

Premikanje Evrope k trajnostnemu in
varnemu železniškemu trgu brez meja.

Smernice

Smernice za praktične ureditve za postopek izdaje dovoljenj za vozila

	<i>Pripravil</i>	<i>Potrdil</i>	<i>Odobril</i>
<i>Naziv</i>	E. DEL RIO	O. REBOLLO	I. MENDEZ
<i>Položaj</i>	Projektni referent	Vodja skupine	Vodja enote
<i>Datum</i>	19. 2. 2024	19. 2. 2024	19. 2. 2024
<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
2.0	19. 4. 2023	Različica 2.0, ki vključuje izmenjavo izkušenj
2.1	14. 2. 2024	<ul style="list-style-type: none"> - Manjše spremembe v celotnem dokumentu (popravki tiskarskih napak, popravki napačnih navzkrižnih sklicev, dodajanje dodatnih navzkrižnih sklicev med oddelki, posodobljene hiperpovezave na spletišča itd.) - §2.1 Dodana so najnovejša pravna besedila in povezani dokumenti ([36] do [42]) - §2.2 Preglednica 2: spremenjena je opredelitev pojma „potrditev“ - §2.2 Preglednica 3: dodane so nove kratice (UI, PŽP in (TSI) CCS) - §3.2.2.2 Dodan je sklic na smernice za TSI in odstranjeno podvojeno besedilo - §3.2.2.3.2 Novo besedilo o obsegu upravljanja konfiguracije tipov vozila - §3.2.2.8 Novo besedilo o obsegu ocenjevanja, ki ga opravljajo nacionalni varnostni organi, za področje uporabe, kadar se ne uporabljajo nacionalni predpisi - §3.2.3 Novo besedilo s primeri različnih prosilcev iz člena 2(22) Direktive (EU) 2016/797 - §3.2.5 Dodana pojasnila o pravicah imetnika dovoljenja za tip vozila - §3.2.6 Dodana pojasnila o sodelovanju upravljavca infrastrukture pri izdaji dovoljenja

	<ul style="list-style-type: none"> - §3.2.8.1 Novo besedilo o izmenjavi izkušenj med nacionalnimi varnostnimi organi - §3.2.12 Novo besedilo, ki se nanaša na sosednje postaje, v primerjavi s širitvijo področja uporabe - §3.3.1.4 Novo besedilo za pravo Unije, ki se morda uporablja (povezava na seznam agencije ERA) - §3.3.1.9 Odstranjena je Preglednica 4 o enakovrednosti skupne varnostne metode za oceno tveganja (SVM OT) in (EU) 2018/545 - §3.3.1.14 Dodan je drugi korak za predlagani rok za združevanje neodvisnih ocen sprememb iz člena 15(1)(b) - §3.3.2.3 Novo besedilo za združeni primer novo + razširitev področja uporabe, premik besedila med oddelki, sklicevanja na prenovljene TSI vodenje-upravljanje in signalizacija - §3.3.2.4 Novo besedilo za člen 21(12)(b) Direktive (EU) 2016/797 in spremembe od zadnjega dovoljenja - §3.3.2.6 Pogoste napake v vlogah za skladnost s tipom so predstavljene v oddelek 3.7.8 - §3.3.2.6.1 Nov oddelek za spremembo vozil heterogenega porekla - §3.3.2.6.2 Novo besedilo o vlogah za skladnost s tipom, če prosilec ni imetnik - §3.3.2.6.3 Nov oddelek za naknadne vloge za skladnost s tipom - §3.3.3.1 Novo besedilo o odgovornosti za področje potrjevanja - §3.3.3.2 Novo besedilo o tehnični dokumentaciji, ki je priložena ES-izjavi o verifikaciji, in referenčna vrednost za mejne vrednosti osnovnih značilnosti zasnov - §3.3.4.1 Novo besedilo, ki zajema več vidikov obvestil 16(4) - §3.3.4.5 Nov oddelek za zamenjavo v okviru vzdrževanja - §3.3.5.1 Poenostavitev besedila, prilagoditev najnovejšim TSI, dodano sklicevanje na podatkovno zbirko referenčnih dokumentov (RDD) - §3.3.5.2 Besedilo je nadomeščeno s sklicevanjem na smernice TSI lokomotive in potniška tirna vozila - §3.3.5.3 Besedilo je nadomeščeno s sklicevanjem na smernice za TSI - §3.3.5.4 Besedilo je nadomeščeno s sklicevanjem na smernice za TSI - §3.3.5.5 Besedilo je nadomeščeno s sklicevanjem na smernice za TSI - §3.3.5.6 Besedilo je nadomeščeno s sklicevanjem na smernice za TSI - §3.3.5.7 Besedilo je nadomeščeno s sklicevanjem na smernice za TSI - §3.3.5.8 Besedilo je nadomeščeno s sklicevanjem na smernice za TSI - §3.3.5.9 Besedilo je nadomeščeno s sklicevanjem na smernice za TSI - §3.3.8 Premaknjeno je besedilo o tem, kaj bi bilo treba šteti za pogoje za uporabo vozila iz oddelka 3.11.1.6.1, novo besedilo o pogojih za uporabo iz prejšnjih dovoljenj - §3.3.9.1 Dodano je sklicevanje na TSI lokomotive in potniška tirna vozila ter smernice, novo besedilo za evropsko številko vozila (EVN) vlaka pri zamenjavi vozila - §3.4.2.1 Premaknjeno je besedilo iz oddelka 3.4.3, dodano je besedilo za manjkajoče vidike v vlogah za predhodno sodelovanje - §3.4.3.5 Nov oddelek za spremembo podlage za predhodno sodelovanje - §3.5.2 Odstranjeno je podvojeno besedilo - §3.5.2.1 Dodan je sklic na smernice za TSI lokomotive in potniška tirna vozila in TSI tovorni vagoni - §3.5.2.2 Besedilo je nadomeščeno s sklicevanjem na smernice za TSI - §3.5.2.3 Besedilo je posodobljeno v skladu s spremenjenimi TSI lokomotive in potniška tirna vozila - §3.5.2.4 Oddelek je odstranjen - §3.5.3 Posodobljeno besedilo po prenovitvi TSI vodenje-upravljanje in signalizacija - §3.6.2.1 Novo besedilo v zvezi z neskladnostjo s TSI v prejšnjem dovoljenju - §3.6.3 Dodane so neobvezne predloge TEM_VEA_060, 061 in 062 - §3.7.1 Novo besedilo o preverjanju popolnosti v primerjavi z oceno - §3.7.7.1 Dodano je besedilo o izogibanju podvajanju dela med ocenjevalci - §3.7.8.4 Nov oddelek z besedilom iz oddelka 3.3.2.6 - §3.7.9.1 Novo besedilo v zvezi s tehnično združljivostjo in vključenostjo upravljavca infrastrukture - §3.7.10.1 Dodano je pojasnilo o čim prejšnjem evidentiranju težav - §3.7.10.2 Novo besedilo za primere kategorij težav in rokov, dogovorjenih za vprašanja tipa 4, premik besedila med pododdelki - §3.7.11 Dodana so pojasnila o podaljšanju roka, ki ga zagotovijo nacionalni varnostni organi za področje uporabe - §3.7.15 Besedilo smernice je odstranjeno - §3.8.2.2 Dodano je pojasnilo o različicah dovoljenj - §3.8.2.3 Nov oddelek v zvezi s pogoji za uporabo vozila, ki so obstajali v prejšnjih dovoljenjih - §3.8.4.1 Novo besedilo o zahtevku za osnutek tipa v evropskem registru dovoljenih tipov vozil pred vložitvijo vloge - §3.8.4.1.2 Novo besedilo v zvezi z vnosi v evropskem registru dovoljenih tipov vozil, pridobljenimi iz starih vozil - §3.8.4.1.3 Novo besedilo o različnih ES-potrilih v evropskem registru dovoljenih tipov vozil - §3.8.4.1.4 Nov oddelek o vnosi v evropski register dovoljenih tipov vozil v izjemnem načinu - §3.8.4.2 Dodana je možnost sestavljanja tipov po razširitvi področja uporabe - §3.8.5.1 Novo besedilo o tem, kako sprožiti zahtevo za pregled v točki „vse na enem mestu“ - §3.8.5.1 Dodan sklic na razdelek Komisije za pritožbe na spletišču agencije ERA
--	--

		<ul style="list-style-type: none">- §3.11.1.6.1 Reorganizacija vsebine, novo besedilo za ES-potrdila in module, besedilo v zvezi z ES-izjavo o verifikaciji in skladnostjo s tipom je predstavljeno v nov oddelek 3.11.2.6- §3.11.1.6.3 Novo besedilo v zvezi z dokumentacijo, ki se priloži ES-potrdilom, in tehnično dokumentacijo, ki se priloži ES-izjavam o verifikaciji- §3.11.1.7.3 Oddelek je odstranjen po prenovitvi TSI vodenje-upravljanje in signalizacija- §3.11.1.9 Novo besedilo, ki zajema vozila RIV (Regolamento Internazionale Veicoli)/RIC (Regolamento Internazionale Carozze)- §3.11.1.14 Nova preglednica 6 o zajemu zahtev v primerjavi s pomembnimi spremembami- §3.11.2.6 Nov oddelek o ocenjevanju ES-izjav o verifikaciji v vlogah za skladnost s tipom
--	--	---

Ta dokument vsebuje 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.

Kazalo

0.	ZBIRNA PREGLEDNICA	9
1.	UVOD	14
1.1.	PРАВНА PODLAGA	14
1.2.	PODROČJE UPORABE	14
1.3.	CILJI	14
1.4.	UPRAVLJANJE DOKUMENTA	14
2.	SKLICI, OPREDELITVE POJMOV IN OKRAJŠAVE	15
2.1.	REFERENČNI DOKUMENTI	15
2.2.	OPREDELITVE POJMOV IN OKRAJŠAVE	17
3.	VSEBINA PRAKTIČNIH UREDITEV	21
3.1.	UVODNE IZJAVE	21
3.1.1.	<i>Uredba (EU) 2018/545</i>	21
3.1.2.	<i>Uredba (EU) 2020/781</i>	21
3.2.	POGLAVJE 1 – SPLOŠNE DOLOČBE	21
3.2.1.	<i>Člen 1: Predmet urejanja in področje uporabe</i>	21
3.2.2.	<i>Člen 2: Opredelitve pojmov</i>	21
3.2.2.1.	(1) Subjekt za izdajo dovoljenj	21
3.2.2.2.	(2) Osnovne značilnosti zasnove	22
3.2.2.3.	(3) Upravljanje konfiguracij	22
3.2.2.4.	(4) Datum prejema vloge	22
3.2.2.5.	(5) Subjekt za upravljanje sprememb	22
3.2.2.6.	(6) Imetnik dovoljenja za tip vozila	23
3.2.2.7.	(7) Upravičen dvom	23
3.2.2.8.	(8) Nacionalni varnostni organ za področje uporabe	24
3.2.2.9.	(9) Predhodno sodelovanje	24
3.2.2.10.	(10) Podlaga za predhodno sodelovanje	24
3.2.2.11.	(11) Zajem zahtev	24
3.2.2.12.	(12) Varna vključitev	24
3.2.2.13.	(13) Varianta tipa vozila	25
3.2.2.14.	(14) Izvedenka tipa vozila	25
3.2.2.15.	(15) Dovoljenje za dajanje vozila na trg	26
3.2.2.16.	(16) Dovoljenje za tip vozila	26
3.2.2.17.	(17) Ustrezní datum	26
3.2.3.	<i>Člen 3: Odgovornosti prosilca</i>	26
3.2.3.1.	Odgovornosti prosilca iz Uredbe (EU) 2018/545	28
3.2.3.2.	Odgovornosti prosilca za namene člena 15 Direktive (EU) 2016/797	28
3.2.4.	<i>Člen 4: Odgovornosti subjekta za izdajo dovoljenj</i>	28
3.2.5.	<i>Člen 5: Odgovornosti imetnika dovoljenja za tip vozila</i>	29
3.2.6.	<i>Člen 6: Odgovornosti upravljavca infrastrukture</i>	29
3.2.7.	<i>Člen 7: Odgovornosti nacionalnih varnostnih organov za področje uporabe</i>	30
3.2.8.	<i>Člen 8: Odgovornosti Agencije</i>	31
3.2.8.1.	Protokol za evidentiranje in izmenjavo informacij	31
3.2.8.2.	Zbirka orodij za postopek izdaje dovoljenj za vozila (VA Toolbox)	32
3.2.9.	<i>Člen 9: Uporaba dovoljenega vozila</i>	32
3.2.10.	<i>Člen 10: Jezik</i>	33
3.2.11.	<i>Člen 11: Postopek izdaje dovoljenj za vozila tramvaj-vlak na enotnem evropskem železniškem območju</i>	34
3.2.12.	<i>Člen 12: Čezmejni dogovori</i>	34
3.3.	POGLAVJE 2 – FAZA 1: PRIPRAVA VLOGE	35
3.3.1.	<i>Člen 13: Zajem zahtev</i>	35
3.3.1.1.	Zakaj je treba opraviti zajem zahtev?	35
3.3.1.2.	Kaj je zajem zahtev?	36
3.3.1.3.	Področje uporabe zajema zahtev	37
3.3.1.4.	Druga veljavna zakonodaja Unije	39
3.3.1.5.	Vloge in odgovornosti v okviru postopka zajema zahtev	40
3.3.1.6.	Primeri dovoljenj, za katere je treba opraviti zajem zahtev	42

3.3.1.7.	Obvezna uporaba postopka ocene tveganja iz Priloge I k Uredbi o skupni varnostni metodi za ovrednotenje in oceno tveganja za postopek zajema zahtev	43
3.3.1.8.	Pomembne spremembe v skladu z Uredbo (EU) 402/2013 in zajem zahtev	43
3.3.1.9.	Zajem zahtev za bistvene zahteve, razen varnostnih zahtev	44
3.3.1.10.	Usposobljenost ocenjevalnega organa za ocenjevanje procesa zajema zahtev	47
3.3.1.11.	Notranji ocenjevalni organ za ocenjevanje postopka zajema zahtev	49
3.3.1.12.	Razmerje med subjekti, ki opravljajo neodvisne varnostne ocene (standardi CENELEC) in ocenjevalnimi organi	49
3.3.1.13.	Izvajanje postopka zajema zahtev za platforme vozil	50
3.3.1.14.	Združevanje sprememb iz člena 15(1)(b) v eno neodvisno oceno	51
3.3.1.15.	Zajem zahtev in neodvisna ocena, ki jo opravi ocenjevalni organ za vgradnjo vgrajenega sistema vodenja-upravljanja in signalizacije v obstoječe vozilo	53
3.3.1.16.	Zajem zahtev in neodvisna ocena, ki jo opravi ocenjevalni organ v primeru namestitve novega radia v kabino obstoječega vozila	53
3.3.2.	Člen 14: Opredelitev ustreznega dovoljenja	53
3.3.2.1.	Primer prvega dovoljenja – 14(1)(a)	54
3.3.2.2.	Primer obnovljenega dovoljenja za tip vozila – 14(1)(b)	54
3.3.2.3.	Primer razširjenega področja uporabe – 14(1)(c)	55
3.3.2.4.	Primer izdaje novega dovoljenja – člen 14(1)(d)	58
3.3.2.5.	Razširjeno področje uporabe, zaradi katerega so potrebne spremembe vozila in/ali tipa vozila – člen 14(3)(a)	59
3.3.2.6.	Primer dovoljenja v skladu s tipom – člen 14(1)(e)	60
3.3.3.	Člen 15: Spremembe že dovoljenega tipa vozila	62
3.3.3.1.	Odgovornost za upravljanje sprememb dovoljenega tipa vozila	62
3.3.3.2.	Skupine sprememb dovoljenega tipa vozila	62
3.3.3.3.	Spremembe, ki jih upravlja subjekt, ki ni imetnik dovoljenja za tip vozila	65
3.3.3.4.	Možnosti za ustvarjanje variant in izvedenk iz vozila ali tipa vozila	65
3.3.4.	Člen 16: Spremembe že dovoljenega vozila	66
3.3.4.1.	Obvestilo o spremembah vozila (vozil) v skladu s členom 16(4) Uredbe (EU) 2018/545	66
3.3.4.2.	Uskladitev vozila z drugo izvedenko tipa vozila (ustvarjeno po spremembi iz člena 15(1)(c))	67
3.3.4.3.	Uskladitev vozila z drugim tipom vozila	67
3.3.4.4.	Spremembe vozil, razvrščene v skladu s členom 15(1)(b) Uredbe (EU) 2018/545, kadar je subjekt za upravljanje sprememb tudi imetnik dovoljenja za tip vozila	68
3.3.4.5.	Spremembe, povezane z zamenjavo v okviru vzdrževanja	68
3.3.5.	Člen 17: Opredelitev predpisov, vključno z neuporabo TSI	68
3.3.5.1.	Opredelitev predpisov, ki se uporabljajo	68
3.3.5.2.	Uporaba oddelka 7.1.4 TSI lokomotive in potniška tirna vozila za posebna vozila, kot so tirni delovni stroji (On Track Machines – OTM)	69
3.3.5.3.	Pomanjkljivosti TSI	69
3.3.5.4.	Neuporaba TSI	69
3.3.5.5.	TSI in nacionalni predpisi	69
3.3.5.6.	Delni izbor zahtev iz novejših različic TSI v primerjavi s TSI, ki se je uporabila za oceno	69
3.3.5.7.	Sprejemljivi načini skladnosti	69
3.3.5.8.	Inovativne rešitve	69
3.3.5.9.	Sprejemljivi nacionalni načini skladnosti	69
3.3.6.	Člen 18: Navedba in opredelitev ukrepov, potrebnih za uporabo vozila v omrežju za namene poskusnega obratovanja	69
3.3.7.	Člen 19: Začasno dovoljenje za uporabo vozila v omrežju za namene poskusnega obratovanja	70
3.3.7.1.	Začasno dovoljenje za uporabo vozila v omrežju za namene poskusnega obratovanja	70
3.3.7.2.	Uporaba sistema upravljanja varnosti prevoznika v železniškem prometu	70
3.3.7.3.	Ocena tveganj	71
3.3.7.4.	Ureditve upravljavca infrastrukture za namene poskusnega obratovanja v omrežju	72
3.3.8.	Člen 20: Opredelitev predvidenih pogojev za uporabo vozila in drugih omejitev	72
3.3.9.	Člen 21: Opredelitev ocen skladnosti	74
3.3.9.1.	Izdaja dovoljenj za vnaprej opredeljene sestave	74
3.4.	POGLAVJE 3 – FAZA 2: PREDHODNO SODELOVANJE	76
3.4.1.	Člen 22: Predhodno sodelovanje	76
3.4.2.	Člen 23: Dokumentacija o predhodnem sodelovanju	78
3.4.2.1.	Nepopolna dokumentacija o predhodnem sodelovanju	78
3.4.2.2.	Prosilčevo načrtovanje	78
3.4.3.	Člen 24: Podlaga za predhodno sodelovanje	79
3.4.3.1.	Podlaga za predhodno sodelovanje – pravni status	79
3.4.3.2.	Sprememba subjekta za izdajo dovoljenj med fazo predhodnega sodelovanja ali po njej	79
3.4.3.3.	Roki za predhodno sodelovanje	79
3.4.3.4.	Veljavnost podlage za predhodno sodelovanje	79

3.4.3.5.	Sprememba podlage za predhodno sodelovanje	80
3.5.	POGLAVJE 4 – FAZA 3: OCENJEVANJE SKLADNOSTI.....	80
3.5.1.	Člen 25: Ocenjevanje skladnosti	80
3.5.1.1.	Organi za ocenjevanje skladnosti.....	80
3.5.1.2.	Izvajanje ocenjevanja skladnosti.....	80
3.5.2.	Člen 26: Izvajanje verifikacij in pridobitev dokazil	81
3.5.2.1.	Veljavnost ES-potrdil.....	82
3.5.2.2.	Uporaba vmesnih izjav o verifikaciji.....	83
3.5.2.3.	Dokumentacija o vzdrževanju.....	83
3.5.3.	Člen 27: Popravek neskladnosti	83
3.6.	POGLAVJE 5 – FAZA 4: PREDLOŽITEV VLOGE	85
3.6.1.	Člen 28: Pridobitev dokazil za vlogo	85
3.6.2.	Člen 29: Priprava dokumentacije, priložene vlogi.....	85
3.6.2.1.	Novo dovoljenje ali razširitev področja uporabe	85
3.6.3.	Člen 30: Vsebina in popolnost vloge	86
3.6.4.	Člen 31: Predložitev vloge za dovoljenje prek točke „vse na enem mestu“	87
3.7.	POGLAVJE 6 – FAZA 5: OBRAVNAVA VLOGE	88
3.7.1.	Člen 32: Preverjanje popolnosti vloge	88
3.7.2.	Člen 33: Potrditev vloge.....	88
3.7.3.	Člen 34: Rok za ocenjevanje vloge.....	88
3.7.4.	Člen 35: Komunikacija med ocenjevanjem vloge.....	89
3.7.5.	Člen 36: Upravljanje informacij v zvezi z ocenjevanjem vloge	89
3.7.6.	Člen 37: Usklajevanje med subjektom za izdajo dovoljenj in zadevnimi nacionalnimi varnostnimi organi za področje uporabe pri ocenjevanju vloge.....	89
3.7.6.1.	Usklajevanje med subjektom za izdajo dovoljenj in zadevnimi nacionalnimi varnostnimi organi za področje uporabe	89
3.7.6.2.	Izključitev omrežij s področja uporabe	90
3.7.6.3.	Priznavanje dovoljenj, ki jih je izdal švicarski zvezni urad za promet.....	90
3.7.7.	Člen 38: Ocena vloge	90
3.7.7.1.	Razumno zagotovilo.....	90
3.7.7.2.	Področje uporabe ocenjevanja	91
3.7.8.	Člen 39: Ocena vloge, ki jo izvede subjekt za izdajo dovoljenj	92
3.7.8.1.	Preverjanje metodologije, uporabljene za zajem zahtev (uporablja se samo v primeru nestandardizirane metodologije).....	92
3.7.8.2.	Preverjanje popolnosti, ustreznosti in doslednosti dokazil, pridobljenih z metodologijo, uporabljeno za zajem zahtev	92
3.7.8.3.	Izmenjava izkušenj	92
3.7.8.4.	Pogosto nastale težave v vlogah za izdajo dovoljenja v skladu z dovoljenim tipom	92
3.7.9.	Člen 40: Ocena vloge, ki jo izvedejo zadevni nacionalni varnostni organi za področje uporabe	94
3.7.9.1.	Vloga nacionalnih varnostnih organov za področje uporabe pri ocenjevanju vloge	94
3.7.9.2.	Preverjanje popolnosti, ustreznosti in doslednosti dokazil, pridobljenih z metodologijo, uporabljeno za zajem zahtev	94
3.7.9.3.	Izmenjava izkušenj.....	94
3.7.10.	Člen 41: Razvrščanje težav.....	94
3.7.10.1.	Evidentiranje težav v evidenci težav	94
3.7.10.2.	Razvrščanje težav.....	95
3.7.11.	Člen 42: Upravičen dvom.....	98
3.7.12.	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.....	99
3.7.13.	Člen 44: Arbitraža na podlagi člena 21(7) Direktive (EU) 2016/797 in člena 12(4)(b) Uredbe (EU) 2016/796.....	99
3.7.13.1.	Arbitraža na podlagi člena 21(7) Direktive (EU) 2016/797	99
3.7.13.2.	Arbitraža na podlagi člena 12(4)(b) Uredbe (EU) 2016/796 (komisija za pritožbe)	100
3.7.14.	Člen 45: Zaključek ocenjevanja vloge	100
3.7.15.	Člen 46: Odločitev o odobritvi ali zavrnitvi vloge.....	100
3.8.	POGLAVJE 7 – FAZA 6 KONČNA DOKUMENTACIJA IN DOVOLJENJE	100
3.8.1.	Člen 47: Končna dokumentacija za dovoljenje za tip vozila in/ali dovoljenje za dajanje vozila na trg.	100
3.8.2.	Člen 48: Informacije v izdanem dovoljenju za tip vozila	100
3.8.2.1.	Umik časovnih omejitev v izdanem dovoljenju zaradi upravne težave	100
3.8.2.2.	Sprememba pogojev za uporabo v izdanem dovoljenju za tip vozila.....	101
3.8.2.3.	Pogoji za uporabo iz obstoječega dovoljenja.....	103

3.8.3.	Člen 49: Informacije v izdanem dovoljenju za dajanje vozila na trg	103
3.8.3.1.	Opredelelitev vozil	103
3.8.4.	Člen 50: Registracija v evropskem registru dovoljenih tipov vozil in podatkovni zbirki ERADIS	104
3.8.4.1.	Evropski register dovoljenih tipov vozil	104
3.8.4.2.	Sestavljanje vnosov v evropski register dovoljenih tipov vozil	105
3.8.4.3.	Podatkovna zbirka ERADIS	111
3.8.4.4.	Registracija vozila v nacionalnem registru vozil/registru ECVVR/evropskem registru vozil	111
3.8.4.5.	Odgovornost za celovitost podatkov, ki jih je treba vključiti v registre	111
3.8.4.6.	Načrtovan mednarodni register mobilnih sredstev – železniška oprema	112
3.8.5.	Člen 51: Ponovna proučitev na podlagi člena 21(11) Direktive (EU) 2016/797	112
3.8.5.1.	Ponovna proučitev	112
3.8.5.2.	Pritožba	113
3.8.6.	Člen 52: Arhiviranje odločitve in celotne spremne dokumentacije za odločitev, izdano v skladu s členom 46	113
3.8.6.1.	Konec obratovalne dobe vozila	113
3.9.	POGLAVJE 8 – ZAČASNI PREKLIC ALI RAZVELJAVITEV ALI SPREMEMBA IZDANEGA DOVOLJENJA	113
3.9.1.	Člen 53: Začasni preklic ali razveljavitev ali sprememba izdanega dovoljenja	113
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	114
3.10.	POGLAVJE 9 – KONČNE DOLOČBE	114
3.10.1.	Člen 55: Prehodne določbe	114
3.10.2.	Člen 56: Začetek veljavnosti in uporaba	114
3.11.	PRILOGE	114
3.11.1.	Priloga I Vsebina vloge	114
3.11.1.1.	Točka 10.1 – ID tipa	114
3.11.1.2.	Točka 14 – Pogoji za uporabo vozila in druge omejitve	115
3.11.1.3.	Točka 15 – Dodatne funkcije vodenja-upravljanja in signalizacije	115
3.11.1.4.	Točka 18.1 – Dokazilo za zajem zahtev v skladu s členom 13(1)	116
3.11.1.5.	Točka 18.4 – Izjava o skladnosti tipa vozila in povezana dokumentacija (člen 24 Direktive (EU) 2016/797)	117
3.11.1.6.	Točka 18.5 – ES-izjave o verifikaciji za mobilne podsisteme, vključno s spremno tehnično dokumentacijo (člen 15 Direktive (EU) 2016/797)	118
3.11.1.7.	Točki 18.4 in 18.5 – izjave o ESC/RSC	122
3.11.1.8.	Točka 18.6 – Dokazila v zvezi s predhodnimi dovoljenji	124
3.11.1.9.	Točka 18.6 – Dokazila o področju uporabe vozil, ki se uporabljajo v skladu s sporazumi RIC/RIV po spremembi, zaradi katere je potrebno novo dovoljenje	124
3.11.1.10.	Točka 18.7 – Navedba in po potrebi opis metodologije, uporabljene za zajem zahtev	126
3.11.1.11.	Točka 18.8 – Vsebina poročila ocenjevalnega organa, ki zajema postopek zajema zahtev	126
3.11.1.12.	Točka 18.9 – Kadar tehnična združljivost vozila z omrežjem ni v celoti zajeta v TSI in/ali nacionalnih predpisih, dokumentarna dokazila o tehnični združljivosti vozila z omrežjem na področju uporabe	127
3.11.1.13.	Točka 18.10 – Vsebina izjave prosilca ali subjekta za upravljanje sprememb v zvezi s postopkom zajema zahtev	127
3.11.1.14.	Točke 18.8, 18.10, 18.11 in 18.12 – Poročilo ocenjevalnega organa in izjava prosilca	127
3.11.1.15.	Točka 18.14 – Dokumentacija o vzdrževanju in obratovanju	128
3.11.2.	Priloga II Vidiki, ki jih oceni subjekt za izdajo dovoljenj	128
3.11.2.1.	Točki 6 in 7 – Ocena metodologije za zajem zahtev in s tem povezana dokazila	128
3.11.2.2.	Točka 8.2 – Veljavnost ES-potrdil za komponente interoperabilnosti	130
3.11.2.3.	Točka 8.6 – Zajeta je vsa zakonodaja, ki se uporablja, vključno z drugo zakonodajo, ki ni povezana z železnicami	130
3.11.2.4.	Točka 8.7 – Komponente interoperabilnosti (veljavnost, področje uporabe, pogoji za uporabo in druge omejitve)	131
3.11.2.5.	Točka 10 – Preverjanje ocen zadevnih nacionalnih varnostnih organov za področje uporabe v skladu s členom 43	131
3.11.2.6.	Točka 21 – Preverjanje ES-izjav o verifikaciji v dovoljenjih v skladu s tipom	131
3.11.3.	Priloga III Vidiki, ki jih ocenijo zadevni nacionalni varnostni organi za področje uporabe	131
3.11.3.1.	Točka 5 – Zadostna dokazila, pridobljena z metodologijo, uporabljeno za zajem zahtev, le za nacionalne predpise za zadevno področje uporabe	131
3.11.4.	Priloga IV Matrika za upravljanje zahtev (ilustrativni primer)	131
1.	Splošni vidiki	Error! Bookmark not defined.
2.	Veljavnost/uporabnost prejšnjega dovoljenja	Error! Bookmark not defined.
3.	Neuporaba TSI	Error! Bookmark not defined.
4.	Poročila organov za ocenjevanje skladnosti	Error! Bookmark not defined.
5.	ES-potrdila in ES-izjave o verifikaciji za mobilne podsisteme	Error! Bookmark not defined.

7. Zajem zahtev **Error! Bookmark not defined.**
9. Drugi splošni vidiki, ki niso povezani s Prilogo II k Uredbi (EU) 2018/545 **Error! Bookmark not defined.**

PRILOGA IV - KONTROLNI SEZNAM ZA DOKUMENTACIJO O OCENI, KI JO SESTAVIJO OCENJEVALCI..... ERROR!
BOOKMARK NOT DEFINED.

**PRILOGA V – KONTROLNI SEZNAM ZA DOKUMENTACIJO O OCENI, KI JO SESTAVIJO NACIONALNI VARNOSTNI
ORGANI ZA PODROČJE UPORABE** ERROR! BOOKMARK NOT DEFINED.

0. Zbirna preglednica

Ta preglednica zajema pregled praktičnih primerov, s katerimi bi se lahko srečali prosilci, povzeta je tudi povezava s primeri dovoljenj iz Uredbe (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 (glej oddelek 4).

V tej zbirni preglednici sta morebitnim prosilcem na voljo celovit pregled postopka in uvod v praktične ureditve za izdajo dovoljenj za vozila (uredba in smernice). Preglednica je pripravljena v sodelovanju s skupino predstavniških 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 raznovrstnih primerov. Pravno zavezujoče določbe so navedene v Direktivi (EU) 2016/797 in Uredbi (EU) 2018/545. Preglednica vsebuje oporna sklicevanja in pripombe, ki prosilcem olajšajo iskanje povezane vsebine navedene direktive in uredbe (vključno s smernicami).

Preglednica 0: Zbirna preglednica

Primer	Opis primera	Primer dovoljenja	Predložiti vlogo?	Vključiti dokazila za zajem zahtev v vlogo? (5)	Vključiti priglasi in/ali imenovani organ?	Vključiti ocenjevalni organ? (3)	Vključiti v vlogo tehnično dokumentacijo, priloženo ES-izjavi o verifikaciji?	Vključiti v vlogo ES-izjavo o verifikaciji?	Vključiti v vlogo izjavo (o tveganju)? (3)	Pripombe – posebne zahteve	Rezultat
1a	Dovoljenje za tip vozila (za novi tip vozila) Člen 21(1) in člen 24 DI; točka 3.2.2.16 in točka 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. Točka 3.2.2.16 SU	Dovoljenje za tip vozila Člen 48 IU Točka 3.8.2 SU
1b	Dovoljenje za dajanje vozila na trg (za prvo vozilo tipa) Člen 21(1) in člen 24 DI; točka 3.2.2.16 in točka 3.3.2.1 SU									Vloga za izdajo dovoljenja 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 Člen 48 in člen 49 IU Točka 3.8.2 in točka 3.8.3 SU
1c	Dovoljenje za tip vozila in dovoljenje za dajanje vozila v skladu s tipom na trg Člen 21(1) in člen 24 DI; točke 3.2.2.15, 3.2.2.16, 3.3.2.1 in 3.3.2.6 SU	Prvo dovoljenje in dovoljenje v skladu s tipom vozila Člen 14(1)(a), 14(1)(e) in 14(3) IU	Da	Da Postopek zajema zahtev obsega tudi proizvodni postopek (skladnost s tipom), vendar se ta dokazila v vlogi ne zahtevajo	Da	Da	Da	Da	Da	Dokazila, ki jih je treba predložiti za dajanje vozila v skladu s tipom na trg: izjava o skladnosti s tipom (in povezana dokumentacija) ter odločitve glede neuporabe TSI. Točki 18.3 in 18.4 Priloge I k IU Točka 3.11.1.5 SU	Dovoljenje za tip vozila in dovoljenje za dajanje vozila na trg Člen 48 in člen 49 IU Točki 3.8.2 in 3.8.3 SU
2a	Dovoljenje v skladu s tipom (dobava serije vozil) Člen 25 DI; točki 3.2.2.15 in 3.3.2.6 SU	Dovoljenje v skladu s tipom Člen 14(1)(e) IU	Da	Ne (5) Postopek zajema zahtev obsega se ta dokazila v vlogi ne zahtevajo	Da	Ne Če so bili vidiki v zvezi z varnostjo in varno vključitvijo podsystemov za fazo proizvodnje že zajeti z zajemom zahtev v zvezi s tipom vozila/dovoljenjem za tip in če se proizvodni postopek ni spremenil	Ne	Da ES-izjava(-e) o verifikaciji je (so) del pripadajoče dokumentacije k izjavi o skladnosti s tipom vozila	Ne Predlagatelj mora predložiti izjavo o tveganju, ki zajema fazo proizvodnje	Dokazila, ki jih je treba predložiti: izjava o skladnosti s tipom vozila (in povezana dokumentacija) ter odločitve glede neuporabe TSI. Točki 18.3 in 18.4 Priloge I k IU, točka 3.11.1.5 SU	Dovoljenje za dajanje vozila na trg Člen 49 IU Točka 3.8.3 SU
2b	Spremembe že dovoljenega vozila, da se uskladi z drugo varianto tipa ali izvedenko z razširitvijo področja uporabe Člen 25 DI; točki 3.2.2.15 in 3.3.4.3 SU									Vse variante/izvedenke morajo izhajati iz skupnega osnovnega tipa. Za uskladitev vozila z izvedenko tipa vozila, ustvarjeno po spremembi iz člena 15(1)(c), ni potrebno dovoljenje za dajanje na trg. Točka 3.3.4.2 SU	
3	Spremembe TSI ali nacionalnih predpisov v skladu s členom 24(3) DI, za katere ni potrebna sprememba tipa vozila Člen 24(3) DI; točki 3.3.2.2 in 3.3.5.1 SU	Obnovljeno dovoljenje za tip vozila Člen 14(1)(b) IU	Da	Ne (5)	Da	Odvisno od narave spremenjenih predpisov (3) in (4)	Da	Da	Da (4) Če je vključen ocenjevalni organ, mora predlagatelj predložiti izjavo o tveganju	Področje uporabe dokazil, ki se vključijo v dokumentacijo, priloženo vlogi za izdajo dovoljenja, je omejeno na spremenjene predpise. Člen 24(3) DI Za obnovo dovoljenja za tip vozila je potrebna le verifikacija spremenjenih parametrov, zaradi katerih je v skladu z novim predpisom obstoječi tip vozila postal neveljaven.	Dovoljenje za tip vozila Člen 48 IU Točka 3.8.2 SU
4	Razširjeno področje uporabe brez spremembe vozila in/ali tipa vozila Člen 21(13) DI; točki 3.3.2.3 in 3.6.2.1 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 izdajo dovoljenja 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. Preverjanj, ki so se že izvedla za prvo dovoljenje, se ne bi smelo ponoviti. Točka 3.3.2.3 SU Za razširitev področja uporabe za vozila, ki jim je bilo izdano dovoljenje v skladu z Direktivo 2008/57/ES ali so obratovala pred 19. julijem 2010, se uporabljajo posebni predpisi iz veljavnih TSI: • 7.1.4 Uredbe (EU) 2014/1302 (TSI lokomotive in potniška tirna vozila) • 7.2.2.4 Uredbe (EU) 2013/321 (TSI tovorni vagoni) V primeru razširitve področja uporabe se vedno uporabljajo posebna pravila iz oddelka 7.4.2.3 TSI vodenje-upravljanje in signalizacija. Imetnik ima možnost zaprositi za nov tip ali ustvariti novo izvedenko obstoječega tipa. Člen 14(2) IU; točka 3.3.2.3 SU	Dovoljenje za tip vozila in/ali dovoljenje za dajanje vozila na trg, ki zajema razširjeno področje uporabe Člen 48 in člen 49 IU Točki 3.8.2 in 3.8.3 SU
5a (8)	Za razširjeno področje uporabe, ki vključuje spremembo vozila in/ali tipa vozila, je potrebno novo dovoljenje Člen 21(13) DI; točki 3.3.2.5 in 3.6.2.1 SU Subjekt za upravljanje sprememb = imetnik	Novo dovoljenje in razširjeno področje uporabe Člen 14(1)(c), 14(1)(d) ter 14(2) in 14(3) IU	Da	Da	Da (1)	Da	Da (1)	Da (2)	Da	Imetnik ima možnost zaprositi za nov tip ali ustvariti novo varianto obstoječega tipa. Člen 14(2) IU; točki 3.3.2.3 in 3.3.2.4 SU	Dovoljenje za tip vozila in/ali dovoljenje za dajanje vozila na trg, ki zajema spremembe in razširjeno področje uporabe. Člen 48 in člen 49 IU Točki 3.8.2 in 3.8.3 SU
5b (8)	Za razširjeno področje uporabe, ki vključuje spremembo vozila in/ali tipa vozila, je potrebno novo dovoljenje Člen 21(13) DI; točki 3.3.2.5 in 3.6.2.1 SU Subjekt za upravljanje sprememb ≠ imetnik	Novo dovoljenje in razširjeno področje uporabe Člen 14(1)(c), 14(1)(d), 14(2), 14(3) in člen 15(4) IU								Dejansko gre za kombinacijo primerov 4 in 7. Vlogi za združeno 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; točka 3.3.2.5 SU Novi imetnik ustvari nov tip vozila. Člen 15(4) IU; točka 3.3.3.3 SU	
6	Sprememba osnovnih značilnosti zasnove ali ravni varnosti vozila, ki presega merila iz člena 21(12) DI: • parametri so zunaj sprejemljivega razpona v TSI • sprememba lahko škodljivo vpliva na splošno varnost vozila, • je potrebna v skladu z ustreznimi TSI Člen 21(12) DI; člen 15(1)(d) IU; Točki 3.3.3.2 in 3.3.2.4 SU Subjekt za upravljanje sprememb = imetnik	Novo dovoljenje Člen 14(1)(d), 14(2) in 14(3) IU	Da	Da	Da (1)	Da	Da (1)	Da (2)	Da	Imetnik ima možnost zaprositi za nov tip ali ustvariti novo varianto obstoječega tipa. Člen 14(2) IU; točka 3.3.2.4 SU Izdano dovoljenje za tip bo zajemalo celoten tip vozila, vendar bo obseg ocenjevanj omejen na spremembe in vmesnike z nespremenjenimi deli. Vidiki, na katere spremembe ne vplivajo, so zajeti v obstoječem dovoljenju.	Dovoljenje za tip vozila in/ali dovoljenje za dajanje vozila na trg Člen 48 in člen 49 IU Točki 3.8.2 in 3.8.3 SU

Preglednica 0: Zbirna preglednica

Primer	Opis primera	Primer dovoljenja	Predložiti vlogo?	Vključiti dokazila za zajem zahtev v vlogo? (5)	Vključiti priglasi in/ali imenovani organ?	Vključiti ocenjevalni organ? (3)	Vključiti v vlogo tehnično dokumentacijo, priloženo ES-izjavi o verifikaciji?	Vključiti v vlogo ES-izjavo o verifikaciji?	Vključiti v vlogo izjavo (o tveganju)? (3)	Pripombe – posebne zahteve	Rezultat
7	Sprememba osnovnih značilnosti zasnove ali ravni varnosti vozila, ki <u>presega</u> merila 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 je potrebna v skladu z ustreznimi TSI Člen 21(12) DI; člen 15(1)(d) IU Točki 3.3.3.2 in 3.3.2.4 SU Subjekt za upravljanje sprememb ≠ imetnik	Novo dovoljenje Člen 14(1)(d), člen 15(1)(d), 15(4) in člen 16(3) IU	Da	Da	Da (1)	Da	Da (1)	Da (2)	Da	Novi imetnik ustvari nov tip vozila. Člen 15(4) IU; točka 3.3.3.3 SU Izdano dovoljenje za tip bo zajemalo celoten tip vozila, vendar bo obseg ocenjevanj omejen na spremembe in vmesnike z nespremenjenimi deli. Vidiki, na katere spremembe ne vplivajo, so zajeti v obstoječem dovoljenju. Priloga IV k DI, 2.3.3 Prosilec lahko v isti vlogi prek točke „vse na enem mestu“ zahteva dovoljenje za varianto novega tipa vozila, ki bo dovoljen zaradi spremembe.	Dovoljenje za tip vozila in/ali dovoljenje za dajanje vozila na trg Člen 48 in člen 49 IU Točki 3.8.2 in 3.8.3 SU
8	Sprememba osnovnih značilnosti zasnove ali ravni varnosti vozila, ki <u>ne presega</u> meril iz člena 21(12) DI: <ul style="list-style-type: none"> parametri so v razponu TSI sprememba ne sme škodljivo vplivati na splošno varnost vozila ni potrebna v skladu z ustreznimi TSI Člen 21(12) DI; člen 15(1)(c) IU Točka 3.3.3.2.3 SU Subjekt za upravljanje sprememb = imetnik	N.r. Člen 15(1)(c) in 15(2) IU	Ne	N.r. (5)	Da (1)	Da (6) (9)	N.r. (1)	N.r. (2)	N.r. (7)	Imetnik dovoljenja za tip vozila na zahtevo subjekta za izdajo dovoljenj, nacionalnih varnostnih organov, Agencije ali držav članic še naprej zagotavlja ustrezne informacije. Točka 2.6 Priloge IV k DI; člen 15(2) IU. Imetnik mora zahtevati, da se ustvari nova izvedenka tipa vozila ali nova izvedenka variante tipa vozila ter subjektu za izdajo dovoljenj predložiti 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 3.8.4.1.1 SU https://www.era.europa.eu/can-we-help-you/faq/292_en?target_id=2676 Prosilec lahko ocenjevalni organ 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, ki <u>ne presega</u> meril iz člena 21(12) DI: <ul style="list-style-type: none"> parametri so v razponu TSI sprememba ne sme škodljivo vplivati na splošno varnost vozila ni potrebna v skladu z ustreznimi TSI Člen 21(12) DI; člen 15(1)(c) in člen 16 IU; Točka 3.3.3.2.3 SU Subjekt za upravljanje sprememb ≠ imetnik Samo sprememba vozila ali vozil Točka 3.3.4.1 SU	N.r. Člen 16(4) IU Razen če to zahteva subjekt za izdajo dovoljenj v štirih mesecih od obvestila o spremembah.	Ne Subjekt za upravljanje sprememb mora predložiti obvestilo	N.r. (5)	Da (1)	Da (6) (9)	N.r. (1)	N.r. (2)	N.r. (7)	Subjekt za upravljanje sprememb mora o spremembah obvestiti subjekt za izdajo dovoljenj. Sprememba se lahko izvede takoj in spremenjena vozila se lahko uporabljajo, ne da bi bilo treba čakati na odgovor subjekta 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 (glej primer 7). Če je subjekt za izdajo dovoljenj agencija ERA, je treba obvestilo poslati v skladu s postopkom, opisanim na spletišču agencije ERA: https://www.era.europa.eu/can-we-help-you/faq/292_en?target_id=948	Utemeljena odločitev, s katero se zahteva vloga za dovoljenje v primeru napačne razvrstitve ali nezadostno utemeljenih informacij
		Novo dovoljenje Člen 14(1)(d) in člen 16(4) IU Če ga subjekt za izdajo dovoljenj zahteva v štirih mesecih od obvestila o spremembah	Da	Da	Da (1)	Da	Da (1)	Da (2)	Da	Subjekt za upravljanje sprememb mora o spremembah obvestiti subjekt za izdajo dovoljenj. To lahko velja za eno vozilo ali več enakih vozil. Novi imetnik ustvari nov tip vozila. Člen 15(4) IU; točka 3.3.3.3 SU	
9b	Sprememba osnovnih značilnosti zasnove ali ravni varnosti vozila, ki <u>ne presega</u> meril iz člena 21(12) DI: <ul style="list-style-type: none"> parametri so v razponu TSI sprememba ne sme škodljivo vplivati na splošno varnost vozila ni potrebna v skladu z ustreznimi TSI Člen 21(12) DI; člen 15(1)(c) IU Točke 3.3.3.2, 3.3.2.4 in 3.3.3.3 SU Subjekt za upravljanje sprememb ≠ 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	To je dejansko primer 7. Novi imetnik ustvari nov tip vozila. Člen 15(4) IU; točka 3.3.3.3 SU	Dovoljenje za tip vozila in/ali dovoljenje za dajanje vozila na trg Člen 48 in člen 49 IU Točki 3.8.2 in 3.8.3 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 Točka 3.3.3.2.2 SU Subjekt za upravljanje sprememb = imetnik	N.r. Člen 15(1)(b) IU	Ne	N.r. (5)	Da	Da (6) (9)	N.r.	N.r. (2)	N.r. (7)	Imetnik dovoljenja za tip vozila na zahtevo subjekta za izdajo dovoljenj, nacionalnih varnostnih organov, Agencije ali držav članic še naprej zagotavlja ustrezne informacije. Točka 2.6 Priloge IV k DI; člen 15(2) IU. Kadar so potrebne nove ocene skladnosti, imetnik zahteva posodobitev sklicevanj na ES-potrdilo o pregledu tipa ali zasnove v evropskem registru dovoljenih tipov vozil https://www.era.europa.eu/can-we-help-you/faq/292_en?target_id=2675 Za vozila, za katera je bilo dovoljenje že izdano, ponovno dovoljenje ni potrebno. Za novo izdelana vozila, ki vključujejo spremembo v skladu s členom 15(1)(b), se dovoljenje izda v skladu s posodobljenim tipom (primer 2a).	Subjekt za izdajo dovoljenj posodobi zadevni vnos v evropskem registru dovoljenih tipov vozil s sklici na novo ES-potrdilo o pregledu tipa ali zasnove

Preglednica 0: Zbirna preglednica

Primer	Opis primera	Primer dovoljenja	Predložiti vlogo?	Vključiti dokazila za zajem zahtev v vlogo? (5)	Vključiti priglasi in/ali imenovani organ?	Vključiti ocenjevalni organ? (3)	Vključiti v vlogo tehnično dokumentacijo, priloženo ES-izjavi o verifikaciji?	Vključiti v vlogo ES-izjavo o verifikaciji?	Vključiti v vlogo izjavo (o tveganju)? (3)	Pripombe – posebne zahteve	Rezultat
11 a	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 Točka 3.3.3.2.2 SU Subjekt za upravljanje sprememb ≠ imetnik Samo sprememba vozila ali vozil Točka 3.3.4.1 SU	N.r. Člen 16(4) IU Razen če to zahteva subjekt za izdajo dovoljenj v štirih mesecih od obvestila o spremembah.	Ne	N.r. (5)	Da (1)	Da (6) (9)	N.r.	N.r. (2)	N.r. (7)	Subjekt za upravljanje sprememb mora o spremembah obvestiti subjekt za izdajo dovoljenj. Sprememba se lahko izvede takoj in spremenjena vozila se lahko uporabljajo, ne da bi bilo treba čakati na odgovor subjekta 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 (glej primer 7). Če je subjekt za izdajo dovoljenj agencija ERA, je treba obvestilo poslati v skladu s postopkom, opisanim na spletišču agencije ERA https://www.era.europa.eu/can-we-help-you/faq/292_en?target_id=948	Utemeljena odločitev, s katero se zahteva vloga za dovoljenje v primeru napačne razvrstitve ali nezadostno utemeljenih informacij
		Novo dovoljenje Člen 14(1)(d) in člen 16(4) IU Če ga subjekt za izdajo dovoljenj zahteva v štirih mesecih od obvestila o spremembah	Da	Da	Da (1)	Da	Da (1)	Da (2)	Da	Subjekt za upravljanje sprememb mora o spremembah obvestiti subjekt za izdajo dovoljenj. To lahko velja za eno vozilo ali več enakih vozil. Novi imetnik ustvari nov tip vozila. Člen 15(4) IU; točka 3.3.3.3 SU	Dovoljenje za tip vozila in/ali dovoljenje za dajanje vozila na trg Člen 48 in člen 49 IU Točki 3.8.2 in 3.8.3 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 Točki 3.3.3.2.2 in 3.3.3.3 SU Subjekt za upravljanje sprememb ≠ 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; točka 3.3.3.3 SU	Dovoljenje za tip vozila in/ali dovoljenje za dajanje vozila na trg Člen 48 in člen 49 IU Točki 3.8.2 in 3.8.3 SU
12	Sprememba dovoljenega tipa vozila ali vozila, ki ne povzroči odstopanja od tehnične dokumentacije Člen 15(1)(a) IU Točka 3.3.3.2.1 SU	N.r.	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 21(5) DI Člen 19 IU Točka 3.3.7 SU	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.	Ne		Odvisno od nacionalnega pravnega okvira države članice					Ta primer bi moral biti zajet s sistemom upravljanja varnosti prevoznika v železniškem prometu, ki bo upravljal poskusno(-a) vozilo(-a) za izvedbo ocene tveganja. Točki 3.3.7.2 in 3.3.7.3 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
AsBo – Ocenjevalni organ (Uredba o skupni varnostni metodi za ovrednotenje in oceno tveganja)
Skupna varnostna metoda za oceno tveganja (SVM OT) – Izvedbena uredba (EU) 402/2013

- Opombe:**
- (1) Predmet postopka ES-verifikacije so lahko samo spremembe in njihovi vmesniki z nespremenjenimi deli, ki so zajeti s postopkom zajema zahtev ter 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.
 - (2) V skladu s členom 15(5) DI prosilec oceni, ali je treba pripraviti novo ali posodobljeno izjavo.
 - (3) Ocenjevalni organ sodeluje:
 - pri ocenjevanju postopka zajema zahtev za bistveno zahtevo „varnost“ in varno vključitev podsistemov,
 - kadar je treba zaradi narave sprememb uporabiti skupno varnostno metodo za oceno tveganja za pomembno spremembo,
 - kadar je treba v skladu z obveznimi predpisi izrecno uporabiti skupno varnostno metodo za oceno tveganja.
 - (4) Zaradi sprememb in/ali spremenjenih predpisov je morda treba uporabiti postopek ocene tveganja iz Uredbe o skupni varnostni metodi za ovrednotenje in oceno tveganja. V tem primeru je treba vključiti ocenjevalni organ, predlagatelj pa v skladu s členom 16 Uredbe o skupni varnostni metodi za oceno tveganja pripravi izjavo v zvezi s tveganjem. To bo odvisno od narave spremembe in spremenjenih predpisov.
 - (5) Postopek zajema zahtev bi bilo treba izvesti vedno, ne glede na primer dovoljenja ali kategorijo spremembe. Vendar v nekaterih primerih dokumentacije v zvezi s postopkom zajema zahtev, ki ga je izvedel prosilec, ni treba predložiti subjektu za izdajo dovoljenj (tj. ni vloge za dovoljenje ali obvestila iz člena 16(4), glej oddelek 3.3.1.6).

- (6) Ocenjevalni organ mora oceniti zajem zahtev (potrditev, da postopek, ki ga je uporabil prosilec, zadostuje za zagotovitev, da spremembe ne morejo negativno vplivati na varnost; glej oddelek 3.3.2.4).
- (7) Predlagatelj bo morda moral pripraviti izjavo (o tveganju) kot rezultat postopka zajema zahtev za bistveno zahtevo „varnost“ in varno vključitev podsistemov.
- (8) Ni zajeto v diagramu poteka za podfazo 1-1.
- (9) Vključitev ocenjevalnega organa v oceno postopka zajema zahtev v zvezi z varnostjo in varno vključitvijo ni potrebna, če je mogoče na preprost način dokazati, da narava spremembe ne more negativno vplivati na varnost (glej oddelek 3.3.1.7).

1. Uvod

1.1. Pravna podlaga

V skladu s členom 4(i) in členom 19(3) Uredbe (EU) 2016/796 je splošna obveznost Agencije, da zagotavlja tehnično podporo na področju interoperabilnosti železniškega prometa. To pomeni tudi, da lahko Agencija izda smernice za lažje izvajanje zakonodaje o interoperabilnosti železniškega prometa. Poleg tega je v členu 8(1) Uredbe (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. The guidelines shall also include model templates that may be used by the authorising entity and the NSAs for the area of use for the exchange and recording of information and model templates for the application that may be used by the applicant.“

1.2. Področje uporabe

Vsa vozila, za katera se uporablja Direktiva (EU) 2016/797, kot je določeno v členu 1 Direktive, so vključena v področje uporabe Uredbe (EU) 2018/545 in zato tudi v področje uporabe „Smernic za praktične ureditve za postopek izdaje dovoljenj za vozila“ (v nadaljnjem besedilu: smernice za izdajo dovoljenj za vozila).

1.3. 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 Uredbe (EU) 2018/545, kot je določeno v členu 21 in členu 24 Direktive (EU) 2016/797. Cilj smernic za izdajo dovoljenj za vozila je podpreti dosledno izvajanje postopka izdaje dovoljenj za železniška vozila in dovoljenj za tip železniških vozil.

Za lažje branje smernic za izdajo dovoljenj za vozila struktura informacij temelji na strukturi Uredbe (EU) 2018/545.

Kjer je ustrezno, so bile za lažje branje uvedene povezave na spletne strani. Vendar se je treba zavedati, da so bile smernice uvedene le za informativne namene, saj se lahko kadar koli spremenijo.

1.4. Upravljanje dokumenta

Smernice za izdajo dovoljenj za vozila naj bi se redno pregledovale in po potrebi posodabljale in/ali spreminjale v skladu z izkušnjami, pridobljenimi pri izvajanju postopka izdaje dovoljenj za vozila v skladu z Uredbo (EU) 2018/545.

Uporabniki, ki so lahko deležniki ali nacionalni varnostni organi, lahko predložijo zahteve za spremembe „Smernic za praktične ureditve za postopek izdaje dovoljenj za vozila“ na listu za pripombe iz oddelka 5 tega dokumenta in jih pošljejo na naslov: VAFeedback@era.europa.eu. Agencija lahko spremembo predlaga tudi na svojo pobudo.

Agencija bo pregledala zahteve za spremembe in jih po potrebi vključila na seznam sprememb za naslednjo različico smernic za izdajo dovoljenj za vozila. Agencija bo vlagatelju zahtevka odgovorila prek e-pošte.

V tej različici dokumenta so upoštevani pravno besedilo, ki je veljalo na dan priprave in objave, ter povezane smernice, ki jih je izdala Agencija. Vendar se TSI (in ustrezna navodila za uporabo) trenutno revidirajo, sprejeta pravna besedila in revidirana navodila za uporabo pa bodo vplivala na več vidikov teh smernic. Predvideno je, da se bodo te smernice posodobile takoj, ko bodo na voljo pravna besedila in/ali navodila za uporabo.

2. Sklici, opredelitve pojmov in okrajšave

2.1. Referenčni dokumenti

Preglednica 1: Preglednica referenčnih dokumentov¹

[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
[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 železniški vozni park, sprejet v Luksemburgu 23. februarja 2007	-	23. februar 2007

¹ V preglednici so navedeni najnovejši datumi/različice na dan priprave tega dokumenta; veljavne različice so vedno pravno veljavne različice.

Preglednica 1: Preglednica referenčnih dokumentov¹

	[Ref.] naslov	Sklic	Različica in datum
[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]	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
[21]	IZVEDBENA UREDBA KOMISIJE (EU) 2019/250 z dne 12. februarja 2019 o predlogah za izjave in potrdila ES za komponente interoperabilnosti železniškega sistema in podsisteme, vzorcu izjave o skladnosti za dovoljen tip železniškega vozila in postopkih ES-verifikacije za podsisteme v skladu z Direktivo (EU) 2016/797 Evropskega parlamenta in Sveta ter o razveljavitvi Uredbe Komisije (EU) št. 201/2011	(EU) 2019/250	12. februar 2019
[22]	IZVEDBENA UREDBA KOMISIJE (EU) 2019/773 z dne 16. maja 2019 o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi s podsistemom vodenje in upravljanje prometa železniškega sistema v Evropski uniji in o razveljavitvi Sklepa Komisije 2012/757/EU	(EU) 2019/773	16. maj 2019
[23]	IZVEDBENA UREDBA KOMISIJE (EU) 2019/776 z dne 16. maja 2019 o spremembi uredb Komisije (EU) št. 321/2013, (EU) št. 1299/2014, (EU) št. 1301/2014, (EU) št. 1302/2014, (EU) št. 1303/2014, (EU) 2016/919 ter Izvedbenega sklepa Komisije 2011/665/EU v zvezi z uskladitvijo z Direktivo (EU) 2016/797 Evropskega parlamenta in Sveta ter izvajanjem posebnih ciljev, določenih v Delegiranem sklepu Komisije (EU) 2017/1474	(EU) 2019/776	16. maj 2019
[24]	IZVEDBENA UREDBA KOMISIJE (EU) 2020/387 z dne 9. marca 2020 o spremembi uredb (EU) št. 321/2013, (EU) št. 1302/2014 in (EU) 2016/919 glede razširitve področja uporabe in prehodnih faz	(EU) 2020/387	9. marec 2020
[25]	IZVEDBENA UREDBA KOMISIJE (EU) 2020/420 z dne 16. marca 2020 o popravku nemške jezikovne različice Uredbe (EU) 2016/919 o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi s podsistemom vodenje-upravljanje in signalizacija železniškega sistema v Evropski uniji	(EU) 2020/420	16. marec 2020
[26]	IZVEDBENA UREDBA KOMISIJE (EU) 2020/779 z dne 12. junija 2020 o spremembi Izvedbene uredbe (EU) 2019/250 glede datumov začetka njene uporabe po podaljšanju roka za prenos Direktive (EU) 2016/797 Evropskega parlamenta in Sveta	(EU) 2020/779	12. junij 2020
[27]	DIREKTIVA (EU) 2020/700 EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA z dne 25. maja 2020 o spremembi direktiv (EU) 2016/797 in (EU) 2016/798 glede podaljšanja obdobja za njun prenos	(EU) 2020/700	25. maj 2020
[28]	Izvedbena uredba Komisije (EU) 2020/781 z dne 12. junija 2020 o spremembi Izvedbene uredbe (EU) 2018/545 glede datumov začetka uporabe in nekaterih prehodnih določb po podaljšanju roka za prenos Direktive (EU) 2016/797 Evropskega parlamenta in Sveta	(EU) 2020/781	12. junij 2020
[29]	IZVEDBENI SKLEP KOMISIJE (EU) 2018/1614 z dne 25. oktobra 2018 o določitvi specifikacij za registre vozil iz člena 47 Direktive (EU) 2016/797 Evropskega parlamenta in Sveta ter o spremembi in razveljavitvi Odločbe Komisije 2007/756/ES.	(EU) 2018/1614	25. oktober 2018
[30]	SKLEP ŠT. 1/2013 ODBORA SKUPNOST–ŠVICA ZA KOPENSKI PROMET z dne 6. decembra 2013 o spremembi Priloge 1 k Sporazumu med Evropsko skupnostjo in Švicarsko konfederacijo o cestnem in železniškem prevozu blaga in potnikov	2013/804/EU	24. december 2013
[31]	SKLEP ŠT. 2/2019 ODBORA SKUPNOST–ŠVICA ZA KOPENSKI PROMET z dne 13. decembra 2019 o prehodnih ukrepih za ohranitev nemotenega železniškega prometa med Švico in Evropsko unijo	2020/40	13. december 2019

Preglednica 1: Preglednica referenčnih dokumentov¹

	[Ref.] naslov	Sklic	Različica in datum
[32]	SKLEP št. 1/2020 ODBORA SKUPNOST–ŠVICA ZA KOPENSKI PROMET z dne 19. junija 2020 o uskladitvi Sklepa št. 2/2019 z datumi obdobji za prenos direktiv (EU) 2016/797 in (EU) 2016/798 Evropskega parlamenta in Sveta, podaljšanimi zaradi pandemije covida-19	2020/896	19. junij 2020
[33]	SKLEP ŠT. 2/2020 ODBORA SKUPNOST–ŠVICA ZA KOPENSKI PROMET z dne 11. decembra 2020 o spremembi Priloge 1 k Sporazumu med Evropsko skupnostjo in Švicarsko konfederacijo o cestnem in železniškem prevozu blaga in potnikov ter Sklepa št. 2/2019 Odbora o začasnih ukrepih za ohranitev nemotenega železniškega prometa med Švico in Evropsko unijo	2021/35	11. december 2020
[34]	SKLEP ŠT. 2/2021 ODBORA SKUPNOST–ŠVICA ZA KOPENSKI PROMET z dne 17. decembra 2021 o spremembi Priloge 1 k Sporazumu med Evropsko skupnostjo in Švicarsko konfederacijo o železniškem in cestnem prevozu potnikov in blaga ter Sklepa št. 2/2019 o začasnih ukrepih za ohranitev nemotenega železniškega prometa med Švico in Evropsko unijo	2022/38	17. december 2021
[35]	SKLEP ŠT. 1/2022 ODBORA SKUPNOST–ŠVICA ZA KOPENSKI PROMET z dne 21. decembra 2022 o spremembi Priloge 1 k Sporazumu med Evropsko skupnostjo in Švicarsko konfederacijo o železniškem in cestnem prevozu potnikov in blaga ter Sklepa št. 2/2019 Odbora	2023/143	21. december 2022
[36]	OBVESTILO KOMISIJE „Modri vodnik“ za izvajanje predpisov EU o proizvodih 2022 (2022/C 247/02)	2022/C 247/01	29. junij 2022
[37]	IZVEDBENA UREDBA KOMISIJE (EU) 2023/1694 z dne 10. avgusta 2023 o spremembi uredb (EU) št. 321/2013, (EU) št. 1299/2014, (EU) št. 1300/2014, (EU) št. 1301/2014, (EU) št. 1302/2014, (EU) št. 1304/2014 in Izvedbene uredbe (EU) 2019/777	(EU) 2023/1694	8. september 2023
[38]	IZVEDBENA UREDBA KOMISIJE (EU) 2023/1695 z dne 10. avgusta 2023 o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi s podsistemi vodenje-upravljanje in signalizacija železniškega sistema v Evropski uniji ter razveljavitvi Uredbe (EU) 2016/919	(EU) 2023/1695	8. september 2023
[39]	IZVEDBENI SKLEP KOMISIJE (EU) 2023/1696 z dne 10. avgusta 2023 o spremembi Izvedbenega sklepa 2011/665/EU v zvezi s specifikacijo za evropski register dovoljenih tipov vozil iz člena 48 Direktive (EU) 2016/797 Evropskega parlamenta in Sveta (notificirano pod dokumentarno številko C(2023) 5020)	(EU) 2023/1696	8. september 2023
[40]	Navodilo za uporabo tehničnih specifikacij za interoperabilnost (TSI)	GUI/TSI/2023	20. december 2023
[41]	Navodilo za uporabo tehničnih specifikacij za interoperabilnost (TSI) tovorni vagoni	GUI/WAG TSI/2023	8. december 2023
[42]	Navodilo za uporabo TSI lokomotive in potniška tirna vozila (Uredba Komisije (EU) št. 1302/2014 z dne 18. novembra 2014, spremenjena z Izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2019/776)	GUI/LOC&PAS/2023	n.r.

