

# Službeni list Europske unije

L 138



Hrvatsko izdanje

## Zakonodavstvo

Svezak 59.

26. svibnja 2016.

### Sadržaj

#### I. Zakonodavni akti

##### UREDDBE

- |  |   |
|--|---|
| ★ Uredba (EU) 2016/796 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. svibnja 2016. o Agenciji Europske unije za željeznice i stavljanju izvan snage Uredbe (EZ) br. 881/2004 <sup>(1)</sup> ..... | 1 |
|--|---|

##### DIREKTIVE

- |   |     |
|---|-----|
| ★ Direktiva (EU) 2016/797 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. svibnja 2016. o interoperabilnosti željezničkog sustava u Europskoj uniji <sup>(1)</sup> ..... | 44  |
| ★ Direktiva (EU) 2016/798 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. svibnja 2016. o sigurnosti željeznica <sup>(1)</sup> .....                                     | 102 |

<sup>(1)</sup> Tekst značajan za EGP



## I.

(*Zakonodavni akti*)

## UREDDBE

### UREDDBA (EU) 2016/796 EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

od 11. svibnja 2016.

o Agenciji Europske unije za željeznice i stavljanju izvan snage Uredbe (EZ) br. 881/2004

(Tekst značajan za EGP)

EUROPSKI PARLAMENT I VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

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

uzimajući u obzir prijedlog Europske komisije,

nakon prosljedivanja nacrta zakonodavnog akta nacionalnim parlamentima,

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

uzimajući u obzir mišljenje Odbora regija (²),

u skladu s redovnim zakonodavnim postupkom (³),

budući da:

- (1) Postupno uspostavljanje jedinstvenog europskog željezničkog prostora zahtijeva djelovanje Unije u području pravila koja se primjenjuju na željeznice u vezi s tehničkim aspektima sigurnosti i interoperabilnosti, pri čemu su oba aspekta neraskidivo povezana i oba zahtijevaju višu razinu usklađivanja na razini Unije. Relevantno zakonodavstvo u području željeznica doneseno je u posljednja dva desetljeća, a posebice tri željeznička paketa, u kojima su u ovom pogledu najvažnije Direktiva 2004/49/EZ Europskog parlamenta i Vijeća (⁴) i Direktiva 2008/57/EZ Europskog parlamenta i Vijeća (⁵).
- (2) Istodobno ostvarivanje ciljeva sigurnosti i interoperabilnosti željeznica zahtijeva opsežan posao tehničke prirode koji vodi specijalizirano tijelo. Stoga je bilo potrebno, kao dio drugog željezničkog paketa iz 2004., u okviru postojećeg institucionalnog okvira i poštujući ravnotežu snaga u Uniji, osnovati europsku agenciju nadležnu za sigurnost i interoperabilnost željeznica.

(¹) SL C 327, 12.11.2013., str. 122.

(²) SL C 356, 5.12.2013., str. 92.

(³) Stajalište Europskog parlamenta od 26. veljače 2014. (još nije objavljeno u Službenom listu) i stajalište Vijeća u prvom čitanju od 10. prosinca 2015. (SL C 56, 12.2.2016., str. 1.). Stajalište Europskog parlamenta od 28. travnja 2016. (još nije objavljeno u Službenom listu).

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

(⁵) Direktiva 2008/57/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 17. lipnja 2008. o interoperabilnosti željezničkog sustava unutar Zajednice (SL L 191, 18.7.2008., str. 1.).

- (3) Uredbom (EZ) br. 881/2004 Europskog parlamenta i Vijeća <sup>(1)</sup> osnovana je Europska agencija za željeznice („Agencija”) kako bi se promicalo uspostavljanje europskog željezničkog prostora bez granica i pomoglo pri revitalizaciji željezničkog sektora, istodobno jačajući njegove bitne prednosti u pogledu sigurnosti. Četvrti željeznički paket sadrži važne izmjene osmišljene radi poboljšanja funkciranja jedinstvenog europskog željezničkog prostora izmjenama putem preinaka Direktive 2004/49/EZ i Direktive 2008/57/EZ, koje su obje izravno povezane sa zadaćama Agencije. Tim se direktivama posebice predviđa obavljanje zadaća povezanih s izdavanjem odobrenja za vozila i potvrda o sigurnosti na razini Unije. To uključuje veću ulogu Agencije. Zbog znatnog broja izmjena koje se njome uvode u odnosu na zadaće i unutarnje ustrojstvo Agencije, Uredbu (EZ) br. 881/2004 trebalo bi staviti izvan snage i zamijeniti novim pravnim aktom.
- (4) Agencija bi trebala doprinositi razvoju stvarne europske željezničke kulture i biti osnovno sredstvo za dijalog, savjetovanje i razmjenu mišljenja među svim sudionicima u željezničkom sektoru, uzimajući na odgovarajući način u obzir njihove funkcije, kao i tehničke značajke željezničkog sektora. Pri obavljanju svojih zadaća i posebno pri izradi preporuka i mišljenja Agencija bi trebala, u najvećoj mogućoj mjeri, uzimati u obzir vanjsko stručno znanje, a posebice znanje stručnjaka iz željezničkog sektora i mjerodavnih nacionalnih tijela. Agencija bi stoga trebala osnovati kompetentne i reprezentativne radne skupine i grupe pretežno sastavljene od navedenih stručnjaka.
- (5) Kako bi se pružio uvid u gospodarske učinke na željeznički sektor i utjecaj željezničkog sektora na društvo, kako bi se drugima, a posebice Komisiji, upravnom odboru Agencije („upravni odbor”) i izvršnom direktoru Agencije („izvršni direktor”), omogućilo donošenje odluka utemeljenih na informacijama i kako bi se djelotvornije upravljalo radnim prioritetima i dodjeljivanjem sredstava unutar Agencije, Agencija bi trebala pojačati svoj angažman u aktivnostima procjene učinka.
- (6) Agencija bi trebala pružati neovisnu i objektivnu tehničku potporu, prije svega Komisiji. Direktivom (EU) 2016/797 Europskog parlamenta i Vijeća <sup>(2)</sup> predviđaju se izrada i revidiranje tehničkih specifikacija za interoperabilnost („TSI-ovi”), dok se Direktivom (EU) 2016/798 Europskog parlamenta i Vijeća <sup>(3)</sup> predviđaju izrada i revidiranje zajedničkih sigurnosnih metoda („CSM-ovi”), zajedničkih sigurnosnih ciljeva („CST-ovi”) i zajedničkih sigurnosnih pokazatelja („CSI-ovi”). Za kontinuitet rada i razvoja TSI-ova, CSM-ova, CST-ova i CSI-ova potrebni su trajan tehnički okvir i specijalizirano tijelo s posebnim osobljem koje ima visoku razinu stručnosti. U tu bi svrhu Agencija trebala biti odgovorna za davanje preporuka i mišljenja Komisiji u vezi s izradom i revidiranjem TSI-ova, CSM-ova, CST-ova i CSI-ova. Agencija bi također, na zahtjev nacionalnih tijela nadležnih za sigurnost i regulatornih tijela, trebala osigurati neovisno tehničko mišljenje.
- (7) Kako bi izdavanje jedinstvenih potvrda o sigurnosti željezničkim prijevoznicima bilo učinkovitije i više nepristrandno, ključno je središnju ulogu dodjeliti Agenciji. Ako je područje djelovanja ograničeno na jednu državu članicu, dotični željeznički prijevoznik trebao bi imati mogućnost odabratи hoće li svoj zahtjev za izdavanje jedinstvene potvrde o sigurnosti podnijeti Agenciji ili nacionalnom tijelu nadležnom za sigurnost. To treba predvidjeti Direktivom (EU) 2016/798.
- (8) Trenutačno se Direktivom 2008/57/EZ predviđa, u slučaju željezničkih vozila, izdavanje odobrenja za puštanje u uporabu takvih vozila u svakoj državi članici, osim u određenim specifičnim slučajevima. Radna skupina nadležna za odobrenja za vozila, koju je 2011. osnovala Komisija, raspravljala je o nekoliko slučajeva u kojima su proizvođači i željeznički prijevoznici trpjeli zbog prekomjernog trajanja i troška postupka za izdavanje odobrenja te je predložila niz poboljšanja. Budući da su pojedini problemi posljedica složenosti trenutačnog postupka izdavanja odobrenja za puštanje u uporabu vozila, njega bi trebalo pojednostaviti i, kada je to moguće, objediniti u okviru jedinstvenog postupka. Svako bi željezničko vozilo trebalo dobiti samo jedno odobrenje. Ako je područje uporabe ograničeno na mrežu ili mreže u samo jednoj državi članici, podnositelj zahtjeva trebao bi imati mogućnost odabratи hoće li zahtjev za izdavanje odobrenja za vozilo putem jedinstvene kontaktne točke („One Stop Shop”) iz ove Uredbe podnijeti Agenciji ili nacionalnom tijelu nadležnom za sigurnost. To bi donijelo konkretne koristi za sektor, smanjivanjem troška i skraćivanjem trajanja postupka, te bi smanjilo rizik od eventualne diskriminacije, posebno novih poduzeća koja žele ući na željezničko tržište. To treba predvidjeti Direktivom (EU) 2016/797.

<sup>(1)</sup> Uredba (EZ) br. 881/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 29. travnja 2004. o osnivanju Europske agencije za željeznice (Uredba o Agenciji) (SL L 164, 30.4.2004., str. 1.).

<sup>(2)</sup> Direktiva (EU) 2016/797 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. svibnja 2016. o interoperabilnosti željezničkog sustava (vidjeti str. 44. ovog Službenog lista).

<sup>(3)</sup> Direktiva (EU) 2016/798 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. svibnja 2016. o sigurnosti željeznica (vidjeti str. 102. ovog Službenog lista).

- (9) Od ključne je važnosti da Direktiva (EU) 2016/797 i Direktiva (EU) 2016/798 ne bi trebale dovesti do smanjene razine sigurnosti u željezničkom sustavu Unije. Agencija bi u tom pogledu trebala preuzeti punu odgovornost za odobrenja za vozila i jedinstvene potvrde o sigurnosti koje izdaje, preuzimajući, među ostalim, ugovornu i izvanugovornu odgovornost u tom pogledu.
- (10) U pogledu odgovornosti osoblja Agencije pri obavljanju zadaća dodijeljenih Agenciji, trebao bi se primjenjivati Protokol br. 7 o povlasticama i imunitetima Europske unije. Primjena navedenog Protokola ne bi trebala dovoditi do nepotrebne odgode ili nametanja neopravdanih ograničenja za provedbu nacionalnih sudskih postupaka. U slučaju sudskih postupaka u koje je uključeno osoblje Agencije, u kojima se od člana osoblja zahtijeva da se pojavi pred nacionalnim sudom, upravni odbor bi, bez nepotrebne odgode, trebao odlučiti o odricanju imuniteta za tog člana osoblja, pod uvjetom da takvo odricanje neće ugroziti interes Unije. Takvu bi odluku trebalo obrazložiti na odgovarajući način te bi ona trebala podlijegati sudskom preispitivanju pred Sudom Europske unije.
- (11) Agencija bi trebala lojalno surađivati s nacionalnim pravosudnim tijelima, posebice u slučajevima u kojima je sudjelovanje Agencije potrebno zbog toga što je Agencija izvršavala svoje ovlasti u vezi s odobrenjima za vozila, jedinstvenim potvrdama o sigurnosti koje je ona izdala i odlukama o odobrenju projekata pružne opreme Europskog sustava upravljanja željezničkim prometom (ERTMS). Ako je od Agencije ili člana njezina osoblja zatraženo pružanje informacija u kontekstu relevantnih nacionalnih postupaka, Agencija bi trebala osigurati da se po takvom zahtjevu za informacije ili, ako je to potrebno, sudjelovanje u postupku, postupa s dužnom pažnjom i u razumnom roku. U tu bi svrhu upravni odbor trebao donijeti odgovarajuće postupke koje treba primjenjivati u takvim slučajevima.
- (12) Kako bi se jedinstveni europski željeznički prostor i dalje razvijao, a posebno u vezi s pružanjem odgovarajućih informacija korisnicima željezničkog prijevoza robe i putnicima, te radi izbjegavanja fragmentiranog razvoja telematskih aplikacija, potrebno je ojačati ulogu Agencije u području takvih aplikacija. Agencija bi, kao nadležno tijelo na razini Unije, trebala imati istaknutu ulogu radi osiguranja dosljednosti u razvoju i uvođenju svih telematskih aplikacija. U tu bi svrhu Agenciji trebalo dodijeliti ovlast za postupanje u svojstvu tijela nadležnog za sustav za telematske aplikacije i u tom bi svojstvu ona trebala održavati i nadgledati sve odgovarajuće zahtjeve podsustava na razini Unije te upravljati njima.
- (13) S obzirom na važnost ERTMS-a za neometan razvoj jedinstvenog europskog željezničkog prostora i njegovu sigurnost te kako bi se izbjegao fragmentirani razvoj ERTMS-a, potrebno je pojačati opću koordinaciju na razini Unije. Agencija bi stoga, kao tijelo Unije s najvećim stručnim znanjem u tom području, trebala u tom području dobiti istaknutiju ulogu kako bi se osigurala dosljednost u razvoju ERTMS-a, doprinijelo osiguravanju da oprema za ERTMS ispunjava specifikacije koje su na snazi i osiguralo da europski istraživački projekti povezani s ERTMS-om budu uskladjeni s razvojem tehničkih specifikacija za ERTMS. Agencija bi posebno trebala sprečavati da dodatni nacionalni zahtjevi u odnosu na ERTMS ugroze njegovu interoperabilnost. Međutim, neusklađene nacionalne zahtjeve trebalo bi primjenjivati isključivo na dobrovoljnoj osnovi ili staviti izvan snage.
- (14) Kako bi postupci izdavanja odobrenja za puštanje u uporabu pružnih prometno-upravljačkih i signalno-sigurnosnih podsustava bili učinkovitiji te kako bi se ti postupci uskladili na razini Unije, ključno je da prije svakog poziva za podnošenje ponuda u vezi s pružnom opremom ERTMS-a Agencija provjeri jesu li predviđena tehnička rješenja u potpunosti uskladena s relevantnim TSI-ovima te stoga u potpunosti interoperabilna. To treba predvidjeti Direktivom (EU) 2016/797. Agencija bi trebala osnovati grupu sastavljenu od prijavljenih tijela za ocjenjivanje sukladnosti koja djeluju u području ERTMS-a. Sudjelovanje takvih tijela u grupi trebalo bi poticati što je više moguće.
- (15) Kako bi se olakšala suradnja i zajamčila jasna raspodjela zadaća i odgovornosti između Agencije i nacionalnih tijela nadležnih za sigurnost, trebalo bi razviti protokol o komunikaciji između njih. Osim toga trebalo bi razviti zajedničku informacijsku i komunikacijsku platformu s funkcionalnošću virtualne jedinstvene kontaktne točke, ako je to primjereno na temelju postojećih aplikacija i registara, proširivanjem njihove funkcionalnosti s ciljem obavješćivanja Agencije i nacionalnih tijela nadležnih za sigurnost o svim zahtjevima za izdavanje odobrenja i potvrda o sigurnosti, fazama tih postupaka i njihovu ishodu. Važan cilj te platforme rano je utvrđivanje potrebe za koordiniranjem odluka koje trebaju donijeti nacionalna tijela nadležna za sigurnost i Agencija u slučaju različitih zahtjeva kojima se zahtijevaju slična odobrenja i potvrde o sigurnosti. Takve bi slučajeve trebalo utvrditi na sažet način putem automatskih obavijesti.

