Ovaj je dokument samo dokumentacijska pomoć za čiji sadržaj institucije ne preuzimaju odgovornost.

►B

DIREKTIVA 2004/49/EZ EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

od 29. travnja 2004.

o sigurnosti željeznica Zajednice i izmjeni Direktive Vijeća 95/18/EZ o izdavanju dozvola za obavljanje usluga u željezničkom prijevozu i Direktive 2001/14/EZ o dodjeli željezničkog infrastrukturnog kapaciteta i ubiranju pristojbi za korištenje željezničke infrastrukture i dodjeli rješenja o sigurnosti

(Direktiva o sigurnosti željeznice)

(SL L 164, 30.4.2004., str. 44)

Koju je izmijenila:

		Službeni list		
		br.	stranica	datum
►M1	Direktiva 2008/57/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 17. lipnja 2008.	L 191	1	18.7.2008
►M2	Direktiva 2008/110/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 16. prosinca 2008.	L 345	62	23.12.2008
►M3	Direktiva Komisije 2009/149/EZ od 27. studenoga 2009.	L 313	65	28.11.2009
►M4	Direktiva 2012/34/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 21. studenoga 2012.	L 343	32	14.12.2012
►M5	Direktiva Komisije 2014/88/EU od 9. srpnja 2014.	L 201	9	10.7.2014

▼B

DIREKTIVA 2004/49/EZ EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

od 29. travnja 2004.

o sigurnosti željeznica Zajednice i izmjeni Direktive Vijeća 95/18/EZ o izdavanju dozvola za obavljanje usluga u željezničkom prijevozu i Direktive 2001/14/EZ o dodjeli željezničkog infrastrukturnog kapaciteta i ubiranju pristojbi za korištenje željezničke infrastrukture i dodjeli rješenja o sigurnosti

(Direktiva o sigurnosti željeznice)

EUROPSKI PARLAMENT I VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

uzimajući u obzir Ugovor o osnivanju Europske zajednice, a posebno njegov članak 71. stavak 1.,

uzimajući u obzir prijedlog Komisije ([1]),

uzimajući u obzir mišljenje Europskoga gospodarskog i socijalnog odbora ([2]),

uzimajući u obzir mišljenje Odbora regija ([3]),

u skladu s postupkom utvrđenim u članku 251. Ugovora ([4]), s obzirom na zajednički tekst koji je odobrio Odbor za mirenje 23. ožujka 2004.,

budući da:

(1) Kako bi se nastavili napori za uspostavljanje jedinstvenog tržišta usluga u željezničkom prijevozu, postavljeni Direktivom Vijeća 91/440/EEZ od 29. srpnja 1991. o razvoju željeznica Zajednice ([5]), treba utvrditi zajednički regulatorni okvir za sigurnost željeznice. Države članice su do sada razvile svoja sigurnosna pravila i norme pretežno na nacionalnim prugama, zasnovane na nacionalnim tehničkim i provedbenim zamislima. Istodobno, razlike u načelima, pristupu i kulturi otežavaju ukidanje tehničkih prepreka i uspostavljanje međunarodnog prijevoza.

(2) Direktiva 91/440/EEZ, Direktiva Vijeća 95/18/EZ od 19. lipnja 1995. o izdavanju dozvola za obavljanje usluga u željezničkom prijevozu ([6]) i Direktiva 2001/14/EZ Europskog parlamenta i

([1]) SL C 126 E, 28.5.2002., str. 332.
([2]) SL C 61, 14.3.2003., str. 131.
([3]) SL C 66, 19.3.2003., str. 5.
([4]) Mišljenje Europskog parlamenta od 14. siječnja 2003. (SL C 38 E, 12.2.2004., str. 92.), Zajedničko stajalište Vijeća od 26. lipnja 2003. SL C 270 E, 11.11.2003., str. 25.) i Stajalište Europskog parlamenta od 23. listopada 2003. (još nije objavljeno u Službenom listu). Zakonodavna Rezolucija Europskog parlamenta od 22. travnja 2004. i Odluka Vijeća od 26. travnja 2004.
([5]) SL L 237, 24.8.1991., str. 25. Direktiva kako je izmijenjena Direktivom 2001/12/EZ Europskog parlamenta i Vijeća (SL L 75, 15.3.2001., str. 1.).
([6]) SL L 143, 27.6.1995., str. 70. Direktiva kako je izmijenjena Direktivom 2001/13/EZ Europskog parlamenta i Vijeća (SL L 75, 15.3.2001., str. 26.).

▼B

Vijeća od 26. veljače 2001. o dodjeli željezničkog infrastrukturnog kapaciteta i ubiranju pristojbi za korištenje željezničke infrastrukture i dodjeli rješenja o sigurnosti ([1]) omogućuju prve korake prema reguliranju europskog tržišta željezničkog prijevoza otvaranjem međunarodnog tržišta teretnog željezničkog prijevoza. Međutim, pokazalo se da su odredbe o sigurnosti nedostatne i razlike između sigurnosnih zahtjeva ostaju, što utječe na optimalno funkcioniranje željezničkog prometa u Zajednici. Od posebnog je značaja usklađivanje sadržaja sigurnosnih propisa, izdavanja rješenja o sigurnosti željezničkim prijevoznicima, zadaća i uloga tijela nadležnih za sigurnost te provođenja istraživanja o nesrećama.

(3) Podzemne željeznice, tramvaji i drugi sustavi lake željeznice u mnogim državama članicama podliježu lokalnim ili regionalnim sigurnosnim pravilima i često ih nadziru lokalna ili regionalna tijela te nisu obuhvaćeni zahtjevima za interoperabilnost ili izdavanje dozvola za obavljanje usluga u željezničkom prometu u Zajednici. Tramvaji, nadalje, često podliježu zakonodavstvu o sigurnosti na cestama pa stoga ne mogu biti u potpunosti obuhvaćeni propisima o sigurnosti željeznica. Iz tih razloga i sukladno načelu supsidijarnosti, kako se navodi u članku 5. Ugovora, državama članicama treba omogućiti da isključe takve lokalne željezničke sustave iz područja primjene ove Direktive.

(4) Razine sigurnosti u željezničkom sustavu Zajednice općenito su visoke, posebno uspoređujući s cestovnim prijevozom. Važno je da se razina sigurnosti, u najmanjem slučaju, održava za vrijeme tekućeg razdoblja restrukturiranja, tijekom kojega će se razdvojiti funkcije prethodno integriranih željezničkih društava i dalje pomaknuti sektor željeznice u smjeru od samoreguliranja do javnog reguliranja. U skladu s tehničkim i znanstvenim napretkom, sigurnost treba dalje unaprijediti, kada je to praktično izvedivo uzimajući u obzir konkurentnost željezničkog prijevoza.

(5) Svi koji upravljaju željezničkim sustavom, upravitelji infrastrukture i željeznički prijevoznici, preuzimaju punu odgovornost za sigurnost sustava, svaki za svoje područje. Kadgod je to primjereno, oni moraju surađivati na unapređenju mjera za nadziranje rizika. Države članice moraju jasno razlikovati ovu neposrednu odgovornost za sigurnost od zadaće tijela nadležnih za sigurnost u vezi s određivanjem nacionalnog regulatornog okvira i nadgledanja rada pružatelja usluga.

(6) Odgovornost upravitelja infrastrukture i željezničkih prijevoznika za rad željezničkog sustava, ne sprečava ostale sudionike kao što su proizvođači, osobe zadužene za održavanje, posjednici vagona, pružatelji usluga i službe nabave, od preuzimanja odgovornosti za

([1]) SL L 75, 15.3.2001., str. 29. Direktiva kako je izmijenjena Odlukom Komisije 2002/844/EZ (SL L 289, 26.10.2002., str. 30.).

▼B

njihove proizvode ili usluge u skladu s odredbama Direktive Vijeća 96/48/EZ od 23. srpnja 1996. o interoperabilnosti transeuropskog željezničkog sustava velikih brzina ([1]) i Direktive 2001/16/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 19. ožujka 2001. o interoperabilnosti transeuropskog konvencionalnog željezničkog sustava ([2]) ili drugog relevantnog zakonodavstva Zajednice.

(7) Zahtjevi o sigurnosti podsustava transeuropskih željezničkih mreža utvrđeni su u direktivama 96/48/EZ i 2001/16/EZ. Međutim, te direktive ne određuju zajedničke zahtjeve na razini sustava i ne bave se pojedinostima reguliranja, upravljanja i nadzora sigurnosti. Kada su minimalne razine sigurnosti podsustava određene tehničkim specifikacijama za interoperabilnost (TSI-jima) bit će, također, još značajnije utvrditi sigurnosne ciljeve na razini sustava.

(8) Zajednički sigurnosni ciljevi (CST-ovi) i zajedničke sigurnosne metode (CSM-ovi) moraju se postepeno uvoditi kako bi se osiguralo da se održi i, kada je to potrebno i praktično, unaprijedi visoka razina sigurnosti. Oni moraju propisati mjerila za procjenu razine sigurnosti i obavljanje djelatnosti prijevoznika na razini Zajednice kao i u državama članicama.

(9) Podaci o sigurnosti željezničkog sustava rijetki su i uglavnom nisu dostupni javnosti. Stoga treba uvesti zajedničke pokazatelje sigurnosti (CSI-*jeve*) kako bi se ocijenilo je li sustav u skladu s CST-om i omogućilo praćenje djelovanja sigurnosti željeznica. Međutim, nacionalne definicije koje se odnose na CSI-jeve, mogu se primjenjivati za vrijeme prijelaznog razdoblja te treba voditi računa o opsegu pripremanja zajedničkih definicija CSI-jeva prilikom sastavljanja prvog seta CST-ova.

(10) Nacionalna sigurnosna pravila, koja su često zasnovana na nacionalnim tehničkim normama, treba postepeno zamijeniti propisima koji se zasnivaju na zajedničkim normama, utvrđenim u TSI-ju. Uvođenje novih nacionalnih propisa koji nisu zasnovani na takvim zajedničkim normama treba svesti na najmanju moguću mjeru. Nova nacionalna pravila moraju biti u skladu sa zakonodavstvom Zajednice i omogućiti približavanje zajedničkom pristupu sigurnosti željeznice. Stoga se treba savjetovati sa svim zainteresiranim stranama prije no što država članica donese nacionalno sigurnosno pravilo koje zahtijeva višu razinu sigurnosti nego CST. U takvim slučajevima prijedlog novog pravila treba pregledati Komisija, koja će donijeti odluku ako se pokaže da prijedlog pravila nije u skladu sa zakonodavstvom Zajednice ili predstavlja sredstvo samovoljne diskriminacije ili prikrivenog ograničavanja željezničkog prijevoza među državama članicama.

(11) Trenutačnu situaciju, u kojoj nacionalna sigurnosna pravila i dalje imaju važnu ulogu, treba smatrati kao prijelazno razdoblje, koje u konačnici vodi do situacije u kojoj će se primjenjivati europski propisi.

([1]) SL L 235, 17.9.1996., str. 6.
([2]) SL L 110, 20.4.2001., str. 1.

▼B

(12) Razvoj CST-ova, CSM-ova i CSI-jeva kao i potreba da se olakša kretanje prema zajedničkom pristupu sigurnosti željeznice zahtijeva tehničku podršku na razini Zajednice. Europska agencija za željeznice osnovana Uredbom (EZ) br. 881/2004 Europskog parlamenta i Vijeća ([1]) utemeljena je radi izdavanja preporuka u vezi s CST-ovima, CSM-ovima i CSI-jevima i donošenja mjera za daljnje usklađivanje te radi praćenja razvoja sigurnosti željeznice u Zajednici.

(13) U provođenju svojih dužnosti i ispunjavanju svojih odgovornosti, upravitelji infrastrukture i željeznički prijevoznici moraju provesti sustav upravljanja sigurnošću, koji ispunjava zahtjeve Zajednice i sadržava zajedničke elemente. Podaci o sigurnosti i provedbi sustava upravljanja sigurnošću moraju se dostaviti tijelu nadležnom za sigurnost u dotičnoj državi članici.

(14) Sustav upravljanja sigurnošću treba uzeti u obzir činjenicu da su Direktiva Vijeća 89/391/EZ od 12. lipnja 1989. o uvođenju mjera za poticanje poboljšanja sigurnosti i zdravlja radnika na radu ([2]) i njoj odgovarajuće pojedinačne direktive u potpunosti primjenjive na zaštitu zdravlja i sigurnosti radnika u željezničkom prometu. Sustav upravljanja sigurnošću također treba voditi računa o Direktivi Vijeća 96/49/EZ od 23. srpnja 1996. o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na prijevoz opasnog tereta željeznicom ([3]).

(15) Kako bi se osigurala visoka razina sigurnosti željeznice i jednakih uvjeta za sve željezničke prijevoznike, za njih moraju vrijediti isti sigurnosni zahtjevi. Rješenje o sigurnosti za obavljanje usluga u željezničkom prijevozu treba dokazivati da je željeznički prijevoznik uspostavio svoj sustav upravljanja sigurnošću i da je u mogućnosti udovoljiti odgovarajućim sigurnosnim normama i pravilima. Za usluge međunarodnog prijevoza trebalo bi biti dovoljno da se sustav upravljanja sigurnošću odobri u jednoj državi članici i da to odobrenje vrijedi u Zajednici. Pridržavanje nacionalnih propisa s druge strane, zahtijeva dodatno izdavanje rješenja u svakoj državi članici. Konačni bi cilj trebao biti uvođenje zajedničkog rješenja o sigurnosti koje bi bilo valjano u cijeloj Zajednici.

(16) Osim sigurnosnih zahtjeva utvrđenih u rješenju o sigurnosti za obavljanje usluga u željezničkom prijevozu, željeznički prijevoznici koji imaju dozvolu za obavljanje usluga u željezničkom prometu moraju zadovoljiti nacionalne zahtjeve koji su u skladu s pravom Zajednice i koji se primjenjuju na nediskriminirajući način, a odnose se na zdravstvene, sigurnosne i socijalne uvjete, uključujući zakonske odredbe koje se odnose na vrijeme vožnje i prava radnika i potrošača kako su predviđena u člancima 6. i 12. Direktive 95/18/EZ.

([1]) SL L 220, 21.6.2004. str. 3.
([2]) SL L 183, 29.6.1989., str. 1.
([3]) SL L 235, 17.9.1996., str. 25. Direktiva kako je zadnje izmijenjena Direktivom Komisije 2003/29/EZ (SL L 90, 8.4.2003., str. 47.).

