EUROPOS
KOMISIJA

Briuselis, 30.1.2013
COM(2013) 31 final

2013/0016 (COD)

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVA

dėl geležinkelių saugos

(nauja redakcija)

(Tekstas svarbus EEE)

{SWD(2013) 8 final}
{SWD(2013) 9 final}

AIŠKINAMASIS MEMORANDUMAS

1. PASIŪLYMO APLINKYBĖS

1.1. Naujausi ES politikos pokyčiai geležinkelių srityje

2011 m. kovo 28 d. baltojoje knygoje „Bendros Europos transporto erdvės kūrimo planas. Konkurencingos efektyviu išteklių naudojimu grindžiamos transporto sistemos kūrimas“ (2011 m. baltoji knyga) Komisija pateikė savo bendros Europos geležinkelių erdvės sukūrimo viziją ir paaiškino, kad šis uždavinys reiškia sukurti tarptautinę geležinkelių rinką, kurioje Europos geležinkelio įmonės galėtų teikti paslaugas be nebūtinų techninių ir administracinių suvaržymų.

Be to, 2012 m. Europos Tarybos išvadose pabrėžiama, kaip svarbu pasinaudoti visiškai integruotos bendrosios rinkos, įskaitant tinklų pramonės sektorių, ekonomikos augimo skatinimo potencialu[1]. 2012 m. gegužės 30 d. Komisijos komunikate „Stabilumo, ekonomikos augimo ir darbo vietų užtikrinimo veiksmai“[2] taip pat akcentuojama svarba toliau mažinti reguliavimo naštą ir kliūtis patekti į geležinkelių sektorių ir šalims rekomenduojama, kokių priemonių tam imtis. Be to, transporto sektoriaus svarba pabrėžiama 2012 m. birželio 6 d. Komisijos priimtame komunikate „Geresnė bendrosios rinkos valdysena“[3].

Per pastarąjį dešimtmetį padaryta milžiniškų ES geležinkelių rinkos pakeitimų, palaipsniui įvestų trimis geležinkelių teisės aktų rinkiniais (su keliais papildomais teisės aktais), kuriais siekiama atverti nacionalines rinkas, ES lygiu užtikrinti didesnį geležinkelių konkurencingumą bei sąveiką ir išlaikyti aukštą saugos lygį. Nepaisant didelių ES teisės aktų, kuriais kuriama geležinkelio transporto paslaugų rinka, pokyčių, ES vidaus transporto rinkoje geležinkelių dalis tebėra labai maža. Todėl Komisija ketina pasiūlyti ketvirtą geležinkelių teisės aktų rinkinį, kad geležinkelių paslaugų kokybė ir našumas būtų padidinti pašalinus likusias rinkos kliūtis. Ši direktyva yra ketvirto geležinkelių teisės aktų rinkinio dalis, kurioje daugiausia dėmesio skiriama tam, kad administracinės ir techninės kliūtys būtų pašalintos, visų pirma, parengus bendrą saugos ir sąveikos taisyklių metodą, siekiant didesnės visoje ES veikiančių geležinkelio įmonių masto ekonomijos; sumažinus administracines išlaidas ir paspartinus administracines procedūras; ir šalinant paslėptą diskriminaciją.

1.2. Teisinė geležinkelių saugos sistema

Kad ir toliau būtų galima kurti bendrą geležinkelių transporto paslaugų rinką, būtina sukurti bendrą geležinkelių saugos reguliavimo sistemą. Iki šiol valstybės narės yra sukūrusios daugiausia nacionalinėms linijoms taikomas savas saugos taisykles ir standartus, grindžiamus nacionalinėmis techninėmis ir eksploatavimo koncepcijomis. Tuo pačiu metu principų, požiūrių ir kultūriniai skirtumai apsunkino galimybę įveikti technines kliūtis ir pradėti vykdyti tarptautinę transporto veiklą.

Priėmus Direktyvą 91/440/EEB, 1995 m. birželio 19 d. Tarybos direktyvą 95/18/EB dėl geležinkelio įmonių licencijavimo[4] ir 2001 m. vasario 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos

[1] http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/docs/pressdata/en/ec/127599.pdf.
[2] COM(2012) 299 *final*.
[3] COM(2012) 259 *final*.
[4] OL L 143, 1995 6 27, p. 70.

direktyvą 2001/14/EB dėl geležinkelių infrastruktūros pajėgumų paskirstymo, mokesčių už naudojimąsi geležinkelių infrastruktūra ėmimo ir saugos sertifikavimo[5] žengti pirmieji žingsniai Europos geležinkelių transporto rinkos reguliavimo srityje, atveriant rinką tarptautinėms krovinių vežimo geležinkeliais paslaugoms. Vis dėlto pasirodė, kad saugos srities nuostatos nėra pakankamos, ir valstybėse narėse taikomų saugos reikalavimų skirtumai pakenkė tinkamam ES geležinkelių transporto sektoriaus veikimui.

Priėmus 2004 m. balandžio 29 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2004/49/EB dėl saugos Bendrijos geležinkeliuose ir iš dalies pakeičiančią Tarybos direktyvą 95/18/EB dėl geležinkelio įmonių licencijavimo bei Direktyvą 2001/14/EB dėl geležinkelių infrastruktūros pajėgumų paskirstymo, mokesčių už naudojimąsi geležinkelių infrastruktūra ėmimo ir saugos sertifikavimo[6] padaryta didelė pažanga kuriant bendrą geležinkelių saugos reguliavimo sistemą. Siekiant atgrasyti valstybes nares nuo nacionalinėms linijoms skirtų, nacionalinėmis techninėmis ir eksploatavimo koncepcijomis grindžiamų saugos taisyklių ir standartų rengimo, šioje direktyvoje nustatyti saugos taisyklių turinio, geležinkelio įmonių saugos sertifikavimo, saugos institucijų uždavinių ir funkcijų bei avarijų tyrimo tvarkos vienodinimo principai.

1.3. Kodėl būtina iš dalies keisti Direktyvą 2004/49/EB?

Direktyvos 2004/49/EB 10 straipsnio 7 dalyje nustatyta, kad „Iki 2009 m. balandžio 30 d. agentūra įvertina saugos sertifikavimo eigą ir pateikia Komisijai ataskaitą kartu su rekomendacijomis dėl strategijos, kuria vadovaujantis būtų artėjama prie vieningo Bendrijos saugos sertifikato“, kuris pakeistų dabartinę dviejų dalių sistemą (A ir B dalys). Bendro ES saugos sertifikato sukūrimas ir taikymas visuomet buvo ilgalaikės perspektyvos tikslas. Dėl jo reikalingumo abejonių niekada nebuvo – tik nebuvo numatytas jo įvedimo laikas.

Savo 2009 metų laikotarpio vidurio ataskaitoje Europos geležinkelių agentūra (toliau – agentūra) paaiškino, kad teikti rekomendaciją dar per anksti ir kad, prieš pradedant svarstyti šį klausimą iš esmės, reikia turėti daugiau informacijos. 2012 m. liepos mėn. agentūra pateikė ataskaitą, kurioje pateikta perėjimo prie bendrojo saugos sertifikato strategijos rekomendacija[7].

Vadovaudamasi agentūros rekomendacija Komisija mano, kad dabartinė reguliavimo sistema yra pakankamai brandi, kad būtų galima palaipsniui pereiti prie bendro saugos sertifikato. Kad šis tikslas būtų pasiektas, turi būti persvarstytas nacionalinių saugos institucijų vaidmuo ir perskirstyta atsakomybė tarp tų institucijų ir agentūros.

Geležinkelių saugos direktyvos persvarstymas – tai taip pat galimybė pataisyti tekstą taip, kad jame atsispindėtų geležinkelių rinkoje, kurioje atsirado naujų profesionalių dalyvių ar subjektų, įvykę pokyčiai. Iš sunkių avarijų geležinkeliuose patirties matyti, kad šie rinkos dalyviai gali prisiimti svarbias pareigas saugos srityje. Anksčiau vertikaliai integruotos geležinkelio įmonės galėjo viduje kontroliuoti visų procesų, pavyzdžiui, riedmenų techninės priežiūros ar krovos veiklos, kokybę. Dabartinė veiklos ar paslaugų užsakymo tendencija lemia naujų rinkos dalyvių, kuriems daromas vis didesnis ekonominis ir finansinis spaudimas, atsiradimą, o vidaus kontrolės mastas mažėja. Kad sauga nesumažėtų, reikia sukurti naują

[5] OL L 75, 2001 3 15, p. 29.
[6] OL L 164, 2004 4 30, p. 44.
[7] Rekomendacija dėl perėjimo prie bendrojo ES saugos sertifikato, ERA/REC/10/2011, 2012 7 3.

sutartimis ar kitokiais susitarimais grindžiamą stebėsenos būdą, kuris padėtų užtikrinti, kad visi svarbūs sektoriaus dalyviai taikytų pavojaus kontrolės priemones.

Dar kita svarbi direktyvos teksto keitimo priežastis susijusi su nacionalinėmis saugos taisyklėmis. Šiuo tikslu suburta specialioji darbo grupė, ir į jos išvadas atsižvelgta rengiant šį pasiūlymą.

Kiti teksto pakeitimai susiję su:

- esamų nuostatų paaiškinimu ir naujomis apibrėžtimis: siekiama užtikrinti didesnį panašių nuostatų, įtrauktų į Direktyvą XX dėl geležinkelių sistemos sąveikos Europos Sąjungoje (toliau – Sąveikos direktyva), nuoseklumą;
- teisės aktų sistemos pokyčių nulemtais atnaujinimais: nuostatos dėl nacionalinių taisyklių, taip pat nuorodos į komitologijos procedūras ir deleguotuosius aktus;
- redakciniais pakeitimais: sujungti ankstesni direktyvos teksto pakeitimai, pakeisti straipsnių ir priedų numeriai, panaikintos pasenusios nuostatos ir nuorodos į kitas Ketvirtojo geležinkelių dokumentų rinkinio dalis.

2. KONSULTACIJŲ SU SUINTERESUOTOSIOMIS ŠALIMIS REZULTATAI IR POVEIKIO VERTINIMAI

Mobilumo ir transporto generalinis direktoratas parengė poveikio vertinimą, kuris pridedamas prie teisėkūros procedūra priimamų aktų, kuriais siekiama padidinti bendros Europos geležinkelių erdvės efektyvumą ir konkurencingumą sąveikos ir saugos srityje, pasiūlymų.

2011 m. birželio mėn. sukurta poveikio vertinimo iniciatyvinė grupė. Joje buvo pakviesti dalyvauti visi generaliniai direktoratai, tačiau pagrindinės suinteresuotos tarnybos yra Įmonių ir pramonės generalinis direktoratas, Užimtumo, socialinių reikalų ir lygių galimybių generalinis direktoratas, Generalinis sekretoriatas, Teisės tarnyba, Žmogiškųjų išteklių ir saugumo generalinis direktoratas, Mokslinių tyrimų generalinis direktoratas, Biudžeto generalinis direktoratas, Regioninės politikos generalinis direktoratas, Energetikos generalinis direktoratas ir Plėtros generalinis direktoratas.

Komisijos tarnybos su sektoriaus atstovais nuolatos aptaria bendros Europos geležinkelių erdvės kūrimo pažangą. 2010–2011 m. jos taip pat atliko Reglamento Nr. 881/2004, įsteigiančio Europos geležinkelio agentūrą, *ex post* įvertinimą.

Siekiant padėti Komisijai atlikti poveikio vertinimą, išorės konsultantui pavesta parengti poveikio vertinimo tyrimą ir surengti su suinteresuotosiomis šalimis tikslines konsultacijas.

Tikslinės konsultacijos su suinteresuotosiomis šalimis prasidėjo 2011 m. lapkričio 18 d. nuo internetinės apklausos. Ši apklausa baigta 2011 m. gruodžio 30 d. Tuomet atlikta svarbiausių suinteresuotųjų šalių apklausa, o 2012 m. vasario mėn. – surengtas suinteresuotųjų šalių seminaras.

Atsižvelgiant į techninį iniciatyvos pobūdį, su visuomene konsultuotasi nebuvo. Tačiau Komisija pasirūpino, kad su visomis suinteresuotosiomis šalimis būtų pasikonsultuota laiku, o per diskusijas aptarti visi pagrindiniai iniciatyvos aspektai.

Daugiau informacijos apie poveikio vertinimą ir konsultacijų su suinteresuotosiomis šalimis rezultatus pateikta poveikio vertinimo ataskaitoje[8].

3. TEISINIAI PASIŪLYMO ASPEKTAI

Šiame skirsnyje išsamiai aptariami ir paaiškinami esminiai direktyvos teksto pakeitimai. Pastabos apie redakcinius pakeitimus ir akivaizdžius pataisymus neteikiamos.

I SKYRIUS

1 straipsnis. Nėra pastabų.

2 straipsnis. Taikymo sritis labiau suderinama su Sąveikos direktyva.

3 straipsnis. Naujos apibrėžtys ir keli pakeitimai, kuriais siekiama didesnio nuoseklumo su panašiomis apibrėžtimis, pateiktomis Sąveikos direktyvoje.

II SKYRIUS

4 straipsnis. Išaiškinamas geležinkelių tinklo dalyvių vaidmuo ir atsakomybė, siekiant atsižvelgti į naujausius rinkos ir teisinės sistemos pokyčius.

5, 6 ir 7 straipsniai. Atnaujinti dėl pasikeitusios teisinės sistemos.

8 straipsnis. Pritaikytos su nacionalinėmis taisyklėmis susijusios nuostatos, siekiant atsižvelgti į teisinės sistemos pokyčius (techninių sąveikos specifikacijų priėmimas), jos taip pat suderintos su Sąveikos direktyva.

9 straipsnis. Nėra pastabų.

III SKYRIUS

10 straipsnis. Įdiegiama geležinkelio įmonėms taikoma bendro saugos sertifikato sistema, kuri pakeičia ankstesnę saugos sertifikato sistemą ir jo dvi dalis: „A dalį“ ir „B dalį“.

11 straipsnis. Ankstesnis 11 straipsnis pritaikytas prie perėjimo prie bendro saugos sertifikato, atsižvelgiant į naują agentūros vaidmenį.

12 straipsnis. Ankstesnis 11 straipsnis be didelių pakeitimų.

13 straipsnis. Nėra pastabų.

14 ir 15 straipsniai. Atnaujinta ankstesnio 14a straipsnio pakartotinė numeracija.

Ankstesnis 15 straipsnis. Paseno.

IV SKYRIUS

[8] Komisijos tarnybų darbinis dokumentas, pridedamas prie dokumento „Pasiūlymai dėl teisėkūros procedūra priimamų aktų, kuriais siekiama ES geležinkelių rinkoje panaikinti likusias administracines ir technines sąveikos ir saugos kliūtis“.

16–18 straipsniai. Pakeitimai, atsižvelgiant į naują nacionalinių saugos institucijų vaidmenį pereinant prie bendro saugos sertifikato, ir atsakomybės tarp tų institucijų ir agentūros perskirstymas.

V SKYRIUS

19 straipsnis. Nėra pastabų.

20 straipsnis. Tekstas aiškiau išdėstytas, daugiausia dėmesio skiriant nacionalinės tyrimo įstaigos ir teisminių institucijų bendradarbiavimui, kai po avarijos atliekamas tyrimas.

21–25 straipsniai. Nėra pastabų.

VI SKYRIUS

26 straipsnis. Nauja nuostata dėl deleguotųjų aktų, įtraukta atsižvelgiant į Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo įsigaliojimą.

27 straipsnis. Atsižvelgiant į Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo įsigaliojimą, pataisyta komiteto procedūra.

28 straipsnis. Atnaujintas ankstesnis 31 straipsnis.

29 straipsnis. Ankstesnis 32 straipsnis, be pastabų.

Ankstesnis 26 straipsnis. Paseno.

Ankstesni Direktyvos 2004/49/EB 29 ir 30 straipsniai susiję su direktyvų 95/18/EB ir 2001/14/EB pakeitimais. Jie bus nebeaktualūs, kai įsigalios naujos redakcijos pirmasis geležinkelių dokumentų rinkinys, kuriuo panaikinamos šios dvi direktyvos.

30 straipsnis. Pereinamojo laikotarpio nuostatos.

31 straipsnis. Naujas straipsnis, susijęs su agentūros nuomonių ir rekomendacijų vaidmeniu.

32 straipsnis. Ankstesnis 33 straipsnis su perkėlimo į nacionalinę teisę paaiškinimais.

33 straipsnis. Direktyvos 2004/49/EB panaikinimas, išdėstymas nauja redakcija.

34 straipsnis. Ankstesnis 34 straipsnis dėl įsigaliojimo, pataisytas.

35 straipsnis. Ankstesnis 35 straipsnis dėl adresatų, pataisytas.

I PRIEDAS. Ankstesnis I PRIEDAS su tam tikrais pataisymais.

Ankstesnis II PRIEDAS. Nebeaktualus dėl nacionalinių taisyklių pataisymo.

Ankstesnis III PRIEDAS. Nebeaktualus dėl įgyvendinimo akto įvedimo.

Ankstesnis IV PRIEDAS. Nebeaktualus dėl bendro ES saugos sertifikato sistemos įvedimo.

Ankstesnis V PRIEDAS. Nebeaktualus dėl įgyvendinimo akto įvedimo.

Naujas II priedas. Atitikmenų lentelė.

↓ Klaidų ištaisymas, OL L 220, 2004 6 21, p. 16 (pritaikytas)

2013/0016 (COD)

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVA

dėl geležinkelių saugos

(nauja redakcija)

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,

atsižvelgdami į ~~Europos bendrijos steigimo~~ ~~s~~Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos~~71~~ ⌦ 91 ⌫ straipsnio 1 dalį,

atsižvelgdami į Europos Komisijos pasiūlymą[1],

teisėkūros procedūra priimamo akto projektą perdavus nacionaliniams parlamentams,

atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę[2],

atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę[3],

laikydamiesi įprastos teisėkūros procedūros,

kadangi:

🡻 Klaidų ištaisymas, OL L 220, 2004 6 21, p. 16. 1 konstatuojamoji dalis (pritaikytas)

~~Siekiant įgyvendinti pastangas sukurti vieną bendrą geležinkelio transporto paslaugų rinką, kurias inicijavo 1991 m. liepos 29 d. Tarybos direktyva 91/440/EEB dėl Bendrijos geležinkelių plėtros[4], būtina sukurti bendrą saugos geležinkeliuose norminę bazę. Iki šiol valstybės narės yra sukūrusios daugiausia nacionalinėms linijoms taikomas savas saugos taisykles ir standartus, grindžiamus nacionalinėmis techninėmis ir eksploatavimo koncepcijomis. Tuo pačiu metu principų, požiūrių ir kultūriniai skirtumai apsunkino galimybę įveikti techninės kliūtis ir pradėti vykdyti tarptautinę transporto veiklą.~~

⇩ naujas

(1) 2004 m. balandžio 29 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2004/49/EB dėl saugos Bendrijos geležinkeliuose ir iš dalies pakeičianti Tarybos direktyvą 95/18/EB dėl geležinkelio įmonių licencijavimo bei Direktyvą 2001/14/EB dėl geležinkelių infrastruktūros pajėgumų paskirstymo, mokesčių už naudojimąsi geležinkelių infrastruktūra ėmimo ir saugos sertifikavimo[5] buvo iš esmės pakeista. Kadangi reikia padaryti papildomų pakeitimų, dėl aiškumo ji turėtų būti išdėstyta nauja redakcija;

---

[1] OL C , , p..
[2] OL C , , p..
[3] OL C , , p..
[4] ~~OL L 237, 1991 8 24, p. 25. Direktyva su paskutiniais pakeitimais, padarytais Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2001/12/EB (OL L 75, 2001 3 15, p. 1.)~~
[5] OL L 164, 2004 4 30, p. 44.

↓ Klaidų ištaisymas, OL L 220, 2004 6 21, p. 16. 2 konstatuojamoji dalis (pritaikytas)

~~Direktyva 91/440/EEB, 1995 m. birželio 19 d. Tarybos direktyva 95/18/EB dėl geležinkelio įmonių licencijavimo[6] ir 2001 m. vasario 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2001/14/EB dėl geležinkelių infrastruktūros pajėgumų paskirstymo, mokesčių už naudojimąsi geležinkelių infrastruktūra ėmimo ir saugos sertifikavimo[7] numato pirmuosius žingsnius Europos geležinkelių transporto rinkos reguliavimo srityje, atveriant rinką tarptautinėms prekių vežimo geležinkeliais paslaugoms. Vis dėlto nuostatos saugos srityje pasirodė esančios nepakankamos, o ir saugos reikalavimų skirtumai išlieka, kas kenkia optimaliam Bendrijos geležinkelio transporto funkcionavimui. Ypač svarbu suderinti saugos taisyklių turinį, geležinkelio įmonių saugos sertifikavimą, saugos institucijų uždavinius ir vaidmenį bei eismo įvykių tyrimą.~~

⇩ naujas

(2) Direktyvoje 2004/49 nustatyta bendra geležinkelių saugos reguliavimo sistema: suderintas saugos taisyklių turinys, geležinkelio įmonių saugos sertifikavimas, nacionalinių saugos institucijų užduotys bei vaidmenys ir avarijų tyrimas. Tačiau siekiant ir toliau dėti pastangas, kad būtų sukurta bendra vežimo geležinkeliais paslaugų rinka, tą direktyvą reikia iš esmės persvarstyti;

↓ Klaidų ištaisymas, OL L 220, 2004 6 21, p. 16. 3 konstatuojamoji dalis (pritaikytas)

~~Daugelyje valstybių narių metro, tramvajų ir kitokio bėginio transporto sistemų veiklą reglamentuoja vietinės arba regioninės saugos taisyklės, jas dažnai prižiūri vietos arba regiono valdžios institucijos, o sąveikos ar licencijavimo Bendrijoje reikalavimai tų sistemų neapima. Be to, tramvajų eismą dažnai reglamentuoja kelių eismo saugos teisės aktai, todėl geležinkelių saugos taisyklės tramvajams gali būti nevisiškai taikomos. Dėl šių priežasčių ir vadovaujantis subsidiarumo principu kaip nustatyta Sutarties 5 straipsnyje, valstybės narėms reiktų leisti tokias vietinės reikšmės geležinkelių transporto sistemas išbraukti iš šios direktyvos taikymo srities.~~

⇩ naujas

(3) daugelyje valstybių narių metro, tramvajų ir kitokio lengvojo bėginio transporto sistemų veikimą reglamentuoja vietos arba regiono lygmens saugos taisyklės, tas sistemas dažnai prižiūri vietos arba regiono valdžios institucijos, o sąveikos ar licencijavimo reikalavimai Sąjungoje toms sistemoms netaikomi. Be to, tramvajų eismą dažnai reglamentuoja kelių eismo saugos teisės aktai, todėl geležinkelių saugos taisyklės tramvajams gali būti taikomos ne visa apimtimi. Dėl šių priežasčių tokios

6 ~~OL L 143, 1995 6 27, p. 70. Direktyva su paskutiniais pakeitimais, padarytais Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2001/13/EB (OL L 75, 2001 3 15, p. 26.)~~

7 ~~OL L 75, 2001 3 15, p. 29. Direktyva su pakeitimais, padarytais Komisijos sprendimu 2002/844/EB (OL L 289, 2002 10 26, p. 30).~~

vietos geležinkelių sistemos turėtų būti pašalintos iš šios direktyvos taikymo srities. Tačiau tai netrukdo valstybėms narėms šios direktyvos nuostatas vietos geležinkelių sistemoms taikyti savanoriškai, jei, jų nuomone, tai būtina;

↓ Klaidų ištaisymas, OL L 220, 2004 6 21, p. 16. 4 konstatuojamoji dalis (pritaikytas)

~~Bendrijos geležinkelių transporto sistemos saugos lygis apskritai yra aukštas, ypač palyginus su kelių transportu. Svarbu pažymėti, kad per dabartinį restruktūrizavimo etapą, per kurį bus atskiriamos anksčiau buvusių bendrų geležinkelio įmonių funkcijos ir kuris pastūmės geležinkelių transporto sektorių nuo vidinės prie viešosios kontrolės, saugos klausimai yra nagrinėjami mažiausiai. Tada, kai atitinkamai praktiškai įmanoma ir įvertinant geležinkelio transporto priemonių konkurencingumą, sauga turėtų būti toliau tobulinama, atsižvelgiant į mokslo ir technikos pažangą.~~

⇩ naujas

(4) Sąjungos geležinkelių sistemos saugos lygis apskritai yra aukštas, ypač palyginti su kelių transportu. Atsižvelgiant į mokslo ir technikos pažangą sauga turėtų būti dar labiau padidinta, kai racionaliu požiūriu tai praktiškai įmanoma ir įvertinant tikėtiną geležinkelių transporto konkurencingumo padidėjimą;

↓ Klaidų ištaisymas, OL L 220, 2004 6 21, p. 16 (pritaikytas)

(5) ~~Visi~~ pagrindiniai geležinkelių ~~transporto~~ sistemos ~~eksploatuotojai~~ dalyviai, ~~geležinkelių~~ infrastruktūros valdytojai ir geležinkelio įmonės~~,~~ turėtų būti visiškai atsaking~~os~~ už tos sistemos saugą, kiekvienas už savo dalį. Kai ~~tik~~ tikslinga, jie turėtų bendradarbiauti pavojaus kontrolės priemonių įgyvendinimo srityje. Valstybės narės turėtų aiškiai skirti ⌦ šią ⌫ tiesioginę atsakomybę už saugą ir ⌦ nacionalinių ⌫ saugos institucijų uždavinį parengti nacionalinę ~~saugos~~ ~~normine bazę~~ reguliavimo sistemą bei prižiūrėti visų ~~veikiančių subjektų~~ veiklos vykdytojų veiklą~~;~~.