- (16) Nadležna nacionalna tijela dosad su naplaćivala izdavanje odobrenja za vozila i jedinstvenih potvrda o sigurnosti. Prenošenjem nadležnosti na Uniju Agencija bi trebala imati pravo podnositeljima zahtjeva naplatiti izdavanje potvrda i odobrenja navedenih u prethodnim uvodnim izjavama. Važno je utvrditi određena načela koja se primjenjuju na pristojbe i naknade koje se plaćaju Agenciji. Razinu tih pristojbi i naknada trebalo bi procijeniti tako da se pokrije cjelokupni trošak pruženih usluga, uključujući prema potrebi relevantne troškove koji proizlaze iz zadaća dodijeljenih nacionalnim tijelima nadležnim za sigurnost. Navedene pristojbe i naknade trebale bi biti jednakе trenutačnom prosjeku pristojbi i naknada za relevantne usluge ili niže od njega te bi ih trebalo utvrditi na transparentan, pošten i jedinstven način u suradnji s državama članicama. One ne bi trebale ugrožavati konkurentnost europskog željezničkog sektora i trebalo bi ih utvrditi na osnovi kojom se na odgovarajući način u obzir uzima platežna sposobnost prijevoznika i one ne bi trebale rezultirati nametnjem nepotrebnog finansijskog tereta poduzećima. Trebale bi također uzeti u obzir, kako je to primjereno, specifične potrebe malih i srednjih poduzeća.
- (17) Opći je cilj da se nova raspodjela funkcija i zadaća između nacionalnih tijela nadležnih za sigurnost i Agencije provede učinkovito bez snižavanja trenutačno visokih razina sigurnosti. U tu bi svrhu trebalo sklopiti sporazume o suradnji između Agencije i nacionalnih tijela nadležnih za sigurnost, koji uključuju elemente troškova. Agencija bi trebala imati dostatna sredstva za obavljanje svojih novih zadaća, a vremenski okvir za dodjeljivanje tih sredstava trebao bi se temeljiti na jasno utvrđenim potrebama.
- (18) Pri izradi nacrta preporuka Agencija bi trebala u obzir uzimati i slučajeve mreža koje su izolirane od ostatka željezničkog sustava Unije i koje zahtijevaju posebna stručna znanja zbog zemljopisnih ili povjesnih razloga. Osim toga, ako je djelovanje ograničeno na takve mreže, podnositelj zahtjeva za jedinstvenu potvrdu o sigurnosti i odobrenje za vozilo trebao bi moći potrebne formalnosti ispuniti lokalno, putem relevantnih nacionalnih tijela nadležnih za sigurnost. U tu svrhu i s ciljem smanjivanja administrativnih opterećenja i troškova, trebalo bi biti moguće sklapanje sporazuma o suradnji između Agencije i relevantnih nacionalnih tijela nadležnih za sigurnost kako bi se osigurala odgovarajuća raspodjela zadaća, ne dovodeći u pitanje preuzimanje, od strane Agencije, konačne odgovornosti za izdavanje odobrenja ili jedinstvenih potvrda o sigurnosti.
- (19) Uzimajući u obzir znanje nacionalnih tijela, a posebice nacionalnih tijela nadležnih za sigurnost, Agencija bi prilikom izdavanja odgovarajućih odobrenja i jedinstvenih potvrda o sigurnosti trebala imati mogućnost iskoristiti to stručno znanje na odgovarajući način. U tu bi svrhu trebalo poticati upućivanje nacionalnih stručnjaka u Agenciju.
- (20) Direktivom (EU) 2016/798 i Direktivom (EU) 2016/797 treba predvidjeti ispitivanje nacionalnih mjera u pogledu sigurnosti i interoperabilnosti željeznic te usklađenosti s pravilima tržišnog natjecanja. Njima također treba ograničiti mogućnost država članica da donose nova nacionalna pravila. Sadašnji sustav u kojem i dalje postoje brojna nacionalna pravila može dovesti do mogućih sukoba s pravilima Unije te izazvati nedostatnu transparentnost i moguću diskriminaciju prijevoznika, među ostalim manjih i novih prijevoznika. Kako bi se prešlo na sustav uistinu transparentnih i nepristranih pravila u području željeznic na razini Unije, potrebno je pojačati postupno smanjivanje broja nacionalnih pravila, među ostalim operativnih pravila. Mišljenje koje se temelji na neovisnom i nepristranom stručnom znanju ključno je na razini Unije. U tu bi svrhu trebalo pojačati ulogu Agencije.
- (21) Rezultati, organizacija i postupci odlučivanja u području sigurnosti i interoperabilnosti željeznic znatno variraju među nacionalnim tijelima nadležnim za sigurnost i prijavljenim tijelima za ocjenjivanje sukladnosti, što štetno utječe na neometano funkcioniranje jedinstvenog europskog željezničkog prostora. To se može štetno odraziti posebice na mala i srednje velika poduzeća koja žele ući na željezničko tržište u drugoj državi članici. Stoga je ključno pojačano koordiniranje s ciljem postizanja veće usklađenosti na razini Unije. Agencija bi u tu svrhu putem revizija i inspekcija trebala nadgledati rezultate i odlučivanje nacionalnih tijela nadležnih za sigurnost i prijavljenih tijela za ocjenjivanje sukladnosti, prema potrebi u suradnji s nacionalnim akreditacijskim tijelima.
- (22) U području sigurnosti važno je osigurati najveću moguću transparentnost i djelotvoran protok informacija. Analiza rezultata koja se temelji na CSI-ovima i kojom se povezuju svi sudionici u sektoru, važna je i trebala bi se provoditi. Kada je riječ o statistici, potrebna je bliska suradnja s Eurostatom.

- (23) Agencija bi trebala biti odgovorna za objavljivanje izvješća svake dvije godine kako bi nadgledala napredak pri ostvarivanju sigurnosti i interoperabilnosti željeznica. S obzirom na njezino stručno tehničko znanje i nepristranost, Agencija bi također trebala pomagati Komisiji u ispunjavanju njezine zadaće praćenja provedbe zakonodavstva Unije u području sigurnosti i interoperabilnosti željeznica.
- (24) Trebalo bi poboljšati interoperabilnost transeuropske prometne mreže, a novi investicijski projekti koji su odabrani za primanje potpore od strane Unije trebali bi biti u skladu s ciljem interoperabilnosti utvrđenim u Uredbi (EU) br. 1315/2013 Europskog parlamenta i Vijeća<sup>(1)</sup>. Agencija je odgovarajuće tijelo za pružanje doprinosu ostvarivanju navedenih ciljeva te bi trebala usko surađivati s nadležnim tijelima Unije u vezi s projektima povezanim s Transeuropskom prometnom mrežom. U pogledu uvođenja ERTMS-a i projekata ERTMS-a, uloga Agencije trebala bi uključivati pružanje pomoći podnositeljima zahtjeva za provedbu projekata koji su uskladeni s TSI-om za prometno-upravljanje i signalnu-sigurnost.
- (25) Održavanje željezničkih vozila važan je dio sigurnosnoga sustava. Zbog nepostojanja sustava za izdavanje ovlaštenja radionicama za održavanje dosad nije postojalo ni pravo europsko tržište za održavanje željezničke opreme. Ta situacija dovela je do povećanja troškova za sektor i rezultira prijevozima bez tereta. Stoga je potrebno postupno razviti i ažurirati zajedničke uvjete za izdavanje ovlaštenja radionicama za održavanje i subjektima nadležnim za održavanje vozila koja nisu teretni vagoni, pri čemu je Agencija najprimjerenije tijelo za predlaganje odgovarajućih rješenja Komisiji.
- (26) Stručne kvalifikacije koje se zahtijevaju od strojovođa bitan su čimbenik i sigurnosti i interoperabilnosti željeznica u Uniji. Stručne kvalifikacije također su preduvjet za slobodno kretanje radnika u željezničkom sektoru. To bi pitanje trebalo rješavati unutar postojećeg okvira za socijalni dijalog. Agencija bi trebala pružiti potrebnu tehničku podršku kako bi se taj aspekt uzeo u obzir na razini Unije.
- (27) Agencija bi trebala olakšavati suradnju među nacionalnim tijelima nadležnim za sigurnost, nacionalnim istražnim tijelima i predstavničkim tijelima iz željezničkog sektora koja djeluju na razini Unije radi promicanja dobre prakse, razmjene relevantnih informacija i prikupljanja podataka povezanih sa željeznicom te nadgledanja cjelokupne izvedbe željezničkog sustava Unije u pogledu sigurnosti.
- (28) Kako bi se osigurale najveće moguće razine transparentnosti i jednak pristup relevantnim informacijama za sve strane javnosti bi trebali biti dostupni registri, ako je to relevantno, i dokumenti namijenjeni za postupke sigurnosti i interoperabilnosti željeznica. Isto vrijedi za odobrenja, jedinstvene potvrde o sigurnosti i druge odgovarajuće dokumente povezane sa željeznicom. Agencija bi trebala pružiti sredstva za razmjenu i objavu tih informacija koja su učinkovita, prilagođena korisniku i lako dostupna, posebice putem odgovarajućih informatičkih rješenja, s ciljem poboljšanja ekonomičnosti željezničkog sustava i pružanja podrške operativnim potrebama sektora.
- (29) Promicanje inovacija i istraživanja u području željeznica važno je i Agencija bi ga trebala poticati. Sva finansijska pomoć koja se s tim u vezi pruža u okviru aktivnosti Agencije ne bi smjela dovesti do bilo kakvih poremećaja na odgovarajućem tržištu.
- (30) Kako bi se povećala učinkovitost finansijske potpore Unije, njezina kvaliteta i usklađenost s odgovarajućim tehničkim propisima, Agencija bi trebala imati aktivnu ulogu u ocjenjivanju željezničkih projekata.
- (31) Ispravno i jedinstveno razumijevanje zakonodavstva u području sigurnosti i interoperabilnosti željeznica, vodič za provedbu i preporuka Agencije preduvjeti su za djelotvornu provedbu pravne stečevine u području željeznica i funkcioniranje željezničkog tržišta. Agencija bi stoga trebala aktivno sudjelovati u aktivnostima ospozobljavanja i pojašnjavanja s tim u vezi.
- (32) Uzimajući u obzir nove funkcije Agencije u vezi s izdavanjem odobrenja za vozila i jedinstvenih potvrda o sigurnosti, u navedenim će područjima doći do povećane potrebe za aktivnostima ospozobljavanja i objavljivanja. Nacionalna tijela nadležna za sigurnost trebalo bi pozvati da sudjeluju u aktivnostima ospozobljavanja bez naknade, u slučaju kada je to moguće, posebice ako su bila uključena u njihovu pripremu.

<sup>(1)</sup> Uredba (EU) br. 1315/2013 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. prosinca 2013. o smjernicama Unije za razvoj transeuropske prometne mreže i stavljanju izvan snage Odluke br. 661/2010/EU (SL L 348, 20.12.2013., str. 1.).

- (33) Kako bi mogla ispunjavati svoje zadaće na odgovarajući način, Agencija bi trebala imati pravnu osobnost i neovisan proračun koji bi se uglavnom financirao iz doprinosa Unije te pristojbama i naknadama koje plaćaju podnositelji zahtjeva. Neovisnost i nepristrandost Agencije ne bi se smjele ugrožavati nikakvim finansijskim doprinosima koje ona prima od država članica, trećih zemalja ili drugih subjekata. Kako bi se osigurala neovisnost u njezinom svakodnevnom upravljanju i pri davanju mišljenja i preporuka te donošenju odluka, ustrojstvo Agencije trebalo bi biti transparentno, a izvršni direktor Agencije trebao bi imati punu odgovornost. Osoblje Agencije trebalo bi biti neovisno i zaposleno na osnovi kratkoročnih i dugoročnih ugovora kako bi se održalo organizacijsko znanje osoblja i osigurao kontinuitet poslovanja uz istodobno održavanje neophodne i neprestane razmjene stručnog znanja sa željezničkim sektorom. Rashodi Agencije trebali bi uključivati troškove osoblja te administrativne, infrastrukturne i operativne troškove i, među ostalim, iznos plaćen nacionalnim tijelima nadležnim za sigurnost za njihov rad u postupku izdavanja odobrenja za vozila i jedinstvenih potvrda o sigurnosti, u skladu s relevantnim sporazumima o suradnji i odredbama provedbenog akta o utvrđivanju pristojbi i naknada.
- (34) U pogledu sprečavanja sukoba interesa i upravljanja njima, od ključne je važnosti da Agencija djeluje nepristrandno, pokaže integritet i uspostavi visoke profesionalne standarde. Nikada ne bi smio postojati opravdan razlog za sumnju da bi na odluke mogli utjecati interesi koji su protivni ulozi Agencije kao tijela koje služi Uniji kao cjelini ili privatni interesi ili veze bilo kojeg člana osoblja Agencije, bilo kojeg upućenog nacionalnog stručnjaka ili bilo kojeg člana upravnog odbora ili odborā za žalbe koji bi stvorili, ili imali potencijal stvoriti, sukob s pravilnim obavljanjem službenih dužnosti dotične osobe. Upravni odbor stoga bi trebao donijeti sveobuhvatna pravila o sukobima interesa kojima bi se obuhvatila cijela Agencija. Tim bi se pravilima trebalo uzeti u obzir preporuke koje je izdao Revizorski sud u svojem tematskom izvješću br. 15 iz 2012.
- (35) Kako bi se racionalizirao postupak odlučivanja u Agenciji i dao doprinos jačanju učinkovitosti i djelotvornosti, trebalo bi uspostaviti upravljačku strukturu na dvije razine. U tu svrhu države članice i Komisija trebale bi imati svoje predstavnike u upravnom odboru koji bi imao potrebne ovlasti, uključujući ovlast donošenja proračuna i odobravanja programskog dokumenta. Upravni bi odbor trebao davati opće smjernice za aktivnosti Agencije i trebalo bi biti snažnije uključen u nadgledanje aktivnosti Agencije, s ciljem jačanja nadzora nad administrativnim i proračunskim pitanjima. Trebalo bi osnovati manji izvršni odbor koji bi imao zadaću pripremanja sastanaka upravnog odbora na prikidan način te pružanja potpore njegovom postupku odlučivanja. Ovlasti izvršnog odbora trebalo bi utvrditi u okviru mandata koji treba donijeti upravni odbor te bi one, kada je to primjereno, trebale uključivati mišljenja i privremene odluke koje podliježu konačnom odobrenju upravnog odbora.
- (36) Kako bi se osigurala transparentnost odluka upravnog odbora, predstavnici dotičnih sektora trebali bi prisustvovati sastancima upravnog odbora, ali bez prava glasa. Predstavnike raznih dionika trebala bi imenovati Komisija na temelju njihove zastupljenosti među željezničkim prijevoznicima, upraviteljima infrastrukture, u željezničkoj industriji, sindikalnim organizacijama, putnicima i korisnicima željezničkog prijevoza robe na razini Unije.
- (37) Potrebno je osigurati da sve strane na koje se odnose odluke Agencije imaju pravo podnošenja potrebnih pravnih lijekova koje bi trebalo dodijeliti na neovisan i nepristrand način. Trebalo bi uspostaviti odgovarajući žalbeni postupak kako bi se omogućilo pobijanje odluka izvršnog direktora pred specijaliziranim odborom za žalbe.
- (38) U slučaju neslaganja između Agencije i nacionalnih tijela nadležnih za sigurnost u odnosu na izdavanje odobrenja za vozila i jedinstvenih potvrda o sigurnosti, trebalo bi uspostaviti arbitražni postupak kako bi se odluke donosile uz usklađivanje i suradnju.
- (39) Širom strateškom perspektivom u vezi s aktivnostima Agencije olakšalo bi se planiranje njezinih resursa i upravljanje njima na djelotvorniji način te bi se dao doprinos višoj kvaliteti njezinih rezultata. To je potvrđeno i naglašeno Delegiranom uredbom Komisije (EU) br. 1271/2013<sup>(1)</sup>. Stoga bi nakon odgovarajućeg savjetovanja s relevantnim dionicima upravni odbor trebao donijeti i periodično ažurirati jedinstven programski dokument koji sadrži godišnje i višegodišnje programe rada.

