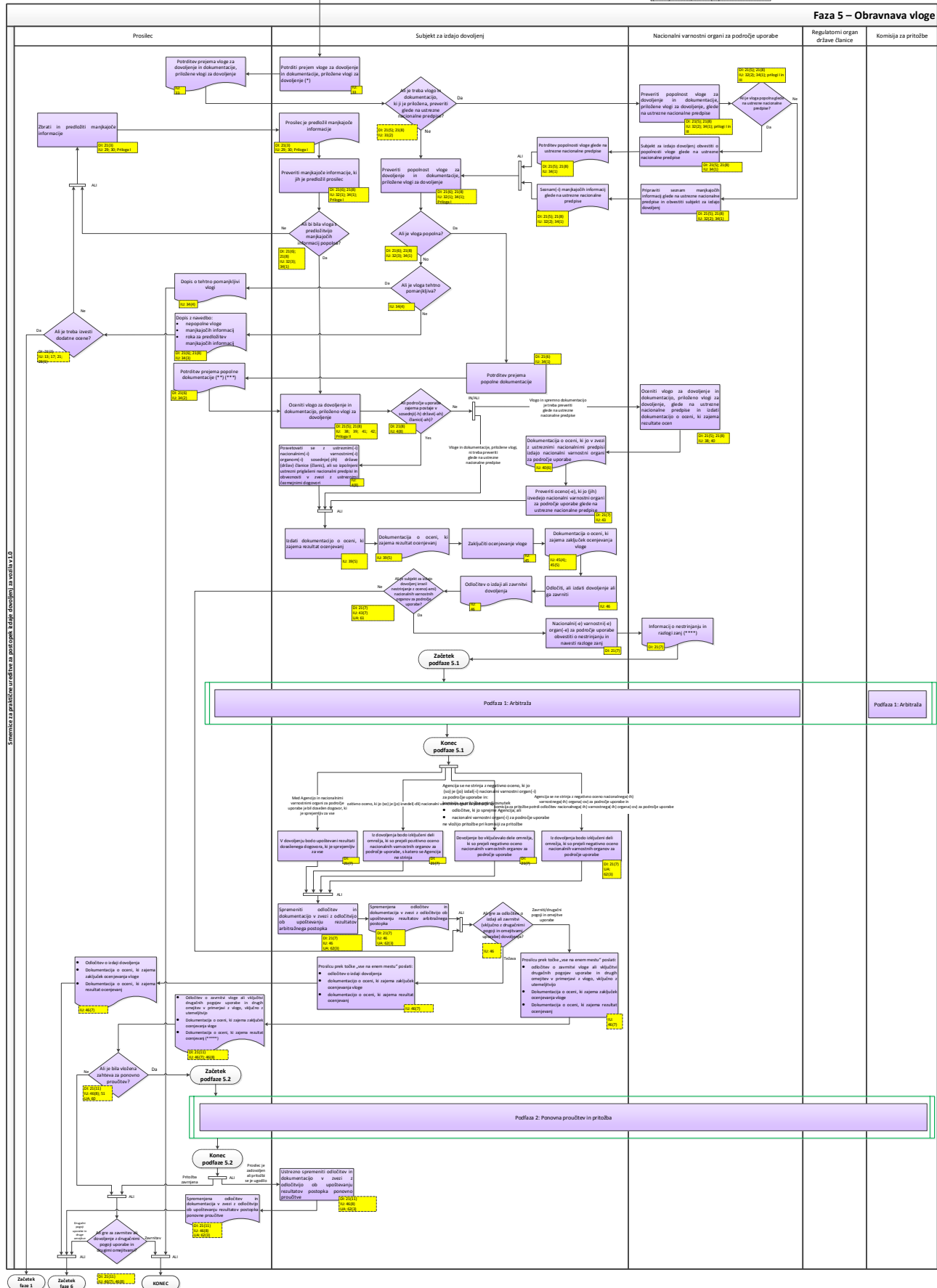


ROK SD
[*] 1 mesec, člen 21(6) in (8) DI; člen 34(1) LU
[*]*] 1 mesec, člen 21(6) in (8) DI; člen 34(3) LU
[*]**] 1 mesec, člen 21(6) DI; člen 34(2) LU
[****] 1 mesec, člen 21(7) DI
[*****] 1 mesec, člen 21(11) DI

Neobvezno
občajna praksa

Pravna pot

DI: Direktiva (EU) 2016/797 o interoperabilnosti
LU: Uredba (EU) 2016/796
DI: Uredba Evropskega parlamenta (EU) 2018/545