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 navedeni v oddelku 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].
Infrastruktura navadne železnice	Infrastruktura navadne železnice je za razliko od „infrastrukture lahke železnice“ sestavljena iz vseh delov infrastrukture v omrežju Unije, ki spadajo na področje uporabe 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.

Preglednica 2: Preglednica pojmov

Pojem	Opredelitev pojma
Komisija	Evropska komisija, zlasti GD MOVE
Potrditev	<p>V skladu s standardom ISO 9000/2015 je potrditev: „<i>uporaba objektivnih dokazov za potrditev, da so izpolnjene zahteve za posebno predvideno uporabo.</i>“</p> <p>Upoštevati bi bilo treba naslednje:</p> <ul style="list-style-type: none"> › 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. <p>Potrjevanje je postopek. V njem se uporabljajo objektivni dokazi za potrditev, da so izpolnjene zahteve za predvideno uporabo. Ko so izpolnjene vse zahteve, se ugotovi potrjeni status. Potrjevanje se lahko opravi na podlagi resničnih ali simuliranih pogojev uporabe.</p> <p>Potrditev, da so izpolnjene zahteve za predvideno uporabo, se lahko opravi na več načinov. Na primer preskusi, izračuni, simulacije.</p>
Pravo Unije	Pravo Unije je sistem evropskih zakonov, ki se uporablja v državah članicah Evropske unije. Pravo Unije je objavljeno v Uradnem listu Evropske unije, ki je brezplačno dostopen prek portala Eur-Lex (https://eur-lex.europa.eu/homepage.html), objavlja pa se dnevno v 24 uradnih jezikih EU.
Smernice za izdajo dovoljenj za vozila	Smernice za praktične ureditve za postopek izdaje dovoljenj za vozila v skladu s členom 8(1) Uredbe (EU) 2018/545
Tehnična dokumentacija	Tehnična dokumentacija, ki je priložena ES-izjavi(-am) o verifikaciji, opisana v točki 2.4 Priloge IV k Direktivi (EU) 2016/797.
Točka „vse na enem mestu“	<p>Točka „vse na enem mestu“ je informacijski in komunikacijski sistem, ki ga Agencija upravlja v skladu s členom 12 Uredbe (EU) 2016/796.</p> <p>Točka „vse na enem mestu“ pomeni:</p> <ul style="list-style-type: none"> › enotno vstopno točko, prek katere prosilec vloži svojo vlogo in dokumentacijo, priloženo vlogi za izdajo dovoljenja za tip vozila, dovoljenja za dajanje vozila na trg in enotnega varnostnega spričevala; › 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, ki jih odobri Agencija v skladu s členom 19 Direktive (EU) 2016/797, ter vlogah za dovoljenja za podsisteme upravljanja-vodenja in signalizacije ob progi, ki so opremljeni z evropskim sistemom vodenja vlakov (European Train Control System – ETCS) in/ali globalnim mobilnim radijskim komunikacijskim sistemom za železnice (Global System for Mobile Communications – Railway – GSM-R), poteku teh postopkov in njihovem izidu ter, kadar je primerno, o 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.

Preglednica 3: Preglednica okrajšav

Pojem	Opredelitev pojma
AsBo (Assessment Body)	Ocenjevalni organ v skladu z Uredbo (EU) 402/2013
CCS (Control-Command and Signalling)	Vodenje-upravljanje in signalizacija
CfU (Conditions for Use)	Pogoji za uporabo vozila in druge omejitve
CSM (Common Safety Method)	Skupna varnostna metoda (SVM)
CSM RA (Common safety method for risk evaluation and assessment)	Izvedbena uredba Komisije (EU) 402/2013 o skupni varnostni metodi za ovrednotenje in oceno tveganja
DeBo (Designated Body)	Imenovani organ
DoV (Declaration of Verification)	Izjava o verifikaciji
ERADIS (European Railway Agency Database of Interoperability and Safety)	Podatkovna zbirka Evropske agencije za železnice o interoperabilnosti in varnosti (podatkovna zbirka ERADIS)
ERATV (European Register of Authorised Types of Vehicles)	Evropski register dovoljenih tipov vozil (register ERATV)
ERTMS (European Railway Traffic Management System)	Evropski sistem za upravljanje železniškega prometa (ERTMS)

Preglednica 3: Preglednica okrajšav

Pojem	Opredelitev pojma
ETCS (European Train Control System)	Evropski sistem vodenja vlakov (ETCS)
EU (European Union)	Evropska unija (EU)
EVN (European Vehicle Number)	Evropska številka vozila
GSM-R (Global System for Mobile Communications – Railway)	Globalni mobilni radijski komunikacijski sistem za železnice (sistem GSM-R)
IC (Interoperability Constituent)	Komponenta interoperabilnosti
ICT (Community/Switzerland Inland Transport Committee)	Odbor Skupnost–Švica za kopenski promet
IM (Infrastructure Manager)	Upravljalavec infrastrukture
ID (Identification)	Identifikacija (ID)
ISV (Intermediate Statement of Verification)	Vmesna izjava o verifikaciji
LTA (Land Transport Agreement)	Sporazum med Evropsko skupnostjo in švicarsko konfederacijo o železniškem in cestnem prevozu blaga in potnikov (Sporazum o kopenskem prometu)
MS (Member State)	Država članica
NoBo (Notified Body)	Priglašeni organ
NSA (National Safety Authority)	Nacionalni varnostni organ (NVO)
NVR (National Vehicle Register)	Nacionalni register vozil (NRV)
OSS (One-Stop-Shop)	Točka „vse na enem mestu“
OTM (On Track Machine)	Tirni delovni stroj
QMS (Quality Management System)	Sistem vodenja kakovosti (SVK)
RDD (Reference Document Database)	Podatkovna zbirka referenčnih dokumentov (RDD)
RFU (Recommendation for Use)	Priporočilo za uporabo (RFU)
RINF (Register of Infrastructure)	Register infrastrukture
RU (Railway Undertaking)	Prevoznik v železniškem prometu (PŽP)
SMS (Safety Management System)	Sistem upravljanja varnosti
SRD (Single Rules Database)	Enotna podatkovna zbirka predpisov
TEN (Trans European Network)	Vseevropsko omrežje
TSI (Technical Specification for Interoperability)	Tehnična specifikacija za interoperabilnost
(TSI) CCS	TSI v zvezi s podsistemom „vodenje-upravljanje in signalizacija“ (TSI vodenje-upravljanje in signalizacija)
(TSI) LOC&PAS (Technical Specification for Interoperability relating to the ‘rolling stock – locomotives and passenger rolling stock’ subsystem)	Tehnična specifikacija za interoperabilnost v zvezi s podsistemom „tirna vozila – lokomotive in potniška tirna vozila“ (TSI lokomotive in potniška tirna vozila)
(TSI) OPE (Technical Specification for Interoperability relating to the ‘operation and traffic management’ subsystem)	Tehnična specifikacija za interoperabilnost v zvezi s podsistemom „vodenje in upravljanje prometa“ (TSI vodenje in upravljanje prometa)

Preglednica 3: Preglednica okrajšav

Pojem	Opredelitev pojma
(TSI) WAG (Technical Specification for Interoperability relating to the subsystem 'rolling stock — freight wagons')	Tehnična specifikacija za interoperabilnost v zvezi s podsistemom „železniški vozni park – tovorni vagoni“ (TSI tovorni vagoni)
URVIS (Unique Rail Vehicle Identification System)	Edinstveni sistem za identifikacijo železniških vozil (sistem URVIS)

3. Vsebina praktičnih ureditev

3.1. Uvodne izjave

3.1.1. Uredba (EU) 2018/545

3.1.2. Uredba (EU) 2020/781

3.2. Poglavlje 1 – Splošne določbe

3.2.1. Člen 1: Predmet urejanja in področje uporabe

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 področje uporabe.

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

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

Dostop do pristanišč in terminalov spada na področje uporabe Direktive (EU) 2016/797 (pred tem 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. Uporablja se 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

3.2.2.1. (1) Subjekt za izdajo dovoljenj

Vlogo subjekta za izdajo dovoljenj opravlja:

- › Agencija v primeru dovoljenja za tip vozila 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 vozila in/ali dovoljenja za dajanje vozila 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 se vozila po razširitvi področja uporabe na drugo državo članico v skladu s členom 14(1)(c) Uredbe (EU) 2018/545 ne bodo več uporabljala na prvotnem področju uporabe, so tam še naprej dovoljena, zato končno področje uporabe, na katerem so dovoljena, zajema omrežja v več kot eni državi članici in subjekt za izdajo dovoljenj je Agencija. Več informacij o spremembah (in ne razširitvi) področja uporabe je na voljo tudi v oddelku 3.3.2.3.4.

Če je tovorni vagon, za katerega naj bi se izdalo dovoljenje, skladen z oddelkom 7.1.2 TSI tovorni vagoni, bodo ocene, ki jih opravi Agencija 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 (ni nacionalnih predpisov, ki se uporabljajo). V takih primerih bi se moralo sodelovanje nacionalnih varnostnih organov za področje uporabe (ki bodo obveščeni o vlogi in bodo imeli prek točke „vse na enem mestu“ dostop do dokumentacije, priložene vlogi) osredotočiti na zagotavljanje informacij na podlagi izmenjave izkušenj, ki so lahko pomembne za izdajo dovoljenja, v skladu s členom 7(4) Uredbe (EU) 2018/545.

3.2.2.2. (2) Osnovne značilnosti zasnove

Dodatna navodila o osnovnih značilnostih zasnove in osnovnih parametrih so na voljo v smernicah za uporabo TSI.

3.2.2.3. (3) Upravljanje konfiguracij

3.2.2.3.1. Upravljanje konfiguracije vozila

Področje upravljanja konfiguracije vozila je omejeno na spremembe iz člena 16 Uredbe (EU) 2018/545. Za upravljanje konfiguracije vozila bi moral biti odgovoren imetnik vozila ali subjekt, ki ga navedeni imetnik pooblasti, in to bi moralo veljati brez poseganja v odgovornosti, ki so dodeljene:

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

3.2.2.3.2. Upravljanje konfiguracije tipa vozila

Upravljanje konfiguracije tipa vozila se nanaša na pripravo in ohranjanje (v celotni življenjski dobi tipa vozila) dokumentacije, ki vsebuje vse podrobnosti o tipu vozila (risbe, izračune itd.) in zajema razvoj v daljšem obdobju (spremembe pravnega okvira, spremembe tipa vozila itd.).

Natančneje, upravljanje konfiguracije tipa vozila zajema vidike, kot so:

- › spremljanje sprememb pravnega okvira in vpliva na tip vozila (TSI, nacionalni predpisi, druga veljavna zakonodaja EU itd.);
- › posodabljanje dokumentacije, ki je podlaga za dovoljenje za tip vozila v primeru sprememb pravnega okvira in/ali sprememb tipa vozila, za katere ni potrebno novo dovoljenje (tj. kategorije iz člena 15(1)(a), 15(1)(b) ali 15(1)(c) Uredbe (EU) 2018/545), npr.:
 - ES-izjave o verifikaciji in priložena tehnična dokumentacija (vključno z ES-izjavami o skladnosti za komponente interoperabilnosti),
 - ES-potrdila in priložena dokumentacija (kadar je potrebna vključitev priglašene organa),
 - dokazila v zvezi z zajemom zahtev;
- › obveščanje priglašениh organov, ki so izvedli oceno skladnosti sprememb tipa vozila, ki vplivajo na skladnost s TSI;
- › razvrščanje sprememb tipa vozila v skladu s členom 15(1) Uredbe (EU) 2018/545;
- › zahtevanje potrebnih posodobitev zadevnega vnosa v evropskem registru dovoljenih tipov vozil v primeru sprememb tipa vozila, za katere ni potrebno novo dovoljenje (vključno s sestavo izvedenk, kadar se imetnik odloči, da jih bo zahteval, glej oddelek 3.8.4.2)
- › itd.

3.2.2.4. (4) Datum prejema vloge

3.2.2.5. (5) Subjekt za upravljanje sprememb

Vlogi subjekta za opravljanje sprememb za tip vozila, in subjekta za upravljanje sprememb za vozilo, ki je v skladu z navedenim tipom, lahko opravljata različni podjetji. Zato se razlikujejo tudi konfiguracije, za upravljanje katerih so odgovorni:

- › upravljanje konfiguracije tipa vozila, če je subjekt za upravljanje sprememb imetnik dovoljenja za tip vozila, ali
- › upravljanje konfiguracije vozil, če je imetnik subjekt za upravljanje sprememb.

V primeru sprememb v skladu s členom 16(4) (glej oddelek 3.3.4.4) je subjekt za upravljanje sprememb odgovoren tudi za predložitev obvestila in dokumentacije, ki mu je priložena.

3.2.2.6. (6) Imetnik dovoljenja za tip vozila

Za kateri koli tip vozila je lahko v skladu z Direktivo (EU) 2016/797 in Uredbo (EU) 2018/545 samo en imetnik dovoljenja za tip vozila. Vendar bi lahko seriji vozil iste zasnove imeli različna prosilca za dovoljenje za dajanje (posameznih) vozil na trg. Če to dovoljenje ni zahtevano v skladu z dovoljenim tipom vozila, bosta nastala dva različna tipa vozil, čeprav bosta imela oba tipa vozil enake osnovne značilnosti zasnove.

Upoštevajte, da je za tipe vozil, ki so dovoljeni v skladu z Direktivo 2008/57/ES, lahko več kot en imetnik dovoljenja za tip vozila (glej oddelek 3.2.2.6.3).

Kadar pri razvoju novega tipa vozila sodeluje več podjetij, je mogoče, da vsako podjetje postane imetnik dovoljenja za tip vozila. V ta namen bi moralo vsako podjetje prek točke „vse na enem mestu“ predložiti vlogo za dovoljenje, na podlagi katere bo za vsako vlogo izdano dovoljenje za tip vozila in opravljen vnos v evropski register dovoljenih tipov vozil.

3.2.2.6.1. Pravni naslednik

Za namene Uredbe (EU) 2018/545 bi bilo treba za pravnega naslednika šteti fizično ali pravno osebo, ki je od prejšnjega imetnika dovoljenja za tip vozila zakonito pridobila njegova sredstva, pravice in obveznosti, povezane z dovoljenim tipom vozila, zaradi prenehanja dejavnosti prejšnjega imetnika dovoljenja za tip vozila, med drugim na podlagi združitve, nakupa, delitve itd.

3.2.2.6.2. Prenos imetništva dovoljenja za tip vozila

Opredelelitev imetnika jasno določa, da je imetništvo mogoče pridobiti le z (i) oddajo vloge in prejemom dovoljenja za tip vozila ali (ii) pravnim nasledstvom, zato dejanski imetnik dovoljenja za tip vozila ne sme prenesti svoje vloge na drugo osebo na podlagi zasebnih pogodb ali drugih ureditev.

Če podjetje preneha obstajati zaradi okoliščin, kot je združitev ali delitev, in je bilo to podjetje imetnik dovoljenja za tip vozila, bi bilo treba to dovoljenje šteti za premoženje podjetja, njegov imetnik pa postane pravni naslednik. Kako se obravnava premoženje podjetja, če to preneha obstajati, je običajno urejeno v nacionalni zakonodaji.

3.2.2.6.3. Imetnik dovoljenja za tip vozila za tipe vozil, ki so bili dovoljeni v prejšnjih ureditvah

Za tipe vozil, ki so bili dovoljeni pred ustreznim datumom (glej oddelek 3.2.2.17), je mogoče imetnika dovoljenja za tip vozila določiti na podlagi ugotovitve:

- › kdo je kot imetnik dovoljenja evidentiran v evropskem registru dovoljenih tipov vozil (dovoljenja za tip vozila, izdana v skladu z Direktivo 2008/57/ES). Če je imetnikov dovoljenja več (npr. v primeru prvega dovoljenja in dodatnega dovoljenja v drugih državah članicah), se vsi štejejo za imetnike dovoljenja za tip vozila;
- › kdo je opredeljen kot imetnik v izdanem dovoljenju za tip vozila ali,

če ni vnosa v evropskem registru dovoljenih tipov vozil (vozilo, dano na trg pred Direktivo 2008/57/EU ali v obratovanje pred 19. julijem 2010) ali ni dovoljenja za tip vozila, ni imetnika dovoljenja za tip vozila in za vzpostavitev imetništva je treba izvesti spremembo v skladu s členom 15(4) Uredbe (EU) 2018/545. Subjekt za upravljanje sprememb postane imetnik novega tipa vozila, ki bo dovoljen in evidentiran v evropskem registru dovoljenih tipov vozil, ko bo izdano ustrezno dovoljenje za tip vozila.

3.2.2.7. (7) Upravičen dvom

Upravičen dvom:

- › pomeni težavo, razvrščeno v tip 4 v skladu s členom 41(1)(d) Uredbe (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 Uredbe (EU) 2018/545 strinja s predložitvijo dopolnilnih informacij, in
- › omogoča začasno prekinitvev ocenjevanja in podaljšanje roka v skladu s členom 34(6) Uredbe (EU) 2018/545.

Več informacij o težavah, ki jih je treba razvrstiti kot „upravičen dvom“, je na voljo v oddelku 3.7.11.

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 ugotavljanje, ali je področje uporabe za zadevno državo članico pravilno določeno, in/ali poročanje o izmenjavi izkušenj, ki jih je treba upoštevati; glej oddelek 3.7.8.3.

Točka „vse na enem mestu“ bo v vsakem primeru obvestila nacionalne varnostne organe za področje uporabe, ki bodo imeli dostop do dokumentacije, priložene vlogi, vendar se od njih ne pričakuje ocena v smislu člena 40 Uredbe (EU) 2018/545 (glej oddelek 3.7.9).

Razlikovati je treba med primeri, pri katerih je jasno, da se nacionalni predpisi ne uporabljajo (npr. vagoni, ki so v skladu z oddelkom 7.1.2 TSI tovorni vagoni), in primeri, pri katerih se spremeni že dovoljeno vozilo, ki vpliva na skladnost z nacionalnimi predpisi.

- › V prvem primeru nacionalnim varnostnim organom za področje uporabe ni treba izvesti ocene. Agencija bo izdala dovoljenje po izvedbi ocen, opisanih v Prilogi II k Uredbi (EU) 2018/545.
- › V drugem primeru, ko je prosilec odgovoren za to, da so pred predložitvijo vloge za dovoljenje izpolnjene vse zahteve, vključno z oceno nacionalnih predpisov, na katere lahko spremembe neposredno in posredno vplivajo, nacionalni varnostni organi za področje uporabe ocenijo, ali so opredeljeni nacionalni predpisi pravilni (točka 3 Priloge III k Uredbi (EU) 2018/545). S tega vidika imajo nacionalni varnostni organi za področje uporabe pravico opozoriti, kadar obstajajo dvomi glede nacionalnih predpisov, ki jih je treba zaradi spremembe ponovno oceniti.

Vendar pa nacionalni varnostni organi za področje uporabe ne bi smeli zahtevati izpolnjevanja nacionalnih predpisov, ki ne zadevajo področja uporabe spremembe ali niso priglašeni (tj. objavljeni v podatkovni zbirki referenčnih dokumentov), niti zahtevati izjav tretjih oseb, ki bi potrjevale, da so uporabljeni nacionalni predpisi pravilni.

V primeru vozila, za katerega je treba izdati dovoljenje za področje uporabe, ki zajema samo eno državo članico, je lahko subjekt za izdajo dovoljenj nacionalni varnostni organ zadevne države članice, če se tako odloči prosilec. Vloga subjekta za izdajo dovoljenj se sicer razlikuje od vloge nacionalnega varnostnega organa za področje uporabe, vendar lahko ti vlogi opravlja isti subjekt, kadar je subjekt za izdajo dovoljenj nacionalni varnostni organ.

Nacionalni varnostni organ je pristojen tudi za izdajo začasnega dovoljenja za uporabo vozila za namene poskusnega obratovanja v omrežju, kadar se to zahteva v skladu z nacionalnim pravnim okvirom zadevne države članice; glej oddelek 3.3.7.

3.2.2.9. (9) Predhodno sodelovanje

3.2.2.10. (10) Podlaga za predhodno sodelovanje

3.2.2.11. (11) Zajem zahtev

Glej oddelek 3.3.1.

3.2.2.12. (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 predpisov, ki bi zajemala to zadevo, se lahko

s TSI uvede pristop na podlagi tveganja in zahteva uporaba skupne varnostne metode za oceno tveganja, 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.

Dodatne informacije o konceptu varne vključitve so na voljo v pojasnilu ERA120/063 na spletišču Agencije:

https://www.era.europa.eu/domains/common-safety-methods/risk-evaluation-assessment-csm_en

3.2.2.12.1. 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.

Varna vključitev mobilnih podsistemov se lahko zagotovi z ustreznim nadzorom opredeljenih tveganj v zvezi z vključitvijo mobilnih podsistemov na podlagi usklajenega postopka za oceno tveganja, navedenega v Uredbi o skupni varnostni metodi za ovrednotenje in oceno tveganja, kot je določeno v členu 21(3) Direktive (EU) 2016/797, in v povezavi z uporabo obstoječih tehničnih zahtev.

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

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). Vendar pa je potreben sistematičen pristop (tj. zajem zahtev) za analizo vmesnika omrežje-vozilo, da se opredeli nadaljnja uskladitev (predpisi) za tehnično združljivost in varno vključitev za vsak projekt, s ciljem ugotoviti, ali obstoječi predpisi zadostujejo ali ne, in če so potrebne dodatne zahteve (ali sprememba obstoječih), upoštevati postopek za odpravo pomanjkljivosti v TSI in/ali nacionalnih predpisih.

3.2.2.13. (13) Varianta tipa vozila

Variante tipa vozila so različne možnosti za zasnovo, ki jih zajema tip vozila (tj. če želi imetnik dovoljenja za tip vozila že dovoljenemu tipu vozila dodati varianto tipa vozila, mora zaprositi za novo dovoljenje).

Variante ni mogoče ustvariti iz obstoječe variante ali izvedenke tipa vozila, tudi če je imetnik dovoljenja za tip vozila subjekt za upravljanje sprememb. V takih primerih se izda novo dovoljenje za tip vozila na podlagi primera dovoljenja iz člena 14(1)(d) – novo dovoljenje.

3.2.2.14. (14) Izvedenka tipa vozila

Izvedenke tipa vozila so konfiguracije ali spremembe, ki pomenijo spremembo osnovnih značilnosti zasnove tipa vozila ali variante tipa vozila pod mejnimi vrednostmi za novo dovoljenje, določenim v TSI v skladu s členom 24(1) in členom 21(12) Direktive (EU) 2016/797.

Izvedenke ni mogoče ustvariti iz obstoječe izvedenke tipa vozila, tudi če je imetnik dovoljenja za tip vozila subjekt za upravljanje sprememb. V takih primerih se izda novo dovoljenje za tip vozila na podlagi primera dovoljenja iz člena 14(1)(d) – novo dovoljenje.

Kadar je prosilec za razširitev področja uporabe že dovoljenega tipa vozila imetnik dovoljenja za tip vozila, se lahko odloči, ali bo rezultat nov tip, izvedenka tipa vozila ali izvedenka variante tipa vozila. Zaradi opredelitve variante tipa vozila v členu 2(13) Uredbe (EU) 2018/545 ni mogoče izdati dovoljenja za varianto tipa vozila po razširitvi področja uporabe: variante so lahko le rezultat primerov prvega ali novega dovoljenja (v skladu s členom 14(1)(a) in 14(1)(d) Uredbe (EU) 2018/545).

Kadar prosilec za razširitev področja uporabe ni imetnik dovoljenja za tip vozila, bi moral biti rezultat nov tip vozila v skladu s členom 14(2) Uredbe (EU) 2018/545.

3.2.2.15. (15) Dovoljenje za dajanje vozila na trg

Subjekti za izdajo dovoljenj lahko na zahtevo prosilca izdajo dovoljenje za serijo vozil (nabor enakih vozil) na podlagi izjave o skladnosti s tipom vozila v skladu s členom 14(1)(e) Uredbe (EU) 2018/545 – dovoljenje v skladu s tipom. Prosilec lahko predloži tudi vlogo za dovoljenje za dajanje vozila na trg v skladu z že dovoljenim tipom za posamezno vozilo.

Kadar prosilec zaprosi za dovoljenje za dajanje vozila na trg za primere dovoljenja iz člena 14(1)(a) – prvo dovoljenje –, 14(1)(c) – razširjeno področje uporabe – in/ali 14(1)(d) – novo dovoljenje –, mu ni treba predložiti izjave o skladnosti s tipom vozila.

Prosilec lahko v eni vlogi prek točke „vse na enem mestu“ združi vlogo za prvo dovoljenje v skladu s členom 14(1)(a), vključno s prvim vozilom, ki je v skladu s tem tipom, kot je navedeno v odstavku zgoraj, in vlogo za dovoljenje za dajanje posameznega vozila ali serije enakih vozil na trg v skladu s členom 14(3)(b).

3.2.2.16. (16) Dovoljenje za tip vozila

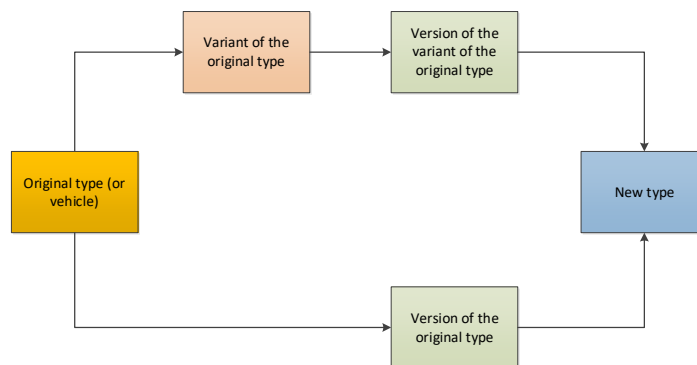
Dovoljenje za tip vozila se lahko izda:

- › ob izdaji dovoljenja za dajanje prvega vozila navedenega tipa vozila na trg ali
- › ne da bi bilo za vozilo navedenega tipa vozila izdano dovoljenje za dajanje na trg, če je vloga prosilca omejena na dovoljenje za tip vozila.

V okviru izdaje dovoljenja za tip vozila se lahko vozilo navedenega tipa vozila uporabi za verifikacijo in potrjevanje skladnosti z bistvenimi 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.

Pojem tip vozila se nanaša na celotno vozilo, ne pa na specifični 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 vozilo.

Iz tipa vozila je mogoče ustvariti njegove variante ali izvedenke. Iz variante tipa vozila je mogoče ustvariti tudi izvedenke te variante. Vendar pa ni mogoče ustvariti variant iz variante tipa vozila, izvedenk iz izvedenke tipa vozila ali variant iz izvedenke tipa vozila. To je povzeto v naslednjem shematskem prikazu:



Slika 1: Tip, varianta in izvedenka

3.2.2.17. (17) Ustrezní datum

3.2.3. Člen 3: Odgovornosti prosilca

Izraz „prosilec“ je opredeljen v členu 2(22) Direktive (EU) 2016/797. Ta opredelitev zajema tri vrste prosilcev:

- › Prvi del opredelitve se nanaša na prosilca za izdajo dovoljenja:
 - dovoljenje za začetek obratovanja stalnih naprav, kot je določeno v členu 18 Direktive (EU) 2016/797;
 - dovoljenje za dajanje vozila na trg, kot je določeno v členu 21 Direktive (EU) 2016/797, ali
 - dovoljenje za tip vozila, kot je določeno v členu 24 Direktive (EU) 2016/797).

Za namene izdaje dovoljenj za vozila in/ali tip vozil je prosilec fizična ali pravna oseba, ki zaprosi za dovoljenje, bodisi prevoznik v železniškem prometu, upravljavec železniške infrastrukture ali katera koli druga oseba ali pravni subjekt, kot so proizvajalec, lastnik ali imetnik. To je lahko proizvajalec vozil, proizvajalec (enega od) mobilnih podsistemov, prevoznik v železniškem prometu (upravljavec), lizing podjetje itd.

- › Drugi del opredelitve se nanaša na prosilca, ki daje mobilne podsisteme na trg in izda ES-izjavo o verifikaciji podsistemov, kot je določeno v členu 15 Direktive (EU) 2016/797; to je lahko naročnik ali proizvajalec ali njegovi pooblašteni zastopniki. To vlogo običajno opravlja proizvajalec mobilnega podsistema. V okviru tipa vozila sta lahko dva različna prosilca za dajanje mobilnih podsistemov na trg: eden za tirna vozila in drugi za vodenje-upravljanje in signalizacijo.
- › Tretji del opredelitve se nanaša na prosilca, ki zaprosi Agencijo za odobritev opreme ob progi v okviru ERTMS v skladu s členom 19 Direktive (EU) 2016/797.

Iz tega sledi, da lahko vlogo prosilca za dajanje podsistemov na trg in vlogo prosilca za izdajo dovoljenja opravljajo različna podjetja, ki imajo potem različne pravice in odgovornosti. Na primer:

- › vloga A: prosilec za dovoljenje za tip vozila prek točke „vse na enem mestu“;
- › vloga B: prosilec za dajanje podsistema tirnih vozil na trg (proizvajalec), ki poskrbi za ES-izjavo o verifikaciji za mobilni podsistem;
- › vloga C: prosilec za dajanje podsistema za vodenje-upravljanje in signalizacijo na trg (proizvajalec), ki poskrbi za ES-izjavo o verifikaciji za mobilni podsistem;
- › vloga D: prosilec za izdajo dovoljenja za dajanje vozila na trg prek točke „vse na enem mestu“, ki poskrbi za ES-izjavo o skladnosti s tipom;
- › vloga E: proizvajalec vozil;
- › vloga F: prevoznik v železniškem prometu, ki bo upravljal vozilo;
- › vloga G: subjekt za upravljanje sprememb.

Pogosto se pojavljajo naslednji scenariji (seznam ni izčrpen)

- › vloge A, B, C, D in E ima isto podjetje, ki postane imetnik dovoljenja za tip vozila po prvem dovoljenju in nato proizvaja vozila v skladu s tipom ter zaprosi za dovoljenje za dajanje vozil na trg; vlogo F ima drugo podjetje, ki bo vozila upravljalo;
- › vloge A, B, C in E ima isto podjetje, ki po prvem dovoljenju postane imetnik dovoljenja za tip vozila in nato proizvaja vozila v skladu s tipom.
Vendar ima vlogo D drugo podjetje (ki predloži vlogo za dovoljenje za dajanje vozil na trg prek točke „vse na enem mestu“), ki bo tudi upravljavec vozil (prevoznik v železniškem prometu);
- › vloge A, B, D in E ima isto podjetje, ki proizvaja vozila, vključuje podsistem vodenje-upravljanje in signalizacija, ki ga daje na trg drugo podjetje, po prvem dovoljenju postane imetnik dovoljenja za tip vozila, nato pa proizvaja vozila v skladu s tipom in zaprosi za dovoljenje za dajanje vozil na trg.
Vlogo C ima drugo podjetje (dobavitelj podsistema vodenje-upravljanje in signalizacija).
Vlogo F pa ima podjetje, ki bo upravljalo dovoljena vozila;
- › vse vloge ima isto podjetje, prevoznik v železniškem prometu, ki spremeni vozila, za katera je že bilo izdano dovoljenje in obratujejo, postane imetnik dovoljenja za tip vozila na podlagi novega dovoljenja, izvede spremembe na vseh vozilih, da na trg spremenjene mobilne podsisteme (zagotovi ES-izjavo(-e) o verifikaciji spremenjenih podsistemov) in zaprosi za dovoljenje za dajanje spremenjenih vozil na trg;
- › vloge A, B, D, E, F in G ima isto podjetje, prevoznik v železniškem prometu, ki želi spremeniti vozila, za katera je že bilo izdano dovoljenje in obratujejo, postane imetnik dovoljenja za tip vozila na podlagi novega dovoljenja, izvajanje sprememb podsistema vodenje-upravljanje in signalizacija prenese na podjetje, ki ga je prvotno izdelalo, in zaprosi za dovoljenje za dajanje spremenjenih vozil na trg.

Vlogo C ima drugo podjetje (prvotni dobavitelj podsistema vodenje-upravljanje in signalizacija).

Prosilec iz Uredbe (EU) 2018/545 je prosilec za izdajo dovoljenja za dajanje vozila na trg, kot je opredeljeno v členu 2(22) Direktive (EU) 2016/797 in določeno v členu 21 navedene direktive, in/ali za izdajo dovoljenja za tip vozila, kot je opredeljeno v členu 24 navedene direktive.

„Prosilec“ iz Uredbe (EU) 2018/545 (prosilec za izdajo dovoljenja za tip vozila in/ali dovoljenja za dajanje vozila na trg) mora biti „predlagatelj“ iz četrte točke člena 3(11) ⁽²⁾ Uredbe o skupni varnostni metodi za ovrednotenje in oceno tveganja, kadar je treba uporabiti postopek upravljanja tveganja in/ali ocene tveganja, opisan v uredbi. V tem členu 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 za postopek zajema zahtev glede bistvene zahteve „varnost“ in za varno vključitev podsistemov obvezna uporaba metodologije, opisane v Prilogi I k Uredbi o skupni varnostni metodi za ovrednotenje in oceno tveganja. Kadar je treba vlogo predložiti prek točke „vse na enem mestu“, je zato v večini primerov „prosilec“ za dovoljenje za tip vozila in/ali dovoljenje za dajanje vozila na trg tudi „predlagatelj“.

Če subjekt za upravljanje sprememb ugotovi, da ni treba zaprositi za dovoljenje za tip vozila, ne bo „prosilca“ (v smislu Uredbe (EU) 2018/545), „predlagatelj“ pa bo subjekt za upravljanje sprememb.

3.2.3.1. Odgovornosti prosilca iz Uredbe (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 (tipi vozila/vozila so lahko sestavljeni iz več podsistemov), s čimer se zagotovi, da so ustrezne zahteve Unije (vključno z bistvenimi zahtevami iz Priloge III k Direktivi (EU) 2016/797) in nacionalne zahteve opredeljene ter da se spoštujejo. Vendar so drugi akterji (organi za ocenjevanje skladnosti, prosilec(-ci) za namene člena 15 Direktive (EU) 2016/797 itd.) še naprej odgovorni za dele, ki jih zadevajo; glej člen 4 Direktive (EU) 2016/798.

V primeru sprememb že dovoljenega tipa vozila in/ali vozila je prosilec za novo dovoljenje odgovoren za spremenjene dele (in vmesnike z nespremenjenimi deli) ter za nov tip vozila kot celoto. Vendar je obstoječi imetnik dovoljenja za tip vozila še vedno odgovoren za nespremenjene dele, novi prosilec pa je odgovoren za spremembe, ki jih uvede, in povezave z nespremenjenimi deli. Dodatne podrobnosti so na voljo v oddelku 3.2.5.

3.2.3.2. 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 zagotovitev, da podsystem izpolnjuje vse zahteve ustreznega prava Unije in vse ustrezne nacionalne predpise. V primeru mobilnih podsistemov prevzame odgovornost za zagotovitev, da mobilni podsystem(-i), ki ga (jih) je dal na trg, izpolnjuje(-jo) bistvene zahteve iz Priloge III k Direktivi (EU) 2016/797.

V zvezi z dovoljenjem za dajanje mobilnih podsistemov na trg ni zahtev. Prosilec jih daje na trg v skladu s členom 20 Direktive (EU) 2016/797.

3.2.4. Člen 4: Odgovornosti subjekta za izdajo dovoljenj

Vsi nacionalni varnostni organi za področje uporabe in subjekti za izdajo dovoljenj bi morali upoštevati informacije v zvezi s tehničnimi in operativnimi zadevami, ki izhajajo iz izmenjave izkušenj v skladu s členom 7(4) Uredbe (EU) 2018/545 in ki so lahko pomembne za izdajo dovoljenja za tip vozila in/ali dovoljenja za dajanje vozila na trg. Če so takšne informacije v postopku sekretariata skupnega omrežja (Joint Network

² V skladu s členom 3(11) Uredbe o skupni varnostni metodi za ovrednotenje in oceno tveganja „predlagatelj“ pomeni eno od naslednjega:

- prevoznik v železniškem prometu ali upravljavec infrastrukture, ki izvaja ukrepe nadzora tveganja v skladu s členom 4 Direktive 2004/49/ES;
- subjekt, zadolžen za vzdrževanje, ki izvaja ukrepe v skladu s členom 14a(3) Direktive 2004/49/ES;
- naročnik ali proizvajalec, ki priglašeni organ poziva 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;
- prosilec za dovoljenje za začetek obratovanja strukturnih podsistemov.

Secretariat – JNS), 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 v fazi 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.

3.2.5. Člen 5: Odgovornosti imetnika dovoljenja za tip vozila

Imetnik dovoljenja za tip vozila je odgovoren za upravljanje konfiguracije tipa vozila (glej oddelek 3.2.2.3.2), poleg tega pa je tudi prosilec, ki je prejel dovoljenje za tip vozila. Zato ima tudi odgovornosti, ki so določene za prosilca; glej oddelek 3.2.3.

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

- › novi imetnik dovoljenja za tip vozila je predvsem odgovoren za spremenjene dele, vendar tudi za novi tip vozila kot celoto (ne le za spremembe). Od tega trenutka lahko uvaja spremembe novega tipa vozila v okviru upravljanja konfiguracije tega novega tipa, vključno s spremembami na tistih delih, ki niso bili v področju uporabe novega dovoljenja;
- › prvotni imetnik dovoljenja za tip vozila je še naprej odgovoren za nespremenjene dele, novi imetnik dovoljenja za tip vozila pa je odgovoren za spremembe, ki jih uvede, in vmesnike z nespremenjenimi deli ter
- › novi imetnik dovoljenja za tip vozila je izključno odgovoren za upravljanje konfiguracije novega tipa vozila, vključno z ustvarjanjem novih tipov, variant ali izvedenk, ki izhajajo iz tipa vozila s pridobljenim dovoljenjem po spremembi.

Preverjanje, ali subjekt za upravljanje sprememb/morebitni prosilec/prosilec pravilno uporablja določbe Uredbe (EU) 2018/545 za upravljanje sprememb in upravljanje konfiguracije tipa vozila in/ali vozil (pravilna razvrstitev spremembe, pravilna odločitev o tem, ali je v skladu z merili iz člena 21(12) Direktive (EU) 2016/797 potrebno novo dovoljenje, pravilna uporaba Uredbe o skupni varnostni metodi za ovrednotenje in oceno tveganja itd.), lahko neposredno ali posredno opravljajo nacionalni varnostni organi s kontrolami med nadzornimi dejavnostmi.

Če dovoljenja za tip vozila ni, ni imetnika dovoljenja za tip vozila in ni potrebe po upravljanju konfiguracije tipa vozila.

3.2.6. Člen 6: Odgovornosti upravljavca infrastrukture

V Uredbi (EU) 2018/545 so določene odgovornosti in zahteve, ki jih mora upoštevati upravljavec infrastrukture v okviru postopka izdaje dovoljenj za železniška vozila in dovoljenj za tip železniških vozil. Upravljavec infrastrukture v tem okviru nima nobene druge vloge in ne sme nalagati tehničnih zahtev glede zasnove vozila, dajati izjav ali ocen glede tehnične združljivosti vozila in/ali tipa vozila z omrežji ali zahtevati, da prosilec opravi poskusna obratovanja v omrežju, glej tudi oddelek 3.3.7.

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 v zvezi s preverjanji, ki jih mora prevoznik v železniškem prometu opraviti pred uporabo dovoljenih vozil, ni vključeno v postopek izdaje dovoljenja.

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

- › zagotavljanje informacij o infrastrukturi, ki so potrebne za izvedbo ocen skladnosti (npr. o tirni geometriji za izvajanje dinamičnih preskusov);

- › zagotavljanje dostopa 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. specifikacije za poskusno obratovanje, zaporedje poskusnih obratovanj v omrežju itd.), zagotavljanje dodatnih obratovalnih pogojev, ki veljajo za uporabo vozila v omrežju za namene poskusnega obratovanja. To vključuje pogoje in omejitve uporabe med poskusnim obratovanjem, 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
- › sprejemanje potrebnih ukrepov v zvezi z infrastrukturo, da se prosilcu omogoči izvedba poskusnega obratovanja v omrežju, potrebnega za ocenjevanje skladnosti (npr. spremembe napetosti v kontaktnem vodniku, dovoljenje za prekoračitev hitrosti na nekaterih odsekih poskusne proge itd.), ob upoštevanju vidikov, kot so varnostne omejitve in omejitve zmogljivosti, omejitve čezmerne obrabe infrastrukture ali škode na infrastrukturi itd.

Upoštevajte, da ima lahko upravljavec železniške infrastrukture različne vloge (in s tem različne odgovornosti) na podlagi svojih različnih interesov:

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

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

Dodatne informacije o področju uporabe ocen, ki jih morajo opraviti nacionalni varnostni organi za področje uporabe v okviru vloge za dovoljenje, so na voljo v oddelku 3.7.9.

3.2.7.1.1. Informacije, prejete v skladu s členom 4(5)(b) Direktive (EU) 2016/798

Kot je določeno v členu 7(4) Uredbe (EU) 2018/545, 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 dovoljenj za tip vozila in/ali dovoljenj za dajanje vozila na trg, tj. informacij, 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 Uredbe (EU) 2018/545.

Informacije, ki izhajajo iz izmenjave izkušenj, izvirajo predvsem 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 Delegirane uredbe Komisije (EU) 2018/761 o vzpostavitvi skupnih varnostnih metod za nadzor. Pri izvajanju teh dejavnosti bi lahko nacionalni varnostni organ sam odkril ustrezne tehnične in/ali operativne zadeve, ali bi ga o njih obvestil prevoznik v železniškem prometu ali kateri koli drug ustrezen akter.

Izmenjava izkušenj zajema tudi informacije in znanje o delovanju že dovoljenih tipov vozil in njihovih sistemov komponent, da se zagotovi usmerjanje ocenjevanja vlog.

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 ali 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,

kar 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, za katera se uporablja enaka platforma kot za vlogo, ki se ocenjuje, lahko pa se nanaša na sisteme, ki se uporabljajo v obstoječih vozilih. Čeprav lahko vozila sestavljajo 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.

Informacije, navedene v členu 7(4) Uredbe (EU) 2018/545, so le nekatere od običajnih vrst informacij, ki se izmenjujejo, in ne sestavljajo izčrpnega seznama. Morda obstajajo tudi druge pomembne informacije, za katere bi prav tako morale veljati te določbe o evidentiranju in izmenjavi.

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 drug 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 posameznika, ime zadevne družbe in/ali z uporabo splošnega poimenovanja proizvoda/dela.

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 te izmenjave informacij med operativnimi akterji (operativni akterji so prevozniki v železniškem prometu, upravljavci infrastrukture in vsi drugi akterji, ki lahko vplivajo na varno delovanje železniškega sistema Unije, vključno s proizvajalci, vzdrževalci, upravitelji, prevozniki, pošiljatelji, prejemniki, nakladalci, razkladalci, izvajalci polnjenja in praznjenja), 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.

3.2.7.1.2. Neskladnost z bistvenimi zahtevami ali pomanjkljivosti v TSI

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

3.2.8. Člen 8: Odgovornosti Agencije

3.2.8.1. Protokol za evidentiranje in izmenjavo informacij

Agencija od nacionalnih varnostnih organov zbira informacije, ki so pomembne za namene dovoljenj, s pomočjo:

- › rednih srečanj z nacionalnimi varnostnimi organi v okviru izdajanja dovoljenj za vozila;
- › varnostnega informacijskega sistema (Safety Information System – SIS), ki je dostopen le subjektom za izdajo dovoljenj;
- › ad hoc izmenjav (npr. dopisi, ki jih Agenciji pošiljajo nacionalni varnostni organi).

Prihodnji sistem za izmenjavo informacij (Information Sharing System – ISS) bo tudi orodje za zbiranje povratnih informacij o izkušnjah v skladu s členom 7(4) in členom 8(2) Uredbe (EU) 2018/545.

Do tedaj je postopek zbiranja povratnih informacij o izkušnjah opisan na spletišču Agencije:

https://www.era.europa.eu/can-we-help-you/faq/292_en?target_id=3044

3.2.8.2. Zbirka orodij za postopek izdaje dovoljenj za vozila (VA Toolbox)

Agencija je razvila zbirko orodij, ki naj bi na enem mestu zagotavljala preprost dostop do ustreznih informacij in orodij za izdajo dovoljenj za vozila. Orodje je dostopno prosilcem in subjektom za izdajo dovoljenj (agencija ERA, nacionalni varnostni organi). Pomagalo bi naj tudi zainteresiranim stranem, da se seznanijo z vso razpoložljivo dokumentacijo (smernice, pojasnila, pogosta vprašanja itd.). Orodje gostuje v okolju SharePoint Agencije:

<https://eraeuropa.eu.sharepoint.com/sites/VATool/SitePages/Vehicle-Authorisation-ToolBox.aspx>

To orodje je brezplačno na voljo prosilcem in osebju nacionalnih varnostnih organov, ki imajo račun točke „vse na enem mestu“. Deli orodja, do katerih je mogoče dostopati, so odvisni od vloge uporabnika (npr. uporabniki z vlogo „prosilca“ ne bodo imeli dostopa do dokumentov, ki jih uporabljajo samo subjekti za izdajo dovoljenj in nacionalni varnostni organi za področje uporabe, uporabniki z vlogo „nacionalni varnostni organ“ pa ne bodo imeli dostopa do notranjih dokumentov, ki jih uporablja samo osebje Agencije).

Uporaba orodja je prostovoljna. Registrirani uporabniki točk „vse na enem mestu“ imajo dostop do orodja brez kakršnih koli dodatnih ukrepov. Uporabniki, ki nimajo računa točke „vse na enem mestu“ ali ne morejo dostopati do orodja, čeprav so registrirani v točki „vse na enem mestu“, lahko zahtevajo dostop prek spletnega obrazca za stike (Contact Us), tako da izberejo temo „VA Toolbox“:

<https://srm-portal.powerappsportals.com/contact-us/>

3.2.9. Člen 9: Uporaba dovoljenega vozila

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, je odgovoren za preverjanje združljivosti vozila (vozil) s predvidenimi progami in mora preveriti združljivost vlakov s progami, pri čemer bi bilo treba zajeti elemente iz TSI vodenje in upravljanje prometa (določba 4.2.2.5 in Dodatek D.1 k Uredbi (EU) 2019/773).

To preverjanje združljivosti s progami bi moralo temeljiti na podatkih iz registra infrastrukture in podatkih o vozilu, navedenih v izdanem dovoljenju za tip vozila (in v zadevnem vnosu v evropskem registru dovoljenih tipov vozil), ter v celotni priloženi dokumentaciji za odločitev, izdano v skladu s členom 46 Uredbe (EU) 2018/545, vključno s pogoji za uporabo 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). Register infrastrukture vsebuje orodje, ki olajša preverjanje združljivosti s progami:

<https://data-interop.era.europa.eu/route-compatibility>

Če so podatki v registru infrastrukture nepopolni, bi moral upravljavec infrastrukture brezplačno in v razumnem roku zagotoviti ustrezne informacije o infrastrukturi, vključno z začasnimi omejitvami.

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).

Kadar so za preverjanje združljivosti s progami potrebna poskusna obratovanja v omrežju, bi moral prevoznik v železniškem prometu ali upravljavec infrastrukture, ki namerava uporabljati vozilo, vložiti zahtevo 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 zahtevka, 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, preden vozilo uporabi(-jo) prihodnji prevoznik(-i) 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 preveriti tudi, 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) 2019/773 (za polno operativno združljivost, tj. vlakovno kompozicijo, zavorno zmogljivost itd.).

3.2.10. Člen 10: Jezik

Prosilec predloži vlogo in dokumentacijo, ki ji je priložena, v enem od uradnih jezikov Unije. 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, bi moral biti ta naveden v smernicah iz člena 7(6) Uredbe (EU) 2018/545. Izogibati bi se bilo treba razdrobljenemu pristopu, ki meša različne jezike Unije, če ga zadevni nacionalni varnostni organi za področje uporabe ne zahtevajo.

Da bi se zmanjšala potreba po prevajanju in olajšale izmenjave med ocenjevanjem, se priporoča, da se za ocenjevanje vloge (za izmenjavo pripomb/zahtev za informacije, težav) 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 usposobljenost (tj. jezikovna usposobljenost na ravni, ki je primerna za popolno razumevanje dokumentacije) prosilca in članov ocenjevalne skupine (vključno z nacionalnimi varnostnimi organi za področje uporabe), ter
- › pravne zahteve, ki se uporabljajo v zadevnih državah članicah (kot je opisano v ustreznih smernicah).

Po potrebi bi bilo treba jezik za ocenjevanje izbrati v okviru predhodnega sodelovanja. Kadar ni predhodnega sodelovanja, se morata stranki o jezikovni ureditvi dogovoriti kmalu po predložitvi vloge prek točke „vse na enem mestu“.

V zvezi z rezultati postopka izdaje dovoljenj za vozila:

- › poročilo o oceni, ki ga pripravi subjekt za izdajo dovoljenj, kot je določeno v členu 39(5) Uredbe (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) Uredbe (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) Uredbe (EU) 2018/545;
- › dokumentacija subjekta za izdajo dovoljenj o zaključku ocenjevanja, vključno z dokumentiranimi razlogi za odločitev v skladu s členom 45 Uredbe (EU) 2018/545: dogovorjeni jezik ali uradni jezik Unije, ki ga prosilec uporablja v svoji vlogi;
- › odločitev subjekta za izdajo dovoljenj o izdaji dovoljenja ali zavrnitvi vloge v skladu s členom 46 Uredbe (EU) 2018/545: dogovorjeni jezik ali uradni jezik Unije, ki ga prosilec navede v vlogi prek točke „vse na enem mestu“;

- › izdano dovoljenje za tip vozila in/ali dovoljenje za dajanje vozila na trg, kot je določeno v členu 47 in členu 48 Uredbe (EU) 2018/545: dogovorjeni jezik ali uradni jezik Unije, ki ga je prosilec navedel v vlogi prek točke „vse na enem mestu“.

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

Vozilo tramvaj-vlak je koncept, ki omogoča skupne dejavnosti 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.

3.2.12. Člen 12: Čezmejni dogovori

Kadar je področje uporabe omejeno na omrežje ali omrežja v državi članici, lahko nacionalni varnostni organ te države članice deluje kot subjekt za izdajo dovoljenj in izdaja dovoljenja. V skladu s členom 21(8) Direktive (EU) 2016/797 so dovoljenja, ki jih izdajo nacionalni varnostni organi, kadar področje uporabe zajema samo eno državo članico, veljavna tudi za postaje blizu meje v sosednjih državah članicah, in sicer po posvetovanju s pristojnimi nacionalnimi varnostnimi organi. To posvetovanje lahko poteka za vsak primer posebej ali se uredi v širšem čezmejnem dogovoru med nacionalnimi varnostnimi organi.

Kadar je subjekt za izdajo dovoljenj Agencija, se določbe člena 21(8) Direktive (EU) 2016/797 ne uporabljajo. Če pa prosilec v vlogo za dovoljenje vključi sosednje postaje, bo postopek posvetovanja z nacionalnimi varnostnimi organi sosednjih držav članic, kadar so postaje blizu meje, potekal v okviru točke „vse na enem mestu“, usklajevala pa ga bo Agencija. Če bodo rezultati posvetovanja pozitivni, bo dovoljenje, ki ga izda Agencija, vključevalo sosednje postaje, ki jih je zahteval prosilec.

Če gre za obratovanje do sosednjih postaj, ki niso izrecno zajete v izdanem dovoljenju, bi moral posvetovanje med nacionalnimi varnostnimi organi sprožiti prevoznik v železniškem prometu. Če med zadevnimi nacionalnimi varnostnimi organi obstajajo veljavni čezmejni dogovori ali če je postopek, kadar čezmejnih dogovorov ni, uspešno izveden (npr. dogovor za vsak primer posebej), ni treba predložiti nove vloge ali posodobiti obstoječe vloge in/ali dovoljenja.

Če okvirni dogovor med nacionalnimi varnostnimi organi ni sklenjen in če po posvetovanju iz Direktive ni mogoče skleniti posebnega dogovora za posamezni primer, se sosednje postaje štejejo za del področja uporabe, zadevni nacionalni varnostni organi pa se štejejo za nacionalni varnostni organ za področje uporabe (namesto nacionalnega varnostnega organa sosednje države članice) in predložijo poročilo o oceni v skladu s členom 40 Uredbe (EU) 2018/545.

Točka „vse na enem mestu“ omogoča postopek posvetovanja, ki prosilcem omogoča, da navedejo, kateri nacionalni varnostni organi so del področja uporabe in kateri nacionalni varnostni organi se nanašajo na države članice sosednjih postaj, hkrati pa omogoča komunikacijo med vsemi nacionalnimi varnostnimi organi znotraj točke „vse na enem mestu“ in zagotavlja dostop do dokumentacije, ki je priložena vlogi, vsem nacionalnim varnostnim organom.

Da bi predvideli potrebo po vlogi za razširitev področja uporabe, kadar ni veljavnih čezmejnih dogovorov, se prosilcem svetuje, naj pred oddajo vloge prek točke „vse na enem mestu“ preverijo status in veljavnost dogovorov z zadevnimi nacionalnimi varnostnimi organi za področje uporabe.

Nacionalni varnostni organi morajo v skladu s členom 12(2) Uredbe 2018/545 določiti postopek, ki se uporablja za sosednje postaje. Informacije o čezmejnih dogovorih in sosednjih postajah, ki jih nacionalni varnostni organi uradno sporočijo Agenciji, bodo na voljo prek orodja VA Toolbox:

<https://eraeuropa.eu.sharepoint.com/sites/VATool/SitePages/Cross-Border.aspx>

3.3. Poglavlje 2 – faza 1: priprava vloge

Opis postopka je prikazan v diagramu poteka za fazo 1 v oddelku 4.

3.3.1. Člen 13: Zajem zahtev

Dodatna navodila za postopek zajema zahtev v okviru dovoljenja za vozilo in/ali tip vozila so v pojasnilu ERA1209/146, ki je na voljo na spletišču Agencije:

https://www.era.europa.eu/domains/applicants/applications-vehicle-type-authorisations_en

Skupina za sodelovanje ocenjevalnih organov, ki jo vodi Agencija, je izdala tudi več priporočil za uporabo (Recommendation for Use – RFU), ki zajemajo naslednje teme:

- › RFU št. 1 Način dela ocenjevalnega organa;
- › RFU št. 3 Zahteve za tehnično znanje in usposobljenost ocenjevalnega organa za različna področja;
- › RFU št. 8 Vključevanje strokovnjakov in sklepanje podizvajalskih pogodb, ki ju opravlja ocenjevalni organ – vzajemno priznavanje;
- › RFU št. 11 Sledenje težavam in neskladnostim (prepoznavanje, evidentiranje in odpravljanje), ki ga opravlja ocenjevalni organ.

Ta priporočila za uporabo (in prihodnja, nova) so na voljo na naslednji spletni strani Agencije:

https://www.era.europa.eu/domains/common-safety-methods/risk-evaluation-assessment-csm_en

V naslednjih oddelkih je na voljo povzetek nekaterih ključnih sporočil iz zgoraj navedenega pojasnila.

3.3.1.1. Zakaj je treba opraviti zajem zahtev?

Zajem (in upravljanje) zahtev je uporaba sistematičnega postopka za prepoznavanje, izvajanje, verifikacijo in potrjevanje zahtev ter upravljanje tveganj. Z njim se zagotovi, kolikor je to primerno in izvedljivo, da so bili pri načrtovanju, proizvodnji in preskušanju vozila upoštevani vsi vidiki in da vozilo ali tip vozila izpolnjuje bistvene zahteve.

Strukturirano in sistematično upravljanje veljavnih zahtev za projekt je v industriji že desetletja zelo razširjena praksa. Ta dejavnost ima v podjetjih različna imena (npr. upravljanje zahtev, sistemski inženiring, inženiring funkcionalne varnosti itd.), v vseh primerih pa gre za strukturiran, sistematičen in od zgoraj navzdol usmerjen pristop/proces za specifikacijo in upravljanje izvajanja veljavnih zahtev. To je lahko zajeto v posebnem postopku ali porazdeljeno med različne obstoječe (in dopolnilne) postopke. Končni cilj je vzpostaviti postopek(-e), ki zagotavlja(-jo), da so vse veljavne zahteve ustrezno upoštevane in upravljane ter da ni nič izpuščeno ali pozabljeno.

Dejavnost zajema zahtev pomeni, da prosilec ali subjekt za upravljanje sprememb (in njegovi dobavitelji) proaktivno opredeli veljavne zahteve na začetku projekta in formalizira njihovo sledljivost (pripravi

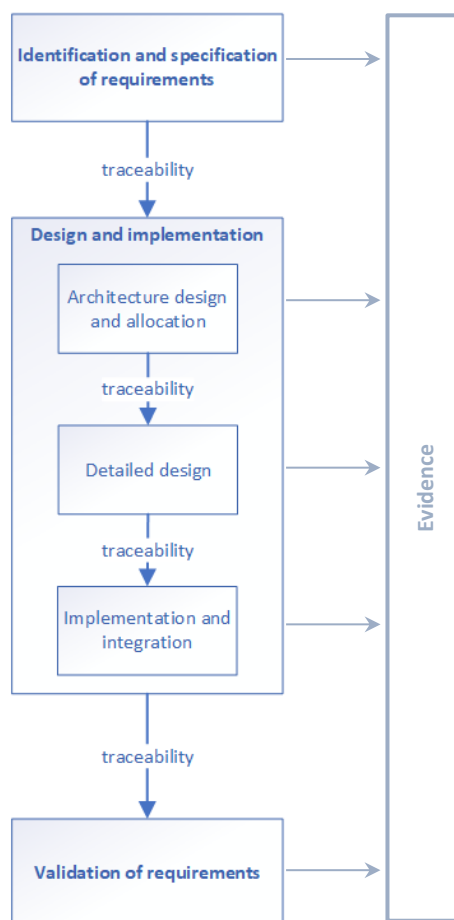
dokumentarna dokazila) v celotnem življenjskem ciklu projekta z vključitvijo različnih akterjev, ki sodelujejo pri razvoju izdelka.

Zdaj, ko je v skladu s členom 13 Uredbe (EU) 2018/545 ta postopek razvit, dokumentiran in se izvaja, je postal obvezen za podjetja, ki vlagajo vloge za izdajo dovoljenja ali upravljajo spremembe že dovoljenih vozil in/ali tipov vozil. V dokumentacijo, priloženo vlogi za izdajo dovoljenja, je treba obvezno vključiti tudi dokazila o uporabi tega postopka.

3.3.1.2. Kaj je zajem zahtev?

Zajem zahtev je postopek, s katerim se zahteve, ki veljajo za vozilo, sistematično opredeljujejo, izvajajo in potrjujejo, skupaj z dokumentiranjem vseh korakov ali procesa in zagotavljanjem potrebne sledljivosti.

V naslednjem diagramu je prikazan preprost pregled postopka zajema zahtev. Koncept načrtovanja, izvajanja in potrjevanja zahtev je osrednjega pomena za zajemanje in upravljanje zahtev, ki vključuje sledljivost za podporo postopku potrjevanja.