<sup>(1)</sup> Delegirana uredba Komisije (EU) br. 1271/2013 od 30. rujna 2013. o Okvirnoj finansijskoj uredbi za tijela iz članka 208. Uredbe (EU, Euratom) br. 966/2012 Europskog parlamenta i Vijeća (SL L 328, 7.12.2013., str. 42.).

- (40) Ako nakon donošenja programskog dokumenta Agenciji bude dodijeljena nova zadaća u vezi sa sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava Unije, upravni odbor trebao bi, prema potrebi, izmijeniti programski dokument kako bi on obuhvatio tu novu zadaću, nakon analize utjecaja na kadrovske i proračunske resurse.
- (41) Aktivnost Agencije trebala bi biti transparentna. Trebalо bi osigurati djelotvoran nadzor Europskog parlamenta i u tu svrhu bi se s njime trebalo savjetovati o nacrtu višegodišnjeg dijela programskog dokumenta Agencije i Europski parlament trebao bi imati mogućnost saslušavanja izvršnoga direktora Agencije i primanja godišnjeg izvješća o aktivnostima Agencije. Agencija bi također trebala primjenjivati odgovarajuće zakonodavstvo Unije o pristupu javnosti dokumentima.
- (42) Tijekom proteklih godina, kako se osnivalo sve više decentraliziranih agencija, poboljšali su se transparentnost i nadzor nad upravljanjem finansijskim sredstvima Unije koja su im dodjeljivana, posebice u pogledu proračunske raspodjele pristojби, finansijskog nadzora, ovlasti davanja razriješnice, doprinosa sustavu mirovinskog osiguranja i unutarnjeg proračunskog postupka (kodeks ponašanja). Slično tome, Uredba (EU, Euratom) br. 883/2013 Europskog parlamenta i Vijeća <sup>(1)</sup> trebala bi se bez ograničenja primjenjivati na Agenciju, koja bi trebala pristupiti Međuinstитucionalnom sporazumu od 25. svibnja 1999. između Europskog parlamenta, Vijeća Europske unije i Komisije Europskih zajednica o unutarnjim istragama koje provodi Europski ured za borbu protiv prijevara (OLAF) <sup>(2)</sup>.
- (43) Agencija bi u svojim odnosima s međunarodnim organizacijama i trećim zemljama trebala aktivno promicati pristup koji Unija ima u području sigurnosti i interoperabilnosti željeznica. To bi također trebalo obuhvaćati, u granicama nadležnosti Agencije, olakšavanje recipročnog pristupa željezničkim prijevoznika Unije željezničkim tržištima trećih zemalja i željezničkih vozila Unije mrežama trećih zemalja.
- (44) Radi osiguranja jedinstvenih uvjeta za provedbu ove Uredbe u pogledu ispitivanja nacrta nacionalnih pravila i postojećih nacionalnih pravila, nadgledanja nacionalnih tijela nadležnih za sigurnost i prijavljenih tijela za ocjenjivanje sukladnosti, utvrđivanja poslovnika odbora za žalbe i utvrđivanja pristojbi i naknada koje Agencija ima pravo ubirati, provedbene ovlasti trebalo bi dodijeliti Komisiji. Te bi ovlasti trebalo izvršavati u skladu s Uredbom (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća <sup>(3)</sup>.
- (45) S obzirom na to da cilj ove Uredbe, odnosno osnivanje specijaliziranog tijela za izradu zajedničkih rješenja za pitanja u vezi sa sigurnošću i interoperabilnošću željeznica, ne mogu dostatno ostvariti države članice, nego se zbog zajedničke prirode posla koji treba obaviti on na bolji način može ostvariti na razini Unije, Unija može donijeti mjere u skladu s načelom supsidijarnosti utvrđenim u članku 5. Ugovora o Europskoj uniji. U skladu s načelom proporcionalnosti utvrđenim u tom članku, ova Uredba ne prelazi ono što je potrebno za ostvarivanje tog cilja.
- (46) Za pravilno funkcioniranje Agencije nužno je provesti određena načela u pogledu upravljanja Agencijom radi usklađivanja sa zajedničkom izjavom i zajedničkim pristupom koje je u srpnju 2012. usuglasila međuinsti-tucionalna radna skupina o decentraliziranim agencijama EU-a čija je svrha racionaliziranje aktivnosti agencija i poboljšavanje njihovih rezultata.
- (47) Ovom se Uredbom poštuju temeljna prava i načela posebno priznata Poveljom Europske unije o temeljnim pravima,

<sup>(1)</sup> Uredba (EU, Euratom) br. 883/2013 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. rujna 2013. o istragama koje provodi Europski ured za borbu protiv prijevara (OLAF) i stavljanju izvan snage Uredbe (EZ) br. 1073/1999 Europskog parlamenta i Vijeća te Uredbe Vijeća (Euratom) br. 1074/1999 (SL L 248, 18.9.2013., str. 1.).

<sup>(2)</sup> SLL 136, 31.5.1999., str. 15.

<sup>(3)</sup> Uredba (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća od 16. veljače 2011. o utvrđivanju pravila i općih načela u vezi s mehanizmima nadzora država članica nad izvršavanjem provedbenih ovlasti Komisije (SL L 55, 28.2.2011., str. 13.).

DONIJELI SU OVU UREDBU:

## POGLAVLJE 1.

### NAČELA

#### Članak 1.

#### **Predmet i područje primjene**

1. Ovom se Uredbom osniva Agencija Europske unije za željeznice („Agencija”).
2. Ovom se Uredbom predviđaju:
  - (a) osnivanje i zadaće Agencije;
  - (b) zadaće država članica u kontekstu ove Uredbe.
3. Ovom se Uredbom podupire uspostava jedinstvenog europskog željezničkog prostora, a posebno ciljevi u pogledu:
  - (a) interoperabilnosti u željezničkom sustavu Unije u skladu s Direktivom (EU) 2016/797;
  - (b) sigurnosti željezničkog sustava Unije u skladu s Direktivom (EU) 2016/798;
  - (c) davanja ovlaštenja strojovođama u skladu s Direktivom 2007/59/EZ Europskog parlamenta i Vijeća (¹).

#### Članak 2.

#### **Ciljevi Agencije**

Cilj Agencije jest doprinijeti dalnjem razvoju i djelotvornom funkcioniranju jedinstvenog europskog željezničkog prostora bez granica, osiguravanjem visoke razine sigurnosti i interoperabilnosti željeznica uz istodobno unapređivanje konkurentnosti željezničkog sektora. Agencija u tehničkim pitanjima posebno doprinosi provedbi zakonodavstva Unije razvijanjem zajedničkog pristupa sigurnosti željezničkog sustava Unije i poboljšavanjem razine interoperabilnosti željezničkog sustava Unije.

Daljnji su ciljevi Agencije pratiti razvoj nacionalnih pravila u području željeznica kako bi se pružila potpora radu nacionalnih tijela koja djeluju u područjima sigurnosti i interoperabilnosti željeznica te kako bi se promicala optimizacija postupaka.

Kada je to predviđeno Direktivom (EU) 2016/797 i Direktivom (EU) 2016/798, Agencija obavlja ulogu tijela Unije odgovornog za izdavanje odobrenja za stavljanje željezničkih vozila i tipova vozila na tržište te za izdavanje jedinstvenih potvrda o sigurnosti za željezničke prijevoznike.

Agencija pri ostvarivanju tih ciljeva u cijelosti uzima u obzir proces proširenja Unije i posebna ograničenja povezana sa željezničkim vezama s trećim zemljama.

#### Članak 3.

#### **Pravni status**

1. Agencija je tijelo Unije koje ima pravnu osobnost.
2. U svakoj državi članici Agencija ima najširu moguću pravnu sposobnost koja je pravnim osobama priznata prema zakonodavstvu dotične države članice. Agencija posebno može stjecati pokretnu i nepokretnu imovinu te raspolagati njome i može biti stranka u sudskim postupcima.
3. Agenciju zastupa njezin izvršni direktor.
4. Agencija snosi isključivu odgovornost za funkcije i ovlasti koje su joj dodijeljene.

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

**Članak 4.****Vrste akata Agencije**

Agencija može:

- (a) uputiti Komisiji preporuke u pogledu primjene članaka 13., 15., 17., 19., 35., 36. i 37.;
- (b) uputiti državama članicama preporuke u pogledu primjene članka 34.;
- (c) dati mišljenja Komisiji na temelju članka 10. stavka 2. i članka 42. te dotičnim tijelima u državama članicama na temelju članka 10., 25. i 26.;
- (d) uputiti preporuke nacionalnim tijelima nadležima za sigurnost na temelju članka 33. stavka 4.;
- (e) donositi odluke na temelju članka 14., 20., 21. i 22.;
- (f) davati mišljenja koja predstavljaju prihvatljiv način osiguravanja usklađenosti na temelju članka 19.;
- (g) izdavati tehničke dokumente na temelju članka 19.;
- (h) izdavati revizijska izvješća na temelju članka 33. i 34.;
- (i) izdavati smjernice i druge neobvezujuće dokumente kojima se olakšava primjena zakonodavstva u području sigurnosti i interoperabilnosti željeznicu u skladu s člancima 13., 19., 28., 32., 33. i 37.

**POGLAVLJE 2.****RADNE METODE****Članak 5.****Osnivanje i sastav radnih skupina i drugih skupina**

1. Agencija osniva ograničen broj radnih skupina u svrhu izrade preporuka i, prema potrebi, smjernica, a posebno u vezi s tehničkim specifikacijama za interoperabilnost („TSI-ovi”), zajedničkim sigurnosnim ciljevima („CST-ovi”), zajedničkim sigurnosnim metodama („CSM-ovi”) i upotreboom zajedničkih sigurnosnih pokazatelja („CSI-ovi”).

Agencija može osnovati radne skupine u drugim odgovarajuće opravdanim slučajevima na zahtjev Komisije ili odbora iz članka 81. („odbor”) ili na vlastitu inicijativu, nakon savjetovanja s Komisijom.

Radnim skupinama predsjeda predstavnik Agencije.

2. Radne skupine sastoje se od:

- predstavnika koje su za sudjelovanje u radnim skupinama imenovala nadležna nacionalna tijela vlasti,
- stručnjaka iz željezničkog sektora koje je odabrala Agencija s popisa iz stavka 3. Agencija osigurava primjerenu zastupljenost onih sektora industrije i onih korisnika na koje bi mogle utjecati mjere koje Komisija može predložiti na temelju preporuka koje joj je uputila Agencija. Agencija teži uravnoteženoj zemljopisnoj zastupljenosti kada je to moguće.

Agencija može prema potrebi u radne skupine imenovati neovisne stručnjake i predstavnike međunarodnih organizacija čije je stručno znanje priznato u dotičnom području. Članovi osoblja Agencije ne mogu biti imenovani u radne skupine osim na funkciju predsjednika radnih skupina koju obavlja predstavnik Agencije.

3. Svako predstavničko tijelo iz članka 38. stavka 4. dostavlja Agenciji popis najkvalificiranjih stručnjaka koji su ovlašteni predstavljati ga u svakoj od radnih skupina i taj popis ažurira kad god dođe do promjena.

4. Kad god rad tih radnih skupina izravno utječe na uvjete rada, zdravlje i sigurnost radnika u industriji, predstavnici imenovani od strane sindikalnih organizacija koje djeluju na europskoj razini sudjeluju u odgovarajućim radnim skupinama kao punopravni članovi.

5. Troškove putovanja i boravka članova radnih skupina snosi Agencija na temelju pravila i utvrđenih iznosa koje donosi upravni odbor.

6. Agencija pri izradi preporuka i smjernica iz stavka 1. na odgovarajući način uzima u obzir rezultate rada radnih skupina.

7. Agencija osniva grupe za potrebe članaka 24., 29. i članka 38. stavka 1.

8. Agencija može osnovati grupe u skladu s člankom 38. stavkom 4. i, u odgovarajuće opravdanim slučajevima, na zahtjev Komisije ili odbora ili na vlastitu inicijativu.

9. Rad radnih skupina i grupa je transparentan. Upravni odbor donosi poslovnik radnih skupina i grupa, uključujući pravila o transparentnosti.

#### Članak 6.

#### Savjetovanje sa socijalnim partnerima

Kad god zadaće predviđene u člancima 13., 15., 19. i 36. imaju izravan utjecaj na socijalno okruženje ili radne uvjete radnika u industriji, Agencija se savjetuje sa socijalnim partnerima u okviru Odbora za sektorski dijalog osnovanog na temelju Odluke Komisije 98/500/EZ<sup>(1)</sup>. U takvim slučajevima socijalni partneri mogu reagirati na ta savjetovanja, pod uvjetom da to učine u roku od tri mjeseca.

Navedena savjetovanja održavaju se prije nego što Agencija svoje preporuke uputi Komisiji. Agencija na odgovarajući način uzima u obzir ta savjetovanja i u svakom je trenutku spremna obrazložiti svoje preporuke. Agencija šalje Komisiji mišljenja Odbora za sektorski dijalog zajedno s preporukom Agencije, a Komisija ih šalje odboru.