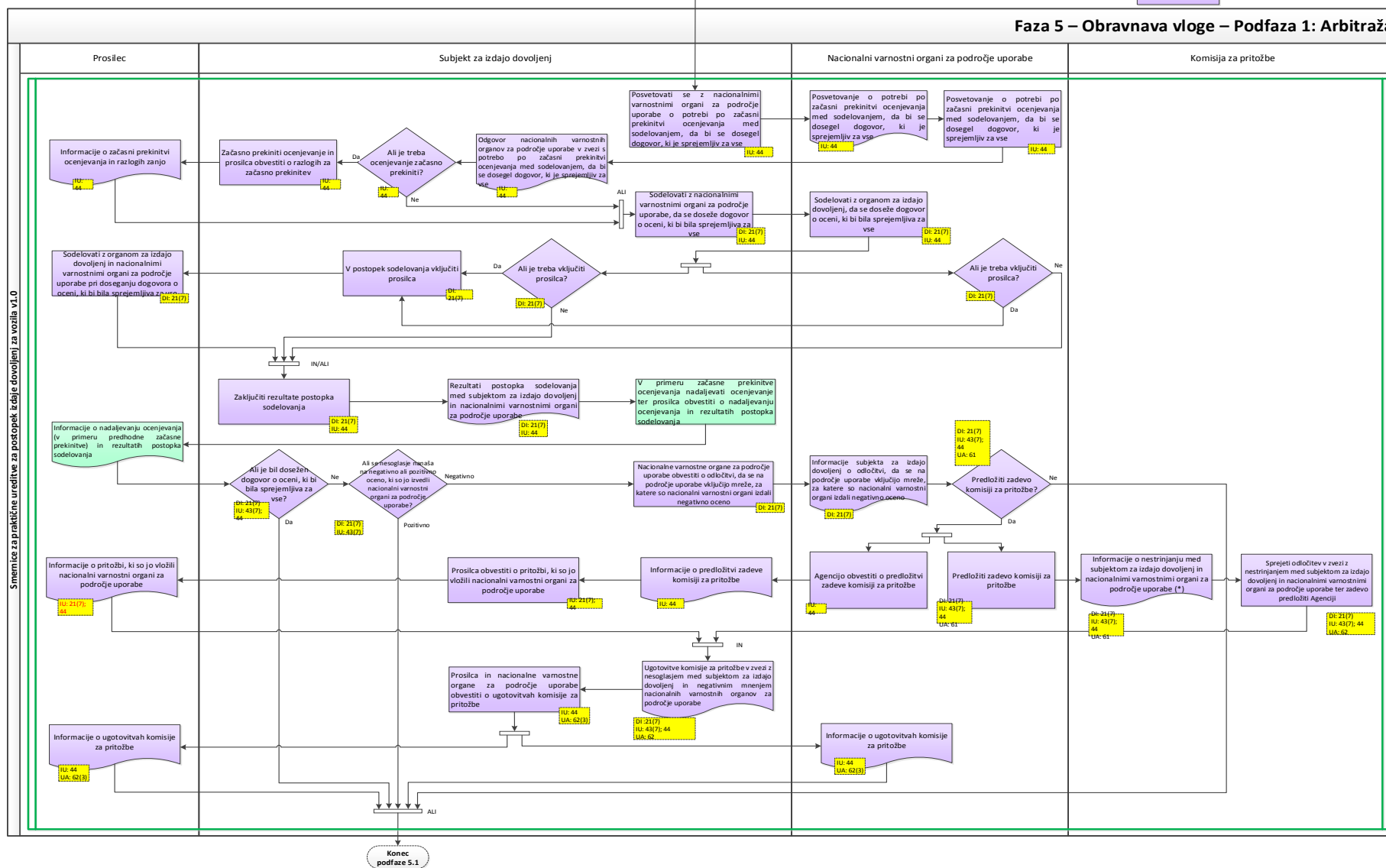
Rok:
(* 1 mesec, člen 21(7) DI

Neobvezno/
običajna praksa

Pravna pot

DI: Direktiva (EU) 2016/797 o
interoperabilnosti
IU: Izvedbena uredba (EU) 2018/545
UA: Uredba (EU) 2016/796

