

DIREKTIVA (EU) 2016/798 EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA**od 11. svibnja 2016.****o sigurnosti željeznica****(preinaka)****(Tekst značajan za EGP)**

EUROPSKI PARLAMENT I VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije, a posebno njegov članak 91. stavak 1.,

uzimajući u obzir prijedlog Europske komisije,

nakon prosljeđivanja nacrtu zakonodavnog akta nacionalnim parlamentima,

uzimajući u obzir mišljenje Europskoga gospodarskog i socijalnog odbora ⁽¹⁾,

uzimajući u obzir mišljenje Odbora regija ⁽²⁾,

u skladu s redovnim zakonodavnim postupkom ⁽³⁾,

budući da:

- (1) Direktiva 2004/49/EZ Europskog parlamenta i Vijeća ⁽⁴⁾ znatno je izmijenjena. S obzirom na daljnje izmjene tu bi Direktivu radi jasnoće trebalo preinačiti.
- (2) Direktivom 2004/49/EZ utvrđen je zajednički regulatorni okvir za sigurnost željeznica usklađivanjem sadržaja sigurnosnih pravila, izdavanja potvrda o sigurnosti željezničkim prijevoznicima, zadaća i uloga nacionalnih tijela nadležnih za sigurnost te provedbe istraga nesreća. Međutim, kako bi se nastavili naponi radi daljnjeg razvoja jedinstvenog europskog željezničkog prostora, Direktivu 2004/49/EZ potrebno je temeljito revidirati.
- (3) Podzemne željeznice, tramvaji i drugi sustavi lake željeznice u mnogim državama članicama podliježu lokalnim tehničkim zahtjevima te su isključeni iz područja primjene Direktive (EU) 2016/797 Europskog parlamenta i Vijeća ⁽⁵⁾. Kako bi se olakšala provedba ove Direktive i Direktive (EU) 2016/797 obje direktive trebale bi imati isto područje primjene. Stoga bi takve lokalne sustave trebalo isključiti iz područja primjene ove Direktive.
- (4) U mjeri u kojoj bi se koncepti na koje se upućuje u ovoj Direktivi mogli korisno primijeniti na podzemne željeznice i druge lokalne sustave, državama članicama trebalo bi biti dopušteno da odluče, ne dovodeći u pitanje područje primjene ove Direktive, primijeniti određene odredbe ove Direktive koje smatraju prikladnima. U takvim bi slučajevima državama članicama trebalo biti dopušteno da ne primjenjuju obveze kao što su obavješćivanje o nacionalnim pravilima i izvješćivanje.
- (5) Razine sigurnosti u željezničkom sustavu Unije općenito su visoke, posebno u usporedbi s cestovnim prijevozom. Sigurnost željeznica trebalo bi općenito održavati te, kada je to izvedivo, kontinuirano poboljšavati, uzimajući u obzir tehnički i znanstveni napredak te razvoj prava Unije i međunarodnog prava. Prioritet bi trebalo dati sprečavanju nesreća. Također bi trebalo uzeti u obzir utjecaj ljudskih čimbenika.

⁽¹⁾ SL C 327, 12.11.2013., str. 122.

⁽²⁾ SL C 356, 5.12.2013., str. 92.

⁽³⁾ Stajalište Europskog parlamenta od 26. veljače 2014. (još nije objavljeno u Službenom listu) i stajalište Vijeća u prvom čitanju od 10. prosinca 2015. (SL C 57, 12.2.2016., str. 64.). Stajalište Europskog parlamenta od 28. travnja 2016. (još nije objavljeno u Službenom listu).

⁽⁴⁾ Direktiva 2004/49/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 29. travnja 2004. o sigurnosti željeznica Zajednice i izmjeni Direktive Vijeća 95/18/EZ o izdavanju dozvola za obavljanje usluga u željezničkom prijevozu i Direktive 2001/14/EZ o dodjeli željezničkog infrastrukturnog kapaciteta i ubiranju pristojbi za korištenje željezničke infrastrukture i dodjeli rješenja o sigurnosti (SL L 164, 30.4.2004., str. 44.).

⁽⁵⁾ Direktiva (EU) 2016/797 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. svibnja 2016. o interoperabilnosti željezničkog sustava u Europskoj uniji (vidjeti str. 44. ovoga Službenog lista).

- (6) Ako država članica uvede višu razinu sigurnosti, trebala bi osigurati da doneseno pravilo ne stvori prepreku za interoperabilnost ili da ne uzrokuje diskriminaciju.
- (7) Glavni sudionici u željezničkom sustavu Unije, upravitelji infrastrukture i željeznički prijevoznici, trebali bi snositi punu odgovornost za sigurnost sustava, svaki za svoje područje. U slučaju kada je to prikladno, trebali bi surađivati u primjenjivanju mjera za upravljanje rizicima.
- (8) Ne dovodeći u pitanje odgovornost upravitelja infrastrukture i željezničkih prijevoznika za razvoj i poboljšanje sigurnosti željeznica, drugi sudionici, poput subjekata nadležnih za održavanje, proizvođača, prijevoznika, pošiljatelja, primatelja, punilaca, praznilaca, utovarivača, istovarivača, pružatelja usluga održavanja, posjednika, pružatelja usluga i naručitelja ne bi trebali biti isključeni od preuzimanja odgovornosti za svoje proizvode, usluge i procese. Svaki sudionik željezničkog sustava Unije trebao bi biti odgovoran u odnosu na druge sudionike za potpuno i istinito prenošenje svih relevantnih informacija kako bi se provjerilo jesu li vozila ispravna za korištenje. To se osobito odnosi na informacije o stanju i povijesti vozila, dokumentaciju o održavanju, sljedivost utovarnih djelatnosti i zapise o pošiljkama.
- (9) Svi željeznički prijevoznici, upravitelji infrastrukture i subjekti nadležni za održavanje trebali bi osigurati da njihovi podizvođači i druge strane provode mjere za upravljanje rizicima. U tu bi svrhu svi željeznički prijevoznici te svi upravitelji infrastrukture i subjekti nadležni za održavanje trebali primjenjivati metode za nadgledanje navedene u zajedničkim sigurnosnim metodama („CSM-ovi”). Njihovi podizvođači trebali bi primjenjivati ovaj postupak putem ugovornih aranžmana. S obzirom na činjenicu da su takvi aranžmani jedan od bitnih dijelova sustava upravljanja sigurnošću željezničkih prijevoznika i upravitelja infrastrukture, željeznički prijevoznici i upravitelji infrastrukture trebali bi otkriti sadržaj svojih ugovornih aranžmana na zahtjev Agencije Europske unije za željeznice („Agencija”) osnovane Uredbom (EU) 2016/796 Europskog parlamenta i Vijeća ⁽¹⁾ ili nacionalnog tijela nadležnog za sigurnost u kontekstu aktivnosti nadzora.
- (10) Države članice trebale bi promicati kulturu uzajamnog povjerenja, pouzdanja i učenja u kojoj se osoblje željezničkih prijevoznika i upravitelje infrastrukture potiče da doprinose razvoju sigurnosti, a da je pritom osigurana povjerljivost.
- (11) Zajednički sigurnosni ciljevi („CST-ovi”) i CSM-ovi uvedeni su postupno kako bi se osiguralo da se visoka razina sigurnosti održi i, prema potrebi i kada je to razumno izvedivo, poboljša. Trebali bi osigurati alate za ocjenu sigurnosti i djelovanja prijevoznika na razini Unije i u državama članicama. Zajednički sigurnosni pokazatelji („CSI-ovi”) uspostavljeni su kako bi se ocijenilo jesu li sustavi u skladu s CST-ovima i kako bi se olakšalo nadgledanje izvedbe željeznice u pogledu sigurnosti.
- (12) Nacionalna pravila, koja se često temelje na nacionalnim tehničkim normama, postupno su zamijenjena pravilima koja se temelje na zajedničkim normama utvrđenima CST-ovima, CSM-ovima i tehničkim specifikacijama za interoperabilnost („TSI-ovi”). Kako bi se uklonile prepreke za interoperabilnost, trebalo bi smanjiti opseg nacionalnih pravila, među ostalim operativnih pravila, zbog širenja područja primjene TSI-ova na čitav željeznički sustav Unije i rješavanja otvorenih pitanja u TSI-ovima. U tu bi svrhu države članice trebale redovno ažurirati svoj sustav nacionalnih pravila, brisati zastarjela pravila i o tome bez odgode obavješćivati Komisiju i Agenciju.
- (13) Nacionalna pravila trebalo bi izrađivati i objavljivati na način da ih svaki potencijalni korisnik neke nacionalne mreže može razumjeti. Međutim, takva pravila često upućuju na druge dokumente kao što su nacionalne norme, europske norme, međunarodne norme ili druge tehničke specifikacije koje bi djelomično ili u cijelosti mogle biti zaštićene pravima intelektualnog vlasništva. Stoga je primjereno da se obveza objavljivanja ne bi trebala primjenjivati na dokumente na koje se izravno ili neizravno upućuje u nacionalnom pravilu.
- (14) Nacionalna pravila često uključuju zahtjeve koji su dijelom relevantni i za interoperabilnost i za sigurnosne potrebe. Budući da je sigurnost osnovni zahtjev Direktive (EU) 2016/797, nacionalno pravilo moglo bi biti relevantno za Direktivu (EU) 2016/797 i za ovu Direktivu. Stoga bi trebalo dokinuti razlikovanje između pojmova „nacionalna sigurnosna pravila” i „nacionalna tehnička pravila”, kako je definirano u Direktivi

⁽¹⁾ Uredba (EU) 2016/796 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. svibnja 2016. o Agenciji Europske unije za željeznice i stavljanju izvan snage Uredbe (EZ) br. 881/2004 (vidjeti str. 1. ovoga Službenog lista).

2004/49/EZ i Direktivi 2008/57/EZ Europskog parlamenta i Vijeća ⁽¹⁾, te bi je trebalo zamijeniti konceptom „nacionalnih pravila” o kojima treba obavješćivati u skladu s Direktivom (EU) 2016/797 i/ili ovom Direktivom. O nacionalnim pravilima treba obavješćivati u skladu s Direktivom (EU) 2016/797 ponajprije kada se odnose na stavljanje na tržište ili na puštanje u uporabu strukturnih podsustava. O njima bi se trebalo obavješćivati u skladu s ovom Direktivom kada se odnose na rad željezničkog sustava Unije ili na specifične predmete ove Direktive, uključujući ulogu sudionika, izdavanje potvrda o sigurnosti, izdavanje uvjerenja o sigurnosti i istragu nesreća.

- (15) S obzirom na postupni pristup uklanjanju prepreka za interoperabilnost željezničkog sustava Unije i vrijeme koje je stoga potrebno za donošenje TSI-ova, trebalo bi poduzeti mjere kako bi se izbjegla situacija da države članice donesu nova nacionalna pravila ili pokrenu projekte kojima se povećava raznolikost sadašnjeg sustava osim u posebnim situacijama predviđenima u ovoj Direktivi. Sustav upravljanja sigurnošću priznati je alat za upravljanje rizicima, pri čemu su upravitelji infrastrukture i željeznički prijevoznici odgovorni za hitno poduzimanje korektivnog djelovanja radi sprječavanja ponavljanja nesreća. Države članice trebale bi izbjegavati utvrđivanje novih nacionalnih pravila odmah nakon nesreće, osim ako su takva nova pravila potrebna kao hitna preventivna mjera.
- (16) Sustavi kontrole vlakova i signalni sustavi imaju ključnu ulogu u osiguravanju sigurnosti željeznice. U tom pogledu, uvođenje Europskog sustava upravljanja željezničkim prometom (ERTMS) u željezničku mrežu Unije predstavlja važan doprinos poboljšanju razina sigurnosti.
- (17) Pri obavljanju svojih zadataka i ispunjavanju svojih odgovornosti upravitelji infrastrukture i željeznički prijevoznici trebali bi provoditi sustav upravljanja sigurnošću koji ispunjava zahtjeve Unije i sadržava zajedničke elemente. Informacije o sigurnosti i provedbi sustava upravljanja sigurnošću trebalo bi dostavljati Agenciji i nacionalnom tijelu nadležnom za sigurnost u dotičnoj državi članici.
- (18) Sustav upravljanja sigurnošću trebao bi svojim postupcima osigurati da se uzimaju u obzir ljudske sposobnosti i ograničenja te utjecaji na ljudsko djelovanje tako da se primjenjuje znanje o ljudskim čimbenicima i upotrebjavaju priznate metode.
- (19) Usluge željezničkog prijevoza tereta trebale bi obuhvaćati i prijevoz opasnih tvari. Međutim, treba naglasiti razliku između cilja ove Direktive, koji je održavanje i, gdje je to moguće, poboljšanje sigurnosti željezničkog sustava Unije, i cilja Direktive 2008/68/EZ Europskog parlamenta i Vijeća ⁽²⁾, koji je ponajprije uređivanje klasifikacije tvari i specifikacije njihovih spremnika, uključujući siguran utovar, istovar i korištenje spremnicima u postojećem željezničkom sustavu. Stoga, ne dovodeći u pitanje Direktivu 2008/68/EZ, sustavom upravljanja sigurnošću željezničkih prijevoznika i upravitelja infrastrukture trebalo bi na odgovarajući način uzeti u obzir potencijalne dodatne rizike koje stvara prijevoz spremnika s opasnim tvarima.
- (20) Svi željeznički prijevoznici trebali bi podlijegati istim sigurnosnim zahtjevima kako bi se osigurali visoka razina sigurnosti željeznice i jednaki uvjeti. Željeznički prijevoznik trebao bi imati potvrdu o sigurnosti kao uvjet za omogućavanje dobivanja pristupa željezničkoj infrastrukturi. Potvrda o sigurnosti trebala bi dokazati da je željeznički prijevoznik uspostavio svoj sustav upravljanja sigurnošću i da može udovoljiti odgovarajućim sigurnosnim normama i pravilima za odgovarajuće područje djelovanja. Kada Agencija izda jedinstvenu potvrdu o sigurnosti željezničkom prijevozniku čije se područje djelovanja nalazi u jednoj državi članici ili u više njih, Agencija bi trebala biti jedino tijelo za ocjenjivanje je li željeznički prijevoznik na ispravan način uspostavio svoj sustav upravljanja sigurnošću. Nacionalna tijela nadležna za sigurnost na planiranom području djelovanja trebala bi biti uključena u ocjenjivanje zahtjeva utvrđenih u relevantnim nacionalnim pravilima.
- (21) Na temelju Direktive 2004/49/EZ uspostavljene su usklađene metode koje treba primijeniti na sudionike željezničkog sustava Unije i nacionalna tijela nadležna za sigurnost u vezi s nadgledanjem, ocjenjivanjem sukladnosti, nadzorom te vrednovanjem i procjenom rizika. Taj regulatorni okvir dovoljno je zreo za postupni prelazak na „jedinstvenu potvrdu o sigurnosti” važeću na području djelovanja dotičnog željezničkog prijevoznika.

⁽¹⁾ Direktiva 2008/57/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 17. lipnja 2008. o interoperabilnosti željezničkog sustava unutar Zajednice (SL L 191, 18.7.2008., str. 1.).

⁽²⁾ Direktiva 2008/68/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 24. rujna 2008. o kopnenom prijevozu opasnih tvari (SL L 260, 30.9.2008., str. 13.).

- (22) Kako bi postupci za izdavanje jedinstvenih potvrda o sigurnosti željezničkim prijevoznicima bili učinkovitiji i usklađeniji, potrebno je središnju ulogu u izdavanju takvih potvrda povjeriti Agenciji. Ako je područje djelovanja ograničeno na jednu državu članicu, podnositelj zahtjeva trebao bi imati mogućnost izbora hoće li zahtjev za izdavanje jedinstvene potvrde o sigurnosti putem jedinstvene kontaktne točke iz Uredbe (EU) 2016/796 podnijeti nacionalnom tijelu nadležnom za sigurnost te države članice ili Agenciji. Odabir podnositelja zahtjeva trebao bi biti obvezujući do trenutka u kojem je postupak podnošenja zahtjeva završen ili prekinut. Taj novi mehanizam trebao bi željeznički sustav Unije učiniti djelotvornijim i učinkovitijim smanjivanjem administrativnih opterećenja za željezničke prijevoznike.
- (23) Agencija i nacionalna tijela nadležna za sigurnost trebala bi, prema potrebi, surađivati i dijeliti nadležnosti za izdavanje jedinstvenih potvrda o sigurnosti. Trebalo bi uspostaviti jasne postupovne odredbe i odredbe o arbitraži kako bi se riješile situacije u kojima između Agencije i nacionalnih tijela nadležnih za sigurnost postoji neslaganje u pogledu ocjena u vezi s izdavanjem jedinstvenih potvrda o sigurnosti.
- (24) Novu bi raspodjelu funkcija i zadaća između nacionalnih tijela nadležnih za sigurnost i Agencije u pogledu izdavanja potvrda o sigurnosti trebalo provesti učinkovito. U tu bi svrhu trebalo uspostaviti sporazume o suradnji između Agencije i nacionalnih tijela nadležnih za sigurnost.
- (25) U sporazumima o suradnji mora se posebno voditi računa o specifičnim zemljopisnim i povijesnim okolnostima određenih država članica, osiguravajući pritom pravilno funkcioniranje unutarnjeg tržišta. Ako je rad ograničen na mreže koje zbog zemljopisnih ili povijesnih razloga iziskuju specifična stručna znanja te ako su takve mreže izolirane od ostatka željezničkog sustava Unije, podnositelj zahtjeva trebao bi moći ispuniti potrebne formalnosti na lokalnoj razini, interakcijom s relevantnim nacionalnim tijelima nadležnima za sigurnost. U tu svrhu, a za potrebe smanjenja administrativnih opterećenja i troškova, trebalo bi biti moguće u sporazumima o suradnji koje treba sklopiti između Agencije i relevantnih nacionalnih tijela nadležnih za sigurnost predvidjeti odgovarajuću raspodjelu zadaća, ne dovodeći u pitanje krajnju odgovornost Agencije pri izdavanju jedinstvenih potvrda o sigurnosti.
- (26) Širina kolosijeka na željezničkim mrežama koje se nalaze u baltičkim državama (Estonija, Latvija i Litva) iznosi 1520 mm, što je ista širina kao u susjednim trećim zemljama, ali različita od širine kolosijeka na glavnoj željezničkoj mreži u Uniji. Te baltičke mreže naslijedile su zajedničke tehničke i operativne zahtjeve kojima se osigurava *de facto* interoperabilnost među njima te bi se u tom smislu potvrda o sigurnosti izdana u jednoj od tih država članica mogla primijeniti i na ostale navedene mreže. Kako bi se olakšala učinkovita i razmjerna raspodjela sredstava za izdavanje potvrda o sigurnosti te smanjila financijska i administrativna opterećenja za podnositelja zahtjeva u takvim slučajevima, posebni ugovori o suradnji između Agencije i relevantnih nacionalnih tijela nadležnih za sigurnost trebali bi uključivati, kada je to potrebno, mogućnost prijenosa zadaća tim nacionalnim tijelima nadležnima za sigurnost putem ugovora.
- (27) Ova Direktiva ne bi trebala dovesti do smanjene razine sigurnosti i ne bi trebala povećati troškove u željezničkom sektoru Unije. U tu bi svrhu Agencija i nacionalna tijela nadležna za sigurnost trebala preuzeti punu odgovornost za jedinstvene potvrde o sigurnosti koje izdaju, posebice preuzimajući ugovorne i izvanugovorne odgovornosti u tom pogledu. U slučaju sudske istrage koja uključuje Agenciju ili njezino osoblje, Agencija bi trebala u potpunosti surađivati s nadležnim tijelima dotične države članice ili dotičnih država članica.
- (28) Trebalo bi jasno razlikovati, s jedne strane, neposrednu odgovornost koju Agencija i nacionalna tijela nadležna za sigurnost imaju za sigurnost koja proizlazi iz izdavanja potvrda o sigurnosti i uvjerenja o sigurnosti od, s druge strane, zadaće koju nacionalna tijela nadležna za sigurnost imaju u osiguravanju nacionalnog regulatornog okvira i kontinuiranom nadzoru rada svih uključenih strana. Svako nacionalno tijelo nadležno za sigurnost trebalo bi nadgledati kontinuirano poštovanje pravne obveze koju ima željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture za uspostavljanje sustava upravljanja sigurnošću. Za osiguravanje dokaza takvog poštovanja obveza mogu biti potrebni ne samo pregledi dotičnog željezničkog prijevoznika ili upravitelja infrastrukture na licu mjesta, nego i zadaće nadzora koje bi trebala provesti nacionalna tijela nadležna za sigurnost kako bi se ocijenilo nastavljaju li željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture ispravno primjenjivati svoj sustav upravljanja sigurnošću nakon što im je dodijeljena potvrda o sigurnosti ili uvjerenje o sigurnosti. Nacionalna tijela nadležna za sigurnost trebala bi koordinirati svoje aktivnosti nadzora koje se odnose na željezničke prijevoznike s poslovnim nastanom u različitim državama članicama i trebala bi razmjenjivati informacije međusobno i, prema potrebi, s Agencijom. Agencija bi trebala pomagati nacionalnim tijelima nadležnima za sigurnost u njihovoj suradnji. U tom bi kontekstu nacionalna tijela nadležna za sigurnost i Agencija trebali uspostaviti potrebne aranžmane radi olakšavanja razmjene informacija među njima.