#### Članak 7.

#### Savjetovanje s korisnicima željezničkog prijevoza robe i putnicima

Kad god zadaće predviđene u člancima 13. i 19. imaju izravan utjecaj na korisnike željezničkog prijevoza robe i na putnike, Agencija se savjetuje s organizacijama koje ih predstavljaju, među ostalim predstavnicima osoba s invaliditetom i osoba sa smanjenom pokretljivošću. U takvim slučajevima navedene organizacije mogu reagirati na ta savjetovanja, pod uvjetom da to učine u roku od tri mjeseca.

Popis organizacija s kojima se potrebno savjetovati sastavlja Komisija uz pomoć odbora.

Navedena savjetovanja održavaju se prije nego što Agencija svoje preporuke uputi Komisiji. Agencija na odgovarajući način uzima u obzir ta savjetovanja i u svakom je trenutku spremna dodatno obrazložiti svoje preporuke. Agencija šalje Komisiji mišljenja dotičnih organizacija zajedno s preporukom Agencije, a Komisija ih šalje odboru.

#### Članak 8.

#### Procjena učinka

1. Agencija provodi procjenu učinka svojih preporuka i mišljenja. Upravni odbor donosi metodologiju procjene učinka koja se temelji na metodologiji Komisije. Agencija se povezuje s Komisijom kako bi osigurala da relevantni rad obavljen u Komisiji bude uzet u obzir na odgovarajući način. Pretpostavke koje čine temelj procjene učinka, kao i korišteni izvori podataka, jasno su utvrđeni u izvješću koje prati svaku preporuku. Agencija jasno navodi pretpostavke koje su poslužile kao osnova za procjenu učinka i izvore podataka upotrijebljene u izvješću uz svaku preporuku.

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

2. Prije nego što uključi određenu aktivnost u programski dokument koji je u skladu s člankom 51. stavkom 1. donio upravni odbor, Agencija provodi ranu procjenu učinka u kojoj navodi:

- (a) pitanje koje treba riješiti i moguća rješenja;
- (b) opseg u kojem bi određeno djelovanje, uključujući upućivanje preporuke ili davanje mišljenja Agencije, bilo potrebno;
- (c) očekivani doprinos Agencije rješavanju problema.

Prije uključivanja bilo koje aktivnosti ili projekta u programski dokument, u odnosu na njih provodi se pojedinačna i zajednička analiza učinkovitosti, kako bi se proračun i sredstva Agencije upotrijebili na najbolji mogući način.

3. Agencija može provesti naknadno ocjenjivanje zakonodavstva koje se temelji na njezinim preporukama.

4. Države članice dostavljaju Agenciji podatke koji su potrebni za procjenu učinka, ako su oni dostupni.

Predstavnička tijela na zahtjev Agencije dostavljaju Agenciji podatke koji nisu povjerljivi, a potrebni su za procjenu učinka.

#### Članak 9.

#### **Studije**

Ako je to potrebno za obavljanje njezinih zadaća, Agencija naručuje studije, prema potrebi, u suradnji s radnim skupinama i grupama iz članka 5. te financira navedene studije iz vlastitog proračuna.

#### Članak 10.

#### **Mišljenja**

1. Agencija daje mišljenja na zahtjev jednog ili više nacionalnih regulatornih tijela iz članka 55. Direktive 2012/34/EU Europskog parlamenta i Vijeća<sup>(1)</sup>, a posebno o aspektima pitanja povezanih sa sigurnošću i interoperabilnošću na koja im je skrenuta pozornost.

2. Agencija daje mišljenja na zahtjev Komisije o izmjenama bilo kojeg akta donesenog na temelju Direktive (EU) 2016/797 ili Direktive (EU) 2016/798, a posebno kada se upozorilo na navodni nedostatak.

3. Agencija sva svoja mišljenja, a posebno ona iz stavka 2., daje što je prije moguće, a najkasnije u roku od dva mjeseca od primitka zahtjeva za mišljenje, osim ako je drukčije dogovoreno sa strankom koja podnosi zahtjev. Agencija objavljuje navedena mišljenja u roku od mjesec dana nakon njihovog davanja, u verziji iz koje je uklonjen sav materijal obuhvaćen poslovnom tajnom.

#### Članak 11.

#### **Posjeti državama članicama**

1. Kako bi obavljala zadaće koje su joj povjerene, a posebno one iz članaka 14., 20., 21., 25., 26., 31., 32., 33., 34., 35. i 42., i pomogla Komisiji u ispunjavanju njezinih dužnosti u skladu s Ugovorom o funkcioniranju Europske unije (UFEU), uključujući posebno procjenu djelotvorne provedbe relevantnog zakonodavstva Unije, Agencija može obavljati posjete državama članicama u skladu s politikom, metodama rada i postupcima koje doneše upravni odbor.

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

2. Nakon savjetovanja s dotičnom državom članicom, Agencija tu državu članicu na vrijeme obavješćuje o predviđenom posjetu, imenima zaposlenika Agencije kojima je dan nalog za obavljanje posjeta, datumu početka posjeta i njegovom predviđenom trajanju. Zaposlenici Agencije kojima je dan nalog za obavljanje takvih posjeta tu zadaću provode na temelju pisane odluke izvršnog direktora u kojoj se točno navode svrha i ciljevi njihovog posjeta.

3. Nacionalna tijela dotičnih država članica olakšavaju rad osoblju Agencije.
4. Agencija sastavlja izvješće o svakom posjetu iz stavka 1. i dostavlja ga Komisiji i dotičnoj državi članici.
5. Ovim se člankom ne dovode u pitanje inspekcije iz članka 33. stavka 7. i članka 34. stavka 6.
6. Agencija snosi troškove putovanja, smještaja, boravka i ostale troškove osoblja Agencije.

#### Članak 12.

#### **Jedinstvena kontaktna točka („One Stop Shop”)**

1. Agencija uspostavlja informacijski i komunikacijski sustav s barem sljedećim funkcijama jedinstvene kontaktne točke te njime upravlja:

- (a) jedinstvena pristupna točka putem koje podnositelj zahtjeva podnosi dokumentaciju zahtjeva za odobrenja tipa, odobrenja za stavljanje vozila na tržište i jedinstvene potvrde o sigurnosti. Ako je područje uporabe ili djelovanja ograničeno na mrežu ili mreže u samo jednoj državi članici, jedinstvena pristupna točka oblikuje se tako da se osigura da podnositelj zahtjeva odabere tijelo za koje želi da obradi zahtjev za izdavanje odobrenja ili jedinstvenih potvrđa o sigurnosti za cijeli postupak;
- (b) zajednička platforma za razmjenu informacija koja Agenciji i nacionalnim tijelima nadležnim za sigurnost pruža informacije o svim zahtjevima za odobrenja i jedinstvene potvrde o sigurnosti, fazama tih postupaka i njihovu ishodu te, prema potrebi, zahtjevima i odlukama odbora za žalbe;
- (c) zajednička platforma za razmjenu informacija koja Agenciji i nacionalnim tijelima nadležnim za sigurnost pruža informacije o zahtjevima za odobrenja Agencije u skladu s člankom 19. Direktive (EU) 2016/797 i zahtjevima za odobrenje pružnih prometno-upravljačkih i signalno-sigurnosnih podsustava koji obuhvaćaju opremu Europskog sustava upravljanja i nadzora vlakova (ETCS) i/ili Globalnog sustava pokretnih komunikacija za željeznički promet (GSM-R), fazama tih postupaka i njihovu ishodu te, prema potrebi, zahtjevima i odlukama odbora za žalbe;
- (d) sustav ranog upozoravanja koji u ranoj fazi može identificirati potrebe za koordiniranjem između odluka koje trebaju donijeti nacionalna tijela nadležna za sigurnost i Agencija u slučaju različitih zahtjeva kojima se zahtijevaju slična odobrenja ili jedinstvene potvrde o sigurnosti.

2. Tehničke i funkcionalne specifikacije jedinstvene kontaktne točke iz stavka 1. razvijaju se u suradnji s mrežom nacionalnih tijela nadležnih za sigurnost iz članka 38. na temelju nacrta koji je pripremila Agencija, uzimajući u obzir rezultate analize troškova i koristi. Upravni odbor Agencije na tom temelju donosi tehničke i funkcionalne specifikacije i plan za uspostavu jedinstvene kontaktne točke. Jedinstvena kontaktna točka razvija se ne dovodeći u pitanje prava intelektualnog vlasništva i potrebnu razinu povjerljivosti te uzimajući u obzir, prema potrebi, informatičke aplikacije i registre koje je Agencija već uspostavila, kao što su oni iz članka 37.

3. Jedinstvena kontaktna točka stavlja se u funkciju do 16. lipnja 2019.

4. Agencija prati zahtjeve podnesene putem jedinstvene kontaktne točke, a posebno korištenjem sustava ranog upozoravanja iz stavka 1. točke (d). Ako se utvrde različiti zahtjevi kojima se zahtijevaju slična odobrenja ili jedinstvene potvrde o sigurnosti, Agencija osigurava odgovarajuće praćenje na sljedeće načine:

- (a) obavješćuje podnositelje zahtjeva da postoji još jedan ili još jedan sličan zahtjev za odobrenje ili izdavanje potvrde;
- (b) koordinira se s relevantnim nacionalnim tijelima nadležnima za sigurnost kako bi se osigurala dosljednost odluka koje trebaju donijeti nacionalna tijela nadležna za sigurnost i Agencija. Ako u roku od mjesec dana od početka postupka koordiniranja nije moguće pronaći uzajamno prihvatljivo rješenje, predmet se upućuje na arbitražu pred odbor za žalbe iz članaka 55., 61. i 62.

#### POGLAVLJE 3.

##### ZADAĆE AGENCIJE POVEZANE SA SIGURNOŠĆU ŽELJEZNICA

###### Članak 13.

##### **Tehnička potpora – preporuke o sigurnosti željeznica**

1. Agencija upućuje Komisiji preporuke o CSI-ovima, CSM-ovima i CST-ovima koji su predviđeni u člancima 5., 6. i 7. Direktive (EU) 2016/798. Agencija Komisiji upućuje i preporuke o periodičnom revidiranju CSI-ova, CSM-ova i CST-ova.

2. Agencija Komisiji na njezin zahtjev ili na vlastitu inicijativu upućuje preporuke o drugim mjerama u području sigurnosti, uzimajući u obzir stečeno iskustvo.

3. Agencija izdaje smjernice kako bi nacionalnim tijelima nadležnima za sigurnost pomogla pri nadziranju željezničkih prijevoznika, upraviteljâ infrastrukture i drugih sudionika u skladu s člankom 17. Direktive (EU) 2016/798.

4. Agencija može uputiti preporuke Komisiji o CSM-ovima koji obuhvaćaju bilo koje elemente sustava upravljanja sigurnošću koje treba uskladiti na razini Unije u skladu s člankom 9. stavkom 7. Direktive (EU) 2016/798.

5. Agencija može izdavati smjernice i druge neobvezujuće dokumente radi olakšavanja provedbe zakonodavstva u području sigurnosti željeznica, uključujući pružanje pomoći državama članicama pri utvrđivanju nacionalnih pravila koja se mogu staviti izvan snage nakon donošenja i/ili revizije CSM-ova i smjernice za donošenje novih nacionalnih pravila ili izmjenu postojećih nacionalnih pravila. Agencija također može izdati smjernice u području sigurnosti željeznica i izdavanja potvrda o sigurnosti, uključujući popise primjera dobre prakse, a posebno za prekogranični prijevoz i infrastrukturu.

###### Članak 14.

##### **Jedinstvene potvrde o sigurnosti**

Agencija izdaje, obnavlja, suspendira i mijenja jedinstvene potvrde o sigurnosti te u tom pogledu surađuje s nacionalnim tijelima nadležnima za sigurnost u skladu s člancima 10., 11. i 18. Direktive (EU) 2016/798.

Agencija ograničava ili ukida jedinstvene potvrde o sigurnosti te u tom pogledu surađuje s nacionalnim tijelima nadležnima za sigurnost u skladu s člankom 17. Direktive (EU) 2016/798.

###### Članak 15.

##### **Održavanje vozila**

1. Agencija pomaže Komisiji u vezi sa sustavom izdavanja ovlaštenja subjektima nadležnim za održavanje u skladu s člankom 14. stavkom 7. Direktive (EU) 2016/798.

2. Agencija upućuje preporuke Komisiji za potrebe članka 14. stavka 8. Direktive (EU) 2016/798.
3. Agencija analizira sve alternativne mjere o kojima je odlučeno u skladu s člankom 15. Direktive (EU) 2016/798 te uključuje rezultat svoje analize u izvješće iz članka 35. stavka 4. ove Uredbe.
4. Agencija podupire i na zahtjev koordinira nacionalna tijela nadležna za sigurnost pri nadzoru subjekata nadležnih za održavanje kako je navedeno u članku 17. stavku 1. točki (c) Direktive (EU) 2016/798.

#### Članak 16.

#### **Suradnja s nacionalnim istražnim tijelima**

Agencija surađuje s nacionalnim istražnim tijelima u skladu s člankom 20. stavkom 3., člankom 22. stavnica 1., 2., 5. i 7. te člankom 26. Direktive (EU) 2016/798.

#### Članak 17.

#### **Prijevoz opasnih tvari željeznicom**

Agencija prati razvoj zakonodavstva kojim se uređuje prijevoz opasnih tvari željeznicom u smislu Direktive 2008/68/EZ Europskog parlamenta i Vijeća<sup>(1)</sup> i zajedno s Komisijom osigurava da taj razvoj bude usklađen sa zakonodavstvom o sigurnosti i interoperabilnosti željeznica, a posebno njegovim osnovnim zahtjevima. U tu svrhu Agencija pomaže Komisiji i može dati preporuke na njezin zahtjev ili na vlastitu inicijativu.

#### Članak 18.

#### **Razmjena informacija o nesrećama povezanim sa sigurnošću**

Agencija potiče razmjenu informacija o nesrećama, incidentima i izbjegnutim nesrećama povezanim sa sigurnošću, uzimajući u obzir iskustvo sudionika u željezničkom sektoru iz članka 4. Direktive (EU) 2016/798. Ta razmjena informacija dovodi do razvoja dobre prakse na razini država članica.

#### POGLAVLJE 4.

#### ZADAĆE AGENCIJE POVEZANE S INTEROPERABILNOŠĆU

#### Članak 19.

#### **Tehnička potpora u području interoperabilnosti željeznica**

1. Agencija:
  - (a) upućuje Komisiji preporuke o TSI-ovima i njihovom revidiranju u skladu s člankom 5. Direktive (EU) 2016/797;
  - (b) upućuje Komisiji preporuke o obrascima za izjavu o „EZ“ provjeri i za tehničku dokumentaciju koja joj se mora priložiti, za potrebe članka 15. stavka 9. Direktive (EU) 2016/797;
  - (c) upućuje Komisiji preporuke o specifikacijama za registre i njihovo revidiranje za potrebe članaka 47., 48. i 49. Direktive (EU) 2016/797;
  - (d) daje mišljenja koja predstavljaju prihvatljiv način osiguravanja usklađenosti u vezi s nedostatcima TSI-ova u skladu s člankom 6. stavkom 4. Direktive (EU) 2016/797 i dostavlja navedena mišljenja Komisiji;

<sup>(1)</sup> Direktiva 2008/68/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 24. rujna 2008. o kopnenom prijevozu opasnih tvari (SL L 260, 30.9.2008., str. 13.).

