

Ta dokument je mišljen zgolj kot dokumentacijsko orodje in institucije za njegovo vsebino ne prevzemajo nobene odgovornosti

► **B****DIREKTIVA 2004/49/ES EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA**

z dne 29. aprila 2004

o varnosti na železnicah Skupnosti ter o spremembi Direktive Sveta 95/18/ES o izdaji licence prevoznikom v železniškem prometu in Direktive 2001/14/ES o dodeljevanju železniških infrastrukturnih zmogljivosti, naložitvi uporabnin za uporabo železniške infrastrukture in podeljevanju varnostnega spričevala

(Direktiva o varnosti na železnici)

(UL L 164, 30.4.2004, str. 44)

spremenjena z:

		Uradni list		
		št.	stran	datum
► <u>M1</u>	Direktiva 2008/57/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. junija 2008	L 191	1	18.7.2008
► <u>M2</u>	Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta 2008/110/ES z dne 16. decembra 2008	L 345	62	23.12.2008
► <u>M3</u>	Direktiva Komisije 2009/149/ES z dne 27. novembra 2009	L 313	65	28.11.2009
► <u>M4</u>	Direktiva 2012/34/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. novembra 2012	L 343	32	14.12.2012
► <u>M5</u>	Direktiva Komisije 2014/88/EU z dne 9. julija 2014	L 201	9	10.7.2014

popravljena z:

- **C1** Popravek, UL L 217, 18.8.2010, str. 14 (2009/149/ES)



DIREKTIVA 2004/49/ES EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

z dne 29. aprila 2004

o varnosti na železnica Skupnosti ter o spremembi Direktive Sveta 95/18/ES o izdaji licence prevoznikom v železniškem prometu in Direktive 2001/14/ES o dodeljevanju železniških infrastrukturnih zmogljivosti, naložitvi uporabnin za uporabo železniške infrastrukture in podeljevanju varnostnega spričevala

(Direktiva o varnosti na železnici)

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

ob upoštevanju Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti in zlasti člena 71(1) Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Komisije ⁽¹⁾,

ob upoštevanju mnenja Ekonomsko-socialnega odbora ⁽²⁾,

ob upoštevanju mnenja Odbora regij ⁽³⁾,

v skladu s postopkom iz člena 251 Pogodbe ⁽⁴⁾, upoštevajoč skupno besedilo, ki ga je odobril Spravni odbor dne 23. marca 2004,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Da bi nadaljevali s prizadevanji za vzpostavitev enotnega trga za prometne storitve v železniškem prometu, ki so se začela z Direktivo Sveta 91/440/EGS z dne 29. julija 1991 o razvoju železnic Skupnosti ⁽⁵⁾, je treba vzpostaviti regulativni okvir za varnost na železnici. Države članice so doslej razvile svoje varnostne predpise in standarde predvsem za nacionalne proge na podlagi nacionalnih tehničnih in izvedbenih zamisli. Hkrati so načelne in kulturne razlike ter različni pristopi oteževali odpravo tehničnih ovir za uveljavitev mednarodnih prevoznih storitev.
- (2) Z Direktivo 91/440/EGS, Direktivo Sveta 95/18/ES z dne 19. junija 1995 o izdaji licence prevoznikom v železniškem prometu ⁽⁶⁾ in Direktivo 2001/14/ES Sveta in Evropskega parlamenta z dne 26. februarja 2004 o dodeljevanju železniških infrastrukturnih zmogljivosti, naložitvi uporabnin za uporabo

⁽¹⁾ UL C 126 E, 28.5.2002, str. 332.

⁽²⁾ UL C 61, 14.3.2003, str. 131.

⁽³⁾ UL C 66, 19.3.2003, str. 5.

⁽⁴⁾ Mnenje Evropskega parlamenta z dne 14. januarja 2003 (UL C 38 E, 12.2.2004, str. 92), Skupno stališče Sveta z dne 26. junija 2003 (UL C 270 E, 11.11.2003, str. 25) in Stališče Evropskega parlamenta z dne 23. oktobra 2003 (še ni objavljeno v Uradnem listu). Zakonodajna resolucija Evropskega parlamenta z dne 22. aprila 2004 in Sklep Sveta z dne 26. aprila 2004.

⁽⁵⁾ UL L 237, 24.8.1991, str. 25. Direktiva, kakor je bila spremenjena z Direktivo 2001/12/ES Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 75, 15.3.2001, str. 1).

⁽⁶⁾ UL L 143, 27.6.1995, str. 70. Direktiva, kakor je bila spremenjena z Direktivo 2001/13/ES Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 75, 15.3.2001, str. 26).

▼B

železniške infrastrukture in podeljevanju varnostnega spričevala ⁽¹⁾ so z odpiranjem trga za mednarodni železniški prevoz blaga narejeni prvi koraki k ureditvi evropskega železniškega prometnega trga. Vendar so se določbe o varnosti izkazale za nezadostne in so še vedno razlike med varnostnimi zahtevami, kar vpliva na optimalno delovanje železniškega prometa v Skupnosti. Uskladitev vsebine varnostnih predpisov, podeljevanja varnostnega spričevala prevoznikom v železniškem prometu, nalog in vlog varnostnih organov ter preiskave nesreč je posebnega pomena.

- (3) Za podzemne železnice, tramvaje in druge sisteme lahke železnice veljajo v velikem številu držav članic lokalni ali regionalni varnostni predpisi, ki jih pogosto nadzorujejo lokalni ali regionalni organi in jih ne zajemajo pogoji za interoperabilnost ali licenciranje v Skupnosti. Poleg tega veljajo za tramvaje predpisi o varnosti na cestah in jih zato ni mogoče v celoti zajeti z varnostnimi predpisi na železnicah. Zaradi tega in v skladu z načeli subsidiarnosti iz člena 5 Pogodbe je treba državam članicam dovoliti, da izključijo te lokalne železniške sisteme iz področja veljavnosti te direktive.
- (4) Stopnje varnosti v železniškem sistemu Skupnosti so na splošno visoke, zlasti v primerjavi s cestnim prevozom. Pomembno je, da se vsaj ohrani stopnja varnosti med sedanjo fazo prestrukturiranja, v kateri se bodo ločile naloge prej integriranih železniških družb ter bo opravljen premik v smeri nadomestitve sedanjega samostojnega urejanja z javnim urejanjem železniškega sektorja. V skladu s tehničnim in znanstvenim napredkom je treba še naprej izboljševati varnost, kadar je to praktično izvedljivo, ob upoštevanju konkurenčnosti železniškega prevoza.
- (5) Vsi tisti, ki upravljajo železniški sistem, upravljavci železniške infrastrukture in prevozniki v železniškem prometu bi morali biti polno odgovorni za varnost sistema, vsakdo za svoje področje. Kadarkoli je to primerno, bi morali sodelovati pri izvajanju ukrepov za obvladovanje tveganj. Države članice bi morale jasno razlikovati med to neposredno odgovornostjo za varnost in nalogo varnostnih organov v zvezi z določanjem nacionalnega regulativnega okvira in nadzorom delovanja izvajalcev.
- (6) Odgovornost upravljavcev železniške infrastrukture in prevoznikov v železniškem prometu za delovanje železniškega sistema ne preprečuje drugim soudeležencem, kakor so proizvajalci, vzdrževalci, upravitelji vagonov, izvajalci storitev in oskrbovalne službe, da prevzamejo odgovornost za svoje proizvode ali storitve

⁽¹⁾ UL L 75, 15.3.2001, str. 29. Direktiva, kakor je bila nazadnje spremenjena z Odločbo Komisije 2002/844/ES (UL L 289, 26.10.2002, str. 30).

▼B

v skladu z določbami iz Direktive 96/48/ES z dne 23. julija 1996 o interoperabilnosti vseevropskega železniškega sistema za visoke hitrosti⁽¹⁾ ter Direktive 2001/16/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 19. marca 2001 o interoperabilnosti vseevropskega železniškega sistema za konvencionalne hitrosti⁽²⁾ ali z drugo zadevno zakonodajo Skupnosti.

- (7) Zahteve glede varnosti podsistemov v vseevropskem železniškem omrežju so določene v Direktivi 96/48/ES in Direktivi 2001/16/ES. Vendar ti dve direktivi ne opredeljujeta skupnih zahtev na ravni sistema in ne obravnavata podrobno ureditve, upravljanja in nadzora varnosti. Če bodo minimalne ravni varnosti podsistemov opredeljene v tehničnih specifikacijah za interoperabilnost (TSI), bo vedno bolj pomembno postaviti varnostne cilje tudi na ravni sistema.
- (8) Skupni varnostni cilji (SVC) in skupne varnostne metode (SVM) je treba upoštevati postopno zaradi zagotovitve, da se ohrani visoka raven varnosti in da se izboljša, kadar je to potrebno in izvedljivo. Zagotoviti bi morali sredstva za oceno stopnje varnosti in delovanja izvajalcev na ravni Skupnosti in v državah članicah.
- (9) Podatkov o varnosti železniškega sistema je malo in niso vedno dostopni javnosti. Zato je treba uvesti skupne varnostne kazalnike (SVK), da bi lahko ocenili, ali je sistem v skladu s SVC, in da bi olajšali spremljanje zagotavljanja varnosti na železnici. Vendar se lahko med prehodnim obdobjem uporabljajo nacionalne opredelitve v zvezi s SVK in je zato treba primerno upoštevati obseg priprave skupnih opredelitev SVK po izdelavi prvega osnutka SVC.
- (10) Nacionalne varnostne predpise, ki pogosto temeljijo na nacionalnih tehničnih standardih, je treba postopno nadomestiti s predpisi, ki temeljijo na skupnih standardih, določenih v TSI. Uvajanje novih posebnih nacionalnih predpisov, ki ne temeljijo na teh skupnih standardih, je treba ohraniti na najmanjši možni ravni. Novi nacionalni predpisi bi morali biti v skladu z zakonodajo Skupnosti in lajšati približevanje skupnemu pristopu k varnosti na železnici. Zato bi se morala država članica posvetovati z vsemi zainteresiranimi strankami pred sprejemom nacionalnega varnostnega predpisa, ki zahteva večjo stopnjo varnosti kakor SVC. V teh primerih bi osnutek novega predpisa morala pregledati Komisija, ki bi morala sprejeti sklep, če se izkaže, da osnutek predpisa ni v skladu z zakonodajo Skupnosti ali predstavlja sredstvo samovoljne diskriminacije ali prikrito omejevanje prevozov med državami članicami po železnici.
- (11) Sedanje razmere, v katerih imajo nacionalni varnostni predpisi še naprej svojo vlogo, je treba obravnavati kot prehodno fazo, ki vodi do končnega stanja, v katerem bodo veljali evropski predpisi.

⁽¹⁾ UL L 235, 17.9.1996, str. 6.

⁽²⁾ UL L 110, 20.4.2001, str. 1.

▼B

- (12) Razvoj SVC, SVM in SVK, kakor tudi potreba po olajšanem približevanju skupnemu pristopu k varnosti na železnici, zahteva tehnično podporo na ravni Skupnosti. Evropska agencija za železnice, ustanovljena z Uredbo Evropskega parlamenta in Sveta (ES) št. 881/2004 ⁽¹⁾, je vzpostavljena zaradi priprave priporočil v zvezi s SVC, SVM in SVK ter nadaljnjih usklajevalnih ukrepov in spremljanja razvoja varnosti na železnici v Skupnosti.
- (13) Pri opravljanju svojih dolžnosti in izpolnjevanju svojih obveznosti bi morali upravljavci železniške infrastrukture in prevozniki v železniškem prometu uresničevati sistem varnega upravljanja, ki izpolnjuje zahteve Skupnosti in vsebuje skupne elemente. Podatki o varnosti in uresničevanju sistema varnega upravljanja bi se morali predložiti varnostnemu organu v zadevni državi članici.
- (14) Sistem varnega upravljanja bi moral upoštevati dejstvo, da Direktiva Sveta 89/391/ES z dne 12. junija 1989 o uvedbi ukrepov za spodbujanje izboljšav na področju varnosti in zdravja delavcev na delovnem mestu ⁽²⁾ ter druge zadevne direktive Sveta v celoti veljajo v zvezi z zaščito zdravja in varnostjo delavcev, ki opravljajo železniški promet. Sistem varnega upravljanja bi moral upoštevati tudi Direktivo Sveta 96/49/ES z dne 23. julija 1996 o približevanju zakonodaje držav članic v zvezi s prevozom nevarnega blaga po železnici ⁽³⁾.
- (15) Da bi zagotovili visoko raven varnosti na železnici in enake pogoje za vse prevoznike v tem prometu, bi za vse morali veljati enaki pogoji. Varnostno spričevalo bi moralo biti dokaz, da je prevoznik v železniškem prometu vzpostavil svoj sistem varnega upravljanja in da ima možnosti za uskladitev z zadevnimi varnostnimi standardi in predpisi. Za opravljanje mednarodnih prevoznih storitev bi moralo biti dovolj, če se sistem varnega upravljanja odobri v eni državi članici in ta odobritev velja v vsej Skupnosti. Spoštovanje nacionalnih predpisov zahteva tudi dodatno izdajanje spričeval v vsaki državi članici. Končni cilj bi moral biti skupno varnostno spričevalo, ki bi veljalo v vsej Skupnosti.
- (16) Poleg varnostnih zahtev iz varnostnega spričevala morajo prevozniki v železniškem prometu, ki so imetniki licence, spoštovati nacionalne zahteve, ki so v skladu z zakonodajo Skupnosti, se uporabljajo na nediskriminatoren način ter so povezane z zdravjem, varnostjo in socialnimi razmerami, vključno s pravnimi določbami o času vožnje, ter s pravicami delavcev in potrošnikov v skladu z določbami iz členov od 6 do 12 Direktive 95/18/ES.

⁽¹⁾ UL L 164, 30.4.2004, str. 44.

⁽²⁾ UL L 183, 29.6.1989, str. 1.

⁽³⁾ UL L 235, 17.9.1996, str. 25. Direktiva, kakor je bila nazadnje spremenjena z Direktivo Komisije 2003/29/ES (UL L 90, 8.4.2003, str. 47).