↓ Klaidų ištaisymas, OL L 220, 2004 6 21, p. 16. 6 konstatuojamoji dalis (pritaikytas)

~~Infrastruktūros valdytojų ir geležinkelio įmonių atsakomybė už geležinkelių transporto sistemų eksploatavimą nekliudo kitiems subjektams — gamintojams, techninės priežiūros atlikėjams, vagonų tvarkytojams, paslaugų teikėjams ir perkančiosioms įmonėms — prisiimti atsakomybę už savo produktus arba paslaugas pagal 1996 m. liepos 23 d. Tarybos direktyvos 96/48/EB dėl transeuropinės greitųjų geležinkelių transporto sistemos sąveikos[8] ir 2001 m. kovo 19 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2001/16/EB dėl transeuropinės paprastųjų geležinkelių transporto sistemos sąveikos[9] arba kitų svarbių Bendrijos teisės aktų nuostatas.~~

---

[8] ~~OL L 235, 1996 9 17, p. 6.~~
[9] ~~OL L 110, 2001 4 20, p. 1.~~

⇩ naujas

(6) infrastruktūros valdytojų ir geležinkelio įmonių atsakomybė už geležinkelių sistemos eksploatavimą nėra kliūtis kitiems dalyviams, pavyzdžiui, gamintojams, vežėjams, siuntėjams, pripildytojams, krovėjams, už techninę priežiūrą atsakingiems subjektams, techninės priežiūros paslaugų teikėjams, vagonų tvarkytojams, paslaugų teikėjams ir perkančiosioms įmonėms prisiimti atsakomybę už savo produktus ar paslaugas. Siekiant išvengti pavojaus, kad atsakomybė nebus tinkamai prisiimta, kiekvienas atitinkamas dalyvis turėtų būti įpareigotas prisiimti atsakomybę už savo konkretų procesą. Kiekvienas geležinkelių sistemos dalyvis turėtų būti atsakingas kitų dalyvių atžvilgiu už išsamų ir teisingą visos reikiamos informacijos perdavimą, kad būtų galima patikrinti, ar transporto priemonės yra tinkamos eksploatuoti. Visų pirma tai susiję su informacija apie transporto priemonės būklę ir istoriją, techninės priežiūros dokumentais, krovos veiklos atsekamumu ir važtaraščiais;

🡻 Klaidų ištaisymas, OL L 220, 2004 6 21, p. 16. 7 konstatuojamoji dalis (pritaikytas)

~~Transeuropinių geležinkelių tinklų posistemių saugos reikalavimai yra nustatyti Direktyvoje 96/48/EB ir Direktyvoje 2001/16/EB. Vis dėlto tos direktyvos nenustato bendrųjų reikalavimų sistemos lygmeniu ir išsamiai nenagrinėja saugos reglamentavimo, valdymo ir priežiūros. Techninėse sąveikos specifikacijose (TSS) nustačius minimaliuosius posistemių saugos lygius, vis svarbiau bus nustatyti ir saugos tikslus sistemos lygmeniu.~~

⇩ naujas

(7) kiekviena geležinkelio įmonė, infrastruktūros valdytojas ir už techninę priežiūrą atsakingas subjektas turėtų užtikrinti, kad jų rangovai ir kitos šalys taikytų pavojaus kontrolės priemones. Šiuo tikslu jie turėtų taikyti bendruosiuose saugos būduose (BSB) išdėstytus stebėsenos metodus. Jų rangovai turėtų taikyti šį procesą sudarydami sutartis. Kadangi tokios sutartys yra svarbi geležinkelio įmonių ir infrastruktūros valdytojų saugos valdymo sistemos dalis, geležinkelio įmonės ir infrastruktūros valdytojai, gavę Europos Sąjungos geležinkelių agentūros (toliau – agentūra) arba nacionalinės saugos institucijos prašymą, turėtų jas supažindinti su savo sutartimis priežiūros vykdymo tikslais;

🡻 Klaidų ištaisymas, OL L 220, 2004 6 21, p. 16. 8 konstatuojamoji dalis (pritaikytas)

~~Palaipsniui turėtų būti įvedami bendrieji saugos tikslai (BST) ir bendrieji saugos būdai, (BSB) siekiant užtikrinti, kad būtų išlaikytas aukštas saugos lygis, o tada ir ten, kur būtina ir praktiškai įmanoma, — pagerintas. Juose turėtų būti numatytos saugos lygio ir veikiančių subjektų veiklos įvertinimo Bendrijos ir valstybių narių lygmeniu priemonės.~~

⇩ naujas

(8) siekiant užtikrinti, kad būtų išlaikytas aukštas saugos lygis, o kai būtina ir kai racionaliu požiūriu tai praktiškai įmanoma, tas saugos lygis būtų padidintas, palaipsniui įdiegti bendrieji saugos tikslai (BST) ir BSB. Jie turėtų būti naudojami kaip priemonės vertinti veiklos vykdytojų saugą ir veiklos rezultatus Sąjungos lygiu ir valstybėse narėse. Siekiant įvertinti, ar sistemos atitinka BST, taip pat palengvinti geležinkelių saugos stebėseną, parengti bendrieji saugos rodikliai (BSR);

🡻 Klaidų ištaisymas, OL L 220, 2004 6 21, p. 16. 9 konstatuojamoji dalis (pritaikytas)

~~Informacijos apie geležinkelių transporto sistemos saugą trūksta ir ji paprastai nėra viešai prieinama. Todėl siekiant įvertinti, ar ta sistema atitinka BST, bei palengvinti saugos geležinkeliuose veiklos stebėseną, būtina nustatyti bendruosius saugos rodiklius (BSR). Vis dėlto pereinamojo laikotarpio metu gali būti taikomi nacionaliniai BSR apibrėžimai ir todėl sudarant pirmąjį BSR paketo projektą, turėtų būti tinkamai atsižvelgiama į BSR bendrųjų apibrėžimų tobulinimo lygmenį.~~

⇩ naujas

(9) nacionalinės taisyklės, kurios dažnai pagrįstos nacionaliniais techniniais standartais, laipsniškai pakeistos taisyklėmis, pagrįstomis BST, BSB ir techninėmis sąveikos specifikacijomis (TSS) įvestais bendraisiais standartais. Siekiant pašalinti sąveikos kliūtis, nacionalinių taisyklių skaičius turėtų būti sumažintas – tai pavyktų į TSS taikymo sritį įtraukus visą Sąjungos geležinkelių sistemą ir išsprendus likusius TSS klausimus. Šiuo tikslu valstybės narės turėtų atnaujinti savo nacionalinių taisyklių sistemą, panaikinti pasenusias taisykles ir informuoti apie tai Komisiją ir agentūrą;

🡻 Klaidų ištaisymas, OL L 220, 2004 6 21, p. 16. 10 konstatuojamoji dalis (pritaikytas)

~~Nacionalinės saugos taisyklės, kurios dažnai yra pagrįstos nacionaliniais techniniais standartais, turėtų būti laipsniškai pakeičiamos taisyklėmis, pagrįstomis TSS įvestais bendraisiais standartais. Naujų konkrečių nacionalinių taisyklių, kurios nėra pagrįstos tokiais bendraisiais standartais, įvedimas turėtų būti minimalus. Naujos nacionalinės taisyklės turėtų atitikti Bendrijos teisės aktus ir turėtų palengvinti artėjimą prie vieningo požiūrio į saugą geležinkeliuose suformavimo. Todėl prieš kuriai nors valstybei narei priimant nacionalinę saugos taisyklę, pagal kurią reikalaujama aukštesnio saugos lygio, nei to reikalauja BST, visos suinteresuotos šalys turėtų pasitarti. Tokiais atvejais naujos taisyklės projektą turėtų išnagrinėti Komisija, kuri turėtų priimti sprendimą, jei paaiškėtų, jog taisyklės projektas neatitinka Bendrijos teisės aktų arba sukuria savavališko diskriminavimo priemones ar paslėptus geležinkelių transporto tarp valstybių narių apribojimus.~~

⇩ naujas

(10) atsižvelgiant į tai, kad geležinkelių sistemos sąveikos kliūtys bus šalinamos laipsniškai ir kad reikės laiko, kad būtų priimtos TSS, reikėtų imtis priemonių, kad būtų išvengta padėties, kai valstybės narės priima naujas nacionalines taisykles arba imasi projektų, kuriais didinamas esamos sistemos įvairialypiškumas. Saugos valdymo sistema – tai pripažinta avarijų prevencijos priemonė, ir geležinkelio įmonėms tenka atsakomybė neatidėliotinai imtis taisomųjų priemonių, kad avarijos vėl nepasikartotų. Valstybės narės neturėtų sumažinti geležinkelio įmonių atsakomybės nustatydamos naujas nacionalines taisykles iš karto po avarijos;

🡻 Klaidų ištaisymas, OL L 220, 2004 6 21, p. 16. 11 konstatuojamoji dalis (pritaikytas)

~~Dabartinė padėtis, kuriai esant savo vaidmenį ir toliau atlieka nacionalinės saugos taisyklės, turėtų būti laikoma pereinamojo laikotarpio stadija, kada galiausiai artėjama prie padėties, kuriai esant bus taikomos europietiškos taisyklės.~~

⇩ naujas

(11) vykdydami savo pareigas ir įsipareigojimus, infrastruktūros valdytojai ir geležinkelio įmonės turėtų įgyvendinti Sąjungos reikalavimus atitinkančią ir bendrus elementus turinčią saugos valdymo sistemą. Informacija apie saugą ir saugos valdymo sistemos įgyvendinimą turėtų būti pateikiama agentūrai ir atitinkamos valstybės narės nacionalinei saugos institucijai;

🡻 Klaidų ištaisymas, OL L 220, 2004 6 21, p. 16. 12 konstatuojamoji dalis (pritaikytas)

~~BST, BSB ir BSR tobulinimas bei poreikis palengvinti artėjimą prie vieningo požiūrio į saugą geležinkeliuose suformavimo reikalauja techninės paramos Bendrijos lygmeniu. Europos geležinkelių Agentūra, įsteigta Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 881/2004[10], yra įkurta tam, kad išleistų rekomendacijas dėl BST, BSB ir BSR, toliau derintų priemones ir kontroliuotų saugos Bendrijos geležinkeliuose tobulinimą.~~

⇩ naujas

(12) siekiant užtikrinti aukštą geležinkelių saugos lygį ir vienodas sąlygas visoms geležinkelio įmonėms, joms turėtų būti taikomi tie patys saugos reikalavimai. Kad licencijuota geležinkelio įmonė turėtų galimybę naudotis geležinkelių infrastruktūra, ji turėtų turėti saugos sertifikatą. Saugos sertifikate turėtų būti pateikta įrodymų, kad geležinkelio įmonė sukūrė savo saugos valdymo sistemą ir geba laikytis atitinkamų saugos standartų ir taisyklių. Tarptautinio vežimo paslaugoms teikti turėtų pakakti tik vieno saugos valdymo sistemos patvirtinimo Sąjungos lygiu;

[10] ~~Žr. šio Oficialiojo leidinio p. 3.~~

↓ Klaidų ištaisymas, OL L 220, 2004 6 21, p. 16. 13 konstatuojamoji dalis (pritaikytas)

~~Vykdydami savo pareigas ir atsakomybę, geležinkelių infrastruktūros valdytojai ir geležinkelio įmonės turėtų įgyvendinti Bendrijos reikalavimus atitinkančią ir bendruosius elementus turinčią saugos valdymo sistemą. Informacija saugos klausimais ir apie saugos valdymo sistemos įgyvendinimą turėtų būti pateikiama aptariamosios valstybės narės saugos institucijai.~~

⇩ naujas

(13) stebėsenos, atitikties vertinimo, priežiūros, pavojaus analizės ir vertinimo srityse parengti Direktyva 2004/49/EB grindžiami suderinti metodai, kurie turi būti taikomi geležinkelio įmonėms ir nacionalinėms saugos institucijoms. Tokia reguliavimo sistema yra pakankamai brandi, kad būtų galima palaipsniui pereiti prie visoje Sąjungoje galiojančio bendro saugos sertifikato. Perėjus prie bendro saugos sertifikato sumažėtų geležinkelio įmonėms tenkanti administracinė našta, todėl toks perėjimas turėtų užtikrinti didesnį geležinkelių sistemos veiksmingumą ir efektyvumą;

↓ Klaidų ištaisymas, OL L 220, 2004 6 21, p. 16. 14 OJ L 220 (pritaikytas)

~~Saugos valdymo sistemoje turėtų būti atsižvelgta į faktą, kad 1989 m. birželio 12 d. Tarybos direktyva 89/391/EB dėl priemonių darbuotojų saugai ir sveikatos apsaugai darbe gerinti nustatymo[11] ir svarbios atskiros direktyvos yra be išimties taikomos geležinkelių transporte dirbančių darbuotojų sveikatos apsaugai ir saugai darbe. Saugos valdymo sistemoje turėtų būti atsižvelgta ir į 1996 m. liepos 23 d. Tarybos direktyvą 96/49/EB dėl valstybių narių teisės aktų, susijusių su pavojingų krovinių vežimu geležinkeliais, suderinimo[12].~~

⇩ naujas

(14) bendras saugos sertifikatas turėtų būti išduodamas remiantis įrodymais, kad geležinkelio įmonė sukūrė savo saugos valdymo sistemą. Tokiems įrodymams surinkti gali reikėti ne tik patikrinti geležinkelio įmonę vietoje, bet ir vykdyti priežiūrą, kurios tikslas – įvertinti, ar geležinkelio įmonė ir toliau tinkamai taiko savo saugos valdymo sistemą po to, kai jai buvo išduotas bendras saugos sertifikatas;

---

11 ~~OL L 183, 1989 6 29, p. 1.~~

12 ~~OL L 235, 1996 9 17, p. 25. Direktyva su paskutiniais pakeitimais, padarytais Komisijos direktyva 2003/29/EB (OL L 90, 2003 4 8, p. 47).~~

↓ Klaidų ištaisymas, OL L 220, 2004 6 21, p. 16. 15 konstatuojamoji dalis (pritaikytas)

~~Siekiant užtikrinti aukštą saugos geležinkeliuose lygį ir vienodas sąlygas visoms geležinkelio įmonėms, joms turėtų būti taikomi tie patys saugos reikalavimai. Saugos sertifikatas turėtų būti įrodymu, kad geležinkelio įmonė įsteigė savo saugos valdymo sistemą ir pajėgia laikytis atitinkamų saugos standartų ir taisyklių. Dėl tarptautinio pervežimo paslaugų turėtų pakakti to, kad saugos valdymo sistema būtų patvirtinama vienoje valstybėje narėje, o patvirtinimui būtų suteikiamas pripažinimas Bendrijos mastu. Antra vertus, dėl to, kad laikomasi nacionalinių taisyklių, kiekvienoje valstybėje narėje turėtų būti taikomas papildomas sertifikavimas. Galutiniu tikslu turėtų būti visoje Bendrijoje galiojančio bendro saugos sertifikato sukūrimas.~~

⇩ naujas

(15) infrastruktūros valdytojui turėtų tekti svarbi atsakomybė už jo geležinkelių tinklo projektavimo, techninės priežiūros ir eksploatavimo saugą. Infrastruktūros valdytojui turėtų būti taikomas reikalavimas iš nacionalinės saugos institucijos gauti su jo saugos valdymo sistema susijusius įgaliojimus saugos srityje, taip pat kitos nuostatos tam, kad būtų įvykdyti saugos reikalavimai;

↓ Klaidų ištaisymas, OL L 220, 2004 6 21, p. 16. 16 konstatuojamoji dalis (pritaikytas)

~~Greta saugos sertifikate nustatytų saugos reikalavimų licencijuotos geležinkelio įmonės turėtų laikytis nacionalinių reikalavimų, derančių su Bendrijos teisės aktais ir taikomų nediskriminuojant, siejant su sveikatos, saugos ir socialinėmis sąlygomis, įskaitant teisės aktų nuostatas dėl vairavimo laiko, bei darbuotojų ir vartotojų teisėmis kaip numatyta Direktyvos 95/18/EB 6 ir 12 straipsniuose.~~

⇩ naujas

(16) traukinio personalo sertifikavimas naujiems rinkos dalyviams dažnai yra neįveikiama kliūtis. Valstybės narės turėtų užtikrinti, kad geležinkelio įmonės, ketinančios vykdyti veiklą atitinkamame tinkle, galėtų naudotis traukinio personalo mokymui ir sertifikavimui, kurie būtini norint įvykdyti nacionalinių taisyklių reikalavimus, reikalingomis priemonėmis;

↓ Klaidų ištaisymas, OL L 220, 2004 6 21, p. 16. 17 konstatuojamoji dalis (pritaikytas)

~~Kiekvieno geležinkelių infrastruktūros valdytojo pagrindinė atsakomybė yra saugus jo geležinkelių tinklo projektavimas, techninė priežiūra ir valdymas. Kartu su geležinkelio įmonių saugos sertifikavimu geležinkelių infrastruktūros valdytojui turėtų būti taikoma nuostata, kad jo saugos sistemai valdyti institucija turėtų suteikti įgaliojimus saugos srityje bei kitos nuostatos tam, kad būtų laikomasi saugos reikalavimų.~~

⇩ naujas

(17) už techninę priežiūrą atsakingas subjektas turėtų būti sertifikuotas atlikti prekinių vagonų priežiūrą. Jei už techninę priežiūrą atsakingas subjektas yra infrastruktūros valdytojas, šis sertifikavimas turėtų būti įtrauktas į įgaliojimų saugos srityje išdavimo procedūrą. Tokiam subjektui išduotas sertifikatas turėtų užtikrinti, kad kiekvienas prekinis vagonas, už kurį jis atsakingas, atitiktų šioje direktyvoje nustatytus techninės priežiūros reikalavimus. Šis sertifikatas turėtų galioti visoje Sąjungoje, o jį išduoti turėtų įstaiga, galinti tikrinti subjekto sukurtą techninės priežiūros sistemą. Kadangi prekiniai vagonai dažnai naudojami teikiant tarptautinio vežimo paslaugas ir kadangi už techninę priežiūrą atsakingas subjektas gali norėti pasinaudoti dirbtuvėmis, veikiančiomis keliose valstybėse narėse, sertifikavimo įstaiga turėtų turėti galimybę vykdyti kontrolę visoje Sąjungoje;

🡻 Klaidų ištaisymas, OL L 220, 2004 6 21, p. 16. 18 konstatuojamoji dalis (pritaikytas)

~~Valstybės narės turėtų dėti pastangas, kad padėtų pareiškėjams, pageidaujantiems patekti į rinką kaip geležinkelio įmonės. Pirmiausia jos turėtų pateikti informaciją ir nedelsiant veikti dėl prašymų saugos sertifikavimo klausimais. Tarptautines pervežimo paslaugas teikiančioms geležinkelio įmonėms yra svarbu, kad skirtingose valstybėse narėse būtų panaši tvarka. Nors galimoje numatyti ateityje saugos sertifikate bus nacionalinės dalys, vis dėlto turėtų būti įmanoma suvienodinti jų bendrąsias dalis ir palengvinti vieningo sertifikato pavyzdžio kūrimą.~~

⇩ naujas

(18) nacionalinių saugos institucijų organizacinė struktūra, teisinė struktūra ir sprendimų priėmimas turėtų būti visiškai nepriklausomi nuo geležinkelio įmonės, infrastruktūros valdytojo, pareiškėjo ir perkančiosios įmonės. Savo užduotis jos turėtų vykdyti atvirai ir nediskriminuodamos, taip pat bendradarbiauti su agentūra, kad būtų sukurta bendra geležinkelių erdvė ir kad būtų koordinuojami jų sprendimo priėmimo kriterijai. Efektyvumui padidinti dvi arba daugiau valstybių narių gali nuspręsti sujungti atitinkamų nacionalinių saugos institucijų personalą ir išteklius;

🡻 Klaidų ištaisymas, OL L 220, 2004 6 21, p. 16. 19 konstatuojamoji dalis (pritaikytas)

~~Traukinio personalo sertifikavimas ir leidimų leisti eksploatuoti naudojamus riedmenis įvairiuose nacionaliniuose tinkluose išdavimas naujiems subjektams dažnai yra neįveikiamos kliūtys. Valstybės narės turėtų užtikrinti, kad mokymo priemonės ir nacionalinių taisyklių reikalavimams vykdyti būtinas traukinio personalo sertifikavimas būtų prieinami geležinkelio įmonėms, teikiančioms paraiškas gauti saugos sertifikatą. Turėtų būti nustatyta bendra leidimų eksploatuoti naudojamus riedmenis išdavimo tvarka.~~

⇩ naujas

(19) kai nacionalinės saugos institucijos prašoma prižiūrėti skirtingose valstybėse narėse įsisteigusią geležinkelio įmonę, agentūra turėtų informuoti kitas susijusias nacionalines saugos institucijas ir užtikrinti reikiamą priežiūros veiklos koordinavimą;

🡻 Klaidų ištaisymas, OL L 220, 2004 6 21, p. 16. 20 konstatuojamoji dalis (pritaikytas)

~~Traukinių mašinistų vairavimo laiko trukmė ir poilsio pertraukos bei traukinio personalas, atliekantis saugos srities užduotis, turi svarbią įtaką geležinkelių transporto sistemos saugos lygiui. Šie aspektai nustatyti Sutarties 137-139 straipsniuose ir jau yra Sektorių dialogo komiteto, įsteigto pagal Komisijos sprendimą 98/500/EB[12], ir socialinių partnerių derybų objektas.~~

🡻 Klaidų ištaisymas, OL L 220, 2004 6 21, p. 16. 21 konstatuojamoji dalis (pritaikytas)

~~Saugios Bendrijos geležinkelių transporto sistemos plėtra reikalauja, kad būtų nustatytos suvienodintos atitinkamų licencijų išdavimo sąlygos traukinių mašinistams ir saugos užduotis atliekančiam lydinčiajam personalui, dėl kurių Komisija paskelbė apie ketinimą artimiausioje ateityje pasiūlyti papildomus teisės aktus. Viso kito personalo, atsakingo už pagrindines užduotis saugos srityje, kvalifikaciniai reikalavimai jau yra išsamiau nurodyti Direktyvoje 96/48/EB ir Direktyvoje 2001/16/EB.~~

🡻 Klaidų ištaisymas, OL L 220, 2004 6 21, p. 16. 22 konstatuojamoji dalis (pritaikytas)

~~Kaip dalis naujos bendros saugos geležinkeliuose kontrolės sistemos dalis saugai geležinkeliuose kontroliuoti ir prižiūrėti visose valstybėse narėse turėtų įsteigtos nacionalinės institucijos. Siekiant palengvinti jų bendradarbiavimą Bendrijos lygmeniu, joms turėtų būti duotas toks pat mažiausias užduočių skaičius ir atsakomybė. Nacionalinėms saugos institucijoms turėtų būti suteiktas aukštas nepriklausomybės laipsnis. Savo užduotis jos turėtų vykdyti atvirai ir nediskriminuodamos taip, kad padėtų sukurti vieningą Bendrijos geležinkelių transporto sistemą ir turėtų bendradarbiauti siekiant, kad būtų derinami sprendimų priėmimo kriterijai, ir pirmiausia - dėl tarptautinio pervežimo paslaugas teikiančių geležinkelio įmonių saugos sertifikavimo.~~

[13] ~~1998 m. gegužės 20 d. Komisijos sprendimas 98/500/EB dėl sektorių dialogo komitetų, skatinančių socialinių partnerių dialogą Europos lygiu, įkūrimo (OL L 225, 1998 8 12, p. 27).~~

↓ Klaidų ištaisymas, OL L 220, 2004 6 21, p. 16. 23 konstatuojamoji dalis (pritaikytas)

(~~23~~20) katastrofos geležinkeliuose įvyksta retai. Vis dėlto jų pasekmės gali būti pražūtingos ir sukelti visuomenės susirūpinimą dėl geležinkelių ~~transporto~~ sistemos saugos. Todėl siekiant išvengti pasikartojimo, viso~~si~~ tokio~~se~~ ~~eismo įvykiai~~ avarijos turėtų būti ištiriamo~~si~~ saugos požiūriu, o tyrimų rezultatai turėtų būti paviešinami. Dėl k~~K~~it~~os~~ų avarij~~os~~ų ir rikt~~ai~~ų ⌦ taip pat turėtų būti atliekami saugos tyrimai, jei tos avarijos ir riktai ⌫ galėtų būti svarbūs~~iais~~ galimų katastrofų ženklai~~s~~ir, ~~kai būtina, turėtų būti saugos tyrimų objektu.~~.;

↓ Klaidų ištaisymas, OL L 220, 2004 6 21, p. 16. 24 konstatuojamoji dalis (pritaikytas)

(~~24~~21) ~~S~~saugos tyrimas turėtų ~~vykti~~ būti atliekamas atskirai nuo to paties ~~įvykio~~ rikto teisminio tyrimo, ir ⌦ turėtų ⌫ būti suteik~~iant~~a galimyb~~ę~~ė jo metu susipažinti su daiktiniais įrodymais ir liudytojų parodymais. Jį turėtų atlikti nuolat veikianti, nuo geležinkelių transporto sektoriaus~~uje~~ ~~veikiančių subjektų~~ dalyvių nepriklausoma ~~institucija~~ įstaiga. ~~Institucija~~ Įstaiga turėtų veikti taip, kad būtų išvengta bet ~~kokių~~ ⌦ kokio ⌫ interesų konflikto ir bet kokių~~o~~ galimų~~o~~ ~~įtraukimo~~ sąsajų ~~į~~ su tiriamųjų įvykių priežasti~~miss~~; ~~ir~~ pirmiausia, jeigu organizacine ir teisine struktūra ji yra glaudžiai susijusi su nacionaline saugos institucija arba geležinkelių transporto sistemos ~~kontrolės~~ reguliavimo institucija, jos funkcinei nepriklausomybei tai neturėtų daryti įtakos. Jos tyrimai turėtų būti atliekami kaip galima atviriau. Kiekvienam įvykiui tirti ~~tiriančioji~~ tyrimo įstaiga turėtų ~~įsteigti~~ sudaryti atitinkamą tyrimo grupę, turinčią būtiną patirtį, kurios reikia, kad būtų nustatytos tiesioginės ir netiesioginės įvykio priežastys;~~.~~

⇩ naujas

(22) kad tyrimo įstaigos veikla būtų efektyvesnė ir siekiant padėti jai atlikti jos pareigas, tyrimo įstaiga turėtų turėti galimybę laiku patekti į avarijos vietą, prireikus deramai bendradarbiaudama su teismine institucija. Tyrimų ataskaitose ir bet kokios išvadose ir rekomendacijose pateikiama tolesniam geležinkelių saugos didinimui svarbi informacija, ir jos turėtų būti viešai skelbiamos Sąjungos lygiu. Saugos rekomendacijų adresatai turėtų imtis reikiamų veiksmų ir pranešti apie juos tyrimo įstaigai;

(23) valstybės narės turėtų nustatyti taisykles dėl nuobaudų, taikomų pažeidus šios direktyvos nuostatas, skyrimo ir užtikrinti, kad jos būtų įgyvendinamos. Tos nuobaudos turėtų būti veiksmingos, proporcingos ir atgrasomos;

(24) kadangi šioje direktyvoje pasiūlytų veiksmų tikslų, t. y. koordinuoti valstybėse narėse veiklą ir taip reguliuoti ir prižiūrėti saugą, tirti avarijas ir nustatyti bendruosius saugos tikslus, bendruosius saugos būdus, bendruosius saugos rodiklius ir bendrų saugos sertifikatų bendruosius reikalavimus, valstybės narės negali deramai pasiekti ir kadangi tų tikslų būtų geriau siekti Sąjungos lygiu, laikydamasi Europos Sąjungos sutarties 5 straipsnyje nustatyto subsidiarumo principo Sąjunga gali patvirtinti

priemones. Pagal tame straipsnyje nustatytą proporcingumo principą šia direktyva neviršijama to, kas būtina nurodytiems tikslams pasiekti;

↓ Klaidų ištaisymas, OL L 220, 2004 6 21, p. 16. 25 konstatuojamoji dalis (pritaikytas)

~~Tyrimų ataskaitos ir bet kokios išvados ir rekomendacijos pateikia svarbią informaciją tolesniam saugos geležinkeliuose tobulinimui ir turėtų būti paviešinamos Bendrijos lygmeniu. Tie, kam saugos rekomendacijos skirtos, turėtų jas vykdyti ir tirianėiajai įstaigai atsiskaityti apie veiksmus, kurių buvo imtasi.~~

⇩ naujas

(25) siekiant papildyti ir iš dalies pakeisti tam tikras neesmines šios direktyvos nuostatas, Komisijai turėtų būti suteikti įgaliojimai pagal Sutarties 290 straipsnį priimti aktus dėl bendrųjų saugos būdų ir jų persvarstymo, taip pat dėl bendrųjų saugos rodiklių ir bendrųjų saugos tikslų persvarstymo. Labai svarbu, kad Komisija per parengiamąjį darbą deramai konsultuotųsi, taip pat ir su ekspertais. Komisija, atlikdama su deleguotaisiais aktais susijusį parengiamąjį darbą ir rengdama jų tekstus, turėtų užtikrinti, kad atitinkami dokumentai būtų vienu metu, laiku ir tinkamai perduodami Europos Parlamentui ir Tarybai;

(26) siekiant užtikrinti vienodas šios direktyvos įgyvendinimo sąlygas, Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai, susiję su saugos valdymo sistemai ir jos sudėtinėms dalims keliamais reikalavimais, už prekinių vagonų priežiūrą atsakingų subjektų sertifikavimo sistemos persvarstymu ir jos taikymo išplėtimu įtraukiant kitus riedmenis, taip pat su pagrindiniu avarijų ir riktų tyrimo ataskaitos turiniu. Tais įgaliojimais turėtų būti naudojamasi pagal 2011 m. vasario 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) Nr. 182/2011, kuriuo nustatomos valstybių narių vykdomos Komisijos naudojimosi įgyvendinimo įgaliojimais kontrolės mechanizmų taisyklės ir bendrieji principai[14];

(27) šios direktyvos perkėlimo į nacionalinę teisę įpareigojimas turėtų būti susijęs tik su tomis nuostatomis, kuriose, palyginti su ankstesne direktyva, yra esminių pakeitimų. Įsipareigojimas perkelti nepakeistas nuostatas yra sąlygotas ankstesnės direktyvos;

(28) ši direktyva neturėtų daryti poveikio valstybių narių įsipareigojimui, susijusiam su IV priedo B dalyje nurodytais direktyvų perkėlimo į nacionalinę teisę terminais,

---

↓ Klaidų ištaisymas, OL L 220, 2004 6 21, p. 16. 26 konstatuojamoji dalis (pritaikytas)

~~Kadangi pasiūlytų veiksmų tikslų, o būtent: derinti valstybėse narėse veiklą, susijusią su saugos kontrole ir priežiūra, eismo įvykių tyrimu ir bendrų saugos tikslų, bendrų saugos būdų, bendrų saugos rodiklių ir bendrų saugos sertifikatų reikalavimais nustatymu Bendrijos lygmeniu, valstybės narės atskirai negali visiškai pasiekti, o dėl veiksmų masto jie yra~~

[14] OL L 55, 2011 2 28, p. 13.