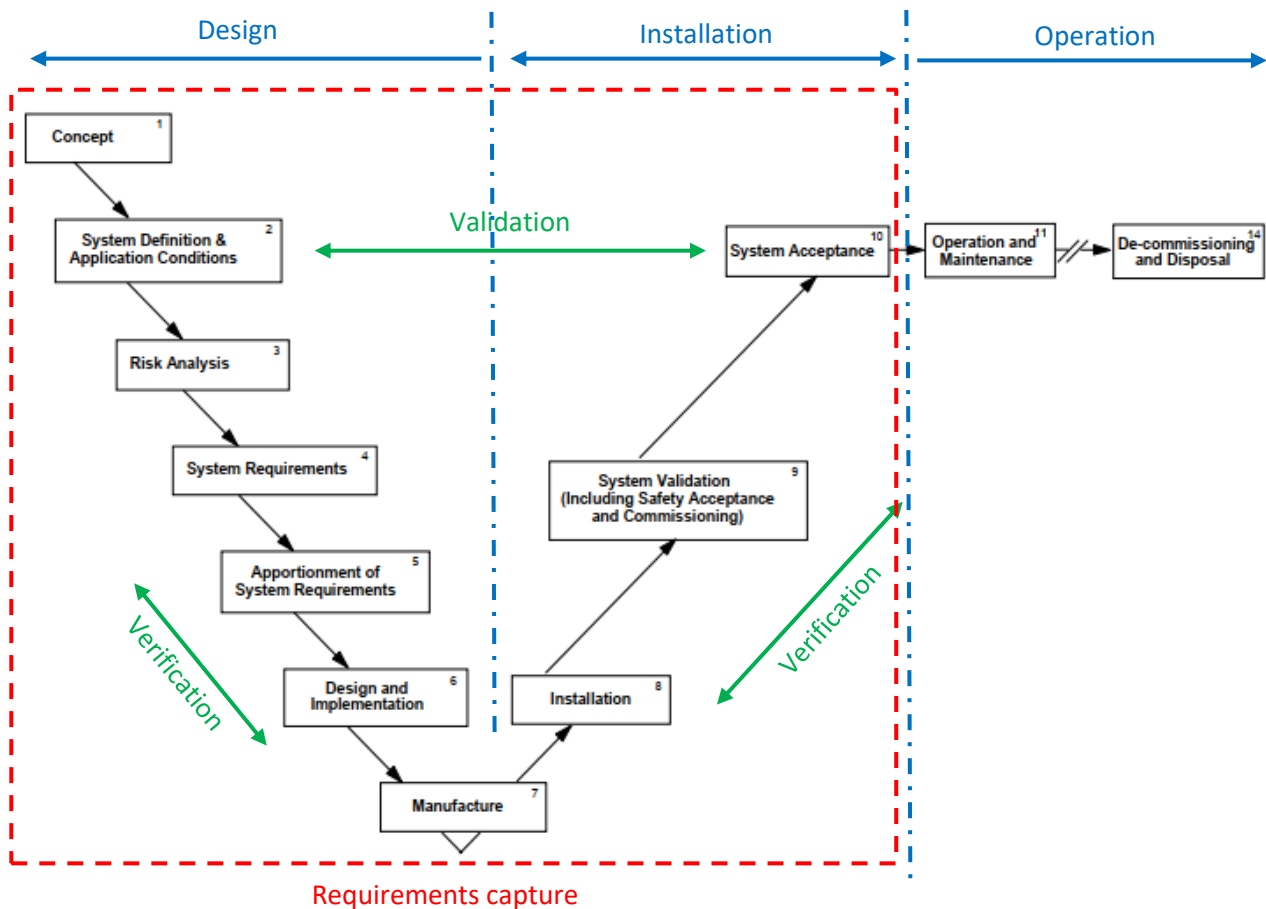
Slika 2: Prikaz postopka zajema zahtev

Poleg koncepta potrjevanja, ki dokazuje, da so bile zahteve izpolnjene, so ključni elementi zanesljivega postopka zajema zahtev tudi razčlenitev zasnove (razporeditev zahtev na komponente, funkcije, sisteme itd.), verifikacija in vključevanje, ki prikazujejo, kako se zahteve obravnavajo v celotnem življenjskem ciklu razvoja, da se zagotovi njihova izpolnitev. V ozadju vseh teh konceptov so splošne zahteve po zagotavljanju sledljivosti in ustvarjanju dokumentarnih dokazov, ki so potrebni za podporo procesu razvoja sistema.

Zajem zahtev se mora začeti v zgodnji fazi procesa načrtovanja in razvoja vozila. To je edini način za zagotovitev ustreznega upravljanja zahtev in tveganj. Za namene izdaje dovoljenj za vozila se postopek zajema zahtev konča v trenutku, ko je izdano dovoljenje za vozilo ali tip vozila. Od tega trenutka naprej je za upravljanje konfiguracije tipa vozila odgovoren imetnik dovoljenja za tip vozila.

Koncept „zajema zahtev“ vključuje sistematično zajemanje (identifikacijo) in upravljanje (izvajanje, verifikacijo in potrjevanje) vseh veljavnih zahtev v celotnem razvojnem procesu (npr. V-cikel standarda EN 50126-1, od koraka 1 do 10, glej sliko 3), vključuje pa tudi pripravo potrebnih dokumentarnih dokazov.

Slika 3: V-cikel standarda EN 50126-1



Zajem zahtev torej ni omejen na:

- › opredelitev zahtev; zajema tudi izvajanje, verifikacijo in potrjevanje ter pripravo potrebnih dokazil;
- › obvezne predpise (pravne zahteve), kot so TSI, nacionalni predpisi in druga zakonodaja Unije; zajema tudi zahteve, ki so potrebne za izpolnjevanje bistvenih zahtev.

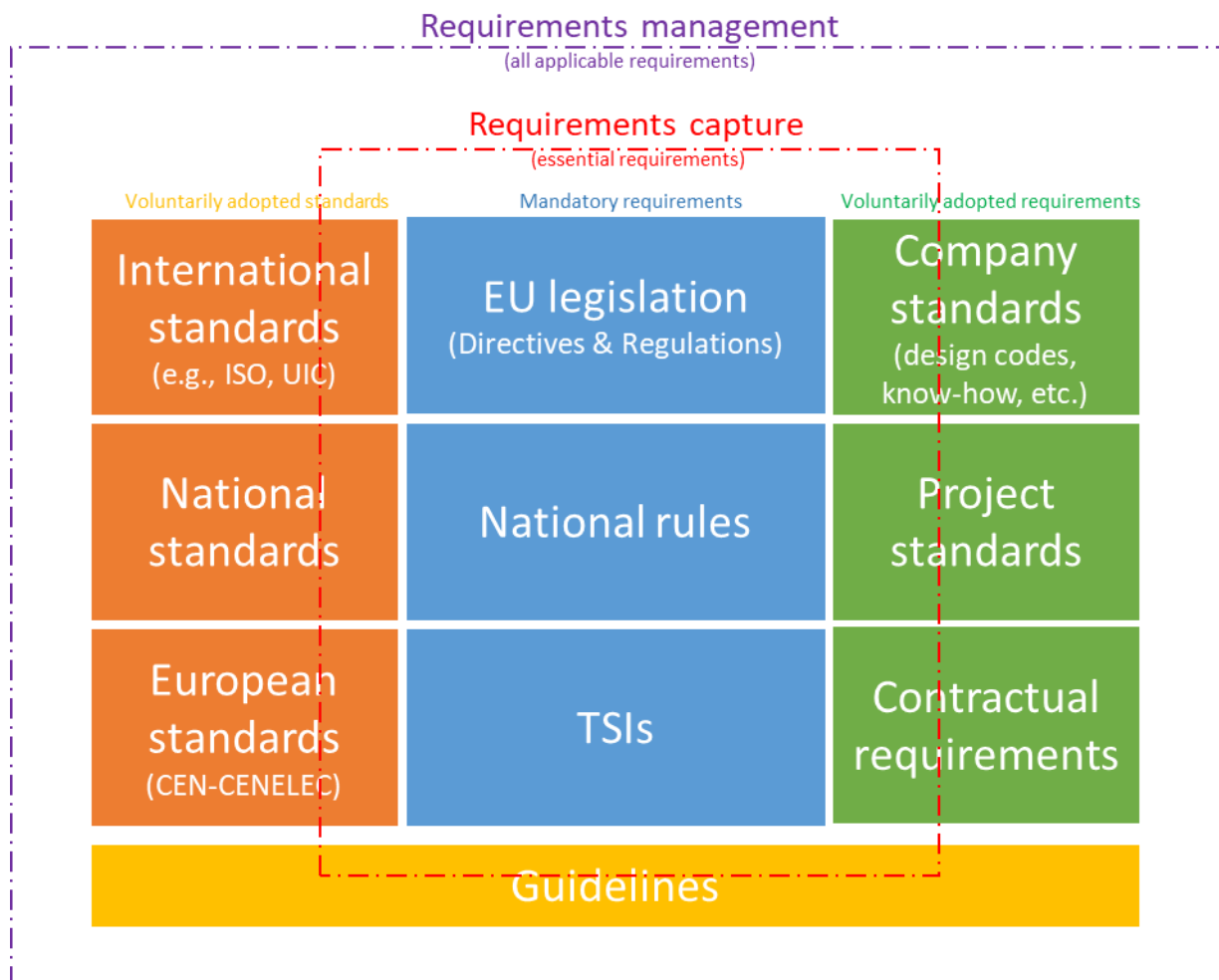
Opozoriti je treba, da je v standardu EN 50126-1 potrditev opredeljena kot „potrditev na podlagi predložitve objektivnih dokazov, da so bile zahteve za predvideno uporabo vloge izpolnjene“. Zahteve, ki so bile opredeljene, se nato razvijejo v zasnovo in izvedejo, da bi se pozneje potrdile.

3.3.1.3. Področje uporabe zajema zahtev

Postopek upravljanja zahtev bi moral zajemati vse zahteve, ki jih mora izpolnjevati tip vozila, ne glede na to, ali zahteve izhajajo iz:

- › zahtev, ki so na voljo v obveznih zakonih (TSI, nacionalni predpisi, druga zakonodaja EU) in so zato pravno izvršljive;
- › pogodbenih zahtev;
- › zahtev, ki so potrebne za nadzor nevarnosti in povezanih tveganj;
- › prostovoljno sprejetih zahtev, kot so standardi, kodeksi ravnanja ali specifikacije podjetij (projektni kodeksi, smernice)
- › itd.

V sliki 4 je prikazan pregled možnih virov zahtev za postopek upravljanja zahtev, vključno z razlikovanjem med viri, ki so obvezni in jih je treba izpolniti (pravno izvršljive zahteve, kot so TSI ali priglašeni nacionalni predpisi), in viri, ki jih prosilec ali subjekt za upravljanje sprememb sprejme prostovoljno oziroma se prosilcu ali subjektu za upravljanje sprememb naložijo s pogodbenimi dogovori, ki so lahko poleg tega potrebni za izpolnjevanje drugih pravnih obveznosti, npr. izpolnjevanje bistvenih zahtev (npr. varnost).



Slika 4: Viri in področje uporabe zahtev za izdajo dovoljenj za vozila

Nekatere zahteve niso pomembne za postopek izdaje dovoljenj, ker niso povezane z bistvenimi zahtevami iz Priloge III k Direktivi (EU) 2016/797, čeprav jih je treba izpolnjevati iz drugih razlogov (npr. pogodbene zahteve). Zaradi nekaterih drugih zahtev lahko, čeprav niso obvezne, nastane potreba po izpolnjevanju drugih zahtev, ki pa so obvezne (npr. stranka lahko v pogodbi zahteva, da je vozilo opremljeno z igriščem z igračami za otroke, kar ni obvezno, vendar pa morajo take igrače izpolnjevati Direktivo 2009/48/ES o varnosti igrač). Podobno lahko nekatere neobvezne zahteve vplivajo na obvezne zahteve, ki se že uporabljajo za železniška vozila (poleg primera igrač so to zahteve za požarno varnost vozila).

Drug primer zahteve, ki bi jo lahko prostovoljno sprejeli za izpolnjevanje bistvenih zahtev, je standard kibernetične varnosti IEC 62443-3-3; ta bi zmanjšal tveganje kibernetičnih napadov na vlake, ki bi lahko povzročili varnostni problem (npr. vlak ne zavira zaradi napada, ki onemogoči pravilno delovanje signalizacijskega sistema na vlaku).

Za namene izdaje dovoljenj za vozila je treba v postopku upravljanja zahtev upoštevati tiste zahteve, ki jih je treba izpolniti, da se izpolnijo bistvene zahteve, ne glede na to, ali izhajajo iz obveznih predpisov ali ne. Bistvene zahteve so opredeljene v Prilogi III k Direktivi (EU) 2016/797: varnost, zanesljivost in razpoložljivost, zdravje, varstvo okolja, tehnična združljivost in dostopnost.

Prostovoljne zahteve, ki niso potrebne za izpolnjevanje bistvene zahteve, čeprav običajno spadajo na področje uporabe postopka upravljanja zahtev (ne nazadnje gre za zahteve, ki se jih je prosilec ali subjekt za

upravljanje sprememb odločil izpolniti), ne spadajo na področje uporabe postopka izdaje dovoljenja in postopka zajema zahtev; za izpolnjevanje teh zahtev so še naprej odgovorni proizvajalec ter njegovi dobavitelji in stranke.

Na koncu bi moral postopek upravljanja zahtev, ki ga je vzpostavil prosilec ali subjekt za upravljanje sprememb, zajemati vse zahteve. Vendar bi se morala neodvisna ocena postopka zajema zahtev, ki je zahtevana v skladu z Uredbo (EU) 2018/545, osredotočiti na to, kako se postopek uporablja za zahteve, ki so potrebne za izpolnjevanje bistvenih zahtev iz Direktive (EU) 2016/797.

Z drugimi besedami, „zajem zahtev“ se nanaša na postopek, s katerim se zahteve, ki veljajo za vozilo, sistematično opredeljujejo, izvajajo in potrjujejo, skupaj z dokumentiranjem vseh korakov ali procesa in zagotavljanjem potrebne sledljivosti, čeprav je ta postopek omejen na bistvene zahteve iz Priloge III k Direktivi (EU) 2016/797. „Upravljanje zahtev“ se nanaša tudi na proces opredeljevanja, izvajanja in potrjevanja (vključno s potrebno sledljivostjo in dokumentacijo) zahtev, ki pa zajema vse zahteve, ki jih je treba izpolniti, ne glede na vir zahteve ali njeno naravo. S tega vidika so zahteve, zajete v „zajem zahtev“, podskupina zahtev, ki jih je treba zajeti z „upravljanjem zahtev“.

Opozoriti je treba, da področje uporabe postopka zajema zahtev ni omejeno niti na opredelitev veljavnih TSI, kar ni dovolj, niti na opredelitev različnih standardov, ki jih navajajo TSI. Raven podrobnosti in razčlenjenosti pri opredeljevanju zahtev mora biti dovolj velika, da omogoča dodelitev zahtev funkcijam, komponentam, sistemom, podsistemom itd. ter naknadno izvajanje, verifikacijo in potrjevanje. V številnih primerih bo treba zahtevo na visoki ravni (kot je TSI ali standard EN) razčleniti na manjše zahteve, ki se bodo upravljale neodvisno. Oddelek 3.11.4 tega dokumenta vsebuje konceptualni primer glavnih vidikov, ki jih je treba upoštevati pri upravljanju zahtev (matrika zahtev).

3.3.1.4. Druga veljavna zakonodaja Unije

Prosilec za dovoljenje za dajanje mobilnega podsistema na trg je na podlagi svojega znanja in izkušenj ter ob upoštevanju značilnosti podsistema edini odgovoren za opredelitev veljavnega prava Unije in za zagotavljanje, da se pravo dejansko upošteva.

Prosilec pred dajanjem mobilnega podsistema na trg sprejme vse potrebne ukrepe za zagotovitev, da je podsistem skladen z ustreznim pravom Unije in nacionalnimi predpisi. Pravo Unije vključuje direktive, tehnične specifikacije za interoperabilnost (TSI) in tudi vse druge veljavne predpise Unije, ki niso specifični za železnico, vendar jih je treba prav tako upoštevati.

Prosilec za dovoljenje za dajanje mobilnega podsistema na trg zato izda ES-izjavo o verifikaciji, v kateri navede, da je podsistem skladen z ustreznim pravom Unije in vsemi ustreznimi nacionalnimi predpisi. Drugače povedano, ES-izjava o verifikaciji vsebuje sklice na pravo Unije, s katerim je podsistem skladen, in sklice na rezultate, ki jih zahteva to pravo (npr. potrdila, poročila itd.).

Prav tako je prosilec za dovoljenje za vozilo in/ali tip vozila ali subjekt za upravljanje sprememb odgovoren za zagotovitev, da so na ravni vozila izpolnjene vse veljavne zahteve, vključno z drugo zakonodajo Unije.

Ne glede na zgoraj navedeno je treba opozoriti, da se lahko za železniška vozila uporabljajo naslednji zakoni EU, odvisno od značilnosti vozila:

- › Direktiva 2014/29/EU o enostavnih tlačnih posodah;
- › Direktiva 2014/30/EU o elektromagnetni združljivosti;
- › Uredba (EU) 2016/1628 o emisijah iz necestne mobilne mehanizacije (NRMM);
- › Uredba (ES) št. 1907/2006 o registraciji, evalvaciji, avtorizaciji in omejevanju kemikalij (REACH);
- › Direktiva 2006/42/ES o strojih;
- › Predpisi o mednarodnem železniškem prevozu nevarnega blaga (International Carriage of Dangerous Goods by Rail – RID);
- › Direktiva 2014/53/EU o radijski opremi (Radio Equipment Directive – RED).

Dodatne informacije v zvezi s pravom Unije, ki se lahko uporablja za železnice, so na voljo na spletišču Evropske komisije:

https://single-market-economy.ec.europa.eu/single-market/european-standards/harmonised-standards_en

Agencija je pripravila tudi informativni seznam prava Unije, ki se lahko uporablja za železnice. Ta seznam vključuje tudi informacije o dokazih o izpolnjevanju zadevnega prava Unije, ki jih je treba vključiti v dokumentacijo, priloženo vlogi prek točke „vse na enem mestu“. Seznam je na voljo na spletišču Agencije ([povezava](#)) v razdelku „Related documents“ (Povezani dokumenti) na naslednji spletni strani:

https://www.era.europa.eu/domains/applicants/applications-vehicle-type-authorisations_en

Glej tudi oddelka 2.7.3 in 2.7.4 navodila za uporabo TSI, ki je na voljo na spletišču Agencije:

https://www.era.europa.eu/domains/technical-specifications-interoperability_en

3.3.1.5. Vloge in odgovornosti v okviru postopka zajema zahtev

- › **Prosiliec** za dovoljenje za vozilo in/ali tip vozila ali v primeru sprememb **subjekt za upravljanje sprememb** ima pravno dolžnost, da:
 - izvede postopek za opredelitev in obvladovanje nevarnosti, povezanih tveganj in zahtev s ciljem zagotoviti, da zadevno vozilo in/ali tip vozila izpolnjuje veljavno zakonodajo (vključno z drugo zakonodajo EU, ki ni specifična za železnice, vendar se uporablja za železnice) in bistvene zahteve iz Priloge III k Direktivi (EU) 2016/797 (zajem zahtev);
 - dokumentira postopek zajema zahtev (opis postopka) in njegovo izvajanje v zadevnem projektu ter pripravi potrebna dokazila o uporabi postopka za zadevni projekt;
 - najame ocenjevalni organ za neodvisno oceno postopka zajema zahtev (za vidike, povezane z varnostjo in varno vključitvijo podsistemov) in njegove uporabe;
 - pripravi izjavo, da so se vsa tveganja in zahteve učinkovito upravljali, ter
 - vključi zgoraj navedena dokazila v dokumentacijo, ki je priložena vlogi za izdajo dovoljenja, kadar to zahtevajo pravna besedila.

Prosilci ali subjekti za upravljanje sprememb lahko za razvoj in izvajanje postopka ter njegovo uporabo pri določenem projektu vključijo podizvajalce. Vendar prosilci ali subjekti za upravljanje sprememb ne morejo prenesti svoje odgovornosti in so še naprej odgovorni za zagotavljanje, da je vzpostavljen ustrezen zajem zahtev, da se postopek uporablja za zadevni projekt in da so pripravljena ustrezna dokumentarna dokazila.

Prav tako so prosilci ali subjekti za upravljanje sprememb edini odgovorni za pripravo izjave o opravljenem zajemu zahtev; izdaje te izjave ni mogoče oddati podizvajalcem ali prenesti na druge osebe.

- › Naloga **ocenjevalnega organa** je oceniti postopek zajema zahtev za vidike, povezane z varnostjo in varno vključitvijo podsistemov (na zahtevo prosilca lahko zajema tudi druge bistvene zahteve), in pripraviti poročilo o oceni, v katerem povzame rezultate ocene. Zlasti oceni, ali je vzpostavljeni postopek dovolj zanesljiv, da omogoča ustrezno upravljanje zahtev ali ne, in ustreznost rezultatov uporabe postopka za projekt, ki se ocenjuje.

Opredelitev postopka zajema zahtev, njegova uporaba pri projektu, priprava ustrezne dokumentacije in/ali svetovanje ali rešitve, ki bi lahko ogrozile njegovo neodvisnost, so naloge, ki ne spadajo na področje neodvisnega ocenjevanja, ki ga mora opraviti ocenjevalni organ.

Vključitev ocenjevalnega organa za neodvisno oceno postopka zajema zahtev bi se morala začeti čim prej v projektu, pozno posredovanje ocenjevalnega organa bi lahko vodilo do pozne opredelitve neskladnosti, ki bi jih bilo težko rešiti, ko je projekt v poznejši fazi razvoja. Postopek izdaje dovoljenja lahko privede tudi do nadaljnjih poizvedb subjekta za izdajo dovoljenj in/ali nacionalnih varnostnih

organov za področje uporabe v zvezi z ocenami, ki jih je opravil ocenjevalni organ, povezanimi z dejavnostmi, ki so potekale pred njegovo vključitvijo.

V primerjavi z ocenami skladnosti za TSI, ki jih izvede priglašeni organ, katerega cilj je preveriti, ali so izpolnjene vse zahteve iz TSI, je pri neodvisni oceni postopka zajema zahtev, ki jo opravi ocenjevalni organ, bolj pomembno preverjanje postopka, ki ga je vzpostavil prosilec ali subjekt za upravljanje sprememb za upravljanje vseh zahtev (in tveganj).

V skladu z Uredbo o skupni varnostni metodi za ovrednotenje in oceno tveganja in Uredbo (EU) 2018/545 se ne zahteva, da ocenjevalni organ izvede popolno in temeljito oceno vseh opredeljenih zahtev, niti da temeljito pregleda vse rezultate ocen, ki so jih izvedli drugi organi za ugotavljanje skladnosti, tj. priglašeni organi in imenovani organi, ali oceno tveganja, ki jo je izvedel prosilec ali subjekt za upravljanje sprememb. Poleg tega je v skladu s členom 6(3) Uredbe o skupni varnostni metodi za ovrednotenje in oceno tveganja zahtevano, da se prepreči podvajanje dela med temi različnimi organi za ocenjevanje skladnosti.

Vloga ocenjevalnega organa bi morala biti sistemska, njegova ocena pa bi se morala osredotočiti na:

- postopek zajema zahtev in oceno, ali je postopek dovolj zanesljiv, da omogoča ustrezno prepoznavanje in upravljanje zahtev;
- ustreznost rezultatov uporabe postopka za določen projekt, ki se ocenjuje.

Da bi ocenjevalni organ to delo opravil, mora opraviti preverjanja z vzorčenjem in poglobljeno vertikalno oceno³ dokazil v zvezi z zahtevami (vzorci), izbranimi za poglobljeno oceno.

Delo, ki ga mora opraviti ocenjevalni organ, je:

- zagotoviti, da postopek zajema zahtev za bistveno zahtevo „varnost“ in varno vključitev podsistemov izpolnjuje zahteve iz Priloge I k Uredbi o skupni varnostni metodi za ovrednotenje in oceno tveganja;
- zagotoviti, da postopek zajema zahtev za bistvene zahteve, ki niso povezane z varnostjo, izpolnjuje zahteve iz Priloge I k Uredbi o skupni varnostni metodi za ovrednotenje in oceno tveganja, kadar se prosilec ali subjekt za upravljanje sprememb odloči, da bo uporabil to metodologijo, ali da zagotavlja podobno raven zanesljivosti, kadar uporabi drugo metodologijo;
- zagotoviti, da je postopek zajema zahtev sistematičen ter omogoča ustrezno opredeljevanje in upravljanje zahtev (izvajanje, verifikacija in potrjevanje) v celotnem razvojnem procesu;
- oblikovati strokovno presojo glede pravilne uporabe postopka zajema zahtev za zadevni projekt in ustreznosti rezultatov;
- oblikovati strokovno presojo glede primernosti vozila in/ali tipa vozila za izpolnjevanje bistvenih zahtev (vsaj glede varnosti in varne vključitve v podsisteme) ter
- predložiti poročilo o oceni, ki vsebuje rezultate neodvisne ocene v zvezi z zgoraj navedenimi točkami.

Rezultati priglašene(-ih) in imenovanega(-ih) organa(-ov), zlasti poročila, priložena potrdilom, vsebujejo dokaze, ki so potrebni za dokazovanje, da so bile zahteve iz TSI in veljavnih nacionalnih predpisov ustrezno upravljane.

Čeprav pravna besedila ne vsebujejo obveznosti glede predložitve poročil (in povezanih dokazil), ki jih priglašeni in/ali imenovani organ predloži ocenjevalnemu organu za zajem zahtev, bi jih slednji lahko potreboval za izvedbo potrebnega vzorčenja. Prosilec ali subjekt za upravljanje sprememb se mora z ocenjevalnim organom dogovoriti, ali mu bo predložil vsa dokazila, ki sta jih pripravila

³ Vertikalna ocena: temeljit pregled uporabe postopka zajemanja zahtev za izbrane vzorce od začetka do konca. Namen je preveriti reprezentativni presek rezultatov, dobljenih z dejanskim izvajanjem postopka zajema zahtev, in zajeti vse korake razvojnega postopka.

priglašeni in/ali imenovani organ, ali pa bo na zahtevo ocenjevalnega organa predložil le potrebne elemente.

V skladu z nekaterimi TSI in/ali nacionalnimi predpisi se zahteva uporaba postopka ocenjevanja tveganja iz Uredbe o skupni varnostni metodi za ovrednotenje in oceno tveganja za nekatere opredeljene parametre (npr. točka 4.2.4.2.2 TSI lokomotive in potniška tirna vozila). Končno odgovornost za oceno skladnosti z zadevnimi TSI in/ali nacionalnimi predpisi nosi(-jo) priglašeni ali imenovani organ(-i). Poročilo o oceni, ki ga izda ocenjevalni organ, kadar je treba v skladu s TSI in/ali nacionalnimi predpisi za nekatere vidike uporabljati metodo iz Uredbe o skupni varnostni metodi za ovrednotenje in oceno tveganja, bi moral(-i) priglašeni in/ali imenovani organ(-i) obravnavati enako kot vsa druga dokazila, ki jih predloži prosilec ali subjekt za upravljanje sprememb 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).

- › **Subjekt za izdajo dovoljenj** oceni postopek zajema zahtev in/ali dokazila v zvezi z zajemom zahtev v okviru izdajanja dovoljenj za vozila in/ali tipe vozil.
- › Ne nazadnje **nacionalni varnostni organi za področje uporabe** ocenijo dokazila o postopku zajema zahtev v zvezi z veljavnimi nacionalnimi predpisi v okviru izdajanja dovoljenja za vozilo in/ali dovoljenja za tip vozila, kadar je subjekt za izdajo dovoljenj Agencija.

3.3.1.6. Primeri dovoljenj, za katere je treba opraviti zajem zahtev

Dokazila za zajem zahtev je treba vključiti v dokumentacijo, ki je priložena vlogi za izdajo naslednjih primerov dovoljenj:

- › prvo dovoljenje v skladu s členom 14(1)(a) Uredbe (EU) 2018/545;
- › razširitev področja uporabe v skladu s členom 14(1)(c) Uredbe (EU) 2018/545;
- › novo dovoljenje v skladu s členom 14(1)(d) Uredbe (EU) 2018/545 in
- › združene vloge v skladu s členom 14(3) Uredbe (EU) 2018/545:
 - novo dovoljenje in dovoljenje za razširjeno področje uporabe ali
 - prvo dovoljenje in dovoljenje v skladu s tipom.

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. 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 vozila in/ali tipa vozila (takšna sprememba bi morala biti zajeta z novim dovoljenjem na prvotnem področju uporabe).

Za primere dovoljenj, navedene v nadaljevanju, je treba predložiti vlogo za izdajo dovoljenja, vendar ni treba izvesti postopka zajema zahtev in vključiti dokazov v dokumentacijo, ki je priložena vlogi za izdajo dovoljenja:

- › obnovljeno dovoljenje za tip vozila v skladu s členom 14(1)(b) Uredbe (EU) 2018/545 ali
- › dovoljenje za dajanje na trg za vozilo, ki je v skladu z že dovoljenim tipom vozila, v skladu s členom 14(1)(e) Uredbe (EU) 2018/545.

Po drugi strani so v členu 15 Uredbe (EU) 2018/545 opisani scenariji, v katerih za spremembe že dovoljenega vozila in/ali tipa vozila ni potrebno novo dovoljenje v skladu s členom 21(12) Direktive (EU) 2016/797 in členom 14(1)(d) Uredbe (EU) 2018/545:

- › člen 15(1)(a): sprememba, ki ne povzroči odstopanja od tehnične dokumentacije, priložene ES-izjavam o verifikaciji podsistemov. V tem primeru organu za presojo skladnosti ni treba opraviti verifikacije, prvotne ES-izjave o verifikaciji podsistemov in dovoljenje za tip vozila pa ostanejo veljavni in nespremenjeni;

- › člen 15(1)(b): sprememba, ki povzroči odstopanje od tehnične dokumentacije, priložene ES-izjavam o verifikaciji podsistemov, zaradi katere so morda potrebni novi pregledi in s tem tudi verifikacija v skladu z veljavnimi moduli za presojo skladnosti, vendar ne vpliva na osnovne značilnosti zasnove tipa vozila in zaradi nje ni potrebno novo dovoljenje v skladu z merili iz člena 21(12) Direktive (EU) 2016/797;
- › člen 15(1)(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.

Tudi pri teh scenarijih morajo prosilci in/ali subjekti za upravljanje sprememb še vedno opraviti postopek zajemanja zahtev, da se zagotovi sistematično in strukturirano upravljanje veljavnih zahtev ter utemelji odločitev o tem, ali se uporabi člen 21(12) Direktive (EU) 2016/797 ali ne. Subjekt za upravljanje sprememb mora pripraviti in hraniti dokazila o postopku zajema zahtev.

Z drugimi besedami, postopek zajema in upravljanja zahtev je treba izvesti za vse projekte vozil, ne glede na razvrstitev spremembe ter ne glede na to, ali je potrebna izdaja dovoljenja in ali se sprememba na podlagi Uredbe o skupni varnostni metodi za ovrednotenje in oceno tveganja šteje za pomembno ali ne.

3.3.1.7. Obvezna uporaba postopka ocene tveganja iz Priloge I k Uredbi o skupni varnostni metodi za ovrednotenje in oceno tveganja za postopek zajema zahtev

V skladu s členom 13 Uredbe (EU) 2018/545 se za zajem zahtev v zvezi z varnostjo in varno vključitvijo podsistemov za opredelitev in izvajanje varnostnih zahtev ter zagotovitev varne vključitve podsistemov vozila uporablja postopek upravljanja tveganj, opisan v Prilogi I k Uredbi o skupni varnostni metodi za ovrednotenje in oceno tveganja. Za to je vedno potrebna neodvisna ocena, ki jo opravi ocenjevalni organ, ne glede na to, ali se sprememba šteje za pomembno ali ne in je ali ni zaradi spremembe potrebno novo dovoljenje za spremenjeno vozilo in/ali tip vozila (tj. razvrstitev spremembe v skladu s členom 15(1) Uredbe (EU) 2018/545), da se zagotovi, da je postopek upravljanja tveganj:

- › v skladu s postopkom upravljanja s tveganji iz Priloge I k Uredbi o skupni varnostni metodi za ovrednotenje in oceno tveganja;
- › omogoča sistematično opredelitev vseh varnostnih tveganj in z njimi povezanih varnostnih zahtev ter
- › zajema izvajanje, verifikacijo in potrjevanje varnostnih zahtev.

Za neodvisno oceno postopka zajema zahtev za bistvene zahteve, razen za varnost in varno vključevanje podsistemov, kadar uporabljena metodologija ne sledi postopku iz Priloge I k Uredbi o skupni varnostni metodi za ovrednotenje in oceno tveganja, prosilcu ali subjektu za upravljanje sprememb ni treba vključiti ocenjevalnega organa in namesto tega uporabi drugo neodvisno oceno (glej oddelek 3.3.1.9). Opozoriti je treba, da lahko tudi v takem primeru neodvisno oceno izvede ocenjevalni organ.

Kadar sprememba obstoječega vozila in/ali tipa vozila nima potencialnega vpliva na varnost in/ali varno vključitev podsistemov (npr. se lahko razvrsti v skladu s členom 15(1)(b) Uredbe (EU) 2018/545) in se to lahko dokaže brez izvedbe ocene tveganja, postopka zajema zahtev za bistvene zahteve, razen varnostnih, ni treba izvajati po postopku iz Priloge I k Uredbi o skupni varnostni metodi za ovrednotenje in oceno tveganja. To pomeni, da vključitev ocenjevalnega organa za neodvisno oceno takšnega postopka zajema zahtev ni obvezna.

3.3.1.8. Pomembne spremembe v skladu z Uredbo (EU) 402/2013 in zajem zahtev

Za zajem zahtev v zvezi z varnostjo in varno vključitvijo podsistemov se uporablja postopek upravljanja s tveganji iz Priloge I k Uredbi o skupni varnostni metodi za ovrednotenje in oceno tveganja, ne glede na to, ali se sprememba šteje za pomembno ali ne oziroma ali je potrebno novo dovoljenje ali ne. To zahteva tudi neodvisno oceno, ki jo opravi ocenjevalni organ, ne glede na to, ali se sprememba šteje za pomembno ali ne.

Poleg tega se uporablja Uredba o skupni varnostni metodi za ovrednotenje in oceno tveganja v primeru spremembe obstoječega vozila in/ali tipa vozila. Če se sprememba šteje za pomembno, se uporabi postopek upravljanja s tveganji iz Uredbe o skupni varnostni metodi za ovrednotenje in oceno tveganja, ocenjevalni organ neodvisno oceni postopek upravljanja tveganj in izda poročilo o varnostni oceni v skladu s členom 15 Uredbe o skupni varnostni metodi za ovrednotenje in oceno tveganja.

Neodvisno oceno za oba vidika lahko opravi isti ocenjevalni organ, čeprav v skladu s pravnim okvirom ni zahtevano, da vlogo ocenjevalnega organa za obe temi opravlja isto podjetje. Vendar lahko sklenitev pogodbe z istim ocenjevalnim organom zagotovi sinergije med neodvisno oceno postopka upravljanja s tveganji, opredeljeno v Uredbi o skupni varnostni metodi za ovrednotenje in oceno tveganja, ter oceno postopka zajema zahtev za bistveno zahtevo „varnost“ in varno vključevanje podsistemov iz člena 13 Uredbe (EU) 2018/545 (glej oddelek 3.11.1.14). To je lahko enostaven dodatek k vlogi ocenjevalnega organa, zlasti če se postopek iz Uredbe o skupni varnostni metodi za ovrednotenje in oceno tveganja s potrebnimi prilagoditvami uporablja tudi za zajem zahtev za vse bistvene zahteve.

3.3.1.9. Zajem zahtev za bistvene zahteve, razen varnostnih zahtev

Za obravnavo vseh zahtev za vozila in ne le varnostnih zahtev je potreben sistematičen pristop, ki temelji na sistemskem inženirstvu. Prošilec ali subjekt za upravljanje sprememb ima za obravnavo zajema in upravljanja zahtev za bistvene zahteve, razen varnostnih, dve možnosti:

- › Za vse zahteve upošteva temeljne elemente postopka za upravljanje s tveganji iz Uredbe o skupni varnostni metodi za ovrednotenje in oceno tveganja z **nekaterimi prilagoditvami**, ki so potrebne, saj ocenjevanje in vrednotenje tveganja ni neposredno uporabno za zahteve, ki niso varnostne zahteve (npr. uporaba evidence nevarnosti ni primerna za bistvene zahteve, ki niso varnostne).

To vključuje neodvisno oceno zajema zahtev, ki jo lahko opravi ocenjevalni organ (to je lahko enostaven dodatek k področju ocenjevanja za bistveno zahtevo „varnost“, ki jo opravi ocenjevalni organ), pa tudi neodvisni ocenjevalec, ki ni ocenjevalni organ.

Če za neodvisno oceno zajema zahtev ni bil imenovan ocenjevalni organ, bo moral prošilec subjektu za izdajo dovoljenj v okviru postopka izdaje dovoljenja predložiti dokazila v zvezi z zajemom zahtev. Subjekt za izdajo dovoljenj bo v okviru postopka izdaje dovoljenja ocenil dokaze, da bi preveril, ali je bil izveden postopek zajema zahtev ter ali so z njim sistematično opredeljene in upravljanje vse zahteve v celotnem postopku razvoja, vključno z verifikacijo in potrjevanjem.

- › Uporabi drug enakovreden postopek, ki ustreza razvojnim praksam prosilca ali subjekta za upravljanje sprememb. Pomembno je, da uporabljena metodologija zagotavlja enako raven zanesljivosti kot skupna varnostna metoda za ovrednotenje in oceno tveganja. Neodvisni ocenjevalec, če je imenovan, je lahko ocenjevalni organ.

Kadar metodologija ne vključuje neodvisne ocene, upoštevajte, da bo težko dokazati, da zagotavlja enako raven zanesljivosti (glej oddelek 3.11.2.1).

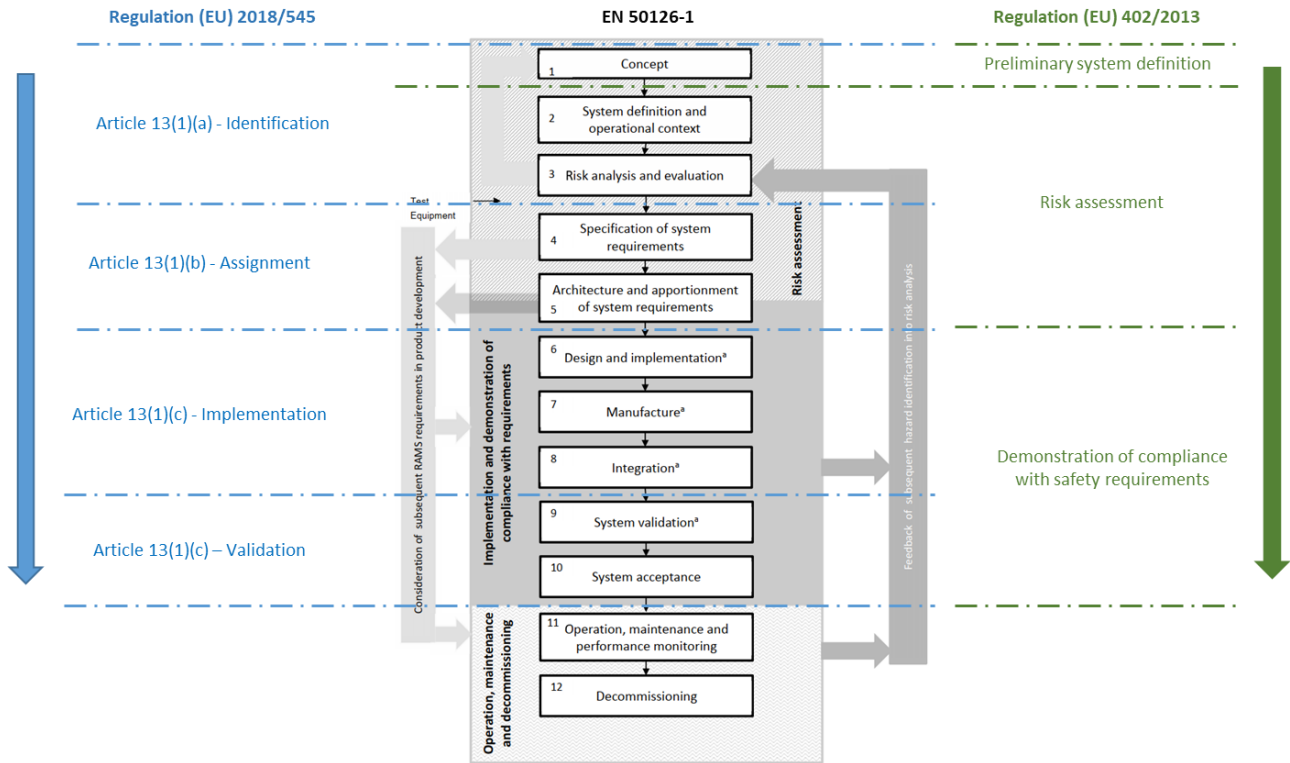
Pri presoji, ali druga metodologija zagotavlja enako raven zanesljivosti, mora prošilec ali subjekt za upravljanje sprememb upoštevati, ali izvedeni postopek vključuje ključne elemente postopka zajema zahtev iz standarda EN 50126-1 in Uredbe o skupni varnostni metodi za ovrednotenje in oceno tveganja.

- Opredelitev sistema – Sistem in/ali spremembo, ki se izvaja, je treba opredeliti v okviru železniškega omrežja in njegovega področja uporabe. Ta vidik je bistvenega pomena za naslednje korake v postopku.
- Specifikacija zahtev – Vse zahteve za obravnavo bistvenih zahtev je treba zajeti v specifikacijah zahtev in jih po potrebi vključiti v specifikacije zasnove.
- Izvajanje zahtev – Zahteve je treba izvesti ter pri tem zagotoviti sledljivost zasnove od zahtev prek specifikacij zasnove do verifikacije in preskušanja.
- Dokazovanje skladnosti – Vse zahteve je treba potrditi in zbrati dokaze, da so zahteve izpolnjene.

Če se sprejme nov ali slabo opredeljen postopek, obstaja veliko tveganje, da glavne značilnosti, potrebne za zajem in upravljanje zahtev, ne bodo izpolnjene, postopek ocenjevanja, ki ga izvede ocenjevalni organ ali subjekt za izdajo dovoljenj, pa bo trajal bistveno dlje. Primeri razvojnih metod, ki bi se lahko šteli za ustrezno podlago za postopek zajema zahtev, so primeri, ki so skladni z metodo

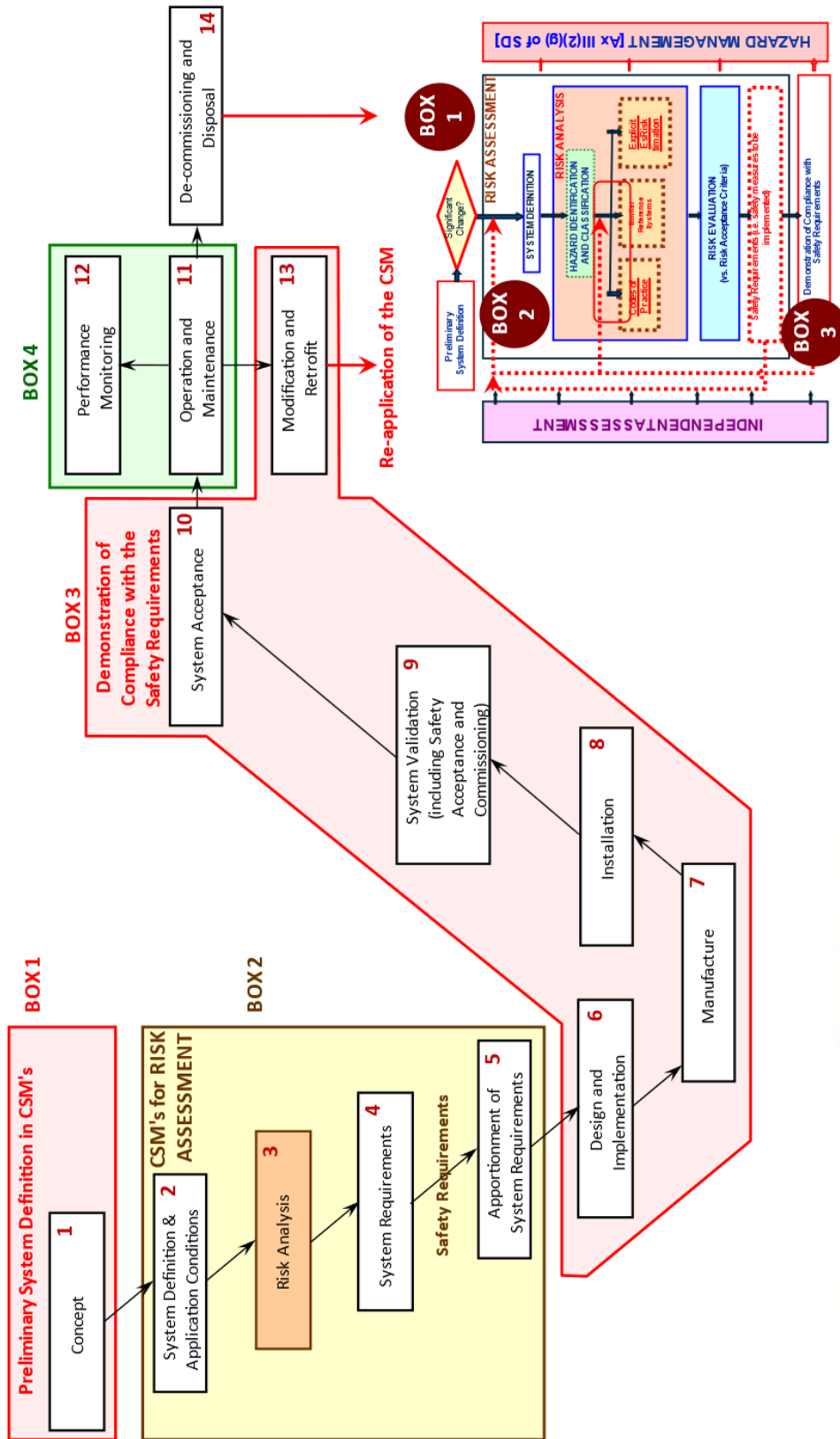
sistemskega inženiringa, opredeljeno v standardu EN 50126-1. Bolj standardiziran je postopek (bližje načelom iz Priloge I k Uredbi o skupni varnostni metodi za ovrednotenje in oceno tveganja, npr. EN 50126-1), na manj težav bo med ocenjevanjem dokazil o postopku zajema zahtev opozoril ocenjevalni organ in/ali subjekt za izdajo dovoljenj.

V sliki 5 so shematično prikazana razmerja med Uredbo o skupni varnostni metodi za ovrednotenje in oceno tveganja ter življenjskim ciklom standarda EN 50126-1 z vidika glavnih korakov postopka zajema zahtev v zvezi z bistveno zahtevo „varnost“ in varno vključitvijo podsistemov.



Slika 5: Zajem zahtev v Uredbi (EU) 2018/545 v primerjavi s postopkom v Uredbi o skupni varnostni metodi za ovrednotenje in oceno tveganja ter življenjskim ciklom sistema v standardu EN 50126-1

Na sliki 6 je grafično prikazano, kako se življenjski cikel sistema v standardu EN 50126-1 ujema s procesom upravljanja tveganja iz Priloge I k Uredbi o skupni varnostni metodi za ovrednotenje in oceno tveganja. Osnovni elementi postopka zajema zahtev so obravnavani v glavnih poljih (izvajanje zahtev in dokazovanje skladnosti sta zajeta v enem samem polju), številke v posameznih poljih pa nakazujejo, kje so ti postopki usklajeni s fazami življenjskega cikla sistema po standardu EN 50126-1.



Slika 6: Postopek zajema zahtev na podlagi postopka iz Uredbe o skupni varnostni metodi za ovrednotenje in oceno tveganja

Prosilec ali subjekt za upravljanje sprememb mora dokumentirati in predložiti dokazila za celoten postopek zajema zahtev. Za pripravo dokazil o uporabi postopka zajema zahtev ni treba uporabiti posebnega orodja ali pristopa, če prosilec ali subjekt za upravljanje sprememb dokaže, da so bili upoštevani vsi zgoraj navedeni vidiki.

V Uredbi o skupni varnostni metodi za ovrednotenje in oceno tveganja je določena evidenca nevarnosti kot osrednji dokument za upravljanje varnostnih zahtev. „Ustvari ali posodobi jo predlagatelj med načrtovanjem in izvajanjem“. Evidenca nevarnosti deluje kot dokument za upravljanje varnostnih zahtev in se uporablja za prikaz stanja varnostnih zahtev ter zagotavljanje sledljivosti pri načrtovanju in izvajanju varnostnih zahtev. Podoben mehanizem (v smislu orodja, ki omogoča ustrezno upravljanje zahtev) je potreben za postopek zajema zahtev za bistvene zahteve, ki niso povezane z varnostjo.

Čeprav dobesedno branje Uredbe (EU) 2018/545 nakazuje na evidentiranje vseh zahtev, tj. ne le informacij, povezanih z varnostjo, uporabo evidence/zapisa o nevarnostih, pa v praksi to ni obvezno. Skladno z Uredbo (EU) 2018/545 je dovoljena uporaba katerih koli drugih sredstev ali orodij (npr. orodje za centralizirano shranjevanje), ki prosilcu ali subjektu za upravljanje sprememb omogočajo, da dokaže sistematično evidentiranje in upravljanje zahtev, ki niso povezane z varnostjo.

Običajno proizvajalci v ta namen večinoma uporabljajo posebna orodja IT ali lastne podatkovne zbirke, registre, kontrolne sezname in orodja za sistematično sledenje in upravljanje izvajanja zahtev, opredeljenih/zajetih na začetku projekta, dokler se ne opravijo s tem povezani validacijski preskusi, s katerimi se dokaže dejansko in pravilno izvajanje vsake zahteve. Ta logika in sistematično upravljanje vseh bistvenih zahtev sta enakovredna konceptu evidence/zapisa o nevarnostih, ki zagotavlja, da nobena zahteva ni pozabljena (glej primer matrike zahtev v oddelku 3.11.4).

3.3.1.10. Usposobljenost ocenjevalnega organa za ocenjevanje procesa zajema zahtev

V skladu s Prilogo II k Uredbi o skupni varnostni metodi za ovrednotenje in oceno tveganja mora ocenjevalni organ izpolniti naslednje zahteve:

- › vse zahteve standarda ISO/IEC 17020:2012; to so splošna merila in zahteve v zvezi z „neodvisnostjo, usposobljenostjo, integriteto in nepristranskostjo“ ocenjevalnega organa;
- › posebna merila in zahteve, potrebne za izvedbo neodvisnih ocen, zahtevanih v skladu s členom 6 Uredbe o skupni varnostni metodi za ovrednotenje in oceno tveganja.

Ocenjevalni organi so v skladu s členom 7 Uredbe o skupni varnostni metodi za ovrednotenje in oceno tveganja akreditirani ali priznani, kar pomeni, da so izpolnjena merila iz Priloge II k Uredbi o skupni varnostni metodi za ovrednotenje in oceno tveganja za eno, več ali vsa področja usposobljenosti, povezana z različnimi podsistemi (strukturnimi in funkcionalnimi), ki sestavljajo železniški sistem EU:

- › infrastruktura,
- › energija,
- › vodenje-upravljanje in signalizacija,
- › tirna vozila,
- › vodenje in upravljanje prometa,
- › vzdrževanje,
- › varna vključitev sistemov,
- › drugo.

Poleg tega je v točki 3 Priloge II k Uredbi o skupni varnostni metodi za ovrednotenje in oceno tveganja zahtevano, da se ocenjevalni organ akreditira ali prizna za širšo ali horizontalno usposobljenost, kot je npr. usposobljenost, potrebna za oceno splošne skladnosti upravljanja s tveganji in varne vključitve sistema, ki se ocenjuje, kar vključuje pristojnost ocenjevalnega organa pri preverjanju naslednjega:

- › organizacije ali ureditve, ki jih je predlagatelj vzpostavil za zagotovitev usklajenega pristopa;
- › metodologije za vrednotenje metod in virov, ki jih uporabljajo različne zainteresirane strani, ter

- › tehničnih vidikov, ki so potrebni za oceno sistema kot celote.

Za izpolnitev zahtev iz Uredbe o skupni varnostni metodi za ovrednotenje in oceno tveganja bi moral biti ocenjevalni organ akreditiran ali priznan za „vsaj eno tehnično področje usposobljenosti iz točke 2 Priloge II in usposobljenost iz točke 3 Priloge II za oceno splošne skladnosti upravljanja s tveganji in varne vključitve sistema, ki se ocenjuje, v železniški sistem kot celoto“.

Pomembno je vedeti, da Uredba o skupni varnostni metodi za ovrednotenje in oceno tveganja ne vsebuje podrobnosti o zahtevah glede usposobljenosti, opredeljenih v Prilogi II k navedeni uredbi, ki so splošne zahteve. V njej, na primer, niso določene posebne inženirske discipline, kot so vgrajeni sistemi za delovanje v realnem času, telekomunikacije, strojna in programska oprema, človeški dejavnik itd., ki so potrebne za vsak strukturni podsistem. Zato je težko ugotoviti, ali je ocenjevalni organ zadostno usposobljen ter ima izkušnje in strokovno znanje za izpolnjevanje svojih vlog in odgovornosti. Zato so nadaljnje podrobnosti o zahtevah glede tehničnega znanja in usposobljenosti ocenjevalnega organa na voljo v Priporočilu za uporabo (Recommendation for Use – RFU) številka 3, ki sta ga pripravili Agencija in skupina za sodelovanje ocenjevalnih organov. Ta priporočila za uporabo (RFU) so javno dostopna na spletišču Agencije:

https://www.era.europa.eu/domains/common-safety-methods/risk-evaluation-assessment-csm_en

V zgoraj navedenih priporočilih za uporabo RFU številka 3 so izrecno opredeljene zahteve glede usposobljenosti, ki jo potrebuje ocenjevalni organ, da lahko neodvisno oceni postopek zajema zahtev, ki zajemajo celotno vozilo (in varno vključitev podsistemov).

Za namene neodvisne ocene postopka zajema zahtev za vozilo in/ali tip vozila bi moral ocenjevalni organ v področje svoje akreditacije ali priznavanja vključiti vse podsisteme, ki sestavljajo vozilo. Kadar gre za primer novega dovoljenja (spremembe obstoječega vozila in/ali tipa vozila), ki vpliva samo na enega od podsistemov, se šteje, da je potrebna samo usposobljenost za podsisteme, na katere vpliva sprememba, čeprav neodvisna ocena zajema tudi varno vključevanje mobilnih podsistemov. Pri vozilih, ki so sestavljena le iz podsistema tirnih vozil (npr. vagoni), ni treba posebej poudarjati, da mora imeti ocenjevalni organ, ki izvaja neodvisno oceno postopka zajema zahtev, v okviru svoje akreditacije/priznanja le usposobljenost, povezano s tirnimi vozili.

Zaradi sistemske narave (usmerjenost v proces, pregledi vzorcev in poglobljene vertikalne ocene) neodvisne ocene, ki jo je treba izvesti v zvezi s postopkom zajema zahtev, pa je akreditiran ali priznan ocenjevalni organ, katerega usposobljenost zajema vsaj podsistem tirnih vozil, sposoben oceniti postopek zajemanja zahtev za celotno vozilo. Ocenjevalni organ ni dolžan imeti v svoji organizaciji ali enoti vseh tehničnih kompetenc, potrebnih za izvedbo neodvisnega ocenjevanja. V skladu s pogoji iz točk 6.1 in 6.3 standarda ISO/IEC 17020:2012 lahko ocenjevalni organ najame zunanje strokovnjake ali sklene podizvajalsko pogodbo za dele ocenjevanja.

V tem primeru ocenjevalni organ ni usposobljen za izvedbo celotnega področja uporabe delov, ki jih je v okviru svoje akreditacije ali priznanja oddal v podizvajanje. Zato mora ocenjevalni organ zagotoviti in biti sposoben dokazati, da je podizvajalec usposobljen za izvajanje zadevnih dejavnosti in po potrebi izpolnjuje ustrezne zahteve iz standarda ISO/IEC 17020:2012 ali drugih ustreznih standardov za ocenjevanje skladnosti. V vsakem primeru ostaja ocenjevalni organ odgovoren za celotno neodvisno oceno, vključno z delom, ki je oddan podizvajalcu. Če je del, ki je oddan podizvajalcu, celoten strukturni podsistem (npr. vodenje-upravljanje in signalizacija), ki je v celoti zajet s TSI, bi moral ocenjevalni organ vzajemno priznati ocene, ki jih je opravil drug akreditiran ali priznan ocenjevalni organ, vsaj za področje uporabe, ki je oddano podizvajalcu.

Določbi 6.1 in 6.3 sta iz standarda ISO/IEC 17020:2012 in sta podrobneje obravnavani v Priporočilu za uporabo (RFU) št. 8, ki ga trenutno pripravljata Agencija in skupina za sodelovanje ocenjevalnih organov. Priporočila za uporabo bodo javno dostopna na spletišču Agencije.

Informacije o področjih, ki jih zajema akreditacija ali priznanje ocenjevalnega organa in so zabeležene v podatkovni zbirki ERADIS (https://eradis.era.europa.eu/safety_docs/assessments/bodies/default.aspx, oddelek 5 „Klasifikacija“), morajo biti posodobljene in skladne z dokazili o akreditaciji ali priznanju, ki jih je izdal pristojni organ, da se preprečijo nepotrebne zamude med postopkom izdaje dovoljenj. Ta vidik oceni subjekt za izdajo dovoljenj v okviru vloge za izdajo dovoljenja.

3.3.1.11. Notranji ocenjevalni organ za ocenjevanje postopka zajema zahtev

V skladu z Uredbo o skupni varnostni metodi za ovrednotenje in oceno tveganja je omogočena uporaba vseh treh vrst (A, B in C) inšpekcijskih organov, kot je opredeljeno v točki 4.1.6 in Prilogi A k standardu ISO/IEC 17020:2012. V vseh primerih mora biti ocenjevalni organ akreditiran ali priznan v skladu s členom 7 Uredbe o skupni varnostni metodi za ovrednotenje in oceno tveganja, kar daje zagotovilo o njegovi usposobljenosti, neodvisnosti in nepristranskosti.

„Notranji“ ocenjevalni organi obeh vrst B in C lahko v skladu s točkama A.2 in A.3 standarda ISO/IEC 17020:2012 izvedejo oceno postopka zajema zahtev. Poudariti je treba, da lahko ocenjevalni organi vrste B opravljajo storitve samo za organizacijo, katere del so. Ocenjevalni organi vrste C lahko zagotavljajo storitve tudi drugim stranem.

V skladu z Uredbo o skupni varnostni metodi za ovrednotenje in oceno tveganja ni prepovedano, da ima isto podjetje več vlog (npr. priglašeni organ, imenovani organ in/ali ocenjevalni organ), če izpolnjuje potrebne zahteve in je ustrezno akreditirano ali priznано glede na ustrezne zahteve za vsako od teh vlog. V skladu z opredelitvijo iz Uredbe o skupni varnostni metodi za ovrednotenje in oceno tveganja je ocenjevalni organ usposobljen zunanji ali notranji („hišni“) posameznik, organizacija ali subjekt, ki je neodvisen vsaj od „načrtovanja, ocene tveganja, upravljanja s tveganji, proizvodnje, dobave, namestitve, obratovanja/uporabe, servisiranja in vzdrževanja“ ocenjevanega vozila in/ali tipa vozila.

Zato je ena od ključnih zahtev, ki jo mora izpolnjevati ocenjevalni organ, če želi biti akreditiran ali priznan, neodvisnost in nepristranskost. To pomeni, da mora imeti ocenjevalni organ vzpostavljene potrebne ukrepe in ovire za zagotavljanje neodvisnosti od drugih podjetij ali delov podjetij, ki jim pripada (za ocenjevalne organe vrste B in C).

3.3.1.12. Razmerje med subjekti, ki opravljajo neodvisne varnostne ocene (standardi CENELEC) in ocenjevalnimi organi

V evropski zakonodaji o železnicah ni opredeljena vloga neodvisnega ocenjevalca varnosti CENELEC (independent safety assessor – ISA). Poleg tega je v skladu z oddelkom 4.2.1.1 TSI vodenje-upravljanje in signalizacija obvezna neodvisna varnostna ocena, ki jo opravi ocenjevalni organ. Zato te neodvisne ocene ne more opraviti neodvisni ocenjevalec varnosti CENELEC. Poleg tega je v oddelku 4.2.1.1 TSI vodenje-upravljanje in signalizacija izrecno navedeno, da je „[...] uporaba specifikacij iz preglednice A 3 v Dodatku A [...]“ (tj. standardov serije CENELEC 5012x) „[...] ustrezno sredstvo za popolno skladnost s postopkom upravljanja s tveganji iz [...]“ Uredbe o skupni varnostni metodi za ovrednotenje in oceno tveganja za „[...] komponente interoperabilnosti in podsisteme [...]“, če neodvisno oceno opravi ocenjevalni organ, ki je akreditiran ali priznan za področje vodenja-upravljanja in signalizacije, namesto neodvisni ocenjevalec varnosti CENELEC.

Metodologiji iz Uredbe o skupni varnostni metodi za ovrednotenje in oceno tveganja in standardov CEN/CENELEC (EN 50126/50128/50129) si nista v nasprotju ter se ne bi smeli šteti za ločeni in zaporedni orodji. Nasprotno, smiselno jih je uporabljati povezano in na dopolnilni način.

Vendar pa ocenjevalni organ in neodvisni ocenjevalec varnosti CENELEC nista enakovredna, čeprav so si njune vloge in delovne metode zelo podobne.

Poleg tega je področje dela ocenjevalnega organa širše od področja dela neodvisnega ocenjevalca varnosti CENELEC. V skladu s standardoma CENELEC 50128 in 50129 se neodvisni ocenjevalec varnosti zahteva samo za signalizacijske sisteme. V skladu z Uredbo o skupni varnostni metodi za ovrednotenje in oceno tveganja je obvezno imenovanje ocenjevalnega organa za neodvisno varnostno oceno vseh pomembnih sprememb, ne glede na to, ali se nanašajo na podsistem vodenje-upravljanje in signalizacija, podsistem tirna vozila, podsistem infrastruktura itd. V členu 13 Uredbe (EU) 2018/545 se prav tako zahteva imenovanje ocenjevalnega organa za neodvisno oceno postopka zajema zahtev v zvezi z bistveno zahtevo „varnost“ in varnim vključevanjem podsistemov.

Kadar se v skladu z zakonodajo EU zahteva imenovanje ocenjevalnega organa za projekt in kadar se na podlagi pogodbe ali priglašene nacionalnega predpisa zahteva tudi uporaba standardov CENELEC 50126, 50128 in

50129 (z neodvisnim ocenjevalcem varnosti), mora prosilec ali subjekt za upravljanje sprememb imenovati ocenjevalni organ, ki:

- › je akreditiran ali priznan v skladu z Uredbo o skupni varnostni metodi za ovrednotenje in oceno tveganja in
- › izpolnjuje tudi zahteve glede usposobljenosti neodvisnega ocenjevalca varnosti CENELEC.