▼B

(17) Svaki upravitelj infrastrukture nosi presudnu odgovornost za sigurno projektiranje, održavanje i uporabu njegove željezničke mreže. Osim rješenja o sigurnosti za obavljanje usluga u željezničkom prijevozu koja se izdaju željezničkim prijevoznicima, upravitelj infrastrukture mora dobiti rješenje o sigurnosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom od strane tijela nadležnog za sigurnost u vezi s njegovim sustavom upravljanja sigurnošću i drugih odredaba radi zadovoljavanja sigurnosnih zahtjeva.

(18) Države članice moraju se potruditi pomoći podnositeljima zahtjeva koji žele ući na tržište kao željeznički prijevoznici. Posebno moraju pružiti informacije i trenutačno bez odgađanja odgovarati na zahtjev za izdavanjem rješenja o sigurnosti za obavljanje usluga u željezničkom prijevozu. Za željezničke prijevoznike koji pružaju usluge međunarodnog prijevoza, važno je da postupci budu slični u različitim državama članicama. Premda će, još dogledno vrijeme, rješenja o sigurnosti za obavljanje usluga u željezničkom prijevozu sadržavati nacionalne dijelove, unatoč tome treba omogućiti usklađivanje njezinih zajedničkih dijelova i olakšati oblikovanje zajedničkog obrasca.

(19) Izdavanje ovlaštenja osoblju vlakova i odobrenje za uporabu željezničkih vozila koja su u upotrebi za različite nacionalne mreže često nesavladive prepreke za nove sudionike u tržišnom natjecanju. Države članice moraju osigurati da mogućnosti osposobljavanja i izdavanja ovlaštenja željezničkom osoblju, potrebnih radi zadovoljavanja zahtjeva nacionalnih pravila, budu na raspolaganju željezničkim prijevoznicima koja podnose zahtjev za izdavanje rješenja o sigurnosti za obavljanje usluga u željezničkom prijevozu. Treba propisati zajednički postupak za izdavanje odobrenja za uporabu željezničkih vozila koja su u upotrebi.

(20) Vremena vožnje i razdoblja odmora za strojovođe i osoblje vlaka koje obavlja zadatke vezane uz sigurnost imaju značajan utjecaj na razinu sigurnosti željezničkog sustava. Ovi aspekti spadaju pod članke 137. i 139. Ugovora i već su predmet pregovora između socijalnih partnera u okviru Odbora za sektorski dijalog osnovanog u skladu s Odlukom Komisije 98/500/EZ ([1]).

(21) Razvitak sigurnog željezničkog sustava Zajednice zahtijeva uspostavljanje usklađenih uvjeta za izdavanje odgovarajućih dozvola strojovođama i pratećem osoblju u vlaku koje obavlja zadatke vezane uz sigurnost, za koje je Komisija najavila svoju namjeru predlaganja dodatnog zakonodavstva u bliskoj budućnosti. Što se tiče osposobljenosti ostalog osoblja zaduženog za zadatke relevantne za sigurnost, ona je već određena u okviru direktiva 96/48/EZ i 2001/16/EZ.

(22) Kao dio novog zajedničkog regulatornog okvira za sigurnost željeznice, treba, u svim državama članicama, osnovati nacionalna tijela radi reguliranja i nadzora nad sigurnošću željeznice. Kako bi se, na razini Zajednice, olakšala suradnja među njima, treba im dodijeliti jednake minimalne zadatke i odgovornosti. Nacionalnim tijelima nadležnim za sigurnosti treba dodijeliti

([1]) Odluka Komisije 98/500/EZ od 20. svibnja 1998. o osnivanju Odbora za sektorski dijalog među socijalnim partnerima na europskoj razini (SL L 225, 12.8.1998., str. 27.).

▼B

visoki stupanj nezavisnosti. Ona moraju svoje zadatke provoditi na otvoren i nediskriminirajući način kako bi pomogla u stvaranju jedinstvenog željezničkog sustava Zajednice i surađivala na usklađivanju svojih kriterija za donošenje odluka, posebno u vezi s izdavanjem rješenja o sigurnosti za obavljanje usluga u željezničkom prijevozu željezničkim prijevoznicima koja pružaju usluge međunarodnog prijevoza.

(23) Ozbiljne željezničke nesreće su rijetke. Međutim, one mogu imati razorne posljedice i mogu biti razlog za zabrinutost javnosti u vezi sa sigurnosti željezničkog sustava. Stoga, sve takve nesreće treba istražiti sa stajališta sigurnosti, kako bi se izbjeglo njihovo ponavljanje, a rezultate istraživanja treba objaviti. Ostale nesreće i poremećaji mogu biti značajna upozorenja koja prethode ozbiljnim nesrećama i trebale bi također biti predmet sigurnosnih istraživanja, kada je to potrebno.

(24) Istraživanje u vezi sa sigurnosti treba odvojiti od sudske istrage o istoj nesreći i omogućiti joj pristup dokazima i svjedocima. Treba ju provoditi stalno tijelo, neovisno o sudionicima željezničkog sektora. Tijelo bi trebalo djelovati na način koji izbjegava svaki sukob interesa i svaku moguću uključenost u uzroke događaja koji se istražuju; posebno bi trebalo osigurati njegovu funkcionalnu neovisnost ako je usko povezano s nacionalnim tijelom nadležnim za sigurnost ili regulatornim tijelom za željeznice u svrhu organizacijske i pravne strukture. Njegova bi se istraživanja trebala provoditi što je moguće otvorenije. Za svaki bi događaj istražno tijelo trebalo osnovati odgovarajuće istražno povjerenstvo s potrebnim stručnim znanjem i iskustvom kako bi se utvrdili neposredni uzroci i posredni uzroci.

(25) Izvješća o istraživanjima i svi nalazi i preporuke pružaju ključne informacije za daljnje poboljšanje sigurnosti željeznice i morali bi biti na raspolaganju javnosti na razini Zajednice. Adresati trebaju djelovati prema sigurnosnim preporukama te o aktivnostima povratno izvijestiti istražno tijelo.

(26) Ciljeve predloženih mjera, pretežito koordiniranje aktivnosti u državama članicama na reguliranju i nadzoru sigurnosti te istraživanjima nesreća i donošenju zajedničkih sigurnosnih ciljeva na razini Zajednice, zajedničkih sigurnosnih metoda, zajedničkih sigurnosnih pokazatelja i zajedničkih zahtjeva za rješenja o sigurnosti za obavljanje usluga u željezničkom prijevozu, države članice ne mogu dostatno ostvariti nego ih se, zbog opsega aktivnosti na bolji način može ostvariti na razini Zajednice, Zajednica može donijeti mjere u skladu s načelom supsidijarnosti kako je utvrđeno u članku 5. Ugovora. U skladu s načelom proporcionalnosti, kako je utvrđeno u tom članku, ova Direktiva ne prelazi ono što je potrebno za ostvarivanje tih ciljeva.

▼B

(27) Mjere potrebne za provedbu ove Direktive treba donijeti u skladu s Odlukom Vijeća 1999/468/EZ od 28. lipnja 1999. o utvrđivanju postupaka za izvršavanje provedbenih ovlasti dodijeljenih Komisiji ([1]).

(28) Ova Direktiva teži reorganizaciji i objedinjavanju zakonodavstva Zajednice o sigurnosti željeznice. Zbog toga treba staviti izvan snage odredbe o izdavanju rješenja o sigurnosti za obavljanje usluga u željezničkom prijevozu željezničkim prijevoznicima, prethodno utvrđene u Direktivi 2001/14/EZ, zajedno sa svim upućivanjima na izdavanje rješenja o sigurnosti za obavljanje usluga u željezničkom prijevozu. Direktiva 95/18/EZ uključivala je zahtjeve o sigurnosnoj osposobljenosti radnog osoblja i o sigurnosti željezničkih vozila koji su obuhvaćeni zahtjevima o izdavanju rješenja o sigurnosti iz ove Direktive te stoga ne trebaju više biti dio zahtjeva u vezi s izdavanjem dozvola. Željeznički prijevoznik koji posjeduje dozvolu za obavljanje usluga u željezničkom prometu mora imati rješenja o sigurnosti za obavljanje usluga u željezničkom prijevozu, da bi mu se mogao dozvoliti pristup željezničkoj infrastrukturi.

(29) Države članice bi trebale utvrditi propise o sankcijama koje se primjenjuju na kršenja odredaba ove Direktive i osigurati njihovu provedbu. Sankcije moraju biti učinkovite, proporcionalne i odvraćajuće,

DONIJELI SU OVU DIREKTIVU:

POGLAVLJE I.

UVODNE ODREDBE

Članak 1.

Svrha

Svrha je ove Direktive osigurati razvoj i unapređenje sigurnosti na željeznicama Zajednice i bolji pristup tržištu za usluge željezničkog prijevoza putem:

a) usklađivanja regulatorne strukture u državama članicama;

b) definiranja odgovornosti između sudionika;

c) razvoja zajedničkih sigurnosnih ciljeva i zajedničkih sigurnosnih metoda imajući u vidu veće usklađivanje nacionalnih pravila;

d) zahtjeva za osnivanjem tijela nadležnog za sigurnost te tijela za istraživanje nesreća i poremećaja u svakoj državi članici;

e) određivanja zajedničkih načela u vezi s upravljanjem, reguliranjem i nadzorom sigurnosti željeznice.

([1]) SL L 184, 17.7.1999., str. 23.

▼B

Članak 2.

Područje primjene

1. Ova se Direktiva primjenjuje na željeznički sustav u državama članicama, koji se može raščlaniti na podsustave prema strukturnim i operativnim područjima. Ona obuhvaća sigurnosne zahtjeve sustava kao cjeline, uključujući sigurno upravljanje infrastrukturom i prometnim operacijama te međudjelovanje između željezničkih prijevoznika i upravitelja infrastrukture.

2. Države članice mogu iz mjera koje donose u provedbi ove Direktive isključiti:

a) podzemne željeznice, tramvaje i druge sustave lake željeznice;

b) mreže koje su funkcionalno odvojene od ostatka željezničkog sustava i namijenjene samo za odvijanje lokalnog, gradskog ili prigradskog putničkog prometa, kao i željezničke prijevoznike koji djeluju isključivo na ovim mrežama;

c) infrastrukturu željeznice u privatnom vlasništvu, koju upotrebljava isključivo vlasnik infrastrukture za potrebe vlastitog prijevoza tereta;

▼M2

d) povijesna vozila koja prometuju u nacionalnim mrežama, pod uvjetom da su u skladu s nacionalnim sigurnosnim pravilima i propisima kako bi se osiguralo sigurno prometovanje tih vozila;

e) povijesne, muzejske i turističke željeznice koje prometuju na njihovim vlastitim mrežama, uključujući radionice, vozila i osoblje.

▼B

Članak 3.

Definicije

Za potrebe ove Direktive, primjenjuju se sljedeće definicije:

a) „željeznički sustav” znači sveukupni podsustavi za strukturna i operativna područja, kako je definirano u direktivama 96/48/EZ i 2001/16/EZ, kao i upravljanje i rad sustava kao cjeline;

b) „upravitelj infrastrukture” znači svako tijelo ili poduzeće koje je posebno odgovorno za uspostavu i održavanje infrastrukture željeznice, ili njezinog dijela, kako je definirano člankom 3. Direktive 91/440/EEZ, koji također može uključiti upravljanje prometno-upravljačkim i signalno-sigurnosnim sustavom infrastrukture. Funkcije upravitelja infrastrukture na mreži ili dijelu mreže mogu se dodijeliti različitim tijelima ili poduzećima;

c) „željeznički prijevoznik” znači željeznički prijevoznik kako je definirano Direktivom 2001/14/EZ te svako drugo javno ili privatno poduzeće, čija je djelatnost pružanje usluga prijevoza roba i/ili putnika željeznicom pri čemu poduzeće mora osigurati vuču; ovo također uključuje poduzeća koja pružaju samo uslugu vuče;

▼B

d) „tehnička specifikacija za interoperabilnost (TSI)” znači specifikacije kojima je obuhvaćen svaki podsustav ili dio podsustava kako bi se zadovoljili osnovni zahtjevi i osigurala interoperabilnost transeuropskog sustava brze i konvencionalne željeznice, kako je utvrđeno u Direktivi 96/48/EZ i Direktivi 2001/16/EZ;

e) „zajednički sigurnosni ciljevi (CST-ovi)” znači najmanje razine sigurnosti koje trebaju dosegnuti različiti dijelovi željezničkog sustava (kao što je konvencionalni željeznički sustav, željeznički sustav velikih brzina, dugački željeznički tuneli ili pruge koje se upotrebljavaju isključivo za teretni promet) ili sustav u cjelini, izraženo u kriterijima prihvatljivog rizika;

f) „zajedničke metode sigurnosti (CSM-ovi)” znači metode koje treba razviti kako bi se opisalo na koji se način postižu razine sigurnosti i ostvarivanje sigurnosnih ciljeva te kako se ocjenjuje usklađenost s drugim sigurnosnim zahtjevima;

g) „tijelo nadležno za sigurnost” znači nacionalno tijelo kome su povjereni zadaci u vezi sa sigurnosti željeznice u skladu s ovom Direktivom ili bilo koje dvonacionalno tijelo kome su države članice povjerile ove zadaće kako bi se osigurao jedinstveni sustav sigurnosti za posebne prekogranične infrastrukture;

h) „nacionalna sigurnosna pravila” znači sva pravila koja sadrže sigurnosne zahtjeve za željeznicu postavljene na razini države članice i primjenjiva na više od jednog željezničkog prijevoznika, bez obzira na tijelo koje ih izdaje;

i) „sustav upravljanja sigurnošću” znači organizacija i rješenja koja uspostavlja upravitelj infrastrukture ili željeznički prijevoznik radi osiguravanja sigurnog upravljanja svojom djelatnošću;

j) „glavni istražitelj” znači osoba odgovorna za organizaciju, provođenje i nadzor istraživanja;

k) „nesreća” znači neželjeni ili nenamjeravani iznenadni događaj ili specifičan niz takvih događaja koji imaju štetne posljedice; nesreće se dijele na sljedeće kategorije: sudari, iskliznuća iz tračnica, nesreće na željezničko-cestovnim prijelazima, nesreće s ljudskim žrtvama uzrokovane željezničkim vozilima u pokretu, požari i drugo;

l) „ozbiljna nesreća” znači svaki sudar vlakova ili iskliznuće vlaka iz tračnica, koje ima za posljedicu smrt najmanje jedne osobe ili teške ozljede pet ili više osoba ili veliku štetu na željezničkim vozilima, infrastrukturi ili okolišu, i svaka druga slična nesreća s očiglednim utjecajem na reguliranje sigurnosti željeznice ili upravljanje sigurnošću; „velika šteta” znači šteta koju istražno tijelo odmah može procijeniti na najmanje 2 milijuna eura ukupno;

m) „poremećaj” znači svaki događaj, osim nesreće ili ozbiljne nesreće, povezan s prometom vlakova koja utječe na sigurnost prometa;