~~lengviau pasiekiami Bendrijos lygmeniu, Bendrija, vadovaudamasi subsidiarumo principu kaip nustatyta Sutarties 5 straipsnyje, gali patvirtinti priemones. Pagal tame straipsnyje nustatytą proporeingumo principą šioje direktyvoje nenumatoma nieko, kas nėra būtina siekiant tų tikslų.~~

↓ Klaidų ištaisymas, OL L 220, 2004 6 21, p. 16. 27 konstatuojamoji dalis (pritaikytas)

~~Priemonės, būtinos šios direktyvos įgyvendinimui, turėtų būti patvirtintos vadovaujantis 1999 m. birželio 28 d. Tarybos sprendimu 1999/468/EB, nustatančiu Komisijos naudojimosi jai suteiktais įgaliojimais tvarką[15].~~

↓ Klaidų ištaisymas, OL L 220, 2004 6 21, p. 16. 28 konstatuojamoji dalis (pritaikytas)

~~Šia direktyva siekiama pertvarkyti ir sujungti svarbius Bendrijos teisės aktus dėl saugos geležinkeliuose. Todėl nuostatos dėl geležinkelio įmonių saugos sertifikavimo, anksčiau išdėstytos Direktyvoje 2001/14/EB, turėtų būti panaikintos kartu su visomis nuorodomis į saugos sertifikavimą. Direktyvoje 95/18/EB buvo nustatyti dirbančio personalo kvalifikacijos saugos srityje reikalavimai ir riedmenų saugos reikalavimai, kuriuos apima šia direktyva nustatyti reikalavimai dėl saugos sertifikavimo, ir todėl jie nebeturėtų būti licencijavimo reikalavimų dalimi. Kad licencijuota geležinkelio įmonė galėtų patekti į geležinkelių infrastruktūrą, ji turėtų turėti saugos sertifikatą.~~

↓ Klaidų ištaisymas, OL L 220, 2004 6 21, p. 16. 29 konstatuojamoji dalis (pritaikytas)

~~Valstybės narės turėtų nustatyti taisykles dėl baudų, taikomų pažeidus šios direktyvos nuostatas, skyrimo ir užtikrinti, kad jos būtų įgyvendinamos. Tos baudos turėtų būti veiksmingos, proporeingos ir atgrasomos.~~

---

15 ~~OL L 184, 1999 7 17, p. 23.~~

↓ Klaidų ištaisymas, OL L 220, 2004 6 21, p. 16 (pritaikytas) ⇨ naujas

PRIĖMĖ ŠIĄ DIREKTYVĄ:

I SKYRIUS

BENDROSIOS NUOSTATOS

1 straipsnis

Dalykas

~~Šios direktyvos tikslas —~~ ⌦ Šia direktyva nustatomos nuostatos, siekiant ⌫ užtikrinti ~~saugos Bendrijos~~ ⌦ Sąjungos ⌫ geležinkelių~~uose~~ saugos ~~plėtrą~~ plėtojimą ir tobulinimą bei užtikrinti geresnes galimybes patekti į geležinkelių transporto paslaugų rinką, taikant tokias priemones:

a) suderinant valstybių narių ~~kontrolės~~ reguliavimo struktūrą;

b) nustatant ⌦ geležinkelių sistemos ⌫ ~~veikianėių subjektų~~ dalyvių atsakomybę;

c) ~~siekiant geriau suderinti nacionalines taisykles,~~ nustatant~~yti~~ bendruosius saugos tikslus ir bendruosius saugos būdus, kad ⇨ palaipsniui būtų pašalintas poreikis taikyti ⇦ nacionalines taisykles;

d) ~~reikalaujant kiekvienoje —~~ ⇨ kiekvienai ⇦ valstybė~~je~~i narė~~je~~i nustatant reikalavimą įsteigti ⌦ nacionalinę ⌫ saugos instituciją ir avarijų ~~ir~~ bei riktų tyrimo įstaigą ~~instituciją~~;

e) nustatant bendruosius geležinkelių saugos valdymo, ~~kontrolės~~ reguliavimo ir priežiūros principus.

2 straipsnis

Taikymo sritis

1. Ši direktyva taikoma valstybių narių geležinkelių ~~transporto~~ sistemai, kuri gali būti ~~su~~skirstoma į struktūrini~~uses~~ ir ~~eksploatavimo~~ ⇨ funkcinius ⇦ posistemi~~uses~~. Direktyva apima saugos reikalavimus, taikomus visai sistemai, įskaitant ⌦ saugų ⌫ ~~geležinkelių~~ infrastruktūros ~~saugos valdymą,~~ ir eismo valdymą bei geležinkelio įmonių⇨ , ⇦ ~~ir~~ infrastruktūros valdytojų ⇨ ir kitų geležinkelių sistemos dalyvių ⇦ tarpusavio sąveiką.

2. ⇨ Ši direktyva netaikoma toliau nurodytoms sistemoms: ⇦

~~Įgyvendindamos šią direktyvą, valstybės narės gali netvirtinti priemonių, susijusių su:~~

a) metro, tramvajų ir ~~kitas~~ lengvojo bėginio transporto sistem~~a~~oms;

b) tinkl~~us~~ams, kurie funkciniu požiūriu yra atskirti nuo likusios geležinkelių transporto sistemos ~~dalies~~ ir yra skirti tik ~~vietinių, miesto ar priemiestinių~~ keleivių ~~per~~vežimo vietos, miesto ar priemiestiniais maršrutais paslaugoms teikti; ~~bei vien tik tuose tinkluose veikiančia geležinkelio įmone~~ taip pat geležinkelio įmonėms, kurios vykdo veiklą tik tokiuose tinkluose;

⌦ 3. Į šios direktyvos įgyvendinimo priemonių taikymo sritį valstybės narės gali neįtraukti: ⌫

a~~e~~) privači~~ą~~os geležinkelių infrastruktūr~~a~~os ⇨ ir tik tokioje infrastruktūroje naudojamų transporto priemonių, jei ⇦ , ~~kurią naudoja vien tik infrastruktūros~~ savininkas ⇨ tą infrastruktūrą ⇦ naudoja tik savo~~ms~~ krovinių ~~per~~vežimo ~~operacijoms~~ veiklai vykdyti;

⇨ b) infrastruktūros ir transporto priemonių, skirtų tik vietos, istorinėms ar turizmo reikmėms. ⇦

⇩ 2008/110/EB 1 straipsnio1 dalis

~~d) transporto priemones, kurios laikomos paveldu ir naudojamos nacionaliniuose tinkluose, jei tai atitinka nacionalines saugumo taisykles ir reglamentavimą, siekiant užtikrinti saugų tokių transporto priemonių judėjimą;~~

~~e) geležinkelius, kurie yra paveldo objektas, muziejinius ir turistinius geležinkelius, kurie eksploatuojami savo tinkle, įskaitant dirbtuves arba transporto priemones, kurie yra tokio geležinkelio nuosavybė arba yra nuo jo priklausomi, arba darbuotojus, kurie dirba tokiame geležinkelyje.~~

⇩ Klaidų ištaisymas, OL L 220, 2004 6 21, p. 16

3 straipsnis

~~Sąvokų apibrėžimai~~ Apibrėžtys

Šioje direktyvoje ~~taikomi tokie apibrėžimai~~ vartojamų sąvokų apibrėžtys:

~~a) „geležinkelių transporto sistema“ — tai struktūrinių ir eksploatavimo posistemių visuma, kaip apibrėžta Direktyvoje 96/48/EB ir Direktyvoje 2001/16/EB, bei visos tos sistemos valdymas ir eksploatavimas;~~

⇩ naujas

a) geležinkelių sistema – Sąjungos geležinkelių sistema, apibrėžta Direktyvos [xx dėl geležinkelių sistemos sąveikos] 2 straipsnyje;

↓ Klaidų ištaisymas, OL L 220, 2004 6 21, p. 16

~~b) „geležinkelių infrastruktūros valdytojas“ — tai institucija ar įmonė, arba jos dalis, kuri pirmiausia yra atsakinga už geležinkelių infrastruktūros sukūrimą ir techninę priežiūrą kaip apibrėžta Direktyvos 91/440/EEB 3 straipsnyje, bei gali būti atsakinga ir už infrastruktūros kontrolės bei saugos sistemų valdymą. Geležinkelių infrastruktūros valdytojo funkcijos tinkle arba tinklo dalyje gali būti paskiriamos skirtingoms institucijoms arba įmonėms;~~

⇩ naujas

b) infrastruktūros valdytojas – infrastruktūros valdytojas, kaip apibrėžta Direktyvos 2001/14/EB 2 straipsnyje[16];

↓ Klaidų ištaisymas, OL L 220, 2004 6 21, p. 16 (pritaikytas) ⇨ naujas

c) ~~„~~geležinkelio įmonė~~“~~ — ~~tai~~ ~~geležinkelio įmonė, kaip apibrėžta~~ Direktyvos~~je~~ 2001/14/EB ⇨ 2 straipsnyje ⇦ apibrėžta geležinkelio įmonė, taip pat ~~ir~~ bet kuri kita ~~valstybinė ar privati~~ viešojo arba privačiojo sektoriaus įmonė, ~~kurios veiklos sritis — teikti~~ kuri užsiima ~~prekių~~ krovinių ir (arba) keleivių ~~per~~vežimu~~o~~ geležinkeliais ~~paslaugas,~~ ir kuriai galioja reikalavimas užtikrinti trauką; ši sąvoka apima ir tas įmones, kurios teikia ~~vien~~ tik traukos paslaugas;

d) ~~„~~techninės~~“~~ sąveikos specifikacij~~a~~os (TSS)~~“~~ — ~~tai~~ specifikacij~~a~~os, apimanti~~ėios~~ kiekvieną posistemį~~ę~~ ar jo~~s~~ dalį, kad būtų laikomasi ~~pagrindinių~~ esminių reikalavimų ir užtikrinama ~~transeuropinės greitųjų~~ geležinkelių ~~transporto~~ sistemos ~~ir paprastųjų geležinkelių transporto sistemos~~ sąveika, ~~kaip~~ apibrėžta ⇨ Direktyvos xx dėl geležinkelių sistemos sąveikos ⇦ ~~Direktyvoje 96/48/EB ir Direktyvoje 2001/16/EB~~ ⇨ 2 straipsnyje ⇦ ;

e) ~~„~~bendrieji saugos tikslai (BST)~~“~~ — ~~tai~~ pavojaus priimtinumo kriterijais išreikšti saugos lygiai, kuriuos turi ~~pasiekti~~ atitikti bent ~~jau~~ skirtingos geležinkelių ~~transporto~~ sistemos dalys (pvz., paprastųjų geležinkelių ~~transporto~~ sistema, greitųjų geležinkelių ~~transporto~~ sistema, ilgieji geležinkelio tuneliai ar linijos, naudojamos ~~vien~~ tik ~~prekių~~ krovinių vežimui) ir visa sistema apskritai;

~~f) „bendrieji saugos būdai (BSB)“ — tai būdai, kurie turi būti sukurti tam, kad būtų apibūdinama, kaip yra įvertinami saugos lygiai, saugos tikslų pasiekimas ir kaip laikomasi kitų saugos reikalavimų;~~

⌦ f) bendrieji saugos būdai (BSB) — būdai, kuriais apibūdinamas saugos lygių vertinimas ir saugos tikslų įgyvendinimas bei kitų saugos reikalavimų laikymasis; ⌫

[16] OL L 75, 2001 3 15, p. 29.

g) „ ⌦ nacionalinė ⌫ saugos institucija“ — tai nacionalinė įstaiga institucija, kuriai patikėtos saugos geležinkeliuose saugos užtikrinimo užduotys pagal šią direktyvą, arba bet kuri dvišalė įstaiga institucija, kuriai ⌦ kelios ⌫ valstybės narės patikėjo šias užduotis, siekdamos užtikrinti unifikuotą vieningą specializuotų tarptautinių infrastruktūrų saugos režimą;

h) „nacionalinės saugos taisyklės“ — tai visos ⇨ privalomos ⇦ taisyklės, kurios apima valstybės narės lygiu įvestus geležinkelių saugos ⇨ arba techninius ⇦ reikalavimus ir taikomos daugiau nei vienai geležinkelio įmonei ⇨ įmonėms ⇦ , nepriklausomai nuo to, kokia įstaiga jas nustato tas taisykles išleidžiančios institucijos;

i) „saugos valdymo sistema“ — tai viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojo arba geležinkelio įmonės įsteigta organizacija ⌦ nustatyta organizacinė struktūra ⌫ ir priemonės, kuriomis siekiama užtikrinti saugų valdytojo ar įmonės veiklos valdymą;

j) „atsakingas tyrėjas“ — tai asmuo, atsakingas už eismo įvykio tyrimo organizavimą, vykdymą ir kontrolę;

k) „avarija“ — tai nepageidaujamas arba netyčinis netikėtas įvykis arba aiški ⌦ tam tikra ⌫ tokių įvykių seka virtinė, sukelianti žalingus padarinius; avarijos skirstomos į šias kategorijas taip: susidūrimai, nuriedėjimai nuo bėgių, avarijos pervažose, dėl judančių riedmenų įvykusios avarijos, kurių metu nukentėjo žmonės, gaisrai ir kita;

l) „katastrofaos“ — tai bet kurie koks traukinių susidūrimas ar traukinių nuriedėjimas nuo bėgių, dėl kurių žuvo ne mažiau kaip vienas asmuo ar buvo ⌦ sunkiai ⌫ sužaloti penki ar daugiau asmenų, arba buvo padaryta didelė žala riedmenims, infrastruktūrai arba aplinkai bei bet kuris kitas panašius avarija eismo įvykis, padariusies akivaizdžią itaką poveikį saugos geležinkeliuose saugos kontrolei reguliavimui ar saugos valdymui; ⌦ pirmiau minima ⌫ „didelė žala“ — tai žala, kuriaos visą masta tiriančioji institucija tyrimo įstaiga iškart gali įvertinti esant ne mažesneciu bendra suma kaip 2 milijonai eurų;

m) „riktas“ — tai bet koks įvykis, susijęs su traukinių eksploatavimu ir paveikiantis eksploatavimo ⌦ veiklos ⌫ saugą, išskyrus avarijas arba katastrofas;

n) „tyrimas“ — tai procesas, atliekamas siekiant užkirsti kelią kitai avarijai arba riktui, apimantis informacijos surinkimą ir analizę, išvadų padarymą, įskaitant priežasčių nustatymą ir tam tikrais atvejais — saugos rekomendacijų pateikimą;

o) „priežastys“ — tai veiksmai, neveikimas, įvykiai ar sąlygos arba jų derinys, kuris baigėsi nulėmę avarijaa arba riktąu;

p) „Agentūra“ — tai Europos geležinkelių agentūra, Bendrijos saugos geležinkeliuose ir sąveikos agentūra;

⇩ naujas

p) lengvasis bėginis transportas – miestų ir (arba) priemiesčių bėginio transporto sistema, kurios pajėgumas ir greitis yra mažesni nei geležinkelio ir metro sistemų, tačiau pajėgumas ir greitis yra didesni nei tramvajaus sistemų. Lengvajam bėginiam

transportui gali būti skiriamos atskiros kelio juostos arba tos pačios kelio juostos kaip kitam kelių transportui; be to, lengvojo bėginio transporto priemonės paprastai negali būti jungiamos prie tolimųjų keleivinių ar krovininių transporto priemonių (ir atvirkščiai);

↓ Klaidų ištaisymas, OL L 220, 2004 6 21, p. 16 (pritaikytas) ⇨ naujas

q) „notifikuotosios įstaigos ~~institucijos~~“ — ~~tai~~ įstaigos ~~institucijos~~, kurios atsako už sąveikos sudedamųjų dalių atitikties arba tinkamumo naudoti įvertinimą arba už posistemių ~~EB~~ „EB“ ~~procedūrų, skirtų posistemių patikrai,~~ patikros procedūros įvertinimą ~~kaip apibrėžta Direktyvoje 96/48/EB ir Direktyvoje 2001/16/EB~~;

r) „sąveikos sudedamosios dalys“ — ~~tai~~ bet kuri ~~įrenginio~~ nedaloma įrengimo sudedamoji dalis, sudedamųjų dalių grupė, mazgas ar sukomplektuotas blokas, įtrauktas arba numatomas įtraukti į posistemį~~ę~~, nuo kurių tiesiogiai ar netiesiogiai priklauso ~~transeuropinės greitųjų~~ geležinkelių ~~transporto~~ sistemos ~~arba paprastųjų geležinkelių transporto sistemos~~ sąveiką~~,~~ ~~kaip~~ apibrėžta ⇨ Direktyvos xx dėl geležinkelių sistemos sąveikos 2 straipsnyje ⇦ ~~Direktyvoje 96/48/EB ir Direktyvoje 2001/16/EB~~. ~~„Sudedamoji dalis“ savo prasme apima ir materialius, ir nematerialius objektus, pvz., programinę įrangą;~~

↓ 2008/110/EB. 1 straipsnio 2 dalis (pritaikytas) ⇨ naujas

s) „valdytojas“ – ~~geležinkelių transporto priemonę pagal paskirtį eksploatuojantis~~ ⌦ asmuo arba subjektas ⌫ ~~fizinis ar juridinis asmuo~~, kuris~~,~~ būdamas transporto priemonės savininku ~~yra jos savininkas~~ arba turėdamas~~i~~ teisę ją naudoti, eksploatuoja šią transporto priemonę ir yra ~~į~~registruotas kaip transporto priemonės valdytojas ~~tokiu statusu~~ ⇨ nacionaliniame transporto priemonių registre, nurodytame ⇦ ~~2008 m. birželio 17 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2008/57/EB~~ ⌦ Direktyvos XX ⌫ dėl ~~Bendrijos~~ geležinkelių sistemos sąveikos ~~(nauja redakcija[17])~~ ~~(toliau – Geležinkelių sąveikos direktyva)~~ ~~33 straipsnyje~~ ⌦ 43 straipsnyje ⌫ ~~nurodytame nacionaliniame transporto priemonių registre~~;

t) „už techninę priežiūrą atsakingas subjektas“ – už transporto priemonės~~ę~~ ⌦ techninę priežiūrą ⌫ atsakingas subjektas, įregistruotas tokiu statusu nacionaliniame transporto priemonių registre;

u) „transporto priemonė“ – ⇨ nuolatinės arba keičiamos sudėties ⇦ eismui tinkama geležinkelių transporto priemonė, su traukos sistema arba be jos, ~~ant savo ratų važiuojanti~~ geležinkelių linijomis važiuojanti savo ratais~~, naudojanti trauką ar jos nenaudojanti~~. Transporto priemonę sudaro vienas ar kelis struktūriniai ir funkciniai posistemiai ~~ar tokių posistemių dalys.~~;

---

17 ~~OL L 191, 2008 7 18, p. 1.~~

⇩ naujas

v) gamintojas – fizinis arba juridinis asmuo, kuris gamina sąveikos sudedamąją dalį arba posistemį, arba kuris užsako suprojektuoti ar pagaminti tokias dalis arba posistemį ir parduoda tokias dalis arba posistemį savo vardu arba naudodamas savo prekės ženklą;

w) siuntėjas – įmonė, kuri pati ar per trečiuosius asmenis siunčia pavojinguosius krovinius;

x) krovėjas – įmonė, kraunanti supakuotus krovinius, įskaitant pavojingus krovinius, mažas talpyklas ar kilnojamąsias cisternas į vagoną ar konteinerį, arba kraunanti konteinerį, biriųjų krovinių konteinerį, daugiaelementį dujų konteinerį, konteinerinę cisterną arba kilnojamąją cisterną į vagoną;

y) pripildytojas – įmonė, kuri pripildo krovinių (įskaitant pavojingus krovinius) cisterną (cisterninį vagoną, vagoną su nuimamosiomis cisternomis, kilnojamąją cisterną ar konteinerinę cisterną), vagoną, didįjį ar mažąjį konteinerį, skirtus suverstiniams kroviniams vežti, arba sekcinį vagoną ar daugiaelementį dujų konteinerį.

🡻 Klaidų ištaisymas, OL L 220, 2004 6 21, p. 16 (pritaikytas)
⇨ naujas

II SKYRIUS

SAUGOS ~~TOBULINIMAS~~ PLĖTOJIMAS IR VALDYMAS

4 straipsnis

⇨ Geležinkelių sistemos dalyvių vaidmuo plėtojant ir didinant ⇦ ~~Saugos~~ geležinkeliųuose saugą ~~plėtra ir tobulinimas~~

1. Valstybės narės ⇨ ir agentūra ⇦ užtikrina, kad ~~sauga~~ geležinkeliųuose sauga ~~apskritai~~ būtų ~~valdoma~~ visuotinai ⌦ užtikrinama ⌫, o kai ir ~~ten, kur~~ racionaliu požiūriu tai ~~pagrįstai~~ praktiškai įmanoma~~,~~ – nuolat didinama ~~tobulinama~~, atsižvelgiant į ~~Bendrijos~~ ⌦ Sąjungos ⌫ teisės aktų ir mokslo ir technikos pažangos raidą bei teikiant pirmenybę katastrofų prevencijai.

~~Valstybės narės užtikrina, kad saugos taisyklės būtų nustatomos, taikomos ir įsigaliotų atvirai ir nediskriminuojant, skatinant vieningos Europos geležinkelių transporto sistemos plėtrą.~~

~~2. Valstybės narės užtikrina, kad įvedant priemones saugai geležinkeliuose plėtoti ir tobulinti, būtų vadovaujamasi sisteminiu požiūriu.~~

↓ Klaidų ištaisymas, OL L 220, 2004 6 21, p. 16 (pritaikytas) →1 2008/110/EB 1 straipsnio 3 dalis ⇨ naujas

2. Valstybės narės užtikrina, kad atsakomybė už saugų geležinkelių ~~transporto~~ sistemos eksploatavimą ir su tuo susijusių pavojų kontrolę būtų priskirta ~~geležinkelių~~ infrastruktūros valdytojams ir geležinkelio įmonėms, įpareigojant juos:

a) įgyvendinti būtinas pavojaus kontrolės priemones, tam tikrais atvejais bendradarbiaujant tarpusavyje,

b) taikyti ⌦ Sąjungos ir ⌫ nacionalines ~~saugos~~ taisykles ~~ir standartus~~,

c) vadovaujantis šia direktyva, ~~į~~sukurti saugos valdymo sistemas.

Nepažeidžiant civilinės atsakomybės pagal valstybių narių teisės aktų reikalavimus, kiekvienam ~~geležinkelių~~ infrastruktūros valdytojui ir geležinkelio įmonei priskiriama atsakomybė už jam (jai) priklausančią sistemos dalį ir saug~~ių~~ų jos eksploatavimą ~~veiklą;~~ (įskaitant medžiagų tiekimą ir sutarčių dėl paslaugų sudarymą) ~~su~~ naudotojų ~~vartotojais~~, klient~~ų~~~~ais~~, ⌦ atitinkamų ⌫ darbuotoj~~ų~~~~ais~~ ir trečiųjų~~osiomis~~ šali~~ų~~~~mis~~ ~~sudarymą~~ atžvilgiu. ⇨ Infrastruktūros valdytojų ir geležinkelio įmonių saugos valdymo sistemose taip pat atsižvelgiama į pavojus, susijusius su trečiųjų šalių veikla. ⇦

3~~4~~. ~~Visa tai nepažeidžia kiekvieno~~ ⌦ Kiekvienas ⌫ gamintojas~~o~~, ~~eksploatavimo~~ ⌦ techninės priežiūros ⌫ paslaugų ~~tiekėjo~~ teikėjas, →1 valdytojas ←, ~~techninės priežiūros teikėjo~~ paslaugų teikėjas ir perkančiojis~~ios~~ įmonės ~~atsakomybės užtikrinti~~ ⌦ užtikrina savo tiekiamų ⌫~~,~~ ~~kad~~ riedmen~~ų~~~~vs~~, įrangos~~a~~, priedų~~ai~~, įtaisų~~ai~~ ir teikiamų~~os~~ paslaugų~~os~~ ~~atitiktų~~ atitiktį ~~konkrečius~~ nustatytiems reikalavimams~~us~~ ir ~~konkrečias~~ naudojimo sąlygoms~~as~~ ~~taip~~, kad geležinkelio įmonė ir (arba) ~~geležinkelių~~ infrastruktūros valdytojas galėtų ⌦ saugiai jais naudotis ⌫ ~~juos paleisti saugiai eksploatuoti~~.

⇩ naujas

4. Visi dalyviai, atliekantys svarbų vaidmenį, susijusį su saugos užtikrinimo veikla, įgyvendina reikiamas pavojaus kontrolės priemones, o kai tikslinga, bendradarbiauja su kitais veikėjais. Be geležinkelio įmonių ir infrastruktūros valdytojų prie tų dalyvių dar priskiriami:

(a) už transporto priemonių techninę priežiūrą atsakingi subjektai;

(b) siuntėjai, krovėjai ir pripildytojai, kurie atlieka tam tikrą vaidmenį, susijusį su krovos veiklos sauga;

(c) gamintojai, kurie atsako už saugių geležinkelių transporto priemonių, transporto priemonės dalių, komponentų ar pablokių, geležinkelių infrastruktūros, energijos ir bėgių kelio kontrolės valdymo projektavimą ir gamybą, taip pat už tai, kad būtų išduoti išankstiniai su ta transporto priemone susiję techninės priežiūros dokumentai.

5. Kiekviena geležinkelio įmonė, infrastruktūros valdytojas ir už techninę priežiūrą atsakingas subjektas užtikrina, kad jų rangovai taikytų pavojaus kontrolės priemones. Šiuo tikslu kiekviena geležinkelio įmonė, infrastruktūros valdytojas ir už techninę priežiūrą atsakingas subjektas taiko bendruosius stebėsenos procesų būdus, išvardytus Reglamente (ES) Nr. 1078/2012[18]. Jų rangovai turėtų taikyti šį procesą sudarydami sutartis. Geležinkelio įmonės, infrastruktūros valdytojai ir už techninę priežiūrą atsakingi subjektai, gavę agentūros ar nacionalinės saugos institucijos prašymą, supažindina jas su savo sutartimis.

6. Bet kuris geležinkelių sistemos dalyvis, aptikęs saugos pavojų, susijusį su techninės įrangos (įskaitant struktūrinius posistemius) defektais ir konstrukcijos neatitiktimi ar gedimais, praneša apie tą pavojų kitoms suinteresuotosioms šalims, kad jos galėtų imtis visų reikiamų taisomųjų veiksmų, kuriais būtų nuolatos užtikrinama geležinkelių sistemos sauga.