▼B

- (17) Vsak upravljavec železniške infrastrukture nosi bistveno odgovornost za varno zasnovo, vzdrževanje in delovanje svojega železniškega omrežja. Hkrati s podeljevanjem varnostnega spričevala prevoznikom v železniškem prometu bi upravljavec železniške infrastrukture moral od varnostnega organa pridobiti varnostno pooblastilo, ki se nanaša na sistem varnega upravljanja in druge predpise v zvezi z izpolnjevanjem varnostnih zahtev.
- (18) Države članice bi si morale prizadevati pomagati proslcem, ki želijo priti na trg kot prevozniki v železniškem prometu. Zlasti bi morale zagotoviti informacije in nemudoma odgovoriti na zahteve za podelitev varnostnega spričevala. V zvezi s prevozniki v železniškem prometu, ki opravljajo mednarodne prevozne storitve, je pomembno, da so postopki podobni v različnih državah članicah. Čeprav bo v dogledni prihodnosti varnostno spričevalo vsebovalo nacionalne dele, bi kljub temu morale biti možno uskladiti njegove skupne dele in olajšati oblikovanje skupnega obrazca.
- (19) Podeljevanje spričevala vlakovnemu osebju in odobritev začetka obratovanja aktivnih voznih sredstev za različna nacionalna omrežja so pogosto nepremagljive ovire za nove tekmece. Države članice bi morale zagotoviti, da bi bila sredstva za usposabljanje in podeljevanje varnostnega spričevala vlakovnemu osebju, ki so potrebna za izpolnjevanje nacionalnih predpisov, dostopna prevoznikom v železniškem prometu, ki predlagajo vlogo za varnostno spričevalo. Predpisati bi bilo treba postopek za odobritev začetka obratovanja aktivnih voznih sredstev.
- (20) Časi vožnje in počitki za strojevodje in vlakovno osebje, ki izvaja varnostne naloge, znatno vplivajo na raven varnosti železniškega sistema. Ti vidiki sodijo v člen 137 Pogodbe in so že predmet pogajanj med socialnimi partnerji v okviru Odbora za sektorski dialog, ki je ustanovljen v skladu s Sklepom Komisije 98/500/ES ⁽¹⁾.
- (21) Za razvoj varnega železniškega sistema Skupnosti je potrebna določitev usklajenih pogojev za izdajo ustreznih dovoljenj za strojevodje in spremno osebje na vlak, ki opravlja varnostne naloge, v zvezi s katerimi je Komisija napovedala, da bo v bližnji prihodnosti predlagala dodatno zakonodajo. Usposobljenost osebja, ki je zadolženo za kritične varnostne naloge, je že določeno v okviru uporabe direktiv 96/48/ES in 2001/16/ES.
- (22) V okviru novega skupnega regulativnega okvira za varnost na železnici bi bilo treba za urejanje in nadzor varnosti na železnici ustanoviti nacionalne organe v vseh državah članicah. Da bi olajšali sodelovanje med njimi na ravni Skupnosti, bi jim morale

⁽¹⁾ Sklep Komisije 98/500/ES z dne 20. maja 1998 o ustanovitvi odborov sektorskega dialoga med socialnimi partnerji na evropski ravni (UL L 225, 12.8.1998, str. 27).

▼B

biti dodeljene enake naloge in obveznosti. Nacionalnim varnostnim organom bi morala biti zagotovljena visoka stopnja neodvisnosti. Svoje naloge bi morali opravljati odprto in nediskriminatorno, da bi pomagali pri ustvarjanju enotnega železniškega sistema Skupnosti in sodelovali pri koordinaciji svojih meril za proces odločanja, zlasti v zvezi s podeljevanjem varnostnega spričevala prevoznikom v železniškem prometu, ki izvajajo mednarodne prevozne storitve.

- (23) Resne železniške nesreče so redke. Vendar imajo lahko pogubne posledice in so razlog za zaskrbljenost javnosti glede varnosti v železniškem sistemu. Vse take nesreče je zato treba preiskati iz varnostnega vidika, da bi preprečili ponovitev, in izide preiskav objaviti. Druge nesreče in incidenti bi lahko bili znanilci resnih nesreč in bi ravno tako morali biti predmet varnostnih preiskav, kadar je to potrebno.

- (24) Varnostno preiskavo je treba ločevati od sodne preiskave iste nesreče in omogočiti dostop do dokazov in prič. Opraviti bi jo moral stalni organ, ki je neodvisen od aktivnih udeležencev v železniškem sektorju. Organ bi moral delovati na način, ki preprečuje navzkrižje interesov in vsakršno vpletenost pri vzrokih za dogodke, ki se preiskujejo; zlasti bi morala biti zavarovana njegova funkcionalna neodvisnost, če je tesno povezan z nacionalnim varnostnim organom ali regulatornim organom v zvezi z organizacijskimi in pravnimi nameni. Njegove preiskave bi morale biti, kolikor je mogoče, odprte. Za vsak dogodek bi preiskovalni organ moral ustanoviti ustrezno preiskovalno skupino s potrebnim strokovnim znanjem in izkušnjami za odkrivanje neposrednih in osnovnih vzrokov.

- (25) Poročila o preiskavah ter vse ugotovitve in priporočila zagotavljajo najpomembnejše informacije za nadaljnje izboljšanje varnosti na železnici in bi zato morale biti dostopne javnosti na ravni Skupnosti. Naslovniki bi morali izvajati varnostna priporočila in o ukrepih poročati varnostnemu organu.

- (26) Ker ciljev in predlaganih ukrepov — predvsem za koordinacijo dejavnosti v državah članicah pri urejanju in nadzoru varnosti ter pri preiskavah nesreč in določitvi skupnih varnostnih ciljev na ravni Skupnosti, skupnih varnostnih metod, skupnih varnostnih kazalnikov ter pri skupnih zahtevah za varnostno spričevalo — države članice ne morejo zadovoljivo uresničiti in ker jih je zaradi obsega ukrepov lažje uresničiti na ravni Skupnosti, lahko Skupnost sprejme ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti iz člena 5 Pogodbe. V skladu z načelom sorazmernosti iz navedenega člena ta direktiva ne prekorači okvirjev, potrebnih za doseganje teh ciljev.

▼B

- (27) Ukrepe, potrebne za izvedbo te direktive, je treba sprejeti v skladu s Sklepom Sveta 1999/468/ES z dne 28. junija 1999, ki določa postopke za izvedbo izvršnih pooblastil, prenesenih na Komisijo ⁽¹⁾.
- (28) Cilj te direktive je reorganizacija in uskladitev zadevne zakonodaje Skupnosti glede varnosti na železnici. Zato je treba razveljaviti določbe o podeljevanju varnostnega spričevala prevoznikom v železniškem prometu iz Direktive 2001/14/ES skupaj z vsemi sklicevanji na podeljevanje varnostnega spričevala. Direktiva 95/18/ES je vsebovala zahteve za varnostno usposobljenost aktivnega osebja in za varnost voznih sredstev, ki jih zajemajo zahteve glede podeljevanja varnostnega spričevala iz te direktive ter zato ne bi smele biti več del zahtev v zvezi z izdajanjem dovoljenj. Prevozniki v železniškem prometu, ki so imetniki licence, bi morali imeti tudi varnostno spričevalo, da bi dobili dovoljenje za dostop do železniške infrastrukture.
- (29) Države članice bi morale predpisati kazni, ki bi se uporabljale pri kršitvah določb iz te direktive in zagotoviti, da se izvajajo. Te kazni morajo biti učinkovite, sorazmerne in odvračilne –

SPREJELA NASLEDNJO DIREKTIVO:

POGLAVJE I
UVODNE DOLOČBE

Člen 1

Namen

Namen te direktive je zagotoviti razvoj in izboljšanje varnosti na železnicah Skupnosti ter olajšati dostop do trga storitev železniških prevozov z:

- (a) uskladitvijo regulativnih struktur v državah članicah;
- (b) določitvijo odgovornosti aktivnih udeležencev;
- (c) razvojem skupnih varnostnih ciljev in skupnih varnostnih metod zaradi večje usklajenosti nacionalnih predpisov;
- (d) zahtevo za ustanovitev varnostnega organa in organa za preiskavo nesreč in incidentov v vsaki državi članici;
- (e) določitvijo skupnih načel upravljanja, urejanja in nadzorovanja varnosti na železnici.

⁽¹⁾ UL L 184, 17.7.1999, str. 23.

▼B*Člen 2***Področje uporabe**

1. Ta direktiva se uporablja za železniške sisteme v državah članicah, ki se lahko razčlenijo v podsisteme za strukturna in operativna področja. Obsega varnostne zahteve za sistem v celoti, vključno z varnim upravljanjem infrastrukture in vodenjem železniškega prometa ter z medsebojnim delovanjem ali vplivanjem med prevozniki v železniškem prometu in upravljavci železniške infrastrukture.

2. Države članice lahko iz ukrepov, ki jih sprejmejo pri izvedbi te direktive, izvzamejo:

- (a) podzemne železnice, tramvaje in druge sisteme lahke železnice;
- (b) omrežja, ki so funkcionalno ločena od ostalega železniškega sistema in so predvidena samo za opravljanje lokalnega, mestnega in primestnega potniškega prometa, kakor tudi prevoznike, ki izvajajo dejavnost samo na teh omrežjih;
- (c) zasebno železniško infrastrukturo, ki jo uporablja izključno njen lastnik za lastne prevoze blaga;

▼M2

- (d) vozila, ki so del kulturne dediščine in obratujejo v nacionalnih omrežjih, v kolikor so skladna z nacionalnimi varnostnimi pravili in predpisi, z namenom varnega obratovanja teh vozil;
- (e) železnice, ki so del kulturne dediščine, ter muzejske in turistične železnice, ki obratujejo v lastnih omrežjih, vključno z delavnicami, vozili in osebjem.

▼B*Člen 3***Definicije**

Za namene te direktive se uporabljajo naslednje definicije:

- (a) „železniški sistem“ pomeni celoto podsistemov za strukturna in operativna področja iz Direktive 96/48/ES in 2001/16/ES ter upravljanje in vodenje sistema kot celote;
- (b) „upravljavec železniške infrastrukture“ pomeni vsak organ ali podjetje, ki je pristojno zlasti za vzpostavitev in vzdrževanje železniške infrastrukture ali njenega dela iz člena 3 Direktive 91/440/EGS, kar lahko vključuje tudi vodenje nadzora nad infrastrukturo in varnostnimi sistemi. Naloge upravljavca železniške infrastrukture na omrežju ali na delu omrežja se lahko zaupajo različnim organom ali podjetjem;
- (c) „prevoznik v železniškem prometu“ pomeni podjetje, kakor je definirano v Direktivi 2001/14/ES, in vsako drugo javno ali zasebno podjetje, katerega glavna dejavnost je izvajanje prevoznih storitev prevozov blaga in/ali potnikov v železniškem prometu, pri čemer mora ta prevoznik zagotoviti vleko; to vključuje tudi podjetja, ki zagotavljajo le vleko;

▼B

- (d) „tehnična specifikacija za interoperabilnost (TSI)“ pomeni specifikacije, v katerih je zajet podsistem ali del podsistema zaradi izpolnjevanja bistvenih zahtev in zagotovitve interoperabilnosti vseevropskega železniškega sistema za visoke in konvencionalne hitrosti, kakor so definirane v direktivah 96/48/ES in 2001/16/ES;
- (e) „skupni varnostni cilji (SVC)“ pomenijo najmanjše stopnje varnosti, izražene v merilih za sprejemljivost tveganja, ki jih morajo doseči različni deli železniškega sistema (kakor so železniški sistem za konvencionalne hitrosti, železniški sistem za visoke hitrosti, dolgi železniški predori ali proge, ki se uporabljajo samo za tovorni promet) in celotni sistem;
- (f) „skupne varnostne metode (SVM)“ pomenijo metode, ki jih je treba izpopolniti za opis ocene o stopnji varnosti in doseganja varnostnih ciljev ter skladnosti z drugimi varnostnimi zahtevami;
- (g) „varnostni organ“ pomeni nacionalni organ, ki je zadolžen za naloge v zvezi z varnostjo na železnici v skladu s to direktivo ali katerikoli dvonacionalni organ, ki sta mu državi članici zaupali te naloge, da bi zagotovil enotni varnostni režim za specializirano obmejno infrastrukturo;
- (h) „nacionalni varnostni predpisi“ pomeni predpise, vsebujoče varnostne zahteve za železnice, ki so naložene na ravni države članice in se uporabljajo za več kakor enega prevoznika v železniškem prometu, ne glede na organ, ki jih je izdal;
- (i) „sistem varnega upravljanja“ pomeni organizacijo in ureditev, ki ju je vzpostavil upravljavec železniške infrastrukture ali prevoznik v železniškem prometu, da bi zagotovil varno upravljanje svojih dejavnosti;
- (j) „glavni preiskovalec“ pomeni osebo, ki je odgovorna za organizacijo, izvajanje in nadzor preiskave;
- (k) „nesreča“ pomeni nehoteni ali nenamerni nepričakovani dogodek ali posebni niz takih dogodkov, ki imajo škodljive posledice; nesreče se razvrščajo v naslednje kategorije: trčenja, iztirjenja, nesreče na nivojskih prehodih, nesreče, ki jih povzročijo vozna sredstva med gibanjem in v katerih so udeležene osebe, požari in druge;
- (l) „resna nesreča“ pomeni katero koli trčenje ali iztirjenje vlakov, katerega posledice so smrt vsaj ene osebe ali resne poškodbe petih ali več oseb ali velika škoda na vozniških sredstvih, infrastrukturi ali v okolju, in vsaka druga podobna nesreča, ki ima očitni vpliv na ureditev varnosti na železnici ali na upravljanje varnosti; „velika škoda“ pomeni škodo, ki jo lahko preiskovalni organ oceni takoj in ki znaša vsaj 2 milijona evrov;
- (m) „incident“ pomeni katerikoli dogodek, razen nesreče ali resne nesreče, ki je povezan z obratovanjem vlakov in vpliva na varnost obratovanja;

▼B

- (n) „preiskava“ pomeni postopek, ki se izvaja zaradi preprečevanja nesreč in incidentov, kar vključuje zbiranje in analizo informacij, presojo, vključno z odkrivanjem vzrokov, ter, kadar je to primerno, pripravo varnostnih priporočil;
- (o) „vzroki“ pomeni dejanja, opustitve dejanj, dogodke ali razmere (ali kombinacijo le-teh), ki so vzrok za nesrečo ali incident;
- (p) „Agencija“ pomeni Evropsko agencijo za železnice, ki je agencija Skupnosti za varnost in interoperabilnost na železnici;
- (q) „priglašeni organi“ pomenijo organe, ki so pooblaščen za ocenjevanje bodisi skladnosti komponent interoperabilnosti ali njihove primernosti za uporabo bodisi postopka ES za verifikacijo podsistemov iz direktiv 96/48/ES in 2001/16/ES;
- (r) „komponente interoperabilnosti“ pomeni vsako osnovno komponento, skupino komponent, podsklop ali celoten sklop opreme, vgrajene ali namenjene vgradnji v podsistem, od katerega je neposredno ali posredno odvisna interoperabilnost železniškega sistema za visoke ali konvencionalne hitrosti iz direktiv 96/48/ES in 2001/16/ES; pojem „komponenta“ zajema opredmetena in neopredmetena sredstva, kakor je npr. programska oprema;

▼M2

- (s) „imetnik“ pomeni osebo ali subjekt, ki je lastnik vozila ali ima pravico vozilo uporabljati ali vozilo izkorišča kot prevozno sredstvo in je kot tak vpisan v nacionalnem registru vozil (NRV) iz člena 33 Direktive 2008/57/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. junija 2008 o interoperabilnosti železniškega sistema v Skupnosti (prenovitev) ⁽¹⁾ (v nadaljevanju „Direktiva o interoperabilnosti železniškega sistema“);
- (t) „subjekt, zadolžen za vzdrževanje“ pomeni subjekt, ki je zadolžen za vzdrževanje vozila in je kot tak vpisan v NVR;
- (u) „vozilo“ pomeni železniško vozilo z lastnim pogonom ali brez njega, ki se na lastnih kolesih premika po železniških tirih. Vozilo je sestavljeno iz enega ali več strukturnih in funkcionalnih podsistemov oziroma delov takšnih podsistemov.