▼B

n) „istraživanje” znači postupak koji se provodi u svrhu sprečavanja nesreća i poremećaja koja uključuje prikupljanje i analizu podataka, predlaganje zaključaka, uključujući otkrivanje uzroka i, kada je primjereno, izradu sigurnosnih preporuka;

o) „uzroci” znači djela, propusti, događaji ili uvjeti, ili njihova kombinacija, koja je dovela do nesreće ili poremećaja;

p) „Agencija” znači Europska agencija za željeznice, agencija Zajednice za sigurnost i interoperabilnost željeznica;

q) „prijavljena tijela” znači tijela koja su odgovorna za ocjenu sukladnosti interoperabilnih sastavnih dijelova ili njihove prikladnosti za upotrebu ili za pokretanje EZ postupka za provjeru podsustava, kako je utvrđeno u direktivama 96/48/EZ i 2001/16/EZ;

r) „interoperabilni sastavni dijelovi” znači svaki osnovni dio, skupina dijelova, podsklop ili cjelokupni sklop opreme ugrađen ili namijenjen za ugradnju u podsustav o kojem izravno ili posredno ovisi interoperabilnost sustava željeznica velikih brzina ili sustava konvencionalnih željeznica, kako je utvrđeno u direktivama 96/48/EZ i 2001/16/EZ. Pojam „sastavnog dijela” obuhvaća materijalnu kao i nematerijalnu opremu poput softvera;

▼M2

s) „posjednik” znači osoba ili subjekt koji je vlasnik vozila ili ga ima pravo koristiti, te vozilo koristi kao prijevozno sredstvo i kao takav je upisan u nacionalni registar vozila (NRV) iz članka 33. Direktive 2008/57/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 17. lipnja 2008. o interoperabilnosti željezničkog sustava u Zajednici (preinačena) ([1]) (dalje u tekstu „Direktiva o interoperabilnosti željeznice”);

t) „subjekt nadležan za održavanje” znači subjekt koji je nadležan za održavanje vozila i kao takav je upisan u NVR;

u) „vozilo” znači željezničko vozilo na vlastiti pogon ili bez njega koje je prikladno za kretanje svojim vlastitim kotačima po željezničkim prugama. Vozilo je sastavljeno iz jednog ili više strukturnih i funkcionalnih podsustava ili dijelova takvih podsustava.

▼B

POGLAVLJE II.

RAZVOJ I UPRAVLJANJE SIGURNOŠĆU

Članak 4.

Razvoj i unapređenje sigurnosti željeznica

1. Države članice osiguravaju općenito održavanje sigurnosti željeznice i, kada je to praktično provedivo, njezino stalno unapređivanje,

([1]) SL L 191, 18.7.2008., str. 1.

▼B

uzimajući u obzir razvoj zakonodavstva Zajednice i tehnički i znanstveni napredak pri čemu treba dati prednost sprečavanju ozbiljnih nesreća.

Države članice osiguravaju da se sigurnosna pravila donose, primjenjuju i provode na otvoreni i nediskriminirajući način, pospješujući razvoj jedinstvenog sustava europskog željezničkog prometa.

2. Države članice osiguravaju da mjere za razvitak i unapređenje sigurnosti željeznice uzimaju u obzir potrebu za sustavnim pristupom.

3. Države članice osiguravaju da odgovornost za sigurno funkcioniranje željezničkog sustava i nadziranje rizika koje su s tim povezane leži na upraviteljima infrastrukture i željezničkim prijevoznicima, obvezujući ih na provedbu potrebnih mjera za nadzor rizika - uz međusobnu suradnju kada je to primjereno, primjenu nacionalnih sigurnosnih pravila i normi te uspostavu sustava upravljanja sigurnošću u skladu s ovom Direktivom.

Ne dovodeći u pitanje građanskopravnu odgovornost u skladu sa zakonodavstvom država članica, svaki je upravitelj infrastrukture i željeznički prijevoznik odgovoran korisnicima, potrošačima, dotičnim radnicima i trećim strankama, za svoj dio sustava i njegov siguran rad, uključujući dobavu materijala i ugovaranje usluga.

4. Ovime se ne dovodi u pitanje odgovornost svakog proizvođača, osobe zadužene za održavanje, ►M2 posjednik ◄, pružatelja usluga i službe nabave, da željeznička vozila, postrojenja, pribor te oprema i usluge koje pružaju odgovaraju zahtjevima i uvjetima za predviđenu upotrebu, tako da ih željeznički prijevoznik i/ili upravitelj infrastrukture može na siguran način staviti u uporabu.

Članak 5.

Zajednički sigurnosni pokazatelji

1. Kako bi se olakšala ocjena postizanja CST-a i osiguralo praćenje općeg razvoja sigurnosti željeznice, države članice prikupljaju informacije o zajedničkim sigurnosnim pokazateljima (CSI-jevima) kroz godišnja izvješća tijela nadležnih za sigurnost kako se navodi u članku 18.

Prva referentna godina za CSI je 2006. o njima treba izvijestiti u godišnjem izvješću sljedeće godine.

CSI se utvrđuju kako je određeno u Prilogu I.

▼M2

2. Prilog I. mora se revidirati prije 30. travnja 2009., naročito kako bi se u njega uključile zajedničke definicije CSI-ja i zajedničkih metoda za izračun troškova nesreća. Ta mjera, namijenjena izmjenama elemenata ove Direktive koji nisu ključni, donosi se u skladu s regulatornim postupkom s kontrolom iz članka 27. stavka 2.a.

▼B

Članak 6.

Zajedničke sigurnosne metode

▼M2

1. Komisija do 30. travnja 2008. donosi prvu skupinu CSM-ova, koji obuhvaćaju barem metode opisane u stavku 3. točki (a). Oni se objavljuju u *Službenom listu Europske unije*.

Komisija do 30. travnja 2010. donosi drugu skupinu CSM-ova, koji obuhvaćaju preostale metode opisane u stavku 3. Oni se objavljuju u *Službenom listu Europske unije*.

Navedene mjere, koje su namijenjene izmjenama elemenata ove Direktive koji nisu ključni njihovim dopunjavanjem, donose se u skladu s regulatornim postupkom s kontrolom iz članka 27. stavka 2.a.

▼B

2. Nacrt CSM i revidirani nacrt CSM-ova donosi Agencija sukladno zaduženjima koja se dodjeljuju u skladu s postupkom navedenim u članku 27. stavku 2.

Nacrt CSM se zasniva na ispitivanju postojećih metoda u državama članicama.

3. CSM-ovi opisuju na koji se način ocjenjuju razina sigurnosti kao i postignuće sigurnosnih ciljeva i usklađenost s drugim sigurnosnim zahtjevima, pomoću sljedećih objašnjenja i definicija:

a) metode vrednovanja i ocjene rizika,

b) metode za procjenu usklađenosti sa zahtjevima iz rješenja o sigurnosti za obavljanje usluga u željezničkom prijevozu i rješenje o sigurnosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom izdanim u skladu s člancima 10. i 11.,

i

▼M2

c) sve dok nisu obuhvaćene TSI-jima, metode za provjeravanje upravlja li se strukturnim podsustavima željezničkih sustava i održava li ih se u skladu s odgovarajućim osnovnim zahtjevima.

4. CSM-ovi se moraju revidirati u redovitim vremenskim razmacima, uzimajući u obzir iskustvo stečeno njihovom primjenom te globalni razvoj sigurnosti na željeznicama i obveze država članica iz članka 4. stavka 1. Ta mjera, namijenjena izmjenama elemenata ove Direktive koji nisu ključni, među ostalim njihovim dopunjavanjem, donosi se u skladu s regulatornim postupkom s kontrolom iz članka 27. stavka 2.a.

▼B

5. Države članice izrađuju sve potrebne izmjene njihovih nacionalnih sigurnosnih pravila u svjetlu usvajanja CSM-ova i njihovih revizija.

Članak 7.

Zajednički sigurnosni ciljevi

1. CST-ovi se razvijaju, donose i revidiraju slijedeći postupke utvrđene u ovom članku.

2. Nacrt CST-ova i revidirani nacrt CST-ova izrađuje Agencija sukladno zaduženjima koja se dodijeljuju u skladu s postupkom navedenim u članku 27. stavku 2.

▼M2

3. Prva skupina nacrta CST-ova temelji se na provjeravanju postojećih ciljeva i razine sigurnosti u državama članicama te osigurava da se razina sigurnosti željezničkog sustava ne smanji niti u jednoj državi članici. Njih donosi Komisija do 30. travnja 2009. i objavljuju se u *Službenom listu Europske unije*. Ta mjera, namijenjena izmjenama elemenata ove Direktive koji nisu ključni, među ostalim njihovim dopunjavanjem, donosi se u skladu s regulatornim postupkom s kontrolom iz članka 27. stavka 2.a.

Druga skupina nacrta CST-ova temelji se na iskustvima stečenim s prvom skupinom CST-ova i njihovom provedbom. Ona mora odražavati prioritetna područja gdje sigurnost treba dodatno poboljšati. Donosi ih Komisija do 30. travnja 2011. i objavljuju se u *Službenom listu Europske unije*. Ta mjera, namijenjena izmjenama elemenata ove Direktive koji nisu ključni, među ostalim njihovim dopunjavanjem, donosi se u skladu s regulatornim postupkom s kontrolom iz članka 27. stavka 2.a.

▼B

Svi prijedlozi nacrta i izmjena CST-ova uzimaju u obzir obveze država članica utvrđene u članku 4. stavku 1. Uz takve prijedloge prilaže se procjena proračunatih koristi i troškova, kojom se ukazuje na njihov mogući utjecaj na sve uključene izvođače i gospodarske subjekte te njihov utjecaj na društvenu prihvatljivost rizika. Oni, prema potrebi, moraju sadržavati vremenski plan postepene provedbe, posebno radi poštovanja prirode i opsega ulaganja potrebnog za njihovu primjenu. Moraju analizirati mogući utjecaj na TSI za podsustave i, kada je to primjereno, sadržavati prijedloge za izmjene TSI-ja.

4. CST-ovi trebaju definirati najmanje razine sigurnosti koje trebaju doseći različiti dijelovi željezničkog sustava i sustav kao cjelina u svakoj državi članici, izraženo u kriterijima prihvatljivog rizika za:

a) pojedinačne rizike koji se odnose na putnike, osoblje, uključujući vanjsko - ugovoreno osoblje, korisnike željezničko-cestovnih prijelaza i ostale te, ne dovodeći u pitanje postojeće nacionalne i međunarodne propise o sigurnosti, pojedinačne rizike koji se odnose na neovlaštene osobe na željezničkim objektima;

b) društvene rizike.

▼M2

5. CST-ovi se moraju revidirati u redovitim vremenskim razmacima, uzimajući u obzir globalni razvoj sigurnosti na željeznicama. Ta mjera, namijenjena izmjenama elemenata ove Direktive koji nisu ključni, među ostalim njihovim dopunjavanjem, donosi se u skladu s regulatornim postupkom s kontrolom iz članka 27. stavka 2.a.

▼B

6. Države članice donose sve potrebne izmjene njihovih nacionalnih sigurnosnih pravila kako bi dosegle najmanje CST-ove, i svaki revidirani CST, u skladu s provedbenim rasporedom koji im je pridružen. Ova pravila trebaju dostaviti Komisiji u skladu s člankom 8. stavkom 3.

▼B

Članak 8.

Nacionalna sigurnosna pravila

1. U primjeni ove Direktive, države članice donose obvezujuća nacionalna sigurnosna pravila i osiguravaju da se oni objave na jasnom jeziku razumljivom zainteresiranim stranama i budu raspoloživi svim upraviteljima infrastrukture, željezničkim prijevoznicima, podnositeljima zahtjeva za izdavanje rješenja o sigurnosti za obavljanje usluga u željezničkom prijevozu i podnositeljima zahtjeva za izdavanje rješenja o sigurnosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom.

2. Do 30. travnja 2005. države članice obavješćuju Komisiju o svim odgovarajućim nacionalnim sigurnosnim pravilima koji su na snazi, kako je navedeno u Prilogu II., te navode njihovo područje primjene.

Nadalje, obavijest sadrži informacije o glavnom sadržaju pravila s uputama na pravne tekstove, o vrsti pravnog akta i o tome koje tijelo ili organizacija je odgovorno za njegovu objavu.

3. Najkasnije četiri godine nakon stupanja na snagu ove Direktive, Agencija procjenjuje na koji su način objavljena i stavljena na raspolaganje nacionalna sigurnosna pravila u skladu sa stavkom 1. Također daje primjerene preporuke Komisiji za objavu takvih pravila kako bi se odgovarajuće informacije učinile lakše dostupnima.

4. Države članice odmah obavješćuju Komisiju o svim izmjenama dostavljenih nacionalnih sigurnosnih pravila i o svakom takvom novom pravilu koji se može donijeti, osim ako se pravilo u cijelosti odnosi na provedbu TSI-ja.

5. Komisija prati uvođenje novih nacionalnih pravila od strane država članica kako bi se uvođenje novih specifičnih nacionalnih pravila svelo na najmanju moguću mjeru i tako spriječilo stvaranje daljnjih barijera te radi postepenog usklađivanja sigurnosnih pravila.

6. Ako, nakon donošenja CST-ova, države članice namjeravaju uvesti novo nacionalno sigurnosno pravilo koji zahtijeva višu razinu sigurnosti nego CST, ili ako država članica namjerava uvesti novo nacionalno sigurnosno pravilo koje može utjecati na rad željezničkih prijevoznika iz drugih država članica na državnom području dotične države članice, država članica se u propisnom vremenu treba savjetovati sa svim zainteresiranim strankama pri čemu se primjenjuje stavak 7.