7. Jeigu geležinkelio įmonės pasikeičia transporto priemonėmis, visi dalyviai keičiasi visa informacija apie saugų eksploatavimą. Tokia informacija apima informaciją apie transporto priemonės būklę ir istoriją, techninės priežiūros dokumentų elementus, krovos veiklos atsekamumą ir važtaraščius. Ji yra pakankamai išsami, kad geležinkelio įmonė galėtų įvertinti transporto priemonės eksploatavimo pavojus.

↓ Klaidų ištaisymas, OL L 220, 2004 6 21, p. 16 (pritaikytas)

5 straipsnis

Bendrieji saugos rodikliai

1. Siekdamos palengvinti įvertinimą, ar yra pasiekti ⌦ BST ⌫ ~~BSR~~, ir sudaryti sąlygas ~~numatyti~~ ~~bendrą~~ ~~saugos~~ geležinkelių~~uose~~ saugos bendrajai~~osios~~ raida~~is~~ stebėti~~seną~~, iš 18 straipsnyje nurodytų nacionalinių saugos institucijų metinių ataskaitų valstybės narės surenka informaciją apie bendruosius saugos rodiklius (BSR).

~~Pirmasis BSR ataskaitinis laikotarpis yra 2006 m.; apie jų vykdymą atsiskaitoma metinėje ataskaitoje ateinančiais metais.~~

BSR nustatomi taip, kaip nurodyta I priede.

⇩ naujas

2. Komisija įgaliojama pagal 26 straipsnį priimti deleguotuosius aktus dėl I priedo persvarstymo, visų pirma, kad atsižvelgiant į technikos pažangą būtų atnaujinti BSR ir pritaikyti bendrieji avarijų išlaidų apskaičiavimo būdai.

↓ 2008/110/EB 1 straipsnio 4 dalis (pritaikytas)

~~2. Iki 2009 m. balandžio 30 d. I priedas yra peržiūrimas, pirmiausiai siekiant į jį įtraukti bendrųjų saugos rodiklių (BSR) bendras sąvokų apibrėžtis ir bendrus nuostolių dėl avarijų~~

[18] OL L 320, 2012 11 17, p. 8.

~~skaičiavimo metodus. Ši priemonė, skirta iš dalies pakeisti neesmines šios direktyvos nuostatas, patvirtinama taikant 27 straipsnio 2a dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą su tikrinimu.~~

↓ Klaidų ištaisymas, OL L 220, 2004 6 21, p. 16

6 straipsnis

Bendrieji saugos būdai

↓ 2008/110/EB 1 straipsnio 5 dalies a punktas (pritaikytas)

~~1. Pirmąją bendrųjų saugos būdų (BSB) grupę, apimančią bent jau 3 dalies a punkte aprašytus būdus, Komisija priima iki 2008 m. balandžio 30 d. Jie skelbiami Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje.~~

~~Antrąją BSB grupę, apimančią likusius 3 dalyje aprašytus būdus, Komisija priima iki 2010 m. balandžio 30 d. Jie skelbiami Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje.~~

~~Šios priemonės, skirtos iš dalies pakeisti neesmines šios direktyvos nuostatas jas papildant, patvirtinamos taikant 27 straipsnio 2a dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą su tikrinimu.~~

↓ Klaidų ištaisymas, OL L 220, 2004 6 21, p. 16 (pritaikytas)

~~2. BSB ir pataisytų BSB projektus parengia Agentūra, vadovaudamasi įpareigojimais, patvirtintais laikantis 27 straipsnio 2 dalyje nurodytos tvarkos.~~

~~BSB projektas yra parengiamas išnagrinėjus dabartinius valstybėse narėse galiojančius būdus.~~

~~3~~1. ~~BSB~~ Bendruosiuose saugos būduose apibūdinamas~~, kaip yra įvertinamias~~ ~~pasiektas~~ saugos ~~lygis~~ ⌦ lygių ⌫, ~~ir~~ saugos tikslų~~ai~~ įgyvendinimo~~as~~ ~~bei kaip~~ ~~laikomasi~~ ir atitikties kitiems~~ų~~ saugos reikalavimams~~ų~~ vertinimo būdas, parengiant ir nustatant:

a) pavojaus analizės ir ~~į~~vertinimo būdus,

b) būdus, kuriuos taikant vertinama, ~~įvertinančius~~ kaip laikomasi pagal 10 ir 11 straipsnius išduotų saugos sertifikatų ir įgaliojimų saugos srityje reikalavimų;

~~ir~~

↓ 2008/110/EB 1 straipsnio 5 dalies b punktas

~~c) tuo mastu, kokiu jų dar neapima TSS – būdus patikrinti, ar geležinkelių transporto sistemos struktūrinių posistemių eksploatavimas ir jų priežiūra atliekama vadovaujantis susijusiais esminiais reikalavimais.~~ .

⇩ naujas

c) nacionalinių saugos institucijų taikytinus priežiūros būdus ir geležinkelio įmonių, infrastruktūros valdytojų ir už techninę priežiūrą atsakingų subjektų taikytinus stebėsenos būdus;

d) visus kitus saugos valdymo sistemos procesą apimančius būdus, kuriuos reikia suderinti Sąjungos lygiu.

🡻 2008/110/EB 1 straipsnio 5 dalies c punktas

~~4. BSB reguliariai atnaujinami, atsižvelgiant į įgytą jų taikymo patirtį ir pasaulinę saugos geležinkeliuose raidą bei 4 straipsnio 1 dalyje nustatytus valstybių narių įsipareigojimus. Ši priemonė, skirta iš dalies pakeisti neesmines šios direktyvos nuostatas, inter alia, ją papildant, patvirtinama taikant 27 straipsnio 2a dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą su tikrinimu.~~

⇩ naujas

2. Komisija agentūrai išduoda įgaliojimus parengti naujus BSB, nurodytus 1 dalies d punkte, persvarstyti ir atnaujinti visus BSB, kad būtų atsižvelgta į technologijų ar socialinių reikalavimų pokyčius, ir Komisijai pateikti reikiamas rekomendacijas.

Rengdama rekomendacijas agentūra atsižvelgia į naudotojų ir suinteresuotųjų šalių nuomonę. Rekomendacijas sudaro ataskaita apie šių konsultacijų rezultatus ir ataskaita, kurioje vertinamas planuojamų priimti naujų BSB poveikis.

3. BSB reguliariai persvarstomi, atsižvelgiant į įgytą jų taikymo patirtį ir bendrą saugos geležinkeliuose raidą, taip pat siekiant visuotinai užtikrinti saugą ir kai racionaliu požiūriu tai praktiškai įmanoma – nuolatos ją didinti.

4. Komisija įgaliojama pagal 26 straipsnį priimti deleguotuosius aktus, kuriais nustatomi BSB ir persvarstyti BSB.

🡻 Klaidų ištaisymas, OL L 220, 2004 6 21, p. 16 (pritaikytas)

5. Atsižvelgdamos į BSB priėmimą ir jų persvarstymą ~~pataisymus~~, valstybės narės parengia visus būtinus ~~jų~~ savo nacionalinių ~~saugos~~ taisyklių pakeitimus.

7 straipsnis

Bendrieji saugos tikslai

~~1. BST rengiami, tvirtinami ir keičiami pagal šiame straipsnyje nustatytą tvarką.~~

~~2. BSB ir pataisytų BSB projektus parengia Agentūra, vadovaudamasi įpareigojimais, patvirtintais laikantis 27 straipsnio 2 dalyje nurodytos tvarkos.~~

↓ 2008/110/EB 1 straipsnio 6 dalies a punktas (pritaikytas)

~~3. Pirmasis BST projekto paketas grindžiamas valstybių narių esamų tikslų ir veiklos rodiklių saugos srityje analize ir juo užtikrinama, kad jokioje valstybėje narėje esami geležinkelių sistemos veiklos rodikliai saugos srityje nepablogėtų. Komisija jį priima iki 2009 m. balandžio 30 d. ir jis skelbiamas *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*. Ši priemonė, skirta iš dalies pakeisti neesmines šios direktyvos nuostatas, inter alia, ją papildant, patvirtinama taikant 27 straipsnio 2a dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą su tikrinimu.~~

~~Antrasis BST projekto paketas grindžiamas patirtimi, įgyta kuriant ir įgyvendinant pirmąjį BST paketą. Jame numatomos visos prioritetinės sritys, kuriose sauga turi būti toliau stiprinama. Komisija jį priima iki 2011 m. balandžio 30 d. ir jis skelbiamas *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*. Ši priemonė, skirta iš dalies pakeisti neesmines šios direktyvos nuostatas, inter alia, ją papildant, patvirtinama taikant 27 straipsnio 2a dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą su tikrinimu.~~

↓ Klaidų ištaisymas, OL L 220, 2004 6 21, p. 16 (pritaikytas)

1.~~4.~~ ~~BST~~ Bendraisiais saugos tikslais nustatomi ~~pavojaus priimtinumo kriterijais išreikštus~~ ⌦ minimalūs ⌫ saugos lygiai~~us~~, kuriuos turi ~~pasiekti~~ atitikti ~~bent jau~~ įvairios geležinkelių ~~transporto~~ sistemos dalys bei visa sistema kiekvienoje valstybėje narėje ir kurie išreiškiami pavojaus priimtinumo kriterijais, taikytinais:

a) a) individualiam~~aus~~ pavoju~~i aus~~, susijusiam~~o~~ su keleiviais, personalu (įskaitant rangovų personalą), pervažų naudotojais ir kitais subjektais bei, nepažeidžiant dabartinių nacionalinių ir tarptautinių taisyklių dėl atsakomybės, — individualiam~~aus~~ pavoju~~i aus~~, susijusiam~~io~~ su ⌦ pašaliniais asmenimis geležinkelio zonoje ⌫ ~~leidimo neturinčių asmenų buvimu geležinkelio įmonės patalpose, lygius~~;

(b) b) pavoju~~i aus~~ visuomenei ~~lygius~~.

⇩ naujas

2. Komisija agentūrai suteikia įgaliojimą parengti persvarstytus BST ir Komisijai pateikti reikiamas rekomendacijas.

3. BST reguliariai persvarstomi, atsižvelgiant į bendrą geležinkelių saugos raidą. Persvarstytuose BST atsižvelgiama į prioritetines sritis, kuriose sauga turi būti toliau didinama.

4. Komisija įgaliojama pagal 26 straipsnį priimti deleguotuosius aktus, kuriais nustatomi persvarstyti BST.

↓ 2008/110/EB 1 straipsnio 6 dalies b punktas (pritaikytas)

~~5. BST reguliariai atnaujinami, atsižvelgiant į pasaulinę saugos geležinkeliuose raidą. Ši priemonė, skirta iš dalies pakeisti neesmines šios direktyvos nuostatas, inter alia, ją papildant, patvirtinama taikant 27 straipsnio 2a dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą su tikrinimu.~~

↓ Klaidų ištaisymas, OL L 220, 2004 6 21, p. 16 (pritaikytas)

5.~~6~~ Valstybės narės patvirtina visus būtinus ~~jų~~ savo nacionalinių taisyklių pakeitimus, ~~siekdamos,~~ kad būtų pasiekti bent ~~jau~~ BST, ~~o~~ taip pat ir ~~pataisyti~~ persvarstyti BST pagal prie jų pridėtus įgyvendinimo grafikus. Apie tas taisykles jos praneša Komisijai vadovaudamosi 8 straipsniu~~o~~ ~~3 dalimi~~.

8 straipsnis

Nacionalinės ~~saugos~~ taisyklės

~~Taikydamos šią direktyvą, valstybės narės nustato privalomas nacionalines saugos taisykles ir užtikrina, kad jos būtų paskelbtos ir prieinamos visiems infrastruktūros valdytojams, geležinkelio įmonėms, pareiškėjams saugos sertifikatui gauti ir pareiškėjams suteikti įgaliojimus saugos srityje aiškia, aptariamosioms šalims suprantama kalba.~~

⇩ naujas

1. Valstybės narės gali nustatyti naujas nacionalines taisykles tik šiais atvejais:

a) jei BSB neapima taisyklių, susijusių su esamais saugos būdais;

b) jei tai yra neatidėliotina prevencinė priemonė, ypač po avarijos.

Valstybės narės užtikrina, kad nacionalinėse taisyklėse būtų atsižvelgta į būtinybę laikytis sistemingo požiūrio.

2. Jeigu valstybė narė ketina patvirtinti naują nacionalinę taisyklę, tos taisyklės projektą ji perduoda agentūrai ir Komisijai, naudodamasi tinkama IT sistema pagal Reglamento (ES) Nr. …/… [Agentūros reglamento] 23 straipsnį.

3. Jei agentūra sužino apie kokią nors nacionalinę taisyklę (ir kai apie ją pranešta, ir kai nepranešta), kuri tampa perteklinė arba prieštarauja BSB ar kokiems nors kitiems Sąjungos teisės aktams, priimtiems po to, kai pradėta taikyti nacionalinė taisyklė, taikoma Reglamento (ES) Nr. …/… [Agentūros reglamento] 22 straipsnyje nustatyta tvarka.

4. Valstybės narės užtikrina, kad su nacionalinėmis taisyklėmis būtų galima susipažinti nemokamai ir tokia kalba, kokią gali suprasti visos suinteresuotosios šalys.

5. Nacionalinėms taisyklėms, apie kurias pranešta pagal šį straipsnį, Direktyvoje 98/34/EB nustatyta pranešimo tvarka netaikoma.

↓ Klaidų ištaisymas, OL L 220, 2004 6 21, p. 16 (pritaikytas)

~~2. Iki 2005 m. balandžio 30 d. valstybės narės praneša Komisijai apie galiojančias atitinkamas nacionalines saugos taisykles taip, kaip nurodyta II priede, ir nurodo jų taikymo sritį.~~

~~Be to, pranešime pateikiama informacija apie principinį taisyklių turinį, pateikiant nuorodas į juridinius tekstus, apie teisės aktų formą ir apie įstaigą ar organizaciją, kuri atsako už jų paskelbimą.~~

~~3. Ne vėliau kaip praėjus ketveriems metams nuo šios direktyvos įsigaliojimo, pagal straipsnio dalies nuostatas Agentūra įvertina nacionalinių saugos taisyklių paskelbimo ir galimybės su jomis susipažinti būdą. Taip pat ji teikia Komisijai atitinkamas rekomendacijas dėl tokių taisyklių skelbimo, siekiant, kad būtų palengvintos galimybės susipažinti su atitinkama informacija.~~

~~4. Valstybės narės nedelsdamos praneša Komisijai apie bet kokius nacionalinių saugos taisyklių, apie kurias buvo pranešta, pakeitimus ir apie bet kokias naujas tokias taisykles, kurios galėjo būti priimtos, nebent tos taisyklės būtų susijusios su TSS įgyvendinimu.~~

~~5. Siekdama išlaikyti kiek galima mažesnį įvedamų naujų konkrečių nacionalinių taisyklių skaičių ir tuo užkirsti kelią vėliau dėl to kylančioms kliūtims bei siekdama palaipsniui suvienodinti saugos taisykles, Komisija kontroliuoja, kaip valstybės narės įveda naujas nacionalines taisykles.~~

~~6. Jeigu, priėmus BST, valstybė narė numato įvesti naujas saugos taisykles, pagal kurias būtų reikalaujama aukštesnio saugos lygio nei esantis pagal BST, arba jeigu valstybė narė numato įvesti naujas saugos taisykles, kurios galėtų paveikti kitų valstybių narių geležinkelio įmonių veiklą aptariamosios valstybės narės teritorijoje, valstybė narė tinkamu laiku konsultuojasi su visomis suinteresuotomis šalimis ir taiko straipsnio 7 dalyje numatytą tvarką.~~

~~7. Valstybė narė pateikia saugos taisyklių projektą Komisijai išnagrinėti, nurodydama jų įvedimo priežastis.~~

~~Jeigu Komisija nustato, kad saugos taisyklių projektas yra nesuderinamas su BSB arba su nuostata pasiekti bent jau BST, arba kad jas sudaro savavališkos diskriminuojančios priemonės arba paslėptas pervežimo geležinkeliais tarp valstybių narių veiklos apribojimas, laikantis 27 straipsnio 2 dalyje nurodytos tvarkos priimamas aptariamajai valstybei narei skirtas sprendimas.~~

~~Jeigu Komisija rimtai abejoja dėl saugos taisyklių projekto suderinamumo su BSB arba dėl galimybių pasiekti BST, arba mano, kad taisykles sudaro savavališkos diskriminuojančios priemonės arba paslėptas pervežimo geležinkeliais tarp valstybių narių veiklos apribojimas, Komisija nedelsdama apie tai praneša aptariamajai valstybei narei, kuri sustabdo taisyklių patvirtinimą, įsigaliojimą arba įgyvendinimą tol, kol laikantis 27 straipsnio 2 dalyje nurodytos tvarkos per šešis mėnesius nėra priimamas sprendimas.~~

9 straipsnis

Saugos valdymo sistemos

1. ~~Geležinkelių~~ I~~i~~nfrastruktūros valdytojai ir geležinkelio įmonės ~~įsteigia~~ sukuria savas saugos valdymo sistemas, siekdami~~os~~ užtikrinti, kad geležinkelių ~~transporto~~ sistema ⌦ galėtų ⌫ ~~pasiektų~~ atitikti bent ~~jau~~ BST, kad sistema atitiktų ~~8 straipsnyje ir II priede aprašytas nacionalines saugos taisykles~~ ~~bei atitiktų~~ TSS nustatytus saugos reikalavimus ir ~~siekdamos užtikrinti,~~ kad būtų taikomos atitinkamos BSB dalys ⌦ bei taisyklės, apie kurias pranešta pagal 8 straipsnį ⌫ .

2. Saugos valdymo sistema atitinka ~~III priede nustatytus~~ reikalavimus ~~ir nurodytus elementus~~, pritaikytus vykdomos veiklos pobūdžiui, mastui ir kitoms sąlygoms. Ji užtikrina, kad būtų kontroliuojami visi pavojai, susiję su ~~geležinkelių~~ infrastruktūros valdytojo ar geležinkelio įmonės veikla, įskaitant techninę priežiūrą ir medžiagų tiekimą bei rangovų naudojimą. Nepažeidžiant~~sdama esančių~~ dabartinių nacionalinių ir tarptautinių taisyklių dėl atsakomybės, taikant saugos valdymo sistemą~~a~~ ⌦ taip pat ⌫ ~~tam tikrais atvejais ir kur įmanoma,~~ atsižvelgiama (tais atvejais, kai tai tikslinga ir racionalu) į pavojus, kylančius kaip kitų šalių veiklos padarinys.

⇩ naujas

Komisija įgyvendinimo aktais nustato saugos valdymo sistemos sudedamąsias dalis. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 27 straipsnio 2 dalyje nustatytos nagrinėjimo procedūros.

🡻 Klaidų ištaisymas, OL L 220, 2004 6 21, p. 16 (pritaikytas)

3. Bet kurio ~~geležinkelių~~ infrastruktūros valdytojo saugos valdymo sistemoje~~a~~ atsižvelgiama į įvairių tinkle veikiančių geležinkelio įmonių veiklos ~~įtaką~~ poveikį ir numatomos nuostat~~a~~os, leidžiančia visoms geležinkelio įmonėms veikti vadovaujantis TSS ir nacionalinėmis ~~saugos~~ taisyklėmis bei pagal jų saugos sertifikate nustatytas sąlygas. ~~Be to, ši sistema~~ Kuriant ⌦ saugos valdymo sistemas ⌫ ~~toliau tobulinama,~~ ~~siekiant~~ siekiama suderinti ~~geležinkelių~~ infrastruktūros valdytojo ir visų jo infrastruktūroje veikiančių geležinkelio įmonių avarinių atvejų tvarką.

4. Kasmet iki birželio 30 d. visi ~~geležinkelių~~ infrastruktūros valdytojai ir geležinkelio įmonės pateikia ⌦ nacionalinei ⌫ saugos institucijai metinę saugos ataskaitą už ~~prieš tai einančius~~ ankstesnius kalendorinius metus. Saugos ataskaitoje pateikiama:

a) informacija apie ~~tai, kaip yra~~ vykdomus~~i~~ ~~visos~~ pačios organizacijos saugos tikslus~~ai~~ ir apie saugos planų vykdymo rezultatus;

b) informacija apie nacionalinių saugos rodiklių ir I priede nustatytų BSR tobulinimą tiek, kiek tai svarbu atsiskaitančiai organizacijai;

c) saugos vidaus audito rezultatai;

d) ⌦ nacionalinei ⌫ saugos institucijai galinčios būti svarbiomis pastabos dėl geležinkelių eksploatavimo ir ~~geležinkelių~~ infrastruktūros valdymo trūkumų ir veikimo sutrikimų.

🡻 Klaidų ištaisymas, OL L 220, 2004 6 21, p. 16
⇨ naujas

III SKYRIUS

SAUGOS SERTIFIKAVIMAS IR ĮGALIOJIMAIS SUTEIKIMAS SAUGOS SRITYJE

10 straipsnis

~~Saugos sertifikatai~~ ⇨ Bendras saugos sertifikatas ⇦

⇩ naujas

1. Teisė naudotis geležinkelių infrastruktūra suteikiama tik geležinkelio įmonėms, turinčioms bendrą saugos sertifikatą.

2. Bendrą saugos sertifikatą agentūra išduoda remdamasi įrodymais, kad geležinkelio įmonė pagal 9 straipsnį sukūrė savo saugos valdymo sistemą ir atitinka TSS ir kituose atitinkamuose teisės aktuose nustatytus reikalavimus, kad kontroliuotų pavojus ir tinkle saugiai teiktų transporto paslaugas.

3. Bendrame saugos sertifikate nurodomas geležinkelių eksploatavimo veiklos, kuriai sertifikatas taikomas, rūšis ir mastas. Jis galioja visoje Sąjungoje lygiavertei veiklai.

🡻 Klaidų ištaisymas, OL L 220, 2004 6 21, p. 16

~~1. Kad geležinkelio įmonė turėtų galimybę naudotis geležinkelių infrastruktūra, ji privalo turėti šiame skyriuje numatytą saugos sertifikatą. Saugos sertifikatas gali būti galiojantis visame valstybės narės geležinkelių tinkle arba tik nustatytoje jos dalyje.~~

🡻 2008/110/EB 1 straipsnio 7 dalies a punktas

~~Saugos sertifikato paskirtis – įrodyti, kad siekdama kontroliuoti riziką ir teikti saugias transporto paslaugas tinkle, geležinkelio įmonė sukūrė saugos valdymo sistemą ir gali laikytis TSS, kituose atitinkamuose Bendrijos teisės aktuose ir nacionalinėse saugos taisyklėse nustatytų reikalavimų.~~

🡻 Klaidų ištaisymas, OL L 220, 2004 6 21, p. 16

~~2. Saugos sertifikatas susideda iš:~~

~~a) liudijimo, patvirtinančio, kad geležinkelio įmonė priėmė saugos valdymo sistemą taip, kaip aprašyta 9 straipsnyje ir III priede,~~

~~ir~~

↓ 2008/110/EB 1 straipsnio 7 dalies b punktas

~~b) liudijimo, patvirtinančio nuostatų, kurias geležinkelio įmonė priėmė siekdama laikytis konkrečių saugiam paslaugų teikimui atitinkamame tinkle būtinų reikalavimų, pripažinimą. Šie reikalavimai gali apimti TSS ir nacionalinių saugos taisyklių taikymą, įskaitant tinklo eksploatavimo taisykles, personalui išduotų sertifikatų pripažinimą ir leidimą pradėti eksploatuoti geležinkelio įmonių naudojamas transporto priemones. Sertifikavimas grindžiamas geležinkelio įmonės pateiktais dokumentais, apibūdintais IV priede.~~

↓ Klaidų ištaisymas, OL L 220, 2004 6 21, p. 16

~~3. Saugos institucija, vadovaudamasi straipsnio 2 dalies nuostatomis, sertifikuoja toje valstybėje narėje, kurioje geležinkelio įmonė pradeda savo veiklą.~~

~~Pagal straipsnio 2 dalies nuostatas išduotame sertifikate turi būti tiksliai nurodyta tuo sertifikatu apimama geležinkelių transporto veiklos rūšis ir mastas. Pagal straipsnio 2 dalies a punktą išduotas sertifikatas galioja visoje Bendrijoje toms pačioms vežimo geležinkeliais veikloms.~~

~~4. Valstybės narės, kurioje geležinkelio įmonė planuoja eksploatuoti papildomas vežimo geležinkeliais paslaugas, saugos institucija išduoda pagal straipsnio 2 dalies b punktą būtiną papildomą nacionalinį sertifikatą.~~

⇩ naujas

4. Prieš tris mėnesius iki naujos paslaugos teikimo pradžios geležinkelio įmonė atitinkamai nacionalinei saugos institucijai perduoda dokumentus, kuriais patvirtinama, kad:

a) geležinkelio įmonė taikys eksploatavimo taisykles, įskaitant nacionalines taisykles, su kuriomis ji supažindinta pagal 8 straipsnio 4 dalį, ir įvertins savo veiklą, atsižvelgdama į Komisijos reglamento (EB) Nr. 352/2009[19] reikalavimus, užtikrindama visų pavojų valdymą pagal savo saugos valdymo sistemą ir imdamasi visų reikiamų priemonių, kad veikla būtų vykdoma saugiai;

(b) geležinkelio įmonė ėmėsi priemonių, kad su tinklo (-ų), kuriame (-iuose) ji siūlo vykdyti veiklą, infrastruktūros valdytoju (-ais) būtų bendradarbiaujama ir koordinuojama veikla;

(c) geležinkelio įmonė ėmėsi reikiamų priemonių, kad užtikrintų saugų paslaugos teikimą;

---

[19] OL L 108, 2009 4 29, p. 4.

d) geležinkelio įmonė turi licenciją, išduotą pagal Tarybos direktyvą 95/18/EB[20];

e) jos numatomos veiklos rūšis ir mastas atitinka nurodytuosius jos bendrame saugos sertifikate.

Jeigu nacionalinė saugos institucija turi abejonių dėl vienos ar daugiau sąlygų įvykdymo, ji paprašo geležinkelio įmonės suteikti daugiau informacijos. Tačiau dėl tokio apsikeitimo informacija negali būti stabdomas ar atidedamas veiklos vykdymas. Jeigu nacionalinė saugos institucija randa įrodymų, kad viena ar daugiau sąlygų neįvykdytos, ji perduoda klausimą svarstyti agentūrai, ir agentūra imasi tinkamų priemonių, įskaitant sertifikato panaikinimą.

↓ Klaidų ištaisymas, OL L 220, 2004 6 21, p. 16
⇨ naujas

5. Bendras ~~S~~saugos sertifikatas atnaujinamas ne rečiau kaip kartą per ~~kas~~ penkerius metus~~ai~~ geležinkelio įmonės prašymu. Sertifikatas visiškai arba iš dalies atnaujinamas tada, kai tik iš esmės pakinta veiklos rūšis arba jos mastas.

Bendro ~~S~~saugos sertifikato turėtojas nedelsdamas praneša ⇨ agentūrai ⇦ ~~kompetentingai saugos institucijai~~ apie visus pagrindinius ~~atitinkamos~~ bendro saugos sertifikato ~~dalies~~ sąlygų pokyčius. ~~Kompetentingai saugos institucijai~~ ⇨ Agentūrai ⇦ jis praneša ir tada, kai tik įvedamos naujos personalo kategorijos arba naujos riedmenų rūšys.

⇨ Agentūra ⇦ ~~Saugos institucija~~ gali reikalauti, kad ~~atitinkama~~ bendras saugos sertifikat~~as~~o ~~dalis~~ būtų ~~pakeičiama~~ persvarstomas įvykus esminiams saugos ~~kontrolės~~ reguliavimo sistemos pokyčiams.