- (29) Agencija i nacionalna tijela nadležna za sigurnost trebali bi blisko surađivati u slučajevima u kojima nacionalno tijelo nadležno za sigurnost zaključi da nositelj jedinstvene potvrde o sigurnosti koju je izdala Agencija više ne zadovoljava uvjete za posjedovanje potvrde. U takvom bi slučaju to tijelo trebalo zatražiti od Agencije da ograniči ili ukine tu potvrdu. Trebalo bi uspostaviti arbitražni postupak radi rješavanja slučajeva neslaganja između Agencije i nacionalnog tijela nadležnog za sigurnost. Ako nacionalno tijelo nadležno za sigurnost tijekom nadzora otkrije ozbiljan sigurnosni rizik, trebalo bi obavijestiti Agenciju i sva ostala dotična nacionalna tijela nadležna za sigurnost na području djelovanja željezničkog prijevoznika. Dotičnim nacionalnim tijelima nadležnima za sigurnost trebalo bi dozvoliti da primijene privremene sigurnosne mjere, uključujući trenutavno ograničavanje ili suspenziju dotične aktivnosti. Ozbiljan sigurnosni rizik bi u ovom kontekstu trebalo razumjeti kao ozbiljnu neusklađenost s pravnim obvezama ili sigurnosnim zahtjevima koja može, sama po sebi ili u nizu posljedičnih događaja, prouzročiti nesreću ili ozbiljnu nesreću.
- (30) Agencija bi trebala moći uspostaviti alat kojim se olakšava razmjena informacija među relevantnim sudionicima koji otkriju sigurnosni rizik povezan s nedostatcima i nesukladnostima u konstrukciji ili kvarovima tehničke opreme ili sudionicima koje se o tom riziku obavijesti.
- (31) Jedinstvena potvrda o sigurnosti trebala bi se izdavati na temelju dokaza da je željeznički prijevoznik uspostavio svoj sustav upravljanja sigurnošću.
- (32) Upravitelji infrastrukture trebali bi snositi ključnu odgovornost za sigurno projektiranje, održavanje i rad svoje željezničke mreže. Upravitelji infrastrukture trebali bi biti obvezni od nacionalnog tijela nadležnog za sigurnost ishoditi uvjerenje o sigurnosti koje se odnosi na njihov sustav upravljanja sigurnošću i druge odredbe kako bi ispunili sigurnosne zahtjeve.
- (33) Davanje ovlaštenja osoblju vlaka može stvoriti poteškoće novim sudionicima. Države članice trebale bi osigurati da mogućnosti osposobljavanja i davanja ovlaštenja osoblju vlaka koje su potrebne radi ispunjavanja zahtjeva u skladu s nacionalnim pravilima budu dostupne željezničkim prijevoznicima koji namjeravaju obavljati svoju djelatnost na relevantnoj mreži.
- (34) Subjekt nadležan za održavanje trebao bi biti ovlašten za teretne vagon. Ako je subjekt nadležan za održavanje upravitelj infrastrukture, to bi ovlaštenje trebalo biti uključeno u postupak izdavanja uvjerenja o sigurnosti. Ovlaštenjem izdanim takvom subjektu trebalo bi zajamčiti da svaki teretni vagon za koji je on odgovoran ispunjava zahtjeve ove Direktive u vezi s održavanjem. To bi ovlaštenje trebalo biti važeće širom Unije i trebalo bi ga izdavati tijelo koje može pregledati sustav za održavanje koji je uspostavio subjekt. S obzirom na to da se teretni vagoni često koriste u međunarodnom prijevozu i da bi subjekt nadležan za održavanje možda htio koristiti radionice ustanovljene u više od jedne države članice, tijelo za izdavanje ovlaštenja trebalo bi moći provoditi nadzor širom Unije. Agencija bi trebala provesti vrednovanje sustava izdavanja ovlaštenja subjekta nadležnog za održavanje teretnih vagona te bi, prema potrebi, trebala preporučiti njegovo proširenje na sva željeznička vozila.
- (35) Nacionalna tijela nadležna za sigurnost trebala bi u pogledu ustrojstva, pravne strukture i odlučivanja biti potpuno neovisna o svakom željezničkom prijevozniku, upravitelju infrastrukture, podnositelju zahtjeva, naručitelju ili subjektu koji dodjeljuje ugovore o javnim uslugama. Svoje bi zadaće trebala izvršavati otvoreno i na nediskriminirajući način te bi trebala surađivati s Agencijom radi uspostave jedinstvenog europskog željezničkog prostora i koordiniranja svojih kriterija za odlučivanje. Za države članice trebalo bi, kada je to potrebno, biti moguće da odluče pripojiti svoje nacionalno tijelo nadležno za sigurnost nacionalnom ministarstvu nadležnom za promet, pod uvjetom da se poštuje neovisnost nacionalnog tijela nadležnog za sigurnost. Kako bi mogla izvršavati svoje zadaće, nacionalna tijela nadležna za sigurnost trebala bi imati potrebnu unutarnju i vanjsku organizacijsku sposobnost u smislu ljudskih i materijalnih resursa.
- (36) Nacionalna istražna tijela imaju središnju ulogu u istražnom postupku koji se odnosi na sigurnost. Njihov je rad od najveće važnosti za utvrđivanje uzroka nesreće ili incidenta. Stoga je od presudne važnosti da ona raspolažu financijskim i ljudskim resursima potrebnima za provedbu djelotvornih i učinkovitih istraga. Nacionalna istražna tijela trebala bi surađivati s ciljem razmjene informacija i najbolje prakse. Trebala bi uspostaviti program stručnih revizija kako bi se nadgledala djelotvornost njihovih istraga. Izvješća stručnih revizija trebalo bi dostaviti Agenciji kako bi joj se omogućilo nadgledanje cjelokupne izvedbe željezničkog sustava Unije u pogledu sigurnosti.

- (37) Ozbiljne željezničke nesreće su rijetke. Međutim, one mogu imati razorne posljedice i mogu izazvati zabrinutost javnosti u vezi s izvedbom željezničkog sustava Unije u pogledu sigurnosti. Sve bi takve nesreće stoga trebalo istražiti sa stajališta sigurnosti, radi izbjegavanja njihovog ponavljanja, a rezultate istraga učiniti dostupnima javnosti. Druge nesreće i incidenti također bi trebali biti predmetom istraga o sigurnosti kada uključuju značajne pretkazivače za ozbiljnu nesreću.
- (38) Istragu o sigurnosti trebalo bi odvojiti od bilo kakve sudske istrage o istoj nesreći, a onima koji je provode trebalo bi omogućiti pristup dokazima i svjedocima. Trebalo bi je provoditi stalno tijelo koje je neovisno o sudionicima u željezničkom sustavu Unije. To tijelo trebalo bi funkcionirati tako da se izbjegavaju svaki sukob interesa i svaka moguća uključenost u uzroke događaja koji se istražuju. Posebno bi trebalo osigurati njegovu funkcionalnu neovisnost ako je blisko povezano, s obzirom na ustrojstvenu i pravnu strukturu, s nacionalnim tijelom nadležnim za sigurnost, Agencijom ili regulatornim tijelom za željeznice. Njegove istrage trebalo bi provoditi što je moguće otvorenije. Za svaki bi događaj istražno tijelo trebalo osnovati odgovarajuće istražno povjerenstvo sa stručnim znanjem i iskustvom koje je potrebno kako bi se utvrdili neposredni i posredni uzroci.
- (39) Istraga nakon ozbiljne nesreće trebala bi se provoditi tako da sve strane imaju mogućnost biti saslušane i razmijeniti rezultate. Istražno bi tijelo osobito tijekom istrage trebalo o napretku istrage obavješćivati strane za koje smatra da snose odgovornost u pogledu sigurnosti te bi trebalo uzeti u obzir njihova stajališta i mišljenja. To će omogućiti istražnom tijelu da dobije sve dodatne relevantne informacije te da bude upoznato s različitim mišljenjima o svom radu kako bi na najprikladniji način moglo dovršiti svoju istragu. Takva savjetovanja ni u kojem slučaju ne bi trebala rezultirati pripisivanjem krivnje ili odgovornosti, nego prikupljanjem činjeničnih dokaza i usvajanjem spoznaja za buduće poboljšanje sigurnosti. Međutim, istražno tijelo trebalo bi moći samo odabrati informacije koje namjerava razmijeniti s takvim stranama kako bi izbjeglo nedopušteni pritisak, osim ako to zatraže oni koji provode sudski postupak. Istražno tijelo trebalo bi također uzeti u obzir razumne potrebe za informiranjem žrtava i njihove rodbine.
- (40) Kako bi se povećala učinkovitost njihovih aktivnosti i kako bi se olakšalo obavljanje njihovih dužnosti, istražna tijela trebala bi imati pravodoban pristup mjestu nesreće, prema potrebi u dobroj suradnji s bilo kojim pravosudnim tijelom uključenim u predmet. Izvješća o istragama i svi nalazi i preporuke pružaju ključne informacije za daljnje poboljšanje sigurnosti željeznice i trebalo bi ih učiniti dostupnima javnosti na razini Unije. Adresati bi trebali djelovati prema sigurnosnim preporukama te o tim djelovanjima izvijestiti istražno tijelo.
- (41) U slučaju kada se čini da je izravni uzrok nesreće ili incidenta povezan s ljudskim djelovanjem, pozornost bi trebalo pridati posebnim okolnostima i načinu na koji osoblje obavlja rutinske aktivnosti tijekom uobičajenog rada, uključujući dizajn sučelja čovjek-stroj, prikladnost postupaka, suprotstavljene ciljeve, radno opterećenje, kao i bilo koje druge okolnosti koje mogu utjecati na događaj, uključujući stres povezan s fizičkim naporom i poslom, umor ili psihičko stanje.
- (42) Trebalo bi poduzeti napore radi osiguranja dostupnosti, u cijeloj Uniji, visoke razine osposobljavanja i visokih kvalifikacija.
- (43) Kako bi se dopunilo i izmijenilo određene elemente ove Direktive koji nisu ključni, Komisiji bi trebalo delegirati ovlast za donošenje akata u skladu s člankom 290. Ugovora o funkcioniranju Europske unije u vezi s CSM-ovima i CST-ovima te njihovim revidiranjem. Posebno je važno da Komisija tijekom svojeg pripremnog rada provede odgovarajuća savjetovanja, uključujući ona na razini stručnjaka. Prilikom pripreme i izrade delegiranih akata, Komisija bi trebala osigurati da se relevantni dokumenti Europskom parlamentu i Vijeću šalju istodobno, na vrijeme i na primjeren način.
- (44) Radi osiguranja jedinstvenih uvjeta za provedbu ove Direktive Komisiji bi trebalo dodijeliti provedbene ovlasti u vezi s mandatom Agencije za izradu CSM-ova i CST-ova i njihovih izmjena i davanje relevantnih preporuka Komisiji; praktičnim aranžmanima za potrebe izdavanja jedinstvenih potvrda o sigurnosti; detaljnim odredbama kojima se utvrđuje koji se od zahtjeva navedenih u Prilogu III. trebaju primjenjivati za potrebe funkcija održavanja koje pružaju radionice za održavanje, uključujući detaljne odredbe radi osiguranja jedinstvene

provedbe izdavanja ovlaštenja radionicama za održavanje, u skladu s relevantnim CSM-om i TSI-ovima; detaljnim odredbama kojima se utvrđuje koji se od zahtjeva navedenih u Prilogu III. trebaju primjenjivati za potrebe izdavanja ovlaštenja subjektima nadležnima za održavanje vozila koja nisu teretni vagoni, na temelju tehničkih značajki takvih vozila, uključujući detaljne odredbe radi osiguranja jedinstvene provedbe uvjeta za izdavanje ovlaštenja subjektu nadležnom za održavanje vozila koja nisu teretni vagoni, u skladu s relevantnim CSM-om i TSI-ovima i strukturom izvješćivanja izvješća o istrazi nesreća i incidenata. Te bi ovlasti trebalo izvršavati u skladu s Uredbom (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća ⁽¹⁾.

- (45) Države članice trebale bi utvrditi pravila o sankcijama koje se primjenjuju na kršenja nacionalnih odredaba donesenih na temelju ove Direktive i osigurati njihovu provedbu. Te bi sankcije trebale biti učinkovite, proporcionalne i odvraćajuće.
- (46) S obzirom na to da ciljeve ove Direktive, odnosno koordiniranje aktivnosti u državama članicama radi reguliranja i nadziranja sigurnosti, istraživanja nesreća i uspostavljanja CST-ova, CSM-ova, CSI-ova i zajedničkih zahtjeva za jedinstvene potvrde o sigurnosti, ne mogu dostatno ostvariti države članice, nego se zbog njihovog opsega i učinaka oni na bolji način mogu ostvariti na razini Unije, Unija može donijeti mjere u skladu s načelom supsidijarnosti utvrđenim u članku 5. Ugovora o Europskoj uniji. U skladu s načelom proporcionalnosti utvrđenim u tom članku, ova Direktiva ne prelazi ono što je potrebno za ostvarivanje tih ciljeva.
- (47) Obvezu prenošenja ove Direktive u nacionalno pravo trebalo bi ograničiti na one odredbe koje predstavljaju suštinsku izmjenju u odnosu na Direktivu 2004/49/EZ. Obveza prenošenja odredaba koje su nepromijenjene proizlazi iz te Direktive.
- (48) Ovom se Direktivom ne bi smjelo dovoditi u pitanje obvezu država članica koja se odnosi na rokove za prenošenje u nacionalno pravo direktiva navedenih u Prilogu IV. dijelu B,

DONIJELI SU OVU DIREKTIVU:

POGLAVLJE I.

OPĆE ODREDBE

Članak 1.

Predmet

Ovom se Direktivom utvrđuju odredbe za osiguranje razvoja i poboljšanja sigurnosti željezničkog sustava Unije te olakšanje pristupa tržištu usluga željezničkog prijevoza putem:

- (a) usklađivanja regulatorne strukture u državama članicama;
- (b) definiranja odgovornosti između sudionika u željezničkom sustavu Unije;
- (c) razvijanja zajedničkih sigurnosnih ciljeva („CST-ovi”) i zajedničkih sigurnosnih metoda („CSM-ovi”) s ciljem postupnog dokidanja potrebe za nacionalnim pravilima;
- (d) utvrđivanja načela za izdavanje, obnovu, izmjenju i ograničavanje ili ukidanje potvrda o sigurnosti i uvjerenja o sigurnosti;
- (e) zahtjeva za osnivanje nacionalnog tijela nadležnog za sigurnost te tijela za istragu nesreća i incidenata u svakoj državi članici; i
- (f) određivanja zajedničkih načela upravljanja, reguliranja i nadzora sigurnosti željeznice.

⁽¹⁾ Uredba (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća od 16. veljače 2011. o utvrđivanju pravila i općih načela u vezi s mehanizmima nadzora država članica nad izvršavanjem provedbenih ovlasti Komisije (SL L 55, 28.2.2011., str. 13.).

Članak 2.

Područje primjene

1. Ova Direktiva primjenjuje se na željeznički sustav u državama članicama koji se može raščlaniti na podsustave za strukturna i funkcionalna područja. Ona obuhvaća sigurnosne zahtjeve za sustav kao cjelinu, uključujući sigurno upravljanje infrastrukturom i odvijanjem prometa te međudjelovanje među željezničkim prijevoznicima, upraviteljima infrastrukture i ostalim sudionicima željezničkog sustava Unije.
2. Ova Direktiva se ne primjenjuje na:
 - (a) podzemne željeznice;
 - (b) tramvaje i vozila lake željeznice te infrastrukturu kojom se isključivo koriste ta vozila; ili
 - (c) mreže koje su funkcionalno odvojene od ostatka željezničkog sustava Unije i koje su namijenjene samo za odvijanje lokalnog, gradskog ili prigradskog putničkog prometa, kao ni prijevoznike koji obavljaju djelatnost isključivo na tim mrežama.
3. Države članice mogu iz područja primjene mjera za provedbu ove Direktive isključiti:
 - (a) privatnu željezničku infrastrukturu, uključujući sporedne kolosijeka, koju koristi vlasnik ili operator u svrhu obavljanja vlastitog prijevoza tereta ili prijevoza osoba u nekomercijalne svrhe, te vozila koja se koriste isključivo na takvoj infrastrukturi;
 - (b) infrastrukturu i vozila predviđena isključivo za lokalnu, povijesnu ili turističku uporabu;
 - (c) infrastrukturu lake željeznice koju povremeno koriste teška željeznička vozila pod operativnim uvjetima sustava lake željeznice, a kada je to potrebno u svrhu povezivanja samo za ta vozila; i
 - (d) vozila koja se prvenstveno koriste na infrastrukturi lake željeznice, ali koja su opremljena određenim komponentama teške željeznice kako bi se omogućilo izvršavanje provoza na ograničenom dijelu infrastrukture teške željeznice, i to isključivo u svrhu povezivanja.
4. Neovisno o stavku 2., države članice mogu, prema potrebi, odlučiti primijeniti odredbe ove Direktive na podzemne željeznice i druge lokalne sustave u skladu s nacionalnim pravom.

Članak 3.

Definicije

Za potrebe ove Direktive primjenjuju se sljedeće definicije:

1. „željeznički sustav Unije” znači željeznički sustav Unije kako je definiran u članku 2. točki 1. Direktive (EU) 2016/797;
2. „upravitelj infrastrukture” znači upravitelj infrastrukture kako je definiran u članku 3. točki 2. Direktive 2012/34/EU Europskog parlamenta i Vijeća ⁽¹⁾;
3. „željeznički prijevoznik” znači željeznički prijevoznik kako je definiran u članku 3. točki 1. Direktive 2012/34/EU i bilo koje drugo javno ili privatno poduzeće čija je djelatnost prijevoz robe i/ili putnika željeznicom, pri čemu to poduzeće treba osigurati vuču, uključujući poduzeća koja osiguravaju samo vuču;
4. „tehnička specifikacija za interoperabilnost” (TSI) znači specifikacija donesena u skladu s Direktivom (EU) 2016/797, kojom je obuhvaćen svaki podsustav ili dio podsustava kako bi se ispunili osnovni zahtjevi i osigurala interoperabilnost željezničkog sustava Unije;
5. „zajednički sigurnosni ciljevi” (CST-ovi) znači minimalne razine sigurnosti koje treba dosegnuti sustav kao cjelina i, kada je to izvedivo, različiti dijelovi željezničkog sustava Unije (kao što je konvencionalni željeznički sustav, željeznički sustav velikih brzina, dugački željeznički tuneli ili pruge koje se upotrebljavaju isključivo za prijevoz tereta);

⁽¹⁾ Direktiva 2012/34/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 21. studenoga 2012. o uspostavi jedinstvenog Europskog željezničkog prostora (SL L 343, 14.12.2012., str. 32.).

6. „zajedničke sigurnosne metode” (CSM-ovi) znači metode kojima se opisuje ocjena razine sigurnosti i postizanje sigurnosnih ciljeva te usklađenost s drugim sigurnosnim zahtjevima;
7. „nacionalno tijelo nadležno za sigurnost” znači nacionalno tijelo kojemu su povjerene zadaće u vezi sa sigurnošću željeznice u skladu s ovom Direktivom ili bilo koje tijelo kojemu je više država članica povjerilo te zadaće kako bi se osigurao jedinstven sustav sigurnosti;
8. „nacionalna pravila” znače sva obvezujuća pravila donesena u nekoj državi članici, neovisno o tome koje tijelo ih izdaje, koja sadrže zahtjeve u vezi sa sigurnošću željeznica ili tehničke zahtjeve, osim onih utvrđenih pravilima Unije ili međunarodnim pravilima, i koja se u toj državi članici primjenjuju na željezničke prijevoznike, upravitelje infrastrukture ili treće osobe;
9. „sustav upravljanja sigurnošću” znači organizacija, aranžmani i postupci koje uspostavlja upravitelj infrastrukture ili željeznički prijevoznik radi osiguranja sigurnog upravljanja svojom djelatnošću;
10. „glavni istražitelj” znači osoba odgovorna za organizaciju i provedbu istrage te nadzor nad njom;
11. „nesreća” znači neželjeni ili nenamjeravani iznenadni događaj ili specifični niz takvih događaja koji imaju štetne posljedice; nesreće se dijele u sljedeće kategorije: sudari; iskliznuća; nesreće na željezničko-cestovnim prijelazima; nesreće s ljudskim žrtvama koje uključuju željeznička vozila u pokretu; požari i drugo;
12. „ozbiljna nesreća” znači svaki sudar vlakova ili iskliznuće vlaka koje ima za posljedicu smrt najmanje jedne osobe ili teške ozljede pet ili više osoba ili veliku štetu na željezničkim vozilima, infrastrukturi ili okolišu te svaka druga nesreća sa sličnim posljedicama koja ima očigledan utjecaj na reguliranje sigurnosti željeznice ili upravljanje sigurnošću; „velika šteta” znači šteta koju istražno tijelo može odmah procijeniti na ukupno najmanje 2 milijuna EUR;
13. „incident” znači svaki događaj, osim nesreće ili ozbiljne nesreće, koji utječe ili može utjecati na sigurnost željezničkog prijevoza;
14. „istraga” znači postupak koji se provodi u svrhu sprečavanja nesreća i incidenata koji uključuje prikupljanje i analizu podataka, izvođenje zaključaka, uključujući utvrđivanje uzroka i, prema potrebi, izradu sigurnosnih preporuka;
15. „uzroci” znači radnje, propusti, događaji ili uvjeti, ili njihova kombinacija, koji su doveli do nesreće ili incidenta;
16. „laka željeznica” znači gradski i/ili prigradski sustav željezničkog prijevoza s otpornošću na sudare kategorije C-III ili C-IV (u skladu s EN 15227:2011) i najvećom čvrstoćom vozila od 800 kN (uzdužna tlačna sila u području priključivanja vagona); sustavi lake željeznice mogu imati vlastitu trasu ili je mogu dijeliti s cestovnim prijevozom te obično ne razmjenjuju vozila s prijevozom putnika ili tereta na dugim relacijama;
17. „tijelo za ocjenjivanje sukladnosti” znači tijelo koje je prijavljeno ili imenovano kao tijelo odgovorno za poslove ocjenjivanja sukladnosti, uključujući umjeravanje, ispitivanje, izdavanje potvrde i pregled; tijelo za ocjenjivanje sukladnosti klasificirano je kao „prijavljeno tijelo” nakon što ga prijavi država članica; tijelo za ocjenjivanje sukladnosti klasificirano je kao „imenovano tijelo” nakon što ga imenuje država članica;
18. „sastavni dijelovi interoperabilnosti” znači sastavni dijelovi operabilnosti kako su definirani u članku 2. točki 7. Direktive (EU) 2016/797;
19. „posjednik” znači fizička ili pravna osoba koja kao vlasnik vozila ili imatelj prava korištenja upotrebljava vozilo kao prijevozno sredstvo te je kao takva registrirana u registru vozila iz članka 47. Direktive (EU) 2016/797;
20. „subjekt nadležan za održavanje” („ECM”) znači subjekt koji je nadležan za održavanje vozila i koji je kao takav registriran u registru vozila iz članka 47. Direktive (EU) 2016/797;
21. „vozilo” znači željezničko vozilo koje je prikladno za kretanje na kotačima po željezničkoj pruzi, s pogonom ili bez njega; vozilo se sastoji od jednog ili više strukturnih i funkcionalnih podsustava;

22. „proizvođač” znači proizvođač kako je definiran u članku 2. točki 36. Direktive (EU) 2016/797;
23. „pošiljatelj” znači poduzeće koje šalje robu u vlastito ime ili u ime treće osobe;
24. „primatelj” znači svaka fizička ili pravna osoba koja prima robu u skladu s ugovorom o prijevozu; ako se prijevoz obavlja bez ugovora o prijevozu, svaka fizička ili pravna osoba koja preuzme robu pri dolasku smatra se primateljem;
25. „utovarivač” znači poduzeće koje u ili na vagon ili kontejner utovaruje pakiranu robu, male kontejnere ili prenosive cisterne ili koje na vagon utovaruje kontejnere, kontejnere za rasuti teret, višedijelne plinske kontejnere, kontejnere cisterne ili prenosive cisterne;
26. „istovarivač” znači poduzeće koje s vagona istovaruje kontejnere, kontejnere za rasuti teret, višedijelne plinske kontejnere, kontejnere cisterne ili prenosive cisterne ili bilo koje poduzeće koje iz ili sa vagona ili kontejnera istovaruje pakiranu robu, male kontejnere ili prenosive cisterne ili bilo koje poduzeće koje iskrcava robu iz cisterne (vagonske cisterne, cisterne koja se može skinuti, prenosive cisterne ili kontejnera cisterne) ili iz baterijskog vagona ili višedijelnog plinskog kontejnera ili iz vagona, velikog spremnika ili manjeg spremnika za prijevoz rasutog tereta ili kontejnera za prijevoz rasutog tereta;
27. „punilac” znači poduzeće koje utovaruje robu u cisternu (uključujući vagonsku cisternu, vagon s cisternom koja se može skinuti, prenosivu cisternu ili kontejner cisternu), u vagon, u veliki kontejner ili manji kontejner za prijevoz rasutog tereta, u baterijski vagon ili u višedijelni plinski kontejner;
28. „praznilac” znači poduzeće koje istovaruje robu iz cisterne (uključujući vagonsku cisternu, vagon s cisternom koja se može skinuti, prenosivu cisternu ili kontejner cisternu), iz vagona, velikog kontejnera ili manjeg kontejnera za prijevoz rasutog tereta, baterijskog vagona ili višedijelnog plinskog kontejnera;
29. „prijevoznik” znači poduzeće koji obavlja prijevoz u skladu s ugovorom o prijevozu;
30. „naručitelj” znači javni ili privatni subjekt koji naručuje projektiranje i/ili izgradnju, obnovu ili modernizaciju podsustava;
31. „vrsta djelovanja” znači vrsta koju obilježava prijevoz putnika, uključujući ili isključujući usluge prijevoza pri velikim brzinama, prijevoz tereta, uključujući ili isključujući usluge prijevoza opasnih tvari te samo usluge ranžiranja;
32. „opseg djelovanja” znači opseg koji je obilježen brojem putnika i/ili količinom robe i procijenjenom veličinom željezničkog prijevoznika u pogledu broja zaposlenika koji rade u željezničkom sektoru (primjerice, kao mikro, malo, srednje ili veliko poduzeće);
33. „područje djelovanja” znači mreža ili mreže u jednoj državi članici ili više njih na kojima željeznički prijevoznik namjerava obavljati svoju djelatnost.