7. Država članica dostavlja nacrt sigurnosnog pravila Komisiji na pregled, zajedno s razlozima za njegovo uvođenje.

Ako Komisija ustanovi da nacrt sigurnosnog pravila nije u skladu s CSM-ovima ili s postizanjem barem CST-ova, ili da oni predstavljaju sredstva samovoljne diskriminacije ili prikrivenog ograničavanja željezničkog prijevoza između država članica, donijet će se Odluka, upućena dotičnoj državi članici, u skladu s postupkom navedenim u članku 27. stavku 2.

Ako Komisija ima ozbiljne sumnje u vezi s usklađenošću nacrta sigurnosnog pravila s CSM-ovima ili s postizanjem barem CST-ova, ili smatra da oni predstavljaju sredstva samovoljne diskriminacije ili prikrivenog ograničavanja željezničkog prijevoza između država članica, Komisija odmah obavješćuje dotičnu državu članicu, koja zaustavlja donošenje, stupanje na snagu ili provedbu pravila sve dok se, u roku od šest mjeseci, ne donese odluka u skladu s postupkom navedenim u članku 27. stavku 2.

▼B

Članak 9.

Sustavi upravljanja sigurnošću

1. Upravitelji infrastrukture i željeznički prijevoznici trebaju uspostaviti svoje sustave upravljanja sigurnošću kako bi se osiguralo da željeznički sustav može dosegnuti barem CST-ove, da je u skladu s nacionalnim sigurnosnim pravilima opisanim u članku 8. i Prilogu II. i sa sigurnosnim zahtjevima utvrđenim u TSI-ju, te da se primjenjuju odgovarajući dijelovi CSM-ova.

2. Sustav upravljanja sigurnošću treba zadovoljiti zahtjeve i sadržavati elemente utvrđene u Prilogu III., prilagođene značajkama, opsegu i drugim uvjetima njihovih aktivnosti. On treba osigurati nadzor svih rizika povezanih s aktivnošću upravitelja infrastrukture ili željezničkog prijevoznika, uključujući nabavu usluge održavanja i nabavu materijala te ugovaranje vanjskih usluga. Ne dovodeći u pitanje postojeća nacionalna i međunarodna pravila o odgovornosti, sustav upravljanja sigurnošću također treba uzeti u obzir, kada je to primjereno i razumno, rizike koji proizlaze iz aktivnosti drugih strana.

3. Sustav upravljanja sigurnošću bilo kojeg upravitelja infrastrukture treba uzeti u obzir učinke različitih željezničkih prijevoznika na mrežu i donijeti odredbe kojima se svim željezničkim prijevoznicima dopušta da rade u skladu s TSI-jem i nacionalnim sigurnosnim pravilima i uvjetima utvrđenim u njihovom rješenju o sigurnosti za obavljanje usluga u željezničkom prijevozu. Nadalje, one moraju biti razvijene s ciljem usklađivanja postupaka u slučaju nužnosti koje provodi upravitelj infrastrukture s ovima željezničkih prijevoznika koja pružaju usluge na njegovoj infrastrukturi.

4. Svake godine, do 30. lipnja, svi upravitelji infrastrukture i željeznički prijevoznici dostavljaju tijelu nadležnom za sigurnost godišnje izvješće o sigurnosti koje se odnosi na prethodnu kalendarsku godinu. Izvješće o sigurnosti treba sadržavati:

a) podatke o tome kako se ispunjavaju unutarnji sigurnosni ciljevi i kakvi su rezultati sigurnosnih planova;

b) razvoj nacionalnih sigurnosnih pokazatelja, i CSI-jeva utvrđenih u Prilogu I., u mjeri u kojoj je to relevantno za poduzeće koja podnosi izvješće;

c) rezultate unutarnjeg nadzora sigurnosti;

d) zaključke o nedostacima i pogreškama željezničkih operacija i upravljanja infrastrukturom koje mogu biti značajne za tijelo nadležno za sigurnost.

POGLAVLJE III.

IZDAVANJE RJEŠENJA O SIGURNOSTI ZA OBAVLJANJE USLUGA U ŽELJEZNIČKOM PRIJEVOZU I RJEŠENJA O SIGURNOSTI ZA UPRAVLJANJE ŽELJEZNIČKOM INFRASTRUKTUROM

Članak 10.

Rješenja o sigurnosti za obavljanje usluga u željezničkom prijevozu

1. Kako bi se dozvolio pristup željezničkoj infrastrukturi, željeznički prijevoznik mora imati rješenje o sigurnosti za obavljanje usluga u željezničkom prijevozu kako se navodi u ovom poglavlju. Rješenje o sigurnosti za obavljanje usluga u željezničkom prijevozu može obuhvaćati čitavu mrežu željeznica države članice ili samo njezinog određenog dijela.

▼M2

Svrha je rješenja o sigurnosti pružiti dokaz da je željeznički prijevoznik uspostavio svoj sustav upravljanja sigurnošću i može ispuniti zahtjeve utvrđene TSI-jem i ostalog odgovarajućeg zakonodavstva Zajednice i nacionalnih sigurnosnih pravila kako bi imao nadzor nad rizicima i pružao usluge prijevoza na mreži na siguran način.

▼B

2. Rješenje o sigurnosti za obavljanje usluga u željezničkom prijevozu mora sadržavati:

a) potvrdu kojim se potvrđuje prihvatljivost sustava upravljanja sigurnošću željezničkog prijevoznika kako se navodi u članku 9. i Prilogu III.,

te

▼M2

b) potvrda kojom se potvrđuje odobrenje odredaba koje je donio željeznički prijevoznik radi ispunjavanja posebnih zahtjeva potrebnih za sigurno obavljanje svojih usluga na određenoj mreži. Ti se zahtjevi mogu odnositi na uporabu TSI-ja i nacionalnih sigurnosnih pravila, uključujući operativne propise mreže, prihvaćanje ovlaštenja za osoblje i odobrenje za uporabu vozila koje koristi željeznički prijevoznik. Izdavanje potvrde mora se temeljiti na dokumentaciji koju je podnio željeznički prijevoznik, kako je opisano u Prilogu IV.

▼B

3. Tijelo nadležno za sigurnost u državi članici u kojoj željeznički prijevoznik prvo započne s obavljanjem djelatnosti dodjeljuje rješenje u skladu sa stavkom 2.

U rješenju koje se dodjeljuje u skladu sa stavkom 2. mora se navesti vrsta i opseg obuhvaćenih željezničkih usluga. Rješenje koje se izdaje u skladu sa stavkom 2.(a) važi u cijeloj Zajednici za istovrsne usluge željezničkog prijevoza.

4. Tijelo nadležno za sigurnost u državi članici u kojoj željeznički prijevoznik namjerava obavljati dodatne usluge željezničkog prijevoza dodjeljuje dodatno nacionalno rješenje u skladu sa stavkom 2. (b).

5. Rješenje o sigurnosti za obavljanje usluga u željezničkom prijevozu se obnavlja u razmacima ne duljim od pet godina, na osnovu zahtjeva željezničkog prijevoznika. Mora se u cijelosti ili djelomično ažurirati uvijek kada se vrsta ili opseg djelatnosti značajno promjeni.

Imatelj rješenja o sigurnosti za obavljanje usluga u željezničkom prijevozu mora bez odlaganja obavijestiti tijelo nadležno za sigurnost o svim većim izmjenama uvjeta bilo kojeg dijela rješenja o sigurnosti za obavljanje usluga u željezničkom prijevozu. Nadalje, treba obavijestiti tijelo nadležno za sigurnost uvijek kada se zaposle nove kategorije osoblja ili uvedu nove vrste željezničkih vozila.

Tijelo nadležno za sigurnost može zahtijevati da se odgovarajući dio rješenja o sigurnosti za obavljanje usluga u željezničkom prijevozu revidira u slučaju značajnijih promjena pravnog okvira u području sigurnosti.

Ako tijelo nadležno za sigurnost ustanovi da imatelj rješenja o sigurnosti za obavljanje usluga u željezničkom prijevozu više ne zadovoljava uvjete rješenja koje je izdalo, ono povlači dio a) i/ili b) rješenja, navodeći razloge za takvu odluku. Tijelo nadležno za sigurnost koje povuče dodatno nacionalno rješenje dodijeljeno u skladu sa stavkom 4. mora, o svojoj odluci, odmah izvijestiti tijelo nadležno za sigurnost koje je dodijelilo svjedodžbu prema stavku 2. a).

▼B

Isto tako, tijelo nadležno za sigurnost mora staviti zvan snage rješenje o sigurnosti za obavljanje u željezničkom prijevozu ako je očigledno da ga njezin imatelj nije koristio u godini nakon njegovog izdavanja kao što je bilo namjeravano.

6. Tijelo nadležno za sigurnost u roku jednog mjeseca obavješćuje Agenciju o izdanim, obnovljenim, izmijenjenim ili stavljenim izvan snage rješenjima o sigurnosti za obavljanje usluga u željezničkom prijevozu navedenim u stavku 2.(a). Mora navesti naziv (tvrtku) i adresu željezničkog prijevoznika, datum izdavanja, opseg i rok valjanosti rješenja o sigurnosti i, u slučaju stavljanje izvan snage, razloge za njegovu odluku.

7. Do 30. travnja 2009. Agencija ocjenjuje razvoj okolnosti u vezi s izdavanjem rješenja o sigurnosti za obavljanje usluga u željezničkom prijevozu i dostavlja izvješće Komisiji s preporukama o strategiji prijelaza na jedinstveno rješenju o sigurnosti Zajednice. Komisija poduzima na osnovu preporuke odgovarajuće mjere.

Članak 11.

Rješenje o sigurnosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom

1. Kako bi se omogućilo upravljanje i vođenje željezničke infrastrukture upravitelj infrastrukture mora dobiti rješenje o sigurnosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom od tijela nadležnog za sigurnost u državi članici u kojoj ima poslovni nastan.

Rješenje o sigurnosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom mora sadržavati:

a) potvrdu kojim se potvrđuje prihvatljivost sustava upravljanja sigurnošću upravitelja infrastrukture kako je opisano u članku 9. i Prilogu III.,

i

b) potvrdu kojim se potvrđuje prihvatljivost odredaba upravitelja infrastrukture kojima se nastoji ispuniti specifične zahtjeve potrebne za sigurno projektiranje, održavanje i uporabu željezničke infrastrukture uključujući, kada je primjereno, održavanje i rad prometno-upravljačkog i signalno-sigurnosnog sustava.

2. Rješenje o sigurnosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom se obnavlja, u razmacima ne duljim od pet godina, na osnovu zahtjeva upravitelja infrastrukture. Ono se mora u cijelosti ili djelomično ažurirati uvijek kada su učinjene značajne izmjene na građevinskom, prometno-upravljačkom i signalno-sigurnosnom ili elektroenergetskom podsustavu ili u načelima njihove uporabe i održavanja. Imatelj rješenja o sigurnosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom bez odlaganja obavješćuje tijelo nadležno za sigurnost o svim takvim izmjenama.

Tijelo nadležno za sigurnost može zahtijevati da se rješenje o sigurnosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom revidira u slučaju značajnih promjena pravnog okvira u području sigurnosti.

Ako tijelo nadležno za sigurnost ustanovi da upravitelj infrastrukture koji posjeduje rješenje o sigurnosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom više ne zadovoljava uvjete za rješenje o sigurnosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom ono to rješenje stavlja izvan snage, uz obrazloženje svoje odluke.

3. Tijelo nadležno za sigurnost, u roku od jednog mjeseca, obavješćuje Agenciju o izdanim, obnovljenim, izmijenjenim ili stavljenim izvan snage rješenjima o sigurnosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom. Ono navodi naziv (tvrtku) i adresu upravitelja infrastrukture, datum izdavanja, opseg i rok valjanosti rješenja o sigurnosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom i, u slučaju stavljanja izvan snage, obrazloženje svoje odluke.

▼B

Članak 12.

Zahtjevi za podnošenje zahtjeva za izdavanje rješenja o sigurnosti za obavljanje usluga u željezničkom prijevozu i rješenje o sigurnosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom

1. Tijelo nadležno za sigurnost bez odlaganja donosi odluku o podnesenom zahtjevu za izdavanje rješenja o sigurnosti za obavljanje usluga u željezničkom prijevozu ili rješenja o sigurnosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom, i to u svakom slučaju ne nakon proteka više od četiri mjeseca od dostave svih propisanih informacija i svih dodatnih informacija koje zahtijeva tijelo nadležno za sigurnost. Ako se od podnositelja molbe zahtijeva da dostavi dodatne informacije, takve informacije treba dostaviti odmah.

2. Kako bi se olakšalo osnivanje novih željezničkih prijevoznika i dostavljanje zahtjeva za izdavanje rješenja za obavljanje usluga u željezničkom prijevozu željezničkih prijevoznika iz drugih država članica, tijelo nadležno za sigurnost daje detaljne smjernice o tome kako ishoditi rješenje o sigurnosti za obavljanje usluga u željezničkom prijevozu. U njima se navode svi zahtjevi koji su utvrđeni za potrebe članka 10. stavka 2., a svi potrebni dokumenti se stavljaju na raspolaganje podnositelju.

Željezničkim prijevoznicima koja podnose zahtjev za izdavanje rješenja o sigurnosti za obavljanje usluga u željezničkom prijevozu u vezi s uslugama na određenom ograničenom dijelu infrastrukture daju se posebne smjernice, pri čemu se posebno navode specifični propisi koji vrijede za dio o kome je riječ.

3. Vodič sa smjernicama za podnošenje zahtjeva za izdavanje rješenja u kojem se opisuju i objašnjavaju zahtjevi za rješenja o sigurnosti i navode isprave koje se moraju dostaviti je besplatno na raspolaganju podnositeljima zahtjeva. Svi zahtjevi za izdavanje rješenja o sigurnosti dostavljaju se na jeziku koji zahtjeva tijelo nadležno za sigurnost.

Članak 13.

Pristup osposobljavanju

1. Države članice osiguravaju da svi željeznički prijevoznici koji podnose zahtjev za rješenje o sigurnosti za obavljanje usluga u željezničkom prijevozu imaju pošten i nediskriminirajući pristup sredstvima za osposobljavanje strojovođa i pratećeg osoblja vlakova, uvijek kada je takvo osposobljavanje potrebno za ispunjenje zahtjeva za izdavanje rješenja o sigurnosti za obavljanje usluga u željezničkom prijevozu.