▼B

POGLAVJE II

RAZVOJ IN UPRAVLJANJE VARNOSTI

Člen 4

Razvoj in upravljanje varnosti na železnici

1. Države članice zagotovijo, da se varnost na železnici ohranja ter, kadar je to upravičeno in izvedljivo, stalno izboljšuje, upoštevajoč

⁽¹⁾ UL L 191, 18.7.2008, str. 1.

▼B

razvoj zakonodaje Skupnosti ter tehnični in znanstveni napredek, pri čemer ima prednost preprečevanje resnih nesreč.

Države članice zagotovijo, da se veljavni varnostni predpisi uporabljajo in izvajajo odprto in nediskriminatorno ob pospeševanju enotnega evropskega železniškega prometnega sistema.

2. Države članice zagotovijo, da ukrepi za razvoj in izboljšanje varnosti na železnici upoštevajo potrebo po pristopu, utemeljenem v sistemu.

3. Države članice zagotovijo, da se odgovornost za varno delovanje železniškega sistema in nadzorovanje tveganja, povezanega s tem, zaupa upravljavcem železniške infrastrukture in prevoznikom v železniškem prometu, ki se zavežejo, da bodo izvajali potrebne ukrepe za nadzorovanje tveganja — ob medsebojnem sodelovanju, kadar je to primerno — zaradi uveljavitve nacionalnih predpisov in standardov, ter da bodo uveljavili sisteme varnega upravljanja v skladu s to direktivo.

Brez poseganja v civilnopravno odgovornost v skladu s pravnimi zahtevami držav članic je vsak upravljavec železniške infrastrukture in prevoznik v železniškem prometu odgovoren uporabnikom, strankam, zadevnim delavcem ter tretjim osebam za svoj del sistema in njegovo varno delovanje, vključujoč oskrbo z materialom in sklepanje storitvenih pogodb.

4. Slednje ne posega v odgovornost vsakega proizvajalca, vzdrževalca, ►**M2** imetnik ◀, izvajalca storitev in oskrbovalne službe, da zagotovijo, da so njihova vozna sredstva, objekti in naprave, dodatki in oprema ter storitve v skladu z zahtevami in pogoji za predvideno uporabo, tako da jih lahko prevoznik v železniškem prometu ali upravljavec železniške infrastrukture varno uporablja.

*Člen 5***Skupni varnostni kazalniki**

1. Da bi olajšale oceno o doseganju SVC in zagotovile spremljanje splošnega razvoja varnosti na železnici, države članice zbirajo informacije o skupnih varnostnih kazalcih (SVK) iz letnih poročil varnostnih organov iz člena 18.

Prvo referenčno leto za SVK je 2006; o njih je treba poročati v letnem poročilu za naslednje leto.

SVK je treba določiti v skladu s Prilogo I.

▼M2

2. Do 30. aprila 2009 se pregleda Priloga I, zlasti zato, da bi se vključile skupne opredelitve SVK in skupne metode za izračun stroškov nesreč. Ta ukrep, ki je namenjen spreminjanju nebistvenih določb te direktive, se sprejme v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 27(2a).

▼B*Člen 6***Skupne varnostne metode****▼M2**

1. Prvo skupino SVM, ki obsega vsaj metode iz odstavka 3(a), sprejme Komisija do 30. aprila 2008. Objavijo se v *Uradnem listu Evropske unije*.

Drugo skupino SVM, ki obsega ostale metode iz odstavka 3, sprejme Komisija do 30. aprila 2010. Objavijo se v *Uradnem listu Evropske unije*.

Navedeni ukrepi, namenjeni spreminjanju nebitvenih določb te direktive z njenim dopolnjevanjem, se sprejmejo v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 27(2a).

▼B

2. Osnutek SVM in osnutek revidiranih SVM pripravi Agencija v okviru pooblastil, ki se podelijo v skladu s postopkom iz člena 27(2).

Osnutek SVM temelji na preučitvi sedanjih metod v državah članicah.

3. SVM opisujejo, kako se ocenjuje stopnja varnosti, kakor tudi doseganje varnostnih ciljev in skladnost z drugimi varnostnimi zahtevami; za ta namen se pripravijo in definirajo:

- (a) metode za ovrednotenje in oceno tveganja;
- (b) metode za ocenjevanje skladnosti z zahtevami iz varnostnih priročnikov in varnostnih pooblastil, izdanih v skladu s členoma 10 in 11;

ter

▼M2

(c) če še niso zajete v TSI, metode za preverjanje ali se strukturni podsistemi vseevropskih železniških sistemov upravljajo in vzdržujejo v skladu z zadevnimi bistvenimi zahtevami.

4. SVM se pregledujejo v rednih časovnih presledkih, upoštevajoč izkušnje, pridobljene pri njihovem izvajanju in celotnem razvoju varnosti v železniškem prometu, ter obveznosti držav članic iz člena 4(1). Ta ukrep, namenjen spreminjanju nebitvenih določb te direktive, med drugim z njenim dopolnjevanjem, se sprejme v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 27(2a).

▼B

5. Države članice sprejmejo vse potrebne spremembe svojih nacionalnih varnostnih predpisov ob upoštevanju sprejetja in revizij SVM.

*Člen 7***Skupni varnostni cilji**

1. SVC se razvijajo, sprejmejo in revidirajo po postopku iz tega člena.

2. Osnutek SVC in osnutek revidiranih SVC pripravi Agencija v okviru pooblastil, ki se podelijo v skladu s postopkom iz člena 27(2).

▼ B

3. ► **M2** Prva skupina osnutkov SVC temelji na preučitvi sedanjih ciljev in varnostne učinkovitosti v državah članicah ter zagotovi, da se varnostna učinkovitost železniškega sistema ne zmanjša v nobeni državi članici. Sprejme jih Komisija do 30. aprila 2009 in se objavijo v *Uradnem listu Evropske unije*. Ta ukrep, namenjen spreminjanju nebitstvenih določb te direktive, med drugim z njenim dopolnjevanjem, se sprejme v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 27(2a).

Druga skupina osnutkov SVC temelji na izkušnjah, pridobljenih pri prvi skupini SVC, in njihovem izvajanju. Odražajo vsako prednostno področje, kjer je treba varnost dodatno izboljšati. Sprejme jih Komisija do 30. aprila 2011 in se objavijo v *Uradnem listu Evropske unije*. Ta ukrep, namenjen spreminjanju nebitstvenih določb te direktive, med drugim z njenim dopolnjevanjem, se sprejme v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 27(2a). ◀

Vsi predlogi za osnutek in revizijo SVC odražajo obveznosti držav članic iz člena 4(1). Tem predlogom se priloži ocena predvidenih stroškov in koristi skupaj z navedbo njihovega verjetnega vpliva na vse vpletene izvajalce in gospodarske subjekte ter njihov vpliv na socialno sprejemljivost tveganja. Vsebujejo časovno razporeditev za postopno uresničevanje, kadar je to potrebno, zlasti zaradi upoštevanja narave in obsega investicij, ki so potrebne za njihovo uveljavitev. Vsebujejo tudi analizo možnih vplivov na TSI v zvezi s podsistemi in na podlagi tega, kadar je to potrebno, predloge za spremembe TSI.

4. SVC vsebujejo definicije najmanjše varnostne ravni, ki jih morajo doseči različni deli železniškega sistema ter celotni sistem v vsaki državi članici, izražene v sprejemljivosti tveganja v zvezi z:

(a) posameznimi tveganji, povezanimi s potniki, osebjem, vključno z osebjem pogodbenikov, uporabniki nivojskih križanj ter, brez poseganja v obstoječa nacionalna in mednarodna pravila o odgovornosti, nepooblaščenimi osebami na železniških progah;

(b) socialnimi tveganji.

▼ M2

5. SVC se pregledujejo v rednih časovnih presledkih ob upoštevanju celotnega razvoja varnosti na železnici. Ta ukrep, namenjen spreminjanju nebitstvenih določb te direktive, med drugim z njenim dopolnjevanjem, se sprejme v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 27(2a).

▼ B

6. Države članice sprejmejo vse potrebne spremembe svojih nacionalnih varnostnih predpisov, da bi dosegle vsaj SVC in vse revidirane SVC v skladu s časovno razporeditvijo uresničevanja, ki jim je priložena. Komisijo o teh predpisih obvestijo v skladu s členom 8(3).



Člen 8

Nacionalni varnostni predpisi

1. Države članice pri izvajanju te direktive določijo obvezujoče nacionalne varnostne predpise in zagotovijo, da se v jasnem jeziku, ki je razumljiv vpletenim stranem, objavijo in dajo na voljo vsem upravljavcem železniške infrastrukture, prevoznikom v železniškem prometu ter proslcem za varnostno spričevalo in varnostno pooblastilo.

2. Do 30. aprila 2005 države članice obvestijo Komisijo o vseh zadevnih nacionalnih varnostnih predpisih iz Priloge II, ki so v veljavi, in navedejo njihovo področje uporabe.

Z obvestilom se predložijo dodatne informacije o osnovni vsebini predpisov s sklicevanji na pravna besedila, o obliki zakonodaje in tem, kateri organ ali organizacija je odgovorna za njihovo objavo.

3. Najkasneje štiri leta po začetku veljavnosti te direktive Agencija poda oceno o tem, kako se objavijo nacionalni varnostni predpisi in dajo na voljo v skladu z odstavkom 1. Poleg tega pripravi ustrezna priporočila Komisiji v zvezi z objavo teh predpisov, da bi zadevne informacije postale bolj dostopne.

4. Države članice nemudoma obvestijo Komisijo o vsaki spremembi priglašeni nacionalni varnostni predpis in vsakem takem novem predpisu, ki ga morebiti sprejmejo, razen če se predpis v celoti nanaša na izvajanje TSI.

5. Komisija spremlja uvedbo novih nacionalnih predpisov držav članic zaradi preprečitve kopičenja novih posebnih nacionalnih predpisov in s tem ustvarjanja dodatnih ovir ter zaradi postopne uskladitve varnostnih predpisov.

6. Če namerava država članica po sprejetju SVC izdati novi nacionalni varnostni predpis, ki zahteva višjo raven varnosti kakor SVC, ali če namerava izdati novi nacionalni predpis, ki lahko vpliva na delovanje prevoznikov v železniškem prometu iz drugih držav članic na ozemlju zadevne države članice, se država članica pravočasno posvetuje z vsemi zainteresiranimi stranmi, pri čemer uporablja postopek iz odstavka 7.

7. Država članica predloži Komisiji v pregled osnutek varnostnega predpisa skupaj z razlogi za njegovo izdajo.

Če Komisija ugotovi, da osnutek varnostnega predpisa ni v skladu s SVM ali vsaj z uresničevanjem SVC ali da predstavlja sredstvo samovoljne diskriminacije ali prikrito omejevanje prevozov med državami članicami po železnici, je treba sprejeti odločbo, naslovljeno na zadevno državo članico, v skladu s postopkom iz člena 27(2).

Če Komisija resno podvomi, da osnutek varnostnega predpisa ni v skladu s SVM ali vsaj z uresničevanjem SVC, ali meni, da predstavlja sredstvo samovoljne diskriminacije ali prikrito omejevanje prevozov med državami članicami po železnici, nemudoma o tem obvesti zadevno državo članico, ki začasno ustavi sprejemanje, začetek veljavnosti ali izvajanje predpisa, dokler se v šestih mesecih sprejme odločba v skladu s postopkom iz člena 27(2).



Člen 9

Sistemi varnega upravljanja

1. Upravljavci železniške infrastrukture in prevozniki v železniškem prometu vzpostavijo sisteme varnega upravljanja zaradi zagotovitve, da železniški sistem doseže vsaj SVC, da je v skladu z nacionalnimi varnostnimi predpisi iz člena 8 in Priloge II ter z varnostnimi zahtevami iz TSI in da se uporabljajo zadevni deli SVM.

2. Sistem varnega upravljanja izpolnjuje zahteve in vsebuje elemente iz Priloge II, ki so prilagojeni značilnostim, obsegu in drugim pogojem za zadevno dejavnost. Ta sistem zagotovi kontrolo vseh tveganj, povezanih z dejavnostjo upravljavca železniške infrastrukture ali prevoznika v železniškem prometu, vključno z vzdrževanjem in oskrbo z materialom ter zaposlovanjem pogodbenikov. Brez poseganja v obstoječa nacionalna in mednarodna pravila o odgovornosti sistem varnega upravljanja upošteva, kadar je to primerno in upravičeno, tudi tveganja, ki izhajajo iz dejavnosti drugih strani.