V tem primeru neodvisna varnostna ocena, ki jo izvede tak ocenjevalni organ, vključuje tudi vse potrebne neodvisne dejavnosti ocenjevanja varnosti, ki bi jih moral izpolnjevati neodvisni ocenjevalec varnosti CENELEC.

Če bi prosilec ali subjekt za upravljanje sprememb imenoval neodvisnega ocenjevalca varnosti, kar pa ni mogoče za področja dela, ki ga že zajema zakonodaja EU, je treba upoštevati, da ocenjevalnemu organu ni treba vzajemno priznati dela in poročila neodvisnega ocenjevalca varnosti CENELEC. V skladu z določbo 6.3 standarda ISO/IEC 17020:2012 je ocenjevalni organ:

- › odgovoren za preverjanje, ali ima neodvisni ocenjevalec varnosti ustrezno raven usposobljenosti in neodvisnosti ter ali uporablja delovne metode, podobne metodam v Uredbi o skupni varnostni metodi za ovrednotenje in oceno tveganja, ali
- › mu je dovoljeno opraviti dodatne preveritve ali ocene, če se to zdi potrebno.

3.3.1.13. Izvajanje postopka zajema zahtev za platforme vozil

Za vse projekte, ki jih bo razvil prosilec ali subjekt za upravljanje sprememb, bi se moral uporabljati en ali več postopkov, vzpostavljenih za zajem in upravljanje zahtev, da se zagotovi sistematično in strukturirano upravljanje zahtev. Postopek zajema zahtev se uporablja za platforme vozil (platformo je treba v tem kontekstu razumeti kot skupni sklop skupnih načrtovalskih, inženirskih in proizvodnih prizadevanj ter glavnih komponent za več navzven različnih tipov/variant/izvedenk) ali družine vozil in lahko vključuje posebnosti za poenostavitev ali izboljšanje načina upravljanja zahtev za projekte, ki spadajo v isto platformo ali družino vozil.

Ker pa v skladu s členom 13(1) Uredbe (EU) 2018/545 zajem zahtev vključuje tudi izvajanje, verifikacijo in potrjevanje ter pripravo potrebnih dokumentarnih dokazov, je treba poleg splošnih vidikov postopka, ki se uporablja za platformo vozil, upoštevati tudi uporabo postopka za določen projekt, ki se ocenjuje. Posledično dokazila o uporabi postopka zajema zahtev za določen projekt odražajo tudi izvajanje, verifikacijo in potrjevanje za navedeni projekt.

Ocenjevalni organ, odgovoren za neodvisno oceno zajema zahtev za bistveno zahtevo „varnost“ in varno vključitev podsistemov, oceni tudi korake dodeljevanja, izvajanja, verifikacije in potrjevanja. Za neodvisno oceno bodo morda potrebna preverjanja vzorcev in poglobljene vertikalne ocene, ki jih bo izvedel ocenjevalni organ, da bi oblikoval svojo strokovno presojo o tem, ali je postopek dovolj zanesljiv, ali je bil temeljito in dosledno uporabljen in ali njegova uporaba vodi do zadovoljivih rezultatov v zvezi z upravljanjem (varnostnih) zahtev.

Kljub temu je mogoče razlikovati med:

- › splošno platformo, za katero je prosilec ali subjekt za upravljanje sprememb uradno uporabil in dokumentiral postopek zajema zahtev, neodvisno pa ga je ocenil ocenjevalni organ, in
- › posebno uporabo postopka zajema zahtev (ki je bil za splošno platformo že ocenjen) za posamezna vozila in/ali tipe vozil, ki spadajo v platformo.

Postopka zajema zahtev za splošno platformo ni treba ponovno oceniti za vsak posamezni tip vozila, varianto tipa vozila in/ali izvedenko tipa vozila, ki spada v platformo ali družino vozil. Ocenjevalni organ, ki izvaja neodvisno oceno določene uporabe, bi moral vzajemno priznati delo, ki ga je opravil ocenjevalni organ za splošno platformo, neodvisna ocena pa bi morala biti omejena na uporabo postopka zajema zahtev za zadevni projekt (tip/varianto/izvedenko vozila) ter na uporabnost in veljavnost neodvisne ocene splošne platforme. Ta pristop je v industriji splošno znan pod izrazom „1 + Δ“ („1 + delta“), pri čemer „Δ“ pomeni vrzel/razliko med splošno platformo in posebno uporabo.

V ta namen ima ocenjevalni organ, ki neodvisno ocenjuje določeno uporabo, dostop do rezultatov neodvisnega ocenjevanja splošne platforme, če ga je opravil drug ocenjevalni organ.

Neodvisna ocena splošne platforme bi morala še naprej veljati, razen če se spremenijo glavni elementi postopka zajema zahtev, kot so:

- › uporabnost postopka za splošno platformo za zadevni posebni projekt (tip/varianta/izvedenka vozila);
- › veljavni pravni okvir;
- › postopek zajemanja zahtev (opredelitev, dodelitev, izvajanje in potrjevanje);
- › organizacijske spremembe (npr. lokacije načrtovanja in/ali proizvodnje, oddaja inženirskih dejavnosti v podizvajanje itd.);
- › dobavitelji;
- › orodja, ki podpirajo postopek, in/ali
- › vloge in odgovornosti akterjev, vključenih v postopek.

Subjekt za upravljanje sprememb bi moral v primeru spremembe postopka zajema zahtev o tem obvestiti ocenjevalni organ, ki je izvedel neodvisno oceno splošne platforme. Ocenjevalni organ se bo odločil, ali je treba izvesti novo neodvisno oceno in pripraviti potrebna dokazila (novo ali spremenjeno poročilo o oceni) ali ne.

3.3.1.14. Združevanje sprememb iz člena 15(1)(b) v eno neodvisno oceno

Zajem zahtev je treba izvesti, tudi če po spremembi že dovoljenega vozila ali tipa vozila ni treba zaprositi za izdajo dovoljenja. Z drugimi besedami, postopek zajema in upravljanja zahtev je treba izvesti za vse projekte vozil, ne glede na to, ali je potrebna izdaja dovoljenja ali ne in ali se sprememba na podlagi uporabe Uredbe o skupni varnostni metodi za ovrednotenje in oceno tveganja šteje za pomembno ali ne.

Če se je med postopkom razvrščanja spremembe v skladu s členom 15(1) Uredbe (EU) 2018/545 razmišljalo o varnosti (npr. za odločitev, ali obstaja potencialni vpliv na varnost, ki zahteva uporabo člena 21(12)(b) Direktive (EU) 2016/797, ali ne), postopek zajema zahtev za bistveno zahtevo „varnost“ (in varno vključitev podsistemov) neodvisno oceni ocenjevalni organ v skladu s členom 13 Uredbe (EU) 2018/545 (uporablja se postopek ocene tveganja iz Priloge I k Uredbi o skupni varnostni metodi za ovrednotenje in oceno tveganja).

Upoštevajte, da se lahko subjekt za upravljanje sprememb v zvezi z drugimi bistvenimi zahtevami odloči, ali bo uporabil metodologijo iz Priloge I k Uredbi o skupni varnostni metodi za ovrednotenje in oceno tveganja ali drugo metodologijo, ki zagotavlja enako raven zanesljivosti.

Kadar je s pomočjo postopka zajema zahtev sprememba razvrščena v skladu s členom 15(1)(b) Uredbe (EU) 2018/545, subjektu za upravljanje sprememb ni treba predložiti vloge za izdajo dovoljenja prek točke „vse na enem mestu“. Kljub temu subjekt za upravljanje sprememb:

- › izvede postopek zajema zahtev;
- › pripravi zadevno dokumentacijo, in
- › skrbi, da je dokumentacija, povezana z zajemom zahtev, na voljo organom.

Dodatne podrobnosti so na voljo v oddelku 3.3.3.2.2.

V takih primerih, ko se upoštevajo varnostni pomisleki in je zato potrebna neodvisna ocena ocenjevalnega organa, se lahko subjekt za upravljanje sprememb na svojo odgovornost odloči, da bo vidike v zvezi z neodvisno oceno postopka zajema zahtev za več posameznih sprememb iz člena 15(1)(b), ki se izvajajo postopoma, vključil v eno samo neodvisno oceno ocenjevalnega organa.

Združevanje neodvisne ocene postopka zajema zahtev za več sprememb iz člena 15(1)(b) bi moralo biti omejeno na:

- › spremembe, ki se nanašajo na isto vozilo in/ali tip vozila (vključno z njegovimi variantami in izvedenkami), ter
- › spremembe, ki se v skladu z Uredbo o skupni varnostni metodi za ovrednotenje in oceno tveganja ne štejejo za pomembne.

Z zadevnim ocenjevalnim organom bi se bilo treba dogovoriti o času, ki preteče med izvedbo prve spremembe in izdajo poročila o (varnostni) oceni za serijo zaporednih sprememb (tj. skupinskih sprememb) v skladu s členom 15(1)(b) Uredbe (EU) 2018/545, čeprav se priporoča, da je rok za združevanje sprememb manj kot štiri mesece⁴ in v nobenem primeru ne presega 12 mesecev.

V zvezi z neodvisnim ocenjevanjem postopka zajema zahtev za serijo različnih sprememb iz člena 15(1)(b), ki se izvajajo sčasoma, lahko subjekt za upravljanje sprememb nadaljuje s postopnim pristopom, če:

- › obstaja dobro opredeljeno izhodišče (izhodiščna točka), pa naj gre za:
 - zadnje dovoljenje za tip vozila v skladu z Uredbo (EU) 2018/545, ki je torej podprto s postopkom zajema zahtev in ustrezno neodvisno oceno, ki jo opravi ocenjevalni organ, ali
 - zadnjo spremembo vozila in/ali tipa vozila, s katero se izvaja serija sprememb iz člena 15(1)(b), pri čemer je postopek zajema zahtev neodvisno ocenil ocenjevalni organ, ki je pripravil ustrezno neodvisno poročilo o oceni;
- › postopek zajemanja zahtev na jasen način opisuje:
 - modularni pristop za združevanje več postopnih sprememb iz člena 15(1)(b) v eno neodvisno oceno, ki jo izvede ocenjevalni organ, in
 - pogoje, pod katerimi se to lahko stori (vidik, ki ga običajno zajema postopek upravljanja sprememb pri prosilcu ali subjektu za upravljanje sprememb);
- › subjekt za upravljanje sprememb:
 - dokumentira uporabo postopka zajema zahtev za vsako spremembo in
 - vodi evidenco vseh zaporednih sprememb iz člena 15(1)(b), ki bodo sestavljale serijo sprememb.

Če so zgoraj navedeni pogoji izpolnjeni, lahko subjekt za upravljanje sprememb namesto imenovanja ocenjevalnega organa za neodvisno oceno postopka zajema zahtev v zvezi z vsako posamezno spremembo iz člena 15(1)(b) v trenutku, ko se izvede, imenuje ocenjevalni organ za „eno“ neodvisno oceno, ki zajema vse spremembe v seriji. V takem primeru:

- › ocenjevalnemu organu ni treba ponovno oceniti vsebine prejšnjega izhodiščnega stanja;
- › bi moral ocenjevalni organ vzajemno priznavati rezultate neodvisne ocene prejšnjega izhodiščnega stanja; če je to mogoče in da bi se omejila delovna obremenitev pri neodvisni oceni, lahko subjekt za upravljanje sprememb za neodvisno oceno serije sprememb imenuje isti ocenjevalni organ, ki je ocenil prejšnje izhodiščno stanje;
- › neodvisna ocena, ki jo izvede ocenjevalni organ, je omejena na:
 - uporabo postopka zajema zahtev za vse spremembe, združene v serijo;
 - varno vključitev navedenih sprememb v prejšnje izhodiščno stanje in
 - verifikacijo uporabnosti in veljavnosti neodvisne ocene prejšnjega izhodiščnega stanja.

⁴Predlagan štirimesečni rok po analogiji z rokom, določenim v členu 16(4) Uredbe (EU) 2018/545, v katerem morajo subjekti za izdajo dovoljenj izdati obrazloženo odločitev glede obvestil o spremembah vozil: subjekti za upravljanje sprememb lahko po predložitvi obvestila izvedejo spremembe v skladu s členom 15(1)(b), spremenjena vozila pa lahko takoj po tem znova začnejo obratovati, ne da bi morala čakati na obrazloženo odločitev.

3.3.1.15. Zajem zahtev in neodvisna ocena, ki jo opravi ocenjevalni organ za vgradnjo vgrajenega sistema vodenja-upravljanja in signalizacije v obstoječe vozilo

Postopek zajema zahtev pokriva vse ustrezne zahteve za vozilo in/ali tip vozila. Pri izdaji prvega dovoljenja bi bilo treba s postopkom zajema zahtev zajeti celoten tip vozila in/ali vozilo. V primeru izdaje novega dovoljenja zaradi sprememb bi bilo treba s postopkom zajema zahtev zajeti spremenjene dele ter vmesnike med spremenjenimi in nespremenjenimi deli.

V skladu s členom 39(4) in členom 40(3) Uredbe (EU) 2018/545 morajo preverjanja, ki jih morajo opraviti subjekt za izdajo dovoljenj in nacionalni varnostni organi za področje uporabe v zvezi z dokazili za zajem zahtev v primeru novega dovoljenja, zajemati dele, ki so se spremenili, in tudi vpliv teh sprememb na nespremenjene dele.

V členu 13(2) Uredbe (EU) 2018/545 je pojasnjeno, da postopek zajema zahtev zajema tehnično združljivost in varno vključitev podsistemov v vozilu.

V večini primerov je treba pri naknadnem opremljanju vozila s sistemom za vodenje-upravljanje in signalizacijo na vozilu izvesti tudi spremembe podsistema tirnih vozil (npr. voznikov pult, vmesnik voznik-stroj, zavorni sistem, enota vmesnika na vlaku itd.). Poleg tega bi moral postopek zajema zahtev zajemati oba mobilna podsistema, tirna vozila ter upravljanje-vodenje in signalizacijo na vozilu, tudi če se podsistem tirna vozila ne spremeni, saj je treba zagotoviti varno vključitev. Posledično morajo neodvisne ocene, ki jih je treba izvesti v zvezi s postopkom zajema zahtev, zajemati tudi oba podsistema, in ker gre za bistveno zahtevo „varnost“ in varno vključitev podsistemov, je treba vključiti ocenjevalni organ.

Upoštevati je treba, da je v TSI vodenje-upravljanje in signalizacija določeno, da mora ocenjevalni organ neodvisno oceniti pravilno uporabo postopka upravljanja s tveganji iz Priloge I k Uredbi o skupni varnostni metodi za ovrednotenje in oceno tveganja ter ustreznost rezultatov te uporabe za mobilni podsistem za vodenje-upravljanje in signalizacijo. To je dodatno k postopku zajemanja zahtev v zvezi z bistveno zahtevo „varnost“ in varno vključitvijo podsistemov, čeprav med neodvisnima ocenama obstajajo jasne sinergije in prekrivanja.

Neodvisno oceno za oba vidika lahko opravi isti ocenjevalni organ. V pravnem okviru ni zahteve, da bi moralo isto podjetje opravljati vlogo ocenjevalnega organa za obe temi. Vendar lahko sklepanje pogodb z istim ocenjevalnim organom zagotovi sinergije med neodvisno oceno postopka upravljanja s tveganji iz Uredbe o skupni varnostni metodi za ovrednotenje in oceno tveganja in oceno tveganja za postopek zajema zahtev za bistveno zahtevo „varnost“ in varno vključitev podsistemov iz Uredbe (EU) 2018/545 ter za varnostno specifični vidik podsistema vodenje-upravljanje in signalizacija v skladu s točko 3.2.1 TSI vodenje-upravljanje in signalizacija.

Kadar so vključeni različni ocenjevalni organi, je ocenjevalni organ za zajem zahtev še vedno edini odgovoren za to oceno, čeprav bo vzajemno priznal delo, ki ga je opravil ocenjevalni organ, pooblaščen v okviru TSI vodenje-upravljanje in signalizacija (za isto področje dela).

3.3.1.16. Zajem zahtev in neodvisna ocena, ki jo opravi ocenjevalni organ v primeru namestitve novega radia v kabino obstoječega vozila

Vgradnja radia v kabino obstoječega vozila lahko vpliva na varnost podsistema tirnih vozil (npr. namestitvev anten, preoblikovanje voznikovega pulta, vmesniki s sistemom ETCS na vozilu pri podatkovnem radiu EDOR itd.). Posledično mora zajem zahtev zajemati varno vključitev obeh podsistemov, postopek zajema zahtev, ki ga izvede prosilec (v zvezi z bistveno zahtevo „varnost“ in varno vključitvijo podsistemov), pa mora neodvisno oceniti ocenjevalni organ.

3.3.2. Člen 14: Opredelitev ustreznega dovoljenja

Opis postopka je na voljo v diagramu poteka za podfazo 1.1 v oddelku 4.

Prvi korak je, da prosilec na podlagi opisa projekta opredeli primer dovoljenja, ki se uporablja, in v zvezi z njim sprejme odločitev. Za odločitev o primeru dovoljenja, ki se uporablja za projekt, je odgovoren prosilec. V primeru spremembe veljavnih zahtev iz ustreznega prava Unije in/ali ustreznega nacionalnega predpisa bi moral imetnik dovoljenja za tip vozila v okviru upravljanja konfiguracije tipa vozila preveriti, ali:

- › je dovoljenje za tip vozila še naprej 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 zaprositi za obnovljeno dovoljenje za tip vozila ali za izdajo novega dovoljenja in ali je treba zaradi tega izdati dovoljenje za nov tip vozila ali varianto/izvedenko tipa vozila.

Vozila, za katera je že bilo izdano dovoljenje za dajanje na trg, bi običajno morala biti še naprej dovoljena, tudi če je dovoljenje za tip vozila zaradi spremembe predpisov postalo neveljavno. Vendar lahko sprememba predpisov v izjemnih primerih vpliva tudi 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, potem bi morala biti vozila, za katera je že bilo izdano dovoljenje za dajanje na trg, še naprej dovoljena, in sicer brez poseganja v določbe člena 4(3)(h) Direktive (EU) 2016/797. Nova vozila se lahko sestavljajo 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 predpisov), dokler veljajo ES-potrdila.

Predhodno sodelovanje (členi od 22 do 24 Uredbe (EU) 2018/545) bo zmanjšalo tveganje sprejetja napačnih odločitev; pravilna odločitev je zato potrjena v podlagi za predhodno sodelovanje, če obstaja. Kljub temu se lahko prosilec odloči za spremembo primera dovoljenja, preden je izdano mnenje, ki je podlaga za predhodno sodelovanje.

Dodatne podrobnosti o vsebini dokumentacije, ki je priložena vlogi za izdajo dovoljenja, glede na veljavni primer dovoljenja so na voljo v oddelku 3.11.1.

3.3.2.1. Primer prvega dovoljenja – 14(1)(a)

Prvo dovoljenje (za novo zasnovo) se lahko izda za tip vozila, vključno z njegovimi variantami in/ali izvedenkami, če obstajajo, in/ali za 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.

V skladu s členom 14(3)(b) Uredbe (EU) 2018/545 je mogoče v isti vlogi prek točke „vse na enem mestu“ združiti tudi prvo dovoljenje (z vozilom ali brez njega) in dovoljenje v skladu s tipom za serijo enakih vozil.

3.3.2.2. Primer obnovljenega dovoljenja za tip vozila – 14(1)(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 treba dovoljenje za tip vozila obnoviti.

Obnovljeno dovoljenje za tip vozila je omejeno na primer, ko se po izvedeni oceni glede na enega ali več spremenjenih predpisov dokaže, da je tip vozila skladen brez vsakršne spremembe tipa vozila, tj. osnovnih značilnosti zasnove in/ali osnovnih parametrov.

Kadar gre za spremembo tipa vozila, to ne spada več v okvir primera obnovljenega dovoljenja za tip vozila in bi jo bilo treba obravnavati kot spremembo že dovoljenega tipa vozila; glej oddelek 3.3.3.

Dovoljenje za tip vozila še naprej velja za nedoločen čas; obnovitev je potrebna le, če je v spremenjenih predpisih določeno, da obstoječa dovoljenja za tip vozila postanejo neveljavna v zvezi z določenim parametrom. V tem primeru je za obnovitev dovoljenja za tip vozila potrebna le verifikacija 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 „obstoječe pravice“ za nedoločen čas, dokler v novem/posodobljenem predpisu 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.

3.3.2.3. Primer razširjenega področja uporabe – 14(1)(c)

Za dovoljenje, s katerim se razširja področje uporabe tipa vozila **brez sprememb tipa vozila** (potreben pogoj za uporabo tega primera dovoljenja), obstoječe dovoljenje za tip vozila ostane 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 bistvene 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; takšno preveritev bi bilo treba opraviti na podlagi veljavnih TSI in priglašeni nacionalnih predpisov.

Preverjanj, ki so se že izvedla za prvo dovoljenje, se ne bi smelo ponoviti.

Kadar je treba izvesti **spmembe, razvrščene v skladu s členom 15(1)(b) ali 15(1)(c)** Uredbe (EU) 2018/545 (za take spremembe ni potrebno novo dovoljenje, razen če subjekt za upravljanje sprememb ni imetnik dovoljenja za tip vozila), **v kombinaciji z razširitvijo področja uporabe**, bi moral imetnik dovoljenja za tip vozila najprej izvesti spremembe iz člena 15(1)(b) ali 15(1)(c) v skladu z zahtevami (upravljanje konfiguracije tipa vozila, npr. posodobitev ES-potrdil o pregledu tipa in ES-izjav o verifikaciji, posodobitev evropskega registra dovoljenih tipov vozil, zahtevati objavo izvedenke za spremembo iz člena 15(1)(c) v evropskem registru dovoljenih tipov vozil itd.). Nato lahko zaprosi za razširitev področja uporabe. Nacionalnim varnostnim organom prvotnega področja uporabe ni treba sodelovati pri vlogi za razširitev področja uporabe.

Če je izhodiščna točka izvedenka, ki je bila ustvarjena po spremembi iz člena 15(1)(c), je mogoče izvesti razširitev področja uporabe na podlagi navedene izvedenke. Vendar mora biti rezultat razširitve nov tip (ne more biti izvedenka) v skladu s členom 14(2) Uredbe (EU) 2018/545.

Poleg tega, če vozilo ni v celoti skladno z veljavno TSI lokomotive in potniška tirna vozila ali TSI tovorni vagoni, mu je bilo dovoljenje izdano v skladu z Direktivo 2008/57/ES ali je obratovalo pred 19. julijem 2010, se uporabljajo določbe oddelka 7.1.4 TSI lokomotive in potniška tirna vozila (glej oddelek 3.2.6 smernic za uporabo TSI lokomotive in potniška tirna vozila) ali 7.2.2.4 TSI tovorni vagoni (glej oddelek 3.6 smernic za uporabo TSI tovorni vagoni).

Pravila iz oddelkov 7.4.2.3, 7.4.3 in 7.4.4 TSI vodenje-upravljanje in signalizacija se uporabljajo tudi za razširitev področja uporabe, ne glede na ureditev, v okviru katere je potekala izdaja prejšnjega dovoljenja, in datum dovoljenja (ali začetka obratovanja); to v nekaterih primerih zahteva namestitve sistema ETCS in/ali GSM-R. Kadar se to zgodi in se izjeme, ki se s TSI vodenje-upravljanje in signalizacija določajo za nenamestitve sistema ETCS in/ali GSM-R, ne uporabljajo, se vozilo in/ali tip vozila spremeni, zato lahko prosilec, ki želi razširiti področje uporabe:

- › zaprosi za izdajo združenega novega dovoljenja na prvotnem področju uporabe po namestitvi sistema ETCS in/ali GSM-R in dovoljenja za razširitev na novo področje uporabe v skladu s členom 14(3)(a) Uredbe (EU) 2018/545 (glej oddelka 3.3.2.3.3 in 3.3.2.5) ali
- › v skladu s členom 7 Direktive (EU) 2016/797 zahteva neuporabo TSI vodenje-upravljanje in signalizacija, da ne bi namestil sistema ETCS in/ali GSM-R, in zaprosi za razširitev na novo področje uporabe.

Če so imela že dovoljena vozila in/ali tip vozil koristi zaradi neuporabe TSI ali njihovega dela, prosilec v državah članicah novega področja uporabe zaprosi za odstopanja v skladu s členom 7 Direktive (EU) 2016/797. V primerih, ko je morda odstopanje že odobreno (npr. primer iz oddelka 3.3.2.3.1), mora prosilec preveriti, ali področje dovoljene neuporabe zajema vozila, katerih področje uporabe se bo razširilo, ali ne. Če ta niso zajeta, prosilec zahteva tudi neuporabo TSI v državah članicah razširjenega področja uporabe.

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.

3.3.2.3.1. *Razširitev področja uporabe, če obstaja veljavni tip vozila, ki zajema razširjeno področje uporabe*

Kadar obstaja veljavno dovoljenje za tip vozila, ki zajema celotno področje uporabe, in se ne uporabljajo predpisi, določeni v TSI, ali zahtevajo spremembe vozila in/ali tipa vozila in tudi nacionalni izvedbeni načrti ne nalagajo dodatnih omejitev, npr.

- › načrtovan prenos omrežja oziroma omrežij, v katerih obstoječa vozila že obratujejo (ali del omrežja), na izhodišče 3, v katerem obstoječa vozila z izhodiščem 2 ne morejo več obratovati;
- › obstoječa vozila obratujejo z uporabo sistema razreda B v omrežju, ki je opremljeno s sistemom ETCS ob progi in sistemom razreda B, vendar bo sistem razreda B ukinjen, zato v njem ne bo več mogoče uporabljati vozil, opremljenih le s sistemom razreda B na vozilu.

Podjetje, ki želi razširiti področje uporabe, lahko v skladu s členom 14(1)(e) Uredbe (EU) 2018/545 zaprosi za izdajo dovoljenja v skladu z ustreznim tipom/izvedenko za obstoječa vozila, če so potrdila o ES-pregledu tipa še naprej veljavna.

3.3.2.3.2. *Razširitev področja uporabe, če so enaka vozila že dovoljena in obratujejo na razširjenem področju uporabe*

Podjetje, ki želi razširiti področje uporabe v primerih, ko so na razširjenem področju uporabe že dovoljena enaka vozila brez veljavnega dovoljenja za tip vozila, ki bi zajemalo celotno področje uporabe, bi moralo zaprositi za dovoljenje za razširitev področja uporabe v skladu s členom 14(1)(c) Uredbe (EU) 2018/545:

› Podsistem tirna vozila:

Dejstvo, da so na razširjenem področju uporabe dovoljena enaka vozila, se lahko uporabi za dokazovanje skladnosti s posebnimi pravili za razširitev področja uporabe, določenimi v TSI (glej oddelek 3.3.2.3):

- dokazovanje skladnosti z alternativnimi specifikacijami, za katere se šteje, da imajo enakovreden učinek kot ustrezne zahteve, določene v TSI, in/ali
- zbiranje dokazil, da so zahteve glede tehnične združljivosti z omrežjem razširjenega področja uporabe enake zahtevam glede tehnične združljivosti z omrežjem, za katerega imajo tirna vozila že dovoljenje ali na katerem že obratujejo.

Za takšno dokazovanje mora prosilec uporabiti postopek upravljanja s tveganji iz Priloge I k Uredbi (EU) št. 402/2013, ki omogoča uporabo kodeksa ravnanja in/ali podobnih referenčnih sistemov.

V TSI se namreč zahteva, da mora prosilec **utemeljiti in dokumentirati** enakovreden učinek alternativnih specifikacij glede na zahteve TSI in enakovrednost zahtev za tehnično združljivost z omrežjem. Utemeljitev mora oceniti in potrditi ocenjevalni organ.

Prosilec upošteva tudi vpliv sprememb na vozilih, ki ostajajo dovoljena samo na prvotnem področju uporabe (če obstajajo), od trenutka, ko je bilo izdano dovoljenje na razširjenem področju uporabe. Upošteva tudi spremembe na vozilu, za katero je bilo po izdaji dovoljenja izdano dovoljenje za obe področji uporabe. S tem naj bi se zagotovilo, da so referenčna vozila (vozila, za katera je bilo izdano dovoljenje na prvotnem in novem področju uporabe) enaka vozilom, za katera se zahteva dovoljenje na novem področju uporabe. Takšno dokazovanje oceni ocenjevalni organ.

› Podsistem vodenje-upravljanje in signalizacija:

Uporabi se običajni postopek za razširitev področja uporabe. Skladnost z zahtevami, opredeljenimi v oddelku 7.4.2.3 TSI vodenje-upravljanje in signalizacija, se ocenjuje v skladu z zahtevami TSI in specifikacijami iz Priloge A k TSI; za tehnično združljivost za sistem ETCS ali GSM-R ni mogoče uporabiti alternativne specifikacije ali enakovrednosti zahtev.

To vključuje tudi morebitno obveznost namestitve sistema ETCS in/ali GSM-R, pri čemer je treba v skladu s členom 14(3)(a) Uredbe (EU) 2018/545 zaprositi za izdajo novega dovoljenja (primer (d)) v kombinaciji s razširitvijo področja uporabe (primer (c)) (glej oddelek 3.3.2.3.3).

Ko se izda dovoljenje za nov tip vozila ali izvedenko tipa vozila (odvisno od tega, ali je prosilec imetnik dovoljenja za tip vozila ali ne), se lahko izdajo dovoljenja za druga zadevna obstoječa vozila na podlagi primera dovoljenja iz člena 14(1)(e) Uredbe (EU) 2018/545 (dovoljenje za dajanje vozila na trg v skladu z dovoljenim tipom; glej oddelek 3.3.2.6).

Možnost izdaje dovoljenja za vozila v skladu z novim tipom ali izvedenko vozila je omejena na obstoječa vozila (za katera je bilo že izdano dovoljenje ali so obratovala na prvotnem področju uporabe pred 19. julijem 2010). Novo izdelana vozila morajo biti v skladu z najnovejšimi veljavnimi TSI (vključno s prehodnimi določbami) ali biti upravičena do neuporabe zadevnih TSI.

V vseh primerih morajo vozila, za katera se zahteva razširitev področja uporabe:

- › ostati dovoljena ali obratovati na prvotnem področju uporabe;
- › imeti veljavno registracijo v nacionalnem registru vozil ali Evropskem registru vozil in
- › ohraniti varnost obratovanja v skladu z Uredbo (EU) 2019/779, kadar je to primerno; ta vidik bi moral(-i) upravljati zadevni prevoznik(-i) v železniškem prometu v skladu z določbami svojega sistema upravljanja varnosti.

3.3.2.3.3. Sprememba področja uporabe, zaradi katere so potrebne spremembe vozila in/ali tipa vozila

Če želi subjekt za upravljanje sprememb spremeniti (in ne razširiti) področje uporabe vozila, ki mu je bilo dovoljenje že izdano, in izvede nekatere spremembe, da bi vozilo postalo združljivo z novim področjem uporabe, pri čemer spremenjeno vozilo ne bo več dovoljeno na prvotnem področju uporabe, se to ne bi smelo šteti za razširitev področja uporabe.

Razširitev področja uporabe v skladu s členom 14(1)(c) Uredbe (EU) 2018/545 in členom 21(13) Direktive (EU) 2016/797 se nanaša na razširitev področja uporabe vozila, za katero je že bilo izdano dovoljenje. V opisanem primeru ni tako: spremenjena vozila niso dovoljena na prvotnem področju uporabe, v nekaterih primerih pa dejansko ne morejo biti dovoljena na prvotnem področju uporabe, saj po spremembah, potrebnih za združljivost z omrežji na novem področju uporabe, niso več tehnično združljiva z omrežji na prvotnem področju uporabe.

Ta primer dovoljenja bi moralo biti novo dovoljenje, izdano v skladu s členom 14(1)(d) Uredbe (EU) 2018/545, čeprav se uporabljajo tudi nekateri koncepti razširitve področja uporabe v skladu s členom 14(1)(c) navedene uredbe:

- › oceniti je treba tehnično združljivost z omrežjem na novem področju uporabe (kot v primeru razširitve področja uporabe) in
- › izdaje novega dovoljenja na prvotnem področju uporabe (če bi bilo to tehnično mogoče) ni treba zahtevati, ker spremenjena vozila tam ne bodo več obratovala.

Če bo področje uporabe spremenjenega vozila in/ali tipa vozila omejeno na eno državo članico, lahko prosilec izbere, kateri subjekt je lahko subjekt za izdajo dovoljenj: Agencija ali nacionalni varnostni organ. Če novo področje uporabe zajema več kot eno državo članico, bi moral prosilec zahtevati izdajo novega dovoljenja pri Agenciji v skladu s členom 14(1)(d) Uredbe (EU) 2018/545 za področje uporabe, ki zajema te države članice.

Za prvotno področje uporabe ni treba zahtevati izdaje novega dovoljenja, saj so spremembe potrebne le za novo področje uporabe; vozila, za katera je že bilo izdano dovoljenje v prvotnem področju uporabe, se ne bodo spremenila in bodo še naprej skladna z dovoljenim tipom vozila, ki zajema prvotno področje uporabe.

Novega tipa ali variante tipa vozila, za katerega bo izdano dovoljenje na podlagi novega dovoljenja, ni mogoče uporabiti za razširitev področja uporabe nazaj na prvotno področje uporabe.

Ocene, ki jih je treba izvesti, bi morale biti omejene na:

- › zahteve, ki veljajo za spremenjene dele (in vmesnike s spremenjenimi deli);
- › za tirna vozila – lokomotive in potniške vagoni: zahteve, opredeljene v oddelkih 7.1.4(1), (2), (3), (4) in (6) TSI lokomotive in potniška tirna vozila;
- › za tirna vozila in tovarne vagoni: zahteve, opredeljene v oddelkih 7.2.2.4(1), (2), (3), (4) in (6) TSI tovorni vagoni, in
- › za podsistem vodenje-upravljanje in signalizacija: zahteve, opredeljene v oddelkih 7.4.2.3, 7.4.3 in 7.4.4 TSI vodenje-upravljanje in signalizacija.

3.3.2.4. Primer izdaje novega dovoljenja – člen 14(1)(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) Uredbe (EU) 2018/545 je na podlagi že dovoljenega tipa vozila ustvarjen nov tip vozila.

Merila za odločanje, ali je potrebna izdaja novega dovoljenja v skladu z merili iz člena 21(12) 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“.

Novo dovoljenje je potrebno, če so vrednosti za osnovne značilnosti zasnove zunaj razpona, opredeljenega v TSI; glej oddelek 3.2.2.2.

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

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

Zato je mogoče sklepati, da se ta določba nanaša na **možnost** negativnega vpliva na splošno raven varnosti zadevnega vozila, ne pa na to, ali bo sprememba v okviru dejanskega izvajanja zares negativno vplivala na varnost ali ne.

Subjekt za upravljanje sprememb pri odločanju o tem, ali se zahteva postopek iz člena 21(12)(b) ali ne, ne bi smel upoštevati dejavnosti, ki se izvajajo zato, da ne bo škodljivih vplivov na varnost (opombe glede izračuna, simulacije, poskusna obratovanja, sodelovanje organov za ocenjevanje skladnosti itd.). Upoštevanje takšnih dejavnosti bi pomenilo, da se odločitev sprejme po izvedbi, preveritvi in potrditvi sprememb (naknadno vrednotenje). Takšne dejavnosti se seveda vedno izvajajo ne glede na primer dovoljenja, vendar mora subjekt za izdajo dovoljenj dovoljenje izdati. Člen 21(12)(b) se nanaša na možnost negativnega vpliva spremembe na varnost pred izvedbo, verifikacijo in potrditvijo spremembe (predhodno vrednotenje) ter s tem povezano potrebo, da subjekt za izdajo dovoljenj izda dovoljenje, kadar ta možnost obstaja. Člen 21(12)(b) se ne nanaša na to, ali sprememba na koncu dejansko vpliva na varnost ali ne, ker je treba raven varnosti ohraniti in izboljšati, kadar je to mogoče, kar pomeni, da se sprememba, ki zmanjšuje raven varnosti, ne sme izvesti.

Da bi subjekt za upravljanje sprememb ocenil, ali lahko sprememba vpliva na splošno varnost zadevnega vozila, bi moral uporabiti svoj postopek zajema zahtev za bistveno zahtevo „varnost“ ter primerjati oceno tveganja pred izvedbo spremembe in po njej (ob upoštevanju vseh dejavnosti, ki so potrebne za izvedbo spremembe, in ne le končne rešitve). Kadar ni novih varnostnih zahtev in (nove) ocene tveganja:

- › ne vsebuje novih nevarnosti/tveganj;
- › ne zahteva sprememb obstoječih ukrepov za nadzor ali ublažitev;
- › ne zahteva novih ukrepov za nadzor ali zmanjšanje obstoječih nevarnosti/tveganj in
- › kategorija sprejemljivosti tveganja za posamezno tveganje ostaja nespremenjena,

bi se lahko štelo, da se člen 21(12)(b) ne začne uporabljati. To oceno bi moral neodvisno oceniti ocenjevalni organ v okviru postopka zajema zahtev v zvezi s bistveno zahtevo „varnost“. Če je brez izvedbe kakršne koli ocene tveganja jasno, da sprememba ne more vplivati na varnost, neodvisna ocena, ki jo izvede ocenjevalni organ, ne bi bila potrebna.

Če ocena tveganja ne obstaja (npr. vozila, dana na trg v skladu z Direktivo 2008/57/ES ali prej), bi moral subjekt za upravljanje sprememb:

- › izvesti oceno tveganja stanja pred obravnavano spremembo (omejeno na spremenjene dele in vmesnike z nespremenjenimi deli);
- › izvesti oceno tveganja spremenjenega vozila (tudi omejeno na spremembe in dejavnosti, potrebne za izvedbo spremembe);
- › analizirati razlike med ocenama tveganja (za dele, na katere sprememba vpliva), kot je navedeno zgoraj, v zvezi z novimi nevarnostmi/tveganji, ukrepi za blažitev itd.

Opozoriti je treba, da lahko sprememba, tudi če ne vpliva na osnovne značilnosti zasnove in zato ni treba izdati dovoljenja zaradi skladnosti s predpisi v skladu s členom 21(12)(a) in/ali 21(12)(c) Direktive (EU) 2016/797, kljub temu negativno vpliva na splošno varnost zadevnega vozila in je zato potrebno novo dovoljenje.

c) „To se zahteva v ustreznih TSI.“

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

Imetnik dovoljenja za tip vozila lahko obstoječemu 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. Področje ocenjevanja je omejeno na spremembe in vmesnike z nespremenjenimi deli, in sicer ne glede na odločitev imetnika.

Če je izhodišče za novo dovoljenje varianta obstoječega tipa vozila, se ta primer dovoljenja še vedno lahko uporabi, vendar bo rezultat postopka izdaje dovoljenja nov tip (obstoječi varianti tipa vozila ni mogoče dodati nove variante).

Z vidika ocene iz člena 21(12) Direktive (EU) 2016/797 in postopka zajema zahtev je treba upoštevati vse spremembe, ki so bile na vozilu in/ali tipu vozila izvedene od izdaje zadnjega dovoljenja. Z drugimi besedami, izhodišče za oceno meril iz člena 21(12) in veljavnih zahtev je zadnje izdano dovoljenje in ne stanje tipa vozila in/ali vozila tik pred izvedbo zadnje spremembe. Ni nujno, da so takšne (pretekle) spremembe v skladu s predpisi, ki veljajo v trenutku vložitve vloge za izdajo dovoljenja, temveč morajo biti v skladu s predpisi, ki veljajo v trenutku, ko so bile izvedene. V vsakem primeru bi bilo treba vse izvedene spremembe dokumentirati in izslediti do veljavnih zahtev, ustrezna dokazila pa bi morala biti del dokumentacije, priložene vlogi.

3.3.2.5. Razširjeno področje uporabe, zaradi katerega so potrebne spremembe vozila in/ali tipa vozila – člen 14(3)(a)

Če je treba vozilo ali tip vozila spremeniti, da bi bilo zanj mogoče izdati dovoljenje in bi lahko obratovalo na razširjenem področju uporabe v eni ali več drugih državah članicah, mora imetnik dovoljenja za tip vozila zaprositi za novo dovoljenje (primer (d)) in razširitev področja uporabe (primer (c)) v skladu s členom 14(3)(a) Uredbe (EU) 2018/545. Za ta primer bi subjekt za izdajo dovoljenj moral biti Agencija. Preveriti je treba le spremenjene elemente vozila in/ali tipa vozila, njihove vmesnike z nespremenjenimi deli, združljivost z omrežji, na katera se bo razširilo področje uporabe, in zahteve, kadar veljajo posebna pravila za razširitev področja uporabe (glej oddelek 3.3.2.3).

V združeni vlogi se lahko hkrati pošljeta vloga za novo dovoljenje in vloga za dovoljenje za razširjeno področje uporabe, 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.

Pri izdaji dovoljenja za tip vozila za združeni primer bo točka „vse na enem mestu“ ustvarila dve evropski identifikacijski številki: ena od teh bo ustrezala novemu dovoljenju po spremembi vozila in/ali tipa vozila, druga pa razširitvi področja uporabe zgoraj navedenega tipa/ali variante vozila, ki mu je bilo izdano novo dovoljenje. Obe evropski identifikacijski številki je mogoče navesti v enem dokumentu o izdaji dovoljenja (oba pravna akta sta vključena v en dokument); lahko pa se izdata tudi dva neodvisna dokumenta o izdaji dovoljenja, pri čemer ima vsak svojo evropsko identifikacijsko številko.

3.3.2.6. Primer dovoljenja v skladu s tipom – člen 14(1)(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.

Dovoljenje v skladu s tipom se lahko izda le, če so dovoljenja za tip vozila ter ES-potrdila za podsisteme in komponente interoperabilnosti (vključno z odobritvijo sistema vodenja kakovosti) veljali ob predložitvi vloge ali ob dajanju zadevne komponente interoperabilnosti na trg (glej oddelek 3.11.2.2). Če je zaradi spremembe predpisov 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 izda le po proizvodnji vozila ali serije vozil (če se odloči za vključitev več vozil v eno vlogo za izdajo dovoljenja), 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 izdajo dovoljenja. Z drugimi besedami, vozila bi morala obstajati in že prestatati vse veljavne ocene skladnosti (npr. serijsko preskušanje).

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 ES-izjave o skladnosti z že dovoljenim tipom.

3.3.2.6.1. Vozila heterogenega izvora, spremenjena tako, da ustrezajo enemu tipu vozila

Za vozila heterogenega izvora (npr. prvotno enaka vozila, ki so se sčasoma različno razvila, vozila z nekaj podobnostmi, vendar z bistvenimi razlikami itd.), ki so spremenjena, da ustrezajo enemu tipu vozila, se lahko zahtevajo različne spremembe, da se doseže končni status. Tudi če je področje sprememb enako za vsa zadevna vozila (npr. deli, ki bodo spremenjeni, so pri vseh enaki), spremenjena vozila morda ne bodo ustrezala istemu vozilu, ker lahko obstajajo druge pomembne razlike. V takih primerih bi moral obstajati referenčni tip vozila za vsako skupino (homogenih) vozil. Subjekt za upravljanje sprememb lahko nato za vsako (homogeno) skupino spremenjenih vozil ločeno vložijo vlogo za izdajo dovoljenja za dajanje vozila na trg.

Kadar postopek spreminjanja vključuje vzpostavitev stanja, v katerem bi bila vozila homogena (tj. vzpostavitev skupne izhodiščne točke), morajo biti takšne spremembe:

- › del postopka načrtovanja;
- › pod nadzorom sistema vodenja kakovosti, ki ga izvaja priglašeni organ, in
- › zajete v povezanem dovoljenju za tip vozila.

Če so različna izhodišča (in poznejši postopki za doseg ciljnega stanja) upoštevana že pri načrtovanju, proizvodnji, nadzoru, ki ga izvaja priglašeni organ, in izdaji dovoljenja za tip vozila, bodo spremenjena vozila homogena in bodo ustrezala istemu tipu vozila.

3.3.2.6.2. Vloge v skladu s tipom, kadar prosilec ni imetnik vozila

Pravice intelektualne lastnine niso povezane s praktično ureditvijo za izdajo dovoljenja za vozilo, saj je to komercialna/pogodbena zadeva. V skladu z Direktivo (EU) 2016/797 in Uredbo (EU) 2018/545 ni prepovedano, da subjekt, ki ni imetnik dovoljenja za tip vozila, izdeluje nova vozila v skladu s tipom, ki ga ne poseduje, in/ali predloži vlogo za izdajo dovoljenja v skladu s takim tipom, če le ima potrebno:

- › znanje in informacije za izdelavo vozil in izdajo izjave o skladnosti s tipom ter
- › dokumentacijo za predložitev vloge za izdajo dovoljenja v skladu z zahtevami iz Priloge I k Uredbi (EU) 2018/545 (tj. ES-potrdila o verifikaciji, vključno z odobritvijo sistema vodenja kakovosti, ki zajemajo ustrezne proizvodne obrate); glej oddelek 3.11.1.

Vsebina dokumentacije, priložene vlogi za izdajo dovoljenja, je enaka, ne glede na to, ali je prosilec imetnik dovoljenja za tip vozila ali ne. Prosilec je izključno odgovoren za to, da ima dovolj informacij in znanja za zagotovitev, da so v vlogi zajeta vozila skladna z dovoljenim tipom vozila; subjekt za izdajo dovoljenj tega vidika ne bi smel ocenjevati.

Prosilec za izdajo dovoljenja v skladu s tipom ne postane imetnik dovoljenja za tip vozila.

3.3.2.6.3. Naknadno dovoljenje v skladu s tipom

Pri ocenjevanju vloge za izdajo dovoljenja za dajanje na trg v skladu z dovoljenim tipom vozila lahko subjekt za izdajo dovoljenj v spletnem obrazcu točke „vse na enem mestu“ navede, ali gre za naknadno vlogo ali ne.

Naknadna vloga pomeni, da se to dovoljenje izda na podlagi prejšnje (prve) vloge za izdajo dovoljenja v skladu s tipom, za katero je subjekt za izdajo dovoljenj že izdal ustrezno dovoljenje za vozilo.

V takem primeru je večina naknadne vloge in dokumentacije, ki ji je priložena, enaka (prvi) vlogi, ki je že bila pozitivno ocenjena. Običajno se razlike nanašajo le na identifikacijo vozil, za katera se zahteva dovoljenje, in na ES-izjavo o skladnosti; več razlik je lahko v primerih, ko je bilo treba posodobiti ES-potrdila zaradi sprememb iz člena 15(1)(b) ali ko so za komponente interoperabilnosti predvidene različne določbe.

To bi subjektom za izdajo dovoljenj omogočilo učinkovitejšo obdelavo vloge (npr. če so dokumenti še vedno veljavni in skladni z informacijami v evropskem registru dovoljenih tipov vozil in podatkovni zbirki ERADIS, gre večinoma za primerjavo s prejšnjo vlogo). Točka „vse na enem mestu“ bo za naknadne vloge za izdajo dovoljenj v skladu s tipom pripravila različne (poenostavljene) spletne obrazce.

Priporočeni so naslednji pogoji, da se vloga za izdajo dovoljenja v skladu s tipom obravnava kot naknadna:

- › prosilec, kontaktna oseba prosilca, opredeljena v točki „vse na enem mestu“, in referenčni tip bi morali biti enaki kot pri ustrezni prvi vlogi za izdajo dovoljenja v skladu s tipom;
- › kadar je od prve vloge za izdajo dovoljenja v skladu s tipom in/ali od prejšnje naknadne vloge za izdajo dovoljenja v skladu s tipom poteklo več kot 12 mesecev, bi bilo treba vlogo za izdajo dovoljenja v skladu s tipom vedno obravnavati kot prvo vlogo za izdajo dovoljenja v skladu s tipom;
- › po obdelavi več (tj. 10) zaporednih vlog za izdajo dovoljenja v skladu s tipom je treba naslednjo vlogo za izdajo dovoljenja v skladu s tipom obravnavati kot prvo vlogo za izdajo dovoljenja v skladu s tipom.

Odločitev subjekta za izdajo dovoljenj, da vlogo za izdajo dovoljenja v skladu s tipom razvrsti kot naknadno, se sprejme ob upoštevanju zgoraj navedenih pogojev in tudi izkušenj iz prejšnjih vlog za isti tip vozila in/ali izkušenj s prosilcem.

3.3.3. Člen 15: Spremembe že dovoljenega tipa vozila

3.3.3.1. 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. Za razvrščanje sprememb je odgovoren subjekt za upravljanje sprememb (ki je lahko ali pa ni imetnik dovoljenja za tip vozila).

Če se subjekt za upravljanje sprememb odloči, da zaradi spremembe ni potrebna uporaba meril iz člena 21(12) Direktive (EU) 2016/797 in sprememba ne povzroči odstopanja od tehnične dokumentacije, priložene ES-izjavi(-am) o verifikaciji, prevzame le odgovornost za upravljanje sprememb.

Če subjekt za upravljanje sprememb:

- › sklene, da je treba zaradi spremembe uporabiti merila 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 enega ali več mobilnih podsistemov, na katere sprememba vpliva (vključno z nespremenjenimi deli), in predložiti vlogo za izdajo dovoljenja za tip vozila in/ali dovoljenja za dajanje vozila na trg.

Opozoriti je treba, da je v skladu s členom 15(5) in točko 2.3.3 Priloge IV k Direktivi (EU) 2016/797, Sklepom 2010/713/EU (npr. modul SB, točka 8) in členom 6 Uredbe (EU) 2019/250 prosilec za izdajo dovoljenja za dajanje (spremenjenega) mobilnega podsistema na trg odgovoren za:

- › imenovanje priglašene in/ali imenovanega organa za izvedbo postopka ES-verifikacije spremenjenih delov in vmesnikov z nespremenjenimi deli, če sprememba vpliva na skladnost z veljavnimi TSI in/ali nacionalnimi predpisi (če pride do tega, je potrebno novo ES-potrdilo).
Za opredelitev področja potrjevanja je odgovoren prosilec. Priglašeni/imenovani organ ni pristojen za to, da od prosilca zahteva dokazila o zagotovitvi popolnosti in ustreznosti pogodbenega potrjevanja;
- › obveščanje priglašene in/ali imenovanega organa, ki je izvedel prvotno ES-verifikacijo, če spremembe vplivajo na že izvedene ocene skladnosti, in
- › odločitev o tem, ali je za spremenjeni podsistem potrebna nova ES-izjava o verifikaciji.

Prosilec za izdajo dovoljenja za dajanje (spremenjenega) mobilnega podsistema na trg analizira tudi, ali obstajajo drugi veljavni zakoni ali zahteve, na katere vpliva sprememba, ter zahteva izvedbo dodatnih ocen (glej oddelek 3.3.1.3 in 3.3.1.4). Podobno mora prosilec za izdajo dovoljenja v okviru postopka zajema zahtev zagotoviti tudi, da za vozilo in/ali tip vozila ne veljajo druge zahteve (npr. pravo EU), ki bi jih bilo treba upoštevati.

3.3.3.2. Skupine sprememb dovoljenega tipa vozila

V okviru Uredbe (EU) 2018/545 zadevni subjekt za izdajo dovoljenj ne bi smel oceniti odločitve, ki jo je v zvezi z razvrstitvijo spremembe sprejel subjekt za upravljanje sprememb, niti se z njo strinjati ali ne strinjati. Za razvrstitev spremembe v eno od kategorij, opisanih v členu 15(1) navedene uredbe, je odgovoren subjekt za upravljanje sprememb. Izjema od tega pravila je ocena obvestil o spremembah v skladu s členom 16(4) Uredbe (EU) 2018/545, kadar mora zadevni subjekt za izdajo dovoljenj oceniti pravilno razvrstitev sprememb; glej oddelek 3.3.4.1. To je podrobneje opisano v diagramu poteka za podfazo 1.1, oddelek 4.

Sprememba dokumentacije, ki je bila vključena v dokumentacijo, priloženo vlogi za izdajo dovoljenja za tip vozila, in ni povezana s spremembo tehničnih značilnosti tipa vozila, se ne bi smela šteti za spremembo tipa vozila v okviru člena 15(1) Uredbe (EU) 2018/545.

Tehnično dokumentacijo, ki je priložena ES-izjavi o verifikaciji, sestavljajo dokumenti (risbe, diagrami, opisi, izračuni, funkcionalne specifikacije, tehnične specifikacije, poročila o preskusih, poročila o simulacijah itd.), ki so organom za ugotavljanje skladnosti omogočili ocenjevanje skladnosti z obveznimi predpisi (TSI in nacionalnimi predpisi), prosilcem pa ugotavljanje skladnosti z veljavnim pravom EU. S spremembo takih dokumentov nastajajo razlike v tehnični dokumentaciji v primerjavi z dokumentacijo, ki je bila podlaga za izdano dovoljenje za tip vozila. Take razlike ne pomenijo „odstopanj“ v smislu člena 15(1) Uredbe (EU) 2018/545, kadar so redakcijske narave in se nanašajo na popraviljanje napak v dokumentih (npr. popraviljanje tipografskih napak ali drugih napak pri črkovanju, posodobitev nepravilnih sklicev na druge dokumente, izboljšave besedila itd.). Vse druge spremembe dokumentov, ki sestavljajo dokumentacijo, priloženo ES-izjavi o verifikaciji, je treba obravnavati kot odstopanje.

Kadar je za ugotovitev, ali je vpliv na osnovne značilnosti zasnove manjši od mejnih vrednosti iz TSI, potrebna referenčna vrednost, tj. vrednost za zadevni parameter pred spremembo, vendar ne obstaja dovoljenje za tip vozila, ES-izjava o verifikaciji in spremena tehnična dokumentacija (vključno z oceno, ki jo opravi priglašeni organ), bi bilo treba predpostaviti, da spremembe presegajo mejne vrednosti, zato je potrebno novo dovoljenje v skladu s členom 21(12)(a).

3.3.3.2.1. Spremembe, ki ne povzročijo odstopanja od tehnične dokumentacije, priložene ES-izjavam o verifikaciji podsistemov – člen 15(1)(a).

Ta kategorija sprememb ne vpliva na opravljene verifikacije in posledično na vozilo in/ali tip vozila ali dokumentacijo, na podlagi katere je izdano dovoljenje za tip vozila (in sicer dokumentacijo, priloženo vlogi za izdajo dovoljenja, 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).

Spremembe vozil, za katera je bilo dovoljenje izdano v skladu s prejšnjo ureditvijo in za katera se ne uporablja postopek ES-verifikacije ter zato niso zajeta v ES-izjavi o verifikaciji, je še vedno mogoče razvrstiti v skladu s členom 15(1)(a) Uredbe (EU) 2018/545, čeprav v tem primeru ne bo priložena tehnična dokumentacija, če organu za ocenjevanje skladnosti ni treba izvesti novih verifikacij.

3.3.3.2.2. Spremembe, ki povzročijo odstopanje od tehnične dokumentacije, priložene ES-izjavam o verifikaciji podsistemov, vendar ne vplivajo na osnovne značilnosti zasnove in zaradi njih ni potrebno novo dovoljenje – člen 15(1)(b)

Za spremembe, razvrščene v skladu s členom 15(1)(b) Uredbe (EU) 2018/545, kadar je subjekt za upravljanje sprememb imetnik dovoljenja za tip vozila, ni treba zaprositi za izdajo novega dovoljenja ali zahtevati ustvarjanja izvedenke v evropskem registru dovoljenih tipov vozil. To je zato, ker se kljub spremembam, ki jih je uvedel imetnik, šteje, da je zasnova (osnovne značilnosti zasnove) še vedno skladna z že dovoljenim tipom.

Vendar to vpliva na dokumentacijo, ki je podlaga za izdano dovoljenje za tip vozila, in sicer na tehnično dokumentacijo, ki je priložena ES-izjavi o verifikaciji mobilnega(-ih) podsistema(-ov), zato jo je treba vključiti v upravljanje konfiguracije tipa vozila. Imetnik dovoljenja za tip vozila mora izpolnjevati svoje zakonske obveznosti: zagotoviti, da dovoljeni tip vozila v svoji življenjski dobi še naprej izpolnjuje bistvene zahteve ter da so dokumentacija v zvezi s tipom in z njo povezani podatki vedno posodobljeni. Te obveznosti med drugim vključujejo tudi:

- › dokumentiranje spremembe, opravljenih ocen in utemeljitve odločitve o razvrstitvi spremembe (tj. zajem zahtev in uporaba skupne varnostne metode za oceno tveganja);
- › na zahtevo predložitev dokumentacije v zvezi s spremembo subjektu za izdajo dovoljenj;
- › obveščanje enega ali več priglašeni organov, ki so izdali prejšnje potrdilo(-a).

Ta razvrstitev sprememb lahko vpliva na skladnost podsistemov z obveznimi predpisi ali na veljavnost potrdil o skladnosti. V tem primeru organi za ocenjevanje skladnosti izvedejo potrebne verifikacije in izdajo ustrezna potrdila; posodobijo se ustrezni vnosi v evropski register dovoljenih tipov vozil; glej oddelek 3.8.4.1.3.

Prosilec za dajanje mobilnih podsistemov na trg se lahko odloči, ali je po spremembi iz člena 15(1)(b) potrebna nova ES-izjava o verifikaciji mobilnega(-ih) podsistema(-ov) ali ne. Priglašeni organ, ki je izdal potrdilo o pregledu tipa ali zasnove, je odgovoren za odločitev, ali je predhodno izdano potrdilo po spremembi iz člena 15(1)(b) še vedno veljavno. Ob upoštevanju navedenega se v primeru spremembe sklicev na potrdila in/ali tehnično dokumentacijo, ki je priložena ES-izjavi o verifikaciji, pričakuje, da bodo posodobljene tudi ES-izjave, saj običajno vsebujejo sklice na potrdila in priloženo tehnično dokumentacijo.

Upoštevati je treba, da so v TSI lokomotive in potniška tirna vozila ter TSI tovorni vagoni določene mejne vrednosti za nekatere osnovne značilnosti zasnove, pod katerimi se lahko sprememba, čeprav vpliva na osnovne značilnosti zasnove, še vedno razvrsti v skladu s členom 15(1)(b) Uredbe (EU) 2018/545, npr.:

- › povečanje najmanjšega polmera horizontalnega loka > 5 m: sprememba iz člena 15(1)(c);
- › sprememba zavorne zmogljivosti nad +/- 10 %: sprememba iz člena 15(1)(c);
- › povečanje najmanjšega polmera horizontalnega loka < 5 m: sprememba iz 15(1)(b);
- › sprememba zavorne zmogljivosti v mejah +/- 10 %: sprememba iz člena 15(1)(b).

1. TSI clause	2. Related basic design characteristic(s)	3. Changes impacting the basic design characteristic and not classified as 21(12)(a) of Directive (EU) 2016/797	4. Changes impacting the basic design characteristic and classified as 21(12)(a) of Directive (EU) 2016/797
4.2.3.6. Minimum curve radius	Minimum horizontal curve radius capability	Increase of minimum horizontal curve radius of more than 5 m	N/A
4.2.4.5.5 Braking performance – Parking brake	Maximum gradient on which the unit is kept immobilized by the parking brake alone (if the vehicle is fitted with it)	Change of declared maximum gradient of more than ± 10 %	N/A

Slika 7: Preglednica 17a, TSI lokomotive in potniška tirna vozila, primeri sprememb osnovnih značilnosti zasnove, ki jih je treba razvrstiti v skladu s členom 15(1)(b)

Spremembe vozil, za katera je bilo izdano dovoljenje v skladu s prejšnjo ureditvijo in za katera se ne uporablja postopek ES-verifikacije ter zato niso zajeta v ES-izjavi o verifikaciji, je še vedno mogoče razvrstiti v skladu s členom 15(1)(b) Uredbe (EU) 2018/545, če morajo organi za ocenjevanje skladnosti izvesti verifikacije (kar bi vplivalo na tehnično dokumentacijo, priloženo ES-izjavi o verifikaciji, če bi obstajala), vendar to ne vpliva na osnovne značilnosti zasnove.

3.3.3.2.3. Sprememba osnovnih značilnosti zasnove tipa vozila, za katero ni potrebno novo dovoljenje – člen 15(1)(c)

Ta skupina sprememb vpliva na osnovne značilnosti zasnove in dokumentacijo, ki je podlaga za izdano dovoljenje za tip vozila. Za spremembe vozila in/ali tipa vozila ni treba uporabiti meril iz člena 21(12) Direktive (EU) 2016/797, kadar 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, glej oddelek 3.8.4.1.1.

3.3.3.2.4. Sprememba tipa vozila, za katero je potrebno novo dovoljenje – člen 15(1)(d)

Za spremembe je treba uporabiti merila iz člena 21(12) Direktive (EU) 2016/797, kadar je potrebno novo dovoljenje; glej oddelek 3.3.2.4. Zadevna sprememba bi morala biti zajeta z upravljanjem konfiguracije tipa vozila.

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

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

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

- › obstoječega imetnika dovoljenja za tip vozila zaprosi, naj upravlja spremembe v njegovem imenu, pri čemer obstoječi imetnik dovoljenja za tip vozila ostane imetnik dovoljenja za tip vozila, ali
- › spremembe upravlja sam. V tem primeru subjekt zaprosi za izdajo dovoljenja za nov tip vozila in postane prosilec. Ta subjekt postane imetnik dovoljenja za tip vozila za nov tip vozila in prevzame odgovornost za upravljanje konfiguracije novega tipa vozila v celoti.

To pomeni, da:

- › nadaljnje spremembe na novo dovoljenega tipa vozila ne spadajo na področje uporabe člena 15(4) Uredbe (EU) 2018/545, ker bo subjekt za upravljanje takih sprememb tudi imetnik dovoljenja za tip vozila, in
- › imetnik na novo dovoljenega tipa vozila lahko v skladu s členom 14(1)(e) Uredbe (EU) 2018/545 zaprosi tudi za izdajo dovoljenja za dajanje vozil na trg v skladu z novim tipom, in sicer za spremembe obstoječih vozil (da bi bila skladna z novim tipom) in za novo izdelana vozila.

Subjekt za upravljanje sprememb bo moral zagotoviti, da:

- › je dovoljenje za tip vozila, ki ga želi uporabiti za utemeljitev svojega novega dovoljenja, še vedno veljavno za predvideno področje uporabe novega dovoljenja;
- › ima zadostne informacije (dokumentacijo) o tipu vozila za uvedbo spremembe, da bo nov tip vozila izpolnjeval zahteve, in za upravljanje konfiguracije novega tipa vozila (glej oddelek 3.3.2.6.2).