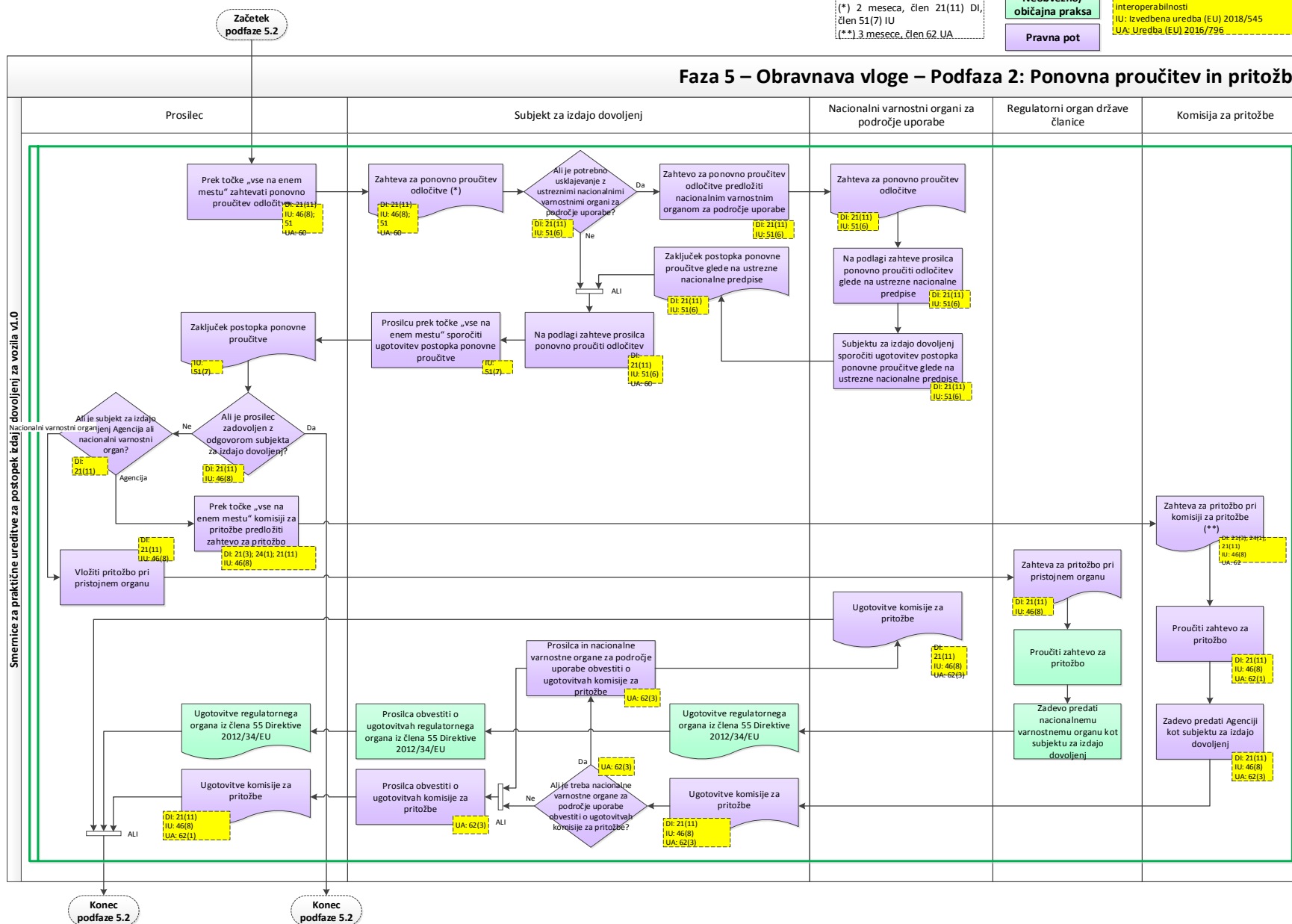
Faza 5 – Obravnava vloge – Podfaza 1: Arbitraž