~~6. Jeigu saugos institucija nustato, kad saugos sertifikato turėtojas nebeatitinka sertifikavimo sąlygų, pagal kurias jam buvo išduotas sertifikatas, ji panaikina sertifikato a ir (arba) b dalį, nurodydama savo sprendimo priežastis. Saugos institucija, panaikinusi pagal straipsnio 4 dalį išduotą papildomą nacionalinį sertifikatą, nedelsdama apie tai praneša saugos institucijai, išdavusiai sertifikatą pagal jos sprendimo 2 dalies a punktą.~~

~~Taip pat saugos institucija privalo panaikinti saugos sertifikatą, jeigu akivaizdu, jog saugos sertifikato turėtojas metus po išdavimo nenaudojo sertifikato numatytais tikslais.~~

⇩ naujas

6. Jeigu nacionalinė saugos institucija nustato, kad bendro saugos sertifikato turėtojas nebeatitinka sertifikavimo sąlygų, ji paprašo agentūros sertifikatą panaikinti. Agentūra gali panaikinti bendrą saugos sertifikatą, nurodydama tokio savo sprendimo priežastis. Agentūra nedelsdama informuoja visas nacionalines saugos institucijas apie tinklus, kuriuose veikia ta geležinkelio įmonė.

[20] OL L 143, 1995 6 27, p. 70.

↓ Klaidų ištaisymas, OL L 220, 2004 6 21, p. 16 ⇨ naujas

7~~6~~. ⇨ Agentūra ⇦ ~~Saugos institucija~~ per mėnesį praneša ~~Agentūrai~~ ⇨ nacionalinėms saugos institucijoms ⇦ apie ~~straipsnio2 dalies a punkte nurodytus~~ ⇨ bendro ⇦ saugos sertifikato išdavimą, atnaujinimą, pakeitimą ar panaikinimą ~~sertifikatus~~, ~~kurie buvo išduoti,atnaujinti, papildyti ar panaikinti~~. ~~Institucija~~ Ji nurodo geležinkelio įmonės pavadinimą ir adresą, išdavimo datą, ~~saugos~~ sertifikato taikymo sritį ir galiojimą, o ~~atšaukimo~~ panaikinimo atveju — ir savo sprendimo priežastis.

~~7. Iki 2009 m. balandžio 30 d. Agentūra įvertina saugos sertifikavimo eigą ir pateikia Komisijai ataskaitą kartu su rekomendacijomis dėl strategijos, kuria vadovaujantis būtų artėjama prie vieningo Bendrijos saugos sertifikato. Vadovaudamasi rekomendacijomis, Komisija imasi atitinkamų veiksmų.~~

⇩ naujas

8. Agentūra nuolatos kontroliuoja bendrų saugos sertifikatų išdavimo ir nacionalinių saugos institucijų vykdomos priežiūros priemonių veiksmingumą, o prireikus Komisijai teikia rekomendacijas dėl patobulinimų. Tai gali būti rekomendacija dėl saugos valdymo sistemos procesą apimančio BSB, kurį reikia suderinti Sąjungos lygiu, kaip nurodyta 6 straipsnio 1 dalies d punkte.

⇩ naujas

11 straipsnis

Bendrų saugos sertifikatų paraiškos

1. Bendrų saugos sertifikatų paraiškos teikiamos agentūrai. Sprendimą dėl paraiškos agentūra priima nedelsdama ir bet kokiu atveju – ne vėliau kaip per keturis mėnesius po to, kai pateikta visa reikalaujama informacija ir bet kokia agentūros prašyta papildoma informacija. Jeigu pareiškėjo prašoma pateikti papildomos informacijos, tokia informacija pateikiama nedelsiant.

2. Agentūra pateikia išsamius nurodymus, kaip gauti bendrą saugos sertifikatą. Ji išvardija visus reikalavimus, kurie nustatyti taikant 10 straipsnio 2 dalį, ir paskelbia visus svarbius dokumentus.

3. Pareiškėjams leidžiama nemokamai susipažinti su paraiškų teikimo rekomendaciniu dokumentu, kuriame aprašomi ir paaiškinami bendrų saugos sertifikatų reikalavimai ir pateikiamas reikalaujamų dokumentų sąrašas. Platindamos šią informaciją nacionalinės saugos institucijos bendradarbiauja su agentūra.

↓ Klaidų ištaisymas, OL L 220, 2004 6 21, p. 16 (pritaikytas) ⇨ naujas

~~11~~ ⌦ 12 ⌫ straipsnis

Saugos ~~Į~~įgaliojimų ~~saugos srityje~~ suteikimas infrastruktūros valdytojams

1. Kad infrastruktūros valdytojui būtų leista valdyti ir eksploatuoti geležinkelių infrastruktūrą, ~~geležinkelių infrastruktūros valdytojas turi įgyti įgaliojimus saugos srityje~~ iš valstybės narės, kurioje jis yra įsisteigęs~~tas~~, ⌦ nacionalinės ⌫ saugos institucijos jis turi gauti saugos įgaliojimus.

Saugos ~~Į~~įgaliojimai ~~saugos srityje susideda~~ apima ~~iš:~~

~~a)~~ įgaliojimus~~ų~~, kuriais patvirtinamas~~nčių, kad geležinkelių infrastruktūros valdytojas priėmė saugos valdymo sistemą taip,~~ 9 straipsnyje ⌦ nustatytos infrastruktūros valdytojo saugos sistemos priėmimas ⌫ ~~kaip aprašyta~~ ~~9 straipsnyje~~ ir ~~III priede, ;~~ jie apima procedūras ir nuostatas, pagal kurias būtų vykdomi reikalavimai, būtini, kad geležinkelių infrastruktūra būtų saugiai projektuojama, prižiūrima ir eksploatuojama, tam tikrais atvejais įskaitant eismo kontrolės ir signalizacijos sistemos techninę priežiūrą ir eksploatavimą.

~~ir~~

~~b) įgaliojimų, patvirtinančių, kad geležinkelių infrastruktūros valdytojas priėmė sąlygas, pagal kurias laikosi konkrečių reikalavimų, būtinų, kad geležinkelių infrastruktūra būtų saugiai projektuojama, prižiūrima ir eksploatuojama, tam tikrais atvejais įskaitant eismo kontrolės ir signalizacijos sistemos techninę priežiūrą ir eksploatavimą.~~

2. Saugos ~~Į~~įgaliojimai ~~saugos srityje~~ atnaujinami ~~geležinkelių~~ infrastruktūros valdytojo prašymu ~~ne rečiau kaip~~ kas penkerius met~~ai~~us. Įgaliojimai visiškai arba iš dalies atnaujinami ~~tada~~, kai tik įvyksta esminiai infrastruktūros, signalizacijos ar energijos tiekimo arba infrastruktūros eksploatavimo ir techninės priežiūros principų pokyčiai. Saugos ~~Į~~įgaliojimų ~~saugos srityje~~ turėtojas apie ⌦ visus ⌫ tokius pokyčius nedelsdamas praneša nacionalinei saugos institucijai.

Nacionalinė ~~S~~ssaugos institucija gali pareikalauti, kad saugos įgaliojimai ~~saugos srityje~~ būtų ~~peržiūrimi~~ persvarstomi įvykus esminiams ~~pokyčiams~~ saugos ~~kontrolės~~ reguliavimo sistemos~~je~~ pokyčiams.

Jeigu nacionalinė saugos institucija nustato, kad įgaliotas ~~geležinkelių~~ infrastruktūros valdytojas nebeatitinka saugos įgaliojimų ~~saugos srityje~~ sąlygų, ji panaikina tuos įgaliojimus, nurodydama tokio sprendimo priežastis.

⇩ naujas

3. Nacionalinė saugos institucija priima sprendimą dėl saugos įgaliojimų paraiškos nedelsdama ir bet kokiu atveju – ne vėliau kaip per keturis mėnesius po to, kai buvo pateikta visa reikalaujama informacija ir bet kokia prašyta papildoma informacija.

↓ Klaidų ištaisymas, OL L 220, 2004 6 21, p. 16

~~3~~4. Nacionalinė ~~S~~saugos institucija per vieną mėnesį praneša ~~A~~agentūrai apie suteiktus, atnaujintus, ~~papildytus~~ pakeistus ar panaikintus saugos įgaliojimus ~~saugos srityje~~. Pranešime ji nurodo ~~geležinkelių~~ infrastruktūros valdytojo pavadinimą ir adresą, įgaliojimų suteikimo datą, saugos įgaliojimų ~~saugos srityje~~ taikymo sritį ir galiojimą, o panaikinimo atveju — ir tokio sprendimo priežastis.

~~*12 straipsnis*~~

~~**Reikalavimai paraiškai saugos sertifikatui gauti ir įgaliojimams saugos srityje suteikti**~~

~~1. Sprendimą dėl paraiškos saugos sertifikatui gauti ar įgaliojimams saugos srityje suteikti saugos institucija priima nedelsdama ir bet kokiu atveju — ne ilgiau kaip per keturis mėnesius po to, kai saugos institucijai buvo pateikta visa reikalaujama informacija ir bet kokia prašyta papildoma informacija. Jeigu pareiškėjo prašoma pateikti papildomą informaciją, tokia informacija pateikiama nedelsiant.~~

~~2. Siekiant palengvinti naujų geležinkelio įmonių steigimąsi ir galimybę teikti paraiškas kitų valstybių narių geležinkelio įmonėms, saugos institucija pateikia išsamius paaiškinimus dėl saugos sertifikato gavimo. Institucija išvardija visus 10 straipsnio 2 dalyje nustatytus reikalavimus ir leidžia pareiškėjui susipažinti su visais svarbiais dokumentais.~~

~~Konkretūs paaiškinimai pateikiami geležinkelio įmonėms, teikiančioms paraišką saugos sertifikatui, susijusiam su paslaugomis apibrėžtoje ribotoje infrastruktūros dalyje, gauti, tiksliai nurodant aptariamajai daliai galiojančias taisykles.~~

~~3. Su dokumentu, paaiškinančiu kaip pateikti paraišką, aprašančiu ir paaiškinančiu saugos sertifikatų reikalavimus ir nurodančiu dokumentų, kurie turi būti pateikiami, sąrašą, pareiškėjams leidžiama susipažinti nemokamai. Visos paraiškos saugos sertifikatams gauti pateikiamos saugos institucijos nurodyta kalba.~~

↓ Klaidų ištaisymas, OL L 220, 2004 6 21, p. 16 (pritaikytas)

13 straipsnis

Galimybė naudotis mokymo priemonėmis

1. Valstybės narės užtikrina, kad geležinkelio įmonės~~, teikiančios paraiškas saugos sertifikatui gauti,~~ nešališkai ir nediskriminuojamos turėtų galimybę naudotis traukinių mašinistų ir traukinius lydinčio personalo mokymo priemonėmis kas kartą ~~tada~~, kai ~~tik~~ tokie mokymai yra būtini paslaugoms teikti jų tinkle arba~~,~~ siekiant įvykdyti reikalavimus saugos sertifikatui gauti ⌦ ir reikalavimus licencijoms ir sertifikatams gauti pagal Direktyvą 2007/59/EB[21] ⌫ .

[21] OL L 315, 2007 12 3, p. 51.

Į siūlomas paslaugas ~~turi būti~~ įtraukiamas mokymas, kurio metu suteikiamos būtinos žinios apie maršrutus, eksploatavimo taisykles ir tvarką, signalizacijos ir kontrolės komandų sistemą~~:~~ bei ~~veikiančiuose~~ maršrutuose, kuriais teikiamos paslaugos, taikomą avarinių situacijų tvarką.

Valstybės narės ⌦ taip pat ⌫ užtikrina, kad ~~geležinkelių~~ infrastruktūros valdytojai ir jų personalas, atliekantis esmines saugos užduotis, turėtų galimybę nešališkai ir nediskriminuojami~~as~~ naudotis mokymo priemonėmis.

Jeigu į mokymo paslaugas ~~neįeina~~ neįtrauktas egzaminas ir pažymėjimų išdavimas, valstybės narės užtikrina, kad geležinkelio įmonės turėtų galimybę gauti tokį pažymėjimą~~, jeigu jo reikalaujama išduodant saugos sertifikatą~~.

Nacionalinė ~~S~~saugos institucija užtikrina, kad mokymo paslaugų teikimas arba tam tikrais atvejais — pažymėjimų išdavimas atitiktų ⌦ Direktyvoje 2007/59/EB, ⌫ TSS arba 8 straipsnyje ~~ir II priede~~ ~~aprašytose~~ ⌦ nurodytose ⌫ nacionalinėse ~~saugos~~ taisyklėse nustatytus ~~saugos~~ reikalavimus.

2. Jeigu mokymo ~~priemonės~~ paslaugas ~~galima gauti~~ teikia tik ~~naudojantis~~ ~~vienintelės~~ viena geležinkelio įmonė~~s~~ ar ~~geležinkelių~~ infrastruktūros valdytoja~~s~~ ~~paslaugomis~~, valstybės narės užtikrina, kad ~~mokymai~~ kitoms geležinkelio įmonėms teikiamų tokių paslaugų kaina būtų ~~pricinami pagal~~ ~~sąnaudomis~~ pagrįsta~~s~~ sąnaudomis, priimtina~~s~~ ir nediskrimina~~cinė~~~~tuojančią kainą~~, o ~~kurią~~ ją nustatant~~:~~ galėtų~~i~~ būti numatomas pelnas.

3. ~~Atrenkant~~ Įdarbindamos naujus traukinių mašinistus, traukinių palydovus ir esmines saugos užduotis vykdantį personalą, geležinkelio įmonės turi turėti galimybę atsižvelgti į bet kokius anksčiau kitose geležinkelio įmonėse gautus mokymus, kvalifikaciją ir įgytą patirtį. Dėl to tokiam personalui suteikiama galimybė susipažinti su visais dokumentais, liudijančiais apie jo mokymą, kvalifikaciją ir patirtį, gauti dokumentų kopijas ir apie juos pranešti.

4. ~~Visais atvejais kiekviena geležinkelio įmonė ir kiekvienas geležinkelių infrastruktūros valdytojas~~ ⌦ Geležinkelio įmonės ir infrastruktūros valdytojai ⌫ atsako už mokymų lygį ir ~~jo~~ savo personalo, atliekančio su sauga susijusį darbą, kvalifikaciją ~~taip, kaip nurodyta 9 straipsnyje ir III priede~~.

🡻 2008/57/EC Art. 40

🡻 2008/110/EB 1 straipsnio 8 dalis (pritaikytas)
⇨ naujas

14~~a~~ straipsnis

Transporto priemonių techninė priežiūra

1. Kiekviena transporto priemonė, prieš pradedant ją eksploatuoti ar naudoti tinkle, turi turėti jai skirtą už techninę priežiūrą atsakingą subjektą; šis subjektas registruojamas nacionaliniame

transporto priemonių registre pagal ~~Geležinkelių sąveikos~~ ~~d~~Direktyvos XX dėl geležinkelių sistemos sąveikos 43~~33~~ straipsnį.

2. Už techninę priežiūrą atsakingas subjektas gali būti geležinkelio įmonė, infrastruktūros valdytojas arba ~~transporto priemonės~~ valdytojas.

3. Nepažeidžiant 4 straipsnyje nurodytos geležinkelio įmonių ir infrastruktūros valdytojų atsakomybės už saugų traukinio eksploatavimą, subjektas, taikydamas techninės priežiūros sistemą, užtikrina, kad transporto priemonės, už kurių techninę priežiūrą jis yra atsakingas, veiktų saugiai. Šiam tikslui už techninę priežiūrą atsakingas subjektas užtikrina, kad transporto priemonių~~ės~~ techninė priežiūra būtų ~~prižiūrimos~~ atliekama atsižvelgiant į:

a) kiekvienos transporto priemonės techninės priežiūros dokumentus,

b) galiojančius reikalavimus, įskaitant techninės priežiūros taisykles ir TSS nuostatas.

Už techninę priežiūrą atsakingas subjektas pats atlieka techninę priežiūrą arba naudojasi techninės priežiūros dirbtuvių, su kuriomis sudaryta sutartis, paslaugomis.

4. Kiekvieną už prekinių vagonų techninę priežiūrą atsakingą subjektą sertifikuoja įstaiga ~~institucija~~, kuri ~~turi būti~~ yra akredituota arba pripažinta pagal ⇨ Komisijos reglamentą (ES) Nr. 445/2011[22] ⇦ ~~5~~ ~~dalį~~, arba ~~atitinkama~~ nacionalinė saugos institucija. ~~Akreditavimo proceso metu turi būti vadovaujamasi nepriklausomumo, kompetencijos ir nešališkumo kriterijais pagal atitinkamus EN 45 000 serijos Europos standartus.~~ Pripažinimo proceso metu taip pat remiamasi nepriklausomumo, kompetencijos ir nešališkumo kriterijais.

Jei už techninę priežiūrą atsakingas subjektas yra ~~geležinkelio įmonė ar~~ infrastruktūros valdytojas, atitiktį ~~atitikimą~~ ⇨ Reglamentui (ES) Nr. 445/2011 ⇦ ~~pagal 5 dalį patvirtinamiems reikalavimams~~ patikrina atitinkama nacionalinė saugos institucija ~~vykdydama procedūras, nurodytas~~ pagal ⌦ 12 straipsnyje ⌫ nurodytas procedūras ~~10 ir 11 straipsniuose~~, ir jis ~~turi būti~~ patvirtinamas~~tas~~ šiose procedūrose ~~nurodytais~~ numatytais sertifikatais.

~~5. Remdamasi Agentūros rekomendacija Komisija per 2010 m. gruodžio 30 d. patvirtina priemonę, kuria sukuriama už prekinių vagonų priežiūrą atsakingo subjekto sertifikavimo sistema. Taikant šią sistemą išduoti sertifikatai turi patvirtinti atitikimą 3 dalyje nurodytiems reikalavimams.~~

~~Priemonė apima reikalavimus, susijusius su:~~

~~a) subjekto sukurta priežiūros sistema;~~

~~b) subjektui išduoto sertifikato forma ir galiojimu;~~

~~c) institucijos arba institucijų, atsakingų už sertifikatų išdavimą ir užtikrinančių sertifikavimo sistemos veikimui būtiną kontrolę, akreditavimo arba pripažinimo kriterijais;~~

[22] OL L 122, 2011 5 11, p. 22.

~~d) sertifikavimo sistemos taikymo data, įskaitant pereinamąjį vienerių metų laikotarpį egzistuojantiems už priežiūrą atsakingiems subjektams.~~

~~Ši priemonė, skirta iš dalies pakeisti neesmines šios direktyvos nuostatas ją papildant, patvirtinama taikant 27 straipsnio 2a dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą su tikrinimu.~~

~~Remdamasi Agentūros rekomendacija Komisija per 2018 m. gruodžio 30 d. persvarsto šią priemonę, kad būtų įtraukos visos transporto priemonės ir, jei būtina, atnaujinta sertifikavimo sistema, taikoma prekiniams vagonams.~~

5~~6~~. Pagal 4~~5~~ dalį išduoti sertifikatai galioja visoje ⌦ Sąjungoje ⌫ ~~Bendrijoje~~.

~~7. Agentūra įvertina pagal 5 dalį įgyvendintą sertifikavimo procesą ir vėliausiai praėjus trims metams po atitinkamos priemonės įsigaliojimo pateikia ataskaitą Komisijai.~~

⇩ naujas

6. Ne vėliau kaip 2014 m. gegužės 31 d. agentūra įvertina už techninę prekinių vagonų priežiūrą atsakingo subjekto sertifikavimo sistemą, apsvarsto galimybę išplėsti tos sistemos taikymą visoms transporto priemonėms ir Komisijai pateikia ataskaitą.

7. Ne vėliau kaip 2016 m. gruodžio 24 d. Komisija įgyvendinimo aktais priima už techninę priežiūrą atsakingo subjekto sertifikavimo visų transporto priemonių atžvilgiu bendras sąlygas.

Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 27 straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.

Reglamentu (ES) Nr. 445/2011 nustatyta prekinių vagonų sertifikavimo sistema taikoma ir toliau, kol bus priimti pirmoje pastraipoje minimi įgyvendinimo aktai.

🡻 2008/110/EB 1 straipsnio 8 dalis (pritaikytas)
⇨ naujas

⌦ 15 straipsnis ⌫

⌦ Už techninę priežiūrą atsakingų subjektų sertifikavimo sistemos taikymo išimtys ⌫

1~~8~~. Valstybės narės gali nuspręsti įgyvendinti savo įsipareigojimus nustatyti už techninę priežiūrą atsakingą subjektą ir jį sertifikuoti kitomis priemonėmis nei ⇨ 14 straipsnyje nustatyta sertifikavimo sistema ⇦ ~~taikant~~ ~~alternatyvias priemones~~ šiais atvejais:

a) transporto priemonės registruotos trečiojoje šalyje, o jų techninė priežiūra atliekama ~~ir prižiūrimos~~ pagal ~~šios~~ tos šalies įstatymus;

b) transporto priemonės naudojamos tinkluose arba linijose, kurių vėžės plotis skiriasi nuo pagrindinio ~~Bendrijos~~ ⌦ Sąjungos ⌫ geležinkelių tinklo, ir jų atitikimas 14 straipsnio 3 dalyje nurodytiems reikalavimams yra užtikrintas sudarius tarptautinius susitarimus su trečiosiomis šalimis;

(c) transporto priemonėms ~~nurodytos~~ ⌦ taikomas ⌫ 2 straipsn~~io~~is ~~2 dalyje~~, o ~~ir~~ karine~~iės~~i~~s~~ įrangai~~os~~ bei specialiam~~us~~ transportui~~as, kuriam~~ prieš ~~teikiant paslaugą~~ ⌦ eksploatavimo pradžią ⌫ reikalingas nacionalinės saugos institucijos *ad hoc* išduotas leidimas. Šiuo atveju ~~nukrypimai leidžiami~~ išimtys suteikiamos ne ilgesniam negu penkerių metų laikotarpiui.

2. ~~Šios alternatyvios priemonės~~ ⌦ 1 dalyje nurodytos kitos priemonės ⌫ įgyvendinamos taikant išimtis, kurias suteikia atitinkama~~i~~ nacionalin~~ei~~ės saugos institucija~~i~~ ⌦ arba agentūra ⌫ ~~nustačius išimties tvarką~~:

(a) registruojant transporto priemones pagal ~~Geležinkelių sąveikos~~ D~~d~~irektyvos xx dėl geležinkelių sistemos sąveikos 43~~33~~ straipsnį, jei tai susiję su už techninę priežiūrą atsakingo subjekto nustatymu;

b) išduodant saugos sertifikatus ir suteikiant įgaliojimus geležinkeli~~ou~~ų įmonėms ir infrastruktūros valdytojams pagal šios direktyvos 10 ir 12~~11~~ straipsnius, jei tai susiję su už techninę priežiūrą atsakingo subjekto nustatymu arba sertifikavimu.

3. Šios~~e~~ ~~nukrypimai~~ išimtys nurodomos~~i~~ ir pagrindžiamos~~i~~ ~~metinėje~~ ~~šios direktyvos~~ 18 straipsnyje nurodytoje ~~kas~~metinėje saugos ataskaitoje. Jei paaiškėja, kad ~~Bendrijos~~ ⌦ Sąjungos ⌫ geležinkelių sistemoje kyla nepateisinamas pavojus saugai, ~~A~~agentūra nedelsdama informuoja apie tai Komisiją. Komisija užmezga ryšį su atitinkamomis šalimis ir, prireikus, pareikalauja, kad valstybė narė panaikintų ⌦ savo ⌫ sprendimą dėl išimties suteikimo ~~nukrypimo~~.

🡻 Klaidų ištaisymas, OL L 220, 2004 6 21, p. 16 (pritaikytas)

~~*15 straipsnis*~~

~~Saugos sertifikatų suvienodinimas~~

~~1. Vadovaujantis 10 straipsnio 2 dalies b punktu ir IV priedu, iki 2009 m. balandžio 30 d. priimami sprendimai dėl bendrųjų suvienodintų reikalavimų, o laikantis 27 straipsnio 2 dalyje nurodytos tvarkos — sprendimai dėl dokumentų, paaiškinančių paraiškų teikimo tvarką, bendro formato.~~

~~2. Vadovaudamasi įpareigojimu, kuris priimamas laikantis 27 straipsnio 2 dalyje nurodytos tvarkos, Agentūra rekomenduoja bendruosius suvienodintus reikalavimus ir bendrąjį dokumentų, paaiškinančių paraiškų teikimo tvarką, formatą.~~

IV SKYRIUS

⌦ NACIONALINĖS ⌫ SAUGOS INSTITUCIJOS

16 straipsnis

Užduotys

1. Kiekviena valstybė narė įkuria saugos instituciją. Tokios~~a~~ institucijos~~a~~ ~~gali būti~~ ~~už transporto sritį atsakinga ministerija, kuri~~ ~~savo~~ organizacinė~~e~~ ~~prasme~~, teisinė~~e~~ struktūra bei sprendimų priėmimas~~o~~ ~~būdu~~ yra nepriklausomi~~a~~ nuo bet kurios geležinkelio įmonės, ~~geležinkelių~~ infrastruktūros valdytojo, pareiškėjo ar perkančiosios įmonės.

⇩ naujas

2. Nacionalinei saugos institucijai patikimos bent šios užduotys:

a) pagal Direktyvos XX dėl geležinkelių sistemos sąveikos 18 straipsnio 2 dalį leisti pradėti eksploatuoti energijos ir infrastruktūros posistemius, kurie sudaro geležinkelių sistemą;

b) prižiūrėti, kad sąveikos sudedamosios dalys atitiktų esminius reikalavimus taip, kaip reikalaujama Direktyvos [XX] dėl geležinkelių sistemos sąveikos [X] straipsnyje;

c) pagal Direktyvos [XX] dėl geležinkelių sistemos sąveikos 42 straipsnį suteikti Europos transporto priemonės numerį;

d) paprašius agentūrai, padėti jai išduoti, atnaujinti, pakeisti ir panaikinti bendrus saugos sertifikatus, išduotus pagal 10 straipsnį, patikrinti, ar juose nustatytos sąlygos ir reikalavimai įvykdyti, ir ar geležinkelio įmonės vykdo veiklą laikydamosi Sąjungos arba nacionalinės teisės reikalavimų;

e) Išduoti, atnaujinti, pakeisti ir panaikinti saugos įgaliojimus, suteiktus pagal 12 straipsnį, patikrinti, ar juose nustatytos sąlygos ir reikalavimai įvykdyti ir ar infrastruktūros valdytojai vykdo veiklą laikydamiesi Sąjungos arba nacionalinės teisės reikalavimų;

f) kontroliuoti, skatinti taikyti saugos reguliavimo sistemą (įskaitant nacionalinių taisyklių sistemą), prireikus užtikrinti jos taikymą ir atnaujinti ją;

(g) prižiūrėti geležinkelio įmones pagal Reglamento (ES) Nr. 1158/2010[23] IV priedą ir Reglamentą (ES) Nr. 1077/2012[24];

---

[23] OL L 326, 2010 12 10, p.11.
[24] OL L 320, 2012 11 17, p. 3.

(h) prižiūrėti, kad transporto priemonės būtų tinkamai užregistruotos nacionaliniame transporto priemonių registre ir kad jame saugoma su sauga susijusi informacija būtų tiksli ir nepasenusi.

3. Valstybės narės, kurioje veiklą vykdo geležinkelio įmonė, nacionalinė saugos institucija imasi reikiamų priemonių veiksmams koordinuoti su agentūra ir kitomis saugos institucijomis, kad užtikrintų dalijimąsi visa svarbia informacija apie konkrečią geležinkelio įmonę, ypač apie žinomus pavojus ir jos veiklą saugos srityje. Nacionalinė saugos institucija taip pat keičiasi informacija su kitomis atitinkamomis nacionalinėmis saugos institucijomis, jei nustato, kad geležinkelio įmonė nesiima reikiamų pavojaus kontrolės priemonių.