Usluge koje se nude moraju uključivati obuku o potrebnom poznavanju trasa, prometnim pravilima i postupcima, signalno-sigurnosnom i prometno-upravljačkom sustavu te postupcima u slučaju opasnosti koji se primjenjuju na trasama na kojima se promet odvija.

Države članice također osiguravaju da upravitelji infrastrukture i njihovo osoblje koje provodi zadatke bitne za sigurnost imaju pošten i nediskriminirajući pristup osposobljavanju.

Ako osposobljavanje ne uključuje preglede i dodjelu ovlaštenja, države članice osiguravaju željezničkim prijevoznicima dobivanje ovlaštenja ako se to zahtijeva u rješenju o sigurnosti za obavljanje usluga u željezničkom prijevozu.

Tijelo nadležno za sigurnost osigurava da pružanje usluga osposobljavanja ili, kada je primjereno, dodjela ovlaštenja ispunjavaju sigurnosne zahtjeve utvrđene u TSI-ju ili nacionalnim sigurnosnim pravilima opisanim u članku 8. i Prilogu II.

▼B

2. Ako usluge osposobljavanja nudi samo jedan željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture, države članice osiguravaju pristup osposobljavanju drugim željezničkim prijevoznicima uz primjerenu i nediskriminirajuću cijenu, koja je povezana s troškovima i može uključivati profitnu maržu.

3. Prilikom zapošljavanja novih strojovođa, osoblja vlaka i osoblja koje provodi zadatke bitne za sigurnost, željeznički prijevoznici moraju uzeti u obzir svako osposobljavanje, kvalifikacije i iskustvo prethodno stečeno u drugim željezničkim prijevoznicima. Zbog toga se tom osoblju odobrava pristup, preslikavanje te dostavljanje svih isprava koje svjedoče o njihovom osposobljavanju, kvalifikacijama i iskustvu.

4. U svakom slučaju je svaki željeznički prijevoznik i svaki upravitelj infrastrukture odgovoran za razinu osposobljenosti i kvalifikacije svojeg osoblja koje provodi zadatke vezane uz sigurnost, kako se navodi u članku 9. i Prilogu III.

▼M1

———————

▼M2

Članak 14.a

Održavanje vozila

1. Svakom se vozilu prije početka prometovanja ili korištenja na mreži dodjeljuje subjekt nadležan za njegovo održavanje, koji se upisuje u NRV, u skladu s člankom 33. Direktive o interoperabilnosti željeznica.

2. Subjekt nadležan za održavanje može biti željeznički prijevoznik, upravitelj infrastrukture ili posjednik.

3. Ne dovodeći u pitanje odgovornost željezničkog prijevoznika i upravitelja infrastrukture u pogledu sigurnog upravljanja vlakom, kako je predviđeno u članku 4., subjekt mora primjenom sustava održavanja osigurati da su vozila, za čije je održavanje nadležan, u stanju sigurnom za promet. U tom smislu subjekt nadležan za održavanje osigurava da su vozila održavana u skladu s:

(a) dokumentacijom o održavanju svakog vozila;

(b) važećim zahtjevima, uključujući pravila o održavanju i odredbe TSI-ja.

Subjekt nadležan za održavanje obavlja održavanje sam ili za to koristi ugovorene radionice za održavanje.

4. U slučaju teretnih vagona, svako tijelo nadležno za održavanje mora biti akreditirano ili priznato u skladu sa stavkom 5. ili potvrđeno od strane nacionalnog tijela nadležnog za sigurnost. Postupak akreditacije temelji se na mjerilima neovisnosti, stručnosti i nepristranosti, kao što su na primjer odgovarajući europski standardi serije EN 45 000. Postupak priznavanja također se temelji na mjerilima neovisnosti, stručnosti i nepristranosti.

Tamo gdje je subjekt nadležan za održavanje željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture, sukladnost sa zahtjevima donesenim prema stavku 5. provjeravaju odgovarajuća nacionalna tijela nadležna za sigurnost u skladu s postupcima iz članaka 10. ili 11. i potvrđuju ju na rješenjima o sigurnosti navedenim u tim postupcima.

▼M2

5. Na temelju preporuke Agencije, Komisija do 24. prosinca 2010. donosi mjeru kojom se uvodi sustav ovlašćivanja subjekta nadležnog za održavanje teretnih vagona. Ovlaštenjima izdanim u skladu s tim sustavom potvrđuje se sukladnost sa zahtjevima iz stavka 3.

Navedena mjera uključuje zahtjeve u pogledu:

(a) sustava održavanja koji uspostavlja subjekt nadležan za održavanje;

(b) oblike i valjanosti ovlaštenja izdanih subjektu;

(c) mjerila za akreditaciju ili priznavanje tijela, odgovornog(-ih) za izdavanje ovlaštenja i osiguravanje nadzora koji je potreban za djelovanje sustava ovlašćivanja;

(d) datuma primjene sustava ovlašćivanja, uključujući prijelazno razdoblje od godinu dana za postojeće subjekte nadležan za održavanje.

Ta mjera, namijenjena izmjenama elemenata ove Direktive koji nisu ključni njihovim dopunjavanjem, donosi se u skladu s regulatornim postupkom s kontrolom iz članka 27. stavka 2.a.

Na temelju preporuke Agencije, Komisija do 24. prosinca 2018. pregledava tu mjeru radi uključivanja svih vozila i prema potrebi radi ažuriranja sustava ovlašćivanja za teretne vagone.

6. Ovlaštenja izdana u skladu sa stavkom 5., valjana su u cijeloj Zajednici.

7. Agencija ocjenjuje postupak izdavanja ovlaštenja koji se izvodi u skladu sa stavkom 5. te Komisiji dostavlja izvješće najkasnije tri godine nakon stupanja na snagu odgovarajuće mjere.

8. Države članice mogu donijeti odluku da u sljedećim slučajevima svoje obveze utvrđivanja subjekta nadležnog za održavanje i njegovog ovlašćivanja ispune alternativnim mjerama:

(a) vozila registriranih u trećoj državi i održavanih u skladu sa zakonima te države;

(b) vozila koja se koriste na mrežama ili prugama čija je širina kolosijeka drugačija od one na glavnoj željezničkoj mreži u Zajednici i za koja je ispunjavanje zahtjeva iz stavka 3. zajamčeno međunarodnim sporazumima s trećim državama;

(c) vozila utvrđenih u članku 2. stavku 2. i vojne opreme te posebnog prijevoza, za koje je prije prometovanja potrebna *ad hoc* dozvola nacionalnih tijela nadležnih za sigurnost. U tom se slučaju dozvoljavaju iznimke za razdoblje od najviše pet godina.

Takve se alternativne mjere provode iznimkama koje odobrava odgovarajuće nacionalno tijelo nadležno za sigurnost:

(a) pri registraciji vozila u skladu s člankom 33. Direktive o interoperabilnosti željeznice, kada se utvrđuje subjekt nadležan za održavanje;

▼M2

(b) pri izdavanju rješenja o sigurnosti za obavljanje usluga željezničkog prijevoza i rješenja o sigurnosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom željezničkim prijevoznicima i upraviteljima infrastrukture u skladu s člancima 10. i 11. ove Direktive, kada se utvrđuje i ovlašćuje subjekt nadležan za održavanje.

Takve se iznimke utvrđuju i opravdavaju u godišnjem izvješću o sigurnosti iz članka 18. ove Direktive. Tamo gdje se primijeti da postoje preveliki rizici u pogledu sigurnosti u željezničkom sustavu Zajednice, Agencija o tome odmah obavješćuje Komisiju. Komisija stupa u kontakt s uključenim stranama i tamo gdje je to prikladno, od države članice zahtijeva da povuče svoju odluku o iznimci.

▼B

Članak 15.

Usklađivanje rješenja o sigurnosti za obavljanje usluga u željezničkom prijevozu

1. Odluke o zajedničkim usklađenim zahtjevima u skladu s člankom 10. stavkom 2. točkom (b) i Prilogom IV. te o zajedničkom obliku dokumenata sa smjernicama za podnošenje zahtjeva donosi se u skladu s postupkom navedenim u članku 27. stavku 2. do 30. travnja 2009.

2. Agencija donosi preporuke o zajedničkim usklađenim zahtjevima i zajedničkom oblik dokumenata sa smjernicama za podnošenje zahtjeva sukladno ovlastima koja se dodjeljuju u skladu s postupkom navedenim u članku 27. stavku 2.

POGLAVLJE IV.

TIJELO NADLEŽNO ZA SIGURNOST

Članak 16.

Zadaci

1. Svaka država članica osniva tijelo nadležno za sigurnost. Ovo tijelo može biti ministarstvo nadležno za promet, i ono je organizacijski, pravno i u donošenju odluka neovisno od svakog željezničkog prijevoznika, upravitelja infrastrukture, podnositelja zahtjeva i tijela za nabavu.

2. Tijelu nadležnom za sigurnost povjereni su najmanje sljedeći zadaci:

▼M2

a) izdaje rješenje za početak rada strukturnih podsustava koji čine željeznički sustav u skladu s člankom 15. Direktive o interoperabilnosti željeznica, i provjerava upravlja li se njime i održava li ga se u skladu s odgovarajućim osnovnim zahtjevima;

———————

▼B

c) nadzor usklađenosti interoperabilnih sastavnih dijelova s osnovnim zahtjevima iz članka 12. direktiva 96/48/EZ i 2001/16/EZ;

d) izdavanje odobrenja za uporabu novih i značajno izmijenjenih željezničkih vozila koja još nisu obuhvaćena TSI-jem;

▼B

e) izdavanje, obnavljanje, izmjene i stavljanje izvan snage odgovarajućih dijelova rješenja o sigurnosti za obavljanje usluga u željezničkom prijevozu i rješenja o sigurnosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom dodijeljenih u skladu s člancima 10. i 11. i provjeravanje jesu li u njima utvrđeni uvjeti i zahtjevi ispunjeni i djeluju li upravitelji infrastrukture i željeznički prijevoznici u skladu sa zahtjevima Zajednice ili nacionalnog zakonodavstva;

f) praćenje, promicanje i, prema potrebi, provedba i razvijanje pravnog okvira za sigurnost uključujući sustav nacionalnih sigurnosnih pravila;

▼M2

g) kontrolira da su vozila pravilno registrirana u NRV te točnost i ažurnost podataka o sigurnosti sadržanih u njemu.

▼B

3. Zadaci na koje upućuje stavak 2. ne mogu se prenijeti na upravitelja infrastrukture, željezničkog prijevoznika ili tijelo za nabavu.

Članak 17.

Načela donošenja odluka

1. Tijelo nadležno za sigurnost provodi svoje zadatke na otvoren, nediskriminirajući i transparentan način. Ono posebno mora svim stranama omogućiti da budu saslušane i obrazložiti svoje odluke.

Ono odmah odgovara na upite i podnesene zahtjeve te bez odlaganja upućuje svoje zahtjeve za podacima i donosi sve svoje odluke u roku od četiri mjeseca nakon što su sve zatražene informacije bile dostavljene. U bilo kojem trenutku može zatražiti tehničku pomoć upravitelja infrastrukture i željezničkih prijevoznika ili drugih kvalificiranih tijela kada provodi zadatke navedene u članku 16.

U postupku razvijanja nacionalnog pravnog okvira, tijelo nadležno za sigurnost se savjetuje sa svim uključenim osobama i zainteresiranim stranama, uključujući upravitelje infrastrukture, željezničke prijevoznike, proizvođače i subjekte nadležne za održavanje, korisnike i predstavnike osoblja.

2. Tijelo nadležno za sigurnost je slobodno provoditi preglede i istraživanja koji su potrebni za ispunjavanje njegovih zadaća i treba imati dozvoljen pristup svim odgovarajućim dokumentima i objektima, postrojenjima i opremi upravitelja infrastrukture i željezničkih prijevoznika.

3. Države članice poduzimaju potrebne mjere kako bi se osiguralo da odluke koje donese tijelo nadležno za sigurnost podliježu sudskoj kontroli.

4. Tijela nadležna za sigurnost provode aktivnu razmjenu stajališta i iskustava u svrhu usklađivanja njihovih kriterija odlučivanja širom Zajednice. Njihova suradnja je posebno usmjerena olakšavanju i koordinaciji izdavanja rješenja o sigurnosti za obavljanje usluga u željezničkom prijevozu željezničkim prijevoznicima kojima su dodijeljene međunarodne trase u skladu s postupkom utvrđenim u članku 15. Direktive 2001/14/EZ.

Agencija podržava tijela nadležna za sigurnost u ovim zadacima.

▼B

Članak 18.

Godišnje izvješće

Svake godine tijelo nadležno za sigurnost objavljuje godišnje izvješće o svojim aktivnostima u prethodnoj godini i šalje ga Agenciji najkasnije do 30. rujna. Izvješće sadrži podatke o:

a) razvoju sigurnosti željeznice, uključujući objedinjenje na razini države članice CSI-jeva, utvrđenih u Prilogu I.;

b) važnim promjenama u zakonodavstvu i propisima u vezi sa sigurnosti željeznice;

c) razvijanju izdavanja rješenja o sigurnosti za obavljanje usluga u željezničkom prijevozu i rješenje o sigurnosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom;

d) rezultatima i iskustvima koja se odnose na nadzor upravitelja infrastrukture i željezničkih prijevoznika;

▼M2

e) izuzeća, o kojima je odlučeno u skladu s člankom 14.a stavkom 8.

▼B

POGLAVLJE V.

ISTRAŽIVANJE NESREĆA I POREMEĆAJA

Članak 19.

Obveza istraživanja

1. Države članice osiguravaju da istražno tijelo navedeno u članku 21., nakon ozbiljnih nesreća na željezničkom sustavu provede istraživanje čiji je cilj moguće poboljšanje sigurnosti željeznica i sprečavanje nesreća.

2. Pored ozbiljnih nesreća, istražno tijelo navedeno u članku 21. može istražiti i one nesreće i poremećaje koje su pod neznatno drugačijim uvjetima mogle dovesti do ozbiljnih nesreća, uključujući tehničke kvarove strukturnih podsustava ili interoperabilnih sastavnih dijelova transeuropskih sustava željezničkih pruga velikih brzina ili sustava konvencionalnih željezničkih pruga.