POGLAVLJE II.

RAZVOJ SIGURNOSTI ŽELJEZNICA I UPRAVLJANJE SIGURNOŠĆU ŽELJEZNICA

Članak 4.

Uloga sudionika u željezničkom sustavu Unije u razvoju i poboljšanju sigurnosti željeznica

1. S ciljem razvoja i poboljšanja sigurnosti željeznica, države članice u granicama svojih nadležnosti:
 - (a) osiguravaju općenito održavanje sigurnosti željeznice i, kada je to razumno izvedivo, njezino kontinuirano poboljšavanje, uzimajući u obzir razvoj prava Unije i međunarodnih pravila te tehnički i znanstveni napredak, pri čemu se prednost daje sprečavanju nesreća;
 - (b) osiguravaju da se sve primjenjivo zakonodavstvo izvršava na otvoren i nediskriminirajući način, potičući razvoj jedinstvenog europskog sustava željezničkog prijevoza;
 - (c) osiguravaju da se mjerama za razvoj i poboljšanje sigurnosti željeznice uzima u obzir potreba za pristupom utemeljenim na sustavu;

- (d) osiguravaju da odgovornost za siguran rad željezničkog sustava Unije i upravljanje rizicima koji su s time povezani snose upravitelji infrastrukture i željeznički prijevoznici, pri čemu je svaki odgovoran za svoj dio sustava, čime ih se obvezuje da:
- i. provode potrebne mjere za upravljanje rizicima kako je navedeno u članku 6. stavku 1. točki (a), prema potrebi u međusobnoj suradnji;
 - ii. primjenjuju pravila Unije i nacionalna pravila;
 - iii. uspostave sustave upravljanja sigurnošću u skladu s ovom Direktivom;
- (e) ne dovodeći u pitanje građanskopravnu odgovornost u skladu s pravnim zahtjevima država članica, osiguravaju da je svaki upravitelj infrastrukture i svaki željeznički prijevoznik odgovoran dotičnim korisnicima, klijentima, radnicima i drugim sudionicima iz stavka 4. za svoj dio sustava i njegov siguran rad, uključujući nabavu materijala i ugovaranje usluga;
- (f) razvijaju i objavljuju godišnje sigurnosne planove u kojima se navode mjere planirane za ostvarivanje CST-ova; i
- (g) prema potrebi, podržavaju Agenciju u njezinom radu na nadgledanju razvoja sigurnosti željeznica na razini Unije.
2. Agencija, u granicama svojih nadležnosti, osigurava opće održavanje sigurnosti željeznice i, kada je to razumno izvedivo, njezino kontinuirano poboljšavanje, uzimajući u obzir razvoj prava Unije te tehnički i znanstveni napredak, pri čemu se prednost daje sprečavanju ozbiljnih nesreća.
3. Željeznički prijevoznici i upravitelji infrastrukture:
- (a) provode potrebne mjere za upravljanje rizicima iz članka 6. stavka 1. točke (a), prema potrebi u međusobnoj suradnji i suradnji s drugim sudionicima;
 - (b) u svojim sustavima upravljanja sigurnošću uzimaju u obzir rizike povezane s aktivnostima drugih sudionika i trećih osoba;
 - (c) prema potrebi, ugovorno obvezuju druge sudionike iz stavka 4. koji imaju mogući utjecaj na siguran rad željezničkog sustava Unije da provode mjere za upravljanje rizicima; i
 - (d) osiguravaju da njihovi izvođači provode mjere za upravljanje rizicima putem primjene CSM-ova za postupke nadgledanja koji su utvrđeni u CSM-ovima o nadgledanju iz članka 6. stavka 1. točke (c) te da je to propisano u ugovornim aranžmanima koje treba predočiti na zahtjev Agencije ili nacionalnog tijela nadležnog za sigurnost.
4. Ne dovodeći u pitanje odgovornosti željezničkih prijevoznika i upravitelja infrastrukture iz stavka 3., subjekti nadležni za održavanje i svi ostali sudionici koji imaju potencijalni utjecaj na siguran rad željezničkog sustava Unije, uključujući proizvođače, pružatelje usluga održavanja, posjednike, pružatelje usluga, naručitelje, prijevoznike, pošiljatelje, primatelje, punioce, praznioce, utovarivače, istovarivače:
- (a) provode potrebne mjere za upravljanje rizicima, prema potrebi u suradnji s drugim sudionicima;
 - (b) osiguravaju da podsustavi, pribor i oprema koje dostavljaju te usluge koje pružaju ispunjavaju navedene zahtjeve i uvjete korištenja kako bi ih dotični željeznički prijevoznik i/ili upravitelj infrastrukture mogao koristiti na siguran način.
5. Željeznički prijevoznici, upravitelji infrastrukture i svi sudionici iz stavka 4. koji otkriju sigurnosni rizik povezan s nedostatcima i nesukladnostima u konstrukciji ili kvarovima tehničke opreme, uključujući one na opremi strukturnih podsustava ili su obaviješteni o njima, u granicama svojih nadležnosti:
- (a) poduzimaju sve potrebne korektivne mjere kako bi se otklonio utvrđeni sigurnosni rizik;

(b) obavješćuju o tim rizicima relevantne uključene strane kako bi im omogućili poduzimanje svakog daljnjeg potrebnog korektivnog djelovanja radi osiguranja neprekinute izvedbe željezničkog sustava Unije u pogledu sigurnosti. Agencija može uspostaviti alat kojim bi se olakšala ta razmjena informacija među relevantnim sudionicima, uzimajući u obzir privatnost uključenih korisnika, rezultate analize troškova i koristi, kao i informatičke aplikacije i registre koje je Agencija već uspostavila.

6. U slučaju razmjene vozila među željezničkim prijevoznicima, svaki sudionik koji je uključen u razmjenu razmjenjuje sve informacije relevantne za siguran rad, uključujući, ali ne ograničavajući se na, stanje i povijest dotičnog vozila, elemente dokumentacije o održavanju u svrhu sljedivosti, sljedivost utovarnih djelatnosti i teretne listove.

Članak 5.

Zajednički sigurnosni pokazatelji („CSI-ovi”)

1. Kako bi se olakšala procjena ostvarenja CST-ova i osiguralo nadgledanje općeg razvoja sigurnosti željeznice, države članice prikupljaju informacije o CSI-ovima putem godišnjih izvješća nacionalnih tijela nadležnih za sigurnost iz članka 19.
2. CSI-ovi su navedeni u Prilogu I.

Članak 6.

Zajedničke sigurnosne metode („CSM-ovi”)

1. CSM-ovi opisuju način na koji se ocjenjuju razine sigurnosti, ostvarivanje sigurnosnih ciljeva i usklađenost s drugim sigurnosnim zahtjevima, uključujući, prema potrebi, putem neovisnog tijela za ocjenu, objašnjavajući i definirajući:

- (a) metode vrednovanja i procjene rizika;
- (b) metode za ocjenu sukladnosti sa zahtjevima iz potvrda o sigurnosti i uvjerenja o sigurnosti izdanih u skladu s člancima 10. i 12.;
- (c) metode nadzora koje trebaju primijeniti nacionalna tijela nadležna za sigurnost i metode nadgledanja koje trebaju primijeniti željeznički prijevoznici, upravitelji infrastrukture i subjekti nadležni za održavanje;
- (d) metode za ocjenjivanje razine sigurnosti i izvedbe željezničkih prijevoznika u pogledu sigurnosti na nacionalnoj razini i razini Unije;
- (e) metode za ocjenjivanje ostvarenja sigurnosnih ciljeva na nacionalnoj razini i razini Unije; i
- (f) sve ostale metode koje obuhvaćaju postupak sustava upravljanja sigurnošću koje moraju biti usklađene na razini Unije.

2. Komisija provedbenim aktima daje mandat Agenciji za izradu nacrtu CSM-ova i njihovih izmjena te za davanje odgovarajućih preporuka Komisiji na temelju jasnog obrazloženja potrebe za novim ili izmijenjenim CSM-om i njegovog utjecaja na postojeća pravila i razinu sigurnosti željezničkog sustava Unije. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 28. stavka 3. Ako odbor iz članka 28. („odbor”) ne da nikakvo mišljenje, Komisija ne donosi nacrt provedbenog akta i primjenjuje se članak 5. stavak 4. treći podstavak Uredbe (EU) br. 182/2011.

Pri izradi, donošenju i preispitivanju CSM-ova uzimaju se u obzir mišljenja korisnika, nacionalnih tijela nadležnih za sigurnost i dionika, među ostalim, prema potrebi, socijalnih partnera. Preporukama se prilaže izvješće o rezultatima tog savjetovanja i izvješće s procjenom učinka novog ili izmijenjenog CSM-a koji treba donijeti.

3. Za vrijeme izvršavanja mandata iz stavka 2. Agencija ili Komisija sustavno i redovno izvješćuju odbor o pripremnom radu na CSM-ovima. Komisija za vrijeme tog rada može Agenciji upućivati korisne preporuke u vezi s CSM-ovima i analizom troškova i koristi. Komisija posebno može zatražiti da Agencija ispita alternativna rješenja te da se procjena troškova i koristi tih alternativnih rješenja navede u izvješću koje je priloženo nacrtu CSM-ova.

Pri izvršavanju zadaća navedenih u prvom podstavku Komisiji pomaže odbor.

4. Komisija ispituje preporuku koju je izdala Agencija kako bi provjerila je li ispunjen mandat iz stavka 2. Ako mandat nije ispunjen, Komisija od Agencije traži da preispita svoju preporuku, navođenjem točaka mandata koje nisu ispunjene. Komisija iz opravdanih razloga može odlučiti izmijeniti mandat dodijeljen Agenciji u skladu s postupkom navedenim u stavku 2.

Pri izvršavanju zadaća navedenih u prvom podstavku Komisiji pomaže odbor.

5. CSM-ovi se revidiraju u redovitim vremenskim razmacima, uzimajući u obzir iskustvo stečeno njihovom primjenom i globalni razvoj sigurnosti željeznica te s ciljem općenitog održavanja i, kada je to razumno izvedivo, kontinuiranog poboljšanja sigurnosti.

6. Na temelju preporuke koju je izdala Agencija i nakon ispitivanja iz stavka 4. ovog članka Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata u skladu s člankom 27. u vezi sa sadržajem CSM-ova i svih njihovih izmjena.

7. Države članice bez odgode donose sve potrebne izmjene svojih nacionalnih pravila u svjetlu donošenja i izmjena CSM-ova.

Članak 7.

Zajednički sigurnosni ciljevi („CST-ovi“)

1. CST-ovima se uspostavljaju minimalne razine sigurnosti koje sustav kao cjelina treba dosegnuti te, kada je to izvedivo, različiti dijelovi željezničkog sustava u svakoj državi članici i u Uniji. CST-ovi mogu biti izraženi u kriterijima za prihvatljivost rizika ili ciljnim razinama sigurnosti i posebno uzimaju u obzir:

- (a) pojedinačne rizike koji se odnose na putnike, osoblje, uključujući zaposlenike ili izvođače, korisnike željezničko-cestovnih prijelaza i ostale te, ne dovodeći u pitanje postojeća nacionalna i međunarodna pravila o odgovornosti, pojedinačne rizike koji se odnose na neovlaštene osobe;
- (b) društvene rizike.

2. Komisija provedbenim aktima daje mandat Agenciji za izradu nacrtu CST-ova i njihovih izmjena te za davanje odgovarajućih preporuka Komisiji na temelju jasnog obrazloženja potrebe za novim ili izmijenjenim CST-om i njegovog utjecaja na postojeća pravila. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 28. stavka 3. Ako odbor ne da nikakvo mišljenje, Komisija ne donosi nacrt provedbenog akta i primjenjuje se članak 5. stavak 4. treći podstavak Uredbe (EU) br. 182/2011.

3. Za vrijeme izvršavanja mandata iz stavka 2. ovog članka Agencija ili Komisija sustavno i redovno izvješćuju odbor o pripremnom radu na CSM-ovima. Komisija za vrijeme tog rada može Agenciji upućivati korisne preporuke u vezi s CSM-ovima i analizom troškova i koristi. Komisija posebno može zatražiti da Agencija ispita alternativna rješenja te da se procjena troškova i koristi tih alternativnih rješenja navede u izvješću koje je priloženo nacrtu CSM-ova.

Pri izvršavanju zadaća navedenih u prvom podstavku Komisiji pomaže odbor.

4. Komisija ispituje preporuku koju je izdala Agencija kako bi provjerila je li ispunjen mandat iz stavka 2. Ako mandat nije ispunjen, Komisija od Agencije traži da preispita svoju preporuku, navođenjem točaka mandata koje nisu ispunjene. Komisija iz opravdanih razloga može odlučiti izmijeniti mandat dodijeljen Agenciji u skladu s postupkom navedenim u stavku 2.

Pri izvršavanju zadaća navedenih u prvom podstavku Komisiji pomaže odbor.

5. CST-ovi se revidiraju u redovitim vremenskim razmacima, uzimajući u obzir globalni razvoj sigurnosti željeznica. Revidirani CST-ovi odražavaju svako prioritarno područje u kojem treba dodatno poboljšati sigurnost.
6. Na temelju preporuke koju je izdala Agencija i nakon ispitivanja iz stavka 4 ovog članka Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata u skladu s člankom 27. u vezi sa sadržajem CSM-ova i svih njihovih izmjena.
7. Države članice donose sve potrebne izmjene svojih nacionalnih pravila kako bi ostvarile barem CST-ove i sve revidirane CST-ove u skladu s rasporedom provedbe koji im je priložen. Te se izmjene uzimaju u obzir u godišnjim sigurnosnim planovima iz članka 4. stavka 1. točke (f). Države članice o tim pravilima obavješćuju Komisiju u skladu s člankom 8.

Članak 8.

Nacionalna pravila u području sigurnosti

1. Nacionalna pravila o kojima je obaviješteno do 15. lipnja 2016. u skladu s Direktivom 2004/49/EZ primjenjuju se ako:
 - (a) pripadaju jednoj od kategorija utvrđenih u Prilogu II., i
 - (b) su usklađena s pravom Unije, uključujući posebice TSI-ove, CST-ove i CSM-ove; te
 - (c) ne bi rezultirala proizvoljnom diskriminacijom ili prikrivenim ograničenjem željezničkog prijevoza među državama članicama.
2. Do 16. lipnja 2018. države članice preispituju nacionalna pravila iz stavka 1. i stavljaju izvan snage:
 - (a) sva nacionalna pravila o kojima nije obaviješteno ili koja ne ispunjavaju kriterije utvrđene u stavku 1.;
 - (b) sva nacionalna pravila koja su na temelju prava Unije postala suvišna, uključujući posebice TSI-ove, CST-ove i CSM-ove.

U tu svrhu države članice mogu se koristiti alatom za upravljanje pravilima iz članka 27. stavka 4. Uredbe (EU) 2016/796 i mogu od Agencije zatražiti da ispita određena pravila u odnosu na kriterije utvrđene u ovom stavku.
3. Države članice mogu utvrditi nova nacionalna pravila na temelju ove Direktive samo u sljedećim slučajevima:
 - (a) ako pravila koja se odnose na postojeće sigurnosne metode nisu obuhvaćena CSM-om;
 - (b) ako operativna pravila željezničke mreže još nisu obuhvaćena TSI-ovima;
 - (c) kao hitnu preventivnu mjeru, posebice nakon nesreće ili incidenta;
 - (d) kada je potrebno revidirati pravilo o kojem se već obavijestilo;
 - (e) kada pravila o zahtjevima koje treba ispunjavati osoblje koje obavlja zadaće bitne za sigurnost, uključujući kriterije za odabir, fizičku i psihičku sposobnost te stručnu osposobljenost, još nisu obuhvaćena TSI-om ili Direktivom 2007/59/EZ Europskog parlamenta i Vijeća ⁽¹⁾.
4. Države članice podnose nacrt novog nacionalnog pravila Agenciji i Komisiji na razmatranje pravovremeno i u rokovima iz članka 25. stavka 1. Uredbe (EU) 2016/796 prije očekivanog uvođenja predloženog novog pravila u nacionalni pravni sustav, pružajući obrazloženje za njegovo uvođenje, putem odgovarajućeg informatičkog sustava u skladu s člankom 27. Uredbe (EU) 2016/796. Države članice osiguravaju da je nacrt u dovoljnoj mjeri dovršen kako bi Agencija mogla provesti ispitivanje u skladu s člankom 25. stavkom 2. Uredbe (EU) 2016/796.
5. U slučaju hitnih preventivnih mjera države članice mogu odmah donijeti i primjenjivati novo pravilo. O tom pravilu obavješćuje se u skladu s člankom 27. stavkom 2. Uredbe (EU) 2016/796 i podložno ocjeni Agencije u skladu s člankom 26. stavcima 1., 2. i 5. Uredbe (EU) 2016/796.
6. Ako Agencija utvrdi da je neko nacionalno pravilo, bez obzira na to je li o njemu obaviješteno ili ne, postalo suvišno ili da je u suprotnosti s CSM-ovima ili nekim drugim pravom Unije donesenim nakon početka primjene dotičnog nacionalnog pravila, primjenjuje se postupak predviđen u članku 26. Uredbe (EU) 2016/796.

⁽¹⁾ Direktiva 2007/59/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 23. listopada 2007. o davanju ovlaštenja strojovođama koji upravljaju lokomotivama i vlakovima na željezničkom sustavu Zajednice (SL L 315, 3.12.2007., str. 51.).

7. Države članice obavješćuju Agenciju i Komisiju o donesenim nacionalnim pravilima. One se koriste odgovarajućim informatičkim sustavom u skladu s člankom 27. Uredbe (EU) 2016/796. Države članice osiguravaju da su postojeća nacionalna pravila lako dostupna, u javnoj domeni i da se u njima koristi terminologija koju sve zainteresirane strane mogu razumjeti. Od država članica može se zatražiti da pruže dodatne informacije o svojim nacionalnim pravilima.
8. Države članice mogu odlučiti da ne obavijeste o pravilima i ograničenjima izričito lokalne naravi. U takvim slučajevima države članice navode ta pravila i ograničenja u registrima infrastrukture iz članka 49. Direktive (EU) 2016/797 ili ih naznačuju u izvješću o mreži iz članka 27. Direktive 2012/34/EU u kojem su objavljena ta pravila i ograničenja.
9. Nacionalna pravila o kojima se obavijestilo u skladu s ovim člankom ne podliježu postupku obavješćivanja predviđenom Direktivom (EU) 2015/1535 Europskog parlamenta i Vijeća ⁽¹⁾.
10. Nacrte nacionalnih pravila i postojeća nacionalna pravila ispituje Agencija u skladu s postupcima utvrđenima u člancima 25. i 26. Uredbe (EU) 2016/796.
11. Ne dovodeći u pitanje stavak 8., nacionalna pravila o kojima se nije obavijestilo u skladu s ovim člankom ne primjenjuju se za potrebe ove Direktive.

Članak 9.

Sustavi upravljanja sigurnošću

1. Upravitelji infrastrukture i željeznički prijevoznici uspostavljaju svoje sustave upravljanja sigurnošću radi osiguranja da željeznički sustav Unije može ostvariti barem CST-ove, da je sukladan sa sigurnosnim zahtjevima utvrđenima u TSI-ovima te da se primjenjuju relevantni dijelovi CSM-ova i nacionalna pravila o kojima se obavijestilo u skladu s člankom 8.
2. Sustav upravljanja sigurnošću mora se dokumentirati u svim relevantnim dijelovima i mora posebno opisivati raspodjelu odgovornosti unutar organizacije upravitelja infrastrukture ili željezničkog prijevoznika. Mora pokazati na koji je način osigurana kontrola od strane uprave na različitim razinama, na koji su način osoblje i njegovi predstavnici na svim razinama uključeni i kako se osigurava kontinuirano poboljšanje sustava upravljanja sigurnošću. On mora uključivati jasnu obvezu dosljedne primjene znanja i metoda u vezi s ljudskim čimbenicima. Upravitelji infrastrukture i željeznički prijevoznici putem sustava upravljanja sigurnošću promiču kulturu uzajamnog povjerenja, pouzdanja i učenja u kojoj se osoblje potiče da doprinosi razvoju sigurnosti, osiguravajući pritom povjerljivost.
3. Sustav upravljanja sigurnošću sadrži sljedeće osnovne elemente:
 - (a) sigurnosnu politiku koju je odobrio izvršni direktor organizacije i o kojoj je obavijestio sve osoblje;
 - (b) kvalitativne i kvantitativne ciljeve organizacije za održavanje i unapređenje sigurnosti te planove i postupke za postizanje tih ciljeva;
 - (c) postupke za ispunjavanje postojećih, novih i izmijenjenih tehničkih i operativnih normi ili drugih propisanih uvjeta, kako su utvrđeni u TSI-ovima, nacionalnim pravilima iz članka 8. i Priloga II., u drugim relevantnim pravilima ili u odlukama tijela;
 - (d) postupke za osiguranje usklađenosti s normama i drugim propisanim uvjetima tijekom cijelog životnog ciklusa opreme i obavljanja djelatnosti;
 - (e) postupke i metode za otkrivanje rizika, provedbu procjene rizika i implementaciju mjera za upravljanje rizicima u slučaju kada promjena uvjeta poslovanja ili uvođenje novih materijala postavljaju nove rizike za infrastrukturu ili sučelje čovjek-stroj-organizacija;
 - (f) osiguravanje programa za osposobljavanje osoblja i sustava radi osiguranja održavanja osposobljenosti osoblja i odgovarajućeg obavljanja zadaća, uključujući aranžmane u pogledu fizičke i psihičke sposobnosti;

⁽¹⁾ Direktiva (EU) 2015/1535 Europskog parlamenta i Vijeća od 9. rujna 2015. o utvrđivanju postupka pružanja informacija u području tehničkih propisa i pravila o uslugama informacijskog društva (SL L 241, 17.9.2015., str. 1.).