Ji nedelsdama informuoja agentūrą apie visus prižiūrimos geležinkelio įmonės veiklos saugos srityje trūkumus. Agentūra imasi 10 straipsnio 6 dalyje numatytų reikiamų veiksmų.

↓ Klaidų ištaisymas, OL L 220, 2004 6 21, p. 16

~~2. Saugos institucijai patikimos mažiausiai tokios užduotys:~~

↓ 2008/110/EB 1 straipsnio 9 dalies a punktas

~~a) leidimų pradėti eksploatuoti geležinkelių transporto sistemą sudarančius struktūrinius posistemius pagal Geležinkelių sąveikos direktyvos 15 straipsnį, išdavimas ir patikrinimas, ar jų eksploatavimas ir priežiūra atitinka susijusius esminius reikalavimus;~~

↓ 2008/110/EB 1 straipsnio 9 dalies b punktas

↓ Klaidų ištaisymas, OL L 220, 2004 6 21, p. 16

~~c) priežiūra, ar sąveikos elementai atitinka pagrindinius reikalavimus taip, kaip reikalaujama Direktyvos 96/48/EB 12 straipsnyje ir Direktyvos 2001/16/EB 12 straipsnyje;~~

~~d) leidimų pradėti eksploatuoti naujus ir iš esmės pakeistus riedmenis, kurių dar neapima TSS, išdavimas;~~

~~e) pagal 10 ir 11 straipsnius išduodamų saugos sertifikatų ir įgaliojimų saugos srityje išdavimas, atnaujinimas ir tiesiogiai susijusių dalių panaikinimas bei patikrinimas, ar yra laikomasi juose nustatytų sąlygų ir reikalavimų, ir ar geležinkelių infrastruktūros valdytojai bei geležinkelio įmonės veikia pagal Bendrijos ar nacionalinių teisės aktų reikalavimus;~~

~~f) saugos reguliavimo sistemos, įskaitant nacionalinių saugos taisyklių sistemą, stebėsena, rėmimas ir tam tikrais atvejais - privertimas ją vykdyti bei jos tobulinimas;~~

↓ 2008/110/EB 1 straipsnio 9 dalies c punktas

~~g) priežiūra, ar transporto priemonės yra tinkamai įregistruotos nacionaliniame transporto priemonių registre ir ar jame saugoma su sauga susijusi informacija yra tiksli ir nepasenusi;~~

↓ Klaidų ištaisymas, OL L 220, 2004 6 21, p. 16 (pritaikytas)
⇨ naujas

4. Šio straipsnio 2 dalyje nurodytos užduotys negali būti perkeliamos ar sutartimi perduodamos kuriam nors ~~geležinkelių~~ infrastruktūros valdytojui, geležinkelio įmonei ar perkančiajai įmonei.

17 straipsnis

Sprendimų priėmimo principai

1. Savo užduotis ⌦ nacionalinės ⌫ saugos ~~institucija~~ ⌦ institucijos ⌫ atlieka atvirai, kitų nediskriminuodamos~~a~~ ir skaidriai. Pirmiausia ~~ji~~ ⌦ jos ⌫ leidžia visoms šalims būti išklausytoms ir nurodo savo sprendimų priežastis.

~~Institucija~~ ⌦ Jos ⌫ nedelsdamos~~a~~ reaguoja į prašymus ir paraiškas, nedelsdamos~~a~~ nusiunčia savo prašymus dėl informacijos pateikimo ir visus savo sprendimus priima per keturis mėnesius po to, kai buvo pateikta visa prašoma informacija. ~~Ji~~ ⌦ Jos ⌫ bet kada gali paprašyti infrastruktūros valdytojų, geležinkelio įmonių ar kitų turinčių teisę įstaigų suteikti ~~jai~~ joms techninę pagalbą vykdant 16 straipsnyje nurodytas užduotis.

Nacionalinės ~~kontrolės~~ reguliavimo sistemos tobulinimo procese ⌦ nacionalinė ⌫ saugos institucija konsultuojasi su visais susijusiais ir suinteresuotais asmenimis, įskaitant ~~geležinkelių~~ infrastruktūros valdytojus, geležinkelio įmones, gamintojus ir techninės priežiūros paslaugų teikėjus, ~~vartotojų~~ naudotojų ir personalo atstovus.

2. ⌦ Agentūra ir nacionalinės ⌫ ~~S~~saugos ~~institucija~~ ⌦ institucijos ⌫ netrukdomos~~a~~ atlieka visus patikrinimus ir tyrimus, kurių ~~jai~~ joms reikia savo užduotims atlikti ~~vykdyti~~, ~~jai~~ joms suteikiama galimybė susipažinti su visais svarbiais dokumentais ir su ~~geležinkelių~~ infrastruktūros valdytojų, geležinkelio įmonių patalpomis, įranga ir aparatūra.

3. Valstybės narės imasi būtinų priemonių užtikrinti, kad ⌦ nacionalinių ⌫ saugos institucij~~os~~ priimtus sprendimus būtų galima peržiūrėti teisme.

4. ~~Siekdamos suvienodinti sprendimų priėmimo kriterijus visoje Bendrijoje,~~ ⌦ Nacionalinės ⌫ saugos institucijos aktyviai keičiasi nuomonėmis ir patirtimi ⇨ agentūros sukurtame tinkle, kad suvienodintų savo sprendimų priėmimo kriterijus visoje Sąjungoje ⇦ . ~~Jų bendradarbiavimo tikslas — palengvinti ir suderinti geležinkelio įmonių, kurioms pagal Direktyvos 2001/14/EB 15 straipsnį buvo paskirtos tarptautinės traukinio linijos, saugos sertifikavimą.~~

~~Agentūra padeda saugos institucijoms vykdyti šias užduotis.~~

⇩ naujas

5. Agentūros ir nacionalinių saugos institucijų bendradarbiavimo visais klausimais, susijusiais su patikrinimais vietoje, kurie susiję su bendro saugos sertifikato išdavimu ir geležinkelio įmonių priežiūra po bendro saugos sertifikato išdavimo, apimtis nustatoma agentūros ir nacionalinių saugos institucijų sutartyse ar kitokiuose susitarimuose.

🡻 Klaidų ištaisymas, OL L 220, 2004 6 21, p. 16

18 straipsnis

Metinė ataskaita

Nacionalinė ~~S~~saugos institucija kasmet skelbia savo veiklos praėjusiais metais metinę ataskaitą ir nusiunčia ją ~~A~~agentūrai ne vėliau kaip ~~iki~~ rugsėjo 30 d. Ataskaitoje pateikiama informacija apie:

a) ~~saugos~~ geležinkelių~~uose~~ saugos plėtojimą ~~tobulinimą~~, įskaitant valstybės narės lygmeniu konsoliduotus I priede nustatytus BSR;

b) svarbius teisės aktų ir reglamentų pakeitimus, susijusius su ~~sauga~~ geležinkelių~~uose~~ sauga;

c) saugos sertifikavimo ir saugos įgaliojimų ~~saugos srityje~~ išdavimo tobulinimą;

d) ~~geležinkelių~~ infrastruktūros valdytojų ir geležinkelio įmonių priežiūros rezultatus ir su ja susijusią patirtį;

🡻 2008/110/EB 1 straipsnio 10 dalis (pritaikytas)
⇨ naujas

(e) pagal ~~14a~~ ⌦ 14 ⌫ straipsnio 8 dalį nustatytas išimtis~~.~~;

⇨ f) visus valstybėje narėje veiklą vykdančių geležinkelio įmonių patikrinimus ar auditus, atliekamus vykdant priežiūros veiklą. ⇦

↓ Klaidų ištaisymas, OL L 220, 2004 6 21, p. 16 (pritaikytas)

V SKYRIUS

AVARIJŲ IR RIKTŲ TYRIMAS

19 straipsnis

Įsipareigojimai ištirti

1. Valstybės narės užtikrina, kad ~~visus~~ ⌦ po ⌫ katastrofų geležinkelių ~~transporto~~ sistemoje 21 straipsnyje nurodyta tyrimo įstaiga atliktų tyrimą~~us~~, kurio~~ų~~ tikslas — galimas ~~saugos~~ geležinkelių~~uose~~ saugos pagerinimas ir ~~eismo įvykių~~ avarijų prevencija~~, atliktų 21 straipsnyje nurodyta tyrimo įstaiga~~.

2. Be katastrofų, 21 straipsnyje nurodyta tyrimo įstaiga gali tirti tas avarijas ir riktus (įskaitant struktūrinių ~~sistemų~~ ⌦ posistemių ⌫ ar Europos geležinkelių sistemos sąveikos sudedamųjų dalių techninius gedimus), kurie šiek tiek kitokiomis sąlygomis būtų galėję sukelti katastrofas.

Tyrimo įstaiga savo nuožiūra nusprendžia, ar imtis tokios avarijos ar rikto tyrimo. ~~Savo~~ Priimdama sprendimą~~e~~ ji atsižvelgia:

a) į avarijos ar rikto rimtumą;

b) į tai, ar jis yra avarijų ar riktų sekos ~~virtinės~~, ~~tiesiogiai~~ susijusios su visa sistema, dalis;

c) į jo poveikį ~~saugai~~ geležinkelių~~uose~~ saugai ~~Bendrijos~~ Sąjungos lygmeniu,

~~ir~~

d) į ~~geležinkelių~~ infrastruktūros valdytojų, geležinkelio įmonių, nacionalinių saugos institucijų ar valstybių narių prašymus.

3. Tyrimo mastą ir tvarką, kurios turėtų būti laikomasi atliekant tokius ~~eismo įvykių~~ tyrimus, ~~nustato~~ tyrimo įstaiga nustato~~,~~ atsižvelgdama į 20 ir 22 straipsniu~~osе~~ ~~nurodytus~~ ~~principus ir tikslus~~ bei ~~priklausomai~~ ~~nuo~~ ~~to~~ pagal tai, ko saugos gerinimo srityje ⌦ ji ⌫ tiki~~mas~~i pasimokyti iš tokios avarijos ar rikto.

4. Tyrimas niekaip nėra susijęs su kaltininkų ar atsakomybės nustatymu.

20 straipsnis

Tyrimo statusas

1. Valstybės narės, ~~tyrimo teisinį statusą apibrėžia~~ vadovaudamosi savo atitinkamaos teisinės sistemaos ~~ribose~~, nustato tyrimo teisinį statusą, kuris ~~kas~~ atsakingiems tyrėjams suteikia galimybę savo užduotį atlikti veiksmingiausiai~~u~~ ~~būdu~~ ir per trumpiausią laikotarpį.

~~2. Vadovaujantis valstybėse narėse galiojančiais teisės aktais ir tam tikrais atvejais bendradarbiaujant su institucija, atsakinga už teisminį tyrimą, tyrėjams kaip galima greičiau suteikiama:~~

⇩ naujas

2. Vadovaudamosi galiojančiais teisės aktais valstybės narės užtikrina visapusį už teisminį tyrimą atsakingų institucijų bendradarbiavimą ir užtikrina, kad tyrėjams kuo greičiau būtų suteikta:

🡻 Klaidų ištaisymas, OL L 220, 2004 6 21, p. 16 (pritaikytas)

(a) galimybė susipažinti su avarijos arba rikto vieta, susijusiais riedmenimis, susijusia ~~geležinkelių~~ infrastruktūra bei eismo kontrolės ir signalizacijos prietaisais;

b) teisė nedelsiant sudaryti daiktinių įrodymų sąrašą ir apžiūros ar analizės tikslais ⌦ kontroliuojamai ⌫ paimti nuolaužas, ~~nuimti~~ ~~geležinkelių~~ infrastruktūros prietaisus ar komponentus;

c) galimybė susipažinti su ~~ir naudotis~~ ~~su~~ ~~traukinyje~~ transporto priemonėje esančiu~~ais~~ įrašymo prietaisu~~ais~~ bei aparatūros~~a~~, ~~skirta~~ ~~įrašyti~~ naudojamų pranešimams~~us~~ žodžiu įrašyti ir ~~registruoti~~ signalizacijos ir eismo kontrolės sistemos veiklai~~ą~~ registruoti, ⌦ turiniu ⌫ ir juo naudotis;

d) galimybė susipažinti su aukų kūnų apžiūros rezultatais;

e) galimybė susipažinti su traukinio ir kito geležinkelių personalo, ~~susijusio su~~ patekusio į avarij~~a~~a arba rikt~~a~~u, ~~apklausos~~ ⌦ apžiūros ⌫ rezultatais;

f) galimybė apklausti į avariją arba riktą patekusį geležinkeliu~~o~~ personalą ir kitus liudininkus;

g) galimybė susipažinti su bet kokia ~~geležinkelių~~ infrastruktūros valdytojo, susijusių geležinkelio įmonių ir ⌦ nacionalinės ⌫ saugos institucijos turima svarbia informacija ar įrašais.

3. Tyrimas vykdomas nepriklausomai nuo bet kokio teisminio tyrimo.

21 straipsnis

Tyrimo įstaiga

1. Kiekviena valstybė narė užtikrina, kad 19 straipsnyje nurodytų avarijų ir riktų tyrimus atliktų nuolat veikianti įstaiga, kurią sudaro bent vienas tyrėjas, avarijos arba rikto atveju galintis atlikti atsakingo tyrėjo funkcijas. Šios įstaigos~~a~~ organizacin~~ė~~, teisinės struktūra~~os~~ ir

sprendimų priėmimas~~o~~ ~~prasme~~ yra nepriklausomi~~a~~ nuo bet kurio ~~geležinkelių~~ infrastruktūros valdytojo, geležinkelio įmonės, ⌦ mokesčių surinkimo įstaigos ⌫ ~~kaltintojo~~, ~~mokesčių~~ ⌦ pajėgumo paskirstymo ⌫ įstaigos ir notifikuotosios ~~institucijos~~ įstaigos bei nuo bet kokios šalies, kurios interesai galėtų kirstis su ~~tiriančiosios~~ tyrimo įstaigos uždaviniais. Be to, funkciškai ji yra nepriklausoma nuo ⌦ nacionalinės ⌫ saugos institucijos ir bet kurios geležinkelių ~~kontrolės~~ reguliavimo įstaigos.

2. Savo užduotis tyrimo įstaiga vykdo nepriklausomai nuo straipsnio 1 dalyje nurodytų organizacijų ir gali gauti pakankamai išteklių savo nepriklausomumui užtikrinti ~~būti nepriklausoma~~. Jos tyrėjamas suteikiamas statusas, ~~duodantis~~ suteikiantis būtinas nepriklausomumo~~ybės~~ garantijas.

3. Valstybės narės numato ~~nuostatą~~, kad geležinkelio įmonės, ~~geležinkelių~~ infrastruktūros valdytojai ir tam tikrais atvejais ⌦ nacionalinė ⌫ saugos institucija būtų įpareigojami~~a~~ nedelsiant pranešti tyrimo įstaigai apie 19 straipsnyje nurodytas avarijas ir riktus. Tyrimo įstaiga yra pajėgi reaguoti į tokias ataskaitas ir imtis būtinų priemonių, kad tyrimas būtų pradėtas ne vėliau kaip per savaitę po to, kai buvo gauta avarijos arba rikto ataskaita.

4. Savo užduotis pagal šią direktyvą tyrimo įstaiga gali derinti su darbu, atliekamu tiriant kitus, nei geležinkelių avarijos ar riktai ~~geležinkelyje~~, įvykius ir tiek, kiek tokie tyrimai nekelia grėsmės ~~jų~~ jos nepriklausomumui~~ybei~~.

5. Jei būtina, tyrimo įstaiga gali paprašyti kitų valstybių narių tyrimo įstaigų ar agentūros pagelbėti kompetencija arba atlikti technines apžiūras, analizes ar vertinimus.

6. Valstybės narės gali patikėti tyrimo įstaigai užduotį atlikti kitų, nei nurodytieji 19 straipsnyje, geležinkelių avarijų ir riktų ~~geležinkelyje~~ tyrimą.

7. Siekdamos sukurti bendrus tyrimo metodus, nustatyti bendrus ~~paskesnių~~ saugos rekomendacijų ⌦ įgyvendinimo kontrolės ir derinimo su technikos ir mokslo pažanga ⌫ principus ~~bei suderinti juos su mokslo ir technikos pažangos raida~~, tyrimo įstaigos aktyviai keičiasi nuomonėmis ir patirtimi.

Agentūra padeda tyrimo įstaigoms atlikti šią užduotį.

22 straipsnis

Tyrimo tvarka

1. 19 straipsnyje nurodytą avariją arba riktą tiria valstybės narės, kurioje avarija arba riktas ~~jis~~ įvyko, tyrimo įstaiga. Jeigu neįmanoma nustatyti, kurioje valstybėje narėje ~~jis~~ avarija ar riktas įvyko arba jeigu ~~jis~~ avarija ar riktas įvyko dviejų valstybių narių pasienio įrenginyje arba netoli jo, atitinkamos įstaigos susitaria, kuri iš jų ~~atliks~~ atlieka tyrimą, arba susitaria jį atlikti bendrai. Pirmuoju atveju kitai įstaigai leidžiama dalyvauti tyrime ir dalytis visais tyrimo rezultatais.

Kitos valstybės narės tyrimo įstaigos kviečiamos dalyvauti tyrime jei ~~tada~~, ~~kai~~ ~~tik~~ toje valstybėje narėje įsteigta ir licencijuota geležinkelio įmonė yra susijusi~~a~~ su avarija arba riktu.

Ši straipsnio dalis nekliudo valstybėms narėms susitarti, kad, esant kitoms aplinkybėms, atitinkamos įstaigos tyrimą ~~turėtų~~ atliktų~~i~~ veikdamos kartu.

2. ~~Įstaiga, atsakinga~~ ~~u~~Už tyrimą atsakinga įstaiga~~,~~ ~~dėl~~ kiekvienam~~os~~ avarijos arba rikto tyrimui~~o~~ ~~parengia atitinkamas priemones~~ pasirūpina reikiamomis priemonėmis, ~~kurias sudaro~~ t. y. tyrimui atlikti būtina eksploatacin~~ė~~ ~~ė~~ ir techninė~~ė~~ kompetencija. Kompetencija gali būti gaunama įstaigoje ar už jos ribų, priklausomai nuo tiriamos avarijos arba rikto pobūdžio.

3. Tyrimas atliekamas ~~kaip galima~~ kuo atviriau, ~~taip,~~ kad visos šalys galėtų būti išklausytos ir galėtų dalytis rezultatais. Atitinkamas ~~geležinkelių~~ infrastruktūros valdytojas ir ~~susijusios~~ geležinkelio įmonės, ⌦ nacionalinė ⌫ saugos institucija, aukos ir jų giminės, sugadinto turto savininkai, gamintojai, avarinės pagalbos tarnybos bei personalo ir naudotojų ~~vartotojų~~ atstovai nuolat informuojami apie tyrimą ir jo eigą bei tiek, kiek praktiškai įmanoma, jiems suteikiama galimybė pateikti savo nuomones ir požiūrius į tyrimą bei leidžiama pateikti atsiliepimus apie ataskaitų projektuose esančią informaciją.

4. Avarijos vietos apžiūrą tyrimo įstaiga užbaigia per trumpiausią laikotarpį, ~~siekdama,~~ kad ~~geležinkelių~~ suteiktų infrastruktūros valdytojui~~as~~ galimybę ~~galėtų~~ ~~atstatyti~~ atkurti infrastruktūrą ir ~~kaip galima~~ kuo greičiau ją atidaryti~~ų~~ vežimo geležinkeliais paslaugoms teikti.

23 straipsnis

Ataskaitos

1. Apie 19 straipsnyje nurodytos avarijos arba rikto tyrimą ~~turi būti~~ ~~parengiama~~ ataskaita parengiama tokia forma, kuri atitiktų avarijos arba rikto rūšį ir rimtumą bei tyrimo išvadų aktualumą. Kaip nurodyta 19 straipsnio 1 dalyje, ataskaitose išdėstomi tyrimo tikslai, o tam tikrais atvejais — pateikiamos ~~rekomendacijos~~ saugos ~~srityje~~ rekomendacijos.

2. Galutinę ataskaitą tyrimo įstaiga paviešina per įmanomą trumpiausią laikotarpį ir paprastai ne vėliau kaip per 12 mėnesių nuo įvykio datos. ~~Ataskaitos struktūra yra kaip galima panašesnė į V priede nustatytą struktūrą.~~ Ataskaita, įskaitant saugos rekomendacijas ~~saugos srityje~~, nusiunčiama 22 straipsnio 3 dalyje nurodytoms atitinkamoms šalims ir kitų valstybių narių įstaigoms ir suinteresuotoms šalims.

⇩ naujas

Komisija įgyvendinimo aktais nustato avarijų ir riktų tyrimo ataskaitų turinį. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 27 straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.

🡻 Klaidų ištaisymas, OL L 220, 2004 6 21, p. 16

3. Kasmet ne vėliau kaip ~~iki~~ rugsėjo 30 d. tyrimo įstaiga paskelbia metinę ataskaitą apie praėjusiais metais atliktus tyrimus, ~~saugos srityje~~ išleistas saugos rekomendacijas ir veiksmus, kurių buvo imtasi vadovaujantis anksčiau išleistomis rekomendacijomis.

↓ Klaidų ištaisymas, OL L 220, 2004 6 21, p. 16 (pritaikytas)

24 straipsnis

Agentūrai siunčiama informacija

1. Per savaitę po sprendimo pradėti tyrimą tyrimo įstaiga apie tai praneša ~~A~~agentūrai. Pranešime nurodoma įvykio data, laikas ir vieta bei jo rūšis ir pasekmės, susijusios su mirties atvejais, sužalojimais ~~ar~~ ir materialine žala.

2. Tyrimo įstaiga agentūrai nusiunčia ~~Agentūrai~~ 23 straipsnio 2 dalyje nurodytos galutinės ataskaitos ir 23 straipsnio 3 dalyje nurodytos metinės ataskaitos kopiją.

25 straipsnis

~~Rekomendacijos~~ ~~s~~Saugos ~~srityje~~ rekomendacijos

1. Tyrimo įstaigos išleista~~os~~ saugos rekomendacija~~os~~ ~~saugos srityje~~ nėra pagrindas apkaltinti ar ~~uždėti~~ nustatyti atsakomybę dėl ~~įvykusios~~ avarijos arba rikto.

2. Rekomendacijos yra skirtos ⌦ agentūrai, nacionalinei ⌫ saugos institucijai ir, kai ~~to~~ tai ~~reikalauja~~ būtina dėl rekomendacijos pobūdžio~~is~~, kitoms valstybės narės įstaigoms ar institucijoms arba kitoms valstybėms narėms. Valstybės narės ir jų ⌦ nacionalinės ⌫ saugos institucijos imasi būtinų priemonių užtikrinti, kad į tyrimo įstaigų išleistas rekomendacija~~os~~s būtų tinkamai atsižvelgta ir tam tikrais atvejais imtasi veiksmų.

3. ⌦ Nacionalinė ⌫ ~~S~~saugos institucija ir kitos institucijos ar įstaigos arba tam tikrais atvejais~~,~~ kitos valstybės narės, kurioms rekomendacijos buvo skirtos, bent ~~jau kasmet~~ kartą per metus tyrimo įstaigai parengia atsakomąją ataskaitą apie priemones, kurių pagal rekomendacijas buvo imtasi ar yra planuojama imtis.

VI SKYRIUS

BAIGIAMOSIOS NUOSTATOS

↓ 2008/110/EB 1 straipsnio 11 dalis (pritaikytas)

~~*26 straipsnis*~~

~~Priedų patikslinimas~~

~~Priedai patikslinami atsižvelgiant į mokslo ir technikos pažangą. Ši priemonė, skirta iš dalies pakeisti neesmines šios direktyvos nuostatas, patvirtinama taikant 27 straipsnio 2a dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą su tikrinimu.~~

⇩ naujas

26 straipsnis

Naudojimasis įgaliojimais

1. Įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami šiame straipsnyje nustatytomis sąlygomis.

2. Įgaliojimai priimti 5 straipsnio 2 dalyje ir 7 straipsnio 2 dalyje nurodytus deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami neribotam laikotarpiui.

3. Europos Parlamentas arba Taryba gali bet kuriuo metu panaikinti 5 straipsnio 2 dalyje ir 7 straipsnio 2 dalyje nurodytus įgaliojimus priimti deleguotuosius aktus. Sprendimu dėl įgaliojimų panaikinimo nutraukiami tame sprendime nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus. Sprendimas įsigalioja kitą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* arba vėlesnę jame nurodytą dieną. Jis neturi poveikio jau galiojančių deleguotųjų aktų teisėtumui.

4. Priėmusi deleguotąjį aktą, Komisija apie jį vienu metu praneša ir Europos Parlamentui, ir Tarybai.

5. Pagal 5 straipsnio 2 dalį ir 7 straipsnio 2 dalį priimtas deleguotasis aktas įsigalioja tik tuo atveju, jeigu per du mėnesius nuo pranešimo Europos Parlamentui ir Tarybai apie šį aktą dienos nei Europos Parlamentas, nei Taryba nepareiškia prieštaravimų arba jeigu dar nepasibaigus šiam laikotarpiui tiek Europos Parlamentas, tiek Taryba praneša Komisijai, kad neprieštaraus. Europos Parlamento arba Tarybos iniciatyva šis laikotarpis pratęsiamas dviem mėnesiais.