Istražno tijelo, prema vlastitoj diskreciji, odlučuje treba li provesti istraživanje u vezi s takvom nesrećom ili poremećajem. U svojoj odluci ono uzima u obzir:

a) težinu nesreće ili poremećaja;

b) čini li ona dio niza nesreća ili poremećaja koje su značajne za sustav u cjelini;

c) njezin utjecaj na sigurnost željeznice na razini Zajednice,;

i

d) zahtjeve upravitelja infrastrukture, željezničkih prijevoznika, tijela nadležnih za sigurnost ili država članica.

3. Opseg istraživanja i postupaka koji treba obuhvatiti u provođenju takvih istraživanja određuje istražno tijelo, vodeći računa o načelima i ciljevima iz članaka 20. i 22. i ovisno o spoznajama koje se od nesreća ili poremećaj očekuju u vezi s unapređenjem sigurnosti.

▼B

4. Istraživanja se ni u kom slučaju ne treba baviti pitanjima krivnje ili odgovornosti.

Članak 20.

Status istraživanja

1. Države članice, u okviru vlastitog pravnog sustava, određuju pravni status istraživanja koji omogućuje glavnim istražiteljima provođenje njihove zadaću na najučinkovitiji način i u najkraćem roku.

2. U skladu sa zakonodavstvom koje je na snazi u državama članicama i, gdje je to primjereno, u suradnji s tijelima odgovornima za sudsku istragu, istražiteljima se, što je ranije moguće omogućuje:

a) pristup mjestu nesreće ili poremećaja kao i željezničkim vozilima koja su u nju uključena, odnosno građevinskom i prometno-upravljačkim i signalno-sigurnosnim podsustavu;

b) pravo na trenutni popis dokaza i nadzirano uklanjanje olupina, infrastrukturne opreme ili sastavnih dijelova za potrebe ispitivanja ili analize;

c) pristup sadržajima i uporaba sadržaja uređaja za snimanje i opreme za snimanje govornih poruka u vlaku te bilježenje rada signalno-sigurnosnog i prometno-upravljačkog podsustava;

d) pristup rezultatima obdukcije tijela žrtava;

e) pristup rezultatima ispitivanja osoblja vlaka i drugog željezničkog osoblja uključenog u nesreću ili poremećaj;

f) mogućnost ispitivanja uključenog željezničkog osoblja i drugih svjedoka;

g) pristup svim odgovarajućim informacijama ili snimkama koje posjeduju upravitelj infrastrukture, uključeni željeznički prijevoznici i tijela nadležna za sigurnost.

3. Istraživanje se provodi nezavisno od bilo koje sudske istrage.

Članak 21.

Istražno tijelo

1. Svaka država članica osigurava da istraživanja nesreća i poremećaja navedenih u članku 19. provodi stalno tijelo, koje se sastoji od najmanje jednog istražitelja sposobnog za provođenje funkcija glavnog istražitelja u slučaju nesreće ili poremećaja. Ovo tijelo je organizacijski, pravno i u donošenju odluka nezavisno od bilo kojeg upravitelja infrastrukture, željezničkog prijevoznika, tijelo za ubiranje pristojbi, tijelo za dodjelu kapaciteta i prijavljenog tijela, i od bilo koje stranke čiji bi interesi mogli biti u sukobu sa zadaćama povjerenim istražnom tijelu. Nadalje, ono je funkcionalno nezavisno od tijela nadležnog za sigurnost i od bilo kojeg regulatornog tijela za željeznicu.

2. Istražno tijelo provodi svoje zadaće neovisno od organizacija navedenih u stavku 1. i mora biti sposobno pribaviti dostatna sredstva za tu svrhu. Njegovim istražiteljima se dodjeljuje status koji im daje potrebna jamstva neovisnosti.

▼B

3. Države članice obvezuju željezničke prijevoznike, upravitelje infrastrukture i, kada je primjereno, tijelo nadležno za sigurnost, da odmah izvijeste istražno tijelo o nesrećama i poremećajima navedenim u članku 19. Istražno tijelo ima mogućnost odgovoriti na takva izvješća i napraviti potrebne pripreme za početak istraživanja najkasnije jedan tjedan nakon primitka izvješća u vezi s nesrećom ili poremećajem.

4. Istražno tijelo može osim zadaća vezanih uz istraživanje željezničkih nesreća i poremećaja prema ovoj Direktivi, obavljati istraživanja i drugih pojava, sve dok obavljanje tih istraživanja ne ugrožava njegovu neovisnost.

5. Istražno tijelo može, prema potrebi, zatražiti pomoć istražnih tijela drugih država članica ili od Agencije kako bi pribavilo stručna znanja ili provelo tehničke preglede, analize ili vrednovanja.

6. Države članice mogu istražnom tijelu povjeriti zadaću provedbe istraživanja i drugih željezničkih nesreća i poremećaja osim onih navedenih u članku 19.

7. Istražna tijela provode aktivnu razmjenu stajališta i iskustava u svrhu razvoja zajedničkih metoda istraživanja, oblikovanja zajedničkih načela za sigurnosne preporuke koje treba slijediti i prilagođavanja tehničkom i znanstvenom napretku.

Agencija podržava istražna tijela pri izvršavanju ove zadaće.

Članak 22.

Istražni postupak

1. Nesreću ili poremećaj navedenu u članku 19. istražuje istražno tijelo države članice u kojoj se desila. Ako nije moguće utvrditi u kojoj se državi članici desila, ili ako se desila na postrojenja na granici ili u blizini granice između dvije države članice, odgovarajuća se tijela dogovaraju o tome koje će od njih provesti istraživanje ili se dogovoriti da ju provedu u suradnji. Drugom tijelu se u prvom slučaju dozvoljava sudjelovanje u istrazi i u potpunosti se koriste njegovi rezultati.

Istražna tijela druge države članice pozvana su da sudjeluju u istrazi uvijek kada je željeznički prijevoznik koji je osnovan i ima dozvolu za obavljanje usluga u željezničkom prijevozu u toj državi članici uključeno u nesreću ili poremećaj.

Ovaj stavak ne sprečava države članice da pristanu na to da odgovarajuća tijela, i u drugim okolnostima, provode istraživanja u suradnji.

2. Tijelo odgovorno za istraživanje, za svaku nesreću ili poremećaj priprema odgovarajuća sredstva, koja uključuju potrebna operativna i tehnička stručna znanja za provođenje istraživanja. Stručna znanja se mogu pribaviti unutar samog tijela ili izvan njega, ovisno o vrsti nesreće ili poremećaja koja se istražuje.

▼B

3. Istraživanje se provodi što je moguće otvorenije, tako da se svim strankama omogući saslušanje i pristup rezultatima. Odgovarajući upravitelj infrastrukture i željeznički prijevoznici, tijelo nadležno za sigurnost, žrtve i njihovi rođaci, vlasnici oštećene imovine, proizvođači, zadužene hitne službe i predstavnici osoblja i korisnika su redovito informirani o istrazi i njezinom napretku i, koliko je to izvedivo, omogućeno im je dostavljanje svojih mišljenja i stajališta u vezi s istraživanjem te dozvoliti komentiranje podataka u nacrtima izvješća.

4. Istražno tijelo zaključuje svoja ispitivanja na mjestu nesreće u najkraćem mogućem vremenu kako bi upravitelju infrastrukture omogućilo popravljanje infrastrukture i njezino otvaranje željezničkom prijevozu što je ranije moguće.

Članak 23.

Izvješća

1. Istraživanje o nesreći ili poremećaju navedenom u članku 19. je predmet izvješća koji se pripremaju u obliku primjerenom vrsti i težini nesreće ili poremećaja i relevantnosti nalaza istraživanja. U izvješćima se navode ciljevi istraživanja navedeni u članku 19. stavku 1. i, kada je primjereno, oni sadrže sigurnosne preporuke.

2. Istražno tijelo objavljuje konačno izvješće u najkraćem mogućem vremenu i uobičajeno ne kasnije od 12 mjeseci nakon datuma događaja. Izvješće prati, u najvećoj mogućoj mjeri, strukturu izvješćivanja iz Priloga V. Izvješće se, zajedno sa sigurnosnim preporukama, dostavlja odgovarajućim stranama navedenim u članku 22. stavku 3. kao i dotičnim tijelima i stranama u drugim državama članicama.

3. Svake godine, najkasnije do 30. rujna, istražno tijelo objavljuje godišnje izvješće koji uzima u obzir istraživanja provedene u prethodnoj godini, sigurnosne preporuke koje su bile izdane i aktivnosti poduzete u skladu s prethodno izdanim preporukama.

Članak 24.

Obavijesti koje se šalju Agenciji

1. U roku jednog tjedna nakon odluke o pokretanju istraživanja, istražno tijelo o tome obavješćuje Agenciju. U obavijesti se navodi datum, vrijeme i mjesto događaja, kao i vrsta nesreće i njezine posljedice obzirom na smrtno stradale, ozlijeđene i materijalnu štetu.

2. Istražno tijelo šalje Agenciji kopiju konačnog izvješća navedenog u članku 23. stavku 2. kao i godišnjeg izvješća navedenog u članku 23. stavku 3.

Članak 25.

Sigurnosne preporuke

1. Sigurnosna preporuka koju izdaje istražno tijelo ni u kom slučaju ne stvara pretpostavku o krivnji ili odgovornosti za nesreću ili poremećaj.

▼B

2. Preporuke se šalju tijelu nadležnom za sigurnost i, kada je to potrebno zbog prirode preporuke, drugim tijelima ili tijelima vlasti u državama članicama ili drugim državama članicama. Države članice i njihova tijela nadležna za sigurnost poduzimaju potrebne mjere kako bi se osiguralo prikladno uzimanje u obzir sigurnosnih preporuka koje izdaju istražna tijela i, kada je to primjereno, da se djeluje u skladu s njima.

3. Tijelo nadležno za sigurnost i druga tijela ili organi vlasti, ili kada je primjereno, druge države članice kojima su poslane preporuke, najmanje jednom godišnje izvješćuju istražno tijelo o mjerama koje su poduzete ili se planiraju u vezi s preporukom.

POGLAVLJE VI.

PROVEDBENE OVLASTI

▼M2

Članak 26.

Prilagodba priloga

Prilozi se prilagođavaju znanstvenom i tehničkom napretku. Ta mjera, namijenjena izmjenama elemenata ove Direktive koji nisu ključni, među ostalim njihovim dopunjavanjem, donosi se u skladu s regulatornim postupkom s kontrolom iz članka 27. stavka 2.a.

▼B

Članak 27.

Postupak Odbora

1. Komisiji pomaže Odbor osnovan prema članku 21. Direktive 96/48/EZ.

2. Prilikom upućivanja na ovaj stavak, primjenjuju se članci 5. i 7. Odluke 1999/468/EZ, uzimajući u obzir odredbe njezinog članka 8.

Razdoblje utvrđeno u članku 5. stavku 6. Odluke 1999/468/EZ određuje se na tri mjeseca.

▼M2

2.a Kod pozivanja na ovaj stavak, primjenjuje se članak 5.a stavci od 1. do 4. i članak 7. Odluke 1999/468/EZ, uzimajući u obzir odredbe njezina članka 8.

▼B

3. Prilikom upućivanja na ovaj stavak, primjenjuju se članci 3. i 7. Odluke 1999/468/EZ, uzimajući u obzir odredbe njezinog članka 8.

▼M2

_____

▼B

Članak 28.

Provedbene mjere

1. Države članice mogu Komisiju upoznati s bilo kojom mjerom koja se tiče provedbe ove Direktive. Odgovarajuće odluke donose se u skladu s postupkom navedenim u članku 27. stavku 2.

▼B

2. Na zahtjev države članice ili na vlastitu inicijativu Komisija, u pojedinom slučaju, pregledava primjenu i provedbu odredaba koje se tiču izdavanja rješenja o sigurnosti za obavljanje usluga u željezničkom prijevozu i rješenje o sigurnosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom, i u roku dva mjeseca od primitka takvog zahtjeva odlučuje u skladu s postupkom navedenim u članku 27. stavku 2. o tome može li se dotična mjera i dalje primjenjivati. Komisija svoju odluku dostavlja Europskom parlamentu, Vijeću i državama članicama.

POGLAVLJE VII.

OPĆE I ZAVRŠNE ODREDBE

▼M4

_____

_____

▼B

Članak 31.

Izvješće i daljnja aktivnost Zajednice

Komisija Europskom parlamentu i Vijeću dostavlja prije 30. travnja 2007. i svakih pet godina nakon toga izvješće o provedbi ove Direktive.

Izvješću se prema potrebi prilažu prijedlozi za daljnju aktivnost Zajednice.

Članak 32.

Sankcije

Države članice utvrđuju pravila o sankcijama primjenjivim na povredu nacionalnih odredaba donesenih u skladu s ovom Direktivom i poduzimaju sve mjere potrebne za osiguravanje njihove provedbe. Predviđene sankcije moraju biti učinkovite, razmjerne, nediskriminirajuće i odvraćajuće.

Države članice odmah obavješćuju Komisiju o ovim propisima do datuma navedenog u članku 33. i o svim kasnijim izmjenama koje na njih utječu.

Članak 33.

Provedba

Države članice donose zakone i druge propise potrebne za usklađivanje s ovom Direktivom najkasnije do 30. travnja 2006. One o tome odmah obavješćuju Komisiju.

Kada države članice donose ove mjere, te mjere prilikom njihove službene objave sadržavaju uputu na ovu Direktivu ili se uz njih navodi takva uputa. Načine tog upućivanja određuju države članice.

▼B

Članak 34.

Stupanje na snagu

Ova Direktiva stupa na snagu na dan objave u *Službenom listu Europske unije*.

Članak 35.

Adresati

Ova je Direktiva upućena državama članicama.

▼M5

PRILOG I.

ZAJEDNIČKI SIGURNOSNI POKAZATELJI

Tijela nadležna za sigurnost definirana u članku 3. točki (g) svake godine izvješćuju o zajedničkim sigurnosnim pokazateljima (CSI-jevima).

Ako se podnose pokazatelji koji se odnose na aktivnosti iz članka 2. stavka 2. točaka (a) i (b), njih treba prikazati odvojeno.

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

Zajedničke definicije za CSI-jeve i metode izračunavanja gospodarskog učinka nesreća navedene su u Dodatku.