- (g) aranžmane za pružanje dostatnih informacija unutar organizacije i, prema potrebi, između organizacija u željezničkom sustavu;
- (h) postupke i oblike za dokumentiranje informacija o sigurnosti i određivanje postupka za kontrolu konfiguracije bitnih informacija o sigurnosti;
- (i) postupke kojima se osigurava prijavljivanje, istraživanje i analiziranje nesreća, incidenata, izbjegnutih nesreća i ostalih opasnih događaja te poduzimanje potrebnih preventivnih mjera; i
- (j) osiguravanje planova djelovanja, upozoravanja i informiranja u izvanrednim situacijama koji su dogovoreni s odgovarajućim javnim tijelima; i
- (k) osiguravanje redovitih unutarnjih revizija sustava upravljanja sigurnošću.

Upravitelji infrastrukture i željeznički prijevoznici dodaju sve ostale elemente koji su potrebni kako bi se obuhvatili sigurnosni rizici, u skladu s procjenom rizika koji proizlaze iz njihove vlastite djelatnosti.

4. Sustav upravljanja sigurnošću prilagođen je vrsti, opsegu, području djelovanja i drugim uvjetima djelatnosti koja se obavlja. Njime se osigurava upravljanje svim rizicima povezanim s djelatnošću upravitelja infrastrukture ili željezničkog prijevoznika, uključujući pružanje usluga održavanja, ne dovodeći u pitanje članak 14., i nabavu materijala te ugovaranje vanjskih usluga. Ne dovodeći u pitanje postojeća nacionalna i međunarodna pravila o odgovornosti, sustavom upravljanja sigurnošću također se uzimaju u obzir, kada je to primjereno i razumno, rizici koji proizlaze iz djelatnosti drugih sudionika iz članka 4.

5. Sustavom upravljanja sigurnošću bilo kojeg upravitelja infrastrukture uzimaju se u obzir učinci obavljanja djelatnosti različitih željezničkih prijevoznika na mrežu te se njime svim željezničkim prijevoznicima osigurava da mogu djelovati u skladu s TSI-ovima i nacionalnim pravilima te s uvjetima koji su utvrđeni u njihovoj potvrdi o sigurnosti.

Sustavi upravljanja sigurnošću razvijaju se s ciljem koordiniranja postupaka u slučaju izvanrednih situacija koje provodi upravitelj infrastrukture sa svim željezničkim prijevoznicima koji pružaju usluge na njegovoj infrastrukturi i s hitnim službama kako bi se olakšala brza intervencija službi spašavanja te sa svakom drugom stranom koja bi u izvanrednu situaciju mogla biti uključena. Kada je riječ o prekograničnoj infrastrukturi, suradnjom među relevantnim upraviteljima infrastrukture olakšava se potrebna koordinacija i pripremljenost nadležnih hitnih službi s obje strane granice.

Nakon ozbiljne nesreće željeznički prijevoznik pruža pomoć žrtvama pomažući im u postupcima u povodu pritužbi u skladu s pravom Unije, a osobito Uredbom (EZ) br. 1371/2007 Europskog parlamenta i Vijeća ⁽¹⁾, ne dovodeći pritom u pitanje obveze drugih strana. U okviru takve pomoći koriste se kanali za komunikaciju s obiteljima žrtava te ona uključuje psihološku podršku za žrtve nesreće i njihove obitelji.

6. Prije 31. svibnja svake godine svi upravitelji infrastrukture i željeznički prijevoznici podnose nacionalnom tijelu nadležnom za sigurnost godišnje izvješće o sigurnosti koje se odnosi na prethodnu kalendarsku godinu. Izvješće o sigurnosti sadrži:

- (a) podatke o tome kako se ispunjavaju korporativni sigurnosni ciljevi organizacije i rezultate sigurnosnih planova;
- (b) pregled razvoja nacionalnih sigurnosnih pokazatelja i CSI-ova iz članka 5., ako je to relevantno za organizaciju koja podnosi izvješće;
- (c) rezultate unutarnje revizije sigurnosti;
- (d) zapažanja o smetnjama i ispadima u radu pri odvijanju željezničkog prijevoza i upravljanju infrastrukturom koji bi mogli biti relevantni za nacionalno tijelo nadležno za sigurnost, uključujući sažetak informacija koje su pružili relevantni sudionici u skladu s člankom 4. stavkom 5. točkom (b); i
- (e) izvješće o primjeni relevantnih CSM-ova.

⁽¹⁾ Uredba (EZ) br. 1371/2007 Europskog Parlamenta i Vijeća od 23. listopada 2007. o pravima i obvezama putnika u željezničkom prometu (SL L 315, 3.12.2007., str. 14.).

7. Na temelju informacija koje su dostavila nacionalna tijela nadležna za sigurnost u skladu s člancima 17. i 19., Agencija može Komisiji uputiti preporuku za CSM koja obuhvaća elemente sustava upravljanja sigurnošću koji trebaju biti usklađeni na razini Unije, među ostalim putem usklađenih normi, kako je navedeno u članku 6. stavku 1. točki (f). U tom slučaju primjenjuje se članak 6. stavak 2.

POGLAVLJE III.

IZDAVANJE POTVRDA I UVJERENJA O SIGURNOSTI

Članak 10.

Jedinstvena potvrda o sigurnosti

1. Ne dovodeći u pitanje stavak 9., pristup željezničkoj infrastrukturi odobrava se samo željezničkim prijevoznicima koji imaju jedinstvenu potvrdu o sigurnosti koju je izdala Agencija u skladu sa stavcima od 5. do 7. ili koje je izdalo nacionalno tijelo nadležno za sigurnost u skladu sa stavkom 8.

Svrha jedinstvene potvrde o sigurnosti jest pružanje dokaza o tome da je dotični željeznički prijevoznik ustanovio sustav upravljanja sigurnošću i da može na siguran način obavljati djelatnost na planiranom području djelovanja.

2. U svom zahtjevu za jedinstvenu potvrdu o sigurnosti željeznički prijevoznik navodi vrstu i opseg obuhvaćenih željezničkih djelatnosti te planirano područje djelovanja.

3. Uz zahtjev za jedinstvenu potvrdu o sigurnosti prilaže se dokumentacija koja sadrži dokumentirane dokaze:

- (a) da je željeznički prijevoznik uspostavio svoj sustav upravljanja sigurnošću u skladu s člankom 9. i da taj sustav ispunjava zahtjeve utvrđene u TSI-ovima, CSM-ovima i CST-ovima i ostalom relevantnom zakonodavstvu kako bi se upravljalo rizicima i osiguralo sigurno obavljanje usluga prijevoza na mreži; i
- (b) da željeznički prijevoznik, prema potrebi, ispunjava zahtjeve utvrđene u relevantnim nacionalnim pravilima o kojima se obavijestilo u skladu s člankom 8.

Taj zahtjev i informacije o svim zahtjevima, fazama relevantnih postupaka i njihovom ishodu, te, prema potrebi, zahtjevima i odlukama odbora za žalbe, podnose se putem jedinstvene kontaktne točke iz članka 12. Uredbe (EU) 2016/796.

4. Agencija ili, u slučajevima predviđenima u stavku 8., nacionalno tijelo nadležno za sigurnost izdaje jedinstvenu potvrdu o sigurnosti ili obavješćuje podnositelja zahtjeva o negativnoj odluci u unaprijed utvrđenom i razumnom roku, a u svakom slučaju, najkasnije četiri mjeseca nakon što je podnositelj zahtjeva dostavio sve potrebne informacije i sve dodatne tražene informacije. Agencija ili, u slučajevima predviđenima u stavku 8., nacionalno tijelo nadležno za sigurnost primjenjuje praktične aranžmane o postupku izdavanja potvrde koje treba utvrditi u provedbenom aktu, kako je navedeno u stavku 10.

5. Agencija izdaje jedinstvenu potvrdu o sigurnosti željezničkim prijevoznicima čije se područje djelovanja nalazi u jednoj državi članici ili više njih. Kako bi izdala takvu potvrdu, Agencija:

- (a) ocjenjuje elemente navedene u stavku 3. točki (a); i
- (b) odmah upućuje cjelokupnu dokumentaciju željezničkog prijevoznika nacionalnom tijelu nadležnom za sigurnost na planiranom području djelovanja radi ocjene elemenata navedenih u stavku 3. točki (b).

U okviru gore navedenih ocjena Agencija ili nacionalna tijela nadležna za sigurnost ovlaštena su obavljati posjete i inspekcije u prostorima željezničkog prijevoznika i provoditi revizije, te mogu zatražiti relevantne dodatne informacije. Agencija i nacionalna tijela nadležna za sigurnost koordiniraju organizaciju takvih posjeta, revizija i inspekcija.

6. U roku od mjesec dana od primitka zahtjeva za jedinstvenu potvrdu o sigurnosti Agencija obavješćuje željezničkog prijevoznika o tome da je dokumentacija potpuna ili traži relevantne dodatne informacije, za čije pružanje određuje razuman rok. S obzirom na cjelovitost, relevantnost i dosljednost dokumentacije Agencija također može ocijeniti elemente navedene u stavku 3. točki (b).

Agencija u cijelosti uzima u obzir ocjene iz stavka 5. prije donošenja odluke o izdavanju jedinstvene potvrde o sigurnosti.

Agencija preuzima punu odgovornost za sve jedinstvene potvrde o sigurnosti koje izdaje.

7. Ako se Agencija ne složi s negativnom ocjenom jednog ili više nacionalnih tijela nadležnih za sigurnost u skladu sa stavkom 5. točkom (b), o tome obavješćuje dotično tijelo ili tijela i navodi razloge za svoje neslaganje. Agencija i nacionalno tijelo ili nacionalna tijela nadležna za sigurnost surađuju s ciljem postizanja dogovora o uzajamno prihvatljivoj ocjeni. Agencija i nacionalno tijelo ili nacionalna tijela nadležna za sigurnost prema potrebi mogu odlučiti u taj postupak uključiti i željezničkog prijevoznika. Ako u roku od mjesec dana nakon što je Agencija o svojem neslaganju obavijestila nacionalno tijelo ili tijela nadležna za sigurnost nije bilo moguće postići dogovor o uzajamno prihvatljivoj ocjeni, Agencija donosi konačnu odluku, osim ako su nacionalno tijelo ili tijela nadležna za sigurnost predmet uputila na arbitražu pred odbor za žalbe koji je uspostavljen u skladu s člankom 55. Uredbe (EU) 2016/796. Odbor za žalbe odlučuje o tome hoće li potvrditi nacrt odluke Agencije u roku od mjesec dana od zahtjeva nacionalnog tijela ili nacionalnih tijela nadležnih za sigurnost.

Ako se odbor za žalbe složi s Agencijom, Agencija donosi odluku bez odgode.

Ako se odbor za žalbe složi s negativnom ocjenom nacionalnog tijela nadležnog za sigurnost, Agencija izdaje jedinstvenu potvrdu o sigurnosti za područje djelovanja koje isključuje dijelove mreže za koje je dobivena negativna ocjena.

Ako se Agencija ne složi s pozitivnom ocjenom jednog ili više nacionalnih tijela nadležnih za sigurnost u skladu sa stavkom 5. točkom (b), ona o tome obavješćuje dotično tijelo ili tijela i navodi razloge za svoje neslaganje. Agencija i nacionalno tijelo ili nacionalna tijela nadležna za sigurnost surađuju s ciljem postizanja dogovora o uzajamno prihvatljivoj ocjeni. Agencija i nacionalno tijelo ili nacionalna tijela nadležna za sigurnost prema potrebi mogu odlučiti u taj postupak uključiti i podnositelja zahtjeva. Ako u roku od mjeseca dana nakon što je Agencija o svom neslaganju obavijestila nacionalno tijelo ili nacionalna tijela nadležna za sigurnost nije bilo moguće postići dogovor o uzajamno prihvatljivoj ocjeni, Agencija donosi konačnu odluku.

8. Kada je područje djelovanja ograničeno na jednu državu članicu, nacionalno tijelo nadležno za sigurnost te države članice može, na vlastitu odgovornost i na zahtjev podnositelja zahtjeva, izdati jedinstvenu potvrdu o sigurnosti. Kako bi izdalo takvu potvrdu, nacionalno tijelo nadležno za sigurnost ocjenjuje dokumentaciju u odnosu na sve elemente navedene u stavku 3. i primjenjuje praktične aranžmane koje treba utvrditi u provedbenim aktima iz stavka 10. U okviru gore navedenih ocjena nacionalno tijelo nadležno za sigurnost ovlašteno je obavljati posjete i inspekcije u prostorima željezničkog prijevoznika te provoditi revizije. U roku od mjesec dana od primitka zahtjeva podnositelja zahtjeva, nacionalno tijelo nadležno za sigurnost obavješćuje podnositelja zahtjeva da je dokumentacija potpuna ili traži relevantne dodatne informacije. Jedinstvena potvrda o sigurnosti važeća je i bez proširenja područja djelovanja za željezničke prijevoznike koji voze do kolodvora u susjednim državama članicama sa sličnim značajkama mreže te sličnim operativnim pravilima, ako su ti kolodvori u blizini granice, nakon savjetovanja s nadležnim nacionalnim tijelima nadležnima za sigurnost. Ta savjetovanja mogu se provoditi za svaki slučaj zasebno ili biti navedena u prekograničnom sporazumu među državama članicama ili nacionalnim tijelima nadležnima za sigurnost.

Nacionalno tijelo nadležno za sigurnost preuzima punu odgovornost za svaku jedinstvenu potvrdu o sigurnosti koju izdaje.

9. Država članica može operatorima iz trećih zemalja odobriti pristup kolodvoru na svojem državnom području koji je određen za prekogranične aktivnosti i nalazi se u blizini granice te države članice, a da za to ne mora zahtijevati jedinstvenu potvrdu o sigurnosti, pod uvjetom da se osigura primjerena razina sigurnosti putem:

- (a) prekograničnog sporazuma između dotične države članice i susjedne treće zemlje; ili
- (b) ugovornih aranžmana između operatora iz treće zemlje i željezničkog prijevoznika ili upravitelja infrastrukture koji imaju jedinstvenu potvrdu o sigurnosti ili uvjerenje o sigurnosti za rad na toj mreži, pod uvjetom da njihov sustav upravljanja sigurnošću pravilno odražava aspekte tih aranžmana povezane se sigurnošću.

10. Do 16. lipnja 2018. Komisija provedbenim aktima donosi praktične aranžmane kojima se utvrđuje:
- (a) način na koji podnositelj zahtjeva ispunjava zahtjeve za jedinstvenu potvrdu o sigurnosti utvrđene u ovom članku te se navode potrebni dokumenti;
 - (b) pojedinstveni postupci izdavanja potvrde, kao što su postupovne faze i rokovi za svaku fazu postupka;
 - (c) način na koji Agencija i nacionalno tijelo nadležno za sigurnost poštuju zahtjeve utvrđene u ovom članku u različitim fazama postupka podnošenja zahtjeva i izdavanja potvrde, među ostalim pri ocjenjivanju dokumentacije podnositelja zahtjeva; i
 - (d) razdoblje važenja jedinstvenih potvrda o sigurnosti koje su izdali Agencija ili nacionalna tijela nadležna za sigurnost, posebno u slučaju ažuriranja bilo koje jedinstvene potvrde o sigurnosti zbog promjena u vezi s vrstom, opsegom i područjem djelovanja.

Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 28. stavka 3.. Njima se u obzir uzima iskustvo stečeno tijekom provedbe Uredbe Komisije (EZ) br. 653/2007 ⁽¹⁾ i Uredbe Komisije (EU) br. 1158/2010 ⁽²⁾ te iskustvo stečeno tijekom pripreme sporazumâ o suradnji iz članka 11. stavka 1.

11. U jedinstvenoj potvrdi o sigurnosti utvrđuju se vrsta i opseg obuhvaćenih željezničkih djelatnosti te područje djelovanja. Jedinstvena potvrda o sigurnosti može također obuhvaćati sporedne kolosijeke koje željeznički prijevoznik posjeduje ako su oni obuhvaćeni njegovim sustavom upravljanja sigurnošću.

12. Svaka odluka kojom se odbija izdavanje jedinstvene potvrde o sigurnosti ili kojom se isključuje dio mreže u skladu s negativnom ocjenom kako je navedeno u stavku 7. obrazlaže se na odgovarajući način. U roku od mjesec dana od primitka odluke podnositelj zahtjeva može od Agencije ili nacionalnog tijela nadležnog za sigurnost, prema potrebi, zatražiti preispitivanje odluke. Agencija ili nacionalno tijelo nadležno za sigurnost imaju dva mjeseca od datuma primitka zahtjeva za preispitivanje da potvrde ili opozovu svoju odluku.

Ako negativna odluka Agencije bude potvrđena, podnositelj zahtjeva može podnijeti žalbu odboru za žalbe određenom u skladu s člankom 55. Uredbe (EU) 2016/796.

Ako negativna odluka nacionalnog tijela nadležnog za sigurnost bude potvrđena, podnositelj zahtjeva može podnijeti žalbu tijelu za žalbe u skladu s nacionalnim pravom. Države članice za potrebe tog žalbenog postupka mogu odrediti regulatorno tijelo iz članka 56. Direktive 2012/34/EU. U tom slučaju primjenjuje se članak 18. stavak 3. ove Direktive.

13. Jedinstvena potvrda o sigurnosti koju je u skladu s ovim člankom izdala Agencija ili nacionalno tijelo nadležno za sigurnost obnavlja se po primitku zahtjeva željezničkog prijevoznika u vremenskim razmacima koji ne premašuju pet godina. Potvrda se ažurira u cijelosti ili djelomično uvijek kada se vrsta ili opseg djelovanja znatno promijeni.

14. Ako podnositelj zahtjeva već posjeduje jedinstvenu potvrdu o sigurnosti izdanu u skladu sa stavcima od 5. do 7. i želi proširiti svoje područje djelovanja ili ako već posjeduje jedinstvenu potvrdu o sigurnosti izdanu u skladu sa stavkom 8. i želi proširiti svoje područje djelovanja na drugu državu članicu, on dopunjava dokumentaciju relevantnim dokumentima iz stavka 3. koji se odnose na dodatno područje djelovanja. Željeznički prijevoznik podnosi dokumentaciju Agenciji koja, nakon provedbe postupaka utvrđenih u stavcima od 4. do 7., izdaje ažuriranu jedinstvenu potvrdu o sigurnosti koja obuhvaća prošireno područje djelovanja. U tom se slučaju u svrhu ocjenjivanja dokumentacije određene u stavku 3. točki (b) provodi savjetovanje samo s dotičnim nacionalnim tijelima nadležnima za sigurnost na koje se odnosi proširenje djelovanja.

⁽¹⁾ Uredba Komisije (EZ) br. 653/2007 od 13. lipnja 2007. o uporabi jedinstvenog europskog obrasca rješenja o sigurnosti i dokumentaciji za izdavanje rješenja o sigurnosti u skladu s člankom 10. Direktive 2004/49/EZ Europskog parlamenta i Vijeća i o valjanosti rješenja o sigurnosti, izdanih na temelju Direktive 2001/14/EZ (SL L 153, 14.6.2007., str. 9.).

⁽²⁾ Uredba Komisije (EU) br. 1158/2010 od 9. prosinca 2010. o zajedničkoj sigurnosnoj metodi za ocjenu sukladnosti sa zahtjevima za dobivanje rješenja o sigurnosti za obavljanje usluga željezničkog prijevoza (SL L 326, 10.12.2010., str. 11.).

Ako željeznički prijevoznik posjeduje jedinstvenu potvrdu o sigurnosti u skladu sa stavkom 8. i želi proširiti područje djelovanja u toj državi članici, on dopunjava dokumentaciju relevantnim dokumentima iz stavka 3. koji se odnose na dodatno područje djelovanja. On dokumentaciju putem jedinstvene kontaktne točke iz članka 12. Uredbe (EU) 2016/796 podnosi nacionalnom tijelu nadležnom za sigurnost koje, nakon provedbe postupaka utvrđenih u stavku 8., izdaje ažuriranu jedinstvenu potvrdu o sigurnosti koja obuhvaća prošireno područje djelovanja.

15. Agencija i nadležna nacionalna tijela nadležna za sigurnost mogu zahtijevati revidiranje jedinstvenih potvrda o sigurnosti koja su izdali nakon znatnih promjena regulatornog okvira u području sigurnosti.

16. Agencija obavješćuje nadležna nacionalna tijela nadležna za sigurnost bez odgode i u svakom slučaju u roku od dva tjedna od izdavanja jedinstvene potvrde o sigurnosti. Agencija odmah obavješćuje nadležna nacionalna tijela nadležna za sigurnost u slučaju obnavljanja, izmjene ili ukidanja jedinstvene potvrde o sigurnosti. Agencija navodi naziv i adresu željezničkog prijevoznika, datum izdavanja, vrstu, opseg, rok važenja i područje djelovanja obuhvaćeno jedinstvenom potvrdom o sigurnosti te, u slučaju ukidanja, razloge za svoju odluku. U slučaju jedinstvenih potvrda o sigurnosti koje su izdala nacionalna tijela nadležna za sigurnost, nadležno nacionalno tijelo ili tijela nadležna za sigurnost dostavljaju iste informacije Agenciji u istom roku.

Članak 11.

Suradnja između Agencije i nacionalnih tijela nadležnih za sigurnost pri izdavanju jedinstvenih potvrda o sigurnosti

1. Za potrebe članka 10. stavaka 5. i 6. ove Direktive Agencija i nacionalna tijela nadležna za sigurnost sklapaju sporazume o suradnji u skladu s člankom 76. Uredbe (EU) 2016/796. Sporazumi o suradnji su posebni ili okvirni sporazumi te uključuju jedno ili više nacionalnih tijela nadležnih za sigurnost. Sporazumi o suradnji sadrže detaljan opis zadaća i uvjeta za provedive poslove, rokove za njihovo postizanje i raspodjelu naknada koje plaća podnositelj zahtjeva.