- (e) na zahtjev Komisije daje joj mišljenja u pogledu zahtjevâ država članica za neprimjenom TSI-ova u skladu s člankom 7. Direktive (EU) 2016/797;
- (f) izdaje tehničke dokumente u skladu s člankom 4. stavkom 8. Direktive (EU) 2016/797;
- (g) izdaje odluku za odobrenje prije svakog poziva za podnošenje ponuda u vezi s pružnom opremom ERTMS-a kako bi se osigurala ujednačena provedba ERTMS-a u Uniji u skladu s člankom 19. Direktive (EU) 2016/797;
- (h) Komisiji daje preporuke u vezi s ospozobljavanjem i izdavanjem ovlaštenja osoblju u vlaku kojemu su povjerene zadaće ključne za sigurnost;
- (i) izdaje detaljne smjernice o normama za relevantna europska tijela za normizaciju kako bi dopunila mandat koji im je dala Komisija;
- (j) upućuje preporuke Komisiji u vezi s uvjetima rada svega osoblja koje obavlja zadaće ključne za sigurnost;
- (k) upućuje preporuke Komisiji u vezi s uskladenim normama koje trebaju razviti europska tijela za normizaciju i normama koje se odnose na međusobno zamjenjive rezervne dijelove kojima se može povećati razina sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava Unije;
- (l) Komisiji prema potrebi upućuje preporuke u vezi s komponentama ključnima za sigurnost.

2. Pri izradi nacrta preporuka, kako je navedeno u stavku 1. točkama (a), (b), (c), (h), (k) i (l), Agencija:

- (a) osigurava da su TSI-ovi i specifikacije za registre prilagođeni tehničkom napretku, tržišnim trendovima i društvenim zahtjevima;
- (b) osigurava koordinaciju izrade i ažuriranja TSI-ova i razvoja europskih normi koje se pokažu potrebnima za interoperabilnost, te održava odgovarajuće kontakte s europskim tijelima za normizaciju;
- (c) sudjeluje, prema potrebi, kao promatrač u mjerodavnim radnim skupinama koje su osnovala priznata tijela za normizaciju.

3. Agencija može izdati smjernice i druge neobvezujuće dokumente radi olakšavanja provedbe zakonodavstva u području interoperabilnosti željeznica, uključujući pružanje pomoći državama članicama pri utvrđivanju nacionalnih pravila koja se može staviti izvan snage nakon donošenja ili revidiranja TSI-ova.

4. U slučajevima neusklađenosti sastavnih dijelova interoperabilnosti s osnovnim zahtjevima, Agencija pomaže Komisiji u skladu s člankom 11. Direktive (EU) 2016/797.

#### **Članak 20.**

#### **Odobrenja za stavljanje vozila na tržište**

Agencija izdaje odobrenja za stavljanje željezničkih vozila na tržište te je ovlaštena obnavljati, mijenjati, suspendirati i ukidati odobrenja koja je izdala. U tu svrhu Agencija surađuje s nacionalnim tijelima nadležnim za sigurnost u skladu s člankom 21. Direktive (EU) 2016/797.

#### **Članak 21.**

#### **Odobrenja za stavljanje tipova vozila na tržište**

Agencija izdaje odobrenja za stavljanje tipova vozila na tržište te je ovlaštena obnavljati, mijenjati, suspendirati i ukidati odobrenja koja je izdala u skladu s člankom 24. Direktive (EU) 2016/797.

#### **Članak 22.**

#### **Puštanje u uporabu pružnih prometno-upravljačkih i signalno-sigurnosnih podsustava**

Agencija prije svakog poziva za podnošenje ponuda u vezi s pružnom opremom ERTMS-a provjerava jesu li tehnička rješenja u potpunosti uskladena s relevantnim TSI-ovima te stoga u potpunosti interoperabilna, i donosi odluku za odobrenje, u skladu s člankom 19. Direktive (EU) 2016/797.

**Članak 23.****Telematske aplikacije**

1. Agencija djeluje kao tijelo nadležno za sustav kako bi osigurala koordinirani razvoj telematskih aplikacija u Uniji, u skladu s relevantnim TSI-ovima. U tu svrhu Agencija održava i nadgleda odgovarajuće zahtjeve podsustava te upravlja njima.
2. Agencija utvrđuje, objavljuje i primjenjuje postupak za obradu zahtjeva za izmjene specifikacija za telematske aplikacije. U tu svrhu Agencija uspostavlja, održava i ažurira registar zahtjeva za izmjene takvih specifikacija u kojem se također navode status zahtjeva i relevantna obrazloženja.
3. Agencija razvija i održava tehničke alate za upravljanje različitim verzijama specifikacija za telematske aplikacije i nastoji osigurati kompatibilnost sa starijim verzijama.
4. Agencija pomaže Komisiji u praćenju uvođenja specifikacija za telematske aplikacije u skladu s relevantnim TSI-ovima.

**Članak 24.****Potpore prijavljenim tijelima za ocjenjivanje sukladnosti**

1. Agencija podupire aktivnosti prijavljenih tijela za ocjenjivanje sukladnosti kako je navedeno u članku 30. Direktive (EU) 2016/797. Navedena potpora posebno obuhvaća izdavanje smjernica za ocjenjivanje sukladnosti ili prikladnosti za uporabu sastavnog dijela interoperabilnosti kako je navedeno u članku 9. Direktive (EU) 2016/797 i smjernica za postupak „EZ“ provjere iz članaka 10. i 15. Direktive (EU) 2016/797.
2. Agencija može olakšavati suradnju među prijavljenim tijelima za ocjenjivanje sukladnosti u skladu s člankom 44. Direktive (EU) 2016/797 te može posebno djelovati kao tehničko tajništvo za njihovu koordinacijsku grupu.

**POGLAVLJE 5.****ZADAĆE AGENCIJE POVEZANE S NACIONALNIM PRAVILIMA****Članak 25.****Ispitivanje nacrta nacionalnih pravila**

1. Agencija ispituje nacrt nacionalnih pravila koji joj je podnesen u skladu s člankom 8. stavkom 4. Direktive (EU) 2016/798 i člankom 14. stavkom 5. Direktive (EU) 2016/797 u roku od dva mjeseca od njegova primitka. Ako je potreban prijevod ili ako je nacrt nacionalnog pravila dug ili složen, Agencija može produljiti taj rok za najviše tri dodatna mjeseca, podložno pristanku te države članice. Međutim, u iznimnim okolnostima Agencija i dotična država članica mogu se dogovoriti da dodatno produlje taj rok.

Agencija u navedenom razdoblju razmjenjuje relevantne informacije s dotičnom državom članicom, savjetuje se s relevantnim dionicima prema potrebi i naknadno obavješćuje tu državu članicu o ispitivanju.

2. Ako nakon ispitivanja iz stavka 1. Agencija zaključi da nacrt nacionalnih pravila omogućuje ispunjavanje osnovnih zahtjeva interoperabilnosti, poštovanje CSM-ova i TSI-ova koji su na snazi i ostvarivanje CST-ova te da ona neće dovesti do proizvoljne diskriminacije ili prikrivenog ograničavanja željezničkog prijevoza među državama članicama, Agencija o pozitivnoj ocjeni obavješćuje Komisiju i dotičnu državu članicu. U tom slučaju, Komisija može potvrditi ta pravila u informatičkom sustavu iz članka 27. Ako Agencija u roku od dva mjeseca od primitka nacrta nacionalnog pravila ili u produljenom roku koji je dogovoren u skladu sa stavkom 1. ne obavijesti Komisiju i dotičnu državu članicu o svojoj ocjeni, država članica može nastaviti s uvođenjem pravila ne dovodeći u pitanje članak 26.

3. Ako ispitivanje iz stavka 1. rezultira negativnom ocjenom, Agencija obavješćuje dotičnu državu članicu i traži od nje da iznese svoje stajalište o ocjeni. Ako Agencija zadrži svoju negativnu ocjenu nakon razmjene mišljenja s dotičnom državom članicom, Agencija u roku od najviše mjesec dana:

- (a) daje mišljenje upućeno dotičnoj državi članici uz navođenje razloga zbog kojih predmetno nacionalno pravilo ili predmetna nacionalna pravila ne bi trebala stupiti na snagu i/ili se ne bi trebala primjenjivati; i
- (b) obavješćuje Komisiju o negativnoj ocjeni uz navođenje razloga zbog kojih predmetno nacionalno pravilo ili predmetna nacionalna pravila ne bi trebala stupiti na snagu i/ili se ne bi trebala primjenjivati.

Time se ne dovodi u pitanje pravo države članice da doneše novo nacionalno pravilo u skladu s člankom 8. stavkom 3. točkom (c) Direktive (EU) 2016/798 ili člankom 14. stavkom 4. točkom (b) Direktive (EU) 2016/797.

4. Dotična država članica obavješćuje Komisiju o svojem stajalištu o mišljenju iz stavka 3. u roku od dva mjeseca, uključujući svoje razloge u slučaju neslaganja.

Ako se smatra da dostavljeni razlozi nisu dostatni, ili u nedostatku takvih informacija, i ako država članica doneše predmetno nacionalno pravilo, a da nije u dovoljnoj mjeri uzela u obzir mišljenje iz stavka 3., Komisija može provedbenim aktima donijeti odluku upućenu dotičnoj državi članici kojom od nje zahtijeva da izmijeni to pravilo ili da ga stavi izvan snage. Ti se provedbeni akti donose u skladu sa savjetodavnim postupkom iz članka 81. stavka 2.

## Članak 26.

### Ispitivanje postojećih nacionalnih pravila

1. Agencija ispituje nacionalna pravila o kojima se obavijestilo u skladu s člankom 14. stavkom 6. Direktive (EU) 2016/797 i člankom 8. stavkom 6. Direktive (EU) 2016/798, u roku od dva mjeseca od njihova primitka. Ako je potreban prijevod ili ako je nacionalno pravilo dugo ili složeno, Agencija može prodlužiti taj rok za najviše tri dodatna mjeseca, podložno pristanku te države članice. Međutim, u iznimnim okolnostima Agencija i dotična država članica mogu se dogovoriti da dodatno prodluje taj rok.

Agencija u navedenom razdoblju razmjenjuje relevantne informacije s dotičnom državom članicom i naknadno je obavješćuje o ishodu ispitivanja.

2. Ako nakon ispitivanja iz stavka 1. Agencija zaključi da nacionalna pravila omogućuju ispunjavanje osnovnih zahtjeva interoperabilnosti, poštovanje CSM-ova i TSI-ova koji su na snazi i ostvarivanje CST-ova te da ona neće dovesti do proizvoljne diskriminacije ili prikrivenog ograničavanja željezničkog prijevoza među državama članicama, Agencija o pozitivnoj ocjeni obavješćuje Komisiju i dotičnu državu članicu. U tom slučaju Komisija može potvrditi ta pravila u informatičkom sustavu iz članka 27. Ako Agencija ne obavijesti Komisiju i dotičnu državu članicu u roku od dva mjeseca od primitka nacionalnih pravila ili u prodljenom roku koji je dogovoren u skladu sa stavkom 1., pravilo je i dalje važeće.

3. Ako ispitivanje iz stavka 1. rezultira negativnom ocjenom, Agencija obavješćuje dotičnu državu članicu i traži od nje da iznese svoje stajalište o ocjeni. Ako Agencija zadrži svoju negativnu ocjenu nakon razmjene mišljenja s dotičnom državom članicom, Agencija u roku od najviše mjesec dana:

- (a) daje mišljenje upućeno dotičnoj državi članici u kojem navodi da su predmetno nacionalno pravilo ili predmetna nacionalna pravila dobila negativnu ocjenu i razloge zbog kojih bi predmetno pravilo ili predmetna pravila trebalo izmijeniti ili staviti izvan snage; i
- (b) obavješćuje Komisiju o negativnoj ocjeni uz navođenje razloga zbog kojih bi predmetno nacionalno pravilo ili predmetna nacionalna pravila trebalo izmijeniti ili staviti izvan snage.

4. Dotična država članica obavješćuje Komisiju o svojem stajalištu o mišljenju iz stavka 3. u roku od dva mjeseca, uključujući svoje razloge u slučaju neslaganja. Ako se smatra da dostavljeni razlozi nisu dostatni, ili u nedostatku takvih informacija, Komisija može provedbenim aktima donijeti odluku upućenu dotičnoj državi članici kojom od nje zahtijeva da izmijeni predmetno nacionalno pravilo ili da ga stavi izvan snage. Ti se provedbeni akti donose u skladu sa savjetodavnim postupkom iz članka 81. stavka 2.

5. Odstupajući od stavaka 3. i 4., u slučaju hitnih preventivnih mjera, ako ispitivanje iz stavka 1. rezultira negativnom ocjenom i ako dotična država članica u roku od dva mjeseca od primitka mišljenja Agencije ne izmijeni predmetno pravilo ili ga ne stavi izvan snage, Komisija može provedbenim aktima donijeti odluku kojom od države članice zahtjeva da izmijeni to pravilo ili da ga stavi izvan snage. Ti se provedbeni akti donose u skladu sa savjetodavnim postupkom iz članka 81. stavka 2.

U slučaju pozitivne ocjene Agencije i ako predmetno nacionalno pravilo utječe na više od jedne države članice, Komisija u suradnji s Agencijom i državama članicama poduzima odgovarajuće mjere, uključujući prema potrebi revidiranje CSM-ova i TSI-ova.

6. Postupak iz stavaka 2., 3. i 4. primjenjuje se *mutatis mutandis* u slučajevima u kojima Agencija utvrdi da je nacionalno pravilo, bez obzira na to je li se o njemu obavijestilo, suvišno ili u suprotnosti s CSM-ovima, CST-ovima, TSI-ovima ili bilo kojim drugim zakonodavstvom Unije u području željeznica ili da stvara neopravdanu prepreku na jedinstvenom željezničkom tržištu.

### Članak 27.

#### **Informatički sustav koji treba upotrebljavati u svrhu obavljanja o nacionalnim pravilima i njihovog razvrstavanja**

1. Agencija upravlja namjenskim informatičkim sustavom koji sadrži nacionalna pravila kako je navedeno u člancima 25. i 26. te prihvatljive nacionalne načine osiguravanja usklađenosti iz članka 2. točke 34. Direktive (EU) 2016/797. Agencija ih prema potrebi čini dostupnim dionicima za potrebe savjetovanja.