1. **Pokazatelji koji se odnose na nesreće**

1.1. Ukupan i relativan broj (prema vlak-kilometrima) teških nesreća i raščlamba na sljedeće vrste nesreća:

— sudar vlaka s pružnim vozilom,

— sudar vlaka s preprekom unutar slobodnog profila,

— iskliznuće vlaka,

— nesreća na željezničko-cestovnom prijelazu, uključujući nesreću u kojoj sudjeluju pješaci na željezničko-cestovnom prijelazu te dodatna raščlamba za pet vrsta željezničko-cestovnih prijelaza definiranih u točki 6.2.,

— nesreća osoba koje uključuju željezničko vozilo u pokretu, osim samoubojstava i pokušaja samoubojstva,

— požar u željezničkom vozilu,

— ostalo.

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

1.2. Ukupan i relativan broj (prema vlak-kilometrima) teško ozlijeđenih i smrtno stradalih osoba prema vrsti nesreće, podijeljen u sljedeće kategorije:

— putnici (također u odnosu na ukupan broj putničkih kilometara i putničkih vlak-kilometara),

— zaposlenici ili izvođači,

— korisnici željezničko-cestovnih prijelaza,

— neovlaštene osobe,

— druge osobe na peronu,

— druge osobe izvan perona.

▼M5

2. **Pokazatelji koji se odnose na opasne tvari**

Ukupan i relativan broj (prema vlak-kilometrima) nesreća kod željezničkog prijevoza opasnih tvari, podijeljen na sljedeće kategorije:

— nesreće u kojima sudjeluje najmanje jedno željezničko vozilo koje prevozi opasne tvari, kako je definirano u Dodatku,

— broj takvih nesreća u kojima je došlo do ispuštanja opasnih tvari.

3. **Pokazatelji koji se odnose na samoubojstva**

Ukupan i relativan broj (prema vlak-kilometrima) samoubojstava i pokušaja samoubojstva

4. **Pokazatelji koji se odnose na pretkazivače nesreća**

Ukupan i relativan broj (prema vlak-kilometrima) pretkazivača nesreća i raščlamba na sljedeće vrste pretkazivača:

— slomljene tračnice,

— izbacivanja i druge deformacije kolosijeka,

— ispad signalizacije u nesigurno stanje,

— prolazak pokraj signala kojim se zabranjuje daljnja vožnja uz prolazak opasne točke,

— prolazak pokraj signala kojim se zabranjuje daljnja vožnja bez prolaska opasne točke,

— slomljen kotač na željezničkom vozilu u prometu,

— slomljena osovina na željezničkom vozilu u prometu.

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

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

Ukupno u eurima i relativno (prema vlak-kilometrima):

— broj smrtno stradalih osoba i teških ozljeda pomnožen s vrijednošću sprečavanja stradavanja (VPC),

— troškovi štete po okoliš,

— troškovi materijalne štete na željezničkim vozilima ili infrastrukturi,

— troškovi kašnjenja kao posljedice nesreća.

Tijela nadležna za sigurnost izvješćuju o gospodarskom učinku teških nesreća.

VPC je vrijednost koju društvo pripisuje sprečavanju stradavanja i kao takva nije referentna u slučaju nadoknade štete između sudionika u nesrećama.

▼M5

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

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

— upozorenje,

— upozorenje i automatsko zaustavljanje,

— upozorenje i automatsko zaustavljanje i nepostojani nadzor brzine,

— upozorenje i automatsko zaustavljanje i postojani nadzor brzine.

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

(a) pasivni (nezaštićeni) željezničko-cestovni prijelaz

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

i. ručni,

ii. automatski s upozorenjem korisnika,

iii. automatski sa zaštitom korisnika,

iv. sa zaštitom pruge.

▼M5

Dodatak

Zajedničke definicije za CSI-jeve i metode izračunavanja gospodarskog učinka nesreća

1. **Pokazatelji koji se odnose na nesreće**

1.1. „Teška nesreća” znači svaka nesreća u kojoj sudjeluje najmanje jedno željezničko vozilo u pokretu, a koja za posljedicu ima najmanje jednu smrtno stradalu ili teško ozlijeđenu osobu, ili znatnu štetu na željezničkim vozilima, tračnicama, drugim postrojenjima ili u okolišu, ili velike smetnje u prometu, osim nesreća u radionicama, skladištima i spremištima;

1.2. „znatna šteta na željezničkim vozilima, tračnicama, drugim postrojenjima ili u okolišu” znači šteta koja odgovara iznosu od 150 000 eura ili više;

1.3. „velike smetnje u prometu” znači obustavljanje usluga prijevoza vlakom na glavnoj željezničkoj pruzi u trajanju od šest sati ili dulje;

1.4. „vlak” znači jedno ili više željezničkih vozila koje vuče jedna ili više lokomotiva ili motornih vagona ili jedan motorni vagon koji vozi sam, pod određenim brojem ili posebnom oznakom, od određene početne točke do određene završne točke, uključujući vučno vozilo odnosno lokomotivu koja vozi sama;

1.5. „sudar vlaka sa željezničkim vozilom” znači udar dijela jednog vlaka u prednji, stražnji ili bočni dio drugog vlaka, željezničkog vozila ili ranžirnog željezničkog vozila;

1.6. „sudar vlaka s preprekom unutar slobodnog profila” znači udar dijela vlaka u objekte koji su pričvršćeni za prugu ili se privremeno nalaze na njoj ili u njezinoj blizini (osim na željezničko-cestovnim prijelazima, ako su tijekom prelaska ispali iz vozila ili ih je izgubio korisnik), uključujući udar u kontaktnu mrežu;

1.7. „iskliznuće vlaka” znači svaki slučaj kada najmanje jedan kotač vlaka ispadne s tračnice;

1.8. „nesreća na željezničko-cestovnom prijelazu” znači svaka nesreća na željezničko-cestovnim prijelazima u kojoj sudjeluje najmanje jedno željezničko vozilo te jedno ili više vozila koja prelaze preko prijelaza, drugi korisnici prijelaza, kao što su pješaci, ili drugi objekti koji se privremeno nalaze na pruzi ili u njezinoj blizini, ako su ispali iz vozila ili su ih izgubili korisnici tijekom prelaska preko prijelaza;

1.9. „nesreća osoba koje uključuju željezničko vozilo u pokretu” znači nesreća koju doživi jedna ili više osoba kada ih udari željezničko vozilo ili predmet koji je pričvršćen na vozilo ili se s njega otkvačio, što uključuje osobe koje su ispale iz željezničkih vozila kao i osobe koje su pale ili su ih udarili nepričvršćeni predmeti tijekom putovanja u vozilima;

1.10. „požar u željezničkom vozilu” znači požar ili eksplozija u željezničkom vozilu (uključujući i njegov teret) tijekom vožnje između odlaznog kolodvora i odredišta, uključujući i razdoblja stajanja na odlaznom kolodvoru, odredištu ili međustajalištima, kao i tijekom razdoblja ranžiranja;

▼M5

1.11. „ostalo (nesreća)” znači svaka nesreća osim sudara vlaka sa željezničkim vozilom, sudara vlaka s preprekom unutar slobodnog profila, isklizнuća vlaka, nesreće na željezničko-cestovnom prijelazu, nesreće osoba koje uključuju željezničko vozilo u pokretu ili požar u željezničkom vozilu;

1.12. „putnici” znači sve osobe, osim članova posade vlaka, koje putuju željeznicom uključujući, isključivo za potrebe statističkih podataka o nesrećama, putnike koji se pokušavaju ukrcati na vlak ili iskrcati s vlaka koji je u pokretu;

1.13. „zaposlenici ili izvođači” znači sve osobe čije je zaposlenje povezano sa željeznicom i koje se u trenutku nesreće nalaze na radnom mjestu, uključujući osoblje izvoditelja, samozaposlene izvođače, osoblje vlaka i osobe koje rukuju željezničkim vozilima i postrojenjima infrastrukture;

1.14. „korisnici željezničko-cestovnih prijelaza” znači sve osobe koje koriste prijelaz radi prelaženja željezničke pruge bilo kojim prijevoznim sredstvom ili pješice;

1.15. „neovlaštene osobe” znači sve osobe koje se nalaze na objektima željeznice gdje je nazočnost zabranjena, osim korisnika željezničko-cestovnih prijelaza;

1.16. „druge osobe na peronu” znači sve osobe na željezničkom peronu koje nisu definirane kao„putnici”„zaposlenici ili izvođači”„korisnici željezničko-cestovnih prijelaza”„druge osobe izvan perona” ili„neovlaštene osobe”;

1.17. „druge osobe izvan perona” znači sve osobe koje nisu na peronu i nisu definirane kao„putnici”„zaposlenici ili izvođači”„korisnici željezničko-cestovnih prijelaza”„druge osobe na peronu” ili„neovlaštene osobe”;

1.18. „smrtni slučaj (smrtno stradala osoba)” znači svaka osoba koja je od posljedica nesreće preminula odmah ili u roku od 30 dana, osim u slučaju samoubojstva;

1.19. „teška ozljeda (teško ozlijeđena osoba)” znači svaka ozlijeđena osoba koja je zbog nesreće boravila u bolnici dulje od 24 sata, osim u slučaju pokušaja samoubojstva.

2. **Pokazatelji koji se odnose na opasne tvari**

2.1. „Nesreća kod željezničkog prijevoza opasnih tvari” znači svaka nesreća ili poremećaj koji je potrebno prijaviti u skladu s RID-om ([1])/ADR-om, odjeljkom 1.8.5.;

2.2. „opasne tvari” znači one tvari i proizvodi čiji je prijevoz zabranjen RID-om, ili dopušten samo pod uvjetima propisanim u njemu.

3. **Pokazatelji koji se odnose na samoubojstva**

3.1. „Samoubojstvo” znači čin namjernog samoozljeđivanja čija je posljedica smrt, kako ga je zabilježilo i razvrstalo nadležno nacionalno tijelo;

3.2. „pokušaj samoubojstva” znači čin namjernog samoozljeđivanja čija je posljedica teška ozljeda.

([1]) RID, Odredbe koje se odnose na međunarodni prijevoz opasnih tvari željeznicom, kako su donesene Direktivom 2008/68/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 24. rujna 2008. o kopnenom prijevozu opasnih tvari (SL L 260, 30.9.2008., str. 13.)

▼M5

4. **Pokazatelji koji se odnose na pretkazivače nesreća**

4.1. „Slomljena tračnica” znači svaka tračnica koja je podijeljena na dva ili više dijelova ili svaka tračnica s koje se odvojio komad metala, a što je prouzročilo slobodan prostor na voznoj površini duži od 50 mm i dublji od 10 mm;

4.2. „izbacivanje ili druge deformacije kolosijeka” znači sva oštećenja koja se odnose na neprekinutost i geometriju kolosijeka, zbog kojih je kolosijek potrebno zatvoriti ili odmah ograničiti dopuštenu brzinu;

4.3. „ispad signalizacije u nesigurno stanje” znači svaki ispad signalno-sigurnosnog sustava (na infrastrukturi ili željezničkim vozilima) čija je posljedica pokazivanje manje ograničavajućih signalnih informacija od zahtijevanih;

4.4. „prolazak pokraj signala kojim se zabranjuje daljnja vožnja uz prolazak opasne točke” znači svaka situacija kada bilo koji dio vlaka nastavi vožnju izvan dopuštenog kretanja i prođe opasnu točku;

4.5. „prolazak pokraj signala kojim se zabranjuje daljnja vožnja bez prolaska opasne točke” znači svaka situacija kada bilo koji dio vlaka nastavi vožnju izvan dopuštenog kretanja, ali ne prođe opasnu točku.

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

— pokraj svjetlosnog signala u boji ili likovnog signala uz prugu kojima se upozorava na opasnost ili pokazuje naredba STOJ, kada sustav za zaštitu vlakova (TPS) nije u funkciji,

— kraja dopuštenog sigurnog kretanja koje je utvrđeno u TPS-u,

— pokraj točke koja je priopćena pisanim ili usmenim odobrenjem utvrđenim u propisima,

— pokraj ploče sa znakom obveznog zaustavljanja (ublaživači udarca nisu uključeni) ili ručnih signala.

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

Tijela nadležna za sigurnost mogu odvojeno izvješćivati o četiri indeksa nedopuštenog kretanja iz alineja ove točke, a moraju izvijestiti najmanje o zbirnom pokazatelju koji sadržava podatke o sva četiri indeksa pokazatelja.

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

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

▼M5

5. **Zajedničke metodologije za izračunavanje gospodarskog učinka nesreća**

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

(1) vrijednosti sigurnosti per se: vrijednosti spremnosti na plaćanje (WTP-a) na temelju studija navedenih preferencija, koje su provedene u državama članicama na koje se primjenjuju;

(2) izravnih i neizravnih gospodarskih troškova: vrijednosti troškova procijenjenih u državi članici, koji se sastoje od:

— troškova liječenja i oporavka,

— sudskih troškova, troškova policije, privatnih istraga o sudaru, troškova službe za hitne slučajeve, te administrativnih troškova osiguranja,

— gubitaka u proizvodnji: vrijednost koje su za društvo mogle imati robe i usluge koje je osoba mogla proizvesti ili pružiti da se nesreća nije dogodila.

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

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

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

— procjene se odnose na sustav za vrednovanje smanjivanja rizika od smrtnosti u sektoru prometa i slijede pristup vrijednosti spremnosti na plaćanje (WTP-a) u skladu s metodama navedenih preferencija,

— uzorak ispitanika korišten za vrijednosti reprezentativan je za dotično stanovništvo. Uzorak naročito mora odražavati raspodjelu prema dobi/dohotku zajedno s ostalim mjerodavnim društveno-gospodarskim/demografskim značajkama stanovništva,

— metoda za dobivanje vrijednosti WTP-a: anketa mora biti sastavljena tako da su pitanja jasna/razumljiva ispitanicima.

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

5.3. Definicije

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

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

▼M5

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

VT = novčana vrijednost uštede vremena putovanja

Vrijednost vremena za putnike u vlaku (po satu)

VT_P = [VT poslovnih putnika] * [prosječni postotak poslovnih putnika godišnje] + [VT putnika koji ne putuju poslom] * [prosječni postotak putnika koji ne putuju poslom godišnje]

VT_P se mjeri u eurima po putniku po satu

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

Vrijednost vremena za teretni vlak (po satu)

VT_F = [VT teretnih vlakova] * [(tonski kilometar)/(vlak-kilometar)]

VT_F se mjeri u eurima po toni tereta po satu

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

CM = trošak jedne minute kašnjenja vlaka

Putnički vlak

CM_P = K1 * (VT_P/60) * [(putnički kilometar)/(vlak-kilometar)]

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

Teretni vlak

CM_F = K2 * (VT_F/60)

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

Troškovi kašnjenja zbog nesreće = CM_P * (minute kašnjenja putničkih vlakova) + CM_F * (minute kašnjenja teretnih vlakova).