2. Sporazumi o suradnji mogu uključivati i posebne aranžmane o suradnji u slučaju mreža koje zahtijevaju specifičnu stručnost zbog zemljopisnih ili povijesnih razloga, s ciljem smanjenja administrativnih opterećenja i troškova za podnositelja zahtjeva. Ako su te mreže izolirane od ostatka željezničkog sustava Unije, takvi posebni aranžmani o suradnji mogu uključivati mogućnost prijenosa zadaća relevantnim nacionalnim tijelima nadležnima za sigurnost putem ugovora kada je to potrebno kako bi se osigurala učinkovita i razmjerna raspodjela sredstava za izdavanje potvrda. Ti sporazumi o suradnji sklapaju se prije nego što Agencija provodi zadaće povezane s izdavanjem potvrda u skladu s člankom 31. stavkom 3.

3. U slučaju onih država članica u kojima se širina kolosijeka razlikuje od širine kolosijeka na glavnoj željezničkoj mreži u Uniji te koje dijele istovjetne tehničke i operativne zahtjeve sa susjednim trećim zemljama, sva dotična nacionalna tijela nadležna za sigurnost iz tih država članica uz sporazume o suradnji iz stavka 2. s Agencijom sklapaju multilateralni sporazum koji uključuje uvjete za olakšavanje proširenja područja djelovanja koja su obuhvaćena potvdama o sigurnosti u dotičnim državama članicama, prema potrebi.

Članak 12.

Uvjerjenje o sigurnosti za upravitelje infrastrukture

1. Kako bi se upravitelju infrastrukture omogućilo upravljanje željezničkom infrastrukturom i njezina uporaba, on mora ishoditi uvjerenje o sigurnosti od nacionalnog tijela nadležnog za sigurnost u državi članici u kojoj se nalazi željeznička infrastruktura.

Uvjerjenje o sigurnosti sadrži uvjerenje kojim se potvrđuje prihvatljivost sustava upravljanja sigurnošću upravitelja infrastrukture kako je predviđeno u članku 9. te uključuje postupke i odredbe kojima se ispunjavaju zahtjevi potrebni za sigurno projektiranje, održavanje i uporabu željezničke infrastrukture, uključujući, prema potrebi, održavanje i rad prometno-upravljačkog i signalno-sigurnosnog sustava.

Nacionalna tijela nadležna za sigurnost pružaju objašnjenja o zahtjevima za uvjerenja o sigurnosti i o potrebnim dokumentima, prema potrebi u obliku dokumenta s uputama za podnošenje zahtjeva.

2. Uvjerenje o sigurnosti vrijedi pet godina te se može na zahtjev upravitelja infrastrukture obnoviti. Ono se revidira u cijelosti ili djelomično uvijek kad se znatno promijene građevinski, signalni ili elektroenergetski podsustavi ili načela njihova rada i održavanja. Upravitelj infrastrukture bez odgode obavješćuje nacionalno tijelo nadležno za sigurnost o svim takvim promjenama.

Nacionalno tijelo nadležno za sigurnost može zahtijevati da se uvjerenje o sigurnosti revidira nakon znatnih promjena regulatornog okvira u području sigurnosti.

3. Nacionalno tijelo nadležno za sigurnost donosi odluku o podnesenom zahtjevu za uvjerenje o sigurnosti bez odgode, a u svakom slučaju najkasnije četiri mjeseca nakon što je podnositelj zahtjeva podnio sve potrebne informacije i sve dodatno tražene informacije.

4. Nacionalno tijelo nadležno za sigurnost bez odgode, a u svakom slučaju u roku od dva tjedna, obavješćuje Agenciju o uvjerenjima o sigurnosti koja su izdana, obnovljena, izmijenjena ili ukinuta. U obavijesti navodi naziv i adresu upravitelja infrastrukture, datum izdavanja, opseg i rok važenja uvjerenja o sigurnosti te, u slučaju ukidanja, razloge za svoju odluku.

5. U slučaju prekogranične infrastrukture nadležna nacionalna tijela nadležna za sigurnost surađuju u svrhu izdavanja uvjerenja o sigurnosti.

Članak 13.

Pristup centrima za osposobljavanje

1. Države članice osiguravaju da željeznički prijevoznici i upravitelji infrastrukture te njihovo osoblje koje obavlja zadaće bitne za sigurnost imaju pravedan i nediskriminirajući pristup centrima za osposobljavanje strojovođa i pratećeg osoblja u vlakovima u slučaju kada je takvo osposobljavanje potrebno za pružanje usluga na njihovoj mreži.

Usluge osposobljavanja uključuju osposobljavanje u vezi s potrebnim poznavanjem trasa, operativnim pravilima i postupcima, prometno-upravljačkim i signalno-sigurnosnim te postupcima u slučaju izvanrednih situacija koji se primjenjuju na trasama na kojima se odvija prijevoz.

Ako usluge osposobljavanja ne uključuju ispitivanja i dodjelu ovlaštenja, države članice osiguravaju da osoblje željezničkih prijevoznika i upravitelji infrastrukture imaju pristup takvim ovlaštenjima.

Nacionalno tijelo nadležno za sigurnost osigurava da usluge osposobljavanja ispunjavaju zahtjeve utvrđene u Direktivi 2007/59/EZ, u TSI-ovima ili u nacionalnim pravilima iz članka 8. stavka 3. točke (e) ove Direktive.

2. Ako su centri za osposobljavanje dostupni samo kod jednog željezničkog prijevoznika ili upravitelja infrastrukture, države članice osiguravaju drugim željezničkim prijevoznicima pristup tim uslugama po razumnoj i nediskriminirajućoj cijeni, koja je povezana s troškovima i koja može uključivati profitnu maržu.

3. Pri zapošljavanju novih strojovođa, osoblja u vlakovima i osoblja koje obavlja zadaće bitne za sigurnost, željeznički prijevoznici mogu uzeti u obzir svako osposobljavanje, kvalifikacije i iskustvo stečene kod drugih željezničkih prijevoznika. U tu se svrhu tim članovima osoblja odobrava pristup svim dokumentima kojima se potvrđuju njihova osposobljenost, kvalifikacije i iskustvo, kao i dobivanje i slanje preslika tih dokumenata.

4. Željeznički prijevoznici i upravitelji infrastrukture odgovorni su za razinu osposobljenosti i kvalifikacije svojeg osoblja koje obavlja rad bitan za sigurnost.

Članak 14.

Održavanje vozila

1. Za svako se vozilo, prije početka uporabe na mreži, određuje subjekt nadležan za njegovo održavanje, a taj subjekt mora biti registriran u registru vozila u skladu s člankom 47. Direktive (EU) 2016/797.

2. Ne dovodeći u pitanje odgovornost željezničkih prijevoznika i upravitelja infrastrukture za sigurnu vožnju vlaka kako je predviđeno u članku 4., subjekt nadležan za održavanje osigurava da su vozila, za čije je održavanje nadležan, u stanju koje omogućuje sigurnu vožnju. U tu svrhu subjekt nadležan za održavanje uspostavlja sustav održavanja za ta vozila te putem tog sustava:

- (a) osigurava da se vozila održavaju u skladu s dokumentacijom za održavanje svakog vozila i zahtjevima koji su na snazi, uključujući pravila održavanja i relevantne odredbe TSI-a;
- (b) implementira potrebne metode za vrednovanje i procjenu rizika uspostavljene u CSM-ovima kako je navedeno u članku 6. stavku 1. točki (a), prema potrebi u suradnji s drugim sudionicima;
- (c) osigurava da njegovi izvođači provode mjere za upravljanje rizicima putem primjene CSM-a za nadgledanje iz članka 6. stavka 1. točke (c) te da je to propisano u ugovornim aranžmanima koji se predočuju na zahtjev Agencije ili nacionalnog tijela nadležnog za sigurnost; i
- (d) osigurava sljedivost djelatnosti održavanja.

3. Sustav održavanja sastoji se od sljedećih funkcija:

- (a) funkcije nositelja upravljanja za nadzor i koordinaciju funkcija održavanja iz točaka od (b) do (d) i za osiguravanje sigurnog stanja svakog vozila u željezničkom sustavu;
- (b) funkcije nositelja razvoja održavanja odgovornog za upravljanje dokumentacijom o održavanju, uključujući upravljanje konfiguracijom, na temelju projektnih i operativnih podataka, kao i učinkovitosti i razmjeni iskustava;
- (c) funkcije nositelja upravljanja održavanja voznog parka za upravljanje uklanjanjem vozila iz prometa radi održavanja i njegovim vraćanjem u promet nakon održavanja;
- (d) funkcije nositelja održavanja koji provodi potrebno tehničko održavanje vozila ili njegovih dijelova, uključujući dokumentaciju o puštanju u uporabu.

Subjekt nadležan za održavanje sâm obavlja funkciju nositelja upravljanja, no može s drugim ugovornim strankama, kao što su radionice za održavanje, ugovoriti obavljanje funkcija održavanja iz točaka od (b) do (d) ili njihovih dijelova.

Subjekt nadležan za održavanje osigurava usklađenost svih funkcija navedenih u točkama od (a) do (d) sa zahtjevima i kriterijima ocjenjivanja navedenima u Prilogu III.

Radionice za održavanje primjenjuju relevantne odjeljke Priloga III. kako je utvrđeno u provedbenim aktima donesenima u skladu sa stavkom 8. točkom (a), koji odgovaraju funkcijama i djelatnostima za koje se izdaje ovlaštenje.

4. U slučaju teretnih vagona, te nakon donošenja provedbenih akata iz stavka 8. točke (b) u slučaju drugih vozila, svaki subjekt nadležan za održavanje ovlašćuje se, te mu akreditirano ili priznato tijelo ili nacionalno tijelo nadležno za sigurnost dodjeljuje ovlaštenje subjekta nadležnog za održavanje (ovlaštenje ECM) u skladu sa sljedećim uvjetima:

- (a) postupci akreditacije i priznavanja postupaka izdavanja ovlaštenja temelje se na kriterijima neovisnosti, stručnosti i nepristranosti;
- (b) sustavom izdavanja ovlaštenja dokazuje se da je subjekt nadležan za održavanje uspostavio sustav održavanja kojim se osigurava stanje koje omogućuje sigurnu vožnju svakog vozila za čije je održavanje subjekt nadležan;
- (c) ovlaštenje ECM temelji se na ocjeni sposobnosti subjekta nadležnog za održavanje da ispuní relevantne zahtjeve i kriterije ocjenjivanja navedene u Prilogu III. i dosljedno ih primjenjuje. Ono uključuje sustav nadzora kojim se osigurava kontinuirano ispunjavanje tih zahtjeva i kriterija ocjenjivanja nakon dodjele ovlaštenja ECM;
- (d) izdavanje ovlaštenja radionicama za održavanje temelji se na usklađenosti s relevantnim odjeljcima Priloga III. koji se primjenjuju na odgovarajuće funkcije i djelatnosti u pogledu kojih se izdaje ovlaštenje.

Ako je subjekt nadležan za održavanje željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture, usklađenost s uvjetima navedenima u prvom podstavku može provjeravati nacionalno tijelo nadležno za sigurnost u skladu s postupcima iz članka 10. ili članka 12. te se može potvrditi u okviru ovlaštenja o sigurnosti izdanih u skladu s tim postupcima.

5. Ovlaštenja izdana u skladu sa stavkom 4. važeća su u cijeloj Uniji.

6. Komisija na temelju preporuke Agencije provedbenim aktima donosi detaljne odredbe o uvjetima za izdavanje ovlaštenja iz stavka 4. prvog podstavka za subjekta nadležnog za održavanje teretnih vagona, uključujući zahtjeve navedene u Prilogu III., u skladu s relevantnim CSM-om i TSI-ovima i, prema potrebi, mijenja te odredbe.

Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 28. stavka 3..

Sustav izdavanja ovlaštenja koji se primjenjuje na teretne vagona koji je donesen Uredbom Komisije (EU) br. 445/2011 ⁽¹⁾ nastavlja se primjenjivati do početka primjene provedbenih akata iz ovog stavka.

7. Agencija do 16. lipnja 2018. provodi vrednovanje sustava izdavanja ovlaštenja subjektima nadležnima za održavanje teretnih vagona, razmatra svrsishodnost proširenja tog sustava na sva vozila i obveznog izdavanja ovlaštenja radionicama za održavanje te podnosi svoje izvješće Komisiji.

8. Na temelju vrednovanja koje Agencija provodi u skladu sa stavkom 7., Komisija, prema potrebi, provedbenim aktima donosi te naknadno, ako je to potrebno, mijenja detaljne odredbe kojima se utvrđuje koji se zahtjevi navedeni u Prilogu III. primjenjuju u svrhu:

- (a) funkcija održavanja koje provode radionice za održavanje, uključujući detaljne odredbe za osiguranje jedinstvene provedbe izdavanja ovlaštenja radionicama za održavanje, u skladu s relevantnim CSM-om i TSI-ovima;
- (b) izdavanja ovlaštenja subjektima nadležnima za održavanje vozila koja nisu teretni vagoni, na temelju tehničkih značajki takvih vozila, uključujući detaljne odredbe za osiguranje jedinstvene provedbe uvjeta za izdavanje ovlaštenja subjektima nadležnima za održavanje za vozila koja nisu teretni vagoni, u skladu s relevantnim CSM-om i TSI-ovima.

Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 28. stavka 3.

Članak 15.

Odstupanja od sustava izdavanja ovlaštenja subjektima nadležnima za održavanje

1. Države članice mogu obvezu utvrđivanja subjekta nadležnog za održavanje ispuniti alternativnim mjerama s obzirom na sustav održavanja utvrđen u članku 14. u sljedećim slučajevima:

- (a) za vozila registrirana u trećoj zemlji i održavana u skladu s pravom te zemlje;
- (b) za vozila koja se koriste na mrežama ili na prugama čija je širina kolosijeka drukčija od širine kolosijeka na glavnoj željezničkoj mreži u Uniji te u pogledu kojih se ispunjavanje zahtjeva utvrđenih u članku 14. stavku 2. osigurava međunarodnim sporazumima s trećim zemljama;
- (c) za teretne vagona i putničke vagona koji se zajednički koriste s trećim zemljama u kojima je širina kolosijeka drukčija od širine kolosijeka na glavnoj željezničkoj mreži u Uniji;
- (d) za vozila koja se koriste u mrežama iz članka 2. stavka 3. i vojnu opremu te posebni prijevoz, za koje nacionalno tijelo nadležno za sigurnost treba izdati *ad hoc* odobrenje koje treba biti izdano prije njihovog početka uporabe. U tom slučaju odstupanja se odobravaju za razdoblja koja nisu dulja od pet godina.

⁽¹⁾ Uredba Komisije (EU) br. 445/2011 od 10. svibnja 2011. o sustavu izdavanja ovlaštenja subjektima nadležnim za održavanje teretnih vagona i o izmjeni Uredbe (EZ) br. 653/2007 (SL L 122, 11.5.2011., str. 22.).

2. Alternativne mjere iz stavka 1. provode se putem odstupanja koja odobrava nadležno nacionalno tijelo nadležno za sigurnost ili Agencija pri:
- (a) registriranju vozila u skladu s člankom 47. Direktive (EU) 2016/797 ako se to odnosi na utvrđivanje subjekta nadležnog za održavanje;
 - (b) izdavanju jedinstvenih potvrda o sigurnosti i uvjerenja o sigurnosti željezničkim prijevoznicima i upraviteljima infrastrukture u skladu s člancima 10. i 12. ove Direktive, ako se to odnosi na utvrđivanje subjekta nadležnog za održavanje ili izdavanja ovlaštenja tom subjektu.
3. Odstupanja se utvrđuju i obrazlažu u godišnjem izvješću iz članka 19. Ako se pokaže da se preuzimaju nepotrebni rizici u pogledu sigurnosti u željezničkom sustavu Unije, Agencija o tome odmah obavješćuje Komisiju. Komisija stupa u kontakt s dotičnim stranama i, prema potrebi, od dotične države članice zahtijeva da povuče svoju odluku o odstupanju.

POGLAVLJE IV.

NACIONALNA TIJELA NADLEŽNA ZA SIGURNOST

Članak 16.

Zadaće

1. Svaka država članica osniva nacionalno tijelo nadležno za sigurnost. Države članice osiguravaju da nacionalno tijelo nadležno za sigurnost ima potrebne unutarnje i vanjske organizacijske kapacitete u smislu ljudskih i materijalnih resursa. U pogledu ustrojstva, pravne strukture i odlučivanja to tijelo neovisno je o svim željezničkim prijevoznicima, upraviteljima infrastrukture, podnositeljima zahtjeva ili naručiteljima i o svim subjektima koji dodjeljuje ugovore o javnim uslugama. Pod uvjetom da je osigurana takva neovisnost, to tijelo može biti i ustrojstvena jedinica u nacionalnom ministarstvu nadležnom za promet.
2. Nacionalnom tijelu nadležnom za sigurnost povjerene su najmanje sljedeće zadaće:
- (a) odobravanje i puštanje u uporabu pružnih prometno-upravljačkih i signalno-sigurnosnih podsustava, elektroenergetskih i građevinskih podsustava koji čine željeznički sustav Unije u skladu s člankom 18. stavkom 2. Direktive (EU) 2016/797;
 - (b) izdavanje, obnavljanje, izmjena i ukidanje odobrenja za stavljanje vozila na tržište u skladu s člankom 21. stavkom 8. Direktive (EU) 2016/797;
 - (c) pružanje potpore Agenciji pri izdavanju, obnavljanju, izmjeni i ukidanju odobrenja za stavljanje vozila na tržište u skladu s člankom 21. stavkom 5. Direktive (EU) 2016/797 i odobrenja tipa vozila u skladu s člankom 24. Direktive (EU) 2016/797;
 - (d) nadziranje, na svojem državnom području, usklađenosti sastavnih dijelova interoperabilnosti s osnovnim zahtjevima kako je propisano u članku 8. Direktive (EU) 2016/797;
 - (e) osiguravanje da je dodijeljen broj vozila u skladu s člankom 46. Direktive (EU) 2016/797, ne dovodeći u pitanje članak 47. stavak 4. te Direktive;
 - (f) pružanje potpore Agenciji pri izdavanju, obnavljanju, izmjeni i ukidanju jedinstvenih potvrda o sigurnosti dodijeljenih u skladu s člankom 10. stavkom 5.;
 - (g) izdavanje, obnavljanje, izmjena i ukidanje jedinstvenih potvrda o sigurnosti dodijeljenih u skladu s člankom 10. stavkom 8.;
 - (h) izdavanje, obnavljanje, izmjena i ukidanje uvjerenja o sigurnosti dodijeljenih u skladu s člankom 12.;
 - (i) nadgledanje, promicanje i, prema potrebi, izvršavanje i ažuriranje regulatornog okvira u području sigurnosti, uključujući sustav nacionalnih pravila;
 - (j) nadziranje željezničkih prijevoznika i upravitelja infrastrukture u skladu s člankom 17.;
 - (k) ako je to primjenjivo te u skladu s nacionalnim pravom, izdavanje, obnavljanje, izmjena i ukidanje dozvola za strojovođe u skladu s Direktivom 2007/59/EZ;
 - (l) ako je to primjenjivo te u skladu s nacionalnim pravom, izdavanje, obnavljanje, izmjena i ukidanje ovlaštenja izdanih subjektima nadležnima za održavanje.

3. Zadaće iz stavka 2. ne mogu se prenijeti na upravitelje infrastrukture, željezničke prijevoznike ili naručitelje niti se s njima za obavljanje tih zadataka može sklopiti ugovor.

Članak 17.

Nadzor

1. Nacionalna tijela nadležna za sigurnost nadziru kontinuirano poštovanje pravne obveze željezničkih prijevoznika i upravitelja infrastrukture u pogledu primjene sustava upravljanja sigurnošću iz članka 9.

U tu svrhu nacionalna tijela nadležna za sigurnost primjenjuju načela utvrđena u relevantnim CSM-ovima za nadziranje iz članka 6. stavka 1. točke (c) pri čemu osiguravaju da aktivnosti nadzora posebno obuhvaćaju provjeru da željeznički prijevoznici i upravitelji infrastrukture primjenjuju:

- (a) sustav upravljanja sigurnošću kako bi se nadgledala njegova djelotvornost;
- (b) pojedinačne ili djelomične elemente sustava upravljanja sigurnošću, uključujući operativne aktivnosti, pružanje usluga održavanja i opskrbu materijalima te ugovaranje vanjskih usluga kako bi se nadgledala njihova djelotvornost;
- (c) relevantne CSM-ove iz članka 6. Aktivnosti nadzora povezane s ovom točkom odnose se i na subjekte nadležne za održavanje, prema potrebi.

2. Željeznički prijevoznici najkasnije dva mjeseca prije početka obavljanja svakog novog željezničkog prijevoza obavješćuju relevantna nacionalna tijela nadležna za sigurnost kako bi potonja mogla planirati aktivnosti nadzora. Željeznički prijevoznici također dostavljaju raščlambu kategorija osoblja i vrsta vozila.

3. Nositelj jedinstvene potvrde o sigurnosti bez odgode obavješćuje nadležna nacionalna tijela nadležna za sigurnost o svim bitnim promjenama informacija iz stavka 2.

4. Nadležna tijela koja su imenovala države članice osiguravaju nadgledanje usklađenosti s primjenjivim pravilima o radnom vremenu, vremenu vožnje i razdobljima odmora za strojovođe. Ako nadgledanje usklađenosti ne osiguravaju nacionalna tijela nadležna za sigurnost, nadležna tijela surađuju s nacionalnim tijelima nadležnima za sigurnost kako bi se nacionalnim tijelima nadležnima za sigurnost omogućilo da ispunjavaju svoju ulogu u nadziranju sigurnosti željeznica.

5. Ako nacionalno tijelo nadležno za sigurnost utvrdi da nositelj jedinstvene potvrde o sigurnosti više ne ispunjava uvjete za potvrdu, ono od Agencije zahtijeva ograničavanje ili ukidanje te potvrde. Agencija odmah obavješćuje sva nadležna nacionalna tijela nadležna za sigurnost. Ako Agencija odluči ograničiti ili ukinuti jedinstvenu potvrdu o sigurnosti, ona navodi razloge za svoju odluku.

U slučaju neslaganja između Agencije i nacionalnog tijela nadležnog za sigurnost primjenjuje se arbitražni postupak naveden u članku 10. stavku 7. Ako je rezultat tog arbitražnog postupka takav da se jedinstvena potvrda o sigurnosti ne ograničava niti ukida, suspendiraju se privremene sigurnosne mjere iz stavka 6. ovog članka.

Ako je nacionalno tijelo nadležno za sigurnost samo izdalo jedinstvenu potvrdu o sigurnosti u skladu s člankom 10. stavkom 8., ono može ograničiti ili ukinuti potvrdu, pri čemu navodi razloge za svoju odluku, te o tome obavješćuje Agenciju.