3. Sistem varnega upravljanja vsakega upravljavca železniške infrastrukture upošteva učinke dejavnosti različnih prevoznikov na omrežju in je zato treba sprejeti določbe, ki omogočijo vsem prevoznikom v železniškem prometu, da izvajajo dejavnosti v skladu s TSI in nacionalnimi varnostnimi predpisi ter s pogoji iz njihovega varnostnega spričevala. Poleg tega ga je treba razvijati tudi zaradi koordinacije hitrih postopkov upravljavca železniške infrastrukture z vsemi prevozniki v železniškem prometu, ki izvajajo dejavnosti na njegovi infrastrukturi.

4. Vsako leto do 30. junija vsi upravljavci železniške infrastrukture in prevozniki v železniškem prometu predložijo varnostnem organu letno varnostno poročilo v zvezi s prejšnjim koledarskim letom. To varnostno poročilo vsebuje:

- (a) podatki o tem, kako se izpolnjujejo skupni varnostni cilji organizacije, in o rezultatih varnostnih načrtov;
- (b) opis razvoja nacionalnih varnostnih kazalnikov in SKV iz Priloge I, če je to pomembno za organizacijo, ki pripravlja poročilo;
- (c) rezultate notranje varnostne revizije;
- (d) ugotovitve o pomanjkljivostih in napakah pri delovanju železniškega prometa in upravljavca železniške infrastrukture, ki bi lahko bile pomembne za varnostni organ.

POGLAVJE III

PODELJEVANJE VARNOSTNIH SPRIČEVAL IN POOBLASTIL

Člen 10

Varnostna spričevala

1. Prevoznik v železniškem prometu mora imeti varnostno spričevalo iz tega poglavja, da bi dobil dovoljenje za dostop do železniške infrastrukture. Varnostno spričevalo lahko obsega celotno železniško omrežje države članice ali samo določeni del tega omrežja.

▼ M2

Namen varnostnega spričevala je zagotovitev dokaza, da je prevoznik v železniškem prometu vzpostavil svoj sistem varnega upravljanja in da lahko izpolni zahteve iz TSI ter iz druge zadevne zakonodaje Skupnosti in nacionalnih varnostnih prepisov za zagotovitev nadzora nad tveganjem in varnega izvajanja prevoznih storitev na omrežju.

▼ B

2. Varnostno spričevalo vsebuje:

- (a) spričevalo, ki potrjuje odobritev sistema varnega upravljanja prevoznika v železniškem prometu iz člena 9 in Priloge III;

ter

▼ M2

- (b) spričevalo, ki potrjuje odobritev določb, ki jih sprejme prevoznik v železniškem prometu zaradi izpolnjevanja posebnih zahtev, potrebnih za varno opravljanje svojih storitev v zadevnem omrežju. Zahteve lahko vključujejo uporabo TSI in nacionalnih varnostnih predpisov, vključno z operativnimi predpisi omrežja, odobritvijo potrdil za osebje in izdajo dovoljenja za začetek obratovanja voznih sredstev, ki jih uporablja prevoznik v železniškem prometu. Podeljevanje spričevala temelji na dokumentaciji, ki jo predloži prevoznik v železniškem prometu in je opisana v Prilogi IV.

▼ B

3. Varnostni organ v državi članici, v kateri je prevoznik v železniškem prometu prvič registriral svojo dejavnost, izda spričevalo v skladu z odstavkom 2.

V spričevalu, izdanem v skladu z odstavkom 2, mora biti navedena vrsta in obseg zajetih dejavnosti v železniškem prometu. Spričevalo, izdano v skladu z odstavkom 2(a), je veljavno v vsej Skupnosti za enake dejavnosti v železniškem prometu.

4. Varnostni organ v državi članici, v kateri prevoznik v železniškem prometu namerava opravljati dodatne storitve v železniškem prometu, izda dodatno nacionalno spričevalo, ki je potrebno v skladu z odstavkom 2(b).

5. Varnostno spričevalo se podaljša, ko prevoznik v železniškem prometu predloži vlogo, v časovnih presledkih, ki niso daljši kakor pet let. Delno ali v celoti se dopolni, kadarkoli se bistveno spremeni vrsta ali obseg dejavnosti.

Imetnik varnostnega spričevala brez odlašanja obvesti pristojni varnostni organ o vseh pomembnih spremembah pogojev za zadevni del tega spričevala. Poleg tega obvesti pristojni varnostni organ, kadarkoli zaposli novo kategorijo osebja ali začne uporabljati nove vrste voznih sredstev.

Varnostni organ lahko zahteva, da se zadevni del varnostnega spričevala revidira, ko se bistveno spremeni varnostni regulativni okvir.

Če varnostni organ ugotovi, da imetnik varnostnega spričevala ne izpolnjuje več pogojev za spričevalo, ki ga je izdal, razveljavi del (a) in/ali (b) spričevala, pri čemer obrazloži razloge za svojo odločitev. Varnostni organ, ki razveljavi dodatno nacionalno spričevalo, izdano v skladu z odstavkom 4, o svoji odločitvi nemudoma obvesti varnostni organ, ki je izdal spričevalo v skladu s členom 2(a).

▼B

Ravno tako mora varnostni organ razveljaviti varnostno spričevalo, če je očitno, da ga imetnik v letu po njegovi izdaji ni uporabljal v skladu z namenom, zaradi katerega je izdano.

6. Varnostni organ obvesti Agencijo v enem mesecu o varnostnih spričevalih iz odstavka 2(a), ki so izdana, podaljšana, dopolnjena ali razveljavljena. V obvestilu navede ime in naslov prevoznika v železniškem prometu, datum izdaje, obseg in veljavnost varnostnega spričevala ter, v primeru razveljavitve, razloge za svojo odločitev.

7. Do 30. aprila 2009 Agencija oceni okoliščine v zvezi s podeljevanjem varnostnega spričevala in Komisiji predloži poročilo skupaj s priporočili glede strategije približevanja enotnemu varnostnemu spričevalu Skupnosti. Komisija na podlagi priporočila ustrezno ukrepa.

*Člen 11***Podeljevanje varnostnega pooblastila upravljavcu železniške infrastrukture**

1. Da bi dobil dovoljenje za upravljanje in vodenje železniške infrastrukture, mora upravljavec železniške infrastrukture pridobiti varnostno pooblastilo od varnostnega organa v državi članici, v kateri ima sedež.

Varnostno pooblastilo vsebuje:

(a) overitev, ki potrjuje odobritev sistema varnega upravljanja upravljavca železniške infrastrukture iz člena 9 in Priloge III;

ter

(b) overitev, ki potrjuje odobritev določb, ki jih sprejme upravljavec železniške infrastrukture zaradi izpolnjevanja posebnih zahtev, potrebnih za varno zasnovano, vzdrževanje in delovanje železniške infrastrukture, vključujoč, kadar je to primerno, vzdrževanje in delovanje kontrole prometa ter sistem signalizacije.

2. Varnostno pooblastilo se podaljša, ko prevoznik v železniškem prometu predloži vlogo, v časovnih presledkih, ki niso daljši kakor pet let. Delno ali v celoti se dopolni, kadarkoli se bistveno spremeni bodisi železniška infrastruktura, signalizacija ali oskrba z energijo bodisi načela za njeno delovanje in vzdrževanje. Imetnik varnostnega pooblastila brez odlašanja obvesti pristojni varnostni organ o vseh teh spremembah.

Varnostni organ lahko zahteva, da se zadevni del varnostnega pooblastila revidira, ko se bistveno spremeni varnostni regulativni okvir.

Če varnostni organ ugotovi, da imetnik varnostnega pooblastila ne izpolnjuje več pogojev za pooblastilo, ki ga je izdal, razveljavi pooblastilo, pri čemer obrazloži razloge za svojo odločitev.

3. Varnostni organ v enem mesecu obvesti Agencijo o varnostnih pooblastilih, ki so izdana, podaljšana, spremenjena ali razveljavljena. V obvestilu navede ime in naslov upravljavca železniške infrastrukture, datum izdaje, obseg in veljavnost varnostnega pooblastila ter, v primeru razveljavitve, razloge za svojo odločitev.

▼B*Člen 12***Zahteve v zvezi s podeljevanjem varnostnega spričevala in varnostnega pooblastila**

1. Varnostni organ odloči o vlogi za varnostno spričevalo ali varnostno pooblastilo brez odlašanja ter v vsakem primeru največ šest mesecev po predložitvi vseh potrebnih informacij in dodatnih informacij, ki jih je zahteval varnostni organ. Prosilec, če se od njega zahtevajo dodatne informacije, te informacije predloži nemudoma.

2. Da bi olajšal ustanavljanje novih prevoznikov v železniškem prometu in predložitev vlog prevoznikov v železniškem prometu iz drugih držav članic, varnostni organ izda podrobna navodila o tem, kako pridobiti varnostno spričevalo. V teh navodilih navede vse zahteve, ki so določene za namen člena 10(2), in prosilcu da na voljo vse zadevne dokumente.

Posebna navodila se izdajo za prevoznike v železniškem prometu, ki zaprosijo za varnostno spričevalo v zvezi s storitvami na določenem omejenem delu železniške infrastrukture, pri čemer je treba posebej navesti predpise, ki veljajo za ta del.

3. Navodila za predložitev vloge, ki opisujejo in pojasnjujejo zahteve za varnostna spričevala in navajajo dokumente, ki jih je treba predložiti, so na voljo prosilcem brezplačno. Vse vloge za varnostna spričevala se predložijo v jeziku, ki ga zahteva varnostni organ.

*Člen 13***Dostop do sredstev za usposabljanje**

1. Države članice zagotovijo, da imajo prevozniki v železniškem prometu, ki predložijo vlogo za varnostno spričevalo, enakopraven in nediskriminatoren dostop do sredstev za usposabljanje strojevodij in spremnega osebja na vlakih, kadarkoli je to usposabljanje potrebno za izpolnitev pogojev za pridobitev varnostnega spričevala.

Ponujene storitve morajo vključevati usposabljanje v zvezi s poznavanjem prog, operativnimi pravili in postopki, sistemom signalizacije in sistemom upravljanja — vodenja prometa ter hitrih postopkov, ki se uporabljajo na zadevnih progah.

Države članice zagotovijo, da imajo upravljavci železniške infrastrukture in njihovo osebje, ki opravlja ključne varnostne naloge, enakopraven in nediskriminatoren dostop do sredstev za usposabljanje.

Če usposabljanje ne vključuje izpitov in podelitve spričeval, država članica zagotovi, da imajo prevozniki v železniškem prometu možnost pridobiti ta spričevala, če je to pogoj za varnostno spričevalo.

Varnostni organ zagotovi, da so pri usposabljanja ali, kadar je to primerno, podelitvi spričeval izpolnjene varnostne zahteve iz TSI ali nacionalnih varnostnih predpisov iz člena 8 in Priloge II.

▼ B

2. Če so sredstva za usposabljanje dostopna samo v okviru storitev, ki jih izvaja samo en prevoznik v železniškem prometu ali upravljavec železniške infrastrukture, države članice zagotovijo, da so te dostopne tudi drugim prevoznikom v železniškem prometu po primerni in nedisriminatorni ceni, ki je stroškovna in lahko vključuje profitno maržo.

3. Pri zaposlovanju novih strojevodij, vlakovnega osebja in osebja, ki izvaja ključne varnostne naloge, mora prevoznik v železniškem prometu omogočiti upoštevanje kakršnega koli usposabljanja, kvalifikacij in izkušenj, pridobljenih pri drugih prevoznikih v železniškem prometu. Zaradi tega so ti člani osebja upravičeni do dostopa do dokumentov ter pridobivanja in pošiljanja kopij dokumentov, ki potrjujejo njihovo usposobljenost, kvalifikacije in izkušnje.

4. V vsakem primeru je vsak prevoznik v železniškem prometu in vsak upravljavec železniške infrastrukture odgovoren za raven usposobljenosti in kvalifikacij svojega osebja, ki opravlja varnostno delo iz člena 9 in Priloge III.

▼ M1**▼ M2***Člen 14a***Vzdrževanje vozil**

1. Vsakemu vozilu se pred začetkom obratovanja oziroma pred uporabo v omrežju dodeli subjekt, ki je zadolžen za njegovo vzdrževanje in ki se ga vnese v NRV v skladu s členom 33 Direktive o interoperabilnosti železniškega sistema.

2. Subjekt, zadolžen za vzdrževanje, je lahko prevoznik v železniškem prometu, upravljavec infrastrukture ali imetnik.

3. Brez poseganja v pristojnosti prevoznikov v železniškem prometu in upravljavcev infrastrukture glede varnega upravljanja vlaka, kakor je to določeno v členu 4, subjekt z ustreznim sistemom vzdrževanja zagotovi, da vozila, za katera je zadolžen za vzdrževanje, varno obratujejo. Zato subjekt, zadolžen za vzdrževanje, zagotovi, da so vozila vzdrževana v skladu z:

(a) datoteko o vzdrževanju vsakega vozila,

(b) ustreznimi zahtevami, vključno s predpisi o vzdrževanju in z določbami TSI.

Subjekt, zadolžen za vzdrževanje, izvaja vzdrževanje sam ali za to uporablja pogodbene vzdrževalne delavnice.

4. V primeru tovornih vagonov vsak subjekt, zadolžen za vzdrževanje, potrdi organ, pooblaščen ali priznan v skladu z odstavkom 5, ali nacionalni varnostni organi. Postopek akreditacije temelji na merilih o neodvisnosti, strokovnosti in nepristranskosti, kot so na primer ustrezni evropski standardi serije EN 45 000. Tudi postopek priznanja temelji na merilih neodvisnosti, strokovnosti in nepristranskosti.

Če je subjekt, zadolžen za vzdrževanje, prevoznik v železniškem prometu oziroma upravljavec infrastrukture, skladnost z zahtevami, sprejetimi po odstavku 5, preverijo ustrezni nacionalni varnostni organi v skladu s postopki iz členov 10 ali 11 ter jo odobrijo s potrdili, določenimi v teh postopkih.

▼ **M2**

5. Komisija na podlagi priporočila Agencije do 24. decembra 2010 sprejme ukrep, s katerim uvede sistem izdajanja potrdil subjektom, zadolženim za vzdrževanje, za tovarne vagone. S potrdili, izdanimi v skladu s tem sistemom, se potrjuje skladnost z zahtevami iz odstavka 3.