Područje primjene modela

Troškovi kašnjenja izračunavaju se za teške nesreće kako slijedi:

— stvarna kašnjenja na željezničkim prugama na kojima su se dogodile nesreće, mjereno na krajnjim postajama

— stvarna kašnjenja ili, ako to nije moguće, procijenjena kašnjenja na ostalim zahvaćenim prugama.

▼M5

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

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

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

(a) Upozorenje, kojim se pruža automatsko upozorenje vozača.

(b) Upozorenje i automatsko zaustavljanje, kojim se pruža automatsko upozorenje strojovođi i automatsko zaustavljanje pri prolasku signala kojim se zabranjuje daljnja vožnja.

(c) Upozorenje i automatsko zaustavljanje i nepostojani nadzor brzine, kojim se pruža osiguranje opasnih mjesta, gdje„nepostojani nadzor brzine” znači nadzor brzine na određenim mjestima (uređajima za ograničavanje brzine) kod prilaza signalu.

(d) Upozorenje i automatsko zaustavljanje i postojani nadzor brzine, kojim se pruža osiguranje opasnih mjesta i stalni nadzor ograničenja brzine pruge, gdje„stalni nadzor brzine” znači stalno navođenje i provođenje najveće dopuštene ciljne brzine na svim dijelovima pruge.

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

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

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

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

6.6. „pasivni željezničko-cestovni prijelazi” znači željezničko-cestovni prijelaz bez ikakva sustava upozorenja ili zaštite koji se aktivira kada prijelaz preko njega nije siguran za korisnike.

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

— Zaštita upotrebom fizičkih naprava uključuje:

— branike ili polubranike,

— brklje.

▼M5

— Upozorenje korištenjem ugrađene opreme na željezničko-cestovnim prijelazima:

— vidljive naprave: svjetla,

— zvučne naprave: zvona, trube, sirene itd.

Aktivni željezničko-cestovni prijelazi razvrstani su kako slijedi:

(a) Ručni: željezničko-cestovni prijelaz na kojemu zaštitu korisnika ili upozorenje ručno aktivira zaposlenik željeznice.

(b) Automatski s upozorenjem korisnika: željezničko-cestovni prijelaz kod kojeg upozorenje aktivira nadolazeći vlak.

(c) Automatski sa zaštitom korisnika: željezničko-cestovni prijelaz kod kojeg zaštitu korisnika aktivira nadolazeći vlak. To uključuje željezničko-cestovni prijelaz sa zaštitom i upozorenjem korisnika.

(d) Sa zaštitom pruge: željezničko-cestovni prijelaz kod kojeg signal ili drugi sustav zaštite vlakova dopušta prolazak vlaka samo ako je željezničko-cestovni prijelaz zaštićen i prohodan.

7. **Definicije mjernih jedinica**

7.1. „Vlak-kilometar” je mjerna jedinica koja predstavlja kretanje vlaka na udaljenosti od jednog kilometra. Udaljenost koja se koristi stvarno je prijeđena udaljenost, ako je raspoloživa; inače se koristi standardna udaljenost mreže između mjesta polaska i odredišta. U obzir se uzima samo udaljenost na državnom području države izvjestiteljice.

7.2. „Putnički kilometar” je mjerna jedinica koja predstavlja prijevoz jednog putnika željeznicom na udaljenosti od jednog kilometra. U obzir se uzima samo udaljenost na državnom području države izvjestiteljice.

7.3. „Kilometar pruge” je u kilometrima izmjerena duljina željezničke mreže u državama članicama, čije je područje primjene utvrđeno u članku 2. Kod željezničkih pruga s više kolosijeka računa se samo udaljenost između mjesta polaska i odredišta.

7.4. „Kolosiječni kilometar” je u kilometrima izmjerena duljina željezničke mreže u državama članicama, čije je područje primjene utvrđeno u članku 2. Računa se svaki kolosijek željezničke pruge s više kolosijeka.

▼B

PRILOG II.

OBAVIJEST O NACIONALNIM SIGURNOSNIM PRAVILIMA

Komisiju se obavješćuje o nacionalnim sigurnosnim pravilima u skladu s postupkom opisanim u članku 8. uključuju:

1. pravila koja se tiču postojećih nacionalnih sigurnosnih ciljeva i sigurnosnih metoda;

2. pravila koja se tiču zahtjeva o sustavima upravljanja sigurnošću i izdavanju rješenja o sigurnosti za obavljanje usluga u željezničkom prijevozu željezničkim prijevoznicima;

▼M2

_____

▼B

4. zajednička pravila za željezničku mrežu koja još nisu obuhvaćena TSI-jem, uključujući pravila koji se odnose na prometno-upravljački i signalno-sigurnosni podsustav;

5. pravila koja utvrđuju zahtjeve o dodatnim unutarnjim operativnim propisima (pravila društva) koja moraju donijeti upravitelji infrastrukture i željeznički prijevoznici;

6. pravila o zahtjevima za osoblje koje izvršava zadatke relevantne za sigurnosti, uključujući kriterije odabira, zdravstvenu spremnost i stručnu osposobljenost te izdavanje odobrenja u mjeri u kojoj nisu još pokriveni TSI-jem;

7. pravila koji se odnose na istraživanje nesreća i poremećaja.

▼B

PRILOG III.

SUSTAVI UPRAVLJANJA SIGURNOŠĆU

1. *Zahtjevi u vezi sa sustavom upravljanja sigurnošću*

Sustav upravljanja sigurnošću se mora dokumentirati u svim odgovarajućim dijelovima i mora posebno opisivati podjelu odgovornosti unutar organizacije upravitelja infrastrukture ili željezničkog prijevoznika. Mora pokazati na koji je način osiguran nadzor uprave na različitim razinama, na koji su način osoblje i njihovi predstavnici na svim razinama uključeni i kako se osigurava neprekidno poboljšanje sustava upravljanja sigurnošću.

2. *Osnovni elementi sustava upravljanja sigurnošću*

Osnovni elementi sustava upravljanja sigurnošću su:

a) sigurnosna politika odobrena od izvršnog upravitelja organizacije i dostavljena svom osoblju;

b) kvalitativni i kvantitativni ciljevi organizacije u vezi s održavanjem i unapređenjem sigurnosti te planovi i postupci za postizanje tih ciljeva;

c) postupci za zadovoljavanje postojećih, novih i izmijenjenih tehničkih normi i operativnih standarda ili drugih propisanih uvjeta, utvrđenih

— u TSI-ju,

ili

— u nacionalnim sigurnosnim pravilima navedenim u članku 8. i Prilogu II.,

ili

— u drugim odgovarajućim pravilima,

ili

— u odlukama tijela vlasti

i postupcima kojima se osigurava usklađenost s normama i drugim propisanim uvjetima kroz životni ciklus opreme i radova;

d) postupci i metode za provođenje procjene rizika i provedbu mjera nadzora rizika uvijek kada promjena radnih uvjeta ili novi materijal predstavlja nove rizike za infrastrukturu ili djelovanje;

e) osiguravanje programa za osposobljavanje osoblja i sustava kako bi se osigurala trajna osposobljenost osoblja i provođenje zadaća u skladu s tim;

f) mjere za pružanje dostatnih informacija unutar organizacije i, kada je primjereno, između organizacija koje rade na istoj infrastrukturi;

g) postupci i obrasci vezano za načine dokumentiranja informacije o sigurnosti i određivanje postupaka za nadziranje konfiguracije vitalnih sigurnosnih informacija;

▼B

h) postupci kojima se osigurava da se nesreće, poremećaji, izbjegnute nesreće i druge opasnosti prijave, istražuju i analiziraju te da se poduzmu potrebne preventivne mjere;

i) pripremanje planova djelovanja i pripravnosti te informiranja u slučaju opasnosti, dogovorenih s odgovarajućim javnim tijelima;

j) osiguravanje redovitih unutarnjih kontrola sustava upravljanja sigurnošću.

▼B

PRILOG IV.

POJAŠNJENJA U VEZI S DIJELOM RJEŠENJA O SIGURNOSTI ZA OBAVLJANJE USLUGA U ŽELJEZNIČKOM PRIJEVOZU ZA POJEDINU MREŽU

Sljedeći se dokumenti moraju dostaviti kako bi se omogućilo da tijelo nadležno za sigurnost izda poseban dio rješenja o sigurnosti za obavljanje usluga u željezničkom prijevozu za mrežu:

— dokumentacija željezničkog prijevoznika u vezi s TSI-jem ili dijelovima TSI-ja i, kada je potrebno, nacionalna sigurnosna pravila i drugi propisi primjenjivi na njegove djelatnosti, njegovo osoblje i željeznička vozila te način na koji se sustavom upravljanja sigurnošću osigurava usklađenost,

— dokumentacija željezničkog prijevoznika o različitim vrstama željezničkih vozila koja se koriste za rad, uključujući dokaz da zadovoljavaju zahtjeve TSI-ja ili nacionalna pravila i da imaju propisana rješenja.

Kako bi se izbjegla dvostrukost posla i smanjila količina informacija, u vezi s elementima koji zadovoljavaju TSI i ostale zahtjeve direktiva 96/48/EZ i 2001/16/EZ treba dostaviti samo sažetu dokumentaciju.

▼B

PRILOG V.

OSNOVNI SADRŽAJ IZVJEŠĆA O ISTRAŽIVANJU NESREĆA I POREMEĆAJA

1) *Sažetak*

Sažetak treba sadržavati kratki opis događaja, vrijeme i mjesto nesreće te njezine posljedice. Mora navesti izravne uzroke kao i čimbenike koji su joj doprinijeli, te posredne uzroke utvrđene istraživanjem. Treba navesti glavne preporuke i informacije o adresatima.

2) *Neposredne činjenice o događaju:*

1. Događaj:

— datum, točno vrijeme i mjesto događaja,

— opis događaja i mjesta nesreće uključujući napore spasilačkih i hitnih službi,

— odluka o pokretanju istraživanja, sastavu tima istražitelja i provođenju istraživanja.

2. Pozadina događaja:

— uključeno osoblje i ugovorni vanjski suradnici te druge stranke i svjedoci,

— vlakovi i njihove kompozicije uključujući brojeve registracije uključenih željezničkih vozila,

— opis građevinskog i prometno-upravljačkog i signalno-sigurnosnog podsustava – vrste kolosijeka, skretnica, signalno-sigurnosnih uređaja, signala, zaštite vlaka,

— sredstva komunikacije,

— radovi koji se izvode na ili u blizini mjesta nesreće,

— pokretanje željezničkog plana za slučaj opasnosti i prema njemu predviđenog niza događaja,

— pokretanje plana za slučaj opasnosti javnih spasilačkih službi, policije i zdravstvenih službi te prema njemu predviđenog niza događaja.

3. Smrtno stradali, ozljede i materijalna šteta:

— putnici i treće stranke, osoblje, uključujući vanjsko ugovoreno osoblje,

— teret, prtljaga i drugo vlasništvo,

— željeznička vozila, infrastruktura i okoliš.

4. Vanjske okolnosti:

— vremenski uvjeti i zemljopisne prilike.

3) *Zapisi o istrazi i ispitivanjima*

1. Sažetak svjedočenja (pod uvjetom zaštite identiteta osoba):

▼B

— željezničko osoblje, uključujući vanjsko ugovoreno osoblje,

— ostali svjedoci.

2. Sustav upravljanja sigurnošću:

— okvirna organizacija i kako se izdaju i izvršavaju naredbe,

— zahtjevi za osoblje i kako se ispunjavaju,

— postupci za unutarnje provjere i nadzor te njihovi rezultati,

— sučelje različitih sudionika povezanih s infrastrukturom.

3. Pravila i propisi:

— odgovarajuća pravila i propisi Zajednice te nacionalna pravila i propisi,

— ostala pravila kao što su radni propisi, lokalne upute, zahtjevi za osoblje, propisi o održavanju i primjenjive norme.

4. Djelovanje željezničkih vozila i tehničke opreme:

— prometno-upravljački i signalno-sigurnosni sustav, uključujući zapise iz uređaja za automatsko snimanje podataka,

— infrastruktura,

— oprema za komunikaciju,

— željeznička vozila, uključujući zapise iz uređaja za automatsko snimanje podataka.

5. Dokumentiranje o odvijanju i upravljanju prometom:

— mjere koje su poduzeli djelatnici koji obavljaju prometno-upravljačke i signalno-sigurnosne funkcije,

— razmjena govornih poruka u vezi s događajima, uključujući dokumentaciju na temelju snimljenih materijala,

— mjere koje se poduzimaju za zaštitu i osiguranje mjesta događaja.

6. Sučelje čovjek-stroj-organizacija:

— radno vrijeme uključenog osoblja,

— zdravstvene i osobne okolnosti koje utječu na događaj, uključujući fizički ili psihološki stres,

— izvedba opreme koja utječe na sučelje čovjek-stroj.

7. Prethodni događaji sličnog značaja.

▼B

4) *Analize i zaključci*

1. Završno razmatranje niza događaja:

— kojim se donose zaključci o događaju, zasnovani na činjenicama navedenim u rubrici 3).

2. Rasprava:

— analize činjenica navedenih u rubrici 3) s ciljem prijedloga zaključaka u vezi s uzrocima događaja i djelovanja spasilačkih službi.

3. Zaključci:

— izravni i neizravni uzroci događaja uključujući čimbenike koji su doprinijeli a tiču se aktivnosti uključenih osoba ili stanja željezničkih vozila ili tehničke opreme,

— posredni uzroci koji se odnose na vještine, postupke i održavanje,

— korijenski uzroci koji se odnose na uvjete pravnog okvira i primjenu sustava upravljanja sigurnošću.

4. Dodatna razmatranja:

— nedostaci i manjkavosti ustanovljeni tijekom istraživanja, ali bez značaja za zaključke o uzrocima.

5) *Poduzete mjere*

— Zapisi o mjerama koje su već poduzete ili donesene kao posljedica događaja.

6) *Preporuke*