Nositelj jedinstvene potvrde o sigurnosti čiju su potvrdu Agencija ili nacionalno tijelo nadležno za sigurnost ograničili ili ukinuli ima pravo podnijeti žalbu u skladu s člankom 10. stavkom 12.

6. Ako tijekom nadzora nacionalno tijelo nadležno za sigurnost utvrdi ozbiljan rizik u pogledu sigurnosti, ono može u bilo kojem trenutku primijeniti privremene sigurnosne mjere, uključujući trenutno ograničavanje ili suspendiranje relevantne djelatnosti. Ako je jedinstvenu potvrdu o sigurnosti izdala Agencija, nacionalno tijelo nadležno za sigurnost odmah o tome obavješćuje Agenciju te podnosi popratne dokaze na kojima se temelji njegova odluka.

Ako Agencija utvrdi da nositelj jedinstvene potvrde o sigurnosti više ne zadovoljava uvjete za posjedovanje potvrde, ona odmah ograničava ili ukida tu potvrdu.

Ako Agencija utvrdi da mjere koje primjenjuje nacionalno tijelo nadležno za sigurnost nisu razmjerne, ona može zatražiti od nacionalnog tijela nadležnog za sigurnost da povuče ili prilagodi te mjere. Agencija i nacionalno tijelo nadležno za sigurnost surađuju kako bi se pronašlo uzajamno prihvatljivo rješenje. Ako je potrebno, u taj proces uključen je i željeznički prijevoznik. Ako potonji postupak ne uspije, odluka nacionalnog tijela nadležnog za sigurnost o primjeni privremenih mjera ostaje na snazi.

Odluka nacionalnog tijela nadležnog za sigurnost u pogledu privremenih sigurnosnih mjera podliježe nacionalnom sudskom preispitivanju kako je navedeno u članku 18. stavku 3. U tom slučaju privremene sigurnosne mjere mogu se primjenjivati do završetka sudskog preispitivanja, ne dovodeći u pitanje stavak 5.

Ako je trajanje privremene mjere dulje od tri mjeseca, nacionalno tijelo nadležno za sigurnost traži od Agencije da ograniči ili ukine jedinstvenu potvrdu o sigurnosti te se primjenjuje postupak naveden u stavku 5.

7. Nacionalno tijelo nadležno za sigurnost nadzire pružne prometno-upravljačke i signalno-sigurnosne podsustave te elektroenergetske i građevinske podsustave te osigurava njihovu usklađenost s osnovnim zahtjevima. U slučaju prekograničnih infrastruktura ono obavlja svoje aktivnosti nadziranja u suradnji s drugim relevantnim nacionalnim tijelima nadležnima za sigurnost. Ako nacionalno tijelo nadležno za sigurnost utvrdi da upravitelj infrastrukture više ne zadovoljava uvjete za posjedovanje svojeg uvjerenja o sigurnosti, ono to uvjerenje ograničava ili ukida, navodeći razloge za svoju odluku.

8. Pri nadzoru djelotvornosti sustava upravljanja sigurnošću upravitelja infrastrukture i željezničkih prijevoznika, nacionalna tijela nadležna za sigurnost mogu uzeti u obzir izvedbu sudionika iz članka 4. stavka 4. ove Direktive u pogledu sigurnosti te, prema potrebi, centara za osposobljavanje iz Direktive 2007/59/EZ sve dok njihove aktivnosti utječu na sigurnost željeznica. Primjenom tog stavka ne dovodi se u pitanje odgovornost željezničkih prijevoznika i upravitelja infrastrukture iz članka 4. stavka 3. ove Direktive.

9. Nacionalna tijela nadležna za sigurnost u državama članicama u kojima djeluje željeznički prijevoznik surađuju u koordiniranju svojih aktivnosti nadzora u vezi s tim željezničkim prijevoznikom kako bi se osigurala razmjena svih bitnih informacija o određenom željezničkom prijevozniku, posebno o poznatim rizicima i njegovoj izvedbi u pogledu sigurnosti. Nacionalno tijelo nadležno za sigurnost također razmjenjuje informacije s drugim relevantnim nacionalnim tijelima nadležnima za sigurnost i Agencijom ako otkrije da željeznički prijevoznik ne poduzima potrebne mjere za upravljanje rizicima.

Tom se suradnjom osigurava da su aktivnosti nadziranja u dostatnoj mjeri pokrivena te se izbjegavaju dvostruke inspekcije i revizije. Nacionalna tijela nadležna za sigurnost mogu razviti zajednički plan nadziranja kako bi se osiguralo da se revizije i druge inspekcije provode periodično, uzimajući u obzir vrstu i opseg djelatnosti prijevoza u svakoj od dotičnih država članica.

Agencija razvijanjem smjernica pomaže u takvim aktivnostima koordinacije.

10. Nacionalna tijela nadležna za sigurnost mogu uputiti obavijesti kako bi upozorila upravitelje infrastrukture i željezničke prijevoznike u slučaju nepoštovanja obveza određenih u stavku 1.

11. Nacionalna tijela nadležna za sigurnost koriste informacije koje je Agencija prikupila tijekom ocjene dokumentacije iz članka 10. stavka 5. točke (a) za potrebe nadziranja željezničkog prijevoznika nakon izdavanja svoje jedinstvene potvrde o sigurnosti. Ona koriste informacije prikupljene tijekom postupka izdavanja uvjerenja o sigurnosti u skladu s člankom 12. za potrebe nadziranja upravitelja infrastrukture.

12. Agencija, ili nadležna nacionalna tijela nadležna za sigurnost u slučaju kada je jedinstvena potvrda o sigurnosti izdana u skladu s člankom 10. stavkom 8., koriste informacije prikupljene tijekom aktivnosti nadzora za potrebe obnavljanja jedinstvenih potvrda o sigurnosti. Za potrebe obnavljanja uvjerenja o sigurnosti nacionalno tijelo nadležno za sigurnost također koristi informacije prikupljene tijekom svojih aktivnosti nadzora.

13. Agencija i nacionalna tijela nadležna za sigurnost poduzimaju potrebne mjere kako bi koordinirali i osigurali potpunu razmjenu informacija iz stavaka 10., 11. i 12.

Članak 18.**Načela odlučivanja**

1. Agencija, prilikom razmatranja zahtjeva za jedinstvenu potvrdu o sigurnosti u skladu s člankom 10. stavkom 1., i nacionalna tijela nadležna za sigurnost obavljaju svoje zadaće na otvoren, nediskriminirajući i transparentan način. Oni posebno svim zainteresiranim stranama daju mogućnost da budu saslušane i navode razloge za svoje odluke.

Oni odmah odgovaraju na upite i podnesene zahtjeve te bez odgode upućuju svoje zahtjeve za informacije te donose sve svoje odluke u roku od četiri mjeseca nakon što je podnositelj zahtjeva dostavio sve relevantne informacije. Oni u bilo kojem trenutku mogu zatražiti tehničku pomoć upravitelja infrastrukture i željezničkih prijevoznika ili drugih kvalificiranih tijela kada obavljaju zadaće iz članka 16.

U procesu razvijanja nacionalnog regulatornog okvira nacionalna tijela nadležna za sigurnost savjetuju se sa svim sudionicima i zainteresiranim stranama, uključujući upravitelje infrastrukture, željezničke prijevoznike, proizvođače, pružatelje usluga održavanja, korisnike i predstavnike osoblja.

2. Nacionalna tijela nadležna za sigurnost slobodno provode sve inspekcije, revizije i istrage potrebne za obavljanje svojih zadaća te im se osigurava pristup svim relevantnim dokumentima i objektima, postrojenjima i opremi upravitelja infrastrukture i željezničkih prijevoznika i, prema potrebi, bilo kojeg sudionika iz članka 4. Agencija ima ista prava u odnosu na željezničke prijevoznike kada obavlja svoje zadaće izdavanja potvrda o sigurnosti u skladu s člankom 10. stavkom 5.

3. Države članice poduzimaju potrebne mjere kako bi se osiguralo da odluke koje donose nacionalna tijela nadležna za sigurnost podliježu sudskom preispitivanju.

4. Nacionalna tijela nadležna za sigurnost aktivno razmjenjuju mišljenja i iskustva, osobito u okviru mreže koju je uspostavila Agencija kako bi se kriteriji njihovog odlučivanja uskladili širom Unije.

Članak 19.**Godišnje izvješće**

Nacionalna tijela nadležna za sigurnost objavljuju godišnje izvješće o svojim aktivnostima u prethodnoj godini te ga šalju Agenciji do 30. rujna. Izvješće sadrži informacije o:

- (a) razvoju sigurnosti željeznice, uključujući objedinjavanje CSI-ova na razini država članica, u skladu s člankom 5. stavkom 1.;
- (b) važnim promjenama u zakonodavstvu i propisima u vezi sa sigurnošću željeznica;
- (c) razvoju u pogledu izdavanja potvrda o sigurnosti i uvjerenja o sigurnosti;
- (d) rezultatima nadzora nad upraviteljima infrastrukture i željezničkim prijevoznicima i s time povezanim iskustvima, uključujući broj i ishod inspekcija i revizija;
- (e) odstupanjima o kojima je odlučeno u skladu s člankom 15.; i
- (f) iskustvima željezničkih prijevoznika i upravitelja infrastrukture u pogledu primjene relevantnih CSM-ova.

POGLAVLJE V.

ISTRAGA NESREĆA I INCIDENATA

Članak 20.**Obveza provođenja istrage**

1. Države članice osiguravaju da nakon svake ozbiljne nesreće u željezničkom sustavu Unije istražno tijelo iz članka 22. provede istragu. Cilj istrage je, kada je to moguće, poboljšanje sigurnosti željeznica i sprječavanje nesreća.

2. Istražno tijelo iz članka 22. može istražiti i one nesreće i incidente koji su pod neznatno drukčijim uvjetima mogli dovesti do ozbiljnih nesreća, uključujući tehničke kvarove strukturnih podsustava ili sastavnih dijelova interoperabilnosti željezničkog sustava Unije.

Istražno tijelo može odlučiti treba li ili ne treba provesti istragu u vezi s takvom nesrećom ili incidentom. Pri donošenju odluke ono uzima u obzir:

- (a) težinu nesreće ili incidenta;
 - (b) je li ona jedna u nizu nesreća ili incidenata koji su značajni za sustav u cjelini;
 - (c) utjecaj na sigurnost željeznica; i
 - (d) zahtjeve upravitelja infrastrukture, željezničkih prijevoznika, nacionalnog tijela nadležnog za sigurnost ili država članica.
3. Istražno tijelo određuje opseg istraga i postupak koji treba slijediti u provođenju istraga, uzimajući u obzir članke 21. i 23. te ovisno o iskustvima iz nesreće ili incidenta koja očekuje da će steći za poboljšanje sigurnosti.
4. Istraga se ni u kom slučaju ne treba baviti pitanjima krivnje ili odgovornosti.

Članak 21.

Status istrage

1. U okviru vlastitog pravnog sustava države članice utvrđuju pravni status istrage kojim se glavnim istražiteljima omogućuje obavljanje njihove zadaće na najučinkovitiji način i u najkraćem roku.
2. Države članice u skladu sa svojim nacionalnim zakonodavstvom osiguravaju punu suradnju tijela nadležnih za bilo kakvu sudsku istragu te osiguravaju da se istražiteljima što prije omogući pristup informacijama i dokazima koji su relevantni za istragu. Posebno im se omogućuje:
 - (a) trenutačan pristup mjestu nesreće ili incidenta, kao i željezničkim vozilima koja su u nju uključena te povezanim građevinskim, prometno-upravljačkim i signalno-sigurnosnim postrojenjima;
 - (b) pravo na trenutačno popisivanje dokaza i kontrolirano uklanjanje olupine, infrastrukturnih postrojenja ili komponenti za potrebe ispitivanja ili analize;
 - (c) neograničeni pristup sadržajima uređaja za snimanje te opreme za snimanje govornih poruka ugrađenih u vozilo i njihova upotreba te bilježenje rada signalno-sigurnosnog i prometno-upravljačkog sustava;
 - (d) pristup rezultatima obdukcije tijela žrtava;
 - (e) pristup rezultatima ispitivanja osoblja vlaka i drugog željezničkog osoblja uključenog u nesreću ili incident;
 - (f) mogućnost ispitivanja željezničkog osoblja uključenog u nesreću ili incident i ostalih svjedoka; i
 - (g) pristup svim relevantnim informacijama ili zapisima u posjedu upravitelja infrastrukture, željezničkih prijevoznika, subjekata nadležnih za održavanje i dotičnog nacionalnog tijela nadležnog za sigurnost.
3. Agencija surađuje s istražnim tijelom ako su istragom obuhvaćeni vozila koja je Agencija odobrila ili željeznički prijevoznici kojima je Agencija izdala potvrdu. Ona u najkraćem mogućem roku podnosi sve zatražene informacije ili snimke istražnom tijelu te pruža objašnjenja ako su ona od nje zatražena.
4. Istraga se provodi neovisno o bilo kojoj sudskoj istrazi.

Članak 22.**Istražno tijelo**

1. Svaka država članica osigurava da istrage nesreća i incidenata iz članka 20. provodi stalno tijelo koje se sastoji od najmanje jednog istražitelja sposobnog za obnašanje funkcije glavnog istražitelja u slučaju nesreće ili incidenta. To je tijelo ustrojstveno, pravno i u smislu odlučivanja neovisno o bilo kojem upravitelju infrastrukture, željezničkom prijevozniku, tijelu za naplatu, tijelu za dodjelu kapaciteta i tijelu za ocjenu sukladnosti te o bilo kojoj strani čiji bi interesi mogli biti u sukobu sa zadaćama koje su povjerene istražnom tijelu. Osim toga, ono je funkcionalno neovisno o nacionalnom tijelu nadležnom za sigurnost, Agenciji i o svakom regulatornom tijelu za željeznice.

2. Istražno tijelo obavlja svoje zadaće neovisno o drugim subjektima iz stavka 1. te je sposobno pribaviti dostatna sredstva za tu svrhu. Njegovim istražiteljima dodjeljuje se status koji im jamči potrebnu neovisnost.

3. Države članice obvezuju željezničke prijevoznike, upravitelje infrastrukture i, prema potrebi, nacionalno tijelo nadležno za sigurnost da odmah obavijeste istražno tijelo o nesrećama i incidentima iz članka 20. te da dostave sve dostupne informacije. Tu bi obavijest trebalo, prema potrebi, ažurirati čim informacije koje nedostaju postanu dostupne.

Istražno tijelo bez odgode te u svakom slučaju u roku od dva mjeseca nakon primitka obavijesti o nesreći ili incidentu odlučuje o tome hoće li pokrenuti istragu.

4. Istražno tijelo može, uz obavljanje svojih u skladu s ovom Direktivom, provoditi i istrage drugih događaja koji nisu željezničke nesreće i incidenti sve dok te druge istrage ne ugrožavaju njegovu neovisnost.

5. Ako je to potrebno te pod uvjetom da se time ne dovodi u pitanje neovisnost istražnog tijela kako je predviđeno u stavku 1., istražno tijelo može zatražiti pomoć istražnih tijela iz drugih država članica ili pomoć Agencije kako bi pribavilo stručna znanja ili provelo tehničke inspekcije, analize ili vrednovanja.

6. Države članice mogu istražnom tijelu povjeriti zadaću provedbe istraga drugih željezničkih nesreća i incidenata osim onih navedenih u članku 20.

7. Istražna tijela aktivno razmjenjuju mišljenja i iskustva u svrhu razvoja zajedničkih metoda istrage, izrade zajedničkih načela za pridržavanje sigurnosnih preporuka te prilagodbe razvoju tehničkog i znanstvenog napretka.

Ne dovodeći u pitanje stavak 1., Agencija podržava istražna tijela pri obavljanju te zadaće u skladu s člankom 38. stavkom 2. Uredbe (EU) 2016/796.

Istražna tijela, uz potporu Agencije u skladu s člankom 38. stavkom 2. Uredbe (EU) 2016/796, uspostavljaju program stručnih revizija te se sva istražna tijela potiče da sudjeluju u njemu kako bi se nadgledala njihova djelotvornost i neovisnost. Istražna tijela, uz potporu tajništva iz članka 38. stavka 2. Uredbe (EU) 2016/796, objavljuju:

(a) zajednički program stručnih revizija i kriterije revizije; i

(b) godišnje izvješće o programu u kojem se ističu utvrđene jake strane, kao i prijedlozi u svrhu poboljšanja.

Izvješća o stručnoj reviziji dostavljaju se svim istražnim tijelima i Agenciji. Ta se izvješća objavljuju na dobrovoljnoj osnovi.

Članak 23.**Istražni postupak**

1. Nesreću ili incident iz članka 20. istražuje istražno tijelo države članice u kojoj se ona dogodila. Ako nije moguće utvrditi u kojoj se državi članici dogodila, ili ako se dogodila na postrojenju na granici između dviju država članica ili u blizini postrojenja na granici između dviju država članica, relevantna istražna tijela dogovaraju se o tome koje će od njih provesti istragu ili se dogovaraju da će istragu provesti u međusobnoj suradnji. Drugom istražnom tijelu se u prvom slučaju omogućuje sudjelovanje u istrazi i potpuni pristup rezultatima istrage.

Istražna tijela iz drugih država članica prema potrebi se poziva da sudjeluju u istrazi ako:

- (a) je željeznički prijevoznik koji ima poslovni nastan i dozvolu u jednoj od tih država članica uključen u nesreću ili incident; ili
- (b) je vozilo koje je registrirano ili koje se održava u jednoj od tih država članica uključeno u nesreću ili incident.

Istražnim tijelima iz pozvanih država članica daju se potrebne ovlasti kako bi mogla, kada se to od njih traži, pomoći u prikupljanju dokaza za istražno tijelo druge države članice.

Istražnim tijelima iz pozvanih država članica omogućuje se pristup podacima i dokazima potrebnima kako bi mogli djelotvorno sudjelovati u istrazi uz poštovanje nacionalnih zakona povezanih sa sudskim postupcima.

Ovim stavkom ne sprječava se države članice da pristanu na to da relevantna tijela i u drugim okolnostima putem međusobne suradnje provedu istrage.

2. Za svaku nesreću ili incident tijelo nadležno za istragu osigurava odgovarajuća sredstva koja uključuju potrebna operativna i tehnička stručna znanja za provođenje istrage. Stručna znanja mogu se dobiti unutar samog tijela ili izvan njega, ovisno o obilježjima nesreće ili incidenta koje treba istražiti.

3. Istraga se provodi što je moguće otvorenije, tako da se svim stranama omogući saslušanje i razmjena rezultata. Relevantnom upravitelju infrastrukture i željezničkim prijevoznicima, nacionalnom tijelu nadležnom za sigurnost, Agenciji, žrtvama i njihovoj rodbini, vlasnicima oštećene imovine, proizvođačima, uključenim hitnim službama te predstavnicima osoblja i korisnika daje se mogućnost da pruže relevantne tehničke informacije kako bi se poboljšala kvaliteta izvješća o istrazi. Istražno tijelo uzima u obzir i razumne potrebe žrtava i njihove rodbine te ih izvješćuje o napretku istrage.

4. Istražno tijelo zaključuje svoja ispitivanja na mjestu nesreće u najkraćem mogućem roku kako bi se upravitelju infrastrukture omogućilo popravlanje infrastrukture i njezino otvaranje za željeznički prijevoz što je prije moguće.

Članak 24.

Izvješća

1. Istraga o nesreći ili incidentu iz članka 20. predmet je izvješća koja se pripremaju u obliku primjerenom vrsti i ozbiljnosti nesreće ili incidenta i relevantnosti nalaza istrage. U izvješćima se navode ciljevi istraga iz članka 20. stavka 1. i ta izvješća, prema potrebi, sadrže sigurnosne preporuke.

2. Istražno tijelo objavljuje konačno izvješće u najkraćem mogućem roku te uobičajeno najkasnije u roku od 12 mjeseci nakon datuma događaja. Ako se konačno izvješće ne može objaviti u roku od 12 mjeseci, istražno tijelo objavljuje privremenu izjavu najmanje na svaku obljetnicu nesreće u kojoj iznosi detalje o napretku istrage i sva pokrenuta pitanja u vezi sa sigurnošću. Izvješće se, zajedno sa sigurnosnim preporukama, dostavlja relevantnim stranama iz članka 23. stavka 3., kao i dotičnim tijelima i stranama u drugim državama članicama.

Uzimajući u obzir iskustvo koje su stekla istražna tijela, Komisija provedbenim aktima uspostavlja strukturu izvješćivanja koju je potrebno slijediti u najvećoj mogućoj mjeri u izvješćima o nesrećama i incidentima. U tu strukturu izvješćivanja uključeni su sljedeći elementi:

- (a) opis događaja i njegova pozadina;
- (b) zapis o istragama i ispitivanjima, uključujući o sustavu upravljanja sigurnošću, primijenjenim pravilima i propisima, funkcioniranju voznog parka i tehničkih postrojenja, organizaciji radne snage, dokumentaciji o operativnom sustavu i prethodnim događajima sličnih obilježja;

- (c) analiza i zaključci koji se odnose na uzroke događaja, uključujući čimbenike koji su mu doprinijeli, koji se odnose na:
- i. radnje koje su poduzele uključene osobe;
 - ii. stanje voznog parka ili tehničkih postrojenja;
 - iii. vještine osoblja, postupke i održavanje;
 - iv. uvjete u pogledu regulatornog okvira; i
 - v. primjenu sustava upravljanja sigurnošću.

Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 28. stavka 3.

3. Istražno tijelo do 30. rujna svake godine objavljuje godišnje izvješće u kojemu se navode istrage provedene u prethodnoj godini, sigurnosne preporuke koje su izdane i djelovanja poduzeta u skladu s prethodno izdanim preporukama.

Članak 25.

Informacije koje se šalju Agenciji

1. U roku od sedam dana od odluke o pokretanju istrage istražno tijelo o tome obavješćuje Agenciju. U obavijesti se navodi datum, vrijeme i mjesto događaja, kao i vrsta događaja i njegove posljedice s obzirom na smrtno stradale, ozlijeđene i materijalnu štetu.
2. Istražno tijelo šalje Agenciji presliku konačnog izvješća iz članka 24. stavka 2. kao i presliku godišnjeg izvješća iz članka 24. stavka 3.

Članak 26.

Sigurnosne preporuke

1. Sigurnosnom preporukom koju izdaje istražno tijelo ni u kom se slučaju ne stvara pretpostavka o krivnji ili odgovornosti za nesreću ili incident.
2. Preporuke se upućuju nacionalnom tijelu nadležnom za sigurnost i, kada je to potrebno zbog prirode preporuke, Agenciji, drugim tijelima ili tijelima vlasti u dotičnoj državi članici ili drugim državama članicama. Države članice, njihova nacionalna tijela nadležna za sigurnost te Agencija u granicama svojih nadležnosti poduzimaju potrebne mjere kako bi se osiguralo propisno uzimanje u obzir sigurnosnih preporuka koje su izdala istražna tijela, kao i, prema potrebi, postupanje u skladu s njima.
3. Agencija, nacionalno tijelo nadležno za sigurnost i druga tijela vlasti ili tijela ili, prema potrebi, druge države članice kojima su upućene preporuke, periodično izvješćuju istražno tijelo o mjerama koje su poduzete ili se planiraju kao posljedica dane preporuke.