🡻 Klaidų ištaisymas, OL L 220, 2004 6 21, p. 16
⇨ naujas

27 straipsnis

Komiteto darbo tvarka

~~1. Komisijai padeda Direktyvos 96/48/EB 21 straipsniu įsteigtas Komitetas.~~

⇨ 1. Komisijai padeda komitetas. Tas komitetas yra komitetas, kaip apibrėžta Reglamente (ES) Nr. 182/2011. ⇦

~~2. Jei yra nuoroda į šią dalį, taikomi Sprendimo 1999/468/EB 5 ir 7 straipsniai atsižvelgiant į jo 8 straipsnį.~~

⇨ 2. Kai daroma nuoroda į šią dalį, taikomas Reglamento (ES) Nr. 182/2011 5 straipsnis. ⇦

~~Sprendimo 1999/468/EB 5 straipsnio 6 dalyje nustatytas laikotarpis yra trys mėnesiai.~~

↓ 2008/110/EB 1 straipsnio 12 dalies a punktas (pritaikytas)

~~2a. Jei yra nuoroda į šią dalį, taikomi Sprendimo 1999/468/EB 5a straipsnio 1–4 dalys ir 7 straipsnis, atsižvelgiant į jo 8 straipsnį.~~

↓ Klaidų ištaisymas, OL L 220, 2004 6 21, p. 16 (pritaikytas)

~~3. Kai daroma nuoroda į šią straipsnio dalį, taikomi Sprendimo 1999/468/EB 3 ir 7 straipsniai, atsižvelgiant į jo 8 straipsnį.~~

↓ 2008/110/EB 1 straipsnio 12 dalies b punktas

↓ Klaidų ištaisymas, OL L 220, 2004 6 21, p. 16

~~28 straipsnis~~

~~Įgyvendinimo priemonės~~

~~1. Bet kokias priemones dėl šios direktyvos įgyvendinimo valstybės narės gali pateikti Komisijai. Atitinkami sprendimai priimami laikantis 27 straipsnio 2 dalyje nustatytos tvarkos.~~

~~2. Valstybės narės prašymu ar jos pačios inicijatyva Komisija ypatingais atvejais išnagrinėja nuostatų dėl saugos sertifikato ir įgaliojimų saugos srityje suteikimo taikymą ir vykdymą ir, laikydamasi 27 straipsnio 2 dalyje nustatytos tvarkos, per du mėnesius nuo tokio prašymo gavimo nusprendžia, ar susijusi priemonė gali būti toliau taikoma. Apie savo sprendimą Komisija praneša Europos Parlamentui, Tarybai ir valstybėms narėms.~~

↓ Klaidų ištaisymas, OL L 220, 2004 6 21, p. 16 (pritaikytas)

~~VII SKYRIUS~~

~~BENDROSIOS IR BAIGIAMOSIOS NUOSTATOS~~

~~29 straipsnis~~

~~Direktyvos 95/18/EB pakeitimai~~

~~Direktyva 95/18/EB iš dalies keičiama taip:~~

~~1. 8 straipsnis pakeičiamas taip:~~

~~*„8 straipsnis*~~

~~Reikalavimų, susijusių su profesine kompetencija, turi būti laikomasi tada, kai paraišką teikianti geležinkelio įmonė turi ar turės valdymo struktūrą, kurioje būtų žinių ir (arba) patirties, būtinos vykdyti saugią ir patikimą licencijoje nurodytos veiklos rūšies operatyvinę kontrolę ir priežiūrą.“.»~~

~~2. Priedo II skirsnis išbraukiamas.~~

~~*30 straipsnis*~~

~~**Direktyvos 2001/14/EB pakeitimai**~~

~~Direktyva 2001/14/EB iš dalies keičiama taip:~~

~~1. Pavadinimas pakeičiamas taip:~~

~~„2001 m. vasario 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2001/14/EB dėl geležinkelių infrastruktūros pajėgumų paskirstymo ir mokesčių už naudojimąsi geležinkelių infrastruktūra ėmimo“~~

~~2. 30 straipsnio 2 dalies f punktas pakeičiamas taip:~~

~~„(f) prieigos priemonių pagal 1991 m. liepos 29 d. pagal Tarybos direktyvos 91/440/EEB dėl Bendrijos geležinkelių plėtros[25] su pakeitimais, padarytais 2004 m. balandžio 30 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2004/51/EB, iš dalies pakeičiančia Tarybos direktyvą 91/440/EEB dėl Bendrijos geležinkelių plėtros[26] 10 straipsnį.“»~~

~~3. 32 straipsnis išbraukiamas.~~

~~4. 34 straipsnio 2 dalis pakeičiama taip:~~

~~‘2. Valstybės narės prašymu arba jos pačios inicijuota, Komisija ypatingais atvejais išnagrinėja nuostatų dėl mokesčių ėmimo ir pajėgumų skirstymo taikymą ir vykdymą ir, laikydamasi 35 straipsnio 2 dalyje nustatytos tvarkos, per du mėnesius nuo tokio prašymo gavimo nusprendžia, ar susijusi priemonė gali būti toliau taikoma. Apie savo sprendimą Komisija praneša Europos Parlamentui, Tarybai ir valstybėms narėms.“»~~

~~*31*~~ ⌦ *28* ⌫ *straipsnis*

Ataskaita ir tolesni ~~Bendrijos~~ ⌦ Sąjungos ⌫ veiksmai

25 ~~OL L 237, 1991 8 24, p. 25.~~

26 ~~OL L 164, 2004 4 30, p. 164.~~

~~Iki 2007 m. balandžio 30 d. ir po to kas penkeri metai Komisija pateikia Europos Parlamentui ir Tarybai ataskaitą apie šios direktyvos įgyvendinimą.~~

⇩ naujas

Remdamasi agentūros pateikta svarbia informacija Komisija Europos Parlamentui ir Tarybai iki [konkreti data, kurią turi įrašyti Europos Sąjungos leidinių biuras – *penkeri metai po įsigaliojimo dienos*], o vėliau kas penkerius metus pateikia šios direktyvos įgyvendinimo ataskaitą.

🡻 Klaidų ištaisymas, OL L 220, 2004 6 21, p. 16 (pritaikytas)

Kai būtina, prie ataskaitos pridedami siūlymai dėl tolesnių ~~Bendrijos~~ ⌦ Sąjungos ⌫ veiksmų.

~~32~~ ⌦ 29 ⌫ straipsnis

Nuobaudos

Valstybės narės nustato nuobaudų, taikomų pažeidus nacionalines nuostatas, priimtas vadovaujantis šia direktyva, taisykles ir imasi visų priemonių, būtinų užtikrinti, kad jos būtų įgyvendinamos. Numatytos nuobaudos turi būti veiksmingos, proporcingos, nediskriminuojamos~~nčios~~ ir atgrasomos~~ančios~~.

Apie šias taisykles valstybės narės praneša Komisijai iki ~~33~~ ⌦ 32 ⌫ straipsnio~~yje~~ ⌦ 1 dalyje ⌫ nurodytos datos ir nedelsdamos praneša apie bet kokius vėlesnius jas paveikiančius pakeitimus.

⇩ naujas

30 straipsnis

Pereinamojo laikotarpio nuostatos

Direktyvos 2004/49/EB III ir V priedai taikomi iki įgyvendinimo aktų, nurodytų šios direktyvos 6 straipsnio 2 ir 3 dalyse, 9 straipsnio 2 dalyje, 14 straipsnio 7 dalyje ir 23 straipsnio 2 dalyje, taikymo pradžios.

Iki [konkreti data, kurią turi įrašyti Europos Sąjungos leidinių biuras – *dveji metai po įsigaliojimo dienos*] nacionalinės saugos institucijos ir toliau išduoda saugos sertifikatus vadovaudamosi Direktyvos 2004/49/EB nuostatomis. Tokie saugos sertifikatai galioja iki juose nurodytos galiojimo pabaigos datos.

31 straipsnis

Agentūros rekomendacijos ir nuomonės

Šios direktyvos taikymo tikslais agentūra teikia rekomendacijas ir nuomones pagal Reglamento…/… [Agentūros reglamento] 15 straipsnį. Šios rekomendacijos ir nuomonės bus pagrindas taikyti pagal šią direktyvą priimtą Sąjungos priemonę.

↓ Klaidų ištaisymas, OL L 220, 2004 6 21, p. 16 (pritaikytas) ⇨ naujas

~~33~~ ⌦ 32 ⌫ straipsnis

~~Įgyvendinimas~~ ⌦ Perkėlimas ⌫

1. Valstybės narės užtikrina, kad įsigaliotų įstatymai ir kiti teisės aktai, būtini, kad ⌦ 2, 3, 4, 8, 10, 16, 18, 20 straipsnių ir I priedo ⌫ ~~šios direktyvos~~ būtų laikomasi ne vėliau kaip nuo ⇨ [konkreti data, kurią turi įrašyti Europos Sąjungos leidinių biuras – *dveji metai po įsigaliojimo dienos*] ⇦ ~~priima įstatymus ir kitus teisės aktus, kurie įsigalioję neveliau kaip iki 2006 m. balandžio 30 d., įgyvendina~~ ~~šią direktyvą~~. ~~Jos nedelsdamos apie tai praneša Komisijai.~~ ⇨ Jos nedelsdamos pateikia Komisijai tų teisės aktų nuostatų tekstą. ⇦

2. Valstybės narės, ~~tvirtindamos~~ priimdamos ~~šias~~ tas priemones, daro jose nuorodą į šią direktyvą arba tokia nuoroda daroma jas oficialiai skelbiant. ⇨Į jas taip pat įtraukiamas teiginys, kad jau galiojančiuose įstatymuose ir kituose teisės aktuose esančios nuorodos į direktyvas, kurios panaikinamos šia direktyva, laikomos nuorodomis į šią direktyvą. Valstybės narės nustato tokios nuorodos darymo tvarką ir teiginio formuluotę. ⇦ ~~Nuorodos darymo tvarką nustato valstybės narės.~~

⇩ naujas

Valstybės narės pateikia Komisijai šios direktyvos taikymo srityje priimtų nacionalinės teisės aktų pagrindinių nuostatų tekstus.

3. Pareiga perkelti šią direktyvą į nacionalinę teisę ir ją įgyvendinti netaikoma Kipro Respublikai ir Maltos Respublikai, kol jų teritorijose nėra geležinkelių sistemos.

Tačiau viešajam arba privačiam subjektui pateikus oficialią paraišką tiesti geležinkelio liniją, kuria naudosis viena arba daugiau geležinkelio įmonių, šios valstybės narės per metus nuo paraiškos gavimo priima šios direktyvos įgyvendinimo teisės aktus.

33 straipsnis

Panaikinimas

Direktyva 2004/49/EB, iš dalies pakeista direktyvomis, išvardytomis II priedo A dalyje, panaikinama [konkreti data, kurią turi įrašyti Europos Sąjungos leidinių biuras – dveji metai po *įsigaliojimo dienos*], nepažeidžiant valstybių narių įsipareigojimų dėl II priedo B dalyje išvardytų direktyvų perkėlimo į nacionalinę teisę terminų ir taikymo.

Nuorodos į panaikintą direktyvą laikomos nuorodomis į šią direktyvą ir skaitomos pagal III priede pateiktą atitikmenų lentelę.

↓ Klaidų ištaisymas, OL L 220, 2004 6 21, p. 16 (pritaikytas)

34 straipsnis

Įsigaliojimas

Ši direktyva įsigalioja ⌦ dvidešimtą ⌫ dieną ⌦ po ⌫ jos paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* ~~diena~~.

⇩ naujas

10 ir 11 straipsniai taikomi nuo [konkreti data, kurią turi įrašyti Europos Sąjungos leidinių biuras – *dveji metai po įsigaliojimo dienos*].

↓ Klaidų ištaisymas, OL L 220, 2004 6 21, p. 16 (pritaikytas)

35 straipsnis

~~Kam skirta~~ Adresatai

Ši~~s~~ direktyva skirta valstybėms narėms.

Priimta Briuselyje

⌦*Europos Parlamento vardu*	*Tarybos vardu* ⌫
⌦*Pirmininkas*	*Pirmininkas* ⌫

↓ 2009/149/EB 1 straipsnis ir priedas (pritaikytas)

I PRIEDAS

BENDRIEJI SAUGOS RODIKLIAI

⌦ Nacionalinės ⌫ ~~S~~saugos institucijos kasmet ⌦ turi ⌫ pranešti~~a~~ apie bendruosius saugos rodiklius. ~~Pirmasis ataskaitinis laikotarpis yra 2010 metai.~~

~~Apie rodiklius, susijusius su 2 straipsnio 2 dalies a ir b punktuose nurodyta veikla, turėtų būti atskiskaitoma atskirai (jeigu jie pateikiami).~~

Jeigu po ataskaitos pateikimo nustatoma naujų faktų arba klaidų, atsiradus pirmai patogiai galimybei ir ne vėliau kaip kitų metų metinėje ataskaitoje ⌦ nacionalinė ⌫ saugos institucija ⌦ turi ⌫ papildyti~~e~~ arba pataisyti~~e~~ konkrečių metų rodiklius.

~~2002 m. gruodžio 16 d.~~ Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 91/2003 ~~dėl geležinkelių transporto statistikos~~[1] 1 ~~antraštiniame~~ punkte išvardytiems avarijų rodikliams taikomas tiek, kiek informacija yra prieinama.

1. ***Avarijų rodikliai***

1.1. Visas ir sąlyginis (tenkantis traukinio nuvažiuotiems kilometrams) didelių avarijų skaičius, suskirstytas pagal šias ~~avarijų~~ ⌦ avarijos ⌫ rūšis:

i) traukinių ~~susidūrimai~~ ⌦ susidūrimas su geležinkelių transporto priemonėmis ⌫ , ~~įskaitant susidūrimus su kliūtimis gabarito ribose,~~

⌦ii) traukinių susidūrimas su kliūtimi gabarito ribose, ⌫

iii) traukinių ~~nuriedėjimai~~ ⌦ nuriedėjimas ⌫ nuo bėgių,

iv) avarijos geležinkelio pervažose, įskaitant avarijas, į kurias pateko geležinkelio pervažose esantys pėstieji,

v) ~~avarijos dėl~~ ⌦ su ⌫ judančiais~~u~~ riedmenimis~~u~~ ⌦ susijusios ⌫ avarijos, per kurias nukentėjo žmonės, išskyrus savižudybes,

vi) gaisrai geležinkelio riedmenyse,

vii) kita.

Apie kiekvieną didelę avariją ~~atsiskaitoma~~ ⌦ turi būti atsiskaitoma ⌫ pagal pirminės avarijos rūšį, net jeigu antrinės avarijos pasekmės yra skaudesnės, ~~pvz.~~ pavyzdžiui, gaisras, kilęs traukiniui nuriedėjus nuo bėgių.

[1] OL L 14, 2003 1 21, p. 1.

1.2. Visas ir sąlyginis (tenkantis traukinio nuvažiuotiems kilometrams) sunkiai sužalotų ir žuvusių asmenų pagal avarijų rūšis skaičius, suskirstytas į šias kategorijas:

i) ~~keleiviai~~ ⌦ keleivis ⌫ (taip pat ir skaičius, tenkantis visam keleivio nuvažiuotų kilometrų skaičiui ir keleivinio traukinio nuvažiuotų kilometrų skaičiui),

(ii) ~~darbuotojai~~ ⌦ darbuotojas ⌫ , įskaitant rangovų personalą,

iii) geležinkelio pervažų naudotojai,

iv) ~~pašaliniai asmenys geležinkelio zonoje~~ ⌦ pažeidėjai ⌫ ,

v) kiti ⌦ kita ⌫.

2. ***Pavojingų krovinių rodikliai***

Visas ir sąlyginis (tenkantis traukinio nuvažiuotiems kilometrams) avarijų, susijusių su pavojingų krovinių vežimu, skaičius, suskirstytas į šias kategorijas:

i) avarijos, susijusios su bent viena~~u~~ pavojingus krovinius vežančia~~u~~ geležinkeliu~~o~~ transporto priemone ~~riedmeniu~~, kaip apibrėžta priedėlyje,

ii) avarijų, per kurias pavojingi kroviniai pateko į aplinką, skaičius.

3. ***Savižudybių rodikliai***

Visas ir sąlyginis (tenkantis traukinio nuvažiuotiems kilometrams) savižudybių skaičius.

4. ***Avarijų grėsmės rodikliai***

Visas ir sąlyginis (tenkantis traukinio nuvažiuotiems kilometrams) skaičius:

i) lūžusių bėgių,

ii) bėgių kelio šoninių išlinkimų ⌦ ir bėgių kelio nesutapčių ⌫,

iii) klaidingo signalizavimo atvejų,

iv) pravažiuotų draudžiamųjų signalų,

v) eksploatuojamų riedmenų sugadintų ratų ~~ir ašių~~.

⌦ (vi) eksploatuojamų riedmenų sugadintų ašių. ⌫

Apie kiekvieną grėsmę, dėl kurios įvyko arba neįvyko avarijos, turi būti pranešta. Apie grėsmę, dėl kurios įvyko avarija, ~~pranešama~~ ⌦ turi būti pranešama ⌫ pagal BSR dėl avarijų grėsmės; apie įvykusias dideles avarijas ~~pranešama~~ ⌦ turi būti pranešama ⌫ pagal 1 antraštiniame punkte nurodytą BSR dėl avarijų.

5. ***Rodikliai ekonominiam avarijų poveikiui įvertinti***

~~Visa suma eurais ir sąlyginis (tenkantis traukinio nuvažiuotiems kilometrams) skaičius:~~

– ~~žūčių ir sunkių sužalojimų skaičius, padaugintas iš išvengtos aukos vertės (angl. Value of Preventing a Casualty, VPC),~~

– ~~aplinkai padarytos žalos vertė,~~

– ~~riedmenims arba infrastruktūrai padarytos materialinės žalos vertė,~~

– ~~vėlavimų dėl avarijų vertė.~~

~~Saugos institucijos praneša arba apie visų avarijų ekonominį poveikį, arba tik apie didelių avarijų ekonominį poveikį. Šis pasirinkimas aiškiai nurodomas 18 straipsnyje minimoje metinėje ataskaitoje.~~

~~VPC – tai visuomenės nustatyta išvengtos aukos vertė, ir ja negalima vadovautis skiriant kompensaciją į avarijas patekusiems subjektams.~~

⇩ naujas

Agentūra apskaičiuoja vieneto išlaidas pagal duomenis, surinktus iki šios direktyvos įsigaliojimo.

🡻 2009/149/EB 1 straipsnis ir priedas (pritaikytas)

6. ***Rodikliai, susiję su infrastruktūros techninė sauga ir jos diegimu***

6.1. Bėgių kelių, kuriuose veikia automatinė traukinių apsauga (ATP, angl. *Automatic Train Protection*), procentinė dalis ir traukinio nuvažiuotų kilometrų naudojant veikiančias ATP sistemas procentinė dalis.

6.2. Geležinkelio pervažų skaičius (iš viso, tenkantis geležinkelių kelio kilometrui ir tenkantis bėgių kelio kilometrui) pagal šiuos aštuonis geležinkelio pervažų tipus:

a) aktyviosios geležinkelio pervažos su:

i) geležinkelio pervažos su automatine naudotojų įspėjimo sistema;

ii) geležinkelio pervažos su automatine naudotojų apsaugos sistema;

iii) geležinkelio pervažos su automatine naudotojų apsaugos ir įspėjimo sistema;

iv) automatine naudotojų apsaugos ir įspėjimo sistema ir ⌦ centralizuota ⌫ bėgių apsauga;

v) geležinkelio pervažos su rankinio valdymo naudotojų įspėjimo sistema;

vi) geležinkelio pervažos su rankinio valdymo naudotojų apsaugos sistema;

vii) geležinkelio pervažos su rankinio valdymo naudotojų apsaugos ir įspėjimo sistema;

b) pasyviosios geležinkelio pervažos.

7. ***Saugos valdymo rodikliai***

~~Geležinkelių~~ ~~į~~Infrastruktūros valdytojų ir geležinkelio įmonių atlikti vidaus auditai, kaip nurodyta saugos valdymo sistemos dokumentuose. Bendras atliktų auditų skaičius ir reikalaujamų (ir (arba) planuojamų) auditų skaičius procentine išraiška.

8. ***Apibrėžimai***

Bendrieji BSR ir avarijų ekonominio poveikio vertinimo metodų apibrėžimai pateikti priedėlyje.

Priedėlis

BENDRIEJI BSR IR AVARIJŲ EKONOMINIO POVEIKIO VERTINIMO METODŲ APIBRĖŽIMAI

1. ***Avarijų rodikliai***

1.1. Didelė avarija – avarija, į kurią pateko bent vienas judantis geležinkelių ~~riedmuo~~ transporto priemonė ir žuvo ar buvo sunkiai sužeistas bent vienas asmuo arba padaryta didelė žala riedmenims, bėgiams, kitiems įrenginiams ar aplinkai arba ilgam buvo sustabdytas eismas. Ši sąvoka neapima avarijų dirbtuvėse, sandėliuose ir depuose.

1.2. Didelė žala riedmenims, bėgiams, kitiems įrenginiams ar aplinkai – 150000 EUR arba didesnės vertės žala.

1.3. Laikoma, kad „eismas sustabdytas ilgam“, jei traukinių eismas pagrindiniu geležinkelių keliu sustabdomas šešioms valandoms arba ilgiau.

1.4. Traukinys – tai vieno ar daugiau lokomotyvų arba automotrisių traukiamas vienas ar daugiau geležinkelių ~~riedmenų~~ transporto priemonių arba viena judanti automotrisė, kuriems suteiktas tam tikras numeris arba nurodyta konkreti paskirtis, riedantys iš pradinės nustatytos vietos į galutinę nustatytą vietą. Vieninis lokomotyvas, ~~t. y.~~ pavyzdžiui, lokomotyvas, netraukiantis jokio geležinkelio riedmens, laikomas traukiniu.

1.5. Traukinių susidūrimai~~, įskaitant susidūrimus su kliūtimis gabarito ribose~~ – priekinis, galinis arba šoninis susidūrimas, kai vieno traukinio dalis susiduria su kito ⌦ traukinio ar geležinkelių transporto priemonės ⌫ ~~traukinio~~ dalimi arba su ⌦ manevruojamaisiais riedmenimis ⌫ :

~~i) manevruojamaisiais geležinkelių riedmenimis;~~

~~ii) objektais, stacionariai įtaisytais arba laikinai esančiais bėgių kelyje arba šalia jo (išskyrus objektus pervažose, kuriuos pametė pervažą kertanti transporto priemonė arba pervažos naudotojas).~~

⌦ 1.6. Susidūrimas su kliūtimis gabarito ribose – traukinio dalies susidūrimas su objektais, stacionariai įtaisytais arba laikinai esančiais bėgių kelyje arba šalia jo (išskyrus pervažose esančius objektus, kuriuos pametė pervažą kertanti transporto priemonė arba pervažos naudotojas). Ši sąvoka apima ir susidūrimą su kontaktinėmis oro linijomis. ⌫

1.~~6~~7. Traukinio nuriedėjimas nuo bėgių – įvykis, kai bent vienas traukinio ratas nuvažiuoja nuo bėgių.

1.~~7~~8. Avarijos geležinkelio pervažose – geležinkelio pervažoje įvykusios avarijos, į kurias patenka bent vienas geležinkelių ~~riedmuo~~ transporto priemonė ir viena ar daugiau pervažą kertančių transporto priemonių, kiti pervažą kertantys eismo dalyviai (pvz., pėstieji) arba kiti pervažą kertančios transporto priemonės arba pervažos naudotojo pamesti objektai, laikinai esantys bėgių kelyje arba šalia jo.

1.~~8~~9. ~~Avarijos dėl~~ su judančiais riedmenimis ⌦ susijusios ⌫ avarijos, per kurias nukentėjo žmonės – avarijos, per kurias vieną ar kelis asmenis partrenkia geležinkelių transporto priemonė ~~riedmuo~~ arba prie ~~jo~~ jos pritvirtintas ar nuo ~~jo~~ jos atitrūkęs objektas. Tokiose avarijose nukentėjusiais asmenimis taip pat laikomi asmenys, kurie iškrenta iš

geležinkeliu~~o~~ ~~riedmens~~ transporto priemonių ~~iškritę asmenys~~, ir ~~riedmeniu~~ ~~keliaujantys~~ asmenys, ~~iškritę iš riedmens~~ kurie iškrenta arba yra partrenkiami~~ti~~ nepritvirtintų objektų ⌦ kelionės metu transporto priemonių viduje ⌫ .

1.~~9~~10. Gaisrai riedmenyse – tai gaisrai ir sprogimai geležinkeliu~~o~~ ~~riedmenyse~~ transporto priemonėse (taip pat kroviniuose), įvykę ~~riedmeniui~~ ~~jai~~ joms važiuojant iš išvykimo stoties į paskirties vietą, taip pat įvykę stovint išvykimo stotyje, atvykimo stotyje ar tarpinėse stotelėse bei manevruojant.

1.~~10~~11. Kitų rūšių ~~avarijos~~ ⌦ avarija ⌫ – visos avarijos, išskyrus jau minėtas avarijas (traukinių susidūrimus, traukinio nuriedėjimus nuo bėgių, avarijas geležinkelio pervažose, avarijas dėl judančių riedmenų, per kurias nukentėjo žmonės, ir gaisrus riedmenyse).

1.~~11~~12. Keleivis – geležinkeliu keliaujantis asmuo, išskyrus traukinio brigados narius. Renkant statistinius avarijų duomenis įtraukiami ir keleiviai, mėginantys įlipti į judantį traukinį ar išlipti iš jo.

1.~~12~~13. ‘ ⌦ Darbuotojas ⌫ ~~Darbuotojai~~ (įskaitant rangovų personalą ir savisamdžius rangovus) – asmenys, kurių profesinės pareigos susijusios su geležinkeliu ir kurie jas vykdo avarijos metu. Darbuotojams priskiriami~~os~~ traukinio brigados nariai ir darbuotojai, kurių veikla susijusi su ~~geležinkelio~~ riedmenų ir infrastruktūros įrenginių tvarkymu.

1.~~13~~14. Geležinkelio pervažos ⌦ naudotojas ⌫ ~~naudotojai~~ – ⌦ asmuo ⌫ ~~asmenys~~, geležinkelio pervaža kertanti~~s~~is~~ys~~ geležinkelių kelią bet kokiomis transporto priemonėmis arba pėsčiomis.

1.~~14~~15. ~~Pašaliniai asmenys geležinkelio zonoje~~ ⌦ Pažeidėjas ⌫ – draudžiamoje geležinkelio zonoje esanti~~s~~is~~ys~~ asmuo~~enys~~, išskyrus geležinkelio pervažų naudotojus.

1.~~15~~16. Kiti (trečiosios šalys) – visi asmenys, neapibrėžti kaip „keleiviai“, „darbuotojai, įskaitant rangovų personalą“, „geležinkelio pervažos ⌦ naudotojas ⌫ ~~naudotojai~~“ arba ~~„pašaliniai asmenys geležinkelio zonoje~~“ ⌦ pažeidėjai ⌫ .

1.~~16~~17. ‘ ⌦ Žūtis ⌫ ~~Žūtys~~ (žuvęs asmuo) – dėl avarijos iš karto žuvęs arba per 30 dienų miręs asmuo, išskyrus savižudybes.

1.~~17~~18. ~~Sužalojimai~~ ⌦ Sužeistas ⌫ (sunkiai sužeistas asmuo) – sužeistas asmuo, dėl avarijos paguldytas stacionariajam gydymui ilgesniam nei 24 valandų laikotarpiui, išskyrus bandymus nusižudyti.

2. ***Pavojingų krovinių rodikliai***

2.1. Avarija, susijusi su pavojingų krovinių vežimu – avarija arba riktas, apie kuriuos reikia pranešti pagal RID[1]/ADR 1.8.5 skirsnį.

2.2. Pavojingi~~as~~ krovini~~ai~~~~ys~~ – medžiagos ir gaminiai, kuriuos draudžiama vežti pagal RID arba kuriuos leidžiama vežti tik RID nustatytomis sąlygomis.

[1] Pavojingų krovinių tarptautinio vežimo geležinkeliais taisyklės (angl. *Regulations concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Rail*, RID), patvirtintos pagal 2008 m. rugsėjo 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2008/68/EB dėl pavojingų krovinių vežimo vidaus keliais (OL L 260, 2008 9 30, p. 13).

3. ***Savižudybių rodikliai***

3.1. Savižudybė – tyčinis veiksmas, siekiant save sužeisti, dėl kurio asmuo miršta ir kurį registruoja ir atitinkamai klasifikuoja kompetentinga nacionalinė valdžios institucija.

4. ***Avarijų grėsmės rodikliai***

4.1. Lūžęs ~~bėgiai~~ ⌦ bėgis ⌫ – į dvi arba daugiau dalių lūžęs bėgis arba bėgis, nuo kurio atskilus metalo gabalui važiuojamajame paviršiuje susidaro ilgesnis kaip 50 mm ir gilesnis kaip 10 mm plyšys.

4.2. Bėgių kelio ⌦ šoninis išlinkimas ir bėgių kelio nesutaptis ⌫ ~~šoniniai išlinkimai~~ – bėgių kelio vientisumo ir geometrijos pažeidimai, dėl kurių būtina uždrausti geležinkelių transporto eismą tame bėgių kelyje arba nedelsiant sumažinti leistiną greitį~~, kad būtų užtikrintas saugumas~~.

4.3. Klaidingas signalizavimas – (infrastruktūros arba ~~geležinkelio~~ riedmens) signalizacijos sistemos ⌦ techninis ⌫ ~~veikimo~~ sutrikimas, dėl kurio perduodama ne tokia griežta kaip reikalaujama informacija.

4.4. Pravažiuotas draudžiamasis signalas (SPAD, angl *Signal Passed at Danger*) – atvejis, kai bet kuri traukinio dalis važiuoja pažeisdama sankcionuoto judėjimo kriterijus.