Navedeni ukrep vključuje zahteve glede:

- (a) sistema vzdrževanja, ki ga vzpostavi subjekt;
- (b) oblike in veljavnosti potrdil, izdanih subjektu;
- (c) meril za pooblastitev ali priznanje organa ali organov, odgovornih za izdajanje potrdil in zagotavljanje nadzora, potrebnega za delovanje sistema izdajanja potrdil;
- (d) datuma uporabe sistema izdajanja potrdil, vključno s prehodnim obdobjem enega leta za obstoječe subjekte, zadolžene za vzdrževanje.

Ta ukrep, namenjen spreminjanju nebistvenih določb te direktive z njenim dopolnjevanjem, se sprejme v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 27(2a).

Komisija na podlagi priporočila Agencije do 24. decembra 2018 preuči ta ukrep, da se vključijo vsa vozila in, če je potrebno, posodobi sistem izdajanja potrdil za tovarne vagone.

6. Potrdila, izdana v skladu z odstavkom 5, veljajo po vsej Skupnosti.

7. Agencija oceni postopek izdajanja potrdil, ki se izvaja v skladu z odstavkom 5, in Komisiji posreduje poročilo najkasneje tri leta po začetku veljavnosti ustreznega ukrepa.

8. Države članice se lahko odločijo, da bodo svoje obveznosti opredeljevanja subjekta, zadolženega za vzdrževanje, in njegovega potrjevanja izpolnjevale z alternativnimi ukrepi, v primerih:

- (a) vozil, registriranih v tretji državi in vzdrževanih v skladu z zakoni tiste države;
- (b) vozil, ki se uporabljajo na omrežjih ali progah, katerih tirna širina se razlikuje od tiste na glavnem železniškem omrežju v Skupnosti in za katere je izpolnjevanje zahtev iz odstavka 3 zagotovljeno z mednarodnimi sporazumi s tretjimi državami;
- (c) vozil, opredeljenih v členu 2(2), in vojaške opreme ter posebnega transporta, za katere je pred obratovanjem potrebno ad hoc dovoljenje nacionalnih varnostnih organov. V tem primeru se odstopanja odobrijo za obdobje največ petih let.

Takšni alternativni ukrepi se izvajajo z odstopanji, ki jih odobrijo ustrezni nacionalni varnostni organi:

- (a) pri registriranju vozil v skladu s členom 33 Direktive o interoperabilnosti železniškega sistema, kar zadeva opredelitev subjekta, zadolženega za vzdrževanje;

▼M2

- (b) pri izdajanju varnostnih potrdil in dovoljenj prevoznikom v železniškem prometu in upravljavcem infrastruktur v skladu s členoma 10 in 11 te direktive, kar zadeva opredeljevanje ali izdajanje potrdil subjektom, zadolženih za vzdrževanje.

Takšna odstopanja se opredelijo in upravičijo v letnem varnostnem poročilu iz člena 18 te direktive. Če se zdi, da obstajajo prevelika tveganja glede varnosti v železniškem sistemu Skupnosti, Agencija o tem nemudoma obvesti Komisijo. Komisija stopi v stik z udeleženi stranmi in, če je to ustrezno, od držav članic zahteva, naj umaknejo svojo odločitev o odstopanju.

▼B*Člen 15***Uskladitev varnostnih spričeval**

1. Odločitve o skupnih usklajenih zahtevah v skladu s členom 10(2)(b) in Prilogo IV ter o skupni obliki navodil za predložitev vloge se sprejmejo do 30. aprila 2009 v skladu s postopkom iz člena 27(2).
2. Agencija priporoči skupne usklajene zahteve in skupno obliko navodil za predložitev vloge v okviru mandata, ki se sprejme v skladu s postopkom iz člena 27(2).

POGLAVJE IV

VARNOSTNI ORGAN*Člen 16***Naloge**

1. Vsaka država članica ustanovi varnostni organ. Ta organ — ki je lahko ministrstvo, pristojno za promet, ali katerikoli drugi organ — je organizacijsko, finančno, pravno in pri odločanju neodvisen od katerega koli prevoznika v železniškem prometu, upravljavca železniške infrastrukture, prosilca in oskrbovalne službe.
2. Varnostnemu organu se zaupajo vsaj naslednje naloge:

▼M2

- (a) izdaja dovoljenj za začetek delovanja strukturnih podsistemov, ki predstavljajo železniški sistem v skladu s členom 15 Direktive o interoperabilnosti železniškega sistema, in preverjanje, ali se upravljajo in vzdržujejo v skladu z ustreznimi bistvenimi zahtevami;

▼B

- (c) nadzorovanje skladnosti komponent interoperabilnosti z bistvenimi zahtevami iz člena 12 direktiv 96/48/ES in 2001/16/ES;
- (d) izdaja dovoljenj za začetek obratovanja bistveno spremenjenih vozniških sredstev, ki še niso zajeta v TSI;

▼B

- (e) izdaja, podaljševanja, spremembe in preklic ustreznih delov varnostnega spričevala ali varnostnega pooblastila, izdanih v skladu s členi 10 in 11, ter preverjanje, ali so izpolnjeni pogoji in zahteve, ki so v njih določeni, in ali upravljavci železniške infrastrukture in prevozniki v železniškem prometu delujejo v okviru pogojev zakonodaje Skupnosti ali nacionalne zakonodaje;
- (f) spremljanje, krepitev in, kadar je to primerno, uveljavitev in razvoj varnostnega regulativnega okvira, vključno s sistemom nacionalnih varnostnih predpisov;

▼M2

- (g) nadzorovanje pravilne registracije voznih sredstev v NRV, ter pravilnosti in ažurnosti varnostnih informacij v njem.

▼B

3. Naloge iz odstavka 2 se ne smejo prenesti ali odstopiti nobenemu upravljavcu železniške infrastrukture, prevozniku v železniškem prometu ali oskrbovalni službi.

*Člen 17***Načela odločanja**

1. Varnostni organ opravlja svoje naloge odprto, nediskriminatorno in pregledno. Zlasti omogoči vsem stranem, da so zaslišane in da podajo razloge za svoje odločitve.

Nemudoma odgovarja na zahteve in vloge in brez odlašanja sporoča svoje zahteve glede informacij ter sprejema vse svoje odločitve v štirih mesecih po predložitvi vseh zahtevanih informacij. Pri opravljanju nalog iz člena 16 lahko kadarkoli zahteva tehnično pomoč upravljavca železniške infrastrukture in prevoznika v železniškem prometu ali drugih usposobljenih organov.

Med procesom razvoja nacionalnega regulativnega okvira se varnostni organ posvetuje z vsemi vpletenimi osebami in zainteresiranimi stranmi, vključno z upravljavci železniške infrastrukture, prevozniki v železniškem prometu, vzdrževalci, uporabniki in predstavniki osebja.

2. Varnostni organ lahko opravi inšpekcijske preglede in preiskave, ki so potrebni za izpolnitev njegovih nalog, ter mu je odobren dostop do vseh dokumentov in prostorov, naprav, objektov in opreme upravljavcev železniške infrastrukture in prevoznikov v železniškem prometu.

3. Države članice sprejmejo vse potrebne ukrepe za zagotovitev, da so vse odločitve, ki jih sprejme varnostni organ, predmet sodnega preskusa.

4. Varnostni organi aktivno izmenjujejo stališča in izkušnje zaradi uskladitve svojih meril odločanja v vsej Skupnosti. Cilj njihovega sodelovanja je zlasti lajšanje in koordinacija podeljevanja varnostnih spričeval prevoznikom v železniškem prometu, ki so jim dodeljene mednarodne vlakovne poti v skladu s postopkom iz člena 15 Direktive 2001/14/ES.

Agencija pomaga varnostnim organom pri teh nalogah.

▼B*Člen 18***Letno poročilo**

Vsako leto varnostni organ objavi letno poročilo v zvezi z dejavnostmi v prejšnjem letu in ga pošlje Agenciji najkasneje do 30. septembra. Poročilo mora vsebovati podatke o:

- (a) razvoju varnosti na železnici, vključno z združevanjem SKV iz Priloge I na ravni držav članic;
- (b) pomembnih spremembah zakonodaje in ureditve o varnosti na železnici;
- (c) spremembah pri podeljevanju varnostnega spričevala in varnostnega pooblastila;
- (d) rezultatih in izkušnjah pri nadzoru nad upravljavci železniške infrastrukture in prevozniki v železniškem prometu;

▼M2

- (e) odstopanjih, o katerih je bilo odločeno v skladu s členom 14a(8).

▼B

POGLAVJE V

PREISKAVA NESREČ IN INCIDENTOV*Člen 19***Obveznost preiskave**

1. Države članice zagotovijo, da preiskovalni organ iz člena 21 opravi preiskave po resnih nesrečah na železniškem sistemu, katerih cilj je možno izboljšanje varnosti na železnici in preprečevanje nesreč.

2. Poleg resnih nesreč preiskovalni organ iz člena 21 lahko preišče tudi tiste nesreče in incidente, ki bi lahko v okoliščinah, ki se ne bi bistveno razlikovale, povzročili resne nesreče, vključno s tehničnimi napakami strukturnih podsistemov ali komponentami interoperabilnosti vseevropskega železniškega sistema za velike ali konvencionalne hitrosti.

Preiskovalni organ po lastnem preudarku odloči, ali je treba preiskati take nesreče ali incidente ali ne. Pri svoji odločitvi upošteva:

- (a) resnost nesreče ali incidenta;
- (b) ali je to del niza nesreč ali incidentov, ki zadevajo celotni sistem;
- (c) vpliv na varnost v železniškem prometu na ravni Skupnosti;

in

- (d) zahteve upravljavcev železniške infrastrukture, prevoznikov v železniškem prometu, varnostnega organa ali države članice.

3. Obseg preiskav in postopka, ki ga je treba izvesti pri opravljanju teh preiskav, določi preiskovalni organ, upoštevajoč načela in cilje iz členov 20 in 22 ter glede na pričakovano pridobitev spoznanj v zvezi z izboljšanjem varnosti.

▼B

4. Preiskava v nobenem primeru ne sme biti povezana s porazdelitvijo krivde ali odgovornosti.

*Člen 20***Status preiskave**

1. Države članice v okviru svojih notranjih pravnih redov opredelijo pravni status preiskave, ki bo glavnim preiskovalcem omogočil, kolikor je mogoče, učinkovito in hitro opravljanje njihovih nalog.
2. V skladu z veljavno zakonodajo držav članic in po potrebi v sodelovanju z organi, pristojnimi za sodno preiskavo, se preiskovalcem čim prej:
 - (a) omogoči prosti dostop do kraja nesreče ali incidenta in do vpletenega tirnega vozila, zadevne infrastrukture ter tudi do objektov in naprav za upravljanje prometa in signalizacijo;
 - (b) prizna pravica do takojšnjega popisa dokazov in nadzorovane odstranitve razbitin, infrastrukturnih objektov in naprav ali sestavnih delov za pregled ali analizo;
 - (c) omogoči dostop do in uporabo posnetkov naprav za snemanje verbalnih sporočil na vlaku in evidentiranje delovanja sistema signalizacije in upravljanja prometa;
 - (d) omogoči dostop do rezultatov preiskav teles žrtev;
 - (e) omogoči dostop do rezultatov preiskav vlakovnega osebja in drugega železniškega osebja, vpletenega v nesrečo ali incident;
 - (f) ponudi priložnost, da zaslišijo vpleteno vlakovno osebje in druge priče;
 - (g) omogoči dostop do vseh ustreznih podatkov ali evidenc upravljavca železniške infrastrukture, prevoznikov v železniškem prometu, ki so vpleteni, in varnostnega organa.
3. Preiskava se opravi neodvisno od sodne preiskave.

*Člen 21***Preiskovalni organ**

1. Vsaka država članica zagotovi, da preiskave nesreč in incidentov iz člena 19 opravi stalni organ, ki ima vsaj enega preiskovalca, ki je v primeru nesreče ali resnega incidenta sposoben opravljati funkcijo glavnega preiskovalca. Ta organ je organizacijsko, finančno, pravno in pri odločanju neodvisen od upravljavca železniške infrastrukture, prevoznika v železniškem prometu, organa za določanje uporabnine, organa za dodeljevanje infrastrukturnih zmogljivosti in priglašene organa, ter od nobene strani, katere interesi bi lahko bili v navzkrižju z nalogami, ki so zaupane preiskovalnemu organu. Poleg tega je funkcionalno neodvisen od varnostnega organa in vsakega železniškega regulatornega organa.
2. Preiskovalni organ opravlja svoje naloge neodvisno od organizacij iz odstavka 1 in ima možnost pridobiti sredstva za ta namen. Njegovi preiskovalci pridobijo status, ki jim zagotavlja potrebno jamstvo za neodvisnost.

▼B

3. Države članice sprejmejo določbo, ki zaveže prevoznike v železniškem prometu, upravljavce železniške infrastrukture in, kadar je to primerno, varnostni organ, da preiskovalnemu organu nemudoma prijavijo nesreče in incidente iz člena 19. Preiskovalni organ mora imeti možnost reagirati na te prijave in pripraviti vse potrebno za začetek preiskave najkasneje en teden po prijavi nesreče ali incidenta.

4. Preiskovalni organ lahko združuje svoje naloge v skladu s to direktivo s preiskovanjem drugih okoliščin razen železniških nesreč in incidentov, če te preiskave ne ogrožajo njegove neodvisnosti.

5. Preiskovalni organ lahko po potrebi zahteva pomoč preiskovalnih organov iz drugih držav članic ali od Agencije, da preskrbijo strokovno znanje in izkušnje ali da opravijo tehnične preglede, analize ali ocene.

6. Države članice lahko preiskovalnemu organu zaupajo nalogo, da opravi tudi druge preiskave železniških nesreč in incidentov poleg tistih iz člena 19.

7. Varnostni organi aktivno izmenjujejo stališča in izkušnje zaradi izboljšanja skupnih preiskovalnih metod, oblikovanja skupnih načel spremljanja izvedbe varnostnih priporočil ter prilagajanja tehničnemu in znanstvenemu napredku.

Agencija pri teh nalogah pomaga preiskovalnim organom.

Člen 22

Preiskovalni postopek

1. Nesreče ali incidente iz člena 19 preišče preiskovalni organ države članice, v kateri so se zgodili. Če ni mogoče ugotoviti, v kateri državi članici se je nesreča ali incident zgodil, ali če se je zgodil na mejnih napravah med državama članicama ali v njihovi bližini, se zadevni organi dogovorijo, kateri izmed njih bo opravil preiskavo, ali se dogovorijo, da jo opravijo skupaj. Drugemu organu se v prvem primeru omogoči sodelovanje pri preiskavi in neovirana souporaba rezultatov.