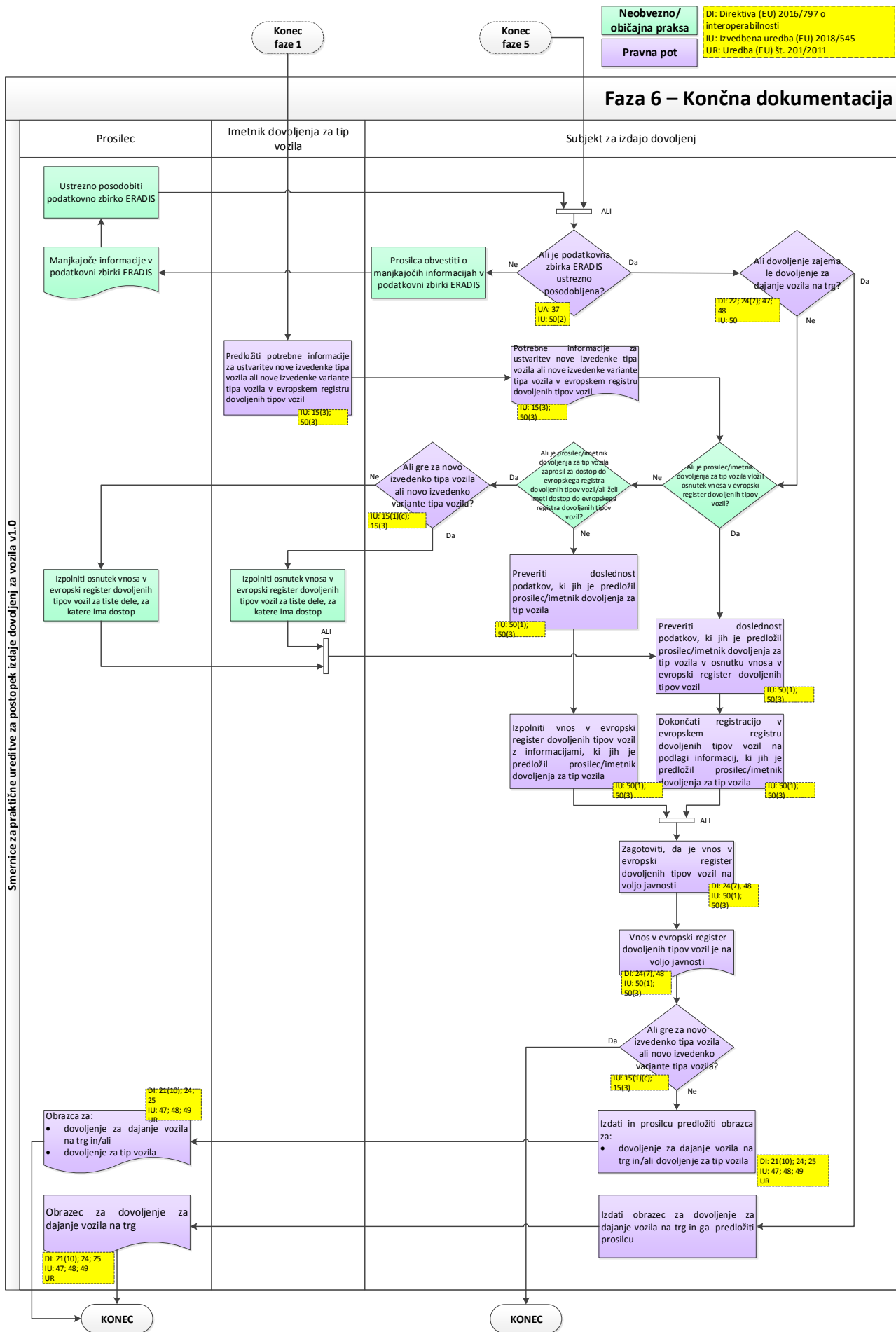


Roki so:
(*) 2 meseca, člen 21(11) DI,
člen 51(7) IU
(**) 3 mesece, člen 62 UA

Neobvezno/
običajna praksa
Pravna pot

DI: Direktiva (EU) 2016/797 o
interoperabilnosti
IU: Izvedbena uredba (EU) 2018/545
UA: Uredba (EU) 2016/796





Priloga XIX List s pripombami

Pregled dokumenta – List s pripombami

Dokument, h kateremu so predložene pripombe: Smernice za praktične ureditve za postopek izdaje dovoljenj za vozila, v1.0 (ERA-PRG-005/02-361)

<i>Vložnik zahtevka:</i>	Agencija
--------------------------	----------

	<i>Revizor 1</i>	<i>Revizor 2</i>	<i>Revizor 3</i>	<i>Revizor 4</i>	<i>Revizor 5</i>
<i>Datum:</i>					
<i>Ime</i>					
<i>Organizacija:</i>					
<i>E-naslov:</i>					

Zgodovina dokumenta

<i>Različica</i>	<i>Datum</i>	<i>Pripombe</i>
1.0		

Pravila:

<i>Vrsta pripombe</i>		<i>Odgovor vložnika zahtevka:</i>	
<i>S</i>	Splošno	<i>Z</i>	Zavrnjeno
<i>N</i>	Napaka	<i>S</i>	Sprejeto
<i>R</i>	Razumevanje	<i>PR</i>	Potrebna razprava
<i>P</i>	Predlog	<i>ZBPS</i>	Zabeleženo brez potrebe po spremembi

Pregled pripomb <po potrebi dodaj dodatne vrstice v preglednici>

<i>Št.</i>	<i>Sklic (npr. člen, točka)</i>	<i>Vrsta</i>	<i>Pregledov alec</i>	<i>Pripombe, vprašanja in predlogi pregledovalca</i>	<i>Odgov or</i>	<i>Predlog za popravek ali utemeljitev zavrnitve</i>
1.						
2.						
3.						
4.						
5.						
6.						
7.						
8.						
9.						
10.						