Drug subjekt lahko v imenu imetnika dovoljenja za tip vozila spremeni tip vozila, če so sklenjene potrebne pogodbene ureditve, vendar je imetnik dovoljenja za tip vozila prosilec za izdajo dovoljenja za nov tip vozila ali novo varianto tipa vozila. V takem primeru bo vloga imetnika novega dovoljenja za tip vozila ostala dodeljena subjektu, ki ima obstoječe dovoljenje za tip vozila.

Preglednica 4: Povzetek kategorij sprememb tipov vozil in primerov dovoljenj

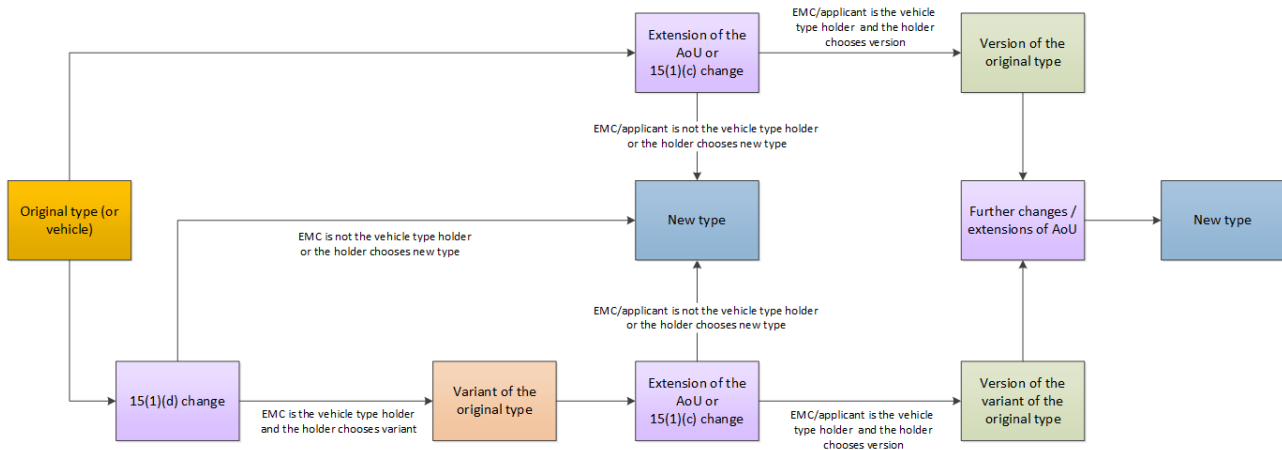
Sprememba	Subjekt za upravljanje sprememb	
	Imetnik dovoljenja za tip vozila	Ni imetnik dovoljenja za tip vozila
Skupina 15(1)(a)	Ni spremembe tipa vozila. Ni dovoljenja.	
Skupina 15(1)(b)	Ni spremembe tipa vozila. Ni dovoljenja. Posodobiti bi bilo treba tehnično dokumentacijo, priloženo ES-izjavam o verifikaciji podsistemov, in vnos v evropskem registru dovoljenih tipov vozil. 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. Zaprosi za prvo dovoljenje ali novo dovoljenje za tip vozila (nov tip).
Skupina 15(1)(c)	Zahteva ustvarjanje nove izvedenke tipa vozila ali nove izvedenke variante tipa vozila. Subjektu za izdajo dovoljenj predloži ustrezne informacije. Subjekt za izdajo dovoljenj v evropskem registru dovoljenih tipov vozil evidentira novo izvedenko tipa vozila ali varianto tipa vozila.	Subjekt za upravljanje sprememb postane prosilec. Zaprosi za prvo dovoljenje ali novo dovoljenje za tip vozila (nov tip).
Skupina 15(1)(d)	Zaprosi za novo dovoljenje. (Izbere lahko prvo dovoljenje)	Subjekt za upravljanje sprememb postane prosilec. Zaprosi za prvo dovoljenje ali novo dovoljenje za tip vozila (nov tip).

3.3.3.4. Možnosti za ustvarjanje variant in izvedenk iz vozila ali tipa vozila

Kot je že pojasnjeno v oddelkih 3.2.2.13, 3.2.2.14 in 3.2.2.16, so možnosti za ustvarjanje variant ali izvedenk omejene zaradi opredelitev variante, izvedenke, dovoljenj, primerov novega dovoljenja in primerov

dovoljenja za razširitev področja uporabe, skupaj z določbami člena 14(2) in člena 15(4) Uredbe (EU) 2018/545, in sicer različno glede na to, ali je subjekt za upravljanje sprememb ali prosilec imetnik obstoječega dovoljenja za tip vozila ali ne.

V naslednji shemi, ki dopolnjuje preglednico 5 v oddelku 3.3.3.3, so povzete različne možnosti za ustvarjanje variant in izvedenk, pri čemer je upoštevano tudi, ali je subjekt za upravljanje sprememb imetnik dovoljenja za tip vozila ali ne.



Slika 8: Možnosti ustvarjanja variant in izvedenk

3.3.4. Člen 16: Spremembe že dovoljenega vozila

3.3.4.1. Obvestilo o spremembah vozila (vozil) v skladu s členom 16(4) Uredbe (EU) 2018/545

Za subjekte za upravljanje sprememb, ki niso imetniki zadevnega dovoljenja za tip vozila, se uporablja člen 16(4) Uredbe (EU) 2018/545. To se lahko zgodi, kadar dovoljenje za tip vozila ne obstaja (npr. vozilo, ki mu je bilo dovoljenje izdano pred Direktivo 2008/57/ES), ali kadar sta subjekt za upravljanje sprememb in imetnik dovoljenja za tip vozila različni organizaciji. Če je subjekt za upravljanje sprememb imetnik dovoljenja za tip vozila, člena 16(4) ni mogoče uporabiti.

Kadar subjekt za upravljanje sprememb ni imetnik dovoljenja za tip vozila, izbira med:

- › predložitvijo vloge za izdajo novega dovoljenja v skladu s členom 15(4). Subjekt za upravljanje sprememb bo postal imetnik novega tipa, za katerega bo izdano dovoljenje. Novi tip se lahko uporablja za naknadno izdajo dovoljenj za vozila, ki so skladna s tem tipom;
- › predložitvijo obvestila v skladu s členom 16(4), ki lahko zajema več enakih vozil. V tem primeru subjekt za upravljanje sprememb ne postane imetnik tipa (saj ni novega tipa, za katerega bi bilo izdano dovoljenje). Za naslednja (enaka) vozila lahko subjekt za upravljanje sprememb predloži nova obvestila.

V pravnem okviru ni določena omejitev števila vozil, ki jih naj zajema obvestilo, in števila obvestil, ki jih je mogoče predložiti (npr. za celoten vozni park enakih vozil).

V primeru sprememb, razvrščenih v skladu s členom 15(1)(c) Uredbe (EU) 2018/545, kadar subjekt za upravljanje sprememb ni imetnik dovoljenja za tip vozila, ni mogoče zahtevati ustvarjanja izvedenke v evropskem registru dovoljenih tipov vozil v skladu s členom 15(3). Subjekt za upravljanje sprememb izbere med izdajo novega dovoljenja in obvestilom, ki je opisano zgoraj.

Obvestila o spremembah vozil v skladu s členom 16(4) Uredbe (EU) 2018/545 bi moral subjekt za upravljanje sprememb poslati subjektu za izdajo dovoljenj, ki bi ga to zadevalo, če bi bila potrebna vloga za izdajo dovoljenja. Če je treba obvestilo nasloviti na Agencijo, ki deluje kot subjekt za izdajo dovoljenj, je postopek za predložitev obvestila opisan na spletišču Agencije:

https://www.era.europa.eu/can-we-help-you/faq/292_en?target_id=948

Če je treba obvestilo nasloviti na zadevni nacionalni varnostni organ, ki deluje kot subjekt za izdajo dovoljenj, bi moral subjekt za upravljanje sprememb obrniti na zadevni nacionalni varnostni organ, da ugotovi, kam je treba poslati obvestilo.

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

- › ali so nacionalni predpisi, ki se uporabljajo, ustrezno opredeljeni v obrazcu za predložitev obvestila;
- › ali so nacionalni predpisi, ki se uporabljajo za ocenjevanje skladnosti sprememb, predpisi, ki veljajo v času predložitve obvestila;
- › ali zaradi nacionalnih predpisov, ki se uporabljajo, za obravnavane spremembe ni potrebno novo dovoljenje, in
- › ali so nacionalni predpisi pravilno upoštevani v postopku zajema zahtev za bistveno zahtevo „varnost“ in varno vključitev podsistemov.

Zadevni nacionalni varnostni organi za področje uporabe morajo na zahtevo odgovoriti brez nepotrebnega odlašanja in vsaj v enem mesecu po zahtevi.

Subjekt za upravljanje sprememb lahko spremembo izvede na podlagi obvestila, spremenjena vozila pa se lahko začnejo uporabljati takoj zatem, saj ni treba čakati na utemeljeno odločitev zadevnega subjekta za izdajo dovoljenj. Če pa iz ocene subjekta za izdajo dovoljenj izhaja, da je razvrstitev, ki jo je opravil subjekt za upravljanje sprememb, napačna in je zaradi spremembe treba uporabiti člen 21(12) Direktive (EU) 2016/797 ter izdati novo dovoljenje, subjekt za upravljanje sprememb predloži vlogo za izdajo dovoljenja prek točke „vse na enem mestu“, ne da bi to posegalo v člen 26 Direktive (EU) 2016/797 in člen 53 Uredbe (EU) 2018/545 (dovoljenje za že spremenjena vozila se lahko začasno prekliče, odvisno od posebnosti sprememb in popravnih ukrepov, ki jih predlaga prevoznik v železniškem prometu).

Opozoriti je treba, da kadar subjekt za upravljanje sprememb izvede spremembo vozila, razvrščeno v skladu s členom 15(1)(c), 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.

3.3.4.2. Uskladitev vozila z drugo izvedenko tipa vozila (ustvarjeno po spremembi iz člena 15(1)(c))

Glede na to, da za spremembe, ki so razvrščene v skladu s členom 15(1)(c) Uredbe (EU) 2018/545, ni treba izdati novega dovoljenja, temveč objaviti izvedenko v evropskem registru dovoljenih tipov vozil (v skladu s členom 15(3) Uredbe (EU) 2018/545), za obstoječa vozila, ki so skladna z osnovnim tipom in spremenjena, da so skladna z izvedenko tipa, ni treba izdati novega dovoljenja za dajanje na trg v skladu z izvedenko. Imetnik posodobi registracijo v nacionalnem registru vozil/Evropskem centraliziranem virtualnem registru vozil (European Centralised Virtual Vehicle Register – register ECVVR)/evropskem registru vozil (European Vehicle Register – EVR), tako da se sklicuje na novo ustvarjeno izvedenko (in ne na osnovni tip).

Vendar je treba za vozila, ki so na novo izdelana v skladu z izvedenko tipa vozila/izvedenko variante vozila, v skladu s členom 14(1)(e) Uredbe (EU) 2018/545 pridobiti dovoljenje za dajanje na trg.

3.3.4.3. Uskladitev vozila z drugim tipom vozila

Glede na to, da je zaradi sprememb dovoljenega vozila, ki so razvrščene v skladu s členom 15(1)(d) Uredbe (EU) 2018/545, potrebna izdaja novega dovoljenja, premikanja vozil med različnimi tipi vozil (tj. izvedba potrebnih sprememb na vozilih, da se uskladijo z drugim tipom) in/ali variantami različnih tipov, kadar za ciljni tip/varianto dovoljenje še ni izdano, ni mogoče urejati s primerom dovoljenja iz člena 14(1)(e) Uredbe (EU) 2018/545. Najprej se izda dovoljenje za nov tip/varianto vozila.

Za spremembe na vozilih, s katerimi se ta uskladijo z že dovoljeno varianto tipa vozila (ali novim tipom, ki izhaja iz obstoječega), s katerim so bila prej skladna, je treba izdati novo izjavo o skladnosti z varianto tipa vozila in predložiti vlogo za izdajo dovoljenja za dajanje na trg v skladu s tipom/varianto na podlagi člena 14(1)(e) Uredbe (EU) 2018/545.

3.3.4.4. Spremembe vozil, razvrščene v skladu s členom 15(1)(b) Uredbe (EU) 2018/545, kadar je subjekt za upravljanje sprememb tudi imetnik dovoljenja za tip vozila

Če subjekt za upravljanje sprememb, ki je tudi imetnik dovoljenja za tip vozila, razvrsti spremembo v skladu s členom 15(1)(b) Uredbe (EU) 2018/545, ni treba vključiti subjekta za izdajo dovoljenj in posodobiti registra vozil (nacionalni register vozil/register ECVVR/evropski register vozil). Sprememba se lahko izvede brez nadaljnjih ukrepov. Vendar je imetnik še naprej odgovoren za zagotavljanje upravljanja konfiguracije vozil.

3.3.4.5. Spremembe, povezane z zamenjavo v okviru vzdrževanja

Člen 16(1) Uredbe (EU) 2018/545 zajema spremembe vozil (ne tipov vozil), povezane z vzdrževanjem, tj. zamenjavo pokvarjenih, nepravilno delujočih ali obrabljenih sestavnih delov. Če je nadomestni del 100-odstotno enak nadomeščnemu, za takšno spremembo ni treba izdati dovoljenja ali opraviti kakršne koli druge posodobitve tehnične dokumentacije ali evropskega registra dovoljenih tipov vozil. Vendar v nekaterih primerih na trgu ni mogoče najti 100-odstotno enakih nadomestnih delov (npr. zaradi zastarelosti, stečaja proizvajalca itd.), zato je treba uporabiti druge sestavne dele z enakimi funkcijami in zmogljivostmi, čeprav niso identični.

V tem okviru je treba „enake funkcije in zmogljivosti“ razumeti na naslednji način: nov sestavni del sam zase nima novih funkcij in ne dodaja novih funkcij sistemu, v katerega je vgrajen, ne povzroči spremembe zmogljivosti (povečanja ali zmanjšanja) in ne vpliva negativno na varnost (raven varnosti je vsaj ohranjena, brez novih nevarnosti/tveganj). Gre za enakovredno zamenjavo (isti vhod, isti izhod, enaka načela delovanja), povezano z vzdrževanjem (preventivnim ali korektivnim) in po pristopu „vključi in deluje“: odstrani se star sestavni del, namesti nov, druge spremembe ali prilagoditve pa niso potrebne. Postopki za namestitev novega sestavnega dela so enaki postopkom, ki bi bili potrebni za njegovo zamenjavo z drugim 100-odstotno enakim sestavnim delom. Z drugimi besedami, gre za nadomestitev nekega elementa z identičnim, ki se lahko (zaradi razvoja v času, zastarelosti, spremembe ponudnika itd.) nekoliko razlikuje, vendar je še vedno enakovreden.

Za upravljanje sprememb vozil je odgovoren imetnik vozil, nadzorujejo pa ga nacionalni varnostni organi (tj., če se ugotovi, da je sprememba napačno razvrščena v skupino iz člena 16(1) Uredbe (EU) 2018/545, je za to odgovoren imetnik, nacionalni varnostni organ pa lahko uvede potrebne ukrepe v skladu s členom 26 Direktive (EU) 2016/797, vključno z začasnim preklicem in razveljavitvijo dovoljenja).

3.3.5. Člen 17: Opredelitev predpisov, vključno z neuporabo TSI

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

3.3.5.1. Opredelitev predpisov, ki se uporabljajo

Predpisi, ki se uporabljajo, so v skladu s členom 4(2) Direktive (EU) 2016/797 predpisi, ki veljajo, ko prosilec prek točke „vse na enem mestu“ vloži zahtevo (vlogo). TSI vsebujejo posebne določbe, ki v nekaterih okoliščinah omogočajo uporabo prejšnjih različic TSI; dodatna navodila so na voljo v oddelku 3 smernic za uporabo TSI lokomotive in potniška tirna vozila ter TSI tovorni vagoni.

Za razvrščanje sprememb v skladu s členom 15(1) Uredbe (EU) 2018/545 na vozilih, ki jim je bilo izdano dovoljenje pred letom 2008/57/ES ali so bila dana v uporabo pred 19. julijem 2010 (tj. vozila, ki niso skladna s TSI), je treba upoštevati predpise, ki veljajo, ko subjekt za upravljanje sprememb izvede analizo. To vključuje tudi oceno učinka sprememb na nespremenjene dele.

Da bi upoštevali, da so projekti za izdajo dovoljenj za vozila – od opredelitve predpisov, ki se uporabljajo, do predložitve zahteve prek točke „vse na enem mestu“ – pogosto dolgotrajni, bi bilo treba v zvezi s predpisi (TSI in nacionalnimi predpisi) določiti prehodne ureditve. Obstaja tudi možnost neuporabe TSI v skladu s členom 7 Direktive (EU) 2016/797, glej oddelek 3.3.5.4. Primer, ki bi se verjetno lahko uporabil med fazo zasnove in vlogo za izdajo dovoljenja, je člen 7(1)(a) Direktive (EU) 2016/797 („... ki je na datum začetka uporabe zadevnih TSI v poznejši fazi razvoja ali je predmet pogodbe, ki se izvaja“).

Podatkovna zbirka referenčnih dokumentov (Reference Document Database – RDD) je zdaj orodje za objavo in razvrščanje nacionalnih predpisov v zvezi z dovoljenji za vozila:

<http://rdd.era.europa.eu/rdd/>

Stanje postopka čiščenja nacionalnih predpisov, ki se uporabljajo poleg TSI, je povzeto na ciljni strani zbirke RDD.

3.3.5.2. Uporaba oddelka 7.1.4 TSI lokomotive in potniška tirna vozila za posebna vozila, kot so tirni delovni stroji (On Track Machines – OTM)

Dodatna pojasnila so na voljo v navodilu za uporabo TSI lokomotive in potniška tirna vozila, ki je na voljo na spletišču Agencije.

3.3.5.3. Pomanjkljivosti TSI

Glej oddelka 2.3 in 2.5 navodila za uporabo TSI, ki je na voljo na spletišču Agencije (https://www.era.europa.eu/domains/technical-specifications-interoperability_en).

3.3.5.4. Neuporaba TSI

Glej oddelek 2.4 navodila za uporabo TSI, ki je na voljo na spletišču Agencije (https://www.era.europa.eu/domains/technical-specifications-interoperability_en).

Če ena ali več držav članic v skladu s členom 7 Direktive (EU) 2016/797 prosilcu dovoli, da ne uporablja ene ali več TSI ali njihovih delov, bi se to smelo uporabljati le za določen projekt, ki zajema določeno serijo vozil in na omejenem področju uporabe.

Iz tega sledi, da bo dovoljenje za tip vozila veljavno le za serijo vozil, če je ena ali več držav članic prosilcu dovolilo, da ne uporablja ene ali več TSI ali njihovih delov, ter ob pogojih, navedenih za zahtevano neuporabo. Če želi proizvajalec pridobiti dovoljenje za novo ali poznejšo serijo vozil tega tipa, mora pridobiti nov sklop dovoljenj za neuporabo za podporo novemu tipu vozila in dovoljenja za dajanje vozila na trg za vozilo ali serijo vozil, za katero se izda dovoljenje v skladu s tipom.

3.3.5.5. TSI in nacionalni predpisi

Glej oddelek 2.7.1 navodila za uporabo TSI, ki je na voljo na spletišču Agencije (https://www.era.europa.eu/domains/technical-specifications-interoperability_en).

3.3.5.6. Delni izbor zahtev iz novejših različic TSI v primerjavi s TSI, ki se je uporabila za oceno

Dodatna navodila so na voljo v smernicah za uporabo TSI.

3.3.5.7. Sprejemljivi načini skladnosti

Dodatna navodila so na voljo v smernicah za uporabo TSI.

3.3.5.8. Inovativne rešitve

Dodatna navodila so na voljo v smernicah za uporabo TSI.

3.3.5.9. Sprejemljivi nacionalni načini skladnosti

Glej oddelek 2.7.1 navodila za uporabo TSI, ki je na voljo na spletišču Agencije (https://www.era.europa.eu/domains/technical-specifications-interoperability_en).

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

V zvezi s poskusnim obratovanjem parameter 1.4 „Nacionalne zahteve za poskusno obratovanje“ zgoraj navedenega sklepa vključuje nacionalne predpise (če obstajajo) za poskusno obratovanje v omrežju.

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.

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

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 21(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. Upravljevec 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 oddelek 3.2.6).

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 sestavljen celovit sklop dokazil o skladnosti z ustreznimi zahtevami. Trenutno je mogoče glede na zadevno državo članico in njen pravni okvir zagotoviti, da se tveganja pri uporabi vozila obvladujejo, na različne načine, kot je opisano v naslednjih oddelkih.

3.3.7.1. Začasno dovoljenje za uporabo vozila v omrežju za namene poskusnega obratovanja

Kadar je v pravnem okviru države članice določeno, da je za uporabo vozila za poskusno obratovanje v omrežju potrebno začasno dovoljenje, je treba v njem navesti:

- › 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 oceno.

Rok, v katerem nacionalni varnostni organ izda začasno dovoljenje za izvajanje poskusnega obratovanja v omrežju, ni opredeljen niti v Direktivi (EU) 2016/797 niti v Uredbi (EU) 2018/545. Po sprejetju odločitve bosta prevoznik v železniškem prometu in upravljavec infrastrukture potrebovala nekaj časa, da vzpostavita potrebne ureditve za poskusno obratovanje v omrežju. Prosilec bi moral pri načrtovanju roka 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.

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.

Priporoča se, da prosilec, zadevni prevoznik v železniškem prometu, 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 roki 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 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.

3.3.7.2. Uporaba sistema upravljanja varnosti prevoznika v železniškem prometu

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. Če 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 upravljanja varnosti prevoznika v železniškem prometu 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 procesi 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 3.3.7.1 zgoraj). Vsekakor bo treba uporabljati skupno varnostno metodo za ovrednotenje in oceno tveganja, da se oceni vpliv uporabe vozila v omrežju za namene poskusnega obratovanja in ugotovi, ali vozila pomenijo pomembno spremembo, zaradi katere je potrebna uporaba postopka upravljanja s tveganji iz Uredbe o skupni varnostni metodi za ovrednotenje in oceno tveganja (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:

- › vmesnike z upravljavcem železniške infrastrukture;
- › izbiro voznika/upravljavca voznika, 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, ter
- › 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.

3.3.7.3. Ocena tveganj

Uporaba vozila v omrežju za namene poskusnega obratovanja pomeni, da obstajajo vidiki vozila, ki niso v celoti znani, na primer zmogljivost 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 postopek za izdajo začasnega dovoljenja za uporabo vozila v omrežju za namene poskusnega obratovanja.

Prosilec in prevoznik v železniškem prometu morata 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 predpisov, ki poteka v zgodnji fazi projekta, bo podlaga za opredelitev nevarnosti. Nevarnosti, ki še niso nadzorovane v okviru skladnosti s predpisi, se lahko obvladujejo s kombinacijo načel sprejemljivosti tveganja.

Pri oceni tveganj je treba upoštevati, ali je treba posodobitve izvesti med izvajanjem poskusnega obratovanja v omrežju. Tekoči pregled veljavnosti vhodnih podatkov pri oceni tveganja je del ureditve za upravljanje varnosti, ne glede na to, ali se izvaja kot enofazni ali večfazni postopek. 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.

3.3.7.4. Ureditve upravljavca infrastrukture za namene poskusnega obratovanja 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 Sklepa 2015/2299 (EU). V njih so obravnavane nacionalne postopkovne zahteve za poskusno obratovanje v omrežju (glej oddelek 3.3.7), pri čemer bi morali biti 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 bodo potekala 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);
- › vsi potrebni ukrepi, 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
- › vsi potrebni ukrepi v infrastrukturnih napravah med poskusnim obratovanjem v omrežju (npr. višja napetost v kontaktnem vodniku od običajne).

Upravljavec infrastrukture mora prosilcem in prevoznikom v železniškem prometu brez razlikovanja 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 v praktičnih ureditvah za izdajo dovoljenj za vozila.

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

Pogoji za uporabo in druge omejitve so del tehničnih značilnosti vozila in/ali tipa vozila ter določajo meje v zvezi s predvideno uporabo vozila. Pogoji za uporabo:

- › so osnovne značilnosti zasnove v skladu s členom 48(c)(iii) Uredbe (EU) 2018/545 (glej oddelek 3.8.2);
- › opredeliti jih je treba v tehničnem smislu in ne na geografskem območju (npr. na progi med A in B);
- › so zajeti v Sklepu 2011/665/EU o evropskem registru dovoljenih tipov vozil s:
 - kodiranimi pogoji za uporabo in drugimi omejitvami (parameter 3.1.2.3) in
 - nekodiranimi omejitvami uporabe in drugimi omejitvami (parameter 3.1.2.4);
- › 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.

Identifikacija pogojev za uporabo poteka v treh širših fazah:

- › **Faza zasnove:** prosilec bi moral v prvi fazi postopka za izdajo dovoljenja za vozilo (faza 1: priprava vloge, glej oddelek 3.3) opredeliti predvidene pogoje za uporabo (kot so tirna širina, največja hitrost, omejitve hitrosti, ki izhajajo iz ločenosti delov zavornega sistema, temperaturna območja itd.), ki se

uporablajo, ob tem pa upoštevati tehnične značilnosti vozila in/ali tipa vozila in njegove predvidene obratovalne pogoje.

- › **Ocena skladnosti:** po izvedeni oceni skladnosti je morda treba dodati dodatne pogoje za uporabo (faza 3: ocena skladnosti, glej oddelek 3.5), da se izpolnijo ustrezne zahteve (npr. omejitve največje obratovalne hitrosti v slabših pogojih obratovanja, kot je nerazpoložljivost nekaterih zavornih modulov ali omejitev števila dovoljenih konfiguracij tokovnih odjemnikov itd.). Te pogoje za uporabo opredeli prosilec v dogovoru z zadevnimi ocenjevalnimi organi. Dodatne informacije o zmanjševanju neskladnosti s TSI s pomočjo pogojev za uporabo so na voljo v oddelku 3.5.3.

Nekateri pogoji za uporabo so lahko povezani 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 za uporabo vključen učinek vsake morebitne okvare komponent. Vseeno je ocena teh scenarijev del postopka načrtovanja.

Nekateri pogoji za uporabo bodo pridobljeni z zajemom zahtev in postopkom ocene tveganja, zlasti z uporabo postopka ocene tveganja iz Priloge I k Uredbi o skupni varnostni metodi za ovrednotenje in oceno tveganja za zahteve v zvezi z varnostjo (bistvena zahteva „varnost“ v okviru podsistemov in varne vključitve podsistemov).

Kadar so pogoji za uporabo vozila povezani z varnostjo, jih mora zadevni ocenjevalni organ navzkrižno preveriti, da se zagotovi, da so skladni s postopkom ocene tveganja, ki ga je izvedel prosilec, in da ne povzročajo dodatnih varnostnih tveganj; naloga ocenjevalnega organa je preveriti, ali je bil postopek ocene tveganja iz Priloge I k Uredbi o skupni varnostni metodi za ovrednotenje in oceno tveganja uporabljen, kadar je to potrebno. Vloga ocenjevalnega organa ni preverjati, ali pogoji za uporabo, ki jih je prosilec vključil v vlogo za izdajo dovoljenja za vozilo:

- lahko ovirajo obratovanje vozila s komercialnega vidika (npr. zmanjšanje največje obratovalne hitrosti, majhno število prevoženih kilometrov med vzdrževalnimi dejavnostmi itd.) ali
- zahtevajo izvedbo tehnične ocene morebitnih pogojev za uporabo, potrebnih za odpravo neskladnosti s TSI in/ali nacionalnimi predpisi.

Priglašeni in/ali imenovani organi, vsak za dele, za katere so odgovorni, bi morali tudi navzkrižno preveriti pogoje za uporabo, da bi potrdili, da so skladni z opravljenimi ocenami (vključno s pogoji za uporabo komponent interoperabilnosti in načinom njihovega prenosa na pogoje za uporabo podsistemov, kjer je to ustrezno). Prijavitelj nato sestavi dokumentacijo, priloženo vlogi za izdajo dovoljenja, in predloži vlogo za izdajo dovoljenja prek točke „vse na enem mestu“ (faza 4: predložitev vloge, glej oddelek 3.6). Vse pogoje za uporabo, opredeljene do te faze, bi bilo treba navesti v vlogi za izdajo dovoljenja.

Pogoje za uporabo bi bilo treba osredotočiti na pomembne vidike, ki jih je treba upoštevati za zagotovitev, da so izpolnjene bistvene zahteve (vključno s tehnično združljivostjo z omrežjem) ter da so podsistemi tehnično združljivi in varno vključeni v vozilo, npr. obratovalne omejitve (omejitve hitrosti v poslabšanih razmerah, dovoljene konfiguracije odjemnika toka itd.). Prosilec ne bi smel kot vidikov pogojev za uporabo upoštevati vidikov, ki ne določajo nobenih pogojev za obratovanje vozila ali katerih koli drugih omejitev in so namesto tega:

- opažanja, pripombe ali izjave organov za ugotavljanje skladnosti (priglašeni organov, imenovanih organov in/ali ocenjevalnih organov) ali drugih strank;
- sklici na dokumente (npr. priročnik za voznika ali upravljanje, načrt vzdrževanja, ocena tveganja, seznam omejitev, prenesenih v obratovanje, vzdrževanje in/ali infrastrukturo itd.);
- podvajanje vrednosti za tehnične parametre
- itd.

Prosilec je odgovoren za zagotovitev, da se omejitve, ki se prenašajo na druge akterje in/ali dejavnosti (npr. vzdrževanje, obratovanje itd.), ustrezno upoštevajo v ustreznih dokumentih (npr. načrtu

vzdrževanja, priročniku za voznike itd.). Opozoriti je treba, da take prenesene omejitve niso vedno pogoji za uporabo, ker ne določajo pogoja za obratovanje vozila. Prosilec mora vsako preneseno omejitev analizirati, da se odloči, ali bi jo bilo treba šteti za pogoj za uporabo v smislu člena 20 Uredbe (EU) 2018/545 ali ne.

Prosilec za izdajo dovoljenja tudi zagotovi, da so ES-potrdila o verifikaciji, ES-izjave o verifikaciji in dokumentacija vloge skladni. Če je treba posodobiti potrdila ali izjave, da bi jih uskladili s pogoji za uporabo, ki jih želi predlagati prosilec, se prosilec poveže z organi za ugotavljanje skladnosti in/ali prosilci za izdajo dovoljenja za dajanje mobilnih podsistemov na trg ali proizvajalci.

Upoštevajte, da je treba pogoje za uporabo za vozilo in/ali tip vozila navesti v:

- obrazcu vloge v točki „vse na enem mestu“ (raven vozila in/ali tipa vozila) in
- če je subjekt za izdajo dovoljenja Agencija, glej oddelek 3.11.1.2 (predloga, ki jo je treba izpolniti).

Pogoje za uporabo za mobilne podsisteme je treba opisati v ES-izjavi o verifikaciji (ki bo temeljila na pogojih in omejitvah uporabe v ES-potrdilih o verifikaciji), in sicer neposredno v izjavah ali v ločenem dokumentu, če so dolge in/ali kompleksne. V takem primeru se v izjavi navede sklic na dokument, dokument pa se priloži k izjavi ter se šteje za del izjave.

- › **Postopek izdaje dovoljenja:** subjekt za izdajo dovoljenj in/ali nacionalni varnostni organi za področje uporabe lahko na podlagi ocene vloge in dokumentacije, priložene vlogi, določijo nadaljnje pogoje za uporabo (faza 5: obravnava vloge, oddelek 3.7, in faza 6: končna dokumentacija in izdaja dovoljenja, oddelek 3.8.2).

Subjekt za izdajo dovoljenj in/ali zadevni nacionalni varnostni organi za področje uporabe ne bi smeli preverjati, ali so pogoji za uporabo (vključno s prenesenimi omejitvami), ki jih je predlagal prosilec, razumni s poslovnega vidika (npr. tveganje, da proizvajalec z uvedbo pogojev za uporabo, ki lahko otežijo delovanje vozila, ne bo izpolnil pogodbenih obveznosti do prevoznika v železniškem prometu), niti ne bi smeli preverjati, ali je zadevni akter prenesene omejitve sprejel. Področje ocene bi moralo biti omejeno na doslednost, popolnost in ustreznost (vključno z navzkrižnim preverjanjem, ki ga opravijo zadevni ocenjevalni organi) sklopa pogojev za uporabo, ki ga je predlagal prosilec.

Subjekt za izdajo dovoljenj in zadevni nacionalni varnostni organi za področje uporabe lahko tudi odstranijo nekatere od pogojev za uporabo, ki jih je predlagal prosilec, če predlog prosilca dejansko ne določa nobenega pogoja za uporabo vozila ali kakršne koli druge omejitve.

V izdanem dovoljenju za tip vozila in/ali dovoljenju za dajanje vozila na trg (faza 6: končna dokumentacija in izdaja dovoljenja, glej oddelek 3.8.2) bi se morali odražati vsi opredeljeni pogoji za uporabo.

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

V primeru novega dovoljenja in/ali razširitve področja uporabe bi moral prosilec v obrazec vloge vključiti pogoje za uporabo vozila iz prejšnjega dovoljenja, ki se še vedno uporabljajo, čeprav ne spadajo v področje ocen, ki jih opravi subjekt za izdajo dovoljenj (obstoječi pogoji za uporabo); glej tudi oddelek 3.8.2.3. Pogoji za uporabo v vlogi za izdajo dovoljenja bi morali biti skladni s pogoji za uporabo, navedenimi v ES-izjavi o verifikaciji, čeprav ni nujno, da so enaki, kar pomeni, da za vozilo niso pomembni vsi pogoji za uporabo, navedeni v ES-izjavi o verifikaciji (nekateri pogoji za uporabo so pomembni samo za vključitev mobilnih podsistemov).

3.3.9. Člen 21: Opredelitev ocen skladnosti

3.3.9.1. Izdaja dovoljenj za vnaprej opredeljene sestave

V oddelku 2.2.1 TSI lokomotive in potniška tirna vozila so opredeljeni:

- › **Enota:** splošni izraz, ki se uporablja za poimenovanje tirnih vozil; „enota“ je lahko sestavljena iz več „vozil“

- › **Vlak:** operativna sestava, sestavljena iz ene ali več enot
- › **Stalna sestava:** sestava vlaka, ki jo je mogoče ponovno konfigurirati le v delavnici

Za stalne sestave bi bilo treba običajno izdati dovoljenje za celoto, ker te enote niso namenjene razstavljanju in sestavljanju zunaj delavnice, saj so potrebna posebna orodja in oprema, programska oprema, strokovno znanje itd. To je zato, ker obstajajo fizične povezave, ki jih ni mogoče priključiti in uporabiti, programska oprema, ki je odvisna od števila in vrste vozil (npr. vleka, sistem za zaščito vlaka, sistem za vodenje in spremljanje vlakov, vrata) itd.

Poleg tega posamezna vozila ne morejo obratovati sama in se od drugih vozil zahteva, da izpolnjujejo bistvene zahteve.

- › **Vnaprej določena sestava:** sestava vlaka iz več med seboj spetih enot, ki je določena v fazi zasnove in jo je mogoče med obratovanjem ponovno konfigurirati.

Če prosilec zahteva izdajo dovoljenja za vnaprej določeno sestavo, bo subjekt za izdajo dovoljenj izdal eno dovoljenje za tip, v katerem bodo opisane možnosti za ponovno konfiguracijo med obratovanjem; sestave ni mogoče spremeniti v drugo konfiguracijo, ki ni vključena v dovoljenje (npr. z več potniškimi vagoni ali drugim tipom lokomotive).

- › **Večnamensko obratovanje:** operativna sestava, ki je sestavljena iz več kot ene enote (npr. vlakovne kompozicije, ki so projektirane tako, da se lahko več kompozicij spne in upravlja kot en vlak, iz ene voznikove kabine, lokomotive, ki so projektirane tako, da jih je mogoče več vgraditi v vlak in upravljati iz ene voznikove kabine).

- › **Splošno obratovanje:** enota je projektirana za splošno obratovanje, kadar je namenjena za spenjanje z eno ali več drugimi enotami v sestavo vlaka, ki ni določena v fazi zasnove.

Če prosilec zaprosi za dovoljenje za potniške vagoni za splošno obratovanje, vlakovna kompozicija ne spada na področje uporabe postopka izdaje dovoljenja, prevoznik v železniškem prometu pa jo upravlja v okviru svojega sistema upravljanja varnosti. Subjekt za izdajo dovoljenj lahko izda dovoljenje za potniške vagoni z ustreznimi pogoji in omejitvami uporabe v zvezi s spenjanjem z drugimi potniškimi vagoni/vozili (če obstajajo).

Za vozila vnaprej opredeljene sestave ali stalne sestave je mogoče izdati dovoljenje posamično, kot če bi bila namenjena za splošno obratovanje, z več pogoji za uporabo, povezanimi z vključitvijo na ravni vlaka (in številnimi drugimi vidiki, ki jih ni bilo mogoče preveriti posamično, ker gre za zahteve na ravni vlaka).

Vendar pa dovoljenje morda ne zajema nekaterih vidikov, ki jih je mogoče oceniti le na ravni vlakovne kompozicije. Za nekatere značilnosti ali nekatere ocene enote, namenjene splošnemu obratovanju, bodo potrebne določene omejitve glede sestav vlaka, kot je določeno v oddelkih 4.2 in 6.2.7 TSI lokomotive in potniška tirna vozila.

Vnaprej določene sestave se lahko štejejo za srednjo obliko med stalno sestavo in enotami za splošno obratovanje, saj jih je mogoče ponovno konfigurirati zunaj delavnice (niso potrebna posebna orodja, postopki itd.), vendar je treba upoštevati nekatere omejitve zaradi zasnove različnih vozil.

Za namene izdaje dovoljenja sta sprejemljiva oba pristopa: opredelitev več vnaprej določenih konfiguracij, za katere se izda dovoljenje, ali izdaja dovoljenja za posamezna vozila z vrsto omejitev in pogojev uporabe, na podlagi katerih lahko prevoznik v železniškem prometu konfigurira enote v okviru dovoljenja, izdanega za posamezno vozilo (če ocene skladnosti zajemajo tudi nekatere vidike, ki se lahko ocenijo samo na ravni vlakovne kompozicije).

Izdaja dovoljenja za posamezna vozila s pogoji za uporabo, ki zajemajo celoten operativni okvir vnaprej določene sestave, zagotavlja prevozniku v železniškem prometu najvišjo raven prožnosti pri ponovnem konfiguriranju vozil brez posredovanja subjektov za izdajo dovoljenj ali subjektov za registracijo. Po drugi strani je opredelitev ustreznih pogojev za uporabo in drugih omejitev, ki jih je treba upoštevati pri ponovnem konfiguriranju vozil, bolj zapletena; tudi določitev najslabših scenarijev za oceno skladnosti, da se zajamejo vse obratovalne konfiguracije na ravni vlakovne kompozicije, je bolj zapletena.

Upoštevati je treba, da pri ocenjevanju enote, predvidene za uporabo v stalni ali vnaprej določeni sestavi, prosilec opredeli sestave, za katere velja tako ocenjevanje; zajete so v ocenah, ki jih izvedejo organi za ocenjevanje skladnosti, in opisane v ES-potrtilu o verifikaciji z eno od naslednjih značilnosti (v skladu s točko 4.1.2 TSI lokomotive in potniška tirna vozila):

- › vlakovna kompozicija v stalni sestavi in, kadar se to zahteva, vnaprej določeni(-h) sestavi(-ah) več vlakovnih kompozicij tipa, ki se ocenjuje za večnamensko obratovanje;
- › posamezno vozilo ali stalna sestava vozil, namenjena za vnaprej opredeljeno(-e) sestavo(-e), ali
- › posamezno vozilo ali stalna sestava vozil, namenjena za splošno obratovanje in, kadar se to zahteva, vnaprej določena(-e) sestava(-e) več vozil (lokomotiv) tipa, ki se ocenjuje za večnamensko obratovanje.

TSI lokomotive in potniška tirna vozila vsebuje posebne zahteve za:

- › enote, ki so predvidene za splošno obratovanje (točka 6.2.7), glej tudi oddelek 2.7.5 navodila za uporabo TSI;
- › enote, ki se uporabijo v vnaprej določeni(-h) sestavi(-ah) (točka 6.2.8);
- › enote, ki jih je treba vključiti v obstoječo stalno sestavo (točka 6.2.9);
- › potniški vagoni, ki niso omejeni na določeno področje uporabe in se uporabljajo v vnaprej določenih sestavah (točka 7.1.1.5.1), glej tudi oddelek 3.2.3.1 navodila za uporabo TSI;
- › potniški vagoni, ki niso omejeni na določeno področje uporabe in se uporabljajo v splošnem obratovanju (7.1.1.5.2), glej tudi oddelek 3.2.3.2 navodila za uporabo TSI.

Navodilo za uporabo TSI je na voljo na spletišču Agencije (https://www.era.europa.eu/domains/technical-specifications-interoperability_en).

V zvezi z registracijo dovoljenih vozil v registru ECVVR/evropskem registru vozil:

- › vozila stalne sestave se lahko v registru ECVVR/evropskem registru vozil še vedno registrirajo posamično, čeprav je zanje izdano eno dovoljenje, ki zajema stalno sestavo.

Kot je pojasnjeno v navodilu za uporabo registra ECVVR, se lahko „vlakovna kompozicija“ (stalna ali vnaprej določena sestava) registrira z eno evropsko številko vozila za celoten vlak ali z eno evropsko številko vozila za vozilo, tudi če niso izdana posamezna dovoljenja za vozila.

Izbira je prepuščena posameznemu registracijskemu subjektu z nasvetom, naj to stori vedno na enak način, potem ko zadevni registracijski subjekt sprejme odločitev (za vse registracije se uporablja dosleden pristop).

- › Če je evropska številka vozila dodeljena celotnemu vlaku in se vozilo nadomesti z drugim (enakim) vozilom, ki ima svojo identifikacijsko številko, je treba zadevni vnos v registru ECVVR/evropskem registru vozil posodobiti, da se vključi identifikacijska številka nadomestnega vozila; morda bo potrebna nova evropska številka vozila za celotni vlak. V registru ECVVR/evropskem registru vozil je mogoče za opredelitev vozil navesti serijsko številko proizvajalca (ali enakovredno številko).
- › Kadar sprememba vozila vpliva na tehnične značilnosti, ki prispevajo k opredelitvi evropske številke vozila, je potrebna nova evropska številka vozila.
- › Če so evropske številke vozila dodeljene posameznemu vozilu, na ravni registra ECVVR/evropskega registra vozil ni identifikacijske številke stalne ali vnaprej določene sestave, kateri pripadajo. Ponovna konfiguracija sestav ne vpliva na register vozil.

3.4. Poglavlje 3 – faza 2: Predhodno sodelovanje

3.4.1. Člen 22: Predhodno sodelovanje

Opis postopka je na voljo v diagramu poteka za fazo 2 v oddelku 4.

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 oddelkov 3.4.1–3.4.4 ne bodo izvedeni, prosilec pa ne bo imel koristi od predhodnega sodelovanja, ki so opisane v nadaljevanju. Če pa prosilec zahteva predhodno sodelovanje, mu morajo subjekt za izdajo dovoljenj in zadevni nacionalni varnostni organi za področje uporabe to storitev obvezno zagotoviti ob plačilu pristojbin in taks.

Predhodno sodelovanje zajema predhodne uradne izmenjave informacij med prosilcem, subjektom za izdajo dovoljenj in zadevnimi nacionalnimi varnostnimi organi za področje uporabe.

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 stopnji pripravljenosti dokumentacije, priložene vlogi. Subjekt za izdajo dovoljenj in zadevni nacionalni varnostni organi za področje uporabe bi se morali dogovoriti o podlagi za predhodno sodelovanje.

Predhodno sodelovanje je koristno za:

- › spodbujanje navezovanja zgodnjih stikov med stranmi;
- › vzpostavitev 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 področja vloge;
- › doseganje skupnega razumevanja razlage predpisov, ki se uporabljajo (zlasti prehodnih določb), da se določi izhodišče za pravila, ki se uporabljajo, 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, priloženo vlogi za predhodno sodelovanje, postopek omogoča tudi zgodnje vključevanje strank, ki imajo formalno vlogo v postopku izdaje dovoljenja, kot so priglašeni organi (za opredelitev/potrditev veljavnih TSI), imenovani organi (za opredelitev/potrditev veljavnih nacionalnih predpisov) in/ali ocenjevalni organi (za vidike, povezane z zajemom zahtev), pa tudi sodelovanje z drugimi stranmi, ki nimajo formalne vloge v postopku izdaje dovoljenja, kot so upravljavec železniške infrastrukture ali prevozniki v železniškem prometu, na katere bi lahko vplivala uvedba novih vozil, v zvezi z drugimi vidiki, ki bi jih bilo morda treba upoštevati po izdaji dovoljenja, kot je ocena združljivosti s progo.

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 oddelku 3.7.3.

Šteje se, da je faza predhodnega sodelovanja pravi čas, da zadevni nacionalni varnostni organi za področje uporabe pripravijo ureditve iz člena 37(1) Uredbe (EU) 2018/545 v zvezi z razvrstitvijo nacionalnih predpisov in vzajemno odobritvijo; glej oddelek 3.7.6.

Faza predhodnega sodelovanja je tudi dobra priložnost za razpravo o že znanih neskladnostih. Za nemoten potek postopka izdaje dovoljenja je 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 izdajo dovoljenj (evidenca težav). 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 izdajo dovoljenja. Težave, opredeljene v okviru predhodnega sodelovanja, se ne bodo samodejno prenesle na vlogo za izdajo dovoljenja, 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.

3.4.2. Člen 23: Dokumentacija o predhodnem sodelovanju

3.4.2.1. Nepopolna dokumentacija o predhodnem sodelovanju

Obvezna vsebina dokumentacije, priložene vlogi za predhodno sodelovanje, je opredeljena v členu 23 Uredbe (EU) 2018/545. Vendar je mogoče predložiti podlago za predhodno sodelovanje tudi, kadar v dokumentaciji manjkajo nekateri obvezni vidiki ali pa ni dovolj informacij za oblikovanje mnenja o pristopu, ki ga je predlagal prosilec. Ti vidiki v takšnem primeru ne bodo zajeti v podlago za predhodno sodelovanje.

Kadar prosilec predloži dokumentacijo o predhodnem sodelovanju, ki je bistveno nepopolna (npr. od vidikov iz člena 23 so v njej obravnavani le nekateri od njih), lahko zadevni subjekt za izdajo dovoljenj vlogo za predhodno sodelovanje zavrne. V vsakem primeru mora izdana podlaga obravnavati le vidike, za katere je prosilec zagotovil dovolj informacij, da je mogoče oblikovati mnenje o pristopu, ki ga je izbral.

Kadar je prosilec zainteresiran za nekatere vidike iz člena 23, bi se moral z zadevnim subjektom za izdajo dovoljenj posvetovati, ali je predložitev nepopolne vloge za predhodno sodelovanje najprimernejši način ali pa so dovoljene druge možnosti. Kadar je subjekt za izdajo dovoljenj Agencija, imajo potencialni prosilci, ki želijo nekaj nasvetov v zvezi s posebnimi vidiki svojih projektov, možnost zaprositi za **plačljivo storitev**, kot je opisano na spletišču Agencije:

https://www.era.europa.eu/agency-you/procurement/chargeable-services_en

Upoštevajte, da plačljiva storitev ni svetovalna storitev za:

- › pomoč prosilcem pri sestavljanju dokumentacije vloge za določeno vlogo;
- › predhodno ocenjevanje nekaterih dokazil iz dokumentacije vloge pred oddajo vloge;
- › oceno razvrstitve spremembe ali
- › zagotavljanje zavezujoče razlage pravnega okvira EU (ki je v izključni pristojnosti Sodišča Evropske unije).

Namesto tega bi jo bilo treba razumeti kot način za zagotavljanje dodatnih smernic in podpore prosilcem pri razumevanju zahtev za pripravo in predložitev vloge (postopek).

3.4.2.2. Prosilčevo načrtovanje

Prosilec bi moral pri evidentiranju načrtovanja svojega dela postopka za izdajo dovoljenja za vozilo (točka (e)) v zgodnji fazi zagotoviti razčlenitev dejavnosti, predlaganih za podporo vlogi za izdajo dovoljenja, 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.

Dokumentacija, priložena vlogi za predhodno sodelovanje, bi morala v zvezi s prosilčevim načrtovanjem zajemati vidike, kot so:

- › ureditve komunikacije in srečanj, če so potrebna, s subjektom za izdajo dovoljenj in zadevnimi nacionalnimi varnostnimi organi za področje uporabe;
- › po potrebi zahtevke(-ke) za neuporabo TSI;
- › izvedbo ocen skladnosti in pridobivanje 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 poskusno obratovanje v omrežju z vlogo(-ami) za začasno dovoljenje in praktičnimi ureditvami iz točke (i) ter
- › predložitev uradne vloge.

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

3.4.3. Člen 24: Podlaga za predhodno sodelovanje

3.4.3.1. 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, bi bilo treba določiti njihovo področje uporabe in prehodne ureditve.

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 ti organi lahko odgovorni v primeru negativnih posledic zaradi napake, ki negativno vpliva na prosilca.

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

Če želi prosilec med fazo predhodnega sodelovanja ali po njej zamenjati subjekt za izdajo dovoljenj in želi, da podlaga za predhodno sodelovanje izda nov 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 uporabne dele svoje prvotne vloge za predhodno sodelovanje.

3.4.3.3. Roki za predhodno sodelovanje

Za zagotovitev, da predhodno sodelovanje ne postane časovno neomejena zaveza udeleženi 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 ES-potrdil, dogovorov z upravljavcem infrastrukture, načrtovanja itd.). Rok 84 mesecev bo omogočil, da bodo podlage za predhodno sodelovanje v točki „vse na enem mestu“ samodejno označene kot potekle in arhivirane. Cilj roka 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.

3.4.3.4. Veljavnost podlage za predhodno sodelovanje

V primeru sprememb v skladu s členom 24(4) Uredbe (EU) 2018/545 (kadar te vplivajo na podlago za predhodno sodelovanje in ta zato za nekatere vidike ni več veljavna) se lahko prosilec odloči 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 treba pripraviti spremenjene in posodobljene vloge za predhodno sodelovanje.

3.4.3.5. Sprememba podlage za predhodno sodelovanje

Kadar želi prosilec spremeniti in posodobiti že izdano podlago za predhodno sodelovanje, prek točke „vse na enem mestu“ predloži vlogo, v kateri opredeli podlago, ki jo je treba posodobiti in spremeniti na ustreznem področju. Dokumentacija, priložena vlogi za predhodno sodelovanje, je omejena na elemente podlage, ki jih je treba spremeniti.

Rezultat bo spremenjena in posodobljena podlaga za predhodno sodelovanje, v kateri bodo ohranjeni nespremenjeni elementi prvotne podlage in vključeno mnenje o spremenjenih (ali novih) elementih iz člena 23 Uredbe (EU) 2018/545.

3.5. Poglavlje 4 – faza 3: Ocenjevanje skladnosti

Opis postopka je na voljo v diagramu poteka za fazo 3 v oddelku 4.

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 verifikacije, komponente interoperabilnosti). Za namene člena 15 Direktive (EU) 2016/797 je za ocene skladnosti podsistemov odgovoren prosilec. Smernice za opredelitev pravil in sprejemljivega načina skladnosti so na voljo v oddelku 3.3.3.

3.5.1. Člen 25: Ocenjevanje skladnosti

3.5.1.1. Organi za ocenjevanje skladnosti

Organ za ocenjevanje skladnosti⁵ je splošen izraz, opredeljen v standardu ISO/IEC 17000. Zelo pogosto se zanj uporablja angleška kratica CAB (Conformity Assessment Body). 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 (TSI). 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.

3.5.1.2. Izvajanje ocenjevanja skladnosti

Poleg tehničnih specifikacij za interoperabilnost in nacionalnih predpisov se lahko izvajanje nekaterih ocen skladnosti zahteva tudi v skladu z drugo veljavno zakonodajo Unije (direktive, uredbe itd.); glej oddelek 3.3.1.4. Prosilec je odgovoren za izvedbo potrebnih ocen skladnosti v skladu z določbami ustreznega prava Unije (vključno s prenosom v nacionalne pravne okvire v primeru direktiv) in predložitev ustreznih končnih dokazil o skladnosti, ki se zahtevajo v skladu s posameznim zakonom, v dokumentu, ki je priložen vlogi.

⁵ Izraz organ za ocenjevanje skladnosti je v točki 2.5 standarda ISO/IEC 17000 opredeljen kot „organ, ki opravlja storitve ocenjevanja skladnosti“.

Kadar je treba v skladu z ustreznimi TSI in/ali nacionalnimi predpisi uporabljati Uredbo o skupni varnostni metodi za ovrednotenje in oceno tveganja, so v njih določena tudi podrobna metodologija ocenjevanja (po potrebi, tj. kako uporabljati uredbo) in merila za ocenjevanje. V tem primeru je vloga priglašene in/ali imenovanega organa, da preveri, ali so se ta uporabljala, tj. ali je ocenjevalni organ potrdil pravilno uporabo Uredbe o skupni varnostni metodi za ovrednotenje in oceno tveganja, kot se to zahteva v skladu 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 Uredbi o skupni varnostni metodi za ovrednotenje in oceno tveganja, vendar je lahko isto podjetje akreditirano za več vlog in bi lahko zato opravljalo več ocenjevalnih vlog.

Končno odgovornost za oceno skladnosti z zadevnimi TSI in/ali nacionalnimi predpisi vsekakor nosi(-jo) priglašeni ali imenovani organ(-i). Poročilo o oceni, ki ga izda ocenjevalni organ, kadar je treba v skladu s TSI in/ali nacionalnimi predpisi uporabljati Uredbo o skupni varnostni metodi za ovrednotenje in oceno tveganja, bi moral(-i) obravnavati priglašeni in/ali imenovani organ(-i) kot vsa druga dokazila, ki jih predloži prosilec v okviru postopka ES-verifikacije v zvezi z drugimi zahtevami (npr. poročilo o poskusnem obratovanju, kadar se poskusno obratovanje zahteva s TSI in/ali nacionalnimi predpisi).

Dodatne informacije o tem, kako priglašeni organ sprejme rezultate neodvisne ocene, ki jo je opravil ocenjevalni organ, so navedene v pojasnilu ERA1209/186, ki je na voljo na spletišču Agencije:

https://www.era.europa.eu/domains/applicants/applications-vehicle-type-authorisations_en

3.5.2. Člen 26: Izvajanje verifikacij in pridobitev dokazil

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

- › izbrati module ES-verifikacije iz Sklepa 2010/713/EU, ki jih je treba uporabljati, med tistimi, ki so dovoljeni v skladu z ustrežno TSI (glej oddelek 4.2 navodila za uporabo TSI);
- › 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 iz ustreznih predpisov (TSI, nacionalnih predpisov, drugega prava Unije);
- › imenovati ustrezne organe za ugotavljanje skladnosti (priglašeni organi, imenovani organi, ocenjevalni organi);
- › preveriti, ali rezultati ocenjevanja skladnosti in dokazila, ki so jih predložili organi za ocenjevanje skladnosti, zadostujejo za dokazovanje, da pod sistemi in vozilo (tip) izpolnjujejo veljavne zahteve (zlasti bistvene zahteve iz Direktive (EU) 2016/797);
- › pripraviti ustrezne ES-izjave za pod sistem v skladu s Prilogo II ali Prilogo III k Uredbi (EU) 2019/250 (v Prilogi V k Direktivi 2008/57/ES je opisana vsebina ES-izjav o verifikaciji za pod sisteme, za katere je bilo dovoljenje izdano pred zadevnim datumom) in
- › sestaviti tehnično dokumentacijo, ki je priložena ES-izjavam o verifikaciji.

Proizvajalec komponent interoperabilnosti bi moral:

- › med moduli, ki so dovoljeni v skladu z ustreznimi TSI, izbrati module ES-verifikacije iz Sklepa 2010/713/EU, ki jih je treba uporabljati;
- › opredeliti dokazila, ki jih je treba predložiti za dokazovanje skladnosti komponent interoperabilnosti z zahtevami;
- › opredeliti tehnično dokumentacijo, ki se bo uporabljala za ocenjevanje skladnosti komponent interoperabilnosti z zahtevami iz ustreznih predpisov (TSI, nacionalnih predpisov, drugega prava Unije);
- › imenovati ustrezní organ za ocenjevanje skladnosti (priglašene organe) in

- › pripraviti ustrezne ES-izjave o skladnosti/primernosti za uporabo v skladu s Prilogo I k Uredbi (EU) 2019/250 ter
- › sestaviti dokumentacijo, ki se priloži ES-izjavam o skladnosti/primernosti za uporabo.

Priglašeni organ(-i) bi moral(-i):

- › opraviti postopek ES-verifikacije;
- › izdati ES-potrdila o skladnosti/primernosti za uporabo za komponente interoperabilnosti v skladu s Prilogo V k Uredbi (EU) 2019/250;
- › izdati ES-potrdila o verifikaciji mobilnih podsistemov v skladu s Prilogo V k Uredbi (EU) 2019/250 in
- › sestaviti dokumentacijo z dokumenti, ki bodo priloženi ES-potrdilom.

V skladu s postopkom ES-verifikacije iz člena 15 Direktive (EU) 2016/797 mora podsistem 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, imenovani organ pa glede na nacionalne predpise. Iz tega sledi, da bi morale biti odgovornosti imenovanega(-ih) organa(-ov) enake odgovornostim priglašene(-ih) organa(-ov).

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 iz ustreznih TSI ali na veljavnost potrdil, kot je opisano v Sklepu 2010/713/EU. Vendar pa lahko prosilec za opravljanje verifikacij, povezanih s spremenjenim tipom vozila, izbere drug organ za ocenjevanje skladnosti.

Zahteve glede dokazil, ki jih je treba pripraviti, bi morale biti zajete v TSI in nacionalnih predpisih. Ti bi morali zagotoviti dovolj informacij o fazah ocenjevanja za vsako zahtevo (npr. glej poglavje 6 in Dodatek H, preglednico H.1 TSI lokomotive in potniška tirna vozila ter oddelek 4.3 smernic za uporabo TSI), s čimer se določi vrsta potrebne dokumentacije (npr. risbe, izračuni, simulacije, specifikacija poskusnega obratovanja, poročilo o poskusnem obratovanju itd.):

- › v TSI in nacionalnih predpisih je za vsako zahtevo določeno obvezno dokazovanje (pregled zasnove, preskus tipa itd.), ki ga mora opraviti prosilec;
- › druga sredstva lahko opredeljujejo dokumente/informacije, ki niso obvezni, in zagotavljajo domnevo o skladnosti, na primer:
 - smernice (za TSI in nacionalne predpise);
 - priporočilo za uporabo (RFU), ki ga je izdal NB-Rail in je na voljo na njihovem spletišču:
<https://www.nb-rail.eu/official-documents>
 - sprejemljivi način skladnosti.

Za postopek zajema zahtev in s tem povezana dokazila je odgovoren prosilec za izdajo dovoljenja in/ali subjekt za upravljanje sprememb. Priglašeni in imenovani organ(-i) v tem postopku nimajo formalne vloge, čeprav lahko podjetja, ki opravljajo te vloge, prosilcu zagotovijo podatke.

3.5.2.1. Veljavnost ES-potrdil

Cilj postopka ES-verifikacije je dokazati, da so izpolnjene zahteve, ki se uporabljajo za podsistem. Postopek temelji predvsem na potrdilih o verifikaciji, ki jih izdajo organi za ocenjevanje skladnosti. Če je potrdilo o verifikaciji pregleda tipa za podsistem veljavno, 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 veljavnost dovoljenja za tip vozila ni odvisna od veljavnosti potrdil. Okoliščine, v katerih dovoljenje za tip vozila morda ni več veljavno, so opisane v oddelkih 3.3.2.2 in 3.9. Zlasti lahko TSI vsebujejo prehodne določbe, ki vplivajo na veljavnost dovoljenja za tip vozila, in sicer ne glede na veljavnost povezanih ES-potrdil.

Veljavnost/datum poteka (če obstaja) potrdil, ki jih izdajo priglasi organi, je opredeljen v določbah veljavnih TSI in Sklepu 2010/713/EU. Opozoriti je treba, da so v najnovejših spremembah TSI lokomotive in potniška tirna vozila ter TSI tovorni vagoni opredeljene posebne določbe v zvezi z veljavnostjo potrdil o tipu, standardno 7/10-letno obdobje veljavnosti ES-potrdil o verifikaciji (koncept faze B) pa se morda ne bo več uporabljalo. ES-potrdila, izdana na podlagi spremenjenih TSI, ne bodo imela opredeljene veljavnosti. Glej tudi:

- › oddelka 3.1.2 in 3.2.5 navodila za uporabo TSI lokomotive in potniška tirna vozila;
- › oddelka 3.1.2 in 3.5 navodila za uporabo TSI tovorni vagoni

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

3.5.2.2. Uporaba vmesnih izjav o verifikaciji

Glej oddelek 4.2.1 navodila za uporabo TSI, ki je na voljo na spletišču Agencije (https://www.era.europa.eu/domains/technical-specifications-interoperability_en).

3.5.2.3. Dokumentacija o vzdrževanju

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

Zahteve v zvezi z dokumentacijo o vzdrževanju so opisane v TSI (npr. oddelek 4.2.12.3 TSI lokomotive in potniška tirna vozila).

3.5.3. Člen 27: Popravek neskladnosti

V Uredbi (EU) 2018/545 je predvidena možnost ublažitve neskladnosti s TSI in nacionalnimi predpisi z določitvijo pogojev za uporabo. Vendar je mogoče to možnost uporabiti le v nekaterih primerih.