POGLAVLJE VI.

PRIJELAZNE I ZAVRŠNE ODREDBE

Članak 27.

Izvršavanje delegiranja ovlasti

1. Ovlast za donošenje delegiranih akata dodjeljuje se Komisiji podložno uvjetima utvrđenima u ovom članku.
2. Ovlast za donošenje delegiranih akata iz članka 6. stavka 6. i članka 7. stavka 6. dodjeljuje se Komisiji na razdoblje od pet godina počevši od 15. lipnja 2016. Komisija izrađuje izvješće o delegiranju ovlasti najkasnije devet mjeseci prije kraja razdoblja od pet godina. Delegiranje ovlasti prešutno se produljuje za razdoblja jednakog trajanja, osim ako se Europski parlament ili Vijeće tom produljenju usprotive najkasnije tri mjeseca prije kraja svakog razdoblja.
3. Od posebne je važnosti da Komisija slijedi svoju uobičajenu praksu i da provede savjetovanja sa stručnjacima, među ostalim sa stručnjacima država članica, prije donošenja tih delegiranih akata.

4. Europski parlament ili Vijeće u svakom trenutku mogu opozvati delegiranje ovlasti iz članka 6. stavka 6. i članka 7. stavka 6. Odlukom o opozivu prekida se delegiranje ovlasti koje je u njoj navedeno. Opoziv počinje proizvoditi učinke sljedećeg dana od dana objave spomenute odluke u *Službenom listu Europske unije* ili na kasniji dan naveden u spomenutoj odluci. On ne utječe na valjanost delegiranih akata koji su već na snazi.
5. Čim donese delegirani akt, Komisija ga istodobno priopćuje Europskom parlamentu i Vijeću.
6. Delegirani akt donesen na temelju članka 6. stavka 6. i članka 7. stavka 6. stupa na snagu samo ako Europski parlament ili Vijeće u roku od dva mjeseca od priopćenja tog akta Europskom parlamentu i Vijeću na njega ne podnesu nikakav prigovor ili ako su prije isteka tog roka i Europski parlament i Vijeće obavijestili Komisiju da neće podnijeti prigovore. Taj se rok produljuje za dva mjeseca na inicijativu Europskog parlamenta ili Vijeća.

Članak 28.

Postupak odbora

1. Komisiji pomaže odbor iz članka 51. Direktive (EU) 2016/797. Navedeni odbor je odbor u smislu Uredbe (EU) br. 182/2011.
2. Pri upućivanju na ovaj stavak primjenjuje se članak 4. Uredbe (EU) br. 182/2011.
3. Pri upućivanju na ovaj stavak primjenjuje se članak 5. Uredbe (EU) br. 182/2011. Ako odbor ne da nikakvo mišljenje, Komisija ne donosi nacrt provedbenog akta i primjenjuje se članak 5. stavak 4. treći podstavak Uredbe (EU) br. 182/2011.

Članak 29.

Izvešće i daljnje djelovanje Unije

1. Komisija do 16. lipnja 2021. i svakih pet godina nakon tog datuma podnosi Europskom parlamentu i Vijeću izvješće o provedbi ove Direktive, posebno kako bi se pratila djelotvornost mjera za izdavanje jedinstvenih potvrda o sigurnosti.

Izvešću se prema potrebi prilažu prijedlozi daljnjeg djelovanja Unije.

2. Agencija provodi vrednovanje razvoja kulture sigurnosti, uključujući izvješćivanje o događajima. Ona do 16. lipnja 2024. Komisiji podnosi izvješće u kojem su, prema potrebi, sadržana poboljšanja koje treba provesti na sustavu. Komisija na temelju tih preporuka donosi odgovarajuće mjere i ako je to potrebno, predlaže izmjene ove Direktive.
3. Komisija do 16. prosinca 2017. izvješćuje Europski parlament i Vijeće o djelovanjima poduzetima s ciljem ostvarivanja sljedećih ciljeva:
 - (a) obveze proizvođača da identifikacijskim kodom označe komponente bitne za sigurnost koje prometuju na europskim željezničkim mrežama, čime se osigurava da se identifikacijskim kodom jasno utvrde komponenta, naziv proizvođača i značajni podatci u vezi s proizvodnjom;
 - (b) potpune sljedivosti komponenti bitnih za sigurnost, sljedivosti aktivnosti njihova održavanja i utvrđivanja njihova operativnog vijeka; i
 - (c) utvrđivanja zajedničkih obvezujućih načela za održavanje tih komponenti.

Članak 30.

Sankcije

Države članice utvrđuju pravila o sankcijama koje se primjenjuju na kršenja nacionalnih odredaba donesenih na temelju ove Direktive i poduzimaju sve mjere potrebne radi osiguranja njihove provedbe. Predviđene sankcije moraju biti učinkovite, proporcionalne, nediskriminirajuće i odvraćajuće. Države članice obavješćuju Komisiju o tim pravilima do datuma navedenog u članku 33. stavku 1. te je bez odgode obavješćuju o svim naknadnim izmjenama koje na njih utječu.

Članak 31.**Prijelazne odredbe**

1. Prilog V. Direktivi 2004/49/EZ primjenjuje se do datuma početka primjene provedbenih akata iz članka 24. stavka 2. ove Direktive.
2. Ne dovodeći u pitanje stavak 3. ovog članka, željeznički prijevoznici za koje se treba izdati potvrda između 15. lipnja 2016. i 16. lipnja 2019., podliježu Direktivi 2004/49/EZ. Takve potvrde o sigurnosti valjane su do datuma isteka njihovog važenja.
3. Najkasnije od 16. lipnja 2019. Agencija obavlja zadaće povezane s izdavanjem potvrda u skladu s člankom 10. u pogledu područja djelovanja u državama članicama koje Agenciju ili Komisiju nisu obavijestile u skladu s člankom 33. stavkom 2. Odstupajući od članka 10., nacionalna tijela država članica nadležna za sigurnost koje su Agenciju i Komisiju obavijestile u skladu s člankom 33. stavkom 2. mogu nastaviti izdavati potvrde u skladu s Direktivom 2004/49/EZ do 16. lipnja 2020.

Članak 32.**Preporuke i mišljenja Agencije**

Agencija daje preporuke i mišljenja u skladu s člankom 13. Uredbe (EU) 2016/796 za potrebe provedbe ove Direktive. Te preporuke i mišljenja mogu se uzeti u obzir kada Unija donosi pravne akte u skladu s ovom Direktivom.

Članak 33.**Prenošenje**

1. Države članice stavljaju na snagu zakone i druge propise koji su potrebni radi usklađivanja s člancima 2., 3., 4., člancima od 8. do 11., člankom 12. stavkom 5., člankom 15. stavkom 3., člancima od 16. do 19., člankom 21. stavkom 2., člankom 23. stavcima 3. i 7., člankom 24. stavkom 2., člankom 26. stavkom 3. i prilogima II. i III. do 16. lipnja 2019. One Komisiji odmah dostavljaju tekst tih mjera.
2. Države članice mogu produljiti razdoblje prenošenja iz stavka 1. za godinu dana. Radi toga, do 16. prosinca 2018. države članice koje ne stave na snagu zakone i druge propise u roku za prenošenje iz stavka 1. obavješćuju Agenciju i Komisiju o tome i navode razloge za takvo produljenje.
3. Kada države članice donose te mjere, one sadržavaju upućivanje na ovu Direktivu ili se na nju upućuje prilikom njihove službene objave. One sadržavaju i izjavu da se upućivanja u postojećim zakonima i drugim propisima na direktivu stavljenju izvan snage ovom Direktivom smatraju upućivanjima na ovu Direktivu. Države članice određuju načine tog upućivanja i način oblikovanja te izjave.
4. Obveza prenošenja i provedbe ove Direktive ne primjenjuje se na Cipar i Maltu sve dok se na njihovim državnim područjima ne uspostavi željeznički sustav.

Međutim, čim javni ili privatni subjekt podnese službeni zahtjev za izgradnju željezničke pruge s ciljem da njome prometuje jedan ili više željezničkih prijevoznika, dotične države članice u roku od dvije godine od primitka zahtjeva uspostavljaju mjere za provedbu ove Direktive.

Članak 34.**Stavljanje izvan snage**

Direktiva 2004/49/EZ, kako je izmijenjena direktivama navedenima u Prilogu IV. dijelu A, stavlja se izvan snage s učinkom od 16. lipnja 2020., ne dovodeći u pitanje obveze država članica koje se odnose na rokove za prenošenje u nacionalno pravo direktiva navedenih u Prilogu IV. dijelu B i njihovu primjenu.

Upućivanja na Direktivu stavljenu izvan snage smatraju se upućivanjima na ovu Direktivu i čitaju se u skladu s korelacijskom tablicom iz Priloga V.

Članak 35.

Stupanje na snagu

Ova Direktiva stupa na snagu dvadesetog dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije*.

Članak 36.

Adresati

Ova je Direktiva upućena državama članicama.

Sastavljeno u Strasbourgu 11. svibnja 2016.

Za Europski parlament
Predsjednik
M. SCHULZ

Za Vijeće
Predsjednik
J. A. HENNIS-PLASSCHAERT

PRILOG I.

ZAJEDNIČKI SIGURNOSNI POKAZATELJI

Svake godine nacionalna tijela nadležna za sigurnost izvješćuju o zajedničkim sigurnosnim pokazateljima (CSI-ovi).

Ako se nakon podnošenja izvješća otkriju nove činjenice ili pogreške, nacionalno tijelo nadležno za sigurnost prvom će odgovarajućom prilikom, a najkasnije u sljedećem godišnjem izvješću izmijeniti ili ispraviti pokazatelje za određenu godinu.

Zajedničke definicije za CSI-ove i metode izračuna gospodarskog učinka nesreća utvrđene su u Dodatku.

1. Pokazatelji koji se odnose na nesreće

1.1. Ukupan i relativan (u odnosu na vlak-kilometre) broj ozbiljnih nesreća te raščlamba na sljedeće vrste nesreća:

- sudar vlaka sa željezničkim vozilom,
- sudar vlaka s preprekom unutar slobodnog profila,
- iskliznuće vlaka,
- nesreća na željezničko-cestovnom prijelazu, uključujući nesreću u kojoj sudjeluju pješaci na željezničko-cestovnom prijelazu te dodatna raščlamba za pet vrsta željezničko-cestovnih prijelaza definiranih u točki 6.2.,
- nesreća osoba koja uključuje željezničko vozilo u pokretu, uz iznimku samoubojstava i pokušaja samoubojstva,
- požar na željezničkim vozilima,
- ostalo.

O svakoj se teškoj nesreći izvješćuje prema vrsti primarne nesreće, čak i ako su posljedice sekundarne nesreće ozbiljnije (npr. iskliznuće vlaka nakon kojeg je uslijedio požar).

1.2. Ukupan i relativan (u odnosu na vlak-kilometre) broj teško ozlijeđenih i smrtno stradalih osoba prema vrsti nesreće razvrstan u sljedeće kategorije:

- putnici (također u odnosu na ukupan broj putničkih kilometara i putničkih vlak-kilometara),
- zaposlenici ili izvođači,
- korisnici željezničko-cestovnih prijelaza,
- neovlaštene osobe,
- druge osobe na peronu,
- druge osobe izvan perona.

2. Pokazatelji koji se odnose na opasne tvari

Ukupan i relativan (u odnosu na vlak-kilometre) broj nesreća u željezničkom prijevozu opasnih tvari, podijeljen na sljedeće kategorije:

- nesreće u kojima sudjeluje najmanje jedno željezničko vozilo kojim se prevoze opasne tvari, kako je definirano u Dodatku,
- broj takvih nesreća u kojima su ispuštene opasne tvari.

3. Pokazatelji koji se odnose na samoubojstva

Ukupan i relativan (u odnosu na vlak-kilometre) broj samoubojstava i pokušaja samoubojstva

4. Pokazatelji koji se odnose na pretkazivače nesreća

Ukupan i relativan (u odnosu na vlak-kilometre) broj pretkazivača nesreća i raščlamba na sljedeće vrste pretkazivača:

- slomljene tračnice,
- izbacivanja i druge deformacije kolosijeka,
- ispadi signalizacije u nesigurno stanje,

- prolazak pokraj signala kojim se zabranjuje daljnja vožnja uz prolazak opasne točke,
- prolazak pokraj signala kojim se zabranjuje daljnja vožnja bez prolaska opasne točke,
- slomljeni kotači na željezničkim vozilima u prometu,
- slomljene osovine na željezničkim vozilima u prometu.

Potrebno je izvijestiti o svim pretkazivačima nesreća, kako o onima koji za posljedicu imaju nesreću, tako i o onima koji za posljedicu nemaju nesreću. (O pretkazivačima koji za posljedicu imaju tešku nesreću izvješćuje se i prema pokazateljima koji se odnose na pretkazivače; o pretkazivačima koji za posljedicu nemaju tešku nesreću izvješćuje se samo prema pokazateljima koji se odnose na pretkazivače).

5. **Pokazatelji za izračun gospodarskog učinka nesreća**

Ukupno u eurima i relativno (u odnosu na vlak-kilometre):

- broj smrtno stradalih osoba i teških ozljeda pomnožen s vrijednošću sprečavanja stradavanja (VPC),
- troškovi štete po okoliš,
- troškovi materijalne štete na željezničkim vozilima ili infrastrukturi,
- troškovi kašnjenja kao posljedice nesreća.

Nacionalna tijela nadležna za sigurnost izvješćuju o gospodarskom učinku teških nesreća.

VPC je vrijednost koju društvo pripisuje sprečavanju stradavanja i kao takva nije referenca za naknadu štete između sudionika u nesrećama.

6. **Pokazatelji koji se odnose na tehničku sigurnost infrastrukture i njezinu provedbu**

6.1. Postotak pruga koje imaju sustave za zaštitu vlakova (TPS-ove) u radu i postotak vlak-kilometara gdje se koriste TPS-ovi ugrađeni u vlak, ako ti sustavi pružaju:

- upozorenja,
- upozorenje i automatsko zaustavljanje,
- upozorenje i automatsko zaustavljanje i nepostojani nadzor brzine,
- upozorenje i automatsko zaustavljanje i postojani nadzor brzine.

6.2. Broj željezničko-cestovnih prijelaza (ukupan, po kilometru pruge i kolosiječnom kilometru) prema sljedećih pet vrsta:

(a) pasivni (nezaštićeni) željezničko-cestovni prijelaz

(b) aktivni (zaštićeni) željezničko-cestovni prijelaz:

- i. ručni;
- ii. automatski s upozorenjem korisnika;
- iii. automatski sa zaštitom korisnika;
- iv. sa zaštitom pruge.

Dodatak

Zajedničke definicije za CSI-ove i metode izračuna gospodarskog učinka nesreća

1. Pokazatelji koji se odnose na nesreće

- 1.1. „teška nesreća” znači svaka nesreća u kojoj sudjeluje najmanje jedno željezničko vozilo u pokretu, a koja za posljedicu ima najmanje jednu smrtno stradalu ili teško ozlijeđenu osobu, ili znatnu štetu na željezničkim vozilima, tračnicama, drugim postrojenjima ili u okolišu, ili velike smetnje u prometu, osim nesreća u radionicama, skladištima i spremištima;
- 1.2. „znatna šteta na vozilima, tračnicama, drugim postrojenjima ili u okolišu” znači šteta u iznosu od 150 000 EUR ili više;
- 1.3. „velike smetnje u prometu” znači suspenzija željezničkih usluga na glavnoj željezničkoj pruzi u trajanju od šest ili više sati;
- 1.4. „vlak” znači jedno ili više željezničkih vozila koje vuče jedna ili više lokomotiva ili motornih vagona ili jedan motorni vagon koji prometuje sam, pod određenim brojem ili posebnom oznakom, od određene početne točke do određene završne točke, uključujući vučno vozilo odnosno lokomotivu koja prometuje sama;
- 1.5. „sudar vlaka sa željezničkim vozilom” znači sudar čelnog dijela jednog vlaka i čelnog dijela drugog vlaka odnosno željezničkog vozila, sudar čelnog dijela jednog vlaka i stražnjeg dijela drugog vlaka odnosno željezničkog vozila ili sudar bočnog dijela jednog vlaka i bočnog dijela drugog vlaka odnosno željezničkog vozila, ili sudar s ranžirnim željezničkim vozilom;
- 1.6. „sudar vlaka s preprekom unutar slobodnog profila” znači sudar dijela vlaka s objektima koji su pričvršćeni za prugu ili se privremeno nalaze na njoj ili u njezinoj blizini (osim na željezničko-cestovnim prijelazima ako su tijekom prelaska preko prijelaza ispali iz vozila ili ih je tijekom prelaska preko prijelaza izgubio korisnik), uključujući sudar s kontaktnom mrežom;
- 1.7. „iskliznuće vlaka” znači svaki slučaj kada najmanje jedan kotač vlaka ispadne s tračnice;
- 1.8. „nesreća na željezničko-cestovnom prijelazu” znači svaka nesreća na željezničko-cestovnim prijelazima u kojoj sudjeluje najmanje jedno željezničko vozilo te jedno ili više vozila koja prelaze preko prijelaza, drugi korisnici prijelaza, kao što su pješaci, ili drugi objekti koji se privremeno nalaze na pruzi ili u njezinoj blizini ako su tijekom prelaska preko prijelaza ispali iz vozila ili ih je tijekom prelaska preko prijelaza izgubio korisnik;
- 1.9. „nesreća osoba koje uključuju željezničko vozilo u pokretu” znači nesreća jedne ili više osoba kada ih udari željezničko vozilo ili predmet koji je pričvršćen na vozilo ili se s njega otkvaćio, što uključuje osobe koje su ispale iz željezničkih vozila kao i osobe koje su pale ili su ih udarili nepričvršćeni predmeti tijekom putovanja u vozilima;
- 1.10. „požar u željezničkom vozilu” znači požar ili eksplozija u željezničkom vozilu (uključujući i njegov teret) tijekom vožnje između odlaznog kolodvora i odredišta, uključujući i razdoblja stajanja na odlaznom kolodvoru, odredištu ili među stajalištima, kao i tijekom razdoblja ranžiranja;
- 1.11. „druga (nesreća)” znači svaka nesreća osim sudara vlaka sa željezničkim vozilom, sudara vlaka s preprekom unutar slobodnog profila, iskliznuća vlaka, nesreće na željezničko-cestovnom prijelazu, nesreće osoba koje uključuju željezničko vozilo u pokretu ili požar u željezničkom vozilu;
- 1.12. „putnik” znači svaka osoba, osim članova posade vlaka, koja putuje željeznicom uključujući, isključivo za potrebe statističkih podataka o nesrećama, putnika koji se pokušava ukrati na vlak ili iskrcati s vlaka koji je u pokretu;
- 1.13. „zaposlenik ili izvođač” znači svaka osoba čije je zaposlenje povezano sa željeznicom i koja se u trenutku nesreće nalazi na radnom mjestu, uključujući osoblje izvoditelja, samozaposlene izvođače, osoblje vlaka i osobe koje rukuju željezničkim vozilima i postrojenjima infrastrukture;
- 1.14. „korisnik željezničko-cestovnih prijelaza” znači svaka osoba koja se koristi željezničko-cestovnim prijelazom radi prelaska željezničke pruge bilo kojim prijevoznim sredstvom ili pješice;
- 1.15. „neovlaštena osoba” znači svaka osoba koja se nalazi na objektima željeznice gdje je takva nazočnost zabranjena, osim korisnika željezničko-cestovnih prijelaza;
- 1.16. „druga osoba na peronu” znači svaka osoba na željezničkom peronu koja nije definirana kao „putnik”, „zaposlenik ili izvođač”, „korisnik željezničko-cestovnih prijelaza”, „druga osoba izvan perona” ili „neovlaštena osoba”;

- 1.17. „druga osoba izvan perona” znači svaka osoba izvan željezničkog perona koja nije definirana kao „putnik”, „zaposlenik ili izvođač”, „korisnik željezničko-cestovnih prijelaza”, „druga osoba na peronu” ili „neovlaštena osoba”;
- 1.18. „smrtni slučaj (smrtno stradala osoba)” znači svaka osoba koja je preminula odmah ili u roku od 30 dana od posljedica nesreće, osim u slučaju samoubojstva;
- 1.19. „teška ozljeda (teško ozlijeđena osoba)” znači svaka ozlijeđena osoba koja je zbog nesreće bila smještena u bolnicu dulje od 24 sata, osim u slučaju pokušaja samoubojstva.

2. Pokazatelji koji se odnose na opasne tvari

- 2.1. „nesreća koja uključuje prijevoz opasnih tvari” znači svaka nesreća ili incident koji je potrebno prijaviti u skladu s RID-om ⁽¹⁾/ADR-om, odjeljkom 1.8.5.;
- 2.2. „opasne tvari” znači one tvari i proizvodi čiji je prijevoz zabranjen RID-om, ili dopušten samo pod uvjetima propisanim u njemu.

3. Pokazatelji koji se odnose na samoubojstva

- 3.1. „samoubojstvo” znači čin namjernog samoozljeđivanja čija je posljedica smrt, kako ga je zabilježilo i razvrstalo nadležno nacionalno tijelo;
- 3.2. „pokušaj samoubojstva” znači čin namjernog samoozljeđivanja čija je posljedica teška ozljeda.

4. Pokazatelji koji se odnose na pretkazivače nesreća

- 4.1. „slomljena tračnica” znači svaka tračnica koja je podijeljena na dva ili više dijelova ili svaka tračnica s koje se odvojio komad metala, a što je prouzročilo slobodan prostor na voznoj površini dulji od 50 mm i dublji od 10 mm;
- 4.2. „izbacivanje ili druge deformacije kolosijeka” znači sva oštećenja koja se odnose na neprekinutost i geometriju kolosijeka, zbog kojih je kolosijek potrebno zatvoriti ili odmah ograničiti dopuštenu brzinu;
- 4.3. „ispad signalizacije u nesigurno stanje” znači svaki tehnički kvar signalnog sustava (na infrastrukturi ili željezničkim vozilima) čija je posljedica pokazivanje manje ograničavajućih signalnih informacija od zahtijevanih;
- 4.4. „prolazak pokraj signala kojim se zabranjuje daljnja vožnja uz prolazak opasne točke” znači svaka situacija kada bilo koji dio vlaka nastavi vožnju izvan dopuštenog kretanja i prođe opasnu točku;
- 4.5. „prolazak pokraj signala kojim se zabranjuje daljnja vožnja bez prolaska opasne točke” znači svaka situacija kada bilo koji dio vlaka nastavi vožnju izvan dopuštenog kretanja, ali ne prođe opasnu točku.