2. Države članice obavješćuju Agenciju i Komisiju o nacionalnim pravilima kako je navedeno u članku 25. stavku 1. i članku 26. stavku 1. putem informatičkog sustava iz stavka 1. ovog članka. Agencija u tom informatičkom sustavu objavljuje navedena pravila, uključujući status njihovog ispitivanja i pozitivni ili negativni ishod ocjene po njezinu završetku te upotrebljava taj informatički sustav za potrebe obavljanja Komisije u skladu s člancima 25. i 26.

3. Agencija provodi tehničko ispitivanje postojećih nacionalnih pravila, spomenutih u dostupnom nacionalnom zakonodavstvu koja su od 15. lipnja 2016. navedena u njezinoj bazi podataka s referentnim dokumentima. Agencija razvrstava nacionalna pravila o kojima se obavijestilo u skladu s člankom 14. stavkom 10. Direktive (EU) 2016/797. U tu svrhu ona upotrebljava sustav iz stavka 1. ovog članka.

4. Agencija razvrstava nacionalna pravila o kojima se obavijestilo u skladu s člankom 8. Direktive (EU) 2016/798 i u skladu s Prilogom I. toj Direktivi, uzimajući u obzir razvoj zakonodavstva Unije. U tu svrhu Agencija razvija alat za upravljanje pravilima kojim se države članice koriste kako bi pojednostavile svoje sustave nacionalnih pravila. Agencija za objavljanje alata za upravljanje pravilima upotrebljava sustav iz stavka 1. ovog članka.

### POGLAVLJE 6.

#### ZADAĆE AGENCIJE POVEZANE S EUROPSKIM SUSTAVOM UPRAVLJANJA ŽELJEZNIČKIM PROMETOM (ERTMS)

### Članak 28.

#### **Tijelo nadležno za sustav ERTMS-a**

1. Agencija djeluje kao tijelo nadležno za sustav kako bi se osigurao koordinirani razvoj ERTMS-a u Uniji, u skladu s relevantnim TSI-ovima. U tu svrhu Agencija održava i nadgleda odgovarajuće zahtjeve podsustava te upravlja njima, uključujući tehničke specifikacije za ETCS i GSM-R.

2. Agencija utvrđuje, objavljuje i primjenjuje postupak za obradu zahtjeva za izmjene specifikacija za ERTMS. U tu svrhu Agencija uspostavlja, održava i ažurira registar zahtjeva za izmjene specifikacija za ERTMS u kojem se također navode status i relevantna obrazloženja.

3. Razvoj novih verzija tehničkih specifikacija za ERTMS ne smije imati štetne posljedice po brzinu uvođenja ERTMS-a, stabilnost specifikacija koje su potrebne za optimizaciju proizvodnje opreme za ERTMS, dobit od ulaganja za željezničke prijevoznike, upravitelje infrastrukture i posjednike te učinkovito planiranje uvođenja ERTMS-a.

4. Agencija razvija i održava tehničke alate za upravljanje različitim verzijama ERTMS-a s ciljem osiguravanja tehničke i operativne kompatibilnosti između mreža i vozila opremljenih različitim verzijama te pružanja poticaja brzoj i koordiniranoj provedbi verzija koje su na snazi.

5. U skladu s člankom 5. stavkom 10. Direktive (EU) 2016/797, Agencija osigurava da kasnije verzije opreme za ERTMS budu tehnički kompatibilne s ranijim verzijama.

6. Agencija sastavlja i širi odgovarajuće smjernice za primjenu za dionike i dokumentaciju s objašnjenjima povezanim s tehničkim specifikacijama za ERTMS.

#### Članak 29.

#### **Grupa prijavljenih tijela za ocjenjivanje sukladnosti za ERTMS**

1. Agencija osniva grupu prijavljenih tijela za ocjenjivanje sukladnosti za ERTMS kako je navedeno u članku 30. stavku 7. Direktive (EU) 2016/797 i predsjeda njome.

Grupa provjerava dosljednost primjene postupka za ocjenjivanje sukladnosti ili prikladnosti za uporabu sastavnog dijela interoperabilnosti kako je navedeno u članku 9. Direktive (EU) 2016/797 i postupaka „EZ“ provjere iz članka 10. Direktive (EU) 2016/797 koje provode prijavljena tijela za ocjenjivanje sukladnosti.

2. Agencija svake godine izvješćuje Komisiju o aktivnostima grupe iz stavka 1., među ostalim putem statističkih podataka o nazočnosti predstavnika prijavljenih tijela za ocjenjivanje sukladnosti u grupi.

3. Agencija provodi vrednovanje primjene postupka za ocjenjivanje sukladnosti sastavnih dijelova interoperabilnosti i postupka „EZ“ provjere za opremu za ERTMS te Komisiji svake dvije godine podnosi izvješće koje prema potrebi uključuje preporuke za bilo kakva poboljšanja.

#### Članak 30.

#### **Kompatibilnost između ERTMS podsustava ugrađenih u vozilo i pružnih ERTMS podsustava**

1. Agencija odlučuje:

(a) da, ne dovodeći u pitanje članak 21. stavak 5. Direktive (EU) 2016/797 i prije izdavanja odobrenja za stavljanje na tržište vozila opremljenog ERTMS podsustavom ugrađenim u vozilo, podnositelje zahtjeva na njihov zahtjev savjetuje o tehničkoj kompatibilnosti između ERTMS podsustava ugrađenih u vozilo i pružnih ERTMS podsustava;

(b) da, ne dovodeći u pitanje članak 17. Direktive (EU) 2016/798 i nakon izdavanja odobrenja za stavljanje na tržište vozila opremljenog ERTMS podsustavom ugrađenim u vozilo, željezničke prijevoznike na njihov zahtjev, prije nego što upotrijebi ERTMS podsustav ugrađen u vozilo, savjetuje o operativnoj kompatibilnosti između ERTMS podsustava ugrađenih u vozilo i pružnih ERTMS podsustava.

Agencija za potrebe ovog stavka surađuje s relevantnim nacionalnim tijelima nadležnim za sigurnost.

2. Ako Agencija, prije nego što je nacionalno tijelo nadležno za sigurnost izdalo odobrenje, utvrdi, ili je podnositelj zahtjeva obavijesti putem jedinstvene kontaktne točke u skladu s člankom 19. stavkom 6. Direktive (EU) 2016/797, da su idejni projekt ili specifikacije izmijenjeni nakon što je Agencija izdala odobrenje u skladu s člankom 19. Direktive (EU) 2016/797 i da postoji rizik nedostatne tehničke i operativne kompatibilnosti između pružnog ERTMS podsustava i vozila opremljenih ERTMS-om, Agencija surađuje s uključenim stranama, među ostalim s podnositeljem zahtjeva i relevantnim nacionalnim tijelom nadležnim za sigurnost, kako bi se pronašlo uzajamno prihvatljivo rješenje. Ako u roku od mjesec dana od početka postupka usklađivanja nije moguće pronaći uzajamno prihvatljivo rješenje, predmet se upućuje na arbitražu pred odbor za žalbe.

3. Ako Agencija, nakon što je nacionalno tijelo nadležno za sigurnost izdalo odobrenje, utvrdi da postoji rizik nedostatne tehničke i operativne kompatibilnosti između relevantnih mreža i vozila opremljenih opremom za ERTMS-a, nacionalno tijelo nadležno za sigurnost i Agencija surađuju sa svim uključenim stranama kako bi se bez odgode pronašlo uzajamno prihvatljivo rješenje. Agencija o takvim slučajevima obavješćuje Komisiju.

### Članak 31.

#### **Potpore uvođenju ERTMS-a i projektima ERTMS-a**

1. Agencija pomaže Komisiji u praćenju uvođenja ERTMS-a u skladu s europskim planom uvođenja koji je na snazi. Agencija na zahtjev Komisije olakšava koordinaciju uvođenja ERTMS-a na transeuropskim prometnim koridorima i na teretnim koridorima kako je predviđeno u Uredbi (EU) br. 913/2010 Europskog parlamenta i Vijeća (¹).

2. Agencija osigurava tehničko praćenje projekata za uvođenje ERTMS-a koje financira Unija, među ostalim, kada je to primjenjivo i bez uzrokovanja nepotrebne odgode postupka, analizu natječajne dokumentacije u trenutku objave poziva za javno nadmetanje. Prema potrebi Agencija također pomaže korisnicima sredstava Unije radi osiguranja potpune usklađenosti tehničkih rješenja implementiranih u okviru projekata s TSI-ovima za prometno-upravljanje i signalnu-sigurnost te stoga njihove potpune interoperabilnosti.

### Članak 32.

#### **Akreditiranje laboratorijskih tijel**

1. Agencija podupire usklađeno akreditiranje laboratorijskih tijela ERTMS-a u skladu s Uredbom (EZ) br. 765/2008 Europskog parlamenta i Vijeća (²), posebno davanjem prikladnih smjernica akreditacijskim tijelima.

2. Agencija obavješćuje države članice i Komisiju u slučajevima neusklađenosti sa zahtjevima Uredbe (EZ) br. 765/2008 u odnosu na akreditiranje laboratorijskih tijela ERTMS-a.

3. Agencija može sudjelovati kao promatrač u uzajamnim vrednovanjima koja su propisana Uredbom (EZ) br. 765/2008.

### POGLAVLJE 7.

#### ZADAĆE AGENCIJE POVEZANE S NADGLEDANJEM JEDINSTVENOG EUROPSKOG ŽELJEZNIČKOG PROSTORA

### Članak 33.

#### **Nadgledanje rada i odlučivanja nacionalnih tijela nadležnih za sigurnost**

1. Kako bi obavljala zadaće koje su joj povjerene i pomagala Komisiji pri ispunjavanju njezinih dužnosti u skladu s UFEU-om, Agencija u ime Komisije putem revizija i inspekcija nadgleda rad i odlučivanje nacionalnih tijela nadležnih za sigurnost.

(¹) Uredba (EU) br. 913/2010 Europskog parlamenta i Vijeća od 22. rujna 2010. o europskoj željezničkoj mreži za konkurentni prijevoz robe. (SL L 276, 20.10.2010., str. 22.).

(²) Uredba (EZ) br. 765/2008 Europskog parlamenta i Vijeća od 9. srpnja 2008. o utvrđivanju zahtjeva za akreditaciju i za nadzor tržišta u odnosu na stavljanje proizvoda na tržište i o stavljanju izvan snage Uredbe (EEZ) br. 339/93 (SL L 218, 13.8.2008., str. 30.).

2. Agencija ima pravo provesti reviziju:

- (a) sposobnosti nacionalnih tijela nadležnih za sigurnost da obavljaju zadaće povezane sa sigurnošću i interoperabilnošću željeznica; i
- (b) djelotvornosti nadgledanja sustava za upravljanje sigurnošću sudionika iz članka 17. Direktive (EU) 2016/798 koje provode nacionalna tijela nadležna za sigurnost.

Upravni odbor donosi politiku, radne metode, postupke i praktične aranžmane za primjenu ovog stavka, uključujući, prema potrebi, aranžmane u pogledu savjetovanja s državama članicama prije objave informacija.

Agencija promiče uključivanje u revizorski tim kvalificiranih revizora iz nacionalnih tijela nadležnih za sigurnost koja nisu predmetom dotične revizije. Agencija u tu svrhu utvrđuje popis kvalificiranih revizora i osigurava im ospozljavanje kada je to potrebno.

3. Agencija izdaje revizorska izvješća i šalje ih dotičnim nacionalnim tijelima nadležnim za sigurnost, dotičnoj državi članici i Komisiji. Svako revizorsko izvješće posebno sadrži popis nedostataka koje je Agencija utvrdila kao i preporuke za poboljšanje.

4. Ako Agencija smatra da nedostatci iz stavka 3. sprečavaju dotično nacionalno tijelo nadležno za sigurnost u djelotvornom obavljanju njegovih zadaća povezanih sa sigurnošću i interoperabilnošću željeznica, Agencija preporučuje nacionalnom tijelu nadležnom za sigurnost poduzimanje primjerenih koraka u zajednički dogovorenom roku, uzimajući u obzir ozbiljnost nedostatka. Agencija obavješćuje dotičnu državu članicu o takvoj preporuci.

5. Ako se nacionalno tijelo nadležno za sigurnost ne slaže s preporukama Agencije iz stavka 4. ili ne poduzme primjerene korake iz stavka 4. ili ako nacionalno tijelo nadležno za sigurnost u roku od tri mjeseca od primitka preporuka Agencije ne dostavi odgovor na preporuke, Agencija o tome obavješćuje Komisiju.

6. Komisija obavješćuje dotičnu državu članicu o tom pitanju i traži od nje da iznese svoje stajalište u vezi s preporukom iz stavka 4. Ako se smatra da dostavljeni odgovori nisu dostatni ili ako država članica u roku od tri mjeseca od zahtjeva Komisije ne dostavi odgovor, Komisija može u roku od šest mjeseci prema potrebi poduzeti primjerno djelovanje u vezi s koracima koje treba poduzeti zbog rezultata revizije.

7. Agencija je ovlaštena provoditi najavljene inspekcije nacionalnih tijela nadležnih za sigurnost kako bi provjerila određena područja njihovih aktivnosti i rada, a posebno kako bi pregledala dokumente, postupke i evidenciju povezane s njihovim zadaćama iz Direktive (EU) 2016/798. Inspekcije se mogu provoditi na *ad hoc* osnovi ili u skladu s planom koji je izradila Agencija. Inspekcije traju najviše dva dana. Nacionalna tijela država članica olakšavaju rad osoblju Agencije. Agencija podnosi Komisiji, dotičnoj državi članici i dotičnom nacionalnom tijelu nadležnom za sigurnost izvješće o svakoj inspekciji.

Politiku, radne metode i postupak za provedbu inspekcija utvrđuje upravni odbor.

#### Članak 34.

#### **Nadgledanje prijavljenih tijela za ocjenjivanje sukladnosti**

1. Za potrebe članka 41. Direktive (EU) 2016/797 Agencija podupire Komisiju u nadgledanju prijavljenih tijela za ocjenjivanje sukladnosti pružanjem pomoći akreditacijskim tijelima i mjerodavnim nacionalnim tijelima putem revizija i inspekcija, kako je predviđeno u stavcima od 2. do 6.

2. Agencija podupire usklađeno akreditiranje prijavljenih tijela za ocjenjivanje sukladnosti, posebno dajući akreditacijskim tijelima prikladne smjernice o kriterijima vrednovanja i postupcima kojima se ocjenjuje ispunjavaju li prijavljena tijela uvjete iz poglavљa VI. Direktive (EU) 2016/797, putem Europske akreditacijske infrastrukture priznate u skladu s člankom 14. Uredbe (EZ) br. 765/2008.

3. Ako se radi o prijavljenim tijelima za ocjenjivanje sukladnosti koja nisu akreditirana u skladu s člankom 27. Direktive (EU) 2016/797, Agencija može provesti reviziju njihove sposobnosti ispunjavanja zahtjeva utvrđenih u članku 30. Direktive (EU) 2016/797. Postupak za provedbu revizije utvrđuje upravni odbor.