TSI, nacionalni predpisi in druga zakonodaja EU so obvezni predpisi, podsistemi in vozila pa bi morali izpolnjevati tehnične zahteve iz obveznih predpisov. V pravnem okviru so predvidene naslednje možnosti odstopanja od zahteve, določene v obveznem predpisu:

- a) če je projekt upravičen do odobrene zahteve za neuporabo ene ali več zadevnih zahtev iz TSI v skladu s členom 7 Direktive (EU) 2016/797;
- b) v primeru pomanjkljivosti v veljavnih TSI v skladu s členom 6 Direktive (EU) 2016/797; do spremembe TSI je tehnično mnenje, ki ga izda Agencija na zahtevo Komisije, sprejemljivo sredstvo za zagotavljanje skladnosti in se zato lahko uporabi za oceno projektov, dokler ni sprejeta revidirana TSI;
- c) v primeru inovativnih rešitev v skladu s členom 10 Uredbe (EU) 2014/1302 in členom 10a Uredbe (EU) 2013/321: pozitivno mnenje, ki ga izda Evropska komisija, je sprejemljivo sredstvo za zagotavljanje skladnosti;
- d) kadar je mogoče neskladnost ublažiti (npr. uskladiti vozilo s TSI in/ali nacionalnimi predpisi) z uporabo nekaterih pogojev za uporabo v skladu s členom 27(2)(b) Uredbe (EU) 2018/545;
- e) kadar odločitev o izdaji dovoljenja vsebuje časovno omejene pogoje za uporabo kot izjemen začasni ukrep, kadar skladnosti s TSI in/ali nacionalnimi predpisi ni bilo mogoče popolnoma dokazati pred izdajo dovoljenja in/ali mora prosilec na podlagi nacionalnih predpisov predložiti prepričljivo oceno skladnosti v skladu s členom 46(6) Uredbe (EU) 2018/545, ali
- f) se lahko v skladu s TSI dovolijo odstopanja od nekaterih tehničnih zahtev, če so izpolnjeni določeni pogoji:

- za podsistem tirnih vozil: za nadgradnjo/obnovo obstoječih vozil, ki niso zajeta v ES-izjavo o verifikaciji in so začela obratovati pred 1. januarjem 2015, kadar je osnovni parameter izboljššan v smeri zmogljivosti, ki je opredeljena v TSI, subjekt za upravljanje sprememb pa dokaže, da so ustrezne bistvene zahteve izpolnjene, se je raven varnosti ohranila in, kadar je to upravičeno in izvedljivo, izboljšala (oddelek 7.1.2.2a Priloge I k Uredbi (EU) 2014/1302 in oddelek 7.2.2.3 Priloge I k Uredbi (EU) 2013/321);
- za komponente interoperabilnosti, ki niso zajete v ES-izjavi o skladnosti ali primernosti za uporabo, kot je opisano v členu 8, 8a, 8b in 8c Uredbe (EU) 2013/321, in/ali
- za komponente interoperabilnosti in podsisteme, ki ne izvajajo vseh funkcij, zmogljivosti in vmesnikov (delno izpolnjevanje zahtev TSI vodenje-upravljanje in signalizacija), kot je opisano v oddelku 6.1.1.2 TSI vodenje-upravljanje in signalizacija.

Odstavki v nadaljevanju se ne uporabljajo za ta posebni primer, ker je postopek, ki ga je treba upoštevati, že opisan v TSI.

Če proizvajalec/prosilec pozna neskladnost že od zgodnjih faz projekta (npr. neskladnost izhaja iz pogodbenega dogovora s stranko ali je bila opredeljena v fazi zasnove) in ni zajeta v primerih, opisanih v odstavkih a, b ali c zgoraj, se uporaba pogojev za uporabo kot ukrepa za zmanjšanje tveganja ne bi smela sprejeti. Prosilec bi moral uporabiti vse druge možnosti, ki jih omogoča pravni okvir, zlasti možnost, ki je predvidena v členu 27(2)(a) Uredbe (EU) 2018/545 (sprememba tipa vozila), ali zaprositi za neuporabo zadevnih zahtev TSI v skladu s členom 7 Direktive (EU) 2016/797, če je to dovoljeno.

Kadar se med postopkom ocenjevanja skladnosti ugotovijo neskladnosti, bi jih moral prosilec praviloma odpraviti in ponovno vzpostaviti skladnost podsistema s TSI v skladu s členom 27(1) in 27(2)(a) Uredbe (EU) 2018/545 ali zaprositi za neuporabo zadevnih zahtev TSI. Kadar ni mogoče:

- › odpraviti ugotovljenih neskladnosti;
- › zahtevati neuporabe zadevnih zahtev TSI, ali
- › upoštevati postopka za pomanjkljivosti ali inovativne rešitve zaradi vpliva na projekt (potreba po preoblikovanju vozila in/ali tipa vozila, zamude in stroški, povezani s preoblikovanjem in oceno nove zasnove, čas za odobritev zahteve za neuporabo TSI itd.),

je v skladu s členom 27(2)(b) Uredbe (EU) 2018/545 omogočena uporaba pogojev za blažitev neskladnosti, če je to izvedljivo (nekaterih neskladnosti ni mogoče ublažiti na ta način) in ustrezno utemeljeno.

To bi moralo biti omejeno na primere, v katerih neskladnost ni bila znana, je ni bilo mogoče razumno predvideti in je bila odkrita šele v zadnjih fazah postopka ES-verifikacije in/ali postopka izdaje dovoljenja. To običajno velja za neskladnosti, ugotovljene med kampanjo za preskušanje na tirih, za katerega je treba sprejeti nekatere ukrepe, ki vplivajo na operativni okvir vozila (npr. omejitev hitrosti, omejitev primanjkljaja nadvišanja, omejitev konfiguracije za obratovanje v več enotah itd.).

Kadar se za ublažitev neskladnosti s TSI in/ali nacionalnimi predpisi uporabljajo pogoji za uporabo, bi moral prosilec v dokumentaciji, priloženi vlogi prek točke „vse na enem mestu“, zagotoviti opis zahtev, ki niso bile izpolnjene, in/ali zahtev, katerih skladnosti ni bilo mogoče v celoti dokazati, ter pogojev za uporabo, opredeljenih kot blažilni ukrepi, vključno z razmerji med njimi. V primeru časovno omejenih pogojev uporabe bi moral prosilec predložiti tudi načrt za zagotovitev manjkajočih dokazil.

Organi za ocenjevanje skladnosti ocenijo predlagane pogoje za uporabo in potrdijo, da sta neskladnost in morebitno povezano tveganje zmanjšana, kar pomeni, da:

- › vozilo izpolnjuje zahteve iz TSI in/ali nacionalnih predpisov, kadar se uporabljajo pogoji za uporabo, in
- › pogoji za uporabo ne vplivajo negativno na bistvene zahteve.

Rezultati njihovih ocen so jasno vključeni v poročila o ocenjevanju, zlasti v poročilo o ocenjevanju, ki zajema postopek

zajema zahtev.

V primeru časovno omejenih pogojev za uporabo je prosilec odgovoren za zagotovitev potrebnih dokazil pred rokom, navedenim v izdanem dovoljenju za tip vozila. Izdano dovoljenje za tip vozila po datumu prenehanja veljavnosti ne bo več veljavno. Tudi dovoljenja za dajanje vozil na trg, izdana v skladu s tipom vozila, ki je bil časovno omejen, bodo enako časovno omejena in ne bodo več veljavna po datumu izteka veljavnosti izdanega dovoljenja za tip vozila.

3.6. Poglavje 5 – faza 4: Predložitev vloge

Opis postopka je na voljo v diagramu poteka za fazo 4 v oddelku 4.

3.6.1. Člen 28: Pridobitev dokazil za vlogo

Prosilec, ki izda ES-izjavo o verifikaciji podsistema(-ov) iz člena 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 izda 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 verifikaciji 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 – tirna vozila, to ni izčrpno preverjanje tehnične združljivosti in varne vključitve podsistemov, temveč le preverjanje, kaj se zahteva v skladu s TSI (če se sploh zahteva).

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 izdajo dovoljenja na voljo predvsem v tehnični dokumentaciji, priloženi posamezni ES-izjavi o verifikaciji.

V oddelku 4.1.1 „Modrega vodnika“⁽⁶⁾ (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=OJ:C:2022:247:TOC>) je opredeljeno, kako lahko proizvajalec dokaže skladnost z bistvenimi zahtevami, kar se po analogiji uporablja za podsisteme in vozila. S tem se dopolnjuje seznam vsebin, ki jih mora vsebovati „tehnična dokumentacija, priložena ES-izjavi o verifikaciji za podsistem“, iz člena 15(4) Direktive (EU) 2016/797 in točke 2.4 Priloge IV k Direktivi (EU) 2016/797 (glej oddelek 3.11.1.6 tega dokumenta).

3.6.2. Člen 29: Priprava dokumentacije, priložene vlogi

3.6.2.1. Novo dovoljenje ali razširitev področja uporabe

V primeru novega dovoljenja ali razširitve področja uporabe bi moral prosilec predložiti ustrezno dodatno dokumentacijo k obstoječi popolni spremni dokumentaciji (npr. dokumentacija za izdajo novega dovoljenja zajema spremenjene dele vozila in njihov vpliv na nespremenjene dele vozila; dokumentacija za razširitev področja uporabe zajema zahteve, veljavne za razširjeno področje uporabe – TSI in nacionalne predpise – ter tehnično združljivost med vozilom in omrežjem). Šteti bi jo bilo treba za dopolnilno dokumentacijo k obstoječi

⁶ Obvestilo Komisije 2022/c 247/01, „Modri vodnik“ za izvajanje predpisov EU o proizvodih 2022

dokumentaciji in ne zahtevati, da bi moral prosilec predložiti vso dokumentacijo, ki je bila uporabljena za prejšnji postopek za izdajo dovoljenja.

Področje ocen, ki jih je treba izvesti, je omejeno na vidike (npr. TSI, nacionalne predpise itd.), na katere vpliva sprememba in/ali se uporabljajo na razširjenem področju uporabe. Če pa subjekt za izdajo dovoljenj ugotovi morebitno neskladnost z obveznimi predpisi (tj. TSI, nacionalnimi predpisi in drugim pravom EU) iz prejšnjega dovoljenja ali ga o tem obvesti nacionalni varnostni organ za področje uporabe, vključen v izdajo novega dovoljenja/razširitev področja uporabe, se težava dodatno raziše in sprejmejo potrebni ukrepi za vsak primer posebej (npr. pogovor s subjektom za izdajo dovoljenj, ki je izdal prejšnje dovoljenje, sprememba posodobitve izdanega dovoljenja za tip vozila ali začasni preključ/razveljavitev v skladu s členom 26 Direktive (EU) 2016/797).

3.6.3. Člen 30: Vsebina in popolnost vloge

Obrazec vloge bi moral vsebovati dokumentarna dokazila, ki zajemajo vsaj elemente iz Priloge I k Uredbi (EU) 2018/545; glej tudi oddelek 3.11.1 in zlasti oddelek 3.11.1.6.

Pri tipih 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, vključevati tudi veljavne nacionalne predpise za vse parametre.

Kadar je subjekt za izdajo dovoljenj Agencija, morajo prosilci izpolniti in v dokumentacijo, ki je priložena vlogi, vključiti tudi naslednje dokumente:

- › vrednosti TEM_VEA_060 za parametre evropskega registra dovoljenih tipov vozil: dodatne informacije k vrednostim parametrov evropskega registra dovoljenih tipov vozil:

https://www.era.europa.eu/can-we-help-you/faq/292_en?target_id=2676

Upoštevajte, da je treba v primeru tipov/variant, ki sledijo novemu dovoljenju, in tipov/izvedenk, ki sledijo razširitvi področja uporabe, navesti le informacije, povezane s parametri evropskega registra dovoljenih tipov vozil, na katere so vplivale.

Čeprav uporaba te predloge za prosilce ni obvezna, se šteje, da je izpolnitev te predloge sredstvo za izpolnitev pravne obveznosti prosilcev, da zagotovijo informacije, zahtevane v točki 18.13 Priloge I k Uredbi (EU) 2018/545.

Informacije v obrazcu morajo pregledati zadevni priglašeni organi za ocenjevanje skladnosti mobilnih podsistemov z zahtevami TSI. Ta verifikacija, ki jo opravijo priglašeni organi, ni obvezna. Ker so priglašeni organi pristojni za pripravo dokumentacije, priložene potrdilo(-om) o pregledu tipa, imajo kljub temu najboljšo možnost (so najučinkovitejši v smislu časa/stroškov), da ponovno preverijo, ali so informacije, ki jih je predložil prosilec, skladne z dokumentacijo, ki so jo pripravili, ocenami, ki so jih izvedli, in dokumenti, uporabljenimi za ocenjevanje.

Revizija, ki jo opravi(-jo) priglašeni/imenovani organ(-i), bi morala biti osredotočena na preverjanje, ali so vrednosti, ki jih je navedel prosilec, in sklici na dokumente, v katerih so na voljo vrednosti, skladni z rezultati ocene skladnosti z zahtevami iz TSI, opravljene med postopkom ES-verifikacije, vključno z dokumenti, uporabljenimi za ocenjevanje.

Rezultati verifikacije, ki jo opravijo priglašeni organi, so lahko v kakršni koli drugi obliki (npr. v posebnem oddelku dokumenta, ki je priložen ES-potrdilom o verifikaciji).

- › TEM_VEA_061 zagotavlja povezavo do podatkovne zbirke ERADIS za ES-potrdila in ES-izjave: dodatne informacije k ES-potrdilom o verifikaciji, ES-potrdilom o skladnosti, ES-izjavam o verifikaciji in ES-izjavam o skladnosti, ki so naložene v knjižnici točke „vse na enem mestu“:

https://www.era.europa.eu/can-we-help-you/faq/292_en?target_id=2673

- › Pogoji za uporabo vozila v skladu s TEM_VEA_062 in druge omejitve: dodatne informacije k pogojem za uporabo, opisanim v obrazcu vloge v točki „vse na enem mestu“ (v smislu kodiranih in nekodiranih omejitev):

https://www.era.europa.eu/can-we-help-you/faq/292_en?target_id=2674

Uporaba teh predlog za prosilce ni obvezna.

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

Vse vloge za izdajo dovoljenja za vozilo bi bilo treba predložiti prek enotne vstopne točke „vse na enem mestu“ iz Uredbe (EU) 2016/796, in sicer ne glede na to, kdo bo 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 tramvaji-vlaki, za katere lahko države članice v skladu z Direktivo (EU) 2016/797 določijo poseben postopek.

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

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 kot subjekt za izdajo dovoljenj (glej oddelek 3.2.2.1). Če je področje uporabe omejeno na eno državo članico, lahko prosilec izbere subjekt za izdajo dovoljenj. V tem primeru bo točka „vse na enem mestu“ prosilcu na izbiro ponudila le Agencijo in zadevni nacionalni varnostni organ za področje uporabe.

Od trenutka, ko prosilec sprejme to odločitev in odda vlogo, ne bo mogel spremeniti izbire subjekta za izdajo dovoljenja, razen če prvotno vlogo umakne 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“.

Če država članica tramvajev-vlakov ni izključila s področja uporabe Direktive (EU) 2016/797 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, omejenega 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 upoštevali tisti del ocene, ki jo opravi subjekt za izdajo dovoljenj, ki zajema predpise.

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 Uredbi (EU) 2018/545 (npr. neuporaba TSI, povezanih s tipom, veljavnost 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 Uredbe (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 s podaljšanjem roka, kar je ustrezno evidentirano).

Prosilec za izdajo dovoljenja za tip vozila in/ali dovoljenja 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;
- › rok za predložitev vloge in naknadne ocene, ki jih opravi subjekt za izdajo dovoljenj;

- › zapletenost in/ali negotovosti v zvezi z vlogo;
- › morebiten dodatni čas, ki je potreben za preverjanja pred uporabo dovoljenih vozil (preverjanja dovoljenja, registracije, združljivost s progo in vključitev vozila v vlakovno kompozicijo, v kateri naj bi obratovalo; glej člen 23 Direktive (EU) 2016/797.

Točka „vse na enem mestu“ bo dodelila enotno identifikacijsko številko (V-YYYYMMDD-XYZ za vloge za izdajo dovoljenja za vozilo in/ali dovoljenja za tip vozila, P-YYYYMMDD-XYZ pa za vloge za predhodno sodelovanje).

3.7. Poglavje 6 – faza 5: Obravnava vloge

Opis postopka je na voljo v diagramu poteka za fazo 5 v oddelku 4.

3.7.1. Člen 32: Preverjanje popolnosti vloge

V Uredbi (EU) 2018/545 je opredeljeno jasno ločevanje med preverjanjem popolnosti in oceno. Ocenjevanja ni mogoče začeti, če vloga še ni razglašena za popolno, tj. preden je nujna vsebina iz Priloge I k uredbi (glej oddelek 3.11.1) na voljo v knjižnici točke „vse na enem mestu“.

V primeru manjkajočih dokumentov, dokumentov, ki niso ustrezni ali imajo napačno vsebino (npr. ES-potrdilo obstaja, vendar ne ustreza ocenjevanemu tipu vozila), potrdil s pretečenim rokom veljavnosti itd., vloge ni mogoče šteti za popolno in faza ocenjevanja se ne bi smela začeti.

Preverjanje popolnosti vključuje preveritev, ali so potrebni dokumenti na voljo v dokumentaciji, ki je priložena vlogi v točki „vse na enem mestu“, in ali v dokumentih ne manjka bistvena vsebina, tj. ali vsebujejo, kar bi morali, in to s potrebnimi podrobnostmi.

Podrobno oceno vsebine dokumentov je treba opraviti v fazi ocenjevanja. Kadar ocenjevalci med preverjanjem popolnosti opozorijo na težave v zvezi s (podrobno) vsebino dokumentov, je še vedno mogoče vlogo razglasiti za popolno in ta vprašanja pustiti odprta za fazo ocenjevanja.

3.7.2. Člen 33: Potrditev vloge

V samodejni potrditvi prejema vloge bo navedeno, da je datum prejema vloge prvi delovni dan, ki je skupen vsem zadevnim organom. Točka „vse na enem mestu“ bo izračunala datum na podlagi razpoložljivih informacij o državnih praznikih, ki so jih v sistem vnesli Agencija in nacionalni varnostni organi za področje uporabe.

Samodejna potrditev prejema vloge se prek točke „vse na enem mestu“ pošlje prosilcu, subjektu za izdajo dovoljenj in zadevnim nacionalnim varnostnim organom za področje uporabe.

3.7.3. Člen 34: Rok za ocenjevanje vloge

Točka „vse na enem mestu“ izračuna rok na podlagi ugotovljenega prvega delovnega dne, ki je skupen Agenciji in zadevnim nacionalnim varnostnim organom za področje uporabe, ter zakonskih rokov. Če rok pade na dela prost dan (npr. konec tedna), se šteje, da je prestavljen na naslednji razpoložljiv delovni dan. Upoštevajte, da točka „vse na enem mestu“ tega dejanja ne izvede samodejno, temveč je potreben ročni poseg subjekta za izdajo dovoljenj (ročna posodobitev nadzorne plošče točke „vse na enem mestu“ za zadevno vlogo).

Roke iz člena 34 Uredbe (EU) 2018/545 bi bilo treba šteti za najdaljše roke za naloge in ne za ciljne roke. Vključene strani bi si morale prizadevati, da svoje naloge dokončajo brez nepotrebnega odlašanja.

Subjekt za izdajo dovoljenj lahko skupaj z zadevnimi nacionalnimi varnostnimi organi za področje uporabe začasno zadrži vlogo, če so predložene informacije nepopolne v skladu s členom 34(4) Uredbe (EU) 2018/545. Ocenjevanje vloge (in štirimesečni rok za ocenjevanje) se bo začelo, ko prosilec predloži vse manjkajoče informacije.

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 ocenjevanje ne bi smelo začasno prekiniti, razen če so opredeljeni upravičeni dvomi, ki preprečujejo nadaljevanje ocenjevanja ali njegovih delov.

To je mehanizem, ki prosilcu omogoča predložitev dodatnih dokazil (za reševanje težav, ugotovljenih med ocenjevanjem), ne da bi rok za predložitev ocene prenehal teči. To se razlikuje od upravičenih dvomov, pri katerih lahko subjekt za izdajo dovoljenj podaljša rok za predložitev ocene, če se s prosilcem sklene ustrezno evidentiran dogovor (glej oddelek 3.7.11).

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.

3.7.4. Člen 35: Komunikacija med ocenjevanjem vloge

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

Poleg dokumentov, ki se obvezno hranijo v točki „vse na enem mestu“, se lahko v točki „vse na enem mestu“ arhivirajo tudi vsi vmesni delovni dokumenti, vključno z neformalno korespondenco s prosilcem.

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

3.7.6.1. 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 zagotoviti potrebne ureditve v skladu s členom 37(1) Uredbe (EU) 2018/545. To je treba narediti, da se ne bi podvajalo ocenjevanje 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 Uredbi (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 prevajanju, in
- › porazdelitev delovne obremenitve in drugih vidikov načrtovanja.

V zvezi z ureditvami bi bilo treba opisati vsaj naslednje:

- › če je ocena parametra z enakovrednimi nacionalnimi predpisi skupna več nacionalnim varnostnim organom za področje uporabe, določiti 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.

Agencija se lahko v vlogi subjekta za izdajo dovoljenj ne strinja s pogoji za uporabo, ki so jih predlagali nacionalni varnostni organi za področje uporabe, zlasti kadar predlagani pogoji za uporabo niso povezani s pogoji za uporabo za vozilo ali katero koli drugo vrsto omejitve, in se lahko odloči, da jih bodisi vključi kot pripombe, ugotovitve itd. v izdano dovoljenje bodisi jih sploh ne vključi v izdano dovoljenje. V tem primeru se bo Agencija pred sprejetjem končne odločitve in izdajo dovoljenja za tip vozila posvetovala in uskladila z zadevnimi nacionalnimi varnostnimi organi za področje uporabe. Dodatne smernice o pogojih za uporabo so na voljo v oddelku 3.3.8.

3.7.6.2. Izključitev omrežij s področja uporabe

Če odločitev subjekta za izdajo dovoljenj po negativni oceni, ki jo dodeli nacionalni varnostni organ za področje uporabe v skladu s členom 21(7) Direktive (EU) 2016/797, privede do izključitve omrežij s področja uporabe v primerjavi z vlogo, vendar lahko prosilec v poznejši fazi (po izdaji dovoljenja) predloži zadovoljiva dokazila, lahko Agenciji pošlje novo vlogo za razširitev področja uporabe.

3.7.6.3. Priznavanje dovoljenj, ki jih je izdal švicarski zvezni urad za promet

V *Sporazumu med Evropsko skupnostjo in Švicarsko konfederacijo o železniškem in cestnem prevozu blaga in potnikov* (LTA), kakor je bil spremenjen s Sklepom 1/2013 Odbora Skupnost–Švica za kopenski promet (ITC), je določeno vzajemno priznavanje dovoljenj za začetek obratovanja podsistemov in vozil, izdanih v skladu z Direktivo 2008/57/ES.

Izdajanje dovoljenj v skladu z Direktivo 2008/57/ES je veljalo do 16. junija 2020 ali 31. oktobra 2020 v odnosih med Švico in državami članicami EU, ki so prenašale Direktivo (EU) 2016/797, kakor je bila spremenjena z Direktivo (EU) 2020/700. Dovoljenja, izdana do teh datumov, ostanejo veljavna tudi po njih pod pogoji, pod katerimi so bila izdana.

Švica je začela uporabljati vsebinske določbe Direktive (EU) 2016/797 1. decembra 2019 (na podlagi odloka o švicarskih železnicah). Poleg tega je bil okvir sporazuma LTA dopolnjen z več sklepi Odbora Skupnost–Švica za kopenski promet (Sklep št. 2/2019, kakor je bil spremenjen s sklepi št. 1/2020, 2/2020, 2/2021 in 1/2022). Ti sklepi določajo prehodne ukrepe, ki se uporabljajo od 13. decembra 2019, in vključujejo Uredbo (EU) 2018/545 v Prilogo I k okviru LTA, skupaj s seznamom vsebinskih določb Direktive (EU) 2016/797, ki se uporabljajo v Švici.

Dodatne podrobnosti o možnostih in pogojih, pod katerimi Agencija priznava dovoljenja, ki jih je izdal švicarski nacionalni varnostni organ, in upravlja vloge, ki vključujejo Švico na področje uporabe, so na voljo v dokumentu ERA1209/047, ki je na voljo na spletišču Agencije:

https://www.era.europa.eu/domains/applicants/applications-vehicle-type-authorisations_en

3.7.7. Člen 38: Ocena vloge

3.7.7.1. Razumno zagotovilo

Razumno zagotovilo je pravni pojem, ki se uporablja predvsem na področju financ in revizije. Lahko se uporablja tudi pri izdaji dovoljenj za vozila, saj gre pri tem bolj za preverjanje, usmerjeno v postopek, ne pa za podrobno oceno. Čeprav bi se morali subjekt za izdajo dovoljenj in nacionalni varnostni organi za področje uporabe prepričati, da so prosilec in akterji, ki mu pomagajo, izpolnili svoje obveznosti, pa jim tega ni treba opredeliti s popolno gotovostjo. Raven prizadevanj, ki jih morajo subjekt za izdajo dovoljenj in nacionalni varnostni organi za področje uporabe vložiti v pridobitev razumnega zagotovila, bi morala biti sorazmerna, pri čemer bi bilo treba upoštevati:

- › zapletenost in tveganje, povezano z izdajo dovoljenja za vozilo/tip (v zvezi s tehničnimi značilnostmi ali spremembami tehničnih značilnosti, 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 podobnimi tehničnimi značilnostmi in/ali podobnimi komponentami, ki bi lahko bile pomembne, in/ali
- › pridobljeno zaupanje v prosilca, in sicer na podlagi izkušenj s sestankov itd.

Ker podrobne ocene opravijo že organi za ocenjevanje skladnosti, ni potrebe, da bi jih opravili tudi subjekt za izdajo dovoljenj in nacionalni varnostni organi za področje uporabe. Subjekt za izdajo dovoljenj in nacionalni varnostni organi za področje uporabe se v postopku doseganja razumnega zagotovila izogibajo podvajanju dela med različnimi vključenimi ocenjevalci.

Akterji, ki pomagajo prosilcu, so lahko subjekti, ki pomembno prispevajo k zagotavljanju ali preverjanju, da tip vozila ali vozilo, za katerega se izdaja dovoljenje, izpolnjuje bistvene zahteve. Med drugim vključujejo enega ali več prosilcev, ki so dali na trg enega ali več podsistemov, ki sestavljajo vozilo in/ali tip vozila, priglāsene organe, imenovane organe, ocenjevalne organe, izvajalce in podizvajalce.

3.7.7.2. Področje uporabe ocenjevanja

Za pridobitev razumnega zagotovila, da so prosilec in akterji, ki mu pomagajo, 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, ter
- › doslednosti, popolnosti in ustreznosti dokumentacije, ki jo je predložil prosilec.

Zahteve za oceno vloge, ki jo morajo opraviti subjekt za izdajo dovoljenj in zadevni nacionalni varnostni organi za področje uporabe, so določene v Prilogi II in Prilogi III k Uredbi (EU) 2018/545 (v skladu s členom 39 in členom 40 navedene uredbe). Za različne dele vloge so potrebni različni pristopi k preverjanju, ki lahko vključujejo naslednja vprašanja:

- › Ali je predložena vloga popolna? Ali je prosilec vključil vse, kar je navedel?
- › Ali so bile opredeljene zahteve izrecno izpolnjene? To vključuje zahteve glede podpisnikov 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 ES-potrdil itd.
- › Ali je navzkrižno sklicevanje dosledno? Vloge so zapleteni dokumenti, zato ni nenavadno, da so elementi, kot so potrdila, v enem delu vloge posodobljeni, v drugem pa ne. Če obstaja podlaga za predhodno sodelovanje, ali je vloga skladna z njo?
- › Ali so izbrana pravila in izbira primera dovoljenja veljavna? Razmislite, ali je področje uporabe predpisa združljivo z načinom njegove uporabe v vlogi. Ali je bilo nadomeščeno? Ali so neskladnosti z veljavnimi obveznimi predpisi ustrezno obravnavane in ali alternativne rešitve omogočajo celovito obvladovanje vseh povezanih tveganj?

Opozoriti je treba, da so v primeru neskladnosti s predpisom subjekt za izdajo dovoljenj/zadevni nacionalni varnostni organi za področje uporabe odgovorni za oceno alternativnih rešitev (če obstajajo); upoštevati bi bilo treba rezultate ocenjevalnega organa, vendar ta organ ne more odločati o alternativnih rešitvah, ki bi jih bilo treba uporabiti. Glej tudi oddelek 3.5.7 teh smernic v zvezi s členom 27 „Popravek neskladnosti“ iz Uredbe (EU) 2018/545.

- › Ali je obstoječi tip vozila, če se uporablja, še vedno pomemben in ali ima veljavno dovoljenje za tip vozila? Na to lahko vplivajo spremembe predpisov in standardov, ki se uporabljajo za obstoječi tip vozila, in razlike v značilnostih tipa vozila, za katerega je predložena vloga, 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 so predlagane ugotovitve upravičeno v tem razponu.

- › Ali so na voljo dokazila v podporo trditvam? Če je bila, na primer, navedena skladnost s predpisom/standardom, se lahko ocenjevalec odloči, da bo pregledal popolnost dokazil v zvezi z metodologijo ocenjevanja, ki jo zahteva predpis, kot kazalnik, ali so bili postopki ocenjevanja pravilno uporabljeni (npr. če se zahteva preskus tipa, mora obstajati spremljajoče poročilo o preskusu tipa; glej oddelek 4.3 smernic za uporabo TSI).

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

- › sistematično ponavljati ali podvajati dela, ki ga opravijo drugi organi (npr. priglasi organ, imenovani organ, ocenjevalni organ), in
- › uporabljati postopka izdaje dovoljenja za preverjanje ali ocenjevanje usposobljenosti organov za ocenjevanje skladnosti.

Če zadevni nacionalni varnostni organ za področje uporabe ali subjekt za izdajo dovoljenj ugotovi, da delo organov za ugotavljanje skladnosti po njegovem mnenju ne dosega standardov, lahko za dele postopka verifikacije in ocenjevanja, ki ga izvaja navedeni organ za ugotavljanje skladnosti, uporabi večjo stopnjo natančnosti.

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

3.7.8.1. 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 metodologijo za zajem zahtev, ki jo uporablja prosilec, če ne gre za standardizirano metodologijo. Pri preverjanju uporabljene metodologije za zajem zahtev bi moral subjekt za izdajo dovoljenj upoštevati merila iz Priloge II k Uredbi (EU) 2018/545. Glej oddelek 3.11.2.1.

3.7.8.2. Preverjanje popolnosti, ustreznosti in doslednosti dokazil, pridobljenih 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 verifikacijo popolnosti, ustreznosti in doslednosti) dokazov iz metodologije, uporabljene za zajem zahtev.

Ni predvideno, da bi morali subjekt za izdajo dovoljenj in zadevni nacionalni varnostni organi za področje uporabe izčrpno preveriti vsa dokazila, iz katerih je razviden zajem zahtev/ocena tveganja, ki ju je prosilec opravil zaradi vidikov, ki niso povezani z varnostjo in za katere ni na voljo neodvisna ocena, ki bi jo opravil ocenjevalni organ.

Vloga subjekta za izdajo dovoljenj bi morala biti bolj sistemska in osredotočena na postopek, ki ga prosilec upošteva za zajem in izpolnjevanje zahtev; v ta namen bo subjekt za izdajo dovoljenj morda moral podrobno preveriti nekatera dokazila. Poglobljenost in obseg preverjanj sta opisana v Prilogi II in Prilogi III k Uredbi (EU) 2018/545. Dodatne podrobnosti so na voljo v oddelkih 3.3.1.9, 3.11.1.4 in 3.11.2.1.

3.7.8.3. Izmenjava izkušenj

Subjekt za izdajo dovoljenj preveri, ali obstajajo kakršne koli ustrezne informacije v skladu s členom 8(2) Uredbe (EU) 2018/545 (glej oddelek 3.2.8.1), in jih upošteva pri svojih ocenah poleg vidikov, določenih v Prilogi II k Uredbi. Če se pojavijo opozorila v zvezi s težavami pri izmenjavi izkušenj, jih je treba zabeležiti v evidenco težav, glej oddelek 3.7.10. S tem se bo zagotovilo, da bodo imeli dostop do informacij tudi drugi člani ocenjevalne skupine.

3.7.8.4. Pogosto nastale težave v vlogah za izdajo dovoljenja v skladu z dovoljenim tipom

Agencija kot subjekt za izdajo dovoljenj v **vlogah za izdajo dovoljenja v skladu z dovoljenim tipom** pogosto naleti na naslednje **težave**:

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 povezane s splošnimi cilji in sistemskimi značilnostmi. Preverjanja na nizki ravni vključujejo bolj specifične posamezne ocene, osredotočene na podrobnosti.

- › napačna opredelitev referenčnega tipa (ID tipa v evropskem registru dovoljenih tipov vozil): pravilna opredelitev referenčnega tipa je ključni element za ta primer dovoljenja; poleg tega je treba zagotoviti skladnost med opredelitvijo referenčnega tipa v izjavi o skladnosti s tipom in v obrazcu vloge;
- › napačna opredelitev vozil v okviru vloge (evropske številke vozil): drugačne številke v evropski številki vozila ne ustrezajo tehničnim značilnostim vozil, za katera se zahteva dovoljenje;
- › neskladnost med opredelitvijo vozil (evropske številke vozil) v obrazcu vloge in v izjavi o skladnosti s tipom: evropske številke vozil se razlikujejo/se ne ujemajo;
- › neskladnost med informacijami za zadevni referenčni tip v evropskem registru dovoljenih tipov vozil in dokumenti iz dokumentacije, priložene vlogi prek točke „vse na enem mestu“, npr.
 - sklicevanja na ES-potrdila o pregledu tipa v evropskem registru dovoljenih tipov vozil se ne ujemajo s sklicevanji na ES-potrdila o pregledu tipa, navedenimi v vlogi (običajni primer nekaterih sprememb, ki so razvrščene v skladu s členom 15(1)(b) Uredbe (EU) 2018/545 (glej oddelek 3.8.4.1.3), in/ali
 - pogoji za uporabo v obrazcu vloge se razlikujejo od pogojev za uporabo v zadevnem vnosu v evropskem registru dovoljenih tipov vozil (kodirane in nekodirane omejitve).

Ta težava se običajno pojavi, kadar seznam pogojev za uporabo presega največjo dolžino, ki jo dopušča točka „vse na enem mestu“, vendar prosilec tega ne upošteva pri izpolnjevanju obrazca. V takšnih primerih in ko prosilec to ugotovi, se mora z zadevnim subjektom za izdajo dovoljenj dogovoriti o nadaljnjem postopku (npr. vključiti v dokument, ki bo na voljo v dokumentaciji, priloženi vlogi za izdajo dovoljenja, vse pogoje za uporabo in se sklicevati na dokument v poljih za kodirane in nekodirane omejitve v vlogi prek točke „vse na enem mestu“);
- › ES-potrdila, ki jim je potekel rok veljavnosti (v dokumentaciji, priloženi vlogi, in/ali v podatkovni zbirki ERADIS): čeprav lahko v nekaterih primerih ES-potrdilom o skladnosti in/ali primernosti za uporabo (komponente interoperabilnosti) v času predložitve vloge poteče rok veljavnosti, so veljavna, ko so bile komponente interoperabilnosti dane na trg (glej oddelek 3.11.2.2); vendar v številnih primerih v dokumentaciji, priloženi vlogi, ni dokazil o datumu dajanja na trg;
- › neskladnost med ES-potrdili in ES-izjavami, navedenimi v dokumentu, ki je priložen vlogi prek točke „vse na enem mestu“, in dokumentacijo, objavljeno v podatkovni zbirki ERADIS:
 - različni sklici na dokumente in/ali različice dokumentov;
 - isti sklici na dokumente in različice, vendar različna vsebina;
 - manjkajoči dokumenti;
 - v podatkovni zbirki ERADIS so ES-potrdila, ki jim je potekel rok veljavnosti, dokument, predložen v vlogi, pa je še vedno veljaven (in obratno);
- › kadar je treba posodobiti del dokumentacije, priložene vlogi (npr. ES-potrdila o verifikaciji), prosilec ne upošteva vpliva te posodobitve na druge dokumente v priloženi dokumentaciji (npr. ES-izjave o verifikaciji), kar povzroči neskladja v dokumentaciji;
- › vloga zajema vozila, ki jih v trenutku predložitve vloge proizvajalec še ni obnovil in/ali še niso prestala vseh potrebnih ocen skladnosti (npr. rutinsko preskušanje še ni končano);
- › vloga vključuje dokumentacijo v zvezi s komponentami interoperabilnosti, ki v postopku izdaje zadevnega dovoljenja za tip vozila niso bile ocenjene (npr. novi ponudniki komponent interoperabilnosti);
- › v vlogo so vključene komponente interoperabilnosti proizvajalcev, ki so zajeti v izdanem dovoljenju za tip vozila, vendar imajo nove proizvodne obrate, ki jih priglašeni organ ni zajel v odobritvi sistema vodenja kakovosti;

- › v vlogi ni opredeljeno, katere komponente interoperabilnosti različnih ponudnikov komponent interoperabilnosti, ki jih zajema dovoljenje za tip vozila, se dejansko uporabljajo v vozilu(-ih), za katerega(-e) se zahteva dovoljenje.

Napake v dokumentaciji, priloženi vlogi, ali v samem obrazcu vloge povzročajo zamude pri obravnavi in izdaji dovoljenj za dajanje vozil na trg. Za hitro in čimprejšnjo izdajo dovoljenj v takih primerih morajo prosilci pripraviti kakovostno dokumentacijo s potrebno vsebino (glej oddelek 3.11.1), zlasti pa morajo biti dovolj pozorni, da se izognejo zgoraj navedenim napakam.

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

3.7.9.1. Vloga nacionalnih varnostnih organov za področje uporabe pri ocenjevanju vloge

Nacionalni varnostni organi za področje uporabe bi morali preveriti popolnost, ustreznost in doslednost vloge v skladu s Prilogo III k Uredbi (EU) 2018/545 (glej oddelek 3.11.3) glede na ustrezne nacionalne predpise, ki se uporabljajo na področju uporabe in jih je navedel prosilec (glej oddelek 3.3.5.1). Ocenjevanje tehnične združljivosti z omrežji, ki presega zahteve iz obveznih predpisov, zlasti kadar to temelji na posvetovanju z upravljavci železniške infrastrukture in/ali posebnih navedbah ali izjavah upravljavcev železniške infrastrukture, ne spada v področje ocen, ki jih izvedejo nacionalni varnostni organi za področje uporabe.

Nacionalni varnostni organi za področje uporabe bi se morali z nacionalnimi varnostnimi organi sosednjih držav članic usklajevati tudi v zvezi z vozili, ki potujejo do postaj v bližini meje (posvetovanje in/ali dogovori iz člena 21(8) Direktive (EU) 2016/797 in člena 12 Uredbe (EU) 2018/545).

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

Dodatna navodila so na voljo v oddelku 3.11.2.1.

3.7.9.3. Izmenjava izkušenj

Zadevni nacionalni varnostni organi za področje uporabe bi morali v okviru ocenjevanja poleg vidikov iz Priloge III preveriti, ali so na voljo katere koli ustrezne informacije v skladu s členom 8(2) Uredbe (EU) 2018/545, in jih upoštevati pri ocenjevanjih, glej oddelek 3.2.8.1. Če se pojavijo opozorila v zvezi s težavami pri izmenjavi izkušenj, jih je treba zabeležiti v evidenco težav, glej oddelek 3.7.10. S tem se bo zagotovilo, da bodo imeli dostop do informacij tudi drugi člani ocenjevalne skupine.

3.7.10. Člen 41: Razvrščanje težav

3.7.10.1. Evidentiranje težav v evidenci težav

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

V evidenci težav bi morali biti zabeleženi vsi vidiki, ki izhajajo iz ocene in jih je treba ustrezno upoštevati pri odločitvi, in ne 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.

Redakcijski pomisleki, pomisleki v zvezi s predstavitvijo ali tipografske napake se ne bi smeli upoštevati kot podlaga za oceno, da prosilec ni dokazal skladnosti, razen če vplivajo na jasnost dokazil, ki jih je predložil.

Prosilec se lahko na težavo odzove 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 s 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.

Težave je treba zabeležiti v evidenco težav v točki „vse na enem mestu“ takoj, ko so ugotovljene, da lahko prosilec nanje hitro odgovori in prepreči, da bi drugi ocenjevalci opozorili na iste težave v drugem vnosu. Izogibati se je treba tudi združevanju več težav v en sam vnos v evidenco težav, zlasti če so heterogene; takšna praksa bi otežila nadaljnje spremljanje in zaključevanje vnosa, ki združuje vse težave, v točki „vse na enem mestu“.

3.7.10.2. Razvrščanje težav

Težave se po pomembnosti razlikujejo, pri čemer je razvrščanje koristno orodje, ki prispeva k njihovemu ustreznemu reševanju. Za vsako kategorijo težav bo potreben drugačen pristop.

3.7.10.2.1. Težava tipa 1:

Težava tipa 1 se nanaša na dodatna pojasnila, ki jih mora zagotoviti prosilec v zvezi z:

- › razumevanjem, kako je dokumentacija, priložena vlogi, strukturirana v knjižnici točke „vse na enem mestu“;
- › vprašanjem, kje v knjižnici točke „vse na enem mestu“ poiskati določena dokazila ali dokumente;
- › nejasnimi izjavami ali ugotovitvami v dokumentaciji;
- › morebitnimi protislovji med dokumenti
- › itd.

Pri težavah, ki so razvrščene v tip 1, ni treba spreminjati dokumentacije, ki je priložena vlogi. 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.

Pri težavah, ki spadajo v kategorijo težav tipa 1, se lahko življenjski cikel težave povzame v naslednjih glavnih korakih:

- › Eden od vidikov vloge je nejasen. Prosilec je pozvan, naj ga pojasni.
- › Prosilec se odzove.
- › Če se z odzivom negotovost reši, je težava odpravljena.
- › Če se z odzivom težava ne odpravi ali če se prosilec ne odzove, se težava razvrsti v kategorijo „težava ni odpravljena“. Prosilca se lahko pozove, naj predloži dodatna pojasnila.

3.7.10.2.2. Težava tipa 2:

Težava tipa 2 se nanaša na manjše spremembe, ki jih mora prosilec vnesti v dokumentacijo, priloženo vlogi, kot na primer:

- › popravljanje napačnih sklicevanj na dokumente ali med dokumenti (vključno z datumi izdaje in/ali različicami);
- › izboljšanje besedila v nejasnih izjavah ali zaključkih v dokumentaciji (npr. rezultati neodvisne ocene postopka zajema zahtev v poročilu o oceni, ki ga predloži ocenjevalni organ).

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.

Pri težavah, ki spadajo v kategorijo težav tipa 2, se lahko življenjski cikel težave povzame v naslednjih glavnih korakih:

- › Potrebna je sprememba dokumentacije vloge oziroma 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 z odzivom težava ne odpravi ali če se prosilec ne odzove, se težava razvrsti v kategorijo „težava ni odpravljena“.

3.7.10.2.3. Težava tipa 3:

Težava tipa 3 se nanaša na večje spremembe, ki jih mora prosilec vnesti v dokumentacijo, priloženo vlogi. Za sprejetje odločitve o izdaji dovoljenja za tip vozila in/ali dovoljenja za dajanje vozila na trg so potrebni strožji ali dodatni pogoji za uporabo.

Težave tipa 3 lahko ob koncu ocenjevanja privedejo do izdaje dovoljenja s pogoji za uporabo 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 za uporabo.

Primeri težav tipa 3 so:

- › Neskladnost z zahtevami TSI pri konstrukcijsko določeni hitrosti vozila (npr. dinamika vožnje pri 200 km/h). Vendar rezultati ocene skladnosti pri nižji hitrosti (npr. 160 km/h) kažejo skladnost z zahtevami TSI in bi omogočili izdajo dovoljenja za zmanjšano največjo dovoljeno hitrost.
- › Neskladnost z zahtevami TSI v določenih obratovalnih pogojih (npr. preseženi so parametri interakcije med odjemnikom toka in kontaktnim vodnikom pri dvojni sestavi, ko sta presežena aktivna odjemnika toka na obeh koncih sestave). Pogoji za uporabo, ki prepovedujejo takšno konfiguracijo med obratovanjem, če vse druge možne konfiguracije izpolnjujejo zahteve, bi omogočili izdajo dovoljenja.

Kadar se prosilca opozori na težavo tipa 3:

- › Prosilec je pozvan, naj predlaga ukrepe, ki jih je treba sprejeti (strožji pogoji za uporabo).
- › 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 ni mogoče najti zadovoljivega predloga za strožje pogoje za uporabo, bo subjekt za izdajo dovoljenj sprejel negativno odločitev in vlogo zavrnil.

3.7.10.2.4. Težava tipa 4:

Zaradi težave tipa 4 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 iz člena 42 Uredbe (EU) 2018/545.

Če težav tipa 4 ni mogoče odpraviti pred iztekom roka, določenega za oceno – ali podaljšane roka, če je bil izražen upravičen dvom in je bil rok v ustrezno evidentiranem dogovoru s prosilcem podaljšan –, bo vloga zavrnjena. Za to kategorijo težav načeloma ni mogoče določiti dodatnih pogojev za uporabo, ki bi omogočali izdajo dovoljenja (sicer bi bila že na začetku opredeljena kot težava tipa 3). Vendar se lahko težava tipa 4 po dodatni analizi težave in razpravi s prosilcem odpravi z uporabo pogojev za uporabo.

Primeri težav tipa 4 so:

- › ES-potrdila in ES-izjave ne ustrezajo sklicevanjem v evropskem registru dovoljenih tipov vozil (ES-potrdila o pregledu tipa ali zasnove) in/ali informacijam, ki so na voljo v podatkovni zbirki ERADIS.
- › Dokazila, navedena v poročilu ocenjevalnega organa o zajemu zahtev, ki so bila uporabljena kot podlaga za neodvisno oceno, ne vključujejo evidence nevarnosti, ocene tveganja, opisa postopka, ki ga je uporabil prosilec, itd.
- › V postopku ES-verifikacije niso upoštevani predpisi za razširitev področja uporabe obstoječih vozil, ki niso skladna s TSI in jim je bilo izdano dovoljenje v skladu z Direktivo 2008/57/ES ali so obratovala pred 19. julijem 2010.
- › Manjkajo prevodi dokazil, povezanih z nacionalnimi predpisi, ki jih morajo oceniti nacionalni varnostni organi za področje uporabe v skladu z jezikovno politiko, opisano v njihovih smernicah.
- › Pogoji za uporabo v obrazcu vloge v točki „vse na enem mestu“ niso skladni niti z dokumenti v dokumentaciji, ki je priložena vlogi v točki „vse na enem mestu“ (ES-potrdila in izjave ter priložena dokumentacija, poročilo priglašene organa, poročilo ocenjevalnega organa o zajemu zahtev itd.), niti s kodiranimi in nekodiranimi omejitvami v evropskem registru dovoljenih tipov vozil.

Za primere, pri katerih se opozori na težavo tipa 4:

- › Prosilec je pozvan, naj predlaga ukrepe, ki jih je treba sprejeti za rešitev te težave. Prosilec predloži pisni predlog ukrepov, ki jih je treba sprejeti za rešitev težave, in rok, ki ga potrebuje za spremembo dokumentacije vloge; predlagani rok ne more biti daljši od zakonskega roka, v katerem mora subjekt za izdajo dovoljenj izdati dovoljenje (štiri mesece od datuma, ko je vloga potrjena kot popolna), razen če se pojavi upravičen dvom (glej oddelek 3.7.11).
- › Subjekt, ki je opozoril na težavo – subjekt za izdajo dovoljenj ali nacionalni varnostni organ za področje uporabe – oceni predlog.
- › Če je predlog zadovoljiv, subjekt, ki je opozoril na težavo, o tem obvesti prosilca.
- › Če je predlog nezadovoljiv, subjekt, ki je opozoril na težavo, prosilca obvesti o razlogih, zakaj je predlog nezadovoljiv, težava pa se razvrsti kot „težava ni odpravljena“. Prosilec bi moral ob upoštevanju navedenih razlogov predložiti spremenjen predlog.
- › Prosilec predloži spremembo dokumentacije vloge v skladu s sprejetim predlogom pred iztekom roka za ocenjevanje.
- › 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“, prosilec pa mora dokumentacijo vloge dodatno spremeniti.
- › Če prosilec ne predloži spremembe v zakonskem roku za oceno vloge, subjekt za izdajo dovoljenj sprejme odločitev na podlagi razpoložljivih informacij, kar pri težavah tipa 4 pomeni, da bo vloga zavrnjena.

Subjekti za izdajo dovoljenj in nacionalni varnostni organi za področje uporabe morajo stalno spremljati roke, določene za težave tipa 4. Če se bliža iztek dogovorjenega roka in/ali zakonskega roka za oceno in prosilec ni predložil spremembe dokumentacije vloge, na podlagi katere bi bilo mogoče odpraviti težavo tipa 4, se subjektom za izdajo dovoljenj in/ali nacionalnim varnostnim organom za področje uporabe priporoča, naj stopijo v stik s prosilcem in zahtevajo, naj potrdi, ali bo lahko spoštoval dogovorjeni rok ali ne, ter se dogovorijo za nov rok, kadar je to izvedljivo.

Ko se približuje zakonski rok za oceno in prosilec potrdi, da ne bo mogel pravočasno predložiti manjkajočih dokazov, lahko subjekt za izdajo dovoljenj sprejme odločitev na podlagi razpoložljivih

informacij (zavrnitev vloge) ali pa v ustrezno utemeljenih primerih predlaga podaljšanje roka z upravičenim dvomom; glej oddelek 3.7.11. To se ne sme uporabljati kot način za podaljšanje roka za oceno za nedoločen čas, temveč kot izjemni ukrep, ki se uporabi v utemeljenih primerih, ko prosilec za spremembo dokumentacije vloge potrebuje več časa, kot je bilo načrtovano.

3.7.11. Člen 42: Upravičen dvom

Obravnava upravičenega dvoma bi morala potekati na podlagi evidence težav iz člena 41 Uredbe (EU) 2018/545.

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

Ker ni mogoče predvideti, kdaj bi se lahko izrazil upravičen dvom, ali časa, potrebnega za obravnavo upravičenega dvoma, v pravnih besedilih za subjekte za izdajo dovoljenj in nacionalne varnostne organe za področje uporabe niso določeni roki za izražanje upravičenega dvoma. 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.

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

- › prosilec in akterji, ki mu pomagajo, izpolnjujejo bistvene zahteve v različnih fazah postopka (zasnova, proizvodnja, verifikacija in potrditev), da se zagotovi skladnost z vso ustrezno zakonodajo;
- › vidike tipa vozila, ki bi lahko preprečili varno uporabo na področju uporabe, kadar se uporablja na podlagi opredeljenih in predvidenih pogojev za uporabo;
- › postopek, ki ga uporabljajo prosilec in akterji, ki mu pomagajo. Pri akterjih, ki pomagajo prosilcu, se to nanaša zlasti na težave v zvezi z usposobljenostjo priglšenega organa, imenovanega organa in/ali ocenjevalnega organa in delom, ki ga ti organi opravljajo, pri čemer so lahko te težave razlog za omejitvev, 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) Uredbe (EU) št. 402/2013;
- › skladnost in ustreznost predložene dokumentacije (vključno z manjkajočimi prevodi v skladu s členom 10 Uredbe (EU) 2018/545, glej oddelek 3.2.10);
- › neskladnost v skladu s členom 26(2) Direktive 2016/797 in/ali
- › ustrezne informacije, evidentirane v skladu s členom 8(2) Uredbe (EU) 2018/545.

Izražen 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 treba je jasno opredeliti dele dokumentacije vloge, ki niso ustrezni.

Prosilec je odgovoren za način, ki ga uporabi 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.

Če 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, glej oddelek 3.7.3). 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 in ob usklajevanju z nacionalnimi varnostnimi organi za področje uporabe, ki jih zadeva upravičen dvom (če obstajajo), odobri podaljšanje roka za ocenjevanje iz člena 21(4) Direktive (EU) 2016/797, in sicer za več kot štiri mesece; nacionalni varnostni

organi za področje uporabe ne smejo podaljšati roka za ocenjevanje na lastno pobudo. Dodatne podrobnosti so na voljo v oddelku 3.7.3.

V primeru nestrinjanja s katero koli odločitvijo subjekta za izdajo dovoljenj/zadevnega nacionalnega varnostnega organa za področje uporabe (o upravičenem dvomu, roku in/ali popravnihih ukrepih), zaradi katere je bila vloga za izdajo dovoljenja zavrnjena, lahko prosilec začne postopek pregleda in 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) Uredbe (EU) 2018/545 ni vedno upravičen dvom. Če je jasno (tj. če ni dvoma, da predložena dokazila ne omogočajo izdaje dovoljenja), da bo težava privedla do neposredne zavrnitve vloge, bi bilo treba opozoriti, da gre za težavo tipa 4 in ne za upravičen dvom. V takem primeru se rok za ocenjevanje običajno ne podaljša.

Če prosilec ne predloži spremembe v podaljšanem roku po upravičenem dvomu, mora subjekt za izdajo dovoljenj sprejeti odločitev na podlagi razpoložljivih informacij, kar pri težavah tipa 4 pomeni, da bo vloga zavrnjena in dovoljenje ne bo izdano.

3.7.12. 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

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 zajemati 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.

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

Opis postopka arbitraže, ponovne proučitve in pritožbe je na voljo v diagramu poteka za fazo 5, vključno z diagramoma poteka za podfazi 5.1 in 5.2.

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

O nestrinjanju Agencije z oceno enega ali več nacionalnih varnostnih organov za področje uporabe bi bilo treba prek točke „vse na enem mestu“ obvestiti zadevne nacionalne varnostne organe za področje uporabe, 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 zagotovi ugotovi težavo, bi ju 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 obrazcu vloge. 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 enega ali več delov omrežij, ki 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 omrežja 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 poslovníkom 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.

3.7.13.2. Arbitraža na podlagi člena 12(4)(b) Uredbe (EU) 2016/796 (komisija za pritožbe)

Če v enem mesecu od začetka postopka usklajevanja med Agencijo ter enim ali več zadevnimi nacionalnimi varnostnimi organi ni mogoče zagotoviti doslednosti odločitev, bi morali zadevni nacionalni varnostni organi zadevo predložiti v arbitražo komisiji za pritožbe, in sicer v skladu s poslovníkom komisije za pritožbe. Arbitražni postopek se uporabi le, če je subjekt za izdajo dovoljenj Agencija.

V skladu s členom 21(7) Direktive (EU) 2016/797 je treba odločitev v okviru arbitražnega postopka sprejeti v enem mesecu. V času poteka arbitražnega postopka se lahko postopek izdaje dovoljenja začasno prekliče, pri čemer v tem primeru začasno preneha teči tudi rok iz oddelka 3.7.3. Agencija prosilcu sporoči razloge za začasni preklic.

Odločitev komisije za pritožbe, sprejeta v okviru arbitražnega postopka, bi bilo treba v skladu s poslovníkom komisije za pritožbe sporočiti Agenciji in enemu ali več zadevnim nacionalnim varnostnim organom.

Agencija in zadevni nacionalni varnostni organ(-i) bi morali končne odločitve sprejeti v skladu z ugotovitvami komisije za pritožbe, ki deluje v okviru njunih (njihovih) notranjih postopkov, in predložiti utemeljitev za svojo odločitev.

3.7.14. Člen 45: Zaključek ocenjevanja vloge

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.

3.7.15. Člen 46: Odločitev o odobritvi ali zavrnitvi vloge

3.8. Poglavlje 7 – faza 6 Končna dokumentacija in dovoljenje

Opis postopka je na voljo v diagramu poteka za fazo 6 v oddelku 4.

3.8.1. Člen 47: Končna dokumentacija za dovoljenje za tip vozila in/ali dovoljenje za dajanje vozila na trg

Celotna spremna dokumentacija za odločitev, izdano v skladu s členom 46 Uredbe (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.

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

3.8.2.1. Umik časovnih omejitev v izdanem dovoljenju zaradi upravne težave

Začasne omejitve ali časovne omejitve veljavnosti izdanih dovoljenj niso neobičajne. Kadar je treba umakniti začasno omejitev v dovoljenju, ki je bila uvedena zaradi neodpravljene težave, in če za odpravo težave ne bodo potrebne nadaljnje spremembe vozila in/ali tipa vozila (ni vpliva na tehnične značilnosti), prosilec subjektu za izdajo dovoljenj ali nacionalnemu varnostnemu organu na kakršen koli dogovorjen način predloži dokazila, potrebna za odpravo težave.

Takšne težave so na primer:

- › manjkajoči dokazi (npr. končne različice poročil o poskusnih obratovanjih), kadar lahko prosilec in organi za ugotavljanje skladnosti predložijo dovolj dokazov, da tip vozila izpolnjuje bistvene zahteve, kar omogoča, da subjekt za izdajo dovoljenj doseže zadostno zagotovilo za izdajo časovno omejenega dovoljenja;
- › manjkajoče posodobljene različice dokumentov (npr. v dokumentih, ki so že vključeni v dokumentacijo, priloženo vlogi, so potrebne nekatere posodobitve, da se bolje pojasnijo nekateri vidiki, odpravijo nedoslednosti, zagotovijo dodatne informacije itd.);
- › potreba po posodobitvi podatkovne zbirke ERADIS z najnovejšimi različicami ES-potrdil in/ali izjav, če so prejšnje različice že naložene v podatkovno zbirko ERADIS in je treba popraviti manjše težave,
- › itd.

Subjekt za izdajo dovoljenj ali nacionalni varnostni organ, ki je izdal dovoljenje, bi moral začasno omejitev umakniti, ne da bi bilo treba izdati novo dovoljenje, in v skladu s tem posodobiti evropski register dovoljenih tipov vozil.

V primerih, ko je dovoljenje izdal nacionalni varnostni organ:

- › nacionalni varnostni organ bi moral omejitev umakniti ne glede na pravno ureditev, v kateri je bilo dovoljenje izdano, in veljavno pravno ureditev v zadevni državi članici (npr. dovoljenje, izdano v skladu z Direktivo 2008/57/ES mora spremeniti nacionalni varnostni organ države članice, ki je že prenesla Direktivo (EU) 2016/797).
- › To je lahko posodobitev obstoječega dovoljenja, dopis, s katerim se razveljavlja omejitev, itd., odvisno od možnosti, ki jih omogoča veljavni nacionalni pravni okvir v posamezni državi članici. Prosilec lahko manjkajoče dokumente na kakršen koli dogovorjeni način pošlje zadevnemu nacionalnemu varnostnemu organu.
- › Agencija ne bo imela nobene vloge, ne glede na področje uporabe dovoljenega tipa vozila.

Opozoriti je treba, da so časovne omejitve v skladu s členom 46(6) Uredbe (EU) 2018/545 dovoljene le v nekaterih primerih in se jim je treba čim bolj izogibati.

3.8.2.2. Sprememba pogojev za uporabo v izdanem dovoljenju za tip vozila

V dovoljenju za tip vozila in dovoljenju za dajanje vozila na trg se navedejo pogoji za uporabo v skladu s členom 21(10)(d) Direktive ter členom 48 in členom 49 Uredbe (EU) 2018/545. Dovoljenje za začetek obratovanja v skladu z Direktivo 2008/57/ES lahko vsebuje tudi pogoje in druge omejitve v skladu s členom 21(6) Direktive.

V skladu s členom 46(5) in členom 48(c)(iii) Uredbe (EU) 2018/545 so pogoji za uporabo osnovne značilnosti zasnove. Zato bi bilo treba spremembe pogojev za uporabo, navedenih v izdanem dovoljenju, obravnavati z uporabo člena 15 Uredbe (EU) 2018/545.

3.8.2.2.1. Za spremembo pogojev za uporabo so potrebne spremembe vozila in/ali tipa vozila

Glede na razvrstitev spremembe (pri kateri bi bilo treba upoštevati vpliv na pogoje za uporabo) v skladu s členom 15(1) Uredbe in glede na to, ali je subjekt za upravljanje sprememb tudi imetnik dovoljenja za tip vozila, je na voljo več možnosti.

Če je subjekt za upravljanje sprememb imetnik dovoljenja za tip vozila:

- › če je sprememba razvrščena v skladu s členom 15(1)(b), lahko zadevni subjekt za izdajo dovoljenj ali nacionalni varnostni organ spremeni pogoje za uporabo, ne da bi bilo treba izdati novo dovoljenje prek točke „vse na enem mestu“. Lahko gre za posodobitev obstoječega dovoljenja, dopis, s katerim se razveljavlja omejitev, itd.;
- › če je sprememba razvrščena v skladu s členom 15(1)(c), je poleg spremembe pogojev za uporabo treba v skladu s členom 15(3) Uredbe ustvariti izvedenko tipa vozila v evropskem registru dovoljenih tipov vozil. Subjekt, ki bi bil subjekt za izdajo dovoljenja, če bi bilo zaradi take spremembe potrebno novo dovoljenje, bi moral prevzeti odgovornost za ustvarjanje

izvedenke na podlagi informacij, ki jih zagotovi subjekt za upravljanje sprememb, in podatkov, ki so za tip vozila na voljo v evropskem registru dovoljenih tipov vozil.

Za premikanje obstoječih vozil iz osnovnega tipa/variante v izvedenke, nastale zaradi spremembe v skladu s členom 15(1)(c), ni treba predložiti vloge za izdajo dovoljenja za dajanje na trg v skladu z novo ustvarjeno izvedenko. Imetnik posodobi svoje evidence (upravljanje konfiguracije vozil) in zahteva posodobitev nacionalnega registra vozil/registra ECVVR/evropskega registra vozil;

- › če je sprememba razvrščena v skladu s členom 15(1)(d), se prek točke „vse na enem mestu“ predloži vloga za novo dovoljenje. Če področje uporabe zajema eno državo članico, lahko subjekt za upravljanje sprememb izbere subjekt za izdajo dovoljenj (Agencija ali zadevni nacionalni varnostni organ); če področje uporabe zajema več kot eno državo članico, je subjekt za izdajo dovoljenj Agencija.

Če subjekt za upravljanje sprememb ni imetnik dovoljenja za vozilo ali dovoljenja za tip vozila in zato ni imetnika dovoljenja za tip vozila, je treba za vse spremembe, razvrščene v skladu s členom 15(1)(b), 15(1)(c) ali 15(1)(d) Uredbe (EU) 2018/545, pridobiti novo dovoljenje v skladu s členom 14(1)(d) Uredbe (EU) 2018/545.