Nedopušteno kretanje iz točaka 4.4. i 4.5. znači prolazak:

- pokraj svjetlosnog signala u boji ili likovnog signala uz prugu kojima se upozorava na opasnost ili pokazuje naredba STOJ, kada sustav za zaštitu vlakova (TPS) nije u funkciji,
- kraja odobrenog kretanja povezanog sa sigurnošću koje je utvrđeno u TPS-u,
- pored točke koja je priopćena pismenim ili usmenim odobrenjem utvrđenim u propisima,
- pored ploče sa znakom obaveznog zaustavljanja (ublaživači udara nisu uključeni) ili ručnih signala.

Slučajevi kada vozila bez priključene vučne jedinice ili nezaposjednuti vlak prođu pokraj signala kojim se zabranjuje daljnja vožnja nisu uključeni. Nisu uključeni ni slučajevi gdje signal iz bilo kojeg razloga pravovremeno ne ukaže na zabranu daljnje vožnje i time omogućiti strojovođi da zaustavi vlak prije signala.

Nacionalna tijela nadležna za sigurnost mogu odvojeno izvješćivati o četiri indeksa nedopuštenog kretanja iz alineja ove točke te izvješćuju barem o zbirnom pokazatelju koji sadržava podatke o sva četiri indeksa pokazatelja.

- 4.6. „slomljen kotač na željezničkom vozilu u prometu” znači lom koji utječe na kotač i stvara rizik od nesreće (iskliznuća ili sudara);

⁽¹⁾ RID, Pravilnik o međunarodnom prijevozu opasnih tvari željeznicom, kako je donesen Direktivom 2008/68/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 24. rujna 2008. o kopnenom prijevozu opasnih tvari (SL L 260, 30.9.2008., str. 13.).

4.7. „slomljena osovina na željezničkom vozilu u prometu” znači lom koji utječe na osovinu i stvara rizik od nesreće (iskliznuća ili sudara).

5. Zajedničke metodologije za izračunavanje gospodarskog učinka nesreća

5.1. Vrijednost sprečavanja stradavanja (VPC) sastoji se od:

1. vrijednosti sigurnosti *per se*: vrijednosti spremnosti na plaćanje (WTP-a) na temelju studija navedenih preferencija, koje su provedene u državi članici na koju se primjenjuju;
2. izravnih i neizravnih gospodarskih troškova: vrijednosti troškova procijenjenih u državi članici, koji se sastoje od:
 - troškova liječenja i oporavka,
 - sudskih troškova, troškova policije, privatnih istraga o sudaru, troškova službe za hitne slučajeve te administrativnih troškova osiguranja,
 - gubitaka u proizvodnji: vrijednost koje su za društvo mogle imati robe i usluge koje je osoba mogla proizvesti ili pružiti da se nesreća nije dogodila.

Pri izračunu troškova stradavanja, smrtni slučajevi i teške ozljede razmatraju se zasebno (različiti VPC-ovi za smrtno slučajevima i za teške ozljede).

5.2. Zajednička načela za ocjenu vrijednosti sigurnosti *per se* i/ili izravnih/neizravnih gospodarskih troškova:

Za vrijednost sigurnosti *per se*, ocjena jesu li raspoložive procjene odgovarajuće temelji se na sljedećim razmatranjima:

- procjene se odnose na sustav za vrednovanje smanjivanja rizika od smrtnosti u sektoru prometa i slijede pristup spremnosti na plaćanje (WTP-a) u skladu s metodama navedenih preferencija,
- uzorak ispitanika korišten za vrijednosti reprezentativan je za dotično stanovništvo. Uzorak naročito mora odražavati raspodjelu prema dobi/dohotku zajedno s ostalim relevantnim društveno-gospodarskim i/ili demografskim značajkama stanovništva,
- metoda za dobivanje vrijednosti WTP-a: anketa se sastavlja tako da su pitanja jasna/razumljiva ispitanicima.

Izravni i neizravni gospodarski troškovi procjenjuju se na temelju stvarnih troškova koje snosi društvo.

5.3. Definicije

5.3.1. „Troškovi štete po okoliš” znači troškovi koje moraju pokriti željeznički prijevoznici i upravitelji infrastrukture, a koji se procjenjuju na temelju njihova iskustva, kako bi se oštećeno područje ponovno vratilo u stanje prije željezničke nesreće.

5.3.2. „Troškovi materijalne štete na željezničkim vozilima ili infrastrukturi” znači troškovi osiguravanja novih željezničkih vozila ili infrastrukture, koji imaju jednaku funkcionalnost i tehničke parametre kao željeznička vozila ili infrastruktura koji su nepovratno oštećeni, te trošak ponovne uspostave stanja željezničkih vozila ili infrastrukture u stanje prije nesreće, koje ocjenjuju željeznički prijevoznici i upravitelji infrastrukture na temelju svojega iskustva, uključujući i troškove povezane sa zakupom željezničkih vozila zbog neraspoloživosti oštećenih vozila.

5.3.3. „Troškovi kašnjenja kao posljedice nesreća” znači novčana vrijednost kašnjenja koje su pretrpjeli korisnici željezničkog prijevoza (putnici i korisnici prijevoza tereta) kao posljedicu nesreća, a izračunava se prema sljedećem modelu:

VT = novčana vrijednost uštede vremena putovanja

Vrijednost vremena za putnike u vlaku (po satu)

$$VT_p = [VT \text{ poslovnih putnika}] * [\text{prosječni postotak poslovnih putnika godišnje}] + [VT \text{ putnika koji ne putuju poslom}] * [\text{prosječni postotak putnika koji ne putuju poslom godišnje}]$$

VT_p se mjeri u eurima po putniku po satu

„poslovni putnik” znači putnik koji putuje u vezi sa svojim profesionalnim aktivnostima, isključujući putovanje na posao i s posla.

Vrijednost vremena za teretni vlak (po satu)

$$VT_f = [VT \text{ teretnih vlakova}] * [(\text{tonski kilometar})/(\text{vlak-kilometar})]$$

VT_f se mjeri u eurima po toni tereta po satu

Prosječni broj tona tereta prevezenog vlakom u jednoj godini = (tonski kilometar)/(vlak-kilometar)

CM = trošak jedne minute kašnjenja vlaka

Putnički vlak

$$CM_p = K1 * (VT_p/60) * [(\text{putnički kilometar})/(\text{vlak-kilometar})]$$

Prosječan broj putnika po vlaku u jednoj godini = (putnički kilometar)/(vlak-kilometar)

Teretni vlak

$$CM_f = K2 * (VT_f/60)$$

Faktori K1 i K2 su između vrijednosti vremena i vrijednosti kašnjenja, kako je procijenjeno u studijama navedenih preferencija, kako bi se u obzir uzelo da se vrijeme izgubljeno zbog kašnjenja smatra znatno negativnijim od uobičajenog vremena putovanja.

Troškovi kašnjenja zbog nesreće = $CM_p * (\text{minute kašnjenja putničkih vlakova}) + CM_f * (\text{minute kašnjenja teretnih vlakova})$.

Područje primjene modela

Troškovi kašnjenja izračunavaju se za teške nesreće kako slijedi:

- stvarna kašnjenja na željezničkim prugama na kojima su se dogodile nesreće, mjereno na konačnoj postaji,
- stvarna kašnjenja ili, ako to nije moguće, procijenjena kašnjenja na ostalim zahvaćenim prugama.

6. Pokazatelji koji se odnose na tehničku sigurnost infrastrukture i njezinu provedbu

6.1. „Sustav za zaštitu vlakova (TPS)” znači sustav koji pomaže osigurati poštovanje signala i ograničenja brzine.

6.2. „Sustavi ugrađeni u vlak” znači sustavi koji pomažu strojovođi da poštuje pružnu signalizaciju i signalizaciju u upravljačnici i time osiguravaju zaštitu opasnih točaka i provođenje ograničenja brzine. TPS-ovi ugrađeni u vlak opisani su kako slijedi:

- (a) Upozorenje, kojim se strojovođi pruža automatsko upozorenje.
- (b) Upozorenje i automatsko zaustavljanje, kojim se strojovođi pruža automatsko upozorenje i kojim se pruža automatsko zaustavljanje pri prolasku signala kojim se zabranjuje daljnja vožnja.
- (c) Upozorenje i automatsko zaustavljanje i nepostojani nadzor brzine, kojim se pruža zaštita opasnih točaka, gdje „nepostojani nadzor brzine” znači nadzor brzine na određenim mjestima (uređajima za ograničavanje brzine) kod prilaza signalu.
- (d) Upozorenje i automatsko zaustavljanje i postojani nadzor brzine, kojim se pruža zaštita opasnih točaka i stalni nadzor ograničenja brzine pruge, gdje „stalni nadzor brzine” znači stalno navođenje i provođenje najveće dopuštene ciljane brzine na svim dijelovima pruge.

Tip (d) smatra se sustavom automatske zaštite vlaka (ATP).

6.3. „Željezničko-cestovni prijelaz” znači svako križanje u razini između ceste ili prolaza i željezničke pruge koje odredi upravitelj infrastrukture i koje je otvoreno javnim ili privatnim korisnicima. Prolazi između perona na kolodvorima su isključeni, kao i prolazi preko kolosijeka koji su namijenjeni isključivo zaposlenicima.

6.4. „Cesta” znači, za potrebe statističkih podataka o nesrećama, svaka javna ili privatna cesta, ulica ili autocesta, uključujući susjedne pješačke i biciklističke trake.

6.5. „Prolaz” znači bilo koji put, osim ceste, namijenjen prolasku osoba, životinja, vozila ili strojeva.

6.6. „Pasivni (nezaštićeni) željezničko-cestovni prijelaz” znači željezničko-cestovni prijelaz bez ikakva sustava upozorenja ili zaštite koji se aktivira kada prijelaz preko njega nije siguran za korisnika.

6.7. „Aktivni željezničko-cestovni prijelaz” znači željezničko-cestovni prijelaz na kojemu su njegovi korisnici zaštićeni od nailazećeg vlaka ili su na njega upozoreni aktiviranjem naprava kad prelazak preko prijelaza nije siguran za korisnika.

— Zaštita uporabom fizičkih naprava uključuje:

- branike ili polubranike,
- zaštitne ograde.

- Upozorenje primjenom ugrađene opreme na željezničko-cestovnim prijelazima:
 - vidljivih naprava: svjetala,
 - zvučnih naprava: zvona, trubi, sirena itd.

Aktivni željezničko-cestovni prijelazi razvrstani su kako slijedi:

- (a) Ručni: željezničko-cestovni prijelaz na kojemu zaštitu korisnika ili upozorenje ručno aktivira zaposlenik željeznice.
- (b) Automatski s upozorenjem korisnika: željezničko-cestovni prijelaz kod kojeg upozorenje aktivira nadolazeći vlak.
- (c) Automatski sa zaštitom korisnika: željezničko-cestovni prijelaz kod kojeg zaštitu korisnika aktivira nadolazeći vlak. To uključuje željezničko-cestovni prijelaz sa zaštitom i upozorenjem korisnika.
- (d) Sa zaštitom pruge: željezničko-cestovni prijelaz kod kojeg signal ili drugi sustav zaštite vlakova dopušta prolazak vlaka samo ako je željezničko-cestovni prijelaz zaštićen i prohodan.

7. Definicije mjernih jedinica

- 7.1. „Vlak-kilometar” znači mjerna jedinica koja predstavlja kretanje vlaka na udaljenosti od jednog kilometra. Udaljenost koja se koristi stvarno je prijeđena udaljenost, ako je raspoloživa; inače se koristi standardna udaljenost mreže između mjesta polaska i odredišta. U obzir se uzima samo udaljenost na državnom području zemlje izvjestiteljice.
 - 7.2. „Putnički kilometar” znači mjerna jedinica koja predstavlja prijevoz jednog putnika željeznicom na udaljenosti od jednog kilometra. U obzir se uzima samo udaljenost na državnom području zemlje izvjestiteljice.
 - 7.3. „Kilometar pruge” znači u kilometrima izmjerena duljina željezničke mreže u državama članicama, čiji je opseg utvrđen u članku 2. Kod željezničkih pruga s više kolosijeka računa se samo udaljenost između mjesta polaska i odredišta.
 - 7.4. „Kilometar kolosijeka” znači u kilometrima izmjerena duljina željezničke mreže u državama članicama, čiji je opseg utvrđen u članku 2. Računa se svaki kolosijek željezničke pruge s više kolosijeka.
-

PRILOG II.

OBAVJEŠĆIVANJE O NACIONALNIM SIGURNOSNIM PRAVILIMA

Nacionalna sigurnosna pravila o kojima se obavješćuje u skladu s člankom 8. stavkom 1. točkom (a) obuhvaćaju:

1. pravila o postojećim nacionalnim sigurnosnim ciljevima i sigurnosnim metodama;
 2. pravila o zahtjevima u pogledu sustava upravljanja sigurnošću i izdavanja potvrda o sigurnosti željezničkim prijevoznicima;
 3. zajednička operativna pravila za željezničku mrežu koja još nisu obuhvaćena TSI-ovima, uključujući pravila koja se odnose na signalno-sigurnosni i prometno-upravljajući sustav;
 4. pravila kojima se utvrđuju zahtjevi u pogledu dodatnih unutarnjih operativnih pravila (pravila društva) koja moraju utvrditi upravitelji infrastrukture i željeznički prijevoznici;
 5. pravila o zahtjevima u pogledu osoblja koje obavlja zadaće bitne za sigurnost, uključujući kriterije odabira, zdravstvenu sposobnost i stručnu osposobljenost te izdavanje potvrda u mjeri u kojoj nisu još obuhvaćeni TSI-om;
 6. pravila o istrazi nesreća i incidenata.
-

PRILOG III.

Zahtjevi i kriteriji ocjenjivanja za organizacije koje podnose zahtjev za ovlaštenje ECM ili za ovlaštenje u pogledu funkcija održavanja koje subjekt nadležan za održavanje podugovara s vanjskim izvođačima

Upravljanje organizacijom mora se dokumentirati u svim relevantnim dijelovima te se njime posebice opisuje raspodjela odgovornosti unutar organizacije i s podizvođačima. Njime se pokazuje na koji je način osiguran nadzor uprave na različitim razinama, na koji su način osoblje i njihovi predstavnici na svim razinama uključeni i kako se osigurava kontinuirano poboljšanje.

Sljedeći osnovni zahtjevi primjenjuju se na četiri funkcije subjekta nadležnog za održavanje (ECM) koje treba obuhvatiti sama organizacija ili se obuhvaćaju putem ugovornih aranžmana:

1. Vodstvo – obveza organizacije prema razvoju i provedbi sustava održavanja organizacije i kontinuiranom poboljšanju njegove djelotvornosti;
2. Procjena rizika – strukturirani pristup procjeni rizikâ povezanih s održavanjem vozilâ, uključujući one koji izravno proizlaze iz operativnih procesa i aktivnosti drugih organizacija ili osoba, te utvrđivanje odgovarajućih mjera za upravljanje rizicima;
3. Nadgledanje – strukturirani pristup kojim se osigurava da su mjere za upravljanje rizicima uvedene, pravilno djeluju i ostvaruju ciljeve organizacije;
4. Kontinuirano poboljšanje – strukturirani pristup analizi informacija koje su prikupljene redovitim nadgledanjem, revizijama ili iz drugih relevantnih izvora, te uporabi rezultata radi učenja i donošenja preventivnih ili korektivnih mjera kako bi se održala ili poboljšala razina sigurnosti;
5. Struktura i odgovornost – strukturirani pristup utvrđivanju odgovornosti pojedinaca i timova kojim se osigurava postizanje ciljeva organizacije u vezi sa sigurnošću;
6. Upravljanje kompetencijama – strukturirani pristup kojim se osigurava da zaposlenici posjeduju tražene kompetencije kako bi na siguran, djelotvoran i učinkovit način postizali ciljeve organizacije u svim okolnostima;
7. Informacije – strukturirani pristup kojim se osigurava dostupnost važnih informacija onim osobama koje donose presudbe i odluke na svim razinama organizacije te kako bi se osigurala cjelovitost i primjerenost informacija;
8. Dokumentacija – strukturirani pristup kojim se osigurava sljedivost svih relevantnih informacija;
9. Ugovorne aktivnosti – strukturirani pristup kojim se osigurava odgovarajuće upravljanje aktivnostima dodijeljenima podizvođačima radi ostvarivanja ciljeva organizacije i pokrivanja svih kompetencija i zahtjeva;
10. Aktivnosti održavanja – strukturirani pristup kojim se osigurava:
 - da su identificirane sve aktivnosti održavanja koje utječu na sigurnost i komponente bitne za sigurnost te da se njima pravilno upravlja, da su identificirane sve nužne promjene tih aktivnosti održavanja koje utječu na sigurnost te da se njima pravilno upravlja na temelju razmjene iskustava i primjene zajedničkih sigurnosnih metoda za procjenu rizika u skladu s člankom 6. stavkom 1. točkom (a) te da su pravilno dokumentirane,
 - sukladnost s osnovnim zahtjevima u pogledu interoperabilnosti,
 - uspostava i provjera objekata za održavanje, opreme i alata posebno izrađenih i potrebnih za izvođenje održavanja,
 - analiza početne dokumentacije u vezi s vozilom za osiguravanje prve početne dokumentacije o održavanju te za osiguravanje njezine ispravne provedbe putem sastavljanja naloga za održavanje,
 - da se komponente (uključujući rezervne dijelove) i materijali upotrebljavaju kako je navedeno u nalogima za održavanje i dokumentaciji dobavljača; oni se pohranjuju, s njima se postupa i oni se prevoze na odgovarajući način kako je navedeno u nalogima za održavanje i dokumentaciji dobavljača te su usklađeni s relevantnim nacionalnim i međunarodnim pravilima, kao i sa zahtjevima iz relevantnih naloga za održavanje,

- da se odrede, utvrde, osiguravaju, bilježe i drže na raspolaganju prikladni i odgovarajući objekti, oprema i alati kako bi se omogućilo pružanje usluga održavanja u skladu s nalogima za održavanje i drugim primjenjivim specifikacijama, čime se osigurava sigurna provedba održavanja, ergonomija i zaštita zdravlja,
- da organizacija ima procese kojima osigurava da se njezina oprema za mjerenje, svi prostori, oprema i alati pravilno koriste, umjeravaju, čuvaju i održavaju u skladu s dokumentiranim procesima;

11. Aktivnosti nadzora – strukturirani pristup kojim se osigurava:

- povlačenje vozila iz prometa radi predviđenog, uvjetovanog ili korektivnog održavanja u propisanom trenutku ili u slučaju kada su utvrđeni nedostaci ili druge potrebe,
 - potrebne mjere za nadziranje kvalitete,
 - obavljanje zadaća održavanja u skladu s nalogima za održavanje i izdavanje obavijesti o ponovnom stavljanju u promet koja uključuje moguća ograničenja uporabe,
 - da se moguće pojave neusklađenosti pri primjeni sustava upravljanja koje bi mogle za posljedicu imati nesreće, incidente, izbjegnute nesreće ili ostale opasne događaje prijavljuju, istražuju i analiziraju te da se poduzimaju potrebne preventivne mjere u skladu sa zajedničkom sigurnosnom metodom za nadgledanje predviđenom u članku 6. stavku 1. točki (c),
 - periodična interna revizija i postupak nadgledanja u skladu sa zajedničkom sigurnosnom metodom za nadgledanje predviđenom u članku 6. stavku 1. točki (c).
-

PRILOG IV.

DIO A

Direktiva stavljena izvan snage i popis njezinih naknadnih izmjena
(iz članka 34.)

Direktiva 2004/49/EZ	(SL L 164, 30.4.2004., str. 44.)
Direktiva 2008/57/EZ	(SL L 191., 18.7.2008., str. 1.)
Direktiva 2008/110/EZ	(SL L 345., 23.12.2008., str. 62.)
Direktiva Komisije 2009/149/EZ	(SL L 313, 28.11.2009., str. 65.)
Ispravak, 2004/49/EZ	(SL L 220, 21.6.2004., str. 16.)
Direktiva Komisije 2014/88/EU	(SL L 201, 10.7.2014., str. 9.)

DIO B

Rokovi za prenošenje u nacionalno pravo
(iz članka 34.)

Direktiva	Rok za prenošenje
2004/49/EZ	30. travnja 2006.
2008/57/EZ	19. srpnja 2010.
2008/110/EZ	24. prosinca 2010.
Direktiva Komisije 2009/149/EZ	18. lipnja 2010.
Direktiva Komisije 2014/88/EU	30. srpnja 2015.

PRILOG V.

Korelacijska tablica

Direktiva 2004/49/EZ	Ova Direktiva
Članak 1.	Članak 1.
Članak 2.	Članak 2.
Članak 3.	Članak 3.
Članak 4.	Članak 4.
Članak 5.	Članak 5.
Članak 6.	Članak 6.
Članak 7.	Članak 7.
Članak 8.	Članak 8.
Članak 9.	Članak 9.
Članak 10.	Članak 10.
-	Članak 11.
Članak 11.	Članak 12.
Članak 12.	-
Članak 13.	Članak 13.
Članak 14.a stavci od 1. do 7.	Članak 14.
Članak 14.a stavak 8.	Članak 15.
Članak 15.	-
Članak 16.	Članak 16.
-	Članak 17.
Članak 17.	Članak 18.
Članak 18.	Članak 19.
Članak 19.	Članak 20.
Članak 20.	Članak 21.
Članak 21.	Članak 22.
Članak 22.	Članak 23.
Članak 23.	Članak 24.
Članak 24.	Članak 25.
Članak 25.	Članak 26.
Članak 26.	-
-	Članak 27.
Članak 27.	Članak 28.
Članak 28.	-
Članak 29.	-
Članak 30.	-
Članak 31.	Članak 29.
Članak 32.	Članak 30.
-	Članak 31.
-	Članak 32.
Članak 33.	Članak 33.

Direktiva 2004/49/EZ	Ova Direktiva
-	Članak 34.
Članak 34.	Članak 35.
Članak 35.	Članak 36.
Prilog I.	Prilog I.
Prilog II.	Prilog II.
Prilog III.	-
Prilog IV.	-
Prilog V.	-
-	Prilog III.

Izjava Komisije o dokumentima s obrazloženjima

Komisija podsjeća da su se Europski parlament, Vijeće i Komisija u Zajedničkoj političkoj izjavi od 27. listopada 2011. o dokumentima s obrazloženjima složili da podaci o prenošenju direktiva u nacionalna zakonodavstva koje države članice dostavljaju Komisiji moraju biti „jasni i precizni” kako bi se Komisiji olakšalo izvršavanje njezina zadatka nadgledanja primjene prava Unije. U ovom slučaju dokumenti s obrazloženjima bili bi korisni u spomenute svrhe. Komisija žali što konačni tekst ne sadržava odredbe u tom pogledu.