Preiskovalni organi iz druge države članice so povabljeni k udeležbi pri preiskavi, kadarkoli je v nesreči ali incidentu vpleten prevoznik v železniškem prometu, ki ima sedež in je pridobil licenco v tej državi članici.

Ta odstavek ne preprečuje državam članicam, da bi se dogovorile, da zadevni organi skupaj opravljajo preiskave tudi v drugih okoliščinah.

2. Organ, ki je pristojen za preiskavo, pripravi vsa ustrezna sredstva, ki so potrebna za opravljanje preiskave, v zvezi z vsako nesrečo ali incidentom, vključno z operativnim in tehničnim strokovnim znanjem in izkušnjami. Strokovno znanje in izkušnje se lahko pridobijo znotraj ali izven organa, odvisno od vrste nesreče ali incidenta, ki jih je treba preiskati.

▼B

3. Preiskava se opravi na čim bolj odprt način, s katerim se vsem stranem omogoči zaslišanje in souporaba rezultatov. Zadevni upravljavec železniške infrastrukture in prevoznik v železniškem prometu, varnostni organ, žrtve in njihovi sorodniki, lastniki poškodovanega premoženja, proizvajalci, službe za ukrepanje ob izrednih dogodkih ter vpleteni predstavniki osebja in uporabniki so redno obveščeni o preiskavi in njenem poteku in, če je to izvedljivo, dobijo priložnost za predstavitev svojih mnenj in stališč glede preiskave ter pripomb glede podatkov iz osnutkov poročil.

4. Preiskovalni organ konča svoje preiskave na kraju nesreče v najkrajšem možnem času, da bi omogočil upravljavcu železniške infrastrukture, da obnovi infrastrukturo in jo prepusti opravljanju železniških prometnih storitev, čim prej je to mogoče.

*Člen 23***Poročila**

1. O preiskavi nesreče ali incidenta iz člena 19 se pripravijo poročila v obliki, ki je primerna glede na vrsto in resnost nesreče ali incidenta ter glede na pomen ugotovitev preiskave. Poročila navajajo cilje preiskav iz člena 19(1) in vsebujejo, kadar je to primerno, varnostna priporočila.

2. Preiskovalni organ objavi končno poročilo v najkrajšem možnem času in praviloma največ 12 mesecev po datumu dogodka. Poročilo, kolikor je mogoče, upošteva strukturo poročila iz Priloge V. Poročilo se skupaj z varnostnimi priporočili pošlje zadevnim stranem iz člena 22(3) ter zadevnim organom in stranem v drugih državah članicah.

3. Vsako leto najkasneje do 30. septembra preiskovalni organ objavi letno poročilo v zvezi s preiskavami, opravljenimi v prejšnjem letu, varnostnimi priporočili, ki so bila izdana, in ukrepi, sprejetimi v skladu s prej izdanimi priporočili.

*Člen 24***Informacije, ki jih je treba poslati Agenciji**

1. Preiskovalni organ v enem tednu po odločitvi o začetku preiskave o tem obvesti Agencijo. Obvestilo navaja datum, čas in kraj dogodka ter vrsto dogodka in njegove posledice glede smrtnih žrtev, poškodb in materialne škode.

2. Preiskovalni organ pošlje Agenciji izvod končnega poročila iz člena 23(2) in letno poročilo iz člena 23(3).

*Člen 25***Varnostna priporočila**

1. Varnostno priporočilo v nobenem primeru ne sproži domneve o krivdi ali odgovornosti za nesrečo ali incident.

▼B

2. Priporočila se pošljejo varnostnemu organu in, kadar je to potrebno zaradi narave priporočila, drugim organom v državi članici ali drugih državah članicah. Države članice in njihovi varnostni organi sprejmejo ustrezne ukrepe, ki zagotovijo, da se varnostna priporočila, ki jih izdajo preiskovalni organi, primerno upoštevajo ter, kadar je to primerno, uresničijo.

3. Varnostni organ in drugi organi oblasti ali, kadar je to primerno, druge države članice, na katere so priporočila naslovljena, obvestijo preiskovalni organ vsaj enkrat na leto o ukrepih, ki so jih sprejeli ali načrtovali v zvezi s priporočili.

POGLAVJE VI

IZVEDBENA POOBLASTILA

▼M2*Člen 26***Prilagoditev prilog**

Priloge se prilagodijo glede na znanstveni in tehnični napredek. Ta ukrep, namenjen spreminjanju nebitvenih določb te direktive, se sprejme v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 27(2a).

▼B*Člen 27***Postopek odbora**

1. Komisiji pomaga odbor, ustanovljen po členu 21 Direktive 96/48/ES.

2. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporabljata člena 5 in 7 Sklepa 1999/468/ES ob upoštevanju določb člena 8 Sklepa.

Obdobje iz člena 5(6) Sklepa 1999/468/ES je tri mesece.

▼M2

2a. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporabljata člen 5a(1) do (4) in člen 7 Sklepa 1999/468/ES ob upoštevanju določb člena 8 Sklepa.

▼B

3. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporabljata člena 3 in 7 Sklepa 1999/468/ES ob upoštevanju določb člena 8 Sklepa.

▼M2

▼B*Člen 28***Izvedbeni ukrepi**

1. Države članice lahko vse ukrepe, ki jih sprejmejo v zvezi z izvedbo te direktive, predložijo Komisiji. Ustrezne odločbe se sprejmejo v skladu s postopkom iz člena 27(2).

▼B

2. Na zahtevo države članice ali na lastno pobudo Komisija v posameznem primeru preuči uporabo in izpolnjevanje določb v zvezi z varnostnim spričevalom in varnostnim pooblastilom ter v dveh mesecih po prejemu takšne zahteve odloči v skladu s postopkom iz člena 27(2), ali se lahko zadevni ukrep še naprej uporablja. Komisija svojo odločitev sporoči Evropskemu parlamentu, Svetu in državam članicam.

POGLAVJE VII

SPLOŠNE IN KONČNE DOLOČBE

▼M4

▼B*Člen 31***Poročilo in nadaljnje ukrepanje Skupnosti**

Komisija predloži Evropskemu parlamentu in Svetu poročilo o izvajanju te direktive do 30. aprila 2007 in nato vsakih pet let.

Poročilu se po potrebi dodajo predlogi za nadaljnje ukrepanje Skupnosti.

*Člen 32***Kazni**

Države članice predpišejo kazni, ki se uporabljajo za kršitve nacionalnih določb, sprejetih v skladu s to direktivo, in sprejmejo vse potrebne ukrepe za zagotovitev njihovega izvajanja. Predpisane kazni morajo biti učinkovite, sorazmerne, nediskriminatorne in odvračilne.

Države članice uradno obvestijo Komisijo o teh predpisih do datuma iz člena 33 ter brez odlašanja o vseh kasnejših spremembah, ki na te predpise vplivajo.

*Člen 33***Izvajanje**

Države članice sprejmejo zakone in druge predpise, potrebne za usklajevanje s to direktivo, najpozneje do 30. aprila 2006. O tem takoj obvestijo Komisijo.

Države članice se pri sprejemanju teh ukrepov sklicujejo na to direktivo ali pa sklic nanjo navedejo ob uradni objavi. Način sklicevanja določijo države članice.

▼B

Člen 34

Začetek veljavnosti

Ta direktiva začne veljati na dan objave v *Uradnem listu Evropskih skupnosti*.

Člen 35

Naslovniki

Ta direktiva je naslovljena na države članice.

▼ **M5***PRILOGA I***SKUPNI VARNOSTNI KAZALNIKI**

Varnostni organi iz člena 3(g) vsako leto poročajo o skupnih varnostnih kazalnikih (SVK).

Če so kazalniki v zvezi z dejavnostmi iz člena 2(2)(a) in (b) predloženi, se prikažejo ločeno.

Če se po predložitvi poročila odkrijejo nova dejstva ali napake, varnostni organ spremeni ali popravi kazalnike za določeno leto ob prvi primerni priložnosti, najpozneje pa v naslednjem letnem poročilu.

Skupne opredelitve pojmov za SVK in metode za izračun gospodarskega vpliva nesreč so navedene v Dodatku.

1. Kazalniki v zvezi z nesrečami

1.1 Skupno in relativno (glede na vlakovne kilometre) število hudih nesreč in razčlenitev za naslednje vrste nesreč:

- trčenje vlaka s tirnim vozilom,
- trčenje vlaka z oviro znotraj svetlega profila,
- iztiranje vlaka,
- nesreča na nivojskem prehodu, vključno z nesrečo, v katero so vpleteni pešci na nivojskem prehodu, in dodatna razčlenitev za pet vrst nivojskih prehodov iz točke 6.2,
- nesreča, ki jo povzročijo tirna vozila med gibanjem osebam, razen samomorov in poskusov samomorov,
- požar v tirnih vozilih,
- drugo.

O vsaki hudi nesreči se poroča po vrsti primarne nesreče, četudi so posledice sekundarne nesreče resnejše (npr. požara po iztiranju).

1.2 Skupno in relativno (glede na vlakovne kilometre) število hudo poškodovanih oseb in smrtnih žrtev po vrsti nesreče, razčlenjeno na naslednje kategorije:

- potnik (glede na relativno in skupno število potniških kilometrov in število vlakovnih kilometrov potniških vlakov),
- zaposleni ali pogodbenik,
- uporabnik nivojskega prehoda,
- nepooblaščen oseba na zemljišču železnice,
- druga oseba na peronu,
- druga oseba, ki ni na peronu.

▼M5**2. Kazalniki v zvezi z nevarnim blagom**

Skupno in relativno (glede na vlakovne kilometre) število nesreč pri prevozu nevarnega blaga, razčlenjenih na naslednje kategorije:

- nesreča, v kateri je udeleženo najmanj eno železniško vozilo, ki prevaža nevarno blago, kakor je opredeljeno v Dodatku,
- število takih nesreč, v katerih je prišlo do razsutja nevarnega blaga.

3. Kazalniki v zvezi s samomori

Skupno in relativno (glede na vlakovne kilometre) število samomorov in poskusov samomorov.

4. Kazalniki v zvezi z znanilci nesreč

Skupno in relativno (glede na vlakovne kilometre) število znanilcev nesreč in razčlenitev po naslednjih vrstah znanilcev:

- poškodovana tirnica,
- deformacija (smerna ali višinska – vegavost) tira,
- napaka pri oddajanju signala,
- neupoštevanje signalnega znaka za nevarnost z vožnjo mimo mesta nevarnosti,
- neupoštevanje signalnega znaka za nevarnost brez vožnje mimo mesta nevarnosti,
- zlomljeno kolo na tirnih vozilih v obratovanju,
- zlomljena os na tirnih vozilih v obratovanju.

Poročati je treba o vseh znanilcih nesreč, tistih, ki imajo za posledico nesrečo, in tistih, ki je nimajo. (O znanilcu nesreče, ki ima za posledico hudo nesrečo, se poroča tudi v okviru kazalnikov v zvezi z znanilci nesreč, o znanilcu nesreče, ki za posledico nima hude nesreče, pa se poroča le v okviru kazalnikov v zvezi z znanilci nesreče).

5. Kazalniki za izračun gospodarskega vpliva nesreč

Skupne in relativne (glede na vlakovne kilometre) vrednosti v EUR:

- število smrtnih žrtev in hudo poškodovanih oseb, pomnoženo z vrednostjo preprečevanja žrtve (VPŽ),
- stroški škode za okolje,
- stroški materialne škode na tirnih vozilih ali infrastrukturi,
- stroški zamud, ki so posledica nesreč.

Varnostni organi poročajo o gospodarskem vplivu hudih nesreč.

VPŽ je vrednost, ki jo družba pripisuje preprečevanju posamezne žrtve in kot taka ni referenca za odškodovanje udeležencev v nesrečah.

▼M5**6. Kazalniki v zvezi s tehnično varnostjo infrastrukture in njenim izvajanjem**

6.1 Odstotek prog, opremljenih z avtomatsko zaščito vlaka v obratovanju, in odstotek vlakovnih kilometrov ob uporabi avtomatske zaščite vlaka v obratovanju, pri čemer zagotavljajo:

- opozorilo,
- opozorilo in avtomatsko zaustavljanje,
- opozorilo in avtomatsko zaustavljanje ter ločeno nadziranje hitrosti,
- opozorilo in avtomatsko zaustavljanje ter neprekinjeno nadziranje hitrosti.

6.2 Število nivojskih prehodov (skupaj, na progovni kilometer in tirni kilometer) po naslednjih petih vrstah:

- (a) pasivni nivojski prehod;
- (b) aktivni nivojski prehod:
 - (i) ročni;
 - (ii) avtomatski z opozorilom na strani uporabnika;
 - (iii) avtomatski z zaščito na strani uporabnika;
 - (iv) z zaščito na strani proge.