Če je sprememba razvrščena v skladu s členom 15(1)(b) ali 15(1)(c) in vpliva samo na vozilo(-a), lahko subjekt za upravljanje sprememb, ki ni imetnik dovoljenja za tip vozila, predloži obvestilo v skladu s členom 16(4) Uredbe (EU) 2018/545.

3.8.2.2.2. Zaradi spremembe pogojev za uporabo niso potrebne dodatne spremembe vozila in/ali tipa vozila

Kadar zaradi spremembe pogojev za uporabo niso potrebne nadaljnje spremembe vozila in/ali tipa vozila in sprememba ne vpliva na vrednosti tehničnih parametrov ter zadevnih pogoji za uporabo:

- › niso bili evidentirani v zadevnem vnosu v evropski register dovoljenih tipov vozil (kodirane in nekodirane omejitve), vendar so bili ustrezno vključeni v izdano dovoljenje za tip vozila;
- › nimajo nobenega vpliva na operativni okvir tipa vozila (npr. hitrost, obremenitev, primanjkljaj nadvišanja, število spetih enot itd.);
- › niso v zvezi s parametri, povezanimi s tehnično združljivostjo z omrežjem (npr. obremenitev, tirna širina, razporeditev aktivnih odjemnikov toka itd.);
- › podvajajo vrednosti tehničnih parametrov (npr. osnovni parameter 4.2.1 Referenčni profil v primerjavi s kodirano omejitvijo 3.1.2.3 – 2.1, osnovni parameter 4.1.3 tirna širina kolesnih dvojic v primerjavi s kodirano omejitvijo 3.1.2.3 – 2.2 tirna širina kolesnih dvojic itd.);
- › prosilcu naložijo obveznost predložitve dodatnih dokazov ali dokumentacije, določijo merila, ki jih morajo izpolnjevati dodatni dokazi ali dokumentacija, da se štejejo za sprejemljive, in ne pomenijo spremembe operativnega okvira ali področja uporabe, in/ali
- › ne naložijo nobenih posebnih pogojev za uporabo za vozilo ali omejitev (npr. pripombe, opombe ali izjave organov za ocenjevanje skladnosti in/ali subjektov za izdajo dovoljenj, sklici na priročnik za voznike, sklici na načrt vzdrževanja, sklici na oceno tveganja itd.),

se to lahko šteje za spremembo, ki dejansko ne vpliva na osnovno značilnost zasnove „Pogoji za uporabo vozila in druge omejitve“, zato se lahko razvrsti v skladu s členom **15(1)(a)** Uredbe (EU) 2018/545, če v dokumentaciji, priloženi ES-izjavi o verifikaciji, ni vpliva, ali členom **15(1)(b)**, če je treba posodobiti priloženo tehnično dokumentacijo (kar se običajno zgodi).

Subjekt za izdajo dovoljenj ali nacionalni varnostni organ, ki je izdal dovoljenje, bi moral umakniti zadevne pogoje za uporabo in izdati novo revizijo izdanega dovoljenja, ne da bi moral prosilec zaprositi za izdajo novega dovoljenja v skladu s členom 14(1)(d) Uredbe (EU) 2018/545, ter ustrezno posodobiti evropski register dovoljenih tipov vozil.

V drugih primerih subjekt za upravljanje sprememb analizira učinek spremembe pogojev za uporabo (tj. spremembe) in odloči, ali ga je mogoče dodeliti členu 15(1)(c) ali 15(1)(d) Uredbe. Če je subjekt za upravljanje sprememb imetnik dovoljenja za tip vozila:

- › če je sprememba razvrščena v skladu s členom 15(1)(c): zadevni subjekt za izdajo dovoljenja ali nacionalni varnostni organ lahko spremeni pogoje za uporabo, ne da bi bilo treba izdati novo dovoljenje, ustvariti pa je treba izvedenko tipa vozila v evropskem registru dovoljenih tipov vozil;
- › imetnik posodobi svoje evidence (upravljanje konfiguracije vozil) in zahteva posodobitev nacionalnega registra vozil/registra ECVVR/evropskega registra vozil. Ni treba zaprositi za izdajo dovoljenja za dajanje na trg v skladu z novo izvedenko. Če je sprememba razvrščena v skladu s členom 15(1)(d): preko točke „vse na enem mestu“ se predloži vloga za novo dovoljenje.

Če subjekt za upravljanje sprememb pogojev za uporabo ni imetnik dovoljenja za vozilo in je sprememba razvrščena v skladu s členom 15(1)(c) ali 15(1)(d) Uredbe (EU) 2018/545, je potrebno novo dovoljenje v skladu s členom 14(1)(d) Uredbe.

Če je sprememba pogojev za uporabo razvrščena kot sprememba v skladu s členom 15(1)(b) ali 15(1)(c) in vpliva samo na vozilo(-a), lahko subjekt za upravljanje take spremembe predloži obvestilo v skladu s členom 16(4) Uredbe (EU) 2018/545.

3.8.2.3. Pogoji za uporabo iz obstoječega dovoljenja

V primeru izdaje novega dovoljenja in/ali razširitve področja uporabe dovoljenje za tip vozila, ki ga je treba izdati, vsebuje vse pogoje za uporabo, ki so pomembni za uporabo vozil po spremembi in/ali razširitvi področja uporabe, vključno s pogoji za uporabo iz osnovnega tipa/variante ali vozila, ki obstajajo in jih je treba ohraniti (gre za osnovne značilnosti zasnove iz prejšnjega postopka izdaje dovoljenja). Subjekt za izdajo dovoljenj bi moral takšne pogoje za uporabo spremeniti le v primeru neskladja z novimi pogoji za uporabo (npr. pogoji za uporabo, ki so se uporabljali pred spremembo, se ne uporabljajo več, ali pogoji za uporabo na prvotnem področju uporabe ne veljajo za razširjeno področje uporabe), po posvetovanju z zadevnim nacionalnim varnostnim organom.

V izdanem dovoljenju za tip vozila bi bilo treba razlikovati med obstoječimi pogoji za uporabo, obstoječimi pogoji za uporabo, na katere vplivajo spremembe in/ali razširitev področja uporabe (če obstaja), in novimi pogoji za uporabo, ki izhajajo iz novega postopka izdaje dovoljenja.

3.8.3. Člen 49: Informacije v izdanem dovoljenju za dajanje vozila na trg

3.8.3.1. Opredelitev vozil

Vozilo, ki je bilo registrirano, je označeno z evropsko številko vozila, numerično identifikacijsko kodo, opredeljeno 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 bi moral vozilu dodeliti evropsko številko vozila na podlagi zahtevka za registracijo, ki ga vloži imetnik. 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 vozilo opredeliti. Če evropska številka vozila še ni rezervirana, ko prosilec predloži vlogo za izdajo dovoljenja za dajanje vozila na trg, se lahko opredelitev vozila opravi z uporabo proizvajalčevega sistema za opredelitev vozila ali navedbo serijske številke izdelka.

3.8.4. Člen 50: Registracija v evropskem registru dovoljenih tipov vozil in podatkovni zbirki ERADIS

3.8.4.1. Evropski register dovoljenih tipov vozil

Zadevni subjekt za izdajo dovoljenj izdaja dovoljenja za tip vozila evidentira v evropskem registru dovoljenih tipov vozil. Prosilec lahko na zahtevo subjekta za izdajo dovoljenj v imenu subjekta za izdajo dovoljenj (pomožni uporabnik) izpolni nekatere dele osnutka vnosa v evropski register dovoljenih tipov vozil.

Dodatne informacije o evropskem registru dovoljenih tipov vozil (zlasti navodila za uporabo) so na voljo tukaj:

https://www.era.europa.eu/domains/registers/eratv_en

3.8.4.1.1. Zahteva za ustvaritev osnutka vnosa v evropskem registru dovoljenih tipov vozil

Kadar je subjekt za izdajo dovoljenj Agencija, je postopek za predložitev zahteve za ustvaritev osnutka tipa pred predložitvijo vloge prek točke „vse na enem mestu“ opisan tukaj:

https://www.era.europa.eu/can-we-help-you/faq/292_en?target_id=2676

Ta postopek se uporablja tudi za zahtevo za ustvarjanje izvedenke v evropskem registru dovoljenih tipov vozil po spremembi, razvrščeni v skladu s členom 15(1)(c) Uredbe (EU) 2018/545.

Za oblikovanje osnutka vnosa v evropski register dovoljenih tipov vozil se lahko zaprosi dolgo pred predložitvijo zadevne vloge za izdajo dovoljenja za tip vozila. Podobno se lahko ta dejavnost izvede tudi pred predložitvijo vloge za izdajo dovoljenja, če subjekt za izdajo dovoljenj „pomožnim uporabnikom“ evropskega registra dovoljenih tipov vozil dovoli, da izpolnijo nekatere dele osnutka vpisa v navedeni register (tj. oddelek 3 skladnost s TSI in oddelek 4 tehnični parametri).

3.8.4.1.2. Spremembe in/ali razširitev področja uporabe vozil brez dovoljenja za tip/vnosa v evropski register dovoljenih tipov vozil

Pri vozilih brez ustreznega dovoljenja za tip vozila ali če takšno dovoljenje za tip vozila ni evidentirano v evropskem registru dovoljenih tipov vozil (npr. vozila, za katera je bilo dovoljenje izdano pred Direktivo 2008/57/ES), je še vedno mogoče uporabiti primere dovoljenj, opisane v členu 15(1)(c) – razširitev področja uporabe – in/ali členu 15(1)(d) – novo dovoljenje – Uredbe (EU) 2018/545, če obstajajo dokazi, da je bilo za vozila dejansko izdano dovoljenje in obratujejo.

V večini primerov za vozila, za katera je bilo dovoljenje izdano pred Direktivo 2008/57/ES, postopek ES-verifikacije ni bil izveden, priglašeni organ ni bil imenovan za potrditev skladnosti z zahtevami iz TSI, dovoljenje za tip vozila ni bilo izdano in posledično ni vnosa v evropskem registru dovoljenih tipov vozil. To pomeni, da v zvezi z obstoječim dovoljenjem ni zanesljivih podatkov (tj. kar pred objavo v evropskem registru dovoljenih tipov vozil preverita priglašeni organ in subjekt za izdajo dovoljenj).

Zato bi morali vnosi v evropski register dovoljenih tipov vozil na podlagi novih dovoljenj in/ali razširitev področja uporabe vsebovati le vrednosti za parametre, na katere vplivajo spremembe, in/ali razširjeno področje uporabe (ki spadajo na področje uporabe postopka ES-verifikacije in izdaje dovoljenja za tip vozila); vrednosti za vse druge parametre pa bi morale ostati prazne (uporaba „izrednega načina“ evropskega registra dovoljenih tipov vozil).

Če bi bile v evropskem registru dovoljenih tipov vozil vnesene vrednosti za vse parametre, subjekt za izdajo dovoljenj za novo dovoljenje in/ali razširitev področja uporabe, ki zagotavlja doslednost in skladnost podatkov, ki jih je treba vključiti v evropski register dovoljenih tipov vozil, nima možnosti izpolniti svoje pravne obveznosti, saj ni zagotovljeno, da so podatki, ki jih je predložil prosilec, točni ali skladni.

Glej tudi oddelek 3.8.4.1.4.

3.8.4.1.3. Posodobitev ES-potrdil o pregledu tipa ali zasnove po spremembah v skladu s členom 15(1)b

V primeru sprememb, razvrščenih v skladu s členom 15(1)(b) Uredbe (EU) 2018/545, ki vplivajo na ES-potrdila o pregledu tipa ali zasnove po novih verifikacijah, ki jih opravijo organi za ocenjevanje

skladnosti, se posodobi ustrezni vnos v evropskem registru dovoljenih tipov vozil. V nasprotnem primeru ne bo mogoče izdati dovoljenj za dajanje na trg v skladu z zadevnim tipom za novo izdelana vozila, če se potrdila o ES-pregledu tipa ali zasnove v dokumentaciji, priloženi vlogi, ne ujemajo s potrdili iz evropskega registra dovoljenih tipov vozil.

Ker se ES-potrdila o pregledu tipa nanašajo na podsisteme kot celoto, mora biti za vsak podsistem, naveden v določenem vnosu v evropskem registru dovoljenih tipov vozil, navedeno samo eno ES-potrdilo o pregledu tipa. V nekaterih posebnih okoliščinah (npr. novo ES-potrdilo, ki zajema le spremembe in ne uporablja prejšnjega ES-potrdila, zato ne zajema celotnega podsistema) je morda treba za podsistem predložiti več kot eno ES-potrdilo o pregledu tipa.

Za zahtevo za posodobitev zadevnega vnosa v evropski register dovoljenih tipov vozil ter točnost in celovitost povezanih podatkov je odgovoren imetnik dovoljenja za tip vozila (upravljanje konfiguracije tipa vozila). Posodobitev vnosa v evropski register dovoljenih tipov vozil ne pomeni, da zadevni subjekt za izdajo dovoljenj sprejema razvrstitev spremembe, ki jo je opravil subjekt za upravljanje sprememb.

Kadar je bila subjekt za izdajo dovoljenj Agencija in je izdala dovoljenje za tip vozila, je postopek za zahtevo take posodobitve opisan tukaj:

https://www.era.europa.eu/can-we-help-you/faq/292_en?target_id=2675

3.8.4.1.4. Vnosi v evropski register dovoljenih tipov vozil po izdaji novega dovoljenja in/ali razširitvi področja uporabe

Vrednosti parametrov evropskega registra dovoljenih tipov vozil temeljijo na izdanem dovoljenju za tip vozila, ki temelji na ES-postopku verifikacije (tj. oceni zahtev iz TSI, ki jo izvede priglašeni organ).

V primeru novega dovoljenja in/ali razširitve področja uporabe subjekt za izdajo dovoljenj uporabi pristop „delta“: dovoljenje za tip vozila, izdano na podlagi sprememb in/ali razširitve področja uporabe, zajema le spremembe (in vpliv na nespremenjene dele) in razširjeno področje uporabe. Zato vnos v evropski register dovoljenih tipov vozil, ki je digitalizacija izdanega dovoljenja za tip vozila, zajema samo „delto“ in vsebuje samo vrednosti za parametre, na katere so vplivale spremembe in/ali razširjeno področje uporabe, ne glede na to, ali večina parametrov v oddelku 4 nima vrednosti; ni omejitev glede tega, koliko vrednosti lahko ostane praznih.

Vnos v evropski register dovoljenih tipov vozil mora vključevati ID tipa za tip/varianto, iz katerega izhaja nov tip/varianta/izvedenka, kadar je mogoče najti vrednosti za parametre, na katere to ne vpliva.

Takšne tipe lahko prosilci uporabijo za predložitev vlog za izdajo dovoljenja za dajanje na trg z uporabo primera dovoljenja, opisanega v členu 14(1)(e) Uredbe (EU) 2018/545, tj. dovoljenja v skladu s tipom. Spremembe, ki jih je treba izvesti na vozilih, morajo ustrezati spremembam, ocenjenim v okviru zadevnega dovoljenja za tip vozila; tega primera dovoljenja ni mogoče uporabiti za izvedbo spremembe na vozilih, ki se razlikujejo od vozila in/ali tipa, uporabljenega kot izhodišče za novo dovoljenje (glej oddelek 3.3.2.6).

3.8.4.2. Sestavljanje vnosov v evropski register dovoljenih tipov vozil

V Direktivi (EU) 2016/797 sta vključena pojma tip vozila in dovoljenje za tip vozila, ki sta bila vključena že v Direktivi 2008/57/ES. V Uredbi (EU) 2018/545 je ta pojem podrobneje opredeljen in naveden z opredelitvijo dveh kategorij: variante tipa vozila in izvedenke tipa vozila ali variante tipa vozila.

Zaradi opredelitev variante in izvedenke v Uredbi:

- › izvedenke izvedenk niso dovoljene;
- › izvedenke je mogoče ustvariti iz tipa ali variante tipa in
- › zaradi razširitve področja uporabe je treba ustvariti novi tip ali novo izvedenko.

To vpliva na imetnike dovoljenj za tip vozil, saj ne omogoča nadaljnjega razvoja izvedenke in vedno zahteva ustvarjanje novih tipov. Imetnik dovoljenja za tip vozila se lahko vedno odloči, da bo zaprosil za nov tip, tudi

v primeru razširitve področja uporabe, pri čemer se ponovno začne šteti število možnih naknadnih konfiguracij (variant in izvedenk).

Vendar bodo zaradi tega nastali različni tipi in/ali izvedenke, odvisno od področja uporabe za izdajo dovoljenja in časovnega zaporedja dovoljenj, ki jih je pridobil imetnik dovoljenja za tip vozila, medtem ko bodo tehnične značilnosti vseh tipov/izvedenk enake.

V vlogi za izdajo dovoljenja za dajanje vozil na trg v skladu z že dovoljenim tipom mora prosilec opredeliti tip/izvedenko, s katero je vozilo skladno. Ta izbira opredeljuje tudi področje uporabe takega vozila (področje uporabe referenčnega tipa/izvedenke). Ker v vlogi za izdajo dovoljenja v skladu z že dovoljenim tipom ni mogoče izbrati več tipov/izvedenk za zadevno vozilo, to preprečuje izdajo dovoljenja v nekaterih kombinacijah držav članic na področju uporabe, čeprav bi bilo vozilo dejansko dovoljeno v vseh zadevnih državah članicah.

Podobno velja za izvedenke, ustvarjene po dodajanju združljivosti sistema ETCS (ESC)/združljivosti radijskih sistemov (RSC) obstoječemu tipu vozila ali varianti tipa vozila v skladu z oddelkom 7.2.1a.1 TSI vodenje-upravljanje in signalizacija, ter za izvedenke, nastale zaradi spremembe, razvrščene v skladu s členom 15(1)(c) Uredbe (EU) 2018/545, saj poznejši razvoj (tj. dodajanje več sistemov ESC/RSC ali izvajanje poznejših sprememb v skladu s členom 15(1)(c)) novo ustvarjene izvedenke ne bi bil dovoljen.

V naslednjem oddelku so določeni pogoji, pod katerimi je mogoče obstoječe vnose v evropskem registru dovoljenih tipov vozil (običajno izvedenke) sestaviti v nov vnos, kar omogoča uporabo jasnega vnosa v evropskem registru dovoljenih tipov vozil pri predložitvi vlog za izdajo dovoljenja za dajanje na trg v skladu s tipom.

3.8.4.2.1. Sestavljanje vnosov, ustvarjenih v evropskem registru dovoljenih tipov vozil po razširitvi področja uporabe na drugo državo članico EU

Subjekt za izdajo dovoljenj se lahko na zahtevo in na izključno odgovornost imetnika dovoljenja za tip vozila odloči, da bo v evropskem registru dovoljenih tipov vozil ustvaril novo izvedenko tako, da bo sestavil tipe ali izvedenke tipa vozila, ki so že evidentirani v evropskem registru dovoljenih tipov vozil po izdaji dovoljenja za razširitev področja uporabe. Vsi obstoječi vnosi, ki bodo sestavljeni, ostanejo veljavni in jih prosilci lahko uporabijo pri vlogah za izdajo dovoljenj za dajanje na trg v skladu s tipom.

Sestavljanje tipov⁸ in/ali izvedenk ni izdaja dovoljenja, temveč rezultat storitve sestavljanja obstoječih vnosov v evropskem registru dovoljenih tipov vozil, ustvarjenih po razširitvi področja uporabe določenega tipa ali variante.

Čeprav število dovoljenih kompilacij ni omejeno, mora vlagatelj zahtevka pojasniti razloge za določeno kompilacijo (npr. podpisana pogodba o zagotovitvi vozil s predvidenim področjem uporabe, ki ga ne zajema nobena druga izvedenka, medtem ko je isti tip vozila dejansko dovoljen v vseh državah članicah na področju uporabe), pri čemer mu ni treba predložiti dokazil.

Rezultat sestavljanja bo nov vnos v evropskem registru dovoljenih tipov vozil. ID tipa bo dodeljena, kot da bi šlo za novo izvedenko osnovnega tipa ali variante. V tej novi izvedenki bodo sestavljene vrednosti za različne parametre (vključno s kodiranimi in nekodiranimi omejitvami) tipov vozil, ki ustrezajo vnosom v evropski register dovoljenih tipov vozil. V razdelku za opombe bodo opisani osnovni tip ali osnovna varianta in različni sestavljeni vnosi v evropskem registru dovoljenih tipov vozil, ki so sestavljeni (vključno z njihovimi ID tipa).

Pogoji, ki morajo biti izpolnjeni za sestavljanje že dovoljenih tipov⁸ in/ali izvedenk, so naslednji:

- › vlagatelj zahtevka je imetnik dovoljenja za tip vozila za osnovni tip ali varianto ter za vse vnose v evropskem registru dovoljenih tipov vozil, ki bodo sestavljeni;
- › vsi vnosi v evropskem registru dovoljenih tipov vozil izvirajo iz istega tipa ali iste variante, pri čemer ni mogoče sestaviti izvedenk iz tipa z izvedenkami iz variante takega tipa;

⁸ Tip, za katerega je bilo izdano dovoljenje po razširitvi področja uporabe, kadar se imetnik dovoljenja za tip vozila odloči, da je treba ustvariti nov tip v skladu s členom 14(2) Uredbe (EU) 2016/545

- › vsi vnosi v evropskem registru dovoljenih tipov vozil, ki bodo sestavljeni, bi morali imeti dovoljenje zadevnega subjekta za izdajo dovoljenj na podlagi postopka iz Uredbe (EU) 2018/545 in bi morali biti evidentirani v evropskem registru dovoljenih tipov vozil v skladu z Direktivo (EU) 2016/797;
- › različni vnosi v evropskem registru dovoljenih tipov vozil, ki se bodo sestavljali, bi se morali nanašati na iste TSI, vključno z odobreno neuporabo, alternativnimi specifikacijami, izbiro zahtev iz novejših izvedenk (izbiranje najboljših) in drugimi oddelki, ki niso izpolnjeni;
- › tehnične značilnosti različnih vnosov v evropskem registru dovoljenih tipov vozil, ki se bodo sestavljali, se ne spremenijo; povedano drugače, vnosi v evropskem registru dovoljenih tipov vozil, ki se bodo sestavljali, ustrezajo isti zasnovi;
- › dovoljene razlike med vnosi v evropskem registru dovoljenih tipov vozil, ki se bodo sestavljali, so razlike, ki se nanašajo na:
 - vrednosti parametrov evropskega registra dovoljenih tipov vozil, ki se lahko razlikujejo glede na to, da ima vsak tip⁹ in/ali izvedenka dovoljenje za drugo področje uporabe, kot so:
 - področje uporabe;
 - pogoje za uporabo, če so povezani z nacionalnimi predpisi ali drugimi lokalnimi posebnostmi zadevnega področja uporabe;
 - sklic na pisno izjavo, ki zajema zajem zahtev za bistveno zahtevo „varnost“ in varno vključitev podsistemov;
 - dodatne ali drugačne tehnične značilnosti zaradi različnih kombinacij tirne širine, sistema elektrifikacije in sistema vodenja-upravljanja in signalizacije razreda B in/ali
 - sisteme ESC/RSC;
 - nacionalne predpise za posebne primere, odprte točke in vidike, ki niso zajeti s TSI, v primeru izvedenk po razširitvi področja uporabe;
 - sklicevanja na potrdila o pregledu tipa ali zasnove;
 - datume izdaje prvotnega dovoljenja;
 - datume ustvarjanja evidenc v evropskem registru dovoljenih tipov vozil in/ali
 - sklicevanja na dokument dovoljenja;
- › med različnimi osnovnimi značilnostmi zasnove različnih vnosov v evropski register dovoljenih tipov vozil, ki se bodo sestavljali, zlasti kodiranih in nekodiranih omejitev, ne sme biti protislovij ali neskladnosti;
- › vsi prehodi med državami članicami na področju uporabe za vnose v evropskem registru dovoljenih tipov vozil, ki se bodo sestavljali (čezmejno delovanje), so zajeti v obstoječih dovoljenjih, kar pomeni, da možnosti čezmejnega delovanja med državami članicami na področju uporabe sestavljene izvedenke ostanejo nespremenjene v primerjavi z obstoječimi posameznimi tipi⁹ in/ali izvedenkami in da zaradi sestavljanja ni mogoče vključiti dodatnih prehodov.

3.8.4.2.2. Sestavljanje izvedenk, ustvarjenih po dodajanju tipa združljivosti sistema ETCS (ESC)/tipa združljivosti radijskih sistemov (RSC)

Subjekt za izdajo dovoljenj se lahko na zahtevo in na izključno odgovornost imetnika dovoljenja za tip vozila odloči, da bo ustvaril novo izvedenko tako, da bo v evropskem registru dovoljenih tipov sestavil obstoječe izvedenke tipa vozila ali variante tipa vozila, če so bile te izvedenke rezultat dodajanja enega ali več sistemov ESC/RSC dovoljenemu tipu vozila ali varianti tipa vozila. Obstoječe izvedenke

⁹ Tip, za katerega je bilo izdano dovoljenje po razširitvi področja uporabe, kadar se imetnik dovoljenja za tip vozila odloči, da je treba ustvariti nov tip v skladu s členom 14(2) Uredbe (EU) 2016/545

so še naprej veljavne. Nov vnos v evropski register dovoljenih tipov vozil bo imel ID tipa, ki ustreza novi izvedenki osnovnega tipa ali variante.

V razdelku za opombe bodo v novem vnosu opisani osnovni tip ali varianta in različne obstoječe izvedenke, iz katerih so vzeti sistemi ESC/RSC (vključno z njihovimi ID tipa).

Pogoji, ki morajo biti izpolnjeni pri združevanju že objavljenih izvedenk, so:

- › vlagatelj zahtevka je imetnik dovoljenja za tip vozila za vse izvedenke, iz katerih bodo vzeti ESC/RSC;
- › vse izvedenke morajo izhajati iz istega tipa ali iste variante, izvedenk ni mogoče sestaviti iz tipa z izvedenkami iz variante tega tipa;
- › vse izvedenke, ki se bodo sestavljale, bi moral zadevni subjekt za izdajo dovoljenj predložiti v objavo v evropskem registru dovoljenih tipov vozil;
- › tehnične značilnosti različnih izvedenk, ki se bodo sestavljale, se ne spremenijo; z drugimi besedami, izvedenke, ki se bodo sestavljale, imajo enako zasnovo;
- › dovoljene razlike med vnosi v evropski register dovoljenih tipov vozil v zvezi z izvedenkami, ki se bodo sestavljale, so:
 - sistemi ESC/RSC;
 - sklicevanja na potrdila o pregledu tipa ali zasnove za podsistem vodenja-upravljanja in signalizacije;
 - sklic na pisno izjavo, ki zajema zajem zahtev za bistveno zahtevo „varnost“ in varno vključitev podsistemov, in/ali
 - datumi nastanka evidenc v evropskem registru dovoljenih tipov vozil.

3.8.4.2.3. Sestavljanje izvedenk, ustvarjenih po spremembah v skladu s členom 15(1)(c)

Subjekt za izdajo dovoljenj se lahko na zahtevo in na izključno odgovornost imetnika dovoljenja za tip vozila odloči, da bo ustvaril novo izvedenko tako, da bo v evropskem registru dovoljenih tipov vozil sestavil obstoječe izvedenke tipa vozila ali variante tipa vozila, če so te izvedenke rezultat spremembe, razvrščene v skladu s členom 15(1)(c) Uredbe (EU) 2018/545. Obstoječe izvedenke so še naprej veljavne.

Nov vnos v evropski register dovoljenih tipov vozil bo imel ID tipa, ki ustreza novi izvedenki osnovnega tipa ali variante.

V razdelku za opombe bodo v novem vnosu opisani osnovni tip ali varianta in različne obstoječe izvedenke, iz katerih izhajajo različne spremembe v skladu s členom 15(1)(c) (vključno z njihovimi ID tipa).

Pogoji, ki morajo biti izpolnjeni pri združevanju že objavljenih izvedenk, so:

- › vlagatelj zahtevka je imetnik dovoljenja za tip vozila za vse izvedenke, iz katerih izhajajo spremembe v skladu s členom 15(1)(c);
- › vse izvedenke morajo izhajati iz istega tipa ali iste variante, izvedenk ni mogoče sestaviti iz tipa z izvedenkami iz variante tega tipa;
- › vse izvedenke, ki se bodo sestavljale, bi moral zadevni subjekt za izdajo dovoljenj predložiti v objavo v evropskem registru dovoljenih tipov vozil;
- › izvedenke iz člena 15(1)(c), ki se bodo sestavljale, imajo enako zasnovo in s tem enake vrednosti za tehnične značilnosti v evropskem registru dovoljenih tipov vozil za parametre, na katere spremembe ne vplivajo;
- › dovoljene razlike med vnosi v evropski register dovoljenih tipov vozil v zvezi z izvedenkami, ki se bodo sestavljale, so:

- vrednosti parametrov evropskega registra dovoljenih tipov vozil v zvezi z osnovnimi značilnostmi zasnove, na katere vplivajo spremembe, razvrščene v skladu s členom 15(1)(c). Pri analizi mejnih vrednosti, dovoljenih v veljavnih TSI, je treba upoštevati skupni učinek različnih sprememb v skladu s členom 15(1)(c) za isti parameter evropskega registra dovoljenih tipov vozil v primerjavi s tipom ali varianto, iz katere izhajajo vse izvedenke;
- sklicevanja na potrdila o pregledu tipa ali zasnove;
- sklic na pisno izjavo, ki zajema zajem zahtev za bistveno zahtevo „varnost“ in varno vključitev podsistemov, in/ali
- datumi nastanka evidenc v evropskem registru dovoljenih tipov vozil.

3.8.4.2.4. Sestavljanje vnosov v evropskem registru dovoljenih tipov vozil z različnim izvorom

Subjekt za izdajo dovoljenj se lahko na zahtevo in na izključno odgovornost imetnika dovoljenja za tip vozila odloči, da bo pripravil nove izvedenke tako, da bo sestavil obstoječe tipe¹⁰ in/ali izvedenke, tudi če so razlogi za ustvarjanje takih izvedenk različni, na primer

- › izvedba spremembe v skladu s členom 15(1)(c) na tipu¹⁰ in/ali izvedenki, za katero je bilo izdano dovoljenje zaradi razširitve področja uporabe;
- › dodajanje tipa ESC tipu¹⁰ in/ali izvedenki, za katero je bilo izdano dovoljenje zaradi razširitve področja uporabe;
- › izvedba spremembe v skladu s členom 15(1)(c) na izvedenki, ustvarjeni zaradi dodajanja tipa ESC;
- › dodajanje tipa ESC izvedenki, ustvarjeni zaradi spremembe v skladu s členom 15(1)(c),
- › itd.

Nov vnos v evropski register dovoljenih tipov vozil bo imel ID tipa, ki ustreza novi izvedenki skupnega osnovnega tipa ali skupne osnovne variante.

V razdelku za opombe bodo v novem vnosu opisani osnovni tip/varianta in različni obstoječi vnosi v evropskem registru dovoljenih tipov vozil, ki so sestavljeni (vključno z njihovimi ID tipa).

Pogoji, ki morajo biti izpolnjeni pri združevanju že objavljenih izvedenk, so:

- › vlagatelj zahtevka je imetnik dovoljenja za tip vozila za osnovni tip ali varianto ter za vse vnose v evropskem registru dovoljenih tipov vozil, ki bodo sestavljeni;
- › vsi vnosi v evropskem registru dovoljenih tipov vozil izvirajo iz istega tipa ali iste variante, pri čemer ni mogoče sestaviti izvedenk iz tipa z izvedenkami iz variante takega tipa;
- › zadevni subjekt za izdajo dovoljenj bi moral vse vnose v evropski register dovoljenih tipov vozil, ki bodo sestavljeni, predložiti za objavo v evropskem registru dovoljenih tipov vozil;
- › vnosi v evropskem registru dovoljenih tipov vozil, ki bodo sestavljeni, imajo enake tehnične značilnosti (tj. enako zasnovo);
- › dovoljene razlike med vnosi v evropskem registru dovoljenih tipov vozil, ki bodo sestavljeni, so:
 - vrednosti parametrov evropskega registra dovoljenih tipov vozil, ki se lahko razlikujejo glede na to, da je za tipe¹⁰ in/ali izvedenke po razširitvi področja uporabe izdano dovoljenje v različnih državah članicah (področje uporabe, pogoji za uporabo itd.);
 - vrednosti parametrov evropskega registra dovoljenih tipov vozil v zvezi z osnovnimi značilnostmi zasnove, na katere vplivajo spremembe, razvrščene v skladu s členom 15(1)(c). Pri analizi mejnih vrednosti, dovoljenih v veljavnih TSI, je treba

¹⁰ Tip, za katerega je bilo izdano dovoljenje po razširitvi področja uporabe, kadar se imetnik dovoljenja za tip vozila odloči, da je treba ustvariti nov tip v skladu s členom 14(2) Uredbe (EU) 2016/545

upoštevati skupni učinek različnih sprememb v skladu s členom 15(1)(c) za isti parameter evropskega registra dovoljenih tipov vozil v primerjavi s tipom ali varianto, iz katere izhajajo vse izvedenke;

- sistemi ESC/RSC;
- nacionalni predpisi za posebne primere, odprte točke in vidike, ki niso zajeti s TSI, v primeru izvedenk po razširitvi področja uporabe;
- sklicevanja na potrdila o pregledu tipa ali zasnove;
- datumi izdaje prvotnega dovoljenja;
- sklic na pisno izjavo, ki zajema zajem zahtev za bistveno zahtevo „varnost“ in varno vključitev podsistemov;
- datumi ustvarjanja evidenc v evropskem registru dovoljenih tipov vozil in/ali
- sklicevanja na dokument dovoljenja.

3.8.4.2.5. Dodajanje izvedenke k že objavljeni izvedenki

Kadar je treba že objavljeni izvedenki dodati novo izvedenko (ki še ni objavljena v evropskem registru dovoljenih tipov vozil), je to mogoče storiti na dva različna načina:

- › zahtevati objavo nove izvedenke osnovnega tipa in nato zahtevati kompilacijo obeh izvedenk; s tem bosta v evropskem registru dovoljenih tipov vozil ustvarjeni dve novi izvedenki ali
- › zahtevati objavo nove izvedenke iz (skupnega) osnovnega tipa, vključno z vsemi informacijami za obstoječo in novo izvedenko, ki se „dodajo“ v eni zahtevi; tako bo nastala nova izvedenka, ki bo vsebovala vse elemente.

V nadaljevanju je naveden primer obeh zgoraj navedenih možnosti:

- › izvedenka na podlagi spremembe #1 osnovnega tipa v skladu s členom 15(1)(c): izvedenka 1, objavljena v evropskem registru dovoljenih tipov vozil
- › izvedenka na podlagi spremembe #2 v skladu s členom 15(1)(c), ki se doda izvedenki 1:
 - možnost 1:
 - nova izvedenka 2, v kateri je upoštevana sprememba #2 osnovnega tipa v skladu s členom 15(1)(c), ki se objavi v evropskem registru dovoljenih tipov vozil na podlagi zahtevka s podrobnostmi samo za spremembo #2, in
 - nova izvedenka 3, ki se objavi v evropskem registru dovoljenih tipov vozil in je sestavljena iz izvedenke 1 in izvedenke 2, zato vključuje spremembi #1 in #2 osnovnega tipa v skladu s členom 15(1)(c);
 - možnost 2:
 - nova izvedenka 2 iz osnovnega tipa se objavi v evropskem registru dovoljenih tipov vozil ob upoštevanju sprememb #1 in #2 v eni zahtevi, popolnoma neodvisno od izvedenke 1.

3.8.4.2.6. Postopek, s katerim se od Agencije zahteva sestavljena izvedenka

Postopek zahteve za ustvarjanje nove sestavljene izvedenke, kadar je zadevni subjekt za izdajo dovoljenj Agencija, je opisan v naslednjih pogosto zastavljenih vprašanjih:

https://www.era.europa.eu/can-we-help-you/faq/292_en?target_id=2672

V evropskem registru dovoljenih tipov vozil so določeni nekateri parametri, ki so zasnovani tako, da imajo samo eno vrednost (npr. datum prvotnega dovoljenja). V takih primerih mora vlagatelj zahtevka sestaviti različne vrednosti v predlogi [TEM_VEA_092](#). Agencija bo ustrezne informacije vključila v razdelek z opombami v evropskem registru dovoljenih tipov vozil, kadar jih ni mogoče vključiti v zadevno polje v navedenem registru.

Podobno nekateri drugi parametri v evropskem registru dovoljenih tipov vozil niso dostopni pomožnim uporabnikom (npr. kodirane in nekodirane omejitve). Vlagatelj zahtevka mora sestavljene informacije posredovati s pomočjo predloge [TEM_VEA_092](#). Agencija bo ustrezne informacije vnesla v evropski register dovoljenih tipov vozil.

3.8.4.3. Podatkovna zbirka ERADIS

V skladu s četrtem železniškim paketom morajo zadevni udeleženci v podatkovno zbirko ERADIS naložiti ES-izjave (verifikacija, skladnost in/ali primernost za uporabo) in ES-potrdila (verifikacija, skladnost in/ali primernost za uporabo):

- › prosilci za dajanje mobilnih podsistemov na trg: ES-izjave o verifikaciji;
- › proizvajalci komponent interoperabilnosti: ES-izjave o skladnosti/primernosti za uporabo;
- › priglasi organi: ES-potrdila (verifikacija, skladnost in/ali primernost za uporabo).

Te obveznosti so neodvisne od postopka izdaje dovoljenja ali kakršne koli predložitve prek točke „vse na enem mestu“. Priglasi organi opravijo vnose v podatkovno zbirko ERADIS, ko so potrdila izdana, prosilci/proizvajalci pa pa, ko so izdelki (podsistemi ali komponente interoperabilnosti) dani na trg. Poleg tega v skladu s členom 50(2) Uredbe (EU) 2018/545 dovoljenja za dajanje vozila na trg in/ali dovoljenja za tip vozila ni mogoče izdati.

V primeru novega dovoljenja v skladu s členom 14(1)(d) Uredbe (EU) 2018/545 se v zvezi s komponentami interoperabilnosti, ki jih je treba naložiti v podatkovno zbirko ERADIS, naložijo le potrdila in izjave, na katere vpliva sprememba.

Kadar je subjekt za izdajo dovoljenj Agencija, se od prosilca zahteva, naj predloži dodatne informacije v zvezi z ES-izjavami in potrdili, naloženimi v podatkovno zbirko ERADIS, da bi se s to podatkovno zbirko olajšala ocena skladnosti dokumentov v dokumentaciji, ki je priložena vlogi. Dodatne informacije so na voljo na tukaj:

https://www.era.europa.eu/can-we-help-you/faq/292_en?target_id=2673

3.8.4.4. Registracija vozila v nacionalnem registru vozil/registru ECVVR/evropskem registru vozil

Vsako vozilo je treba registrirati v zadevnem registru vozil (nacionalnem registru vozil/Evropskem centraliziranem virtualnem registru vozil (registru ECVVR)/evropskem registru vozil, pri čemer je treba navesti tip/varianto/izvedenko vozila, s katerim je skladno. Registracija vozila se opravi na zahtevo imetnika in ni del postopka izdaje dovoljenja za vozilo.

Dodatne informacije o registru ECVVR in evropskem registru vozil (vključno z navodili za uporabo) so na voljo tukaj:

https://www.era.europa.eu/domains/registers/ecvvr_en

https://www.era.europa.eu/domains/registers/evr_en

3.8.4.5. 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 (točnost in pravilnost) podatkov, ki jih predloži. Subjekt za izdajo dovoljenj je odgovoren za potrditev in preveritev skladnosti podatkov (in sicer za preveritev, ali so podatki, ki jih je predložil prosilec, skladni s tehnično dokumentacijo vozila, ki je na voljo v točki „vse na enem mestu“).

Podatke za nacionalni register vozil/register ECVVR/evropski register vozil predloži imetnik, ki je odgovoren za njihovo celovitost. Registracijski subjekt preverja splošno skladnost in posodablja nacionalni register vozil/register ECVVR/evropski register vozil.

3.8.4.6. Načrtovan mednarodni register mobilnih sredstev – železniška oprema

Luksemburški protokol h Konvenciji iz Cape Towna o mednarodnih zavarovanjih na premični opremi v zvezi z zadevami, ki se nanašajo na železniška vozna sredstva (protokol o železniškem voznem parku), je svetovni sporazum, ki je osredotočen na spodbujanje financiranja železniških vozil z zagotavljanjem mednarodnega priznanja in registracije interesov finančne varnosti za ta sredstva. Podobna ureditev je že vzpostavljena za zrakoplove (www.internationalregistry.aero/ir-web/).

Da bi protokol o železniškem voznem parku, ki je bil sprejet leta 2007, začel veljati, so potrebne štiri ratifikacije in potrdilo o pripravljenosti, ki ga izda organizacija OTIF (Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail) kot sekretariat nadzornega organa. Po stanju na dan 27. junija 2017 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.

Protokol o železniškem voznem parku 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 upravljal 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 postopkom 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 izdajo dovoljenja za dajanje vozila na trg.

Več informacij o protokolu o železniškem voznem parku 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

Opis postopka je na voljo v diagramu poteka za podfazo 5.2 v oddelku 4.

3.8.5.1. Ponovna proučitev

Prosilec lahko v enem mesecu od prejema odločitve zahteva ponovno proučitev v skladu s členom 21(11) Direktive (EU) 2016/797, če odločitev vsebuje:

- › zavrnitev izdaje dovoljenja ali
- › drugačne pogoje za uporabo vozila in druge omejitve v primerjavi s tistimi, ki jih je prosilec navedel v svoji vlogi.

V obeh primerih se odločitev šteje za negativno. Prosilec zahteva ponovno proučitev odločitve z uporabo ustreznih možnosti v zavihku „Actions“ (dejanja) točke „vse na enem mestu“, in podrobno pojasni, katerih vidikov subjekt za izdajo dovoljenj ni ustrezno upošteval, in sicer z dokumentom, naloženim v točko „vse na enem mestu“ v ustreznem razdelku knjižnice. Upoštevajte, da v tej fazi ni mogoče sprejeti nobenih novih dokazil; zahteva za ponovno proučitev temelji na dokazih, ki so že predloženi v dokumentaciji, priloženi 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.

3.8.5.2. Pritožba

Če se negativna odločitev subjekta za izdajo dovoljenja po ponovni proučitvi zahtevka potrdi, lahko prosilec v dveh mesecih po prejemu odločitve po ponovni proučitvi zahtevka vloži pritožbo pri komisiji za pritožbe (za vloge, za katere je bila kot subjekt za izdajo dovoljenj izbrana Agencija) ali v skladu z nacionalnim postopkom pri nacionalnem pritožbenem organu (za vloge, za katere je bil kot subjekt za izdajo dovoljenj izbran zadevni nacionalni varnostni organ).

Pritožbe zoper odločitev Agencije bi bilo treba vložiti pri komisiji za pritožbe v skladu s poslovníkom te komisije.

Če komisija za pritožbe ugotovi, da so razlogi za pritožbo utemeljeni, bi morala Agencija v sodelovanju z zadevnimi nacionalnimi varnostnimi organi za področje uporabe nemudoma, v vsakem primeru pa najpozneje en mesec po obvestilu o ugotovitvah komisije za pritožbe, sprejeti končno odločitev v skladu z ugotovitvami komisije za pritožbe.

Odločitev komisije za pritožbe 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 sporoči komisija za pritožbe, prek točke „vse na enem mestu“ obvestiti prosilca in zadevne nacionalne varnostne organe za področje uporabe.

Zoper odločitve, sprejete na podlagi ugotovitev komisije za pritožbe, se je mogoče pritožiti pri splošnem sodišču Evropske unije.

Za vložitev pritožbe pri komisiji za pritožbe je treba upoštevati postopkovna pravila komisije za pritožbe. Postopek je opisan v naslednjem razdelku spletišča Agencije:

https://www.era.europa.eu/agency-you/board-appeal_en

3.8.6. Člen 52: Arhiviranje odločitve in celotne spremne dokumentacije za odločitev, izdano v skladu s členom 46

3.8.6.1. Konec obratovalne dobe vozila

Ko se obratovalna doba vozila konča, je treba zadevni register vozil (nacionalni register vozil/register ECVVR/evropski register vozil) ustrezno posodobiti. Sklep (EU) 2018/1614 o razveljavitvi Odločbe 2007/756/ES, vsebuje:

- › določbe za umik registracije in
- › kode za „umik“ dovoljenja (status registracije). To na primer vključuje datum uradnega razreza in/ali drugega načina odstranitve vozila in kodo načina 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

Pogoji za začasni preklic, razveljavitev 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 za tip vozila dokaže, da ob izdaji dovoljenja ni izpolnjevalo bistvenih zahtev. Razveljavitev je zato ukrep, ki ga je treba sprejeti za obravnavo pomanjkljive zasnove ali izdelave tipa vozila ali vozil tipa vozila. Razveljavitve se ne sme uporabiti v primeru neizpolnjevanja bistvenih zahtev zaradi dejavnosti ali nedejavnosti sistema upravljanja varnosti, ki ga uporablja prevoznik v železniškem prometu ali subjekt, odgovoren za vzdrževanje (npr. če se s sistemom upravljanja varnosti vzdrževanje ne nadzoruje ustrezno, kar povzroči, da vozila ne izpolnjujejo več bistvenih zahtev).

Preklic dovoljenja za tip vozila ni samodejen preklic dovoljenja za dajanje na trg vozil, ki so skladna s tem tipom; to je odločitev za vsak primer posebej, ki se sprejme po analizi, ali gre pri vozilih za isto težavo ali ne.

Če pa težava obstaja tudi pri vozilih, 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

3.10. Poglavlje 9 – Končne določbe

3.10.1. Člen 55: Prehodne določbe

3.10.2. Člen 56: Začetek veljavnosti in uporaba

3.11. Priloge

V Prilogi I k Uredbi (EU) 2018/545 so opisane informacije, ki bi morale biti vključene v vlogo in dokumentacijo, priloženo vlogi za izdajo dovoljenja. Priloga se ne nanaša na konkretne dokumente ali dokazila. Prosilec se lahko odloči, kako bo strukturiral dokumentacijo, priloženo vlogi za izdajo dovoljenja, dokler so vanjo vključene vse zahtevane informacije.

V Prilogi II in Prilogi 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 izdajo dovoljenja. Kadar kot subjekt za izdajo dovoljenj deluje nacionalni varnostni organ, bi moral preveriti elemente iz obeh navedenih 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.

3.11.1. Priloga I Vsebina vloge

Dokumentacija, priložena vlogi za izdajo dovoljenja za vozilo in/ali tip vozila, je širša od ES-izjave (izjav) o verifikaciji podsistema(-ov), ki sestavljajo vozilo, in dokumentacije, priložene ES-izjavi(-am) o verifikaciji. Vključiti je treba dodatne elemente, ki so odvisni od primera dovoljenja, kot je opisano v Prilogi I k Uredbi (EU) 2018/545 (npr. dokazila v zvezi z zajemom zahtev, razpredelnice s prikazom informacij, ustrezne odločitve o neuporabi TSI, informacije, potrebne za evropski register dovoljenih tipov vozil, izjava predlagatelja o tveganju, ki vsebuje zajem zahtev za bistveno zahtevo „varnost“ in varno vključitev podsistemov, itd.).

Nekateri elementi dokumentacije, priložene vlogi za izdajo dovoljenja, so lahko že vključeni v dokumentaciji, priloženi ES-izjavi o verifikaciji za podsystem; enako velja za elemente, ki jih je treba vključiti v dokumentacijo, priloženo ES-potrtilu o verifikaciji (npr. vmesne izjave o verifikaciji so lahko že vključene v poročilo, ki ga izda priglašeni organ). V tem primeru ni treba podvajati elementov, temveč je treba v razpredelnicah za prikaz informacij zagotoviti zahtevano sledljivost. S tem naj bi dosegli kompromis med prosilcem namenjeno prilagodljivostjo pri pripravi dokumentacije, priložene vlogi za izdajo dovoljenja, enostavnostjo dokumentacije, priložene vlogi za izdajo dovoljenja, in subjektom za izdajo dovoljenj namenjeno enostavnostjo iskanja in ocenjevanja ustreznih informacij.

3.11.1.1. Točka 10.1 – ID tipa

Evropski register dovoljenih tipov vozil pri pripravi osnutka vnosa tipu vozila/varianti tipa vozila/izvedenki tipa vozila dodeli kodo (identifikacijsko številko – ID tipa). Prosilec bi moral pred predložitvijo vloge za izdajo dovoljenja prek točke „vse na enem mestu“ zahtevati osnutek vnosa. Prosilec lahko nato v vlogo za izdajo dovoljenja vključi ID tipa osnutka vnosa, skupaj z drugimi informacijami, ki se zahtevajo za evropski register dovoljenih tipov vozil (točka 18.13). Kadar je subjekt za izdajo dovoljenj Agencija, je postopek za predložitev zahtevka za oblikovanje osnutka tipa v evropskem registru dovoljenih tipov vozil opisan tukaj:

https://www.era.europa.eu/can-we-help-you/faq/292_en?target_id=2676

Upoštevajte, da bi se morala ID tipa iz točke 10.1 nanašati na tip vozila/varianto tipa vozila/izvedenko tipa vozila, za katerega se zahteva dovoljenje, in ne na ID tipa obstoječega tipa vozila, na katerem temelji vloga (npr. prejšnje prvo dovoljenje, ki mu sledi novo dovoljenje po spremembi že dovoljenega tipa vozila).

Če vloga vsebuje več tipov, variant in/ali izvedenk, se vsaka opredeli s svojo ID tipa.

3.11.1.2. Točka 14 – Pogoji za uporabo vozila in druge omejitve

Pogoje za uporabo vozila in druge omejitve je treba navesti v smislu kodiranih in nekodiranih omejitev. Kodirane omejitve so opisane v tehničnem dokumentu „Seznam usklajenih in nacionalnih kod omejitev“ v ERA/TD/2011-009/INT, ki je na voljo na spletišču Agencije:

https://www.era.europa.eu/domains/registers/eratv_en

Nekatere kodirane omejitve so tudi tehnični parametri, npr.

- › 4.1.2.1 Največja konstrukcijsko določena hitrost – kodirana omejitev 1.3 Omejitve hitrosti
- › 4.1.5 Največje število vlakovnih kompozicij ali lokomotiv, spetih skupaj v večnamenskem obratovanju – kodirana omejitev 1.4 Uporaba v večnamenskem obratovanju (največje število vlakovnih kompozicij, ki se spnejo skupaj za obratovanje kot en vlak)
- › 4.2.1 Referenčni profil – kodirana omejitev 2.1 Kinematični profil
- › 4.3.1 Temperaturno območje – kodirana omejitev 3.1 – Podnebno območje
- › 4.8.4 Zmogljivost najmanjšega polmera horizontalnega loka – kodirana omejitev 1.1 Najmanjši polmer loka
- › itd.

Kadar med tehničnim parametrom in ustrezno kodirano omejitvijo ni razlik (npr. ni dejanske omejitve ali ovire v primerjavi z nominalno vrednostjo), se to ne bi smelo šteti za kodirano omejitev in se je kot take ne bi smelo navesti v obrazcu vloge ali izdanem dovoljenju za tip/evropskem registru dovoljenih tipov vozil.

Za primere izdaje dovoljenja:

- › razširitev področja uporabe v skladu s členom 14(1)(c) Uredbe (EU) 2018/545;
- › novo dovoljenje v skladu s členom 14(1)(d) Uredbe (EU) 2018/545 ali
- › združena vloga za izdajo novega dovoljenja in dovoljenja za razširjeno področje uporabe v skladu s členom 14(3)(a) Uredbe (EU) 2018/545.

Pogoji za uporabo za vozilo in druge omejitve, ki jih je treba opredeliti v vlogi (in se lahko pozneje vključijo v izdano dovoljenje in vnos v evropski register dovoljenih tipov vozil), so omejitve, povezane s spremembami in/ali razširitvijo področja uporabe. Pogoji za uporabo osnovnega tipa/variante, na katere sprememba/razširitev ne vpliva, se ne smejo vključiti v vlogo za izdajo dovoljenja niti v izdano dovoljenje za tip vozila/evropski register dovoljenih tipov vozil.

Pogoji za uporabo morajo odražati posebnosti, ki jih je treba upoštevati, da se zagotovi, da tip vozila izpolnjuje bistvene zahteve. Pripombe, opombe, opažanja, sklicevanja na druge dokumente (kot so priročnik za voznike, načrt vzdrževanja itd.) se ne smejo evidentirati kot nekodirane omejitve; glej oddelek 3.3.8.

Kadar je subjekt za izdajo dovoljenj Agencija, se od prosilca zahteva, naj predloži dodatne informacije v zvezi s pogoji za uporabo, da bi se olajšala ocena skladnosti informacij v dokumentaciji vloge. Dodatne informacije so na voljo tukaj:

https://www.era.europa.eu/can-we-help-you/faq/292_en?target_id=2674

3.11.1.3. Točka 15 – Dodatne funkcije vodenja-upravljanja in signalizacije

Dodatne funkcije vodenja-upravljanja in signalizacije so lahko na primer: možnosti v skladu z veljavnimi specifikacijami, nacionalni predpisi, ki jih določi nacionalni varnostni organ, zahteve za spremembe iz drugih podlag ali posebne projektne zahteve:

- › možnosti, ki jih dovoljujejo specifikacije (npr. izvajanje sistema Euroloop, uvedba detektorja gibanja v stanju izklopa na vozilu);
- › nacionalna pravila (npr. uvedba uporabe dveh radijskih komunikacijskih zmogljivosti za predajo radijskih blokovnih centrov (RBC) za izboljšanje razpoložljivosti sistema, izvajanje poročanja o motnjah v delovanju baliz prek besedilnih sporočil);

- › zahtevki za spremembe iz drugih podlag (npr. predčasna izvedba katerega koli od popravkov napak, opisanih v tehničnih mnenjih Agencije);
- › posebne projektne zahteve (npr. izvajanje funkcij, povezanih z evidentiranjem podatkov, ki niso obvezni dogodki v specifikacijah za enoto Juridical Recording).

Prosilec navede, ali je dodatne funkcije za vodenje-upravljanje in signalizacijo uvedel v opremo ETCS na vozilu ali v radijske dele (EDOR ali kabinski radio). Priglašeni organ bi moral oceniti, ali te funkcije ne ovirajo interoperabilnosti. Za pripravo seznama dodatnih funkcij je priporočljivo (ni obvezno) uporabiti predlogo, ki je na voljo v navodilu za uporabo TSI vodenje-upravljanje in signalizacija (Priloga 9).

3.11.1.4. Točka 18.1 – Dokazilo za zajem zahtev v skladu s členom 13(1)

V skladu z Uredbo (EU) 2018/545 morajo prosilci in subjekti za upravljanje sprememb izvesti postopek zajema zahtev. Kadar se zahteva vloga, morajo biti dokazila o opravljenem zajemu zahtev vključena v dokumentacijo, priloženo vlogi za izdajo dovoljenja prek točke „vse na enem mestu“.

Za izvajanje zajema zahtev je potrebna ustrezna sledljivost vseh zahtev, ki so bile opredeljene in zajete, tako da se dokumentirajo opredelitev, izvajanje, verifikacija in potrjevanje ter prikaz izvajanja zahtev. Prosilec ali subjekt za upravljanje sprememb mora dokumentirati in predložiti dokazila za celoten postopek zajema zahtev, ki vključuje vse korake V-cikla EN 50126-1. Sklicevanja na splošne standarde podjetja, ki se uporabljajo za zajem in upravljanje zahtev, se ne štejejo za zadosten dokaz o zajemu zahtev, saj ne zagotavljajo dovolj podrobnosti in dokazil o procesu, ki je bil izveden in uporabljen pri določenem projektu. Vendar se lahko opis po potrebi sklicuje na obstoječe dokumente, nastale v okviru drugih procesov, ki jih je proizvajalec/dobavitelj že vzpostavil in ki na koncu sestavljajo proces upravljanja zahtev (npr. vodenje kakovosti, upravljanje sprememb, postopki upravljanja zahtev itd.), ali jih ponovno uporabi.

Splošna dokazila o opredelitvi zahtev in njihovem potrjevanju ne bodo zadostovala. Dokazati je treba, da sprejeti postopek zajema zahtev podpira zgoraj navedena načela vse do ravni posameznih zahtev ter nabor določenih ukrepov načrtovanja in potrjevanja, ki so potrebni za izvajanje teh zahtev.

Za doseg tega cilja je treba vzpostaviti ustrezno centralizirano orodje (repozitorij), ki je lahko fizično orodje ali IT orodje (tabela, razpredelnica, podatkovna zbirka, register itd.; glej tudi oddelek 3.3.1.9). Za dokumentiranje dokazov o zajemu zahtev ni treba uporabiti posebne rešitve, če lahko prosilec ali subjekt za upravljanje sprememb dokaže, da so bila upoštevana zgoraj navedena načela (glej ponazoritveni primer matrike zahtev v oddelku 3.11.4). Obseg potrebne dokumentacije in/ali sledljivosti je odvisen od kompleksnosti projekta (npr. število in kompleksnost zahtev za novo zasnovano vlaka za visoke hitrosti bosta večja kot za vagon ali manjšo spremembo obstoječega tipa vozila).

Z dokazili bi bilo treba prikazati, da uporabljeni zajem zahtev zajema vse bistvene zahteve in ne le bistvene zahteve „varnost“.

Dokazila za postopek zajema zahtev za **bistveno zahtevo „varnost“ za podsisteme in za varno vključevanje podsistemov** vključujejo:

- › opis metodologije za zajem zahtev (točka 18.7), ki potrjuje, da se pri metodologiji upošteva Priloga I k Uredbi o skupni varnostni metodi za ovrednotenje in oceno tveganja;
- › poročilo o varnostni oceni (člen 15 Uredbe o skupni varnostni metodi za ovrednotenje in oceno tveganja), ki ga izda ocenjevalni organ (točka 18.8); oddelek 4.2 pojasnila ERA1209/146 (glej oddelek 3.3.1 tega dokumenta) vsebuje predlogo za to poročilo, in
- › pisno izjavo (člen 16 Uredbe o skupni varnostni metodi za ovrednotenje in oceno tveganja), ki jo predloži prosilec (točka 18.10); oddelek 4.3 pojasnila ERA1209/146 (glej oddelek 3.3.1 tega dokumenta) vsebuje predlogo za to poročilo.

Pri **bistvenih zahtevah, ki niso „varnost“**, je treba razlikovati glede tega, ali se načela metodologije iz Priloge I k Uredbi o skupni varnostni metodi za ovrednotenje in oceno tveganja uporabljajo za vse bistvene zahteve ali ne:

- › Če se načela metodologije iz Priloge I k Uredbi o skupni varnostni metodi za ovrednotenje in oceno tveganja uporabljajo za vse bistvene zahteve, dokazila zajemajo izjave iz člena 16 te uredbe

(točki 18.10 in 18.12 Uredbe (EU) 2018/545) in poročilo o oceni iz člena 15 Uredbe o skupni varnostni metodi za ovrednotenje in oceno tveganja (točki 18.8 in 18.11 Uredbe (EU) 2018/545).

Praviloma dokazil, ki opisujejo podrobnosti postopka, in dokazil, ki jih predloži prosilec ali subjekt za upravljanje sprememb na podlagi uporabe postopka zajema zahtev (ki bi moral biti podlaga za neodvisno oceno, ki jo izvede ocenjevalni organ), v tem primeru ni treba vključiti v dokumentacijo, priloženo vlogi za dovoljenje. V primeru utemeljenega dvoma ali potrebe po dodatnih pojasnilih lahko prosilec ali subjekt za upravljanje sprememb na zahtevo subjekta za izdajo dovoljenj predloži potrebno dokumentacijo.

V vsakem primeru je priporočljivo, da prosilec v dokumentacijo, ki je priložena vlogi za izdajo dovoljenja, vključi izvleček, izpis, izvoz in/ali podrobni opis ali primere uporabljenega orodja za centralno shranjevanje, tako da ima subjekt za izdajo dovoljenj boljši vpogled v metodologijo in potek dela za obvladovanje nevarnosti in upravljanje zahtev.

- › Prosilec je dovoljeno, da za bistvene zahteve, ki niso „varnost“ in varna vključitev, ne uporabljajo metodologije, opisane v Prilogi I k Uredbi o skupni varnostni metodi za ovrednotenje in oceno tveganja. V takem primeru jim za izvedbo neodvisne ocene postopka zajema zahtev za bistvene zahteve, ki niso „varnost“ in varna vključitev, ni treba najeti ocenjevalnega organa in izvesti neodvisne ocene.

Dokazi, ki jih je treba predložiti prek točke „vse na enem mestu“, morajo zadostovati za dokazovanje, da je zagotovljena enaka raven zanesljivosti kot z načeli iz metodologije iz Priloge I k Uredbi o skupni varnostni metodi za ovrednotenje in oceno tveganja (glej merila iz točke 7.2 Priloge II k Uredbi (EU) 2018/545). Če ni neodvisne ocene, bo težje dokazati, da je bila dosežena enaka raven zanesljivosti kot bi bila z metodologijo iz Priloge I k Uredbi o skupni varnostni metodi za ovrednotenje in oceno tveganja; glej oddelek 3.3.1.9 in 3.11.2.1.

Upoštevajte, da ni nujno, da izjava iz točke 18.10 Priloge I k Uredbi (EU) 2018/545 zajema druge bistvene zahteve, če metodologija ne upošteva načel iz Priloge I k Uredbi o skupni varnostni metodi za ovrednotenje in oceno tveganja.

Zahtevana dokazila so lahko poseben dokument, v katerem so podrobno opisani proces, postopki, navodila za delo, predloge, kontrolni sezname, navodila za uporabo, druga dokumentacija o že vzpostavljenih postopkih, poročilo o neodvisni oceni (če je primerno) itd. Skratka vse, kar je potrebno, da lahko subjekt za izdajo dovoljenj oceni, ali so v procesu upoštevana glavna načela iz točk 6 in 7 Priloge I k Uredbi (EU) 2018/545 ali ne (glej oddelek 3.11.2.1) in je zato zagotovljena enaka raven zanesljivosti.