4. Agencija izdaje revizorska izvješća o aktivnostima iz stavka 3. i šalje ih dotičnom prijavljenom tijelu za ocjenjivanje sukladnosti, dotičnoj državi članici i Komisiji. Svako revizorsko izvješće posebno sadrži popis svih nedostataka koje je Agencija utvrdila i preporuke za poboljšanje. Ako Agencija smatra da ti nedostaci sprečavaju dotično prijavljeno tijelo za ocjenjivanje sukladnosti u djelotvornom obavljanju njegovih zadaća povezanih s interoperabilnošću željeznica, Agencija donosi preporuku kojom se od države članice u kojoj to prijavljeno tijelo ima sjedište zahtjeva poduzimanje primjerenih koraka u zajednički dogovorenom roku, uzimajući u obzir ozbiljnost nedostatka.

5. Kada se država članica ne slaže s preporukom iz stavka 4. ili ne poduzme primjerene korake iz stavka 4. ili ako prijavljeno tijelo u roku od tri mjeseca od primitka preporuke Agencije ne dostavi odgovor na preporuku, Agencija o tome obavješćuje Komisiju. Komisija obavješćuje dotičnu državu članicu o navedenom pitanju i traži od nje da iznese svoje stajalište u vezi s preporukom. Ako se smatra da dostavljeni odgovori nisu dostačni ili ako država članica u roku od tri mjeseca od primitka zahtjeva Komisije ne dostavi odgovor, Komisija može donijeti odluku u roku od šest mjeseci.

6. Agencija je ovlaštena provoditi najavljene ili nenajavljene inspekcije prijavljenih tijela za ocjenjivanje sukladnosti kako bi provjerila određena područja njihovih aktivnosti i rada, a posebno kako bi pregledala dokumente, ovlaštenja i evidenciju povezane s njihovim zadaćama kako je navedeno u članku 41. Direktive (EU) 2016/797. Ako se radi o akreditiranim tijelima, Agencija surađuje s relevantnim nacionalnim akreditacijskim tijelima. Ako se radi o tijelima za ocjenjivanje sukladnosti koja nisu akreditirana, Agencija surađuje s relevantnim nacionalnim tijelima koja su priznala dotična prijavljena tijela. Inspekcije se mogu provoditi na *ad hoc* osnovi ili u skladu s politikom, radnim metodama i postupcima koje je izradila Agencija. Inspekcije traju najviše dva dana. Prijavljena tijela za ocjenjivanje sukladnosti olakšavaju rad osoblju Agencije. Agencija podnosi Komisiji i dotičnoj državi članici izvješće o svakoj inspekciji.

### Članak 35.

#### Nadgledanje napretka u području sigurnosti i interoperabilnosti željeznica

1. Agencija zajedno s nacionalnim istražnim tijelima prikuplja relevantne podatke o nesrećama i incidentima, uzimajući u obzir doprinos nacionalnih istražnih tijela sigurnosti željezničkog sustava Unije.

2. Agencija nadgleda cjelokupnu izvedbu željezničkog sustava Unije u pogledu sigurnosti. Agencija posebno može zatražiti pomoć tijelâ iz članka 38., uključujući pomoć u obliku prikupljanja podataka i pristupa rezultatima stručne revizije u skladu s člankom 22. stavkom 7. Direktive (EU) 2016/798. Agencija se također koristi podacima koje prikuplja Eurostat i surađuje s Eurostatom kako bi se izbjeglo bilo kakvo udvostručavanje rada i osigurala metodološka dosljednost između CSI-ova i pokazatelja koji se koriste za druge načine prijevoza.

3. Agencija na zahtjev Komisije izdaje preporuke za poboljšanje interoperabilnosti željezničkog sustava Unije, posebno olakšavanjem koordinacije između željezničkih prijevoznika i upravitelja infrastrukture ili između upravitelja infrastrukture.

4. Agencija nadgleda napredak na području sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava Unije. Agencija svake dvije godine Komisiji podnosi izvješće o napretku na području sigurnosti i interoperabilnosti u jedinstvenom europskom željezničkom prostoru te objavljuje navedeno izvješće.

5. Agencija na zahtjev Komisije izrađuje izvješća o stanju provedbe i primjene zakonodavstva Unije u području sigurnosti i interoperabilnosti željeznicu u dotičnoj državi članici.

6. Agencija na zahtjev države članice ili Komisije izrađuje pregled razine sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava Unije te u tu svrhu utvrđuje namjenski instrument u skladu s člankom 53. stavkom 2. Direktive (EU) 2016/797.

#### POGLAVLJE 8.

##### DRUGE ZADAĆE AGENCIJE

###### *Članak 36.*

##### **Željezničko osoblje**

1. Agencija obavlja odgovarajuće zadaće u vezi sa željezničkim osobljem navedene u člancima 4., 22., 23., 25., 28., 33., 34., 35. i 37. Direktive 2007/59/EZ Europskog parlamenta i Vijeća <sup>(1)</sup>.

2. Komisija može zatražiti od Agencije da obavlja druge zadaće u vezi sa željezničkim osobljem u skladu s Direktivom 2007/59/EZ te da izda preporuke u vezi sa željezničkim osobljem kojem su povjerene sigurnosne zadaće koje nisu obuhvaćene Direktivom 2007/59/EZ.

3. Agencija se savjetuje s nacionalnim tijelima nadležnim za pitanja željezničkog osoblja o pitanjima koja se odnose na zadaće iz stavaka 1. i 2. Agencija može promicati suradnju među tim tijelima, među ostalim organiziranjem odgovarajućih sastanaka s njihovim predstavnicima.

###### *Članak 37.*

##### **Registri i njihova dostupnost**

1. Agencija uspostavlja i održava, prema potrebi u suradnji s nadležnim nacionalnim sudionicima:

- (a) Europski registar vozila u skladu s člankom 47. Direktive (EU) 2016/797;
- (b) Europski registar odobrenih tipova vozila u skladu s člankom 48. Direktive (EU) 2016/797.

2. Agencija djeluje kao tijelo nadležno za sustav za sve registre i baze podataka iz Direktive (EU) 2016/797, Direktive (EU) 2016/798 i Direktive 2007/59/EZ. Njezina djelovanja u tom svojstvu posebno uključuju:

- (a) razvoj i održavanje specifikacija za registre;
- (b) koordiniranje razvojâ u vezi s registrima u državama članicama;
- (c) davanje smjernica o registrima odgovarajućim dionicima;
- (d) upućivanje preporuka Komisiji u pogledu poboljšanja specifikacija za postojeće registre, uključujući kada je to potrebno pojednostavljivanje i brisanje suvišnih informacija, kao i u pogledu eventualne potrebe za uspostavljanjem novih registara, što je podložno analizi troškova i koristi.

3. Agencija osigurava javnu dostupnost sljedećih dokumenata i registara utvrđenih Direktivom (EU) 2016/797 i Direktivom (EU) 2016/798:

- (a) „EZ“ izjava o provjeri podsustava;
- (b) „EZ“ izjava o sukladnosti sastavnih dijelova interoperabilnosti i „EZ“ izjava o prikladnosti za uporabu sastavnih dijelova interoperabilnosti;
- (c) dozvola izdanih u skladu s člankom 24. stavkom 8. Direktive 2012/34/EU Europskog parlamenta i Vijeća <sup>(2)</sup>;
- (d) jedinstvenih potvrda o sigurnosti izdanih u skladu s člankom 10. Direktive (EU) 2016/798;
- (e) izvješća o istragama dostavljenih Agenciji u skladu s člankom 24. Direktive (EU) 2016/798;
- (f) nacionalnih pravila o kojima se obavijestilo Komisiju u skladu s člankom 8. Direktive (EU) 2016/798 i člankom 14. Direktive (EU) 2016/797;

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

<sup>(2)</sup> Direktiva 2012/34/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 21. studenoga 2012. o uspostavi jedinstvenog europskog željezničkog prostora (SL L 343, 14.12.2012., str. 32.).

- (g) registara vozila iz članka 47. Direktive (EU) 2016/797, među ostalim preko poveznica na odgovarajuće nacionalne registre;
- (h) registara infrastrukture, među ostalim preko poveznica na odgovarajuće nacionalne registre;
- (i) registara povezanih sa subjektima nadležnima za održavanje i tijelima koja im izdaju ovlaštenja;
- (j) Europskog registra odobrenih tipova vozila u skladu s člankom 48. Direktive (EU) 2016/797;
- (k) registra zahtjeva za izmjene i planirane izmjene specifikacija za ERTMS, u skladu s člankom 28. stavkom 2. ove Uredbe;
- (l) registra zahtjeva za izmjene i planirane izmjene TSI-ova za telematske aplikacije za prijevoz putnika („TAP-ovi”) i telematske aplikacije za prijevoz tereta („TAF-ovi”), u skladu s člankom 23. stavkom 2. ove Uredbe;
- (m) registra oznaka posjednika vozila koji Agencija vodi u skladu s TSI-om za odvijanje prometa i upravljanje njime;
- (n) izvješća o kvaliteti izdanih u skladu s člankom 28. stavkom 2. Uredbe (EZ) br. 1371/2007 Europskog parlamenta i Vijeća (¹).

4. Na temelju nacrta koji priprema Agencija države članice i Komisija raspravljaju o praktičnim aranžmanima za slanje dokumenata iz stavka 3. i postižu dogovor o njima.

5. Pri slanju dokumenata iz stavka 3. dotična tijela mogu navesti koji se dokumenti zbog sigurnosnih razloga ne smiju otkriti javnosti.

6. Nacionalna tijela koja su odgovorna za izdavanje dozvola iz stavka 3. točke (c) ovog članka izvješćuju Agenciju o svakoj pojedinačnoj odluci o izdavanju, produljenju, izmjeni ili ukidanju tih dozvola, u skladu s Direktivom 2012/34/EU.

Nacionalna tijela nadležna za sigurnost koja su odgovorna za izdavanje jedinstvenih potvrda o sigurnosti iz stavka 3. točke (d) ovog članka obavješćuju Agenciju, u skladu s člankom 10. stavkom 16. Direktive (EU) 2016/798, o svakoj pojedinačnoj odluci o izdavanju, produljenju, izmjeni, ograničavanju ili ukidanju tih potvrda.

7. Agencija u javnu bazu podataka može uključiti svaki javni dokument ili poveznicu koji su od značaja za ciljeve ove Uredbe, uzimajući u obzir zakonodavstvo Unije o zaštiti podataka koje se primjenjuje.

### Članak 38.

#### **Suradnja među nacionalnim tijelima nadležnima za sigurnost, istražnim tijelima i predstavničkim tijelima**

1. Agencija uspostavlja mrežu nacionalnih tijela nadležnih za sigurnost iz članka 16. Direktive (EU) 2016/798. Agencija toj mreži osigurava tajništvo.

2. Agencija podupire istražna tijela u skladu s člankom 22. stavkom 7. Direktive (EU) 2016/798. Agencija radi olakšavanja suradnje među istražnim tijelima osigurava tajništvo koje se ustrojava izdvojeno od funkcija u okviru Agencije povezanih s izdavanjem potvrda o sigurnosti željezničkim prijevoznicima i odobrenja za stavljanje vozila na tržište.

3. Ciljevi suradnje između tijela iz stavaka 1. i 2. jesu posebice:

- (a) razmjena informacija povezanih sa sigurnošću i interoperabilnošću željeznicu;
- (b) promicanje dobre prakse i širenje relevantnih znanja;
- (c) dostavljanje Agenciji podataka o sigurnosti željeznicu, posebno podataka u vezi s CSI-ovima.

Agencija olakšava suradnju između nacionalnih tijela nadležnih za sigurnost i nacionalnih istražnih tijela, a posebno održavanjem zajedničkih sastanaka.

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

4. Agencija može uspostaviti mrežu predstavničkih tijela iz željezničkog sektora koja djeluju na razini Unije. Popis tih tijela utvrđuje Komisija. Agencija mreži može osigurati tajništvo. Zadaće mreže su posebice:

- (a) razmjena informacija povezanih sa sigurnošću i interoperabilnošću željeznica;
- (b) promicanje dobre prakse i širenje relevantnih znanja;
- (c) dostavljanje Agenciji podataka o sigurnosti i interoperabilnosti željeznica.

5. Mreže i tijela iz stavaka 1., 2. i 4. ovog članka mogu dati komentare na nacrte mišljenja iz članka 10. stavka 2.

6. Agencija može uspostaviti druge mreže s tijelima ili tijelima vlasti koja su odgovorna za dio željezničkog sustava Unije.

7. Komisija može sudjelovati na sastancima mreža iz ovog članka.

#### Članak 39.

#### **Komuniciranje i širenje informacija**

Agencija odgovarajućim dionicima dostavlja informacije u vezi s okvirom prava Unije u području željeznica i razvojem normi i smjernica te ih širi u skladu s odgovarajućim planovima za komuniciranje i širenje informacija koje je donio upravni odbor na temelju nacrtta koji je pripremila Agencija. Upravni odbor redovito ažurira navedene planove na temelju analize potreba.

#### Članak 40.

#### **Istraživanje i promicanje inovacija**

1. Agencija na zahtjev Komisije ili na vlastitu inicijativu, uz poštovanje postupka iz članka 52. stavka 4., doprinosi istraživačkim aktivnostima u području željeznica na razini Unije, među ostalim pružanjem potpore odgovarajućim službama Komisije i predstavničkim tijelima. Takvim se doprinosima ne dovode u pitanje druge istraživačke aktivnosti na razini Unije.

2. Komisija može povjeriti Agenciji zadaću promicanja inovacija kojima je cilj unapređivanje sigurnosti i interoperabilnosti željeznica, a posebno uporabe novih informacijskih tehnologija, informacija o rasporedu i sustava slijedenja i praćenja.

#### Članak 41.

#### **Pomoć Komisiji**

Agencija Komisiji na njezin zahtjev pomaže pri provedbi zakonodavstva Unije čiji je cilj povećanje razine interoperabilnosti željezničkih sustava i razvijanje zajedničkog pristupa sigurnosti željezničkog sustava Unije.

Takva pomoć može uključivati davanje tehničkih savjeta o pitanjima za koja su potrebna specifična znanja i prikupljanje informacija preko mreža iz članka 38.

#### Članak 42.

#### **Pomoć pri ocjenjivanju željezničkih projekata**

Ne dovodeći u pitanje odstupanja predviđena u članku 7. Direktive (EU) 2016/797, Agencija na zahtjev Komisije ispituje, sa stajališta sigurnosti i interoperabilnosti željeznica, svaki projekt koji uključuje projektiranje, izgradnju, obnovu ili modernizaciju bilo kojeg podsustava za koji je podnesen zahtjev za finansijsku potporu Unije.

U roku koji treba dogоворити с Комисијом, а који не може бити дужи од два мјесеца, узимајући у обзир важност пројекта и респољиве ресурсе, Агенција дaje мишљење о усклађености пројекта с одговарајућим законодавством у подручју сигурности и interoperabilnosti željeznica.