▼ **M5***Dodatek***Skupne opredelitve pojmov za SVK in metode za izračun gospodarskega vpliva nesreč**

1. **Kazalniki v zvezi z nesrečami**
 - 1.1 „huda nesreča“ pomeni vsako nesrečo, v kateri je udeleženo najmanj eno premikajoče se tirno vozilo, katere posledica je najmanj ena smrtno ponesrečena ali hudo ranjena oseba ali velika škoda na tirnih vozilih, progi, drugih napravah ali okolju oziroma večje motnje prometa, razen nesreč v delavnicah, skladiščih in depojih;
 - 1.2 „velika škoda na tirnih vozilih, progi, drugih napravah ali okolju“ pomeni škodo, ki je enaka 150 000 EUR ali večja;
 - 1.3 „večje motnje prometa“ pomenijo, da so vlakovne storitve na glavni železniški progi prekinjene za šest ur ali več;
 - 1.4 „vlak“ pomeni eno ali več tirnih vozil, ki jih vleče ena ali več lokomotiv oziroma ena ali več elektromotornih ali dizelmotornih garnitur, ki vožnjo opravljajo sama pod določeno številko ali posebno označbo od začetne fiksne točke do končne fiksne točke, vključno z lokomotivo, ki opravlja vožnjo sama kot lokomotivski vlak;
 - 1.5 „trčenje vlaka s tirnim vozilom“ pomeni čelno trčenje, trčenje sprednji del-zadnji del ali trčenje v bok med delom enega in delom drugega vlaka ali tirnega vozila ali z ranžirnimi tirnimi vozili;
 - 1.6 „trčenje vlaka z oviro znotraj svetlega profila“ pomeni trčenje med delom vlaka in predmeti, ki so pritrjeni ali začasno navzoči na progi ali v njeni bližini (razen na nivojskih prehodih, če jih je izgubilo vozilo ali uporabnik, ki prečka prehod), vključno s trčenjem s kontaktnimi vodniki;
 - 1.7 „iztirjenje vlaka“ pomeni vsak primer, v katerem vsaj eno kolo vlaka zapusti tirnice;
 - 1.8 „nesreča na nivojskem prehodu“ pomeni vsako nesrečo na nivojskih prehodih, v katero so vpleteni vsaj eno tirno vozilo in eno ali več vozil, ki prečkajo prehod, drugi uporabniki, ki prečkajo prehod, kot so pešci, ali drugi objekti, začasno navzoči na progi ali v njeni bližini, če jih je izgubilo vozilo ali uporabnik, ki prečka prehod;
 - 1.9 „nesreča, ki jo povzročijo tirna vozila med gibanjem osebam“, pomeni nesrečo ene ali več oseb, ki jih zadene tirno vozilo ali predmet, ki je na to vozilo pritrjen oziroma se je od tega vozila ločil, vključno z osebami, ki padejo s tirnih vozil, in osebami, ki med potovanjem v teh vozilih padejo ali jih zadenejo nepritrjeni predmeti;
 - 1.10 „požar v tirnih vozilih“ pomeni požar ali eksplozijo v tirnih vozilih (vključno z njihovim tovorom) med vožnjo od odhodne do namembne postaje, vključno s postanki na odhodni postaji, namembni postaji ali vmesnih postajah ter med ranžiranjem;

▼ **M5**

- 1.11 „drugo (druga nesreča)“ pomeni vsako nesrečo, razen trčenja vlaka s timim vozilom, trčenja vlaka z oviro znotraj svetlega profila, iztirjenja vlaka, nesreče na nivojskem prehodu, nesreče, ki jo povzročijo tarna vozila med gibanjem osebam, ali požara v tirnih vozilih;
- 1.12 „potnik“ pomeni vsako osebo, razen članov vlakovnega osebja, ki potuje z železnico, vključno s potnikom, ki poskuša na vlak vstopiti ali z vlaka izstopiti, medtem ko se giblje, vendar le za statistične podatke o nesrečah;
- 1.13 „zaposleni ali pogodbenik“ pomeni vsako osebo, katere zaposlitev je povezana z železnico in ki je na delovnem mestu ob nesreči, vključno z osebjem pogodbenikov, samozaposlenimi pogodbeniki, osebjem vlaka in osebami, ki upravljajo tarna vozila in infrastrukturne naprave;
- 1.14 „uporabnik nivojskega prehoda“ pomeni vsako osebo, ki uporablja nivojski prehod za prečkanje železniške proge s katerim koli prevoznim sredstvom ali peš;
- 1.15 „nepooblaščen osebja na zemljišču železnice“ pomeni vsako osebo, ki se nahaja na zemljišču železnice, na katerem je taka navzočnost prepovedana, razen uporabnikov nivojskega prehoda;
- 1.16 „druga oseba na peronu“ pomeni vsako osebo na železniškem peronu, ki ni opredeljena kot „potnik“, „zaposleni ali pogodbenik“, „uporabnik nivojskega prehoda“, „druga oseba, ki se ne nahaja na peronu“ ali „nepooblaščen osebja na zemljišču železnice“;
- 1.17 „druga oseba, ki se ne nahaja na peronu“ pomeni vsako osebo, ki se ne nahaja na železniškem peronu ter ni opredeljena kot „potnik“, „zaposleni ali pogodbenik“, „uporabnik nivojskega prehoda“, „druga oseba na peronu“ ali „nepooblaščen osebja na zemljišču železnice“;
- 1.18 „smrt (smrtna žrtev)“ pomeni vsako osebo, ki je zaradi nesreče umrla takoj ali v 30 dneh, razen samomorov;
- 1.19 „huda poškodba (hudo poškodovana oseba)“ pomeni vsako poškodovano osebo, ki je bila zaradi nesreče sprejeta v bolnišnico za več kot 24 ur, razen poskusov samomorov.
- 2. Kazalniki v zvezi z nevarnim blagom**
- 2.1 „nesreča pri prevozu nevarnega blaga“ pomeni vsako nesrečo ali incident, o katerem je treba poročati v skladu z razdelkom 1.8.5 RID ⁽¹⁾/ADR;
- 2.2 „nevarno blago“ pomeni tiste snovi in izdelke, katerih prevoz je z RID prepovedan ali pa dovoljen le pod tam določenimi pogoji.
- 3. Kazalniki v zvezi s samomori**
- 3.1 „samomor“ pomeni dejanje namernega poškodovanja samega sebe, ki ima za posledico smrt, kakor ga je evidentiral in razvrstil pristojni nacionalni organ;
- 3.2 „poskus samomora“ pomeni dejanje namernega poškodovanja samega sebe, ki ima za posledico hudo poškodbo.

⁽¹⁾ RID, Pravilnik o mednarodnem železniškem prevozu nevarnega blaga, kakor je bil sprejet v skladu z Direktivo 2008/68/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 24. septembra 2008 o notranjem prevozu nevarnega blaga (UL L 260, 30.9.2008, str. 13).

▼ M5**4. Kazalniki v zvezi z znanilci nesreč**

- 4.1 „poškodovana tirnica“ pomeni ločitev tirnice na dva ali več delov, ali ločitev katerega koli kosa kovine tirnice, kar povzroči vrzel na vozni površini tirnice, ki je daljša od 50 mm in globlja od 10 mm;
- 4.2 „deformacija (smerna ali višinska – vegavost) tira“ pomeni vsako napako v zvezi z neprekinjenostjo in geometrijo tira, zaradi katere je treba tir zapreti ali nemudoma zmanjšati dovoljeno hitrost;
- 4.3 „napaka pri oddajanju signala“ pomeni vsako tehnično napako signalnega sistema (na infrastrukturi ali tirnih vozilih), ki ima za posledico manj omejevalni signalni znak od zahtevanega;
- 4.4 „neupoštevanje signalnega znaka za nevarnost z vožnjo mimo mesta nevarnosti“ pomeni vsak dogodek, pri katerem kateri koli del vlaka prekorrači zanj odobren premik in potuje preko mesta nevarnosti;
- 4.5 „neupoštevanje signalnega znaka za nevarnost brez vožnje mimo mesta nevarnosti“ pomeni vsak dogodek, pri katerem kateri koli del vlaka prekorrači zanj odobren premik, vendar ne potuje preko mesta nevarnosti.

Neodobren premik iz točk 4.4 in 4.5 pomeni vožnjo mimo:

- ob progi stoječega signala, ki kaže signalni znak za nevarnost, ali signalni znak Stoj, če sistem zaščite vlaka ne deluje,
- konca z varnostjo povezanega odobrenega premika, določenega v sistemu zaščite vlaka,
- točke, sporočene z ustno ali pisno odobritvijo, določeno v predpisih,
- tabel za zaustavitev (blažilci za zaustavitev niso vključeni) ali ročnih signalov.

Primeri, v katerih tirno vozilo brez priključenega vlečnega vozila ali vlak brez strojevodje prevozi signalni znak za nevarnosti, niso vključeni. Primeri, v katerih iz katerega koli razloga signal ne pokaže signalnega znaka za nevarnosti pravočasno, da bi voznik lahko vlak zaustavil pred signalom, niso vključeni.

Varnostni organi lahko o teh štirih vrstah neodobrenega premika, navedenih v alineah v tej točki, poročajo ločeno, poročajo pa o vsaj enem zbirnem kazalniku, ki vsebuje podatke o vseh štirih postavkah;

- 4.6 „zlomljeno kolo na tirnem vozilu v obratovanju“ pomeni zlom, ki vpliva na kolo in povzroča nevarnost nesreče (iztirjenje ali trčenje);
- 4.7 „zlomljena os na tirnem vozilu v obratovanju“ pomeni zlom, ki vpliva na os in povzroča nevarnost nesreče (iztirjenje ali trčenje).

▼ **M5****5. Skupne metodologije za izračun gospodarskega vpliva nesreč****5.1 Vrednost preprečevanja žrtve (VPŽ) vključuje:**

1. vrednost varnosti same po sebi: vrednosti pripravljenosti plačati (PP) temeljijo na študijah navedenih preferenc, opravljenih v državah članicah, za katere se uporabljajo;
2. neposredni in posredni gospodarski stroški: vrednosti stroškov, ki so ocenjeni v državi članici in jih sestavljajo:
 - stroški zdravljenja in rehabilitacije,
 - sodni stroški, stroški policije, zasebnih preiskav trčenj in službe za ukrepanje ob nesrečah ter upravni stroški zavarovanja,
 - izgube v proizvodnji: vrednost blaga in storitev, ki bi jih oseba lahko proizvedla ali opravila za družbo, če nesreče ne bi bilo.

Pri izračunu stroškov žrtev se smrtne žrtve in hude poškodbe upoštevajo ločeno (različni VPŽ za smrtno žrtev in za hudo poškodbo).

5.2 Skupna načela za oceno vrednosti varnosti same po sebi in neposrednih/posrednih gospodarskih stroškov:

Pri vrednosti varnosti same po sebi presoja, ali so razpoložljive ocene primerne ali ne, temelji na upoštevanju naslednjega:

- ocene se nanašajo na sistem vrednotenja zmanjševanja tveganja smrtnosti v prometnem sektorju in so skladne s pristopom pripravljenosti plačati (PP) v skladu z metodami navedenih preferenc,
- uporabljeni vzorec anketiranih glede vrednosti je reprezentativen za zadevno populacijo. Predvsem mora odražati starostno/dohodkovno porazdelitev skupaj z drugimi pomembnimi družbeno-gospodarskimi/demografskimi značilnostmi populacije,
- metode poizvedovanja o vrednostih PP: anketa je oblikovana tako, da so vprašanja anketirancem jasna in so smiselna.

Neposredni in posredni gospodarski stroški se ocenijo na podlagi dejanskih stroškov, ki jih nosi družba.

5.3 Opredelitve pojmov**5.3.1 „stroški škode za okolje“ pomenijo stroške, ki jih morajo, da bi na poškodovanem območju znova vzpostavili stanje, kot je bilo pred železniško nesrečo, poravnati prevozniki v železniškem prometu in upravljavci železniške infrastrukture; na podlagi njihovih izkušenj se ti stroški tudi ocenijo;****5.3.2 „stroški materialne škode na tirnih vozilih ali infrastrukturi“ pomenijo stroške zagotovitve novih tirnih vozil ali infrastrukture z enakimi funkcionalnostmi in tehničnimi parametri, kot so jih imela tirna vozila ali infrastruktura, ki jih ni več mogoče popraviti, ter stroške vzpostavitve stanja, kot je bilo pred nesrečo, pri tirnih vozilih ali infrastrukturi, ki jih je mogoče popraviti. Oboje ocenijo prevozniki v železniškem prometu in upravljavci železniške infrastrukture na podlagi njihovih izkušenj, vključeni pa so tudi stroški najema tirnih vozil zaradi nerazpoložljivosti lastnih poškodovanih vozil;**

▼ M5

5.3.3 „stroški zamud, ki so posledica nesreč“ pomenijo denarno vrednost zamud, ki jih imajo uporabniki železniškega prevoza (potniki in stranke v tovarnem prometu) zaradi nesreč, izračunani pa so po naslednjem modelu:

VT - denarna vrednost prihranjenega potovalnega časa

Vrednost časa za potnike na vlaku (na uro)

$$VT_P = [VT \text{ poslovnih potnikov}] * [\text{povprečni odstotek poslovnih potnikov na leto}] + [VT \text{ neposlovnih potnikov}] * [\text{povprečni odstotek neposlovnih potnikov na leto}]$$

VT_P se meri v EUR na potnika na uro.

„poslovni potnik“ pomeni potnika, ki potuje zaradi njegove poklicne dejavnosti, prevoz na delo ni vključen.

Vrednost časa za tovorni vlak (na uro):

$$VT_F = [VT \text{ tovornih vlakov}] * [(\text{tonski kilometer})/(\text{vlakovni kilometer})]$$

VT_F se meri v EUR na tono tovora na uro.

Povprečno število ton blaga, prevoženega na vlak v enem letu = (tonski kilometer)/(vlakovni kilometer)

CM – strošek 1 minute zamude vlaka

Potniški vlak

$$CM_P = K1 * (VT_P/60) * [(\text{potniški kilometer})/(\text{vlakovni kilometer})]$$

Povprečno število potnikov na vlak v enem letu = (potniški kilometer)/(vlakovni kilometer)

Tovorni vlak

$$CM_F = K2 * (VT_F/60)$$

Faktorja $K1$ in $K2$ sta med vrednostjo časa in vrednostjo zamude, kakor sta bili ocenjeni v študiji navedenih preferenc, zaradi upoštevanja, da se čas, izgubljen zaradi zamud, dojema precej bolj negativno kot običajen potovalni čas.

$\text{Stroški zamud nesreče} = CM_P * (\text{minute zamude potniških vlakov}) + CM_F * (\text{minute zamude tovornih vlakov})$

Področje uporabe modela

Stroški zamud za hude nesreče se izračunajo, kot sledi:

— dejanske zamude na železniških progah, na katerih so se zgodile nesreče, kot se izmerijo na postaji,

— dejanske zamude ali, če to ni mogoče, ocenjene zamude na drugih prizadetih progah.

▼ **M5****6. Kazalniki v zvezi s tehnično varnostjo infrastrukture in njenim izvajanjem**

6.1 „sistem zaščite vlaka“ pomeni sistem, ki pomaga uveljavljati spoštovanje signalnih znakov in omejitev hitrosti;

6.2 „sistemi na vlaku“ pomenijo sisteme, ki so vozniku v pomoč pri opazovanju signaliziranja ob progi in kabinskega signaliziranja ter tako zagotavljajo zaščito pred mestom nevarnosti in uveljavljanje omejitev hitrosti. Sistemi zaščite vlaka na vlaku so opisani, kot sledi:

(a) opozorilo, ki zagotavlja avtomatsko opozarjanje voznika;

(b) opozorilo in avtomatsko zaustavljanje, ki zagotavljata opozarjanje voznika in avtomatsko zaustavljanje ob vožnji mimo signala nevarnosti,

(c) opozorilo in avtomatsko zaustavljanje ter ločeno nadziranje hitrosti, ki zagotavljajo zaščito pred mesti nevarnosti, pri čemer „ločeno nadziranje hitrosti“ pomeni nadzor hitrosti na določenih lokacijah (omejevalniki hitrosti) ob približevanju signala;

(d) opozorilo in avtomatsko zaustavljanje ter neprekinjeno nadziranje hitrosti, ki zagotavljajo zaščito pred mesti nevarnosti in neprekinjen nadzor hitrostne omejitve na progi, pri čemer „neprekinjeno nadziranje hitrosti“ pomeni neprekinjeno navajanje in uveljavljanje največje dovoljene ciljne hitrosti na vseh odsekih proge.