Nesankcionuotas judėjimas reiškia judėjimą, kai:

– pravažiuojamas geležinkelio šviesoforo ar semaforo draudžiamasis signalas, įsakantis sustoti, kai neveikia Automatinės traukinių kontrolės sistema (ATCS, angl. *Automatic Train Control System*) arba ATP sistema,

– viršijamas saugos užtikrinimo atstumas, numatytas ATCS arba ATP sistemoje,

– pravažiuojama vieta, apie kurią buvo nurodyta žodžiu arba raštu taisyklių nustatyta tvarka,

– pravažiuojami sustojimo ženklai (išskyrus aklakelių užkardas) arba pravažiuojama nevykdant rankinių signalų nurodymų.

Į atvejus, kai ~~riedmenys~~ transporto priemonės be prikabintos traukos priemonės arba nevaldomas traukinys pravažiuoja draudžiamąjį signalą, neatsižvelgiama. Į atvejus, kai dėl kokios nors priežasties laiku neužsidegė draudžiamasis signalas, kad vairuotojas galėtų iki signalo sustabdyti traukinį, neatsižvelgiama.

Nacionalinės saugos institucijos gali pateikti duomenis apie kiekvieną iš keturių rodiklių atskirai; jos ⌦ privalo ⌫ pateikti~~ia~~ bent vieną suvestinį rodiklį, apimantį duomenis apie visus keturis rodiklius.

4.5. „Sugadinta~~si~~ ⌦ ratas ⌫ ~~ratai ir ašys~~“ reiškia, kad sugadintos pagrindinės rato ~~ar ašies~~ dalys ir todėl atsiranda avarijos (traukinio nuriedėjimo nuo bėgių arba susidūrimo) pavojus.

⌦4.6. „Sugadinta ašis“ reiškia, kad sugadintos pagrindinės ašies dalys ir todėl atsiranda avarijos (traukinio nuriedėjimo nuo bėgių arba susidūrimo) pavojus. ⌫

5. ***Bendri avarijų ekonominio poveikio vertinimo metodai***

⇩ naujas

Agentūra parengia vieneto išlaidų apskaičiavimo metodiką, naudodama duomenis, surinktus iki šios direktyvos įsigaliojimo.

🡻 2009/149/EB 1 straipsnis ir priedas (pritaikytas)

~~5.1. Išvengtos aukos vertę (VPC) sudaro:~~

~~1. Pati saugos vertė: „noro mokėti“ (WTP, angl. Willingness to Pay) vertės, apskaičiuotos remiantis nurodytosios pirmenybės tyrimais, atliktais valstybėje narėje, kuriai jos taikomos.~~

~~2. Tiesioginės ir netiesioginės ekonominės išlaidos: valstybėje narėje nustatyta išlaidų vertė, kurią sudaro:~~

~~– medicinos ir reabilitacijos išlaidos,~~

~~– teismo išlaidos, su policijos darbu, privačiais nelaimingų atsitikimų tyrimais, greitosios pagalbos teikimu susijusios išlaidos, administracinės draudimo išlaidos,~~

~~– produktyvumo nuostoliai: jei avarija nebūtų įvykusi, prekių, kurias galėjo pagaminti, ir paslaugų, kurias galėjo suteikti į avariją patekęs asmuo vertė visuomenei.~~

~~5.2. Bendrieji principai, taikomi apskaičiuojant pačią saugos vertę ir tiesiogines bei netiesiogines ekonomines išlaidas.~~

~~Pačios saugos vertės apskaičiavimas: vertinant, ar turimos sąmatos yra tinkamos, atsižvelgiama į šiuos veiksnius:~~

~~– sąmatos turi būti susijusios su mirtingumo rizikos mažinimo transporto sektoriuje vertinimo sistema ir būti pagrįstos WTP pagal nurodytosios pirmenybės metodus,~~

~~– vertėms apskaičiuoti naudojama respondentų imtis turi reprezentuoti atitinkamą populiaciją. Visų pirma imtis turi atspindėti amžių ir pajamas, taip pat kitas svarbias socialines ekonomines arba demografines populiacijos charakteristikas,~~

~~– WTP verčių apskaičiavimo metodas: apklausos struktūra turi būti parengta taip, kad klausimai respondentams būtų aiškūs ir prasmingi.~~

~~Tiesioginės ir netiesioginės ekonominės išlaidos apskaičiuojamos remiantis faktinėmis visuomenės išlaidomis.~~

~~5.3. Aplinkai padarytos žalos vertė – remiantis geležinkelio įmonių arba infrastruktūros valdytojų patirtimi įvertintos jų išlaidos dėl avarijos paveiktos teritorijos pirminei būklei iki geležinkelio avarijos atkurti.~~

5.4. Riedmenims arba infrastruktūrai padarytos materialinės žalos vertė – naujų riedmenų ar infrastruktūros, kurių funkcionalumas ir techniniai parametrai yra tokie patys kaip sugadintų ir nebepataisomų riedmenų ir infrastruktūros funkcionalumas ir techniniai parametrai, įsigijimo išlaidos ir pataisomų riedmenų ar infrastruktūros remonto jų būklei iki avarijos atkurti išlaidos. Abiejų rūšių išlaidas geležinkelio įmonės arba infrastruktūros valdytojai turi apskaičiuoti remdamiesi savo patirtimi. Taip pat įtraukiamos geležinkelio riedmenų nuomos išlaidos, atsižvelgiant į tai, kad sugadintais riedmenimis negalima naudotis.

5.5. Vėlavimų dėl avarijų vertė – dėl avarijų atsiradusių vėlavimų, darančių poveikį geležinkelio transporto naudotojams (keleiviams ir krovinių vežimo paslaugų naudotojams), piniginė vertė, apskaičiuojama taikant šį modelį:

VT	=	sutaupyto kelionės laiko piniginė vertė Traukinio keleivio laiko vertė (valandomis) VTP = [darbo reikalais važiuojančių keleivių VT]*[darbo reikalais važiuojančių keleivių metinis procentinis vidurkis + [ne darbo reikalais važiuojančių keleivių VT]*[ne darbo reikalais važiuojančių keleivių metinis procentinis vidurkis] VT apskaičiuota eurais keleiviui vienai valandai Prekinio traukinio laiko vertė (valandomis) VTF = [prekinių traukinių VT]*[(tonkilometriai)/(traukinio nuvažiuoti kilometrai)] VT apskaičiuota eurais krovinio tonai vienai valandai Prekių kiekio, pervežto vienu traukiniu per metus, vidurkis tonomis = (tonkilometriai)/(traukinio nuvažiuoti kilometrai)
CM	=	traukinio 1 minutės vėlavimo vertė *Keleivinis traukinys* CMP = K1*(VTP/60)*[(keleivio nuvažiuoti kilometrai)/(traukinio nuvažiuoti kilometrai)] Keleivių, pervežtų vienu traukiniu per metus, skaičiaus vidurkis = (keleivio nuvažiuoti kilometrai)/(traukinio nuvažiuoti kilometrai) *Prekinis traukinys* $C_{ME} = K_2 * (VT_F/60)$ Koeficientų K1 ir K2 vertės patenka į intervalą tarp laiko vertės ir vėlavimų vertės, apskaičiuotų pagal nurodytosios pirmenybės tyrimus, siekiant atsižvelgti į tai, kad dėl vėlavimų prarastas laikas vertinamas kur kas nepalankiau nei įprastas kelionės laikas. Vėlavimų dėl avarijų vertė = CMP*(keleivinių traukinių vėlavimo laikas

		~~minutėmis) + CMF*(prekinių traukinių vėlavimo laikas minutėmis)~~

~~*Modelio apimtis*~~

~~Vėlavimų vertė turi būti skaičiuojama visoms avarijoms – ir didelėms, ir nedidelėms.~~

~~Apskaičiuojant vėlavimų vertes vertinami:~~

– ~~faktiniai vėlavimai geležinkelių keliuose, kuriose įvyko avarijos,~~

– ~~faktiniai vėlavimai arba, jei jų vertės negalima apskaičiuoti, prognozuojami vėlavimai kituose paveiktuose geležinkelių keliuose.~~

6. ***Rodikliai, susiję su infrastruktūros techninė sauga ir jos diegimu***

6.1. Automatinė traukinių apsauga – sistema, kurią taikant kontroliuojamas greitis (įskaitant automatinio sustojimo suveikus signalizacijai funkciją) ir taip užtikrinama, kad būtų tinkamai reaguojama į signalus ir laikomasi greičio apribojimų.

6.2. Geležinkelio pervaža – infrastruktūros valdytojo įregistruota geležinkelio ir pravažiavimo susikirtimo viename lygyje vieta, kuria gali naudotis viešųjų ar privačiųjų pravažiavimų naudotojai. Geležinkelio pervažoms nepriskiriami pravažiavimai tarp stoties platformų ir tik darbuotojams skirti pravažiavimai tarp bėgių kelių.

6.3. Pravažiavimas – viešasis ar privatusis kelias, gatvė ar greitkelis, įskaitant pėsčiųjų ir dviračių takus, arba kitas žmonėms, gyvuliams, transporto priemonėms arba technikai skirtas kelias.

6.4. Aktyvioji geležinkelio pervaža – geležinkelio pervaža, kurios naudotojai apsaugomi nuo artėjančio traukinio arba įspėjami apie jį įjungiant įtaisus, kai kirsti pervažą yra nesaugu.

– Apsauga užtikrinama naudojant šiuos fizinius įtaisus:
  – pusės kelio užtvarus arba viso kelio užtvarus,
  – vartus.
– Įspėjama naudojant geležinkelio pervažose įrengtą stacionarią įrangą:
  – regimuosius įtaisus: šviesoforus,
  – girdimuosius įtaisus: varpelius, ragelius, sirenas ir pan.,
  – fizinius įtaisus, pvz., vibraciją sukeliančius greičio ribojimo kalnelius.

Aktyviosios geležinkelio pervažos skirstomos į tokias kategorijas:

1. Geležinkelio pervaža su automatine pervažos naudotojų apsaugos ir (arba) įspėjimo sistema – geležinkelio pervaža, kurioje apsaugos ir (arba) įspėjimo įtaisai įjungiami artėjant traukiniui ⌦ arba kurioje naudojama centralizuota bėgių apsauga ⌫ .

Šios geležinkelio pervažos skirstomos į tokias kategorijas:

i) geležinkelio pervažos su automatine naudotojų įspėjimo sistema;

ii) geležinkelio pervažos su automatine naudotojų apsaugos sistema;

iii) geležinkelio pervažos su automatine naudotojų apsaugos ir įspėjimo sistema;

iv) geležinkelio pervažos su automatine naudotojų apsaugos ir įspėjimo sistema ir bėgių apsauga.

‘⌦ centralizuota ⌫ ~~B~~bėgių apsauga – signalas arba kitokia traukinių apsaugos sistema, kuri leidžia traukiniui važiuoti tik tuo atveju, jei geležinkelio pervažos naudotojai yra apsaugoti ir geležinkelio pervažoje nėra kliūčių; šiuo tikslu naudojamos priežiūros ir (arba) kliūčių aptikimo priemonės.

2. Geležinkelio pervaža su rankine ~~pervažos~~ naudotojų apsaugos ir (arba) įspėjimo sistema – geležinkelio pervaža, kurioje apsaugos ir (arba) įspėjimo įtaisus~~ai~~ įjungia~~mi~~ ⌦ geležinkelių darbuotojas ⌫ rankiniu būdu ir kurioje nėra centralizuotos ⌦ bėgių apsaugos ⌫ ~~geležinkelio signalo, leidžiančio traukiniui važiuoti tik tuo atveju, jei įjungta geležinkelio pervažos apsaugos ir (arba) įspėjimo sistema~~.

Šios geležinkelio pervažos skirstomos į tokias kategorijas:

v) geležinkelio pervažos su rankinio valdymo naudotojų įspėjimo sistema;

vi) geležinkelio pervažos su rankinio valdymo naudotojų apsaugos sistema;

vii) geležinkelio pervažos su rankinio valdymo naudotojų apsaugos ir įspėjimo sistema.

6.5. Pasyvioji geležinkelio pervaža – geležinkelio pervaža, kurioje neveikia jokia įspėjimo ir (arba) apsaugos sistema, įjungiama, kai pervažą kirsti nesaugu.

7. ***Saugos valdymo rodikliai***

7.1. Auditas – sistemingas, nepriklausomas, dokumentais grindžiamas procesas, kurio paskirtis – gauti auditui būtinų duomenų ir objektyviai juos įvertinti siekiant nustatyti atitikties audito kriterijams mastą.

8. ***Matavimo vienetų apibrėžimai***

8.1. Traukinio nuvažiuotas kilometras – matavimo vienetas, atitinkantis vieną traukinio nuvažiuotą kilometrą. Naudojamas atstumas yra iš tikrųjų nuvažiuotas atstumas, jei žinomas; priešingu atveju ~~naudojamas~~ ⌦ turi būti naudojamas ⌫ tipinis tinklo atstumas nuo išvykimo vietos iki paskirties vietos. ~~Atsižvelgiama~~ ⌦ Turi būti atsižvelgiama ⌫ tik į atsiskaitančiosios šalies teritorija nuvažiuotą atstumą.

8.2. Keleivio nuvažiuotas kilometras – matavimo vienetas, atitinkantis vieno keleivio vežimą geležinkeliu vieną kilometrą. ~~Atsižvelgiama~~ ⌦ Turi būti atsižvelgiama ⌫ tik į atsiskaitančiosios šalies teritorija nuvažiuotą atstumą.

8.3. Geležinkelių kelio kilometras – tai valstybių narių geležinkelio tinklo, kurio aprėptis nustatyta 2 straipsnyje, ilgis kilometrais. Jeigu geležinkelis yra daugiakelis, turi būti skaičiuojamas tik atstumas nuo išvykimo vietos iki paskirties vietos.

8.4. Kilometrais išreikštas bėgių kelių ilgis – kilometrais išmatuotas valstybių narių geležinkelių tinklo, kurio aprėptis nustatyta 2 straipsnyje, ilgis. Jį matuojant įskaičiuojamas kiekvienas daugiakelio geležinkelio bėgių kelias.

↓ Klaidų ištaisymas, OL L 220, 2004 6 21, p. 16

~~II PRIEDAS~~

~~PRANEŠIMAS APIE NACIONALINĖS SAUGOS TAISYKLES~~

~~Nacionalinės saugos taisyklės, apie kurias pranešama Komisijai laikantis 8 straipsnyje nustatytos tvarkos, apima:~~

~~1. esamas nacionalinių saugos tikslų ir saugos būdų taisykles;~~

~~2. saugos valdymo sistemų reikalavimų ir geležinkelio įmonių saugos sertifikavimo taisykles;~~

↓ 2008/110/EB Art. 1.13

↓ Klaidų ištaisymas, OL L 220, 2004 6 21, p. 16

~~4. bendrąsias geležinkelių tinklo, kurio dar nėra TSS, valdymo taisykles, įskaitant signalizacijos ir eismo valdymo sistemos taisykles;~~

~~5. taisykles, nustatančias papildomų vidaus tvarkos taisyklių (įmonių taisyklių), kurias turi sudaryti geležinkelių infrastruktūros valdytojai ir geležinkelio įmonės, reikalavimus;~~

~~6. taisykles, nustatančias reikalavimus personalui, vykdančiam svarbias saugos užduotis, įskaitant atrankos kriterijus, sveikatos tinkamumą ir profesinį mokymą bei sertifikavimą tiek, kiek viso to dar nėra TSS;~~

~~7. avarijų ir riktų tyrimo taisykles.~~

III PRIEDAS

SAUGOS VALDYMO SISTEMOS

1. SAUGOS VALDYMO SISTEMOS REIKALAVIMAI

Visos svarbios saugos valdymo sistemos dalys turi būti dokumentuotos, pirmiausia nurodant atsakomybės paskirstymą geležinkelių infrastruktūros valdytojo ar geležinkelio įmonės viduje. Sistemoje parodoma, kaip užtikrinama valdymo kontrolė įvairiuose lygiuose, kaip yra įtraukiamas visų lygių personalas ir jų atstovai ir kaip yra užtikrinamas nuolatinis saugos valdymo sistemos tobulinimas.

2. PAGRINDINIAI SAUGOS VALDYMO SISTEMOS ELEMENTAI

Pagrindiniai saugos valdymo sistemos elementai yra šie:

a) aukščiausio organizacijos vadovo patvirtinta saugos politika, su kuria supažindinami visi darbuotojai;

b) organizacijos kiekybiniai ir kokybiniai tikslai saugos valdymo ir stiprinimo srityje bei šių tikslų pasiekimo planai ir tvarka;

c) c) tvarka, skirta tam, kad būtų laikomasi dabartinių, naujų ir pakeistų techninių ir eksploatavimo standartų ar kitų norminių sąlygų kaip nustatyta:

– TSS,

arba

– 8 straipsnyje ir II priede nurodytose nacionalinėse saugos taisyklėse,

arba

– kitose svarbiose taisyklėse,

arba

– institucijų sprendimuose

bei tvarkos, siekiant garantuoti, kad laikomasi standartų ir kitų norminių sąlygų per visą įrangos ir eksploatavimo laiką;

d) tvarka ir būdai, skirti įvertinti pavojų ir įgyvendinti pavojaus kontrolės priemones, kai tik pakitusios eksploatavimo sąlygos arba naujos medžiagos sukelia naują pavojų infrastruktūrai arba eksploatavimui;

e) personalo mokymo programų ir sistemų teikimas, siekiant užtikrinti, kad personalo kompetencija ir užduočių atlikimas būtų atitinkamai valdomas;

~~f) priemonės, skirtos tam, kad organizacijoje ir tam tikrais atvejais — tarp toje pačioje infrastruktūroje veikiančių organizacijų — būtų pateikiama pakankamai informacijos;~~

~~g) tvarka ir formatas, skirtas apibūdinti, kaip yra dokumentuojama informacija saugos srityje ir tvarkos, nustatančios esminės saugos informacijos kontrolę, paskyrimas;~~

~~h) tvarką, skirta užtikrinti, kad būtų pranešama apie avarijas, riktus, vos neįvykusius ir kitus pavojingus įvykius, kad jie būtų ištiriami, išanalizuojami ir kad būtų imamasi būtinų prevencinių priemonių;~~

~~i) su atitinkamomis valdžios institucijomis suderintų veiksmų planų ir pavojaus signalų bei informacijos pateikimas avariniais atvejais;~~

~~j) nuostatos dėl periodinio vidinio saugos valdymo sistemos audito.~~

~~**IV PRIEDAS**~~

~~**PAREIŠKIMAI DĖL KONKREČIOS TINKLO DALIES SAUGOS SERTIFIKATO**~~

~~Kad saugos institucija galėtų išduoti saugos sertifikatą, skirtą konkrečiai tinklo daliai, pateikiami šie dokumentai:~~

- ~~dokumentai iš geležinkelio įmonės apie TSS ar TSS dalis ir tam tikrais atvejais – apie nacionalines saugos taisykles bei kitas jų veiklai taikomas taisykles, jų personalą ir jų riedmenis bei kaip saugos sistema užtikrina, kad būtų jų laikomasi,~~

- ~~dokumentai iš geležinkelio įmonės apie įvairias pagal darbo sutartį ar veiklos sutartis dirbančio personalo kategorijas, įskaitant įrodymą, kad personalas atitinka TSS reikalavimus arba nacionalines taisykles ir buvo tinkamai sertifikuotas,~~

- ~~dokumentai iš geležinkelio įmonės apie įvairias eksploatuojamas riedmenų rūšis, įskaitant įrodymą, kad jie atitinka TSS arba nacionalinių taisyklių reikalavimus ir buvo tinkamai sertifikuoti.~~

~~Siekiant išvengti dvigubo darbo ir sumažinti informacijos kiekį, apie elementus, kurie atitinka TSS ir kitus Direktyvos 96/48/EB bei Direktyvos 2001/16/EB reikalavimus turėtų būti pateikiama tik informacijos santrauka.~~

V PRIEDAS

AVARIJŲ IR RIKTŲ TYRIMO ATASKAITOS PRINCIPINIS TURINYS

1. SANTRAUKA

Santrauka apima trumpą įvykio apibūdinimą, kada ir kur jis įvyko ir kokios yra jo pasekmės. Santraukoje nurodomos tiesioginės priežastys, prisidėję veiksniai bei tyrimo metu nustatytos paslėptos priežastys. Pateikiamos pagrindinės rekomendacijos, o informacija pateikiama tiems, kam ji skirta.

2. TIESIOGINIAI FAKTAI APIE ĮVYKĮ

1. Įvykis:

– įvykio data, tikslus laikas ir vieta,

– įvykių ir avarijos vietos apibūdinimas, įskaitant gelbėjimo ir avarinių paslaugų tarnybų pastangas,

– sprendimas pradėti tyrimą, tyrėjų komandos sudarymas bei tyrimo vykdymas.

2. Įvykio fonas:

– į įvykį patekęs personalas bei kitos įvykio šalys ir liudininkai,

– traukiniai ir jų sudėtis, įskaitant ir į įvykį patekusių riedmenų vienetų registracijos numerius,

– infrastruktūros ir signalizacijos sistemos apibūdinimas: bėgių rūšys, ilgiai, blokavimai, signalai, traukinių apsauga,

– ryšio priemonės,

– įvykio vietoje ar netoli jos atlikti darbai,

– geležinkelio avarinių situacijų veiksmų plano paleidimo priežastys ir įvykių virtinė,

– viešosios gelbėjimo tarnybos avarinių situacijų veiksmų plano paleidimo priežastys, policijos, medicinos pagalba ir įvykių seka.

3. 3. Mirties atvejai, sužalojimai ir materialinė žala:

– keleiviai ir trečiosios šalys, personalas, įskaitant sutarties šalis,

– kroviniai, bagažas ir kitas turtas,

– riedmenys, infrastruktūra ir aplinka.

4. Išorinės aplinkybės:

– oro sąlygos ir geografinės nuorodos.

3. TYRIMO FAKTŲ APRAŠYMAS IR APKLAUSOS

1. Parodymų santrauka (taikoma asmens tapatybės apsauga):

– geležinkelio personalas, įskaitant sutarties šalis,

– kiti liudininkai.

2. Saugos valdymo sistema:

– organizacinė sistema bei įsakymų davimo ir vykdymo tvarka,

– reikalavimai personalui ir kaip jie vykdomi,

– vidinių patikrinimų ir auditų tvarka ir jų rezultatai,

– įvairių infrastruktūroje veikiančių subjektų sąveika.

3. Taisyklės ir reglamentai

– atitinkamos Bendrijos ir nacionalinės taisyklės bei reglamentai,

– kitos taisyklės, pavyzdžiui, valdymo taisyklės, vietinės instrukcijos, reikalavimai personalui, eksploatavimo normos bei taikomi standartai.

4. Riedmenų ir techninės aparatūros funkcionavimas:

– signalizacijos ir kontrolės komandų sistema, įskaitant įrašus iš automatinių duomenų įrašymo prietaisų,

– infrastruktūra,

– ryšio įranga,

– riedmenys, įskaitant įrašus iš automatinių duomenų įrašymo prietaisų,

5. Eksploatavimo sistemos dokumentacija:

– priemonės, kurių ėmėsi personalas eismui kontroliuoti ir signalams siųsti,

– pasikeitimas žodinėmis žinutėmis, susijusiomis su įvykiu, įskaitant dokumentuotus įrašus,

– priemonės, kurių buvo imtasi apsaugoti ir išlaikyti saugią įvykio vietą.

6. Žmogaus, mašinos ir organizacijos sąveika:

– darbo režimas, taikomas į įvykį patekusiam personalui,

– sveikatos ir asmeninio pobūdžio aplinkybės (įskaitant fizinio ar psichologinio streso buvimą), turėjusios įtakos įvykiui

– įrangos dizainas, darantis įtaką žmogaus ir mašinos sąveikai.

7. Anksčiau buvę panašaus pobūdžio įvykiai.

4. ANALIZĖ IR IŠVADOS

1. Galutinė ataskaita apie įvykių seką:

– išvadų dėl įvykio, grindžiamo faktais, nustatytais pagal 3 antraštinį punktą, nustatymas.

2. Svarstymas

– faktų, nustatytų pagal 3 antraštinį punktą, analizė, siekiant padaryti išvadas apie įvykio priežastis ir apie gelbėjimo tarnybų veiklą.

3. Išvados:

– tiesioginės ir betarpiškos įvykio priežastys, įskaitant padėjusius veiksnius, susijusius su veiksmais, kurių ėmėsi dalyvavę asmenys, arba riedmenų ar techninės aparatūros būklė,

– paslėptos priežastys, susijusios su įgūdžiais, tvarkomis ir eksploatavimu,

– pagrindinės priežastys, susijusios su reguliavimo sistemos sąlygomis ir saugos valdymo sistemos taikymu.

4. Papildomos pastabos:

– nepakankamumas ar trūkumai, nustatyti tyrimo metu, tačiau neturintys tiesioginio ryšio su išvadomis apie įvykio priežastis.

5. PRIEMONĖS, KURIŲ BUVO IMTASI

– priemonių, kurių jau buvo imtasi ar kurios buvo patvirtintos kaip įvykio pasekmė, įregistravimas.

6. REKOMENDACIJOS

↑

II PRIEDAS

A DALIS

Panaikinama direktyva su išvardytais jos pakeitimais

(nurodyta 32 straipsnyje)

Direktyva 2004/49/EB	(OL L 164, 2004 4 30, p. 44)
Direktyva 2008/57/EB	(OL L 191, 2008 7 18, p. 1)
Direktyva 2008/110/EB	(OL L 345, 2008 12 23, p. 62)
Komisijos direktyva 2009/149/EB	(OL L 313, 2009 11 28, p. 65)
Klaidų ištaisymas 2004/49/EB	(OL L 220, 2004 6 21, p. 16)

B DALIS

Perkėlimo į nacionalinius teisės aktus terminai

(nurodyti 32 straipsnyje)

Direktyva	Perkėlimo terminas
2004/49/EB	2006 m. balandžio 30 d.
2008/57/EB	2010 m. liepos 19 d.
2008/110/EB	2010 m. gruodžio 24 d.
2009/149/EB	2010 m. birželio 18 d.

III PRIEDAS

ATITIKMENŲ LENTELĖ

Direktyva 2004/49/EB	Ši direktyva
1 straipsnis	1 straipsnis
2 straipsnis	2 straipsnis
3 straipsnis	3 straipsnis
4 straipsnis	4 straipsnis
5 straipsnis	5 straipsnis
6 straipsnis	6 straipsnis
7 straipsnis	7 straipsnis
8 straipsnis	8 straipsnis
9 straipsnis	9 straipsnis
10 straipsnis	10 straipsnis
11 straipsnis	12 straipsnis
12 straipsnis	11 straipsnis
13 straipsnis	13 straipsnis
14a straipsnio 1–7 dalys	14 straipsnis
14a straipsnio 8 dalis	15 straipsnis
15 straipsnis	--
16 straipsnis	16 straipsnis
17 straipsnis	17 straipsnis
18 straipsnis	18 straipsnis
19 straipsnis	19 straipsnis
20 straipsnis	20 straipsnis
21 straipsnis	21 straipsnis
22 straipsnis	22 straipsnis
23 straipsnis	23 straipsnis

24 straipsnis	24 straipsnis
25 straipsnis	25 straipsnis
26 straipsnis	--
--	26 straipsnis
27 straipsnis	27 straipsnis
28 straipsnis	--
29 straipsnis	--
30 straipsnis	--
31 straipsnis	28 straipsnis
32 straipsnis	29 straipsnis
--	30 straipsnis
--	31 straipsnis
33 straipsnis	32 straipsnis
--	33 straipsnis
34 straipsnis	34 straipsnis
35 straipsnis	35 straipsnis
I priedas	I priedas
II priedas	--
III priedas	--
IV priedas	--
V priedas	--
--	II priedas