Poleg tega je treba v dokumentacijo, priloženo vlogi, vključiti vsa dokumentarna dokazila, nastala zaradi uporabe metodologije (poročila, dnevnik, evidence, izpise orodij IT, sezname itd.). Razlog za to je, da mora subjekt za izdajo dovoljenj, kadar se uporabi neznana metodologija in zlasti kadar se neodvisna ocena ne opravi ali je slaba, za zajem zahtev za bistveno zahtevo „varnost“ opraviti podobno delo kot ocenjevalni organ, vključno s preverjanjem, ali izvedeni postopek zagotavlja enako raven zanesljivosti kot načela v metodologiji iz Priloge I k Uredbi o skupni varnostni metodi za ovrednotenje in oceno tveganja, z izvajanjem ključnih preverjanj (vzorčenje, vertikalno ocenjevanje itd.), da bi razumel, kako se zahteve upravljajo od začetka do konca.

3.11.1.5. [Točka 18.4 – Izjava o skladnosti tipa vozila in povezana dokumentacija \(člen 24 Direktive \(EU\) 2016/797\)](#)

Obvezna vsebina izjave o skladnosti z dovoljenim tipom vozila je opisana v Prilogi VI k Uredbi (EU) 2019/250.

„Povezano dokumentacijo“ iz točke 18.4 Priloge I k Uredbi (EU) 2018/545 bi bilo treba razumeti kot:

- › ES-izjave o verifikaciji za podsisteme (prosilec);
- › potrdila o verifikaciji za podsisteme (priglašeni organ/imenovani organ);

- › ES-izjave o skladnosti in primernosti za uporabo komponent interoperabilnosti (proizvajalec ali pooblaščen zastopnik);
- › potrdila o skladnosti in primernosti za uporabo komponent interoperabilnosti (priglašeni organ);
- › izjave o sistemih ESC/RSC, če je vozilo in/ali tip vozila opremljeno s sistemom ETCS ali GSM-R (izjave niso potrebne, kadar so zadevne vrednosti ESC/RSC v evropskem registru dovoljenih tipov vozil ESC-EU-0/RSC-EU-0 in/ali ESC-NP-CCS7.4a/RSC-NP-CCS7.4a ali kadar zadevni vnos v evropskem registru dovoljenih tipov vozil ne vsebuje tipa ESC/RSC), ter
- › potrdilo(-a)/izjavo(-e), izdano(-e) v skladu z drugimi pravnimi akti Unije.

Zgoraj navedeni dokumenti morajo biti priloženi vlogi; navedba sklicevanj na dokumente ali sklicevanj v podatkovni zbirki ERADIS ne zadostuje, saj ne zagotavlja jasnega in stabilnega vpogleda v dejansko predložene in ocenjene dokumente.

Tehnične dokumentacije, priložene ES-izjavam, in tehnične dokumentacije, priložene potrdilom, ni treba vključiti za podsisteme in komponente interoperabilnosti.

Prosilec bi moral v dokumentacijo, ki je priložena vlogi za izdajo dovoljenja, vključiti informacije o komponentah interoperabilnosti, ki so dejansko vključene v vozila, za katera se zahteva dovoljenje. V primeru novega dovoljenja v skladu s členom 14(1)(d) Uredbe (EU) 2018/545 bi moral vključiti le komponente interoperabilnosti, na katere vpliva sprememba.

3.11.1.6. Točka 18.5 – ES-izjave o verifikaciji za mobilne podsisteme, vključno s spremeno tehnično dokumentacijo (člen 15 Direktive (EU) 2016/797)

3.11.1.6.1. Vsebina ES-izjav o verifikaciji za mobilne podsisteme

V Direktivi (EU) 2016/797, kakor je bila spremenjena z Direktivo (EU) 2020/700, je določeno, da morajo prosilci za dajanje podsistemov na trg pripraviti ES-izjavo o verifikaciji.

V skladu z Uredbo (EU) 2019/250, kakor je bila spremenjena z Uredbo (EU) 2020/779, morajo ES-izjave med drugim vsebovati:

- › vse veljavne predpise, s katerimi je podsistem skladen (TSI, nacionalni predpisi in drugo pravo Unije). Če za določen predpis obstaja več sprememb, mora biti v ES-izjavi jasno navedeno, s katero je podsistem skladen. V ES-izjavo bi bilo treba vključiti tudi informacije o prehodnih obdobjih iz veljavnih TSI, ki so se uporabljala.

Za večino tipov železniških vozil se uporabljajo druge direktive, glej oddelka 3.3.1.4 in 3.11.2.3. Zato bodo ES-izjave, ki ne zajemajo prava Unije v okviru vloge za izdajo prvega dovoljenja za vozilo in/ali tip vozila prek točke „vse na enem mestu“, običajno obravnavane kot težave;

- › vsa potrdila, poročila ali druge rezultate, ki se zahtevajo z veljavnimi predpisi na ravni podsistema (v ES-izjavi ni treba navesti veljavnih predpisov samo, kadar se z njimi neposredno zahteva kakšna vrsta potrdila, poročilo, izjava itd., ki jih izda organ za ugotavljanje skladnosti, inšpekcijski organ, pristojni organ itd.; kadar se rezultati nanašajo na oznako CE in/ali lastne izjave, ki jih izda proizvajalec).

Ni treba navesti ES-potrdil in ES-izjav, povezanih s komponentami interoperabilnosti, ki so vključene v podsistem.

To vključuje potrdila, ki jih izdajo priglašeni organi in imenovani organi, poročila o varnostni oceni, ki jih izdajo ocenjevalni organi (kadar se to zahteva s predpisi, npr. TSI) itd.

V zvezi s TSI je v Sklepu 2010/713/ES za različne module določeno, katera ustrezna potrdila je treba pripraviti:

- Modul SB: ES-potrdilo o pregledu tipa (točka 7 in točka 8.2);
- Modul SD: ES-potrdilo o verifikaciji (točka 8.1) in potrdilo o odobritvi sistema vodenja kakovosti (točka 3.3 in točka 8.2);

- Modul SF: ES-potrdilo o verifikaciji (točka 4.5);
- Modul SG: ES-potrdilo o verifikaciji (točka 6.1);
- Modul SH1: ES-potrdilo o pregledu zasnove (točka 4.4), potrdilo o odobritvi sistema vodenja kakovosti (točka 3.3 in točka 6.2) in ES-potrdilo o verifikaciji (točka 6.1).

V skladu s Sklepom 2010/713/ES je treba v ES-izjavi o verifikaciji navesti tudi sklic na poročila o presoji za odobritev sistema vodenja kakovosti (npr. modul SD, točka 8.2).

- › ES-potrdilo o verifikaciji se izda na podlagi vseh kombinacij modulov, ki so dovoljeni s TSI. Poleg tega je v členu 15 in točki 2.3 Priloge IV k Direktivi (EU) 2016/797 navedeno, da se ES-izjava o verifikaciji lahko pripravi le na podlagi ES-potrdila o verifikaciji;
- › pogoji za uporabo vozila in druge omejitve;
- › za podsistem vodenje-upravljanje in signalizacija izjave o ESC/RSC, kadar je primerno; glej oddelek 3.11.1.7.

ES-izjava(-e), pripravljena(-e) po 31. oktobru 2020, izpolnjuje(-jo) zahteve iz Uredbe (EU) 2019/250. V državah članicah, ki še niso prenesle Direktive (EU) 2016/797, sta se Priloga IV in Priloga V k Direktivi 2008/57/ES lahko uporabljali do 31. oktobra 2020 (odvisno od datuma prenosa v zadevni državi članici).

Za določitev, katero pravno besedilo se uporablja, obstajata dve kumulativni merili:

- › država članica sedeža prosilca/proizvajalca (prijavitelja) in
- › datum izdaje izjave.

Zato je ES-izjava:

- › v skladu z Uredbo (EU) 2019/250, če je izdana po 31. oktobru 2020, ne glede na državo članico, v kateri je izdajatelj ustanovljen ali ima sedež;
- › v skladu z Uredbo (EU) 2019/250, če je bil izdajatelj izjave ustanovljen ali je imel sedež v državi članici, ki je Direktivo (EU) 2016/797 prenesla v nacionalno zakonodajo in je bila izjava izdana po datumu prenosa;
- › izpolnjuje zahteve iz Priloge IV ali Priloge V k Direktivi 2008/57/ES, če je bil izdajatelj izjave ustanovljen ali je imel sedež v državi članici, ki Direktive (EU) 2016/797 ni prenesla in je bila izjava izdana pred 30. oktobrom 2020;
- › izpolnjuje zahteve iz Priloge IV ali Priloge V k Direktivi 2008/57/ES, če je bila izjava pripravljena pred 16. junijem 2019.

ES-izjava(-e), ki izpolnjuje(-jo) zahteve iz Uredbe (EU) 2019/250, izpolnjuje(-jo) tudi zahteve iz Priloge IV ali Priloge V k Direktivi 2008/57/ES. Kadar Agencija deluje kot subjekt za izdajo dovoljenj, bo v skladu z Uredbo (EU) 2019/250 sprejela ES-izjave, tudi če je pravno besedilo, ki se v zadevni državi članici uradno uporablja za vsebino izjave, Direktiva 2008/57/ES.

Poleg zgoraj navedenih vidikov za **ново dovoljenje** po nadgradnji/obnovitvi podsistema (člen 14(1)(d) Uredbe (EU) 2018/545) in/ali **razširjeno področje uporabe** (člen 14(1)(c) Uredbe (EU) 2018/545), če je bil podsistem dan na trg z ES-izjavo o verifikaciji, sklic na takšno ES-izjavo v novi ES-izjavi, ki zajema spremenjeni podsistem, zadošča za pokritje nespremenjenih delov in/ali prvotnega področja uporabe:

- › ni treba prenesti veljavnih predpisov (zlasti nacionalnih predpisov), sklicevanj na potrdila/poročila ali pogojev za uporabo iz prejšnje ES-izjave o verifikaciji na novo ES-izjavo o verifikaciji;
- › v novi ES-izjavi o verifikaciji se navedejo le predpisi, potrdila, poročila in/ali pogoji za uporabo, ki se nanašajo na spremenjene dele (in vmesnike z nespremenjenimi deli) in/ali razširjeno področje uporabe.

Če je bil podsistem prvotno dan na trg brez ES-izjave o verifikaciji ali je vozilo prvotno začelo obratovati pred začetkom uporabe Direktive 2008/57/ES, se v novi ES izjavi o verifikaciji navedejo le predpisi, potrdila, poročila in/ali pogoji za uporabo, ki se nanašajo na spremenjene dele in/ali razširitev področja uporabe.

3.11.1.6.2. Vsebina ES-izjav o skladnosti in/ali primernosti za uporabo za komponente interoperabilnosti, ki so že dane na trg

V skladu z Uredbo (EU) 2019/250 se zahteva, da se v ES-izjavah o skladnosti in/ali primernosti za uporabo za komponente interoperabilnosti, ki jih pripravi proizvajalec (ali njegov pooblaščen zastopnik), opišejo ustrezno pravo Unije, ki je bilo upoštevano, sklici na dokazila, ki jih zahteva ustrezno pravo Unije, in pogoji za uporabo.

Vendar pa se v ES-izjavah o skladnosti in/ali primernosti za uporabo komponent interoperabilnosti:

- › ki so že dane na trg;
- › vključene v podsisteme, ki so prav tako dani na trg, in
- › so del tipov vozil in/ali vozil, ki že imajo dovoljenje in obratujejo

zadevne določbe Uredbe (EU) 2019/250 ne spoštujejo vedno.

To se šteje za pravilno, če je bila zadevna ES-izjava v skladu z zahtevami iz Priloge IV k Direktivi 2008/57/ES, ko je bila komponenta interoperabilnosti dana na trg, in če je bila ta direktiva veljavno pravno besedilo v državi članici, v kateri je imel proizvajalec sedež.

V drugih primerih, če lahko prosilec za izdajo dovoljenja za vozilo dokaže in predloži dokazila, da so zadevne komponente interoperabilnosti s povezanimi ES-izjavami o skladnosti in/ali primernosti za uporabo, ki ne izpolnjujejo zahtev iz Uredbe (EU) 2019/250, že vključene v tipe vozil in/ali vozila, za katera je bilo dovoljenje že izdano, bi moral subjekt za izdajo dovoljenj taka odstopanja izjemoma sprejeti.

Kadar je potrebna nova ali posodobljena ES-izjava o skladnosti in/ali primernosti za uporabo (npr. ko poteče veljavnost ES-potrdila o skladnosti in/ali primernosti za uporabo), je treba v takšni ES-izjavi upoštevati vse zahteve pravnih besedil, ne glede na začetni datum dajanja komponente interoperabilnosti na trg, ocenjevanje, ali nova oziroma posodobljena ES-izjava o skladnosti in/ali primernosti za uporabo izpolnjuje zahteve iz Uredbe (EU) 2019/250, pa bi morala biti v področju uporabe preveritev, ki jih mora opraviti subjekt za izdajo dovoljenj.

3.11.1.6.3. Vsebina dokumentov, priloženih ES-izjavam o verifikaciji

Tehnična dokumentacija, priložena ES-izjavi o verifikaciji, ki jo sestavi prosilec, v skladu z oddelkom 2.4 Priloge IV k Direktivi (EU) 2016/797 vključuje vsaj naslednje elemente:

- 1. Vsi potrebni dokumenti, v katerih so opisane značilnosti podsistema.** To vključuje elemente, potrebne za opis tipa vozila in dovolj podrobno dokumentiranje verifikacije skladnosti, ki jo opravijo organi za ugotavljanje skladnosti (npr. priglašeni organ in imenovani organ), kot so:
 - 1.1. splošni opis podsistema, njegove splošne zasnove in strukture;
 - 1.2. splošne in podrobne risbe;
 - 1.3. električni in hidravlični diagrami;
 - 1.4. diagrami krmilnih tokokrogov;
 - 1.5. opis obdelave podatkov in avtomatskih sistemov;
 - 1.6. rezultati opravljenih izračunov v zvezi z zasnovo; opravljeni pregledi;
 - 1.7. program preskušanja in poročila o preskusih;
 - 1.8. elementi, povezani s pogoji in omejitvami uporabe ter navodili za servisiranje, spremljanje, prilagajanje in vzdrževanje;

1.9. obratovanje (vključno z reševanjem)

1.10. itd.

Nekateri od teh dokumentov (če ne večina) so že vključeni v dokumentacijo, ki je priložena potrdilu(-om) o verifikaciji. V tem primeru dokumentov ni treba podvajati, temveč dopolniti manjkajoče dele (če obstajajo).

2. Seznam komponent interoperabilnosti, vključenih v podsistem.

3. Verifikacija skladnosti s TSI.

3.1. **ES-potrdilo(-a) o verifikaciji**, ki ga (jih) izda eden ali več priglašeni organov;

3.2. **dokumentacija, priložena ES-potrdilom o verifikaciji**, ki jo sestavi eden ali več priglašeni organov v skladu z NB-Rail RFU-STR-011 in zajema področje uporabe njihovih dejavnosti.

Ta dokumentacija bi morala vključevati opombe k izračunom ter evidence o preizkusih in pregledih, ki jih je izvedel eden ali več priglašeni organov, vključno s poročili o pregledih in presoji, rezultati verifikacije v zvezi z veljavnostjo vmesnih izjav o verifikaciji in dokumentacijo v zvezi s komponentami interoperabilnosti.

Kar zadeva komponente interoperabilnosti, bi morala dokumentacija poleg **ES-potrdil o skladnosti in/ali primernosti za uporabo** vključevati **opombe k izračunom, preskuse in preglede, ki so bili izvedeni, poročila o pregledih in presoji** (po analogiji z dokumentacijo, ki je priložena izjavam/potrdilom za podsisteme).

3.3. Kadar podsistem vodenje-upravljanje in signalizacija spada na področje vloge za izdajo dovoljenja in je tip vozila in/ali vozilo opremljeno s sistemom ETCS ali GSM-R, **izjave o ESC/RSC** (izjave niso potrebne, kadar so zadevne vrednosti ESC/RSC v evropskem registru dovoljenih tipov vozil ESC-EU-0/RSC-EU-0 in/ali ESC-NP-CCS7.4a/RSC-NP-CCS7.4a ali kadar zadevni vnos v evropski register dovoljenih tipov vozil ne vsebuje tipa ESC/RSC).

4. Verifikacija skladnosti z nacionalnimi predpisi

4.1. **Potrdilo(-a) o verifikaciji**, ki ga (jih) izda eden ali več imenovanih organov;

4.2. **dokumentacija, priložena potrdilom o verifikaciji**, ki jih sestavi eden ali več imenovanih organov v skladu z NB-Rail RFU-STR-011, in zajema področje uporabe njihovih. Ta dokumentacija bi morala vključevati opombe k izračunom ter evidence o preizkusih in pregledih, ki jih je izvedel eden ali več imenovanih organov;

5. dokazilo o izpolnjevanju drugih pravnih aktov Unije (npr. eno ali več potrdil o verifikaciji, izdanih v skladu z drugimi pravnimi akti Unije).

Navedeni dokumenti bi morali biti omejeni na vidike, na katere vpliva sprememba v primeru novega dovoljenja v skladu s členom 14(1)(d) Uredbe (EU) 2018/545.

Dokumenti, ki sestavljajo dokumentacijo, priloženo vlogi, se vključijo v vlogo; navedba sklicevanj na dokumente ali sklicevanj v podatkovni zbirki ERADIS ne zadostuje, saj ne zagotavlja jasnega in stabilnega vpogleda v dejansko predložene in ocenjene dokumente.

Upoštevati je treba, da dokumentacija, priložena ES-potrdilom o verifikaciji, ki jo morajo pripraviti priglašeni organi, že vsebuje številne potrebne dokumente za dokumentacijo, priloženo ES-izjavi o verifikaciji, ki jo morajo sestaviti prosilci za dajanje mobilnih podsistemov na trg. Dokumentov ni treba naložiti dvakrat v točko „vse na enem mestu“ (enkrat kot del dokumentacije, priložene ES-potrdilom o verifikaciji, in drugič kot del tehnične dokumentacije, priložene ES-izjavam o verifikaciji).

Tehnična dokumentacija, ki je priložena ES-izjavi o verifikaciji, mora biti omejena na najmanjši sklop dokumentov, ki je potreben, da zadevni organi za ocenjevanje skladnosti sprejmejo sklep in da prosilec pripravi ES-izjavo o verifikaciji; da bi se izognili nepotrebnemu bremenu, drugi dokumenti, ki za takšne namene niso potrebni, ne bi smeli biti vključeni v spremno tehnično dokumentacijo.

3.11.1.7. Točki 18.4 in 18.5 – izjave o ESC/RSC

Koncept združljivosti sistemov ETCS (ESC) in združljivosti radijskih sistemov (RSC) je bil v TSI vodenje-upravljanje in signalizacija uveden z Uredbo (EU) 2019/776. Potrebno je prehodno obdobje od prejšnjih nacionalnih predpisov, opredeljenih v nekaterih državah članicah, dokler upravljavec infrastrukture ne opredeli ustreznih vrednosti za ESC/RSC in jih objavi v tehničnem dokumentu Agencije.

Primer dodajanja ali odstranjevanja izjav o ESC/RSC kot nove izvedenke tipa vozila na podlagi že obstoječe izvedenke tipa vozila je na voljo v oddelku 3.8.4.2 (sestavljanje izvedenk).

3.11.1.7.1. Izjave o ESC/RSC, ki jih je treba vključiti v dokumentacijo, priloženo vlogi

Kadar je vozilo in/ali tip vozila opremljeno s sistemom ETCS (stopnja 1, 2 ali 3) in/ali sistemom GSM-R (glasovni in/ali podatkovni):

- › **prvo dovoljenje** (člen 14(1)(a) Uredbe (EU) 2018/545): med tipi ESC/RSC, ki jih je navedel posamezni upravljavec infrastrukture na področju uporabe, ki ga je izbral prosilec, se zagotovi vsaj ena izjava o ESC/RSC.

Razpoložljive tipe ESC/RSC je mogoče preveriti v tehničnem dokumentu TD/011REC1028, ki je na voljo na spletišču Agencije:

<https://www.era.europa.eu/content/etcs-and-radio-system-compatibility-escrsc>

- › **obnovljeno dovoljenje za tip vozila** (člen 14(1)(b) Uredbe (EU) 2018/545): če obstaja vpliv na ETCS ali radijski del podsistema vodenje-upravljanje in signalizacija, se med tipi ESC/RSC, ki jih je navedel posamezni upravljavec infrastrukture na področju uporabe, se zagotovi vsaj ena izjava o ESC/RSC; Sprejemljiva je tudi utemeljitev, da ni vpliva na predhodne izjave o ESC/RSC;
- › **razširjeno področje uporabe** (člen 14(1)(c) Uredbe (EU) 2018/545): med tipi ESC/RSC, ki jih je navedel posamezni upravljavec infrastrukture na razširjenem področju uporabe, se zagotovi vsaj ena izjava o ESC/RSC;
- › **ново dovoljenje** (člen 14(1)(d) Uredbe (EU) 2018/545): če obstaja vpliv na ETCS ali radijski del podsistema vodenje-upravljanje in signalizacija, se med tipi ESC/RSC, ki jih je navedel posamezni upravljavec infrastrukture na področju uporabe, zagotovi vsaj ena izjava o ESC/RSC. Sprejemljiva je tudi utemeljitev, da ni vpliva na predhodne izjave o ESC/RSC;
- › **dovoljenje v skladu s tipom** (člen 14(1)(e) Uredbe (EU) 2018/545): predložijo se izjave o ESC/RSC, evidentirane v tipu vozila. Za vrednosti ESC/RSC-EU-0 in/ali ESC/RSC-NP-CCS7.4a izjave o ESC/RSC ni treba predložiti;
- › **združeno novo in razširjeno področje uporabe** (člen 14(3)(a) Uredbe (EU) 2018/545): če sprememba ni povezana z ETCS/GSM-R, je ta primer enakovreden zgoraj navedenemu primeru razširjenega področja uporabe. Če sprememba vpliva na sistem ETCS ali GSM-R, je ta primer enakovreden zgoraj navedenemu primeru izdaje novega dovoljenja;
- › **združeno prvo dovoljenje in dovoljenje za skladnost s tipom:** (člen 14(3)(b) Uredbe (EU) 2018/545); glej primer prvega dovoljenja zgoraj (prva alineja).

Obratovanje sistema ETCS L0 ali LNTC se ne šteje za obratovanje sistema ETCS razreda A, temveč za obratovanje „obstoječega zaščitnega sistema vlaka razreda B“. V takih primerih se koncept ESC/RSC ne uporablja. Vendar pa bi morali biti prehodi iz/do razreda B in ETCS zajeti v ustreznih tipih ESC.

Za vozila in/ali tipe vozil, ki so opremljena s potrjenim sistemom ETCS na vozilu (stopnja 1, 2 ali 3), vendar imajo dovoljenje za obratovanje le v okviru zaščitnega sistema vlaka razreda B (npr. obstajajo

pogoji za uporabo, ki ne omogočajo uporabe sistema ETCS), se zahteva novo dovoljenje, da se vozilom omogoči uporaba sistema ETCS, in zagotovi se ustrezna izjava o ESC, kot je opisano zgoraj.

3.11.1.7.2. Posebne vrednosti za parametre ESC/RSC v evropskem registru dovoljenih tipov vozil

V evropskem registru dovoljenih tipov vozil se vsi tipi ESC in RSC, za katere je dokazana združljivost za vozilo, evidentirajo v parametru 4.13.1.8 „Združljivost sistema ETCS“, v parametru 4.13.2.5 „Združljivost radijskega glasovnega sistema“ in v parametru 4.13.2.8 „Združljivost radijskega podatkovnega sistema“.

Pri vnašanju osnutka tipa v evropski register dovoljenih tipov vozil so za izbiro na voljo samo tipi ESC/RSC s statusom „veljaven“, kot so opredeljeni v tehničnem dokumentu o ESC/RSC TD/011REC1028. Poleg tega je mogoče izbrati tri posebne vrednosti, ki ne ustrezajo tipom ESC/RSC:

- › **ni relevantno:** uporablja se, kadar vozilo ni opremljeno z ETCS ali glasovnim radiom GSM-R ali podatkovnim radiom GSM-R. Ko je ta vrednost izbrana, je ni mogoče združiti z nobenim drugim identifikatorjem tipa ESC/RSC;
- › **ESC-NP-CCS7.4a/RSC-NP-CCS74.a:** uporablja se, kadar so bila preverjanja izvedena v skladu z (obstoječimi) nacionalnimi postopki, ki so enakovredni postopkom, opredeljenim v tipih ESC/RSC. To se lahko zgodi v različnih okoliščinah, na primer (seznam ni izčrpen):
 - tip(-i) ESC/RSC nimajo „veljavnega“ statusa v tehničnem dokumentu ESC/RSC TD/011REC1028;
 - preverjanja so bila opravljena, preden je bil status zadevnih identifikatorjev tipov ESC/RSC spremenjen v status „veljaven“.

Ta posebna vrednost se lahko združi s katerim koli drugim identifikatorjem tipov ESC/RSC za določen parameter ESC/RSC v evropskem registru dovoljenih tipov vozil.

Če je izbrana posebna vrednost ESC-NP-CCS7.4a/RSC-NP-CCS74.a, je treba v vsakem primeru kot nekodirano omejitev obvezno navesti:

- specifikacijo(-e) preskusa (lastniški dokument ali specifikacija, opredeljena v nacionalnem predpisu);
- sklic na poročilo o preskusu, ki je bilo uporabljeno za izvedbo preverjanja, in
- proge ali odseke omrežja, za katere je bila dokazana tehnična združljivost.

Opomba: v registru infrastrukture posebna vrednost ESC-NP-CCS7.4a/RSC-NP-CCS74.a ni na voljo za izbiro. V primeru odseka v registru infrastrukture, za katerega je značilna vrednost tipa ESC/RSC, in vozila, ki nima ustrezne vrednosti tipa ESC/RSC v evropskem registru dovoljenih tipov vozil, temveč se namesto tega uporablja posebna vrednost, združljivost proge ni samodejno predpostavljena; zato bodo morda potrebna dodatna preverjanja za verifikacijo tehnične združljivosti na podlagi dokumenta, predloženega v omenjeni nekodirani omejitvi (specifikacija preskusa);

- › **ESC-EU-0/RSC-EU-0:** v registru infrastrukture se pomen te vrednosti ujema s primerom, ko je upravljavec železniške infrastrukture navedel, da za dokazovanje tehnične združljivosti za katero koli omrežje/odsek omrežja ESC/RSC ni potreben.

V evropskem registru dovoljenih tipov vozil je ta parameter mogoče izbrati za vse potrjene podsisteme vodenje-upravljanje in signalizacija, ki so opremljeni z ETCS in/ali GSM-R.

Ta posebna vrednost se lahko združi s katerim koli drugim identifikatorjem tipov ESC/RSC za določen parameter ESC/RSC v evropskem registru dovoljenih tipov vozil.

3.11.1.7.3. Vključitev izjav o ESC/RSC v ES-izjavo o verifikaciji podsistema

Kot je navedeno v navodilu za uporabo TSI vodenje-upravljanje in signalizacija, bi bilo treba sklicevanja na izjave o ESC/RSC vključiti v ES-izjave o verifikaciji za podsistem, čeprav v Uredbi (EU) 2019/250 to ni izrecno zahtevano.

Prosilec mora dodati sklicevanja na izjave o ESC/RSC v odstavek, ki se začne z „V skladu z naslednjim(-i) potrdilom(-i) in ali poročilom(-i)“. Prosilec za izdajo dovoljenja za dajanje podsistema na trg, ki pripravi ES-izjavo o verifikaciji, lahko vključi tudi dodatni odstavek za vključitev takšnih sklicevanj.

3.11.1.8. Točka 18.6 – Dokazila v zvezi s predhodnimi dovoljenji

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 členom 22 in členom 23 Direktive 2008/57/ES za vozilo, skladno s TSI, vključno z dokazili 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 členom 24 in členom 25 Direktive 2008/57/ES za vozilo, ki ni skladno s TSI, vključno z dokazili 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 ni mogoče najti dokumentarnega dokazila o izdanem dovoljenju in/ali dokumentacije, ki je priložena dovoljenju, mora subjekt za izdajo dovoljenja šteti, da je vozilo dovoljeno in da še naprej obratuje, dokler je še registrirano v nacionalnem registru vozil (registracija ni začasno preklicana/odvzeta, dovoljenje ni poteklo ali začasno preklicano).

3.11.1.9. Točka 18.6 – Dokazila o področju uporabe vozil, ki se uporabljajo v skladu s sporazumi RIC/RIV po spremembi, zaradi katere je potrebno novo dovoljenje

Za namene izdaje dovoljenj za vozila v skladu z Direktivo (EU) 2016/797 in Uredbo (EU) 2018/545 dejstvo, da je bilo vozilo odobreno na podlagi mednarodnih sporazumov RIV/RIC, nima posebnega učinka poleg obstoječih pravic iz člena 54(2) Direktive (EU) 2016/797, oddelka 7.1.4(7) TSI lokomotive in potniška tirna vozila ter oddelka 7.2.2.4(7) TSI tovorni vagoni. Postopno opuščanje sporazumov RIC/RIV za namene izdajanja dovoljenj za vozila se je začelo z Direktivo 2004/49/ES o varnosti (vzpostavitev vloge nacionalnega varnostnega organa), Direktivo 2008/57/ES (nacionalni varnostni organi kot subjekti za izdajo dovoljenj za tipe in vozila) in nato z Direktivo 2012/34/EU (ločitev prevoznikov v železniškem prometu, upravljavcev infrastrukture in nacionalnih varnostnih organov).

Tehnični naslednik sporazuma RIV je TSI tovorni vagoni zlasti oddelek 7.1.2, v katerem so določeni pogoji za področje uporabe, ki ni omejeno na določena nacionalna omrežja. Podobno so v oddelku 7.1.1.5 TSI lokomotive in potniška tirna vozila opisane tehnične zahteve za izdajo dovoljenj za potniške vagoni, ki niso omejena na določeno področje uporabe, kar je bilo v preteklosti del sporazuma RIC.

V obeh primerih zahteve iz trenutnih TSI niso enakovredne zahtevam iz sporazumov RIV/RIC. (Pretekla) dovoljenja na podlagi sporazumov RIV/RIC niso enakovredna dovoljenju, ki ni omejeno na določeno omrežje („celotna EU“), tj. oddelek 7.1.2 TSI tovorni vagoni ali oddelek 7.1.1.5 TSI lokomotive in potniška tirna vozila.

Administrativni naslednik sporazuma RIV je Splošna pogodba za uporabo tovornih vagonov (General Contract for the Use of Wagons – GCU), večstranska pogodba, ki temelji na konvenciji o mednarodnih železniških

prevozih (Convention concerning International Carriage by Rail – COTIF) in določa vzajemne pravice in obveznosti imetnikov vagonov in prevoznikov v železniškem prometu v zvezi z uporabo tovornih vagonov v Evropi in zunaj nje. Sporazum RIC je danes v obliki večstranske pogodbe, ki jo usklajuje Mednarodna železniška zveza (Union internationale des chemins de fer – UIC). V obeh primerih je področje uporabe sporazumov izmenjava (dovoljenih) vozil med prevozniki v železniškem prometu/imetniki in se ne nanaša na izdajo dovoljenj. Dodatne informacije so na voljo na naslednjih spletiščih:

<https://gcubureau.org/>

<https://uic.org/special-groups/ric-a/>

V TSI lokomotive in potniška tirna vozila ter TSI tovorni vagoni je navedeno, da bo v primeru sprememb takih vozil področje uporabe novega dovoljenja omejeno na dejansko območje obratovanja pred uvedbo spremembe in ne na „prejšnje“ območje obratovanja; takrat bi bilo treba oznako RIV/RIC odstraniti z vozil in iz registra ECVVR/evropskega registra vozil.

Zlasti v skladu z oddelkom 7.2.2.4 TSI tovorni vagoni in oddelkom 7.1.4 TSI lokomotive in potniška tirna vozila:

- › vozila, ki se uporabljajo na podlagi mednarodnih sporazumov RIV (Regolamento Internazionale Veicoli) ali RIC (Regolamento Internazionale Carrozze), se štejejo za dovoljena ob pogojih, pod katerimi so se uporabljala, vključno s področjem uporabe, na katerem obratujejo, in
- › v primeru spremembe, zaradi katere bi bilo potrebno novo dovoljenje, spremenjena vozila ohranijo področje uporabe, na katerem so obratovala, brez nadaljnjih pregledov nespremenjenih delov.

Pri dokumentiranju področja uporabe, na katerem so spremenjena vozila obratovala, se lahko upoštevajo naslednji elementi:

- › podatki v nacionalnih registrih vozil (NVR) v skladu z Odločbo 2007/756/ES ali v evropskem centraliziranem virtualnem registru vozil (register ECVVR) v skladu s Sklepom (EU) 2018/1614;
- › evidence o vzdrževanju, ki jih imajo subjekti, zadolženi za vzdrževanje, ali pogodbe, podpisane s subjekti, zadolženimi za vzdrževanje, za opravljanje storitev vzdrževanja, kadar vozila prispejo v delavnice z lastnimi sredstvi;
- › dokazila, ki jih predložijo upravljavci infrastrukture, v zvezi z dodeljevanjem zmogljivosti v omrežju;
- › dokazila, ki jih predložijo prevozniki v železniškem prometu, v zvezi z vključitvijo takih vozil v vlake, da bi ti zajemali storitve v nekaterih omrežjih/na določenih progah; dokazila v zvezi z uporabo vozil v okviru izrednega prevoza se ne štejejo za primerna, ker ta vrsta obratovanja ni reprezentativna za običajno komercialno obratovanje;
- › pogodbe z liziškimi podjetji ali prevozniki v železniškem prometu v zvezi z zagotavljanjem vlečnih storitev znotraj določenih omrežij/prog in/ali
- › vsa druga ustrezna dokazila.

Oznake v vozilu in/ali informacije v nacionalnem registru vozil/registru ECVVR/evropskem registru vozil v zvezi s področjem uporabe se ne štejejo za ustrezna dokazila za dokazovanje, kje so vozila dejansko obratovala pred spremembo.

Prosilec bi moral dokazila o območju obratovanja predložiti v dokumentu, ki je priložen vlogi za izdajo dovoljenja. Dejstvo, da je bilo vozilo, ki ga je treba spremeniti, prvotno dovoljeno na podlagi sporazumov RIV/RIC, ne pomeni nobene druge razlike niti v vsebini dokumentacije, priložene vlogi za izdajo dovoljenja, niti v ocenah, ki jih mora opraviti subjekt za izdajo dovoljenj v postopku izdaje novega dovoljenja v skladu s členom 14(1)(d) Uredbe (EU) 2018/545. Zlasti:

- › vsebina dokumentacije, priložene vlogi za izdajo dovoljenja, je opisana v Prilogi I k Uredbi (EU) 2018/545;
- › predpisi, ki jih je treba uporabiti (tj. TSI, nacionalni predpisi, drugo pravo EU) za spremenjene dele in vmesnike z nespremenjenimi deli, so predpisi, ki veljajo ob predložitvi vloge, in

- › ocene, ki jih morajo opraviti subjekt za izdajo dovoljenj in nacionalni varnostni organi za področje uporabe (v skladu z zgoraj navedenim dokumentiranim območjem obratovanja), so enake kot za vsa druga spremenjena vozila in/ali tipe vozil, za katere je potrebno novo dovoljenje, in povzete v Prilogi II k Uredbi (EU) 2018/545.

V primeru **prekinitve delovanja** zadevnih vozil (ne glede na trajanje) bi moral biti subjekt za upravljanje sprememb pozoren na morebitne spremembe omrežij, v katerih je vozilo obratovalo v preteklosti, ki so se zgodile po prekinitvi, ter dokumentirati rezultate raziskave. Takšne spremembe lahko ogrozijo tehnično združljivost med vozili in omrežji. Subjekt za upravljanje sprememb bi moral upoštevati tudi, ali so bile pri podobnih vozilih izvedene spremembe za ohranitev tehnične združljivosti med vozili in omrežji, ki jih ne bi bilo, če vozila ne bi obratovala. To velja tudi za vozila, ki ne obratujejo in so bila pridobljena za namen popravila/obnove, da začnejo ponovno obratovati.

Pogoji, pod katerimi so vozila obratovala, navedeni v TSI lokomotive in potniška tirna vozila ter TSI tovorni vagoni, še naprej veljajo za nespremenjene dele. Področje uporabe novega dovoljenja ter s tem povezani pogoji za uporabo vozila in druge omejitve so omejene na spremenjene dele. Vendar bi moral prosilec v dokumentacijo, ki je priložena vlogi, predložiti prek točke „vse na enem mestu“, vključiti čim več dokazov v zvezi s prejšnjimi pogoji za uporabo vozila in drugimi omejitvami; v nasprotnem primeru lahko v dovoljenjih za dajanje na trg po spremembi manjkajo ključni elementi, zlasti če ni mogoče najti dokazov o prejšnjem dovoljenju (glej oddelka 3.3.8 in 3.8.2.3).

Načela, opisana zgoraj v tem oddelku, bi morala veljati tudi za obvestila o spremembah vozil v skladu s členom 16(4) Uredbe (EU) 2018/545, saj ni mogoče domnevati, da je vozilo, ki je bilo dovoljeno na podlagi sporazumov RIC/RIV, enakovredno vozilu z dovoljenjem za „celotno EU“.

3.11.1.10. Točka 18.7 – Navedba in po potrebi¹¹ opis metodologije, uporabljene za zajem zahtev

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 ponovno uporabo takšnih dokumentov; glej tudi oddelek 3.11.1.4.

3.11.1.11. Točka 18.8 – Vsebina poročila ocenjevalnega organa, ki zajema postopek zajema zahtev

Poročilo o neodvisni oceni postopka zajema zahtev, ki ga izda ocenjevalni organ, bi moralo vsebovati:

- › opis, kako ocenjevalni organ razume področje projekta in področje izvedenega ocenjevanja, vključno s fazami življenjskega cikla, ki so bile ocenjene;
- › dejavnosti ocenjevanja, ki so bile izvedene pri ocenjevanju zajema zahtev, vključno z uporabljenimi vzorci ali izseki za vertikalno oceno in izbirami za naključne preglede dokazov o skladnosti;
- › druga poročila o ocenjevanju in/ali presojah, ki so bila vzajemno priznana ali upoštevana pri oceni zajema zahtev, ter
- › ustrezne podrobne ugotovitve in sklep o ustreznosti postopka zajema zahtev za izpolnjevanje določb iz člena 13 Uredbe (EU) 2018/545 in bistvenih zahtev iz Priloge III k Direktivi (EU) 2016/797.

V zaključkih ocene postopka zajema zahtev mora ocenjevalni organ jasno navesti, ali:

- › je bil postopek zajema zahtev sistematičen in uporabljen za opredelitev ustreznih sklopov zahtev (vključno z zakonodajo EU, standardi in smernicami), ki se uporabljajo;
- › so bile podrobne zahteve, ki so nastale, vključene v specifikacijo zahtev, specifikacijo dokumentacije in sezname ukrepov in ali obstajajo dokazi, da so bile te zahteve izpolnjene in izvedene; ter
- › ali so bila tveganja ocenjena v skladu s postopkom, prikazanim v Prilogi I k Uredbi o skupni varnostni metodi za ovrednotenje in oceno tveganja.

¹¹ Nestandardizirana metodologija

Nujna vsebina ali zahtevana struktura poročila o oceni, ki ga izdajo ocenjevalni organi, v pravnih besedilih ni opredeljena. V pojasnilu ERA1209/146 (glej oddelek 3.3.1) je predlagana vzorčna predloga, v kateri so povzeti glavni elementi poročila o ocenjevanju postopka zajema zahtev.

Predlagana struktura se lahko prilagodi sistemu upravljanja dokumentacije, ki ga uporablja ocenjevalni organ, če predloga, ki jo uporablja, vsebuje vse potrebne informacije in dokument izpolnjuje običajne zahteve glede kakovosti in sledljivosti (edinstvena referenčna številka dokumenta, datum izdaje, različica/izdaja, zgodovina sprememb itd.).

Če se ocenjevalni organ ne strinja z nekaterimi deli, jih lahko spremeni ali izbriše, če zanesljivo in nedvoumno poroča o tem, kako je dejansko opravil neodvisno oceno ter kakšne so vse omejitve in zaključki neodvisne ocene zajema zahtev.

V predlogi so smernice in/ali besedilo pojasnil označeni s poševno pisavo in sivo barvo. Standardna besedila, za katera se predlaga vključitev (s potrebnimi prilagoditvami), so zapisana z običajno pisavo in črno barvo. Deli, ki jih je treba prilagoditi posebnostim projekta (npr. ime prosilca, ime projekta), so označeni z modro barvo in v oklepaju.

Skupina za sodelovanje ocenjevalnih organov pripravlja priporočilo za uporabo, v katerem bosta podrobneje opredeljeni struktura in vsebina poročila o oceni, ki ga bo izdal ocenjevalni organ. Po izdaji tega priporočila se bo pojasnilo ERA1209/146 ustrezno prilagodilo.

3.11.1.12. [Točka 18.9 – Kadar tehnična združljivost vozila z omrežjem ni v celoti zajeta v TSI in/ali nacionalnih predpisih, dokumentarna dokazila o tehnični združljivosti vozila z omrežjem na področju uporabe](#)

Kadar je tehnična združljivost z omrežjem na področju uporabe v celoti zajeta v TSI in/ali nacionalnih predpisih (kar je običajno), za to točko ni treba predložiti dokumentov, ki so že bili predloženi za točko 18.5, saj ta zajema rezultate ocene skladnosti v zvezi s TSI in/ali nacionalnimi predpisi.

3.11.1.13. [Točka 18.10 – Vsebina izjave prosilca ali subjekta za upravljanje sprememb v zvezi s postopkom zajema zahtev](#)

V ES-izjavi o verifikaciji (ki jo morajo za dajanje mobilnih podsistemov na trg v skladu z Direktivo (EU) 2016/797) pripraviti prosilci ali subjekti za upravljanje sprememb, je treba obravnavati vse ustrezne zakone Evropske unije in nacionalne predpise. Za zajem in upravljanje zahtev je potrebna širša izjava o skladnosti, s katero se zagotavlja, da je vozilo izpolnilo vse ustrezne zahteve, ki so potrebne za izpolnjevanje bistvenih zahtev. To vključuje tudi vse potrebne harmonizirane standarde, mednarodne standarde, kodekse zasnove in potrebne smernice.

S tega vidika se lahko izjava, ki jo izda prosilec za izdajo dovoljenja ali subjekt za upravljanje sprememb, v zvezi s postopkom zajema zahtev, šteje za enakovredno izjavo, čeprav s širšim področjem uporabe kot ES-izjave o verifikaciji: nanaša se na vozilo kot celoto, namesto da bi zajemala le posamezne mobilne podsisteme.

Nujna vsebina ali zahtevana struktura izjave, ki jo mora izdati prosilec ali subjekt za upravljanje sprememb v skladu s točko 18.10 Priloge I k Uredbi (EU) 2018/545, v pravnih besedilih ni opredeljena. V pojasnilu ERA1209/146 (glej oddelek 3.3.1) je predlagana vzorčna predloga, v kateri so povzeti glavni elementi poročila o ocenjevanju postopka zajema zahtev.

3.11.1.14. [Točke 18.8, 18.10, 18.11 in 18.12 – Poročilo ocenjevalnega organa in izjava prosilca](#)

V zvezi s **postopkom zajema zahtev** za bistveno zahtevo "varnost" v podsistemih in varno vključitev podsistemov je treba uporabiti postopek ocene tveganja, opisan v Prilogi I k Uredbi o skupni varnostni metodi za ovrednotenje in oceno tveganja, kar pomeni, da:

- › ocenjevalni organ opravi neodvisno oceno in izda poročilo o (varnostni) oceni ter
- › prosilec ali subjekt za upravljanje sprememb izda izjavo (o tveganju).

Oba dokumenta se vključita v dokumentacijo, priloženo vlogi za izdajo dovoljenja, v skladu s točkama **18.8** in **18.10** Priloge I k Uredbi (EU) 2018/545.

Kadar je treba pridobiti dovoljenje v skladu s členom 21(12) Direktive (EU) 2016/797 (**ново dovoljenje po spremembi** že dovoljenega vozila in/ali tipa vozila v skladu s členom 14(1)(d) Uredbe (EU) 2018/545), je obvezna tudi uporaba **Uredbe o skupni varnostni metodi za ovrednotenje in oceno tveganja**. Če se sprememba šteje za **pomembno**, je treba poročilo o varnostni oceni, ki ga izda ocenjevalni organ iz člena 15 Uredbe o skupni varnostni metodi za ovrednotenje in oceno tveganja, in izjavo o tveganju, ki jo pripravi predlagatelj (prosilec/subjekt za upravljanje sprememb) v skladu s členom 16 navedene uredbe, vključiti v dokumentacijo, priloženo vlogi za izdajo dovoljenja, kot je opisano v točkah **18.11** in **18.12** Uredbe (EU) 2018/545.

Vendar bi moralo v primeru pomembne spremembe poročilo o (varnostni) oceni, ki vključuje zajem zahtev, zajemati tudi vidike, povezane z varnostjo in varno vključitvijo podsistemov. Prav tako bi morala izjava (o tveganju), ki jo pripravi prosilec ali subjekt za upravljanje sprememb, za postopek zajema zahtev, zajemati tudi varnost in varno vključitev podsistemov.

Zaradi tega ter da bi se preprečilo podvajanje dela in zmanjšalo število dokumentov, ki jih je treba predložiti, se lahko informacije iz točk 18.8 in 18.11 (poročilo o oceni) na eni strani ter točk 18.10 in 18.12 (izjava) na drugi strani vključijo v eno poročilo o oceni in eno izjavo. Možno pa je tudi, da so informacije zajete v štirih neodvisnih dokumentih (npr. kadar pomembno spremembo v skladu s skupno varnostno metodo za oceno tveganja ocenjuje en ocenjevalni organ, postopek zajema zahtev pa drug ocenjevalni organ). Prosilec ali subjekt za upravljanje sprememb se lahko v dogovoru z enim ali več zadevnimi ocenjevalnimi organi sam odloči, katera možnost je primernejša. To je povzeto v Preglednica 5.

V vsakem primeru mora ocena postopka zajema zahtev, ki jo opravi ocenjevalni organ, zajemati bistveno zahtevo „varnost“ in varno vključitev podsistemov. Ocenjevalni organ za zajem zahtev je še naprej edini odgovoren za to oceno, čeprav vzajemno prizna delo, ki ga je opravil drug ocenjevalni organ v okviru pomembne spremembe v skladu s skupno varnostno metodo za oceno tveganja (za isto področje dela).

Preglednica 5 : Dokazila v zvezi s poročilom ocenjevalnega organa o oceni in povezanimi izjavami

Primer dovoljenja Področje uporabe	Prvo, razširitev, obnovljeno	Novo	
		Neodvisni dokumenti ali združeni dokumenti	
Zajem zahtev "varnost"	Poročilo ocenjevalnega organa (18.8) Izjava (18.10)	Poročilo ocenjevalnega organa (18.8) Izjava (18.10)	Poročilo ocenjevalnega organa (18.8 + 18.11) Izjava (18.10 + 18.12)
Pomembna sprememba v skladu s skupno varnostno metodo za oceno tveganja	n.r.	Poročilo ocenjevalnega organa (18.11) Izjava (18.20)	

3.11.1.15. Točka 18.14 – Dokumentacija o vzdrževanju in obratovanju

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

V primeru novega dovoljenja in/ali 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 priložena. Ta vidik mora upravljati prevoznik v železniškem prometu v skladu z določbami svojega sistema upravljanja varnosti.

3.11.2. Priloga II Vidiki, ki jih oceni subjekt za izdajo dovoljenj

3.11.2.1. Točki 6 in 7 – Ocena metodologije za zajem zahtev in s tem povezana dokazila

Razlikovati je treba, ali se ključna načela metodologije iz Priloge I k Uredbi o skupni varnostni metodi za ovrednotenje in oceno tveganja uporabljajo za vse bistvene zahteve ali ne:

- › Če se metodologija iz Priloge I k Uredbi o skupni varnostni metodi za ovrednotenje in oceno tveganja uporablja za vse bistvene zahteve, dokazila zajemajo izjave iz člena 16 navedene uredbe (točka 18.10

Uredbe (EU) 2018/545) in poročilo o oceni iz člena 15 Uredbe o skupni varnostni metodi za ovrednotenje in oceno tveganja (točka 18.8 Uredbe (EU) 2018/545).

Ocena, ki jo izvedejo subjekt za izdajo dovoljenja in nacionalni varnostni organi za področje uporabe, bo osredotočena na poročilo o neodvisni oceni, ki ga izda ocenjevalni organ, in izjavo, ki jo izda prosilec.

V Prilogi II k Uredbi (EU) 2018/545 so povzeta preverjanja, ki jih opravi subjekt za izdajo dovoljenj. V zvezi s postopkom zajema zahtev bodo ocenjeni naslednji vidiki:

- splošna doslednost in skladnost informacij v predloženih dokazilih;
 - akreditacija/priznanje in razvrstitev ocenjevalnega organa v oddelku 5 podatkovne zbirke ERADIS;
 - področje neodvisnega ocenjevanja (sistem, ki se ocenjuje, zajete bistvene zahteve), zlasti, kako se upoštevajo rezultati drugih ocenjevalnih organov;
 - jasne izjave v zvezi z rezultati neodvisne ocene glede:
 - skladnosti z zahtevami iz Priloge I k Uredbi o skupni varnostni metodi za ovrednotenje in oceno tveganja;
 - ali so za bistveno zahtevo „varnost“ in varno vključitev podsistemov nevarnosti in z njimi povezana tveganja nadzorovana na sprejemljivi ravni;
 - celotni življenjski cikel zajetih zahtev (od opredelitve do potrditve);
 - vse veljavne zahteve, potrebne za zagotovitev, da so zajete vse bistvene zahteve in ne le obvezni predpisi (TSI, nacionalni predpisi in drugo pravo EU);
 - dokazila, ki jih je ocenjevalni organ uporabil za neodvisno oceno;
 - področje izjave prosilca in skladnost z neodvisno oceno;
 - neskladnosti, ki jih je ugotovil ocenjevalni organ (zaprte ali odprte, vključno z zgodovino zaprtih neskladnosti).
- › Če se za bistvene zahteve, ki niso povezane z varnostjo, uporablja druga metodologija, bo subjekt za izdajo dovoljenj preveril, ali zagotavlja enako raven zanesljivosti kot metodologija iz Priloge I k Uredbi o skupni varnostni metodi za ovrednotenje in oceno tveganja. Dokazila za izvedbo ocene bodo zajemala ne le poročilo o neodvisni oceni (če obstaja), temveč tudi opis metodologije, opis postopka zajema zahtev, dokazila o uporabi postopka itd. Ocenjeni bodo naslednji vidiki:
- splošna doslednost in skladnost vseh predloženih dokazil;
 - stopnja neodvisne ocene in področje uporabe (celoten V-cikel)
 - usposobljenost in neodvisnost neodvisnega ocenjevalca;
 - poročilo neodvisnega ocenjevalca o oceni;
 - vidiki, ki jih zajema metodologija:
 - opredelitev sistema;
 - opredelitev zahtev;
 - potrditev zahtev;
 - strukturirano upravljanje zahtev v centraliziranem repozitoriju;
 - dokazila, ki jih je treba predložiti;
 - metodologija za zajem zahtev (standardizirana/splošno sprejeta, namenjena in primerna za zajete bistvene zahteve);
 - opredelitev metodologije za postopek zajema zahtev.

Na koncu mora subjekt za izdajo dovoljenj za zajem bistvene zahteve „varnost“ opraviti podobno delo kot ocenjevalni organ, vključno s preverjanjem, ali uporabljeni postopek zagotavlja enako raven zanesljivosti kot načela v metodologiji iz Priloge I k Uredbi o skupni varnostni metodi za ovrednotenje in oceno tveganja, in sicer z izvajanjem naključnih preverjanj (vzorčenje, vertikalne ocene itd.), da

razume, kako se zahteve upravljajo od začetka do konca. Bolj ko je postopek standardiziran (bližje ključnim načelom iz Priloge I k Uredbi skupni varnostni metodi za ovrednotenje in oceno tveganja, npr. EN 50126-1), na manj težav bo opozoril subjekt za izdajo dovoljenj med ocenjevanjem dokazov o postopku zajemanja zahtev.

Če metodologija ne vključuje neodvisne ocene, bo dokazovanje, da zagotavlja enako raven zanesljivosti, naletelo na številne izzive. Čeprav bodo subjekt za izdajo dovoljenj in nacionalni varnostni organi za področje uporabe podrobno ocenili metodologijo in rezultate njene uporabe (prav tako tudi neodvisni ocenjevalec), ta ne more ustrezno zajeti celotnega življenjskega cikla vozila in/ali tipa vozila (na tej točki je vozilo in/ali tip vozila že zasnovano, izdelano in preskušeno). Poleg tega je reševanje morebitnih neskladnosti, ugotovljenih v tej pozni fazi postopka, lahko težavno, dolgotrajno, v nekaterih primerih pa brez znatne zamude v postopku izdaje dovoljenja in/ali dodatnih stroškov tudi neizvedljivo.

Ocena, ki jo izvedejo nacionalni varnostni organi za področje uporabe, bi morala biti osredotočena na dokazila o uporabi metodologije v zvezi z zahtevami, povezanimi z nacionalnimi predpisi, ob upoštevanju enakih načel, kot so opisana zgoraj (ne izčrpno preverjanje, temveč ocena ustreznosti postopka, ki ga je prosilec vzpostavil za upravljanje zadevnih zahtev in tveganj); ocena metodologije pa spada v področje dela subjekta za izdajo dovoljenj. Ocene, ki jih morajo opraviti nacionalni varnostni organi za področje uporabe, so povzete v Prilogi III k Uredbi (EU) 2018s/545.

Opozoriti je treba, da subjekt za izdajo dovoljenj in/ali zadevni nacionalni varnostni organi za področje uporabe ne bi smeli preverjati, ali so pogoji za uporabo (vključno s prenesenimi omejitvami) smiselni z ekonomskega vidika (npr. tveganje, da proizvajalec z uvedbo pogojev za uporabo, zaradi katerih bi bilo obratovanje vozila neizvedljivo, ne bo izpolnil pogodbenih obveznosti do prevoznika v železniškem prometu), če ne vplivajo na izpolnjevanje bistvenih zahtev (npr. ne povzročajo varnostnega tveganja). Področje ocene bi moralo biti omejeno na doslednost, popolnost in ustreznost (vključno z navzkrižnim preverjanjem, ki ga opravijo zadevni organi za ocenjevanje) sklopa pogojev za uporabo.

3.11.2.2. Točka 8.2 – Veljavnost ES-potrdil za komponente interoperabilnosti

ES-potrdila, ki spremljajo izjave o skladnosti in/ali primernosti za uporabo komponent interoperabilnosti, so lahko v trenutku vložitve vloge za dovoljenje potekla, če so bile zadevne komponente interoperabilnosti zakonito dane na trg ali so zajete v izjemah, ki so določene v TSI za vključitev komponent interoperabilnosti s poteklimi potrdili (ali potrdili, izdanimi na podlagi prejšnjih TSI).

Prosilec bi moral v dokumentaciji, priloženi vlogi za dovoljenje, navesti ustrezno utemeljitev, kot so računi, naročilnica, potrdilo o dobavi, dokazilo o prevzemu, evidence iz sistema vodenja kakovosti itd.).

Upoštevajte, da dajanje na trg pomeni „prvo dobavo blaga za distribucijo, porabo ali uporabo na trgu v okviru poslovne dejavnosti“, pri čemer „dobava blaga za distribucijo“ pomeni „obstoječe in individualno določljivo blago, ki je po opravljeni fazi proizvodnje predmet pisnega ali ustnega dogovora o prenosu lastništva med dvema ali več pravnimi ali fizičnimi osebami“. Zato bi morale biti zadevne komponente interoperabilnosti že izdelane in dobavljene.

3.11.2.3. Točka 8.6 – Zajeta je vsa zakonodaja, ki se uporablja, vključno z drugo zakonodajo, ki ni povezana z železnicami.

V skladu z Direktivo (EU) 2016/797 se 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 navedeni prilogi se subjektu za izdajo dovoljenj ne nalaga obveznosti zagotavljanja, da se zakonodaja dejansko spoštuje, oziroma presoje, ali se

spoštuje. Preverjanje, ki ga izvede subjekt za izdajo dovoljenj, je preverjanje skladnosti med rezultati postopka zajema zahtev in ES-izjavo(-ami) o verifikaciji.

Izraz „ustrezno pravo Unije“ zajema nekatere zakone, ki se ne uporabljajo za železnice. Vendar je treba v vsakem primeru spoštovati tudi nekatere druge zakone EU, ki se ne nanašajo na železnice ali se načeloma ne uporabljajo za železnice (npr. Uredbo REACH (ES) 1907/2006, Direktivo 2014/30/EU o elektromagnetni združljivosti, Direktivo 2009/48/ES o varnosti igrač, kadar ima vlak igrišče za otroke, itd.); glej oddelek 3.3.1.4.

3.11.2.4. Točka 8.7 – Komponente interoperabilnosti (veljavnost, področje uporabe, pogoji za uporabo in druge omejitve)

Priglašeni organi, odgovorni za oceno skladnosti mobilnih podsistemov, so dolžni oceniti, ali so komponente interoperabilnosti, ki jih je treba vključiti, združljive s podsistemom in izpolnjujejo ustrezne zahteve iz TSI. Preverjanja, ki jih mora opraviti subjekt za izdajo dovoljenj, se nanašajo na skladnost med potrdili, vključenimi v dokumentacijo, priloženo vlogi, potrdili v podatkovni zbirki ERADIS in potrdili, navedenimi v dokumentaciji, priloženi potrdilom o verifikaciji, ki jih je izdal priglašeni organ za podsistem.

3.11.2.5. 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 Uredbe (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.

3.11.2.6. Točka 21 – Preverjanje ES-izjav o verifikaciji v dovoljenjih v skladu s tipom

Pri ocenjevanju vlog za izdajo dovoljenja za dajanje vozila na trg v skladu z dovoljenim tipom subjekt za izdajo dovoljenj ne bi smel sistematično ponovno ocenjevati vsebine ES-izjav verifikaciji, ker je bila ta verifikacija opravljena že v postopku izdaje dovoljenja za tip. Verifikacije bi morale biti omejene na sledljivost med ES-izjavami, ES-potrdili, dokumentacijo, priloženo vlogi, evropskim registrom dovoljenih tipov vozil in podatkovno zbirko ERADIS.

Kadar je potrebna nova ali posodobljena ES-izjava o verifikaciji (npr. v primeru sprememb tipa vozila, ki se lahko razvrstijo v skladu s členom 15(1)(b) Uredbe (EU) 2018/545), se v takšnih ES-izjavah upoštevajo vse zahteve pravnih besedil, ne glede na začetni datum dajanja podsistema na trg, ocena, ali nova ali posodobljena ES-izjava o verifikaciji izpolnjuje zahteve iz Uredbe (EU) 2019/250, pa bi morala spadati na področje pregledov, ki jih opravi subjekt za izdajo dovoljenj, ko izda dovoljenje za dajanje vozil(-a) na trg v skladu z dovoljenim tipom.

3.11.3. Priloga III Vidiki, ki jih ocenijo zadevni nacionalni varnostni organi za področje uporabe

3.11.3.1. Točka 5 – Zadostna dokazila, pridobljena z metodologijo, uporabljeno za zajem zahtev, le za nacionalne predpise za zadevno področje uporabe

Kar zadeva nacionalne predpise, tudi nacionalni varnostni organi za področje uporabe 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.

3.11.4. Priloga IV Matrika za upravljanje zahtev (ilustrativni primer)

V nadaljevanju je prikazan nazoren primer glavnih elementov, ki bi jih moralo zajemati orodje za upravljanje zahtev. To ne pomeni, da je treba to preglednico uporabljati tako, kot je predstavljena; njen namen je **ponazoriti in navesti primer razčlenjenosti**, za katero se šteje, da je potrebna za zagotovitev ustreznih dokazil o postopku zajema zahtev, ki se uporablja za ocenjevalni organ in subjekt za izdajo dovoljenj.

Pri zajemu zahtev je treba zahteve razčleniti na najmanjše možne zahteve iz določenega vira, ki jih je mogoče:

- › opredeliti;
- › dodeliti;
- › izvesti in
- › potrditi.

S tega vidika lahko je možno iz enega samega vira (npr. TSI) pridobiti veliko podrobnih zahtev. Take zahteve na nizki ravni lahko nato privedejo do številnih različnih zahtev, ki jih je treba upravljati neodvisno, bodisi zato, ker gre za različne zahteve, bodisi zato, ker jih je treba dodeliti različnim komponentam/sistemom/funkcijam ali na različne načine validirati.

Urejanje vseh podrobnih zahtev (nizke ravni) v enem samem „glavnem seznamu“ zahtev ni potrebno. Npr. izvorne zahteve se lahko razčlenijo na posamezne funkcije/elemente/sisteme, katerim jih je treba dodeliti. Nato je treba vajo ponavljati za vsako funkcijo/element/sistem, dokler se ne doseže potrebna raven razčlenjenosti. Vendar pa je izredno pomembno, da se v vseh korakih ohrani sledljivost, tako da je v vsakem trenutku mogoče slediti podrobnim zahtevam do izvornih zahtev.

V primeru, predstavljenem v preglednicah, je v Uredbi (EU) 2014/1302 (TSI lokomotive in potniška tirna vozila) zahtevano, da so vozila opremljena z dvema belima žarometoma, da se zagotovi vidljivost vozniku (poleg tega žarometi drugim omogočajo prepoznavanje vlaka). Iz te posebne določbe TSI je mogoče izpeljati dve drugi zahtevi:

- › vgrajeni morata biti dve svetilki in
- › svetilki sta bele barve.

Način upravljanja vsake od teh zahtev je lahko drugačen in vpliva na različne druge elemente vozila:

- › konstrukcija in zunanji plašč avtomobila/lokomotive morata imeti prostor za namestitev luči;
- › svetilke bi morale biti bele.

Seveda obstajajo še številne druge podrobne zahteve, ki jih mora izpolnjevati tip vozila:

- › električni sistem mora luči napajati z električno energijo (običajno prek pomožnega sistema in/ali akumulatorja);
- › sistem za vodenje vlakov bi moral biti zmožen nadzorovati luči;
- › zagotoviti je treba ustrezen način za vklop/izklop/zatemnitev luči na voznikovem pultu;
- › luči morajo imeti pravo kolorimetrijo in projicirati žarek v pravi smeri, obliki, jakosti itd.

Vendar so ti vidiki zajeti tudi v drugih zahtevah TSI in bodo obravnavani v drugih zahtevah.