Vrsta (d) se obravnava kot sistem avtomatske zaščite vlaka (ATP);

6.3 „nivojski prehod“ pomeni vsako nivojsko križanje ceste ali prehoda in železnice, ki ga priznava upravljavec železniške infrastrukture in je odprto za javne ali zasebne uporabnike. Prehodi med peroni na postajah so izključeni, prav tako tudi prehodi čez tire, ki so namenjeni izključno zaposlenim;

6.4 „cesta“ za namene statističnih podatkov o železniških nesrečah pomeni vsako javno ali zasebno cesto, ulico ali avtocesto, vključno z vzporednimi pešpotmi in kolesarskimi stezami;

6.5 „prehod“ pomeni vsako pot, razen ceste, namenjeno prehodu ljudi, živali, vozil ali strojev;

6.6 „pasivni nivojski prehod“ pomeni nivojski prehod brez kakršne koli oblike sistema opozarjanja ali zaščite, ki bi se sprožil, ko prečkanje prehoda za uporabnika ni varno;

6.7 „aktivni nivojski prehod“ pomeni nivojski prehod, na katerem so uporabniki, ki ga prečkajo, zavarovani ali opozorjeni pred prihajajočim vlakom z napravami, ki se sprožijo, ko prečkanje prehoda za uporabnika ni varno.

— Zavarovanje z uporabo fizičnih naprav vključuje:

— polovične ali polne pregrade,

— zapornice.

▼ M5

— Opozorilo z uporabo fiksne opreme na nivojskih prehodih vključuje:

- vidne naprave: luči,
- zvočne naprave: zvonovi, rogovi, električne hupe itd.

Aktivni nivojski prehodi so razvrščeni takole:

- (a) ročni: nivojski prehod, na katerem zaščito ali opozorilo na strani uporabnika ročno sproži zaposleni pri železnici;
- (b) avtomatski z opozorilom na strani uporabnika: nivojski prehod, kjer opozorilo na strani uporabnika sproži prihajajoči vlak;
- (c) avtomatski z zaščito na strani uporabnika: nivojski prehod, kjer zaščito na strani uporabnika sproži prihajajoči vlak, vključno z nivojskim preходом tako z zaščito kot opozorilom na strani uporabnika;
- (d) zaščiten na strani proge: nivojski prehod, kjer signal ali drug sistem zaščite vlaka vlaku omogoča nadaljevanje poti le, ko je nivojski prehod v celoti zaščiten na strani uporabnika in je vpad onemogočen.

7. Opredelitev merilnih enot

- 7.1 „vlakovni kilometer“ pomeni mersko enoto, ki predstavlja vožnjo vlaka na razdalji en kilometer. Razdalja, ki se uporablja, je dejanska razdalja opravljene vožnje, če je na voljo, sicer se uporablja standardna razdalja omrežja med odhodnim in namembnim krajem. Upošteva se samo razdalja na nacionalnem ozemlju države poročevalke;
- 7.2 „potniški kilometer“ pomeni mersko enoto, ki predstavlja prevoz enega potnika v železniškem prometu na razdalji en kilometer. Upošteva se samo razdalja na nacionalnem ozemlju države poročevalke;
- 7.3 „progovni kilometer“ pomeni v kilometrih merjeno dolžino železniškega omrežja v državah članicah, katerega področje uporabe je opredeljeno v členu 2. Pri večtirnih železniških progah se šteje samo razdalja med odhodnim in namembnim krajem;
- 7.4 „tirni kilometer“ pomeni v kilometrih merjeno dolžino železniškega omrežja v državah članicah, katerega področje uporabe je opredeljeno v členu 2. Šteje se vsak tir večtirne železniške proge.

▼B*PRILOGA II***URADNO OBVEŠČANJE O NACIONALNIH VARNOSTNIH PREDPISIH**

Nacionalna varnostna pravila, o katerih je treba obvestiti Komisijo v skladu s postopkom iz člena 8, vključujejo:

1. predpise v zvezi z obstoječimi nacionalnimi varnostnimi cilji in varnostnimi metodami;
2. predpise v zvezi z zahtevami za sisteme varnega upravljanja in varnostno spričevalo prevoznikov v železniškem prometu;

▼M2

▼B

4. skupne operativne predpise železniškega omrežja, ki še niso zajeta v TSI, vključno s pravili v zvezi s sistemom signalizacije in vodenja prometa;
5. predpise v zvezi z zahtevami za dodatne notranje operativne predpise (predpise družbe), ki jih morajo uveljaviti upravljavci železniške infrastrukture in prevozniki v železniškem prometu;
6. predpise v zvezi z zahtevami za osebje, ki izvaja kritične varnostne naloge, vključno z merili izbire, zdravstvenimi sposobnostmi in poklicnim usposabljanjem ter podeljevanjem spričeval, če še niso zajeti v TSI;
7. predpise v zvezi s preiskavo nesreč in incidentov.



PRILOGA III

SISTEMI VARNEGA UPRAVLJANJA

1. *Zahteve za sistem varnega upravljanja*

Vsi pomembni deli sistema varnega upravljanja se morajo dokumentirati in zlasti mora biti opisana porazdelitev odgovornosti v organizaciji upravljavca železniške infrastrukture ali prevoznika v železniškem prometu. Prikaže, kako uprava zagotavlja nadzor na različnih ravneh, kako so vključeni predstavniki na vseh ravneh ter kako je zagotovljeno nenehno izboljševanje sistema varnega upravljanja.

2. *Bistveni elementi sistema varnega upravljanja*

Bistveni elementi sistema varnega upravljanja so:

- (a) varnostna politika, ki jo je odobril izvršilni direktor organizacije in jo sporočil osebju;
- (b) kakovostni in količinski cilji organizacije v zvezi z ohranjanjem in povečevanjem varnosti ter načrti in postopki za doseganje teh ciljev;
- (c) postopki za izpolnjevanje obstoječih, novih in spremenjenih tehničnih in operativnih standardov ali drugih predpisanih pogojev iz
 - TSI
 - ali
 - nacionalnih varnostnih predpisov iz člena 8 in Priloge II
 - ali
 - drugih zadevnih predpisov
 - ali
 - odločb organa
 ter postopki za zagotovitev skladnosti s standardi in drugimi predpisanimi pogoji;
- (d) postopki in metode za oceno tveganja in izvedbo ukrepov za nadzor nad tveganjem, kadarkoli sprememba obratovalnih pogojev ali novi material predstavljata novo tveganje za infrastrukturo ali obratovanje;
- (e) zagotovitev programov za usposabljanje osebja in sistemov ohranjanja usposobljenosti osebja ter opravljanja nalog skladno s tem;
- (f) načrti za zagotovitev zadostnega pretoka informacij v organizaciji in, kadar je to primerno, med organizacijami, ki opravljajo dejavnosti na isti infrastrukturi;
- (g) postopki in oblike v zvezi s tem, kako je treba dokumentirati varnostne informacije, ter določitev postopka za nadzor konfiguracije ključnih varnostnih informacij;

▼B

- (h) postopki za zagotovitev, da se nesreče, incidenti, skorajšnje nesreče in drugi nevarni dogodki prijavijo, preiščejo in analizirajo ter da se sprejmejo potrebni preventivni ukrepi;
- (i) priprava načrtov za ukrepanje in pripravljenost ter informiranje v nujnih primerih, ki jih potrdijo ustrezni organi oblasti;
- (j) določbe o periodičnih notranjih revizijah sistema varnega upravljanja.

*PRILOGA IV***POJASNILA V ZVEZI Z DELOM VARNOSTNEGA SPRIČEVALA, KI
ZADEVA OMREŽJE**

Da bi lahko varnostni organ izdal del varnostnega spričevala, ki zadeva omrežje, je treba predložiti naslednje dokumente:

- dokumentacijo prevoznika v železniškem prometu v zvezi s TSI ali deli TSI in, kadar je to potrebno, z nacionalnimi varnostnimi prepisi in drugimi predpisi, ki veljajo za njegove dejavnosti, njegovim osebjem in voznimi sredstvi ter s tem, kako sistem varnega upravljanja zagotavlja skladnost,
- dokumentacijo prevoznika v železniškem prometu v zvezi s kategorijami osebja, ki je zaposleno ali s katerim je sklenjena delovna pogodba, vključno z dokazilom, da v celoti izpolnjujejo zahteve iz TSI ali nacionalnih predpisov ter da so pravilno potrjeni,
- dokumentacijo prevoznika v železniškem prometu v zvezi s tipi voznih sredstev, ki obratujejo, vključno z dokazilom, da v celoti izpolnjujejo zahteve iz TSI ali nacionalnih predpisov in da so pravilno potrjeni.

Da bi se preprečilo podvajanje dela in zmanjšalo število informacij, se predloži samo dokumentacija v zvezi z elementi, ki so v skladu s TSI in drugimi zahtevami iz direktiv 96/48/ES in 2001/16/ES.



PRILOGA V

BISTVENA VSEBINA POROČILA O PREISKAVI NESREČ IN INCIDENTOV
1. *Povzetek*

Povzetek vsebuje krajši opis dogodka, kdaj in kje se je zgodil, ter njegovih posledic. Navaja neposredne vzroke in dejavnike, ki so prispevali k dogodku, ter osnovne vzroke, ki jih je razkrila preiskava. Navedejo se najpomembnejša priporočila in podatki o naslovnikih.

2. *Neposredna dejstva v zvezi z dogodkom*

1. Dogodek:

- datum, točen čas in kraj dogodka,
- opis dogodkov in kraja nesreče, vključno z aktivnostmi reševalnih služb in služb za nujne primere,
- odločitev o uvedbi preiskave, sestavi skupine preiskovalcev in vodenju preiskave.

2. Ozadje dogodka:

- vpleteno osebje in pogodbeniki ter druge strani in priče,
- vlaki in njihova sestava, vključno z registrskimi številkami posameznih enot vpletenih voznih sredstev,
- opis infrastrukture in sistema signalizacije (vrsta tirov, kretnice, zapor-nice, signali, zaščita vlaka),
- komunikacijska sredstva,
- gradbena dela na kraju nesreče ali njegovi bližini,
- sprožitev načrta ukrepov za primer nesreče in v njem predvidenih dogodkov,
- sprožitev načrta ukrepov za primer nesreče javnih reševalnih služb, policije in zdravstvenih storitev ter v načrtu predvidenih dogodkov.

3. Smrtne žrtve, poškodbe in materialna škoda:

- potniki in tretje strani, osebje, vključno s pogodbeniki,
- tovor, prtljaga in drugo premoženje,
- vozna sredstva, infrastruktura in okolje.

4. Zunanje okoliščine:

- vremenske razmere in geografske danosti.

3. *Evidenca o preiskavah in poizvedovanjih*

1. Povzetek pričevanj (ob upoštevanju varovanja identitete oseb):

▼B

- vlakovno osebje, vključno s pogodbeniki,
 - druge priče.
2. Sistem varnega upravljanja:
- okvirna organizacija in kako se izdajajo in izvajajo odredbe,
 - zahteve za osebje in kako se uveljavljajo,
 - redni postopek za notranje kontrole in revizije ter njihovi rezultati,
 - vmesnik med različnimi aktivnimi udeleženci, povezanimi z infrastrukturo.
3. Predpisi in določila:
- zadevni predpisi in določila Skupnosti ter nacionalni predpisi in določila,
 - drugi predpisi in določila, lokalna navodila, zahteve za osebje, predpisi o vzdrževanju in veljavni standardi.
4. Delovanje voznih sredstev ter tehničnih objektov in naprav:
- signalizacija in nadzorno vodenje, vključno z evidentiranjem podatkov iz avtomatskih zapisovalnikov,
 - infrastruktura,
 - komunikacijska oprema,
 - vozna sredstva, vključno z evidenco podatkov iz avtomatskih zapisovalnikov.
5. Dokumentacija o operacijskem sistemu:
- ukrepi, ki jih je sprejelo osebje za upravljanje prometa in signalizacijo,
 - izmenjava ustnih sporočil v zvezi z dogodkom, vključno z dokumentacijo na podlagi posnetkov,
 - ukrepi, ki so sprejeti zaradi zaščite in varovanja kraja dogodka.
6. Vmesnik med človekom, strojem in organizacijo:
- delovni čas vpletenega osebja,
 - zdravstvene in osebnostne okoliščine, ki so vplivale na dogodek, vključno z morebitnim fizičnim ali psihološkim stresom,
 - zasnova opreme, ki je vplivala na vmesnik med človekom in strojem.
7. Prejšnji dogodki podobne vrste.

▼B4. *Analiza in ugotovitve*

1. Končna presoja o nizu dogodkov:

— predstavitev presoj o dogodku na podlagi dejstev iz razdelka 3.

2. Razprava:

— analiza dejstev iz razdelka 3 zaradi presoj v zvezi z vzroki dogodka in delovanjem reševalnih služb.

3. Presoje:

— neposredni in primarni vzroki dogodka, vključno z dejavniki, ki so k njemu prispevali in so povezani z dejavnostmi vpletenega osebja ali stanjem voznega sredstva ali tehničnimi objekti in napravami,

— osnovni vzroki, ki so povezan z veščinami, postopki in vzdrževanjem,

— temeljni vzroki, ki so povezani s pogoji iz regulativnega okvira in uporabo sistema varnega upravljanja.

4. Dodatne ugotovitve:

— pomanjkljivosti in hibe, ugotovljene med preiskavo, ki pa so vendar brez pomena za presojo o vzrokih.

5. *Sprejeti ukrepi*

— Evidenca o že prej sprejetih ukrepih ali sprejetih zaradi dogodka.

6. *Priporočila*