#### Članak 43.

#### **Pomoć državama članicama, državama kandidatkinjama i dionicima**

1. Агенција на захтјев Комисије, држава чланica, држава кандидаткиња или мreža iz članka 38. проводи осposobljavanje i друге примјерене активности u vezi s primjenom i pojašnjavanjem законодавства u području sigurnosti i interoperabilnosti željeznica te u vezi s proizvodima Агенције као što су регистри, vodiči za provedbu i preporuke.
2. O vrsti i opsegu aktivnosti iz stavka 1., uključujući mogući utjecaj na resurse, odlučuje upravni odbor te se one uvrštavaju u programski dokument Агенције. Troškove takve pomoći snose stranke koje su zatražile pomoć osim ako je drugčije dogovoren.

#### Članak 44.

#### **Međunarodni odnosi**

1. U mjeri u kojoj je то potrebno kako bi se ostvarili ciljevi utvrđeni u оvoј Uredbi, i ne dovodeći u pitanje одговарајуће nadležnosti држава чланica, institucija Unije i Europske službe за vanjsko djelovanje, Агенција може ојачати координaciju s međunarodnim organizacijama na temelju sklopljenih sporazuma te razvijati kontakte i sklapati administrativne aranžmane s nadzornim tijelima, međunarodnim organizacijama i administracijama trećih zemalja nadležnim za pitanja koja ulaze u djelokrug Агенције kako bi bila u tijeku sa znanstvenim i tehničkim razvojem te kako bi osigurala promicanje законодавства i normi Unije u подручју željeznica.
2. Aranžmanima iz stavka 1. ne stvaraju se pravne obvezе za Uniju i njezine države чlanice niti se države чlanice i njihova nadležna tijela sprečava u sklapanju bilateralnih ili multilateralnih aranžmana s nadzornim tijelima, međunarodnim organizacijama i administracijama trećih zemalja iz stavka 1. Takvi bilateralni ili multilateralni aranžmani i suradnja podliježu prethodnoj raspravi s Komisijom i periodičnom izvješćivanju Komisije. O navedenim bilateralnim i multilateralnim aranžmanima izvješćeju se upravni odbor.
3. Управни odbor donosi strategiju za odnose s trećim zemljama ili međunarodnim organizacijama u pogledu pitanja za koja je nadležna Агенција. Navedena se strategija uključuje u programski dokument Агенције uz navođenje povezanih resursa.

#### Članak 45.

#### **Koordinacija u pogledu rezervnih dijelova**

Агенција doprinosi utvrđivanju потенцијално међусобно zamjenjivih rezervnih dijelova које треба стандардизирати, uključujući главна sučelja за takve rezervne dijelove. U tu svrhu Агенција може osnovati radnu skupinu за координiranje aktivnosti relevantnih dionika i може uspostaviti kontakte s европским tijelima за нормизацију. Агенција Комисији predstavlja одговарајуће preporuke.

#### POGLAVLJE 9.

#### USTROJSTVO AGENCIJE

#### Članak 46.

#### **Administrativna i upravljačka struktura**

Administrativna i upravljačka struktura Агенције састоји се од:

- (a) upravnog odbora koji obavlja funkcije navedene u članku 51.;
- (b) izvršnog odbora koji obavlja funkcije navedene u članku 53.;

- (c) izvršnog direktora koji obavlja dužnosti navedene u članku 54.;
- (d) jednog ili više odbora za žalbe koji obavljaju funkcije navedene u člancima od 58. do 62.

#### *Članak 47.*

#### **Sastav upravnog odbora**

1. Upravni odbor sastoji se od po jednog predstavnika iz svake države članice i dva predstavnika Komisije, a svi imaju pravo glasa.

Upravni odbor također uključuje šest predstavnika bez prava glasa koji predstavljaju sljedeće dionike na europskoj razini:

- (a) željezničke prijevoznike;
- (b) upravitelje infrastrukture;
- (c) željezničku industriju;
- (d) sindikalne organizacije;
- (e) putnike;
- (f) korisnike prijevoza robe.

Za svakog od navedenih dionika Komisija imenuje po jednog predstavnika i jednog zamjenika predstavnika s popisa na kojem se nalaze četiri imena koja su predložile njihove odgovarajuće europske organizacije.

2. Članovi upravnog odbora i njihovi zamjenici imenuju se s obzirom na njihovo poznavanje temeljnih djelatnosti Agencije, uzimajući u obzir odgovarajuće upravljačke i administrativne sposobnosti te sposobnosti povezane s proračunom. Sve stranke nastoje ograničiti učestalo mijenjanje svojih predstavnika u upravnom odboru kako bi se osigurao kontinuitet rada upravnog odbora. Sve stranke nastoje postići uravnoteženu zastupljenost spolova u upravnom odboru.

3. Države članice i Komisija imenuju članove upravnog odbora i njihove zamjenike koji zamjenjuju članove u slučaju njihove odsutnosti.

4. Mandat čanova traje četiri godine i može se obnavljati.

5. Sudjelovanje predstavnika trećih zemalja i uvjeti njihova sudjelovanja utvrđuju se u aranžmanima iz članka 75., prema potrebi.

#### *Članak 48.*

#### **Predsjednik upravnog odbora**

1. Upravni obor dvotrećinskom većinom glasova svojih čanova s pravom glasa bira predsjednika među predstavnicima država članica i zamjenika predsjednika među svojim čanovima.

Zamjenik predsjednika zamjenjuje predsjednika u slučaju da predsjednik ne može obavljati svoje dužnosti.

2. Mandat predsjednika i zamjenika predsjednika traje četiri godine i može se jedanput obnoviti. Međutim, ako im članstvo u upravnom odboru prestane u bilo kojem trenutku njihova mandata, njihov mandat također automatski istječe na taj datum.

#### *Članak 49.*

#### **Sastanci**

1. Sastanci upravnog odbora odvijaju se u skladu s poslovnikom, a saziva ih njegov predsjednik. Izvršni direktor Agencije sudjeluje na sastancima, osim ako njegovo sudjelovanje može dovesti do sukoba interesa, o čemu odlučuje predsjednik, ili kada upravni odbor treba donijeti odluku u vezi s člankom 70., u skladu s člankom 51. stavkom 1. točkom (i).

Upravni odbor može pozvati bilo koju osobu čije mu mišljenje može biti od interesa da prisustvuje njegovim sastancima kao promatrač, a u vezi sa specifičnim točkama dnevnog reda.

2. Upravni odbor sastaje se najmanje dvaput godišnje. On se također sastaje na inicijativu predsjednika ili na zahtjev Komisije, većine svojih članova ili jedne trećine predstavnika država članica u odboru.

3. Kada se postavi pitanje povjerljivosti ili sukoba interesa, upravni odbor može odlučiti da određene točke dnevnog reda raspravi bez prisutnosti dotičnih članova odbora. To ne utječe na pravo država članica i Komisije da ih predstavlja zamjenik člana ili bilo koja druga osoba. Detaljna pravila za primjenu ove odredbe utvrđuju se u poslovniku upravnog odbora.

#### Članak 50.

#### Glasovanje

Ako nije drukčije određeno u ovoj Uredbi, upravni odbor odluke donosi apsolutnom većinom glasova svojih članova s pravom glasa. Svaki član s pravom glasa ima jedan glas.

#### Članak 51.

#### Funkcije upravnog odbora

1. Kako bi se osiguralo da Agencija obavlja svoje zadaće, upravni odbor:
  - (a) donosi godišnje izvješće o aktivnostima Agencije za prethodnu godinu i do 1. srpnja ga šalje Europskom parlamentu, Vijeću, Komisiji i Revizorskom sudu te ga objavljuje;
  - (b) svake godine dvotrećinskom većinom glasova svojih članova s pravom glasa, nakon što je primio mišljenje Komisije i u skladu s člankom 52., donosi programski dokument Agencije;
  - (c) dvotrećinskom većinom glasova svojih članova s pravom glasa donosi godišnji proračun Agencije i obavlja druge funkcije u vezi s proračunom Agencije, u skladu s poglavljem 10.;
  - (d) utvrđuje postupke za odlučivanje izvršnog direktora;
  - (e) donosi politiku, radne metode i postupke u vezi s posjetima, revizijama i inspekcijama na temelju članaka 11., 33. i 34.;
  - (f) donosi svoj poslovnik;
  - (g) donosi i ažurira planove za komuniciranje i širenje informacija iz članka 39.;
  - (h) podložno stavku 2., u vezi s osobljem Agencije, obavlja ovlasti tijela za imenovanje koje su Pravilnikom o osoblju za dužnosnike Europske unije i Uvjetima zaposlenja ostalih službenika Unije („Pravilnik o osoblju“ i „Uvjeti zaposlenja ostalih službenika“), utvrđenima u Uredbi (EEZ, Euratom, EZUČ) br. 259/68 (¹), dodijeljene tijelu za imenovanje i tijelu nadležnom za sklapanje ugovora o radu;
  - (i) donosi odgovarajuće obrazložene odluke o odricanju imuniteta u skladu s člankom 17. Protokola br. 7 o povlasticama i imunitetima Europske unije;
  - (j) podnosi Komisiji pravila za provedbu Pravilnika o osoblju i Uvjeta zaposlenja ostalih službenika kako bi Komisija dala svoju suglasnost na njih, ako se ona razlikuju od onih pravila koja je donijela Komisija, u skladu s postupkom predviđenim u članku 110. Pravilnika o osoblju;
  - (k) dvotrećinskom većinom glasova svojih članova s pravom glasa imenuje izvršnog direktora i, prema potrebi, produljuje njegov mandat ili ga razrješuje dužnosti u skladu s člankom 68.;
  - (l) dvotrećinskom većinom svojih članova s pravom glasa imenuje članove izvršnog odbora u skladu s člankom 53.;

(¹) Uredba (EEZ, Euratom, EZUČ) br. 259/68 Vijeća od 29. veljače 1968. kojom se utvrđuje Pravilnik o osoblju za dužnosnike i Uvjeti zaposlenja ostalih službenika Europskih zajednica i kojom se uvode posebne mjere koje se privremeno primjenjuju na dužnosnike Komisije (SL L 56, 4.3.1968., str. 1.).

- (m) utvrđuje mandat za zadaće izvršnog odbora iz članka 53.;
- (n) donosi odluke u vezi s aranžmanima iz članka 75. stavka 2.;
- (o) dvotrećinskom većinom svojih članova s pravom glasa imenuje i razrješuje dužnosti članove odborâ za žalbe, u skladu s člankom 55. i člankom 56. stavkom 4.;
- (p) donosi odluke kojima se utvrđuju pravila o upućivanju nacionalnih stručnjaka u Agenciju, u skladu s člankom 69.;
- (q) donosi strategiju za borbu protiv prijevara koja je razmjerna rizicima od prijevara i kojom se uzima u obzir analizu troškova i koristi za mјere koje treba provesti;
- (r) osigurava primjereno praćenje nalaza i preporuka koji su proizašli iz istraživačkog ureda za borbu protiv prijevara (OLAF) te različitih unutarnjih i vanjskih revizorskih izvješća i vrednovanja, uz provjeru je li izvršni direktor poduzeo odgovarajuća djelovanja;
- (s) donosi pravila za sprečavanje sukoba interesa i upravljanje njima u odnosu na članove upravnog odbora i odborâ za žalbe, sudionike u radnim skupinama i grupama iz članka 5. stavka 2. i ostalo osoblje koje nije obuhvaćeno Pravilnikom o osoblju. Takva pravila uključuju odredbe o izjavama o interesima i, prema potrebi, pitanjima nakon prestanka zaposlenja;
- (t) donosi smjernice i popis glavnih elemenata koje treba uključiti u sporazume o suradnji koje treba sklopiti između Agencije i nacionalnih tijela nadležnih za sigurnost, uzimajući u obzir odredbe članka 76.;
- (u) donosi okvirni model finansijske raspodjele pristojbi i naknada koje plaćaju podnositelji zahtjeva iz članka 76. stavka 2. za potrebe članaka 14., 20. i 21.;
- (v) utvrđuje postupke za suradnju Agencije i njezina osoblja u nacionalnim sudskim postupcima;
- (w) donosi poslovnik radnih skupina i grupa te utvrđene iznose povezane s putnim troškovima i troškovima boravka njihovih članova, kako je navedeno u članku 5. stavcima 5. i 9.;
- (x) između svojih članova imenuje promatrača koji prati postupak odabira koji Komisija provodi radi imenovanja izvršnog direktora;
- (y) donosi primjerena pravila za provedbu Uredbe br. 1 (¹), u skladu s pravilima o glasovanju utvrđenima u članku 74. stavku 1.

2. Upravni odbor, u skladu s postupkom predviđenim u članku 110. Pravilnika o osoblju, donosi odluku o primjeni članka 2. stavka 1. Pravilnika o osoblju i članka 6. Uvjeta zaposlenja ostalih službenika kojom se navedene ovlasti tijela za imenovanje prenose na izvršnog direktora i utvrđuju uvjeti pod kojima se taj prijenos ovlasti može suspendirati. Izvršni direktor ovlašten je dalje prenijeti navedene ovlasti. Izvršni direktor obavješćuje upravni odbor o takvim daljnjim prijenosima ovlasti.

Pri primjeni prvog podstavka, upravni odbor može, kada to zahtijevaju iznimne okolnosti, odlukom privremeno suspendirati prijenos ovlasti tijela za imenovanje na izvršnog direktora i ovlasti koje je izvršni direktor prenio dalje te ih može izvršavati sam ili ih prenijeti na jednog od svojih članova ili na člana osoblja koji nije izvršni direktor. Osoba kojoj su ovlasti delegirane izvješćuje upravni odbor o izvršavanju tih delegiranih ovlasti.

## Članak 52.

### Programski dokument

1. Upravni odbor do 30. studenoga svake godine i uzimajući u obzir mišljenje Komisije donosi programski dokument koji sadržava godišnje i višegodišnje programe te ga šalje državama članicama, Europskom parlamentu, Vijeću i Komisiji i mrežama iz članka 38. Godišnjim programom rada utvrđuju se djelovanja koja Agencija treba provesti u nadolazećoj godini.

<sup>(¹)</sup> Uredba br. 1. od 15. travnja 1958. o određivanju jezika koji se koriste u Europskoj ekonomskoj zajednici (SL 17, 6.10.1958., str. 385.).

Upravni odbor utvrđuje primjerene postupke koji se trebaju primjenjivati za donošenje programskog dokumenta, uključujući za savjetovanje s relevantnim dionicima.

2. Programski dokument postaje konačan nakon konačnog donošenja općeg proračuna Unije te se, prema potrebi, na odgovarajući način prilagođava.

Ako u roku od 15 dana od dana donošenja programskog dokumenta Komisija izrazi svoje neslaganje s tim dokumentom, upravni odbor ga ponovno ispituje i prema potrebi donosi izmijenjeni programski dokument, u roku od dva mjeseca, u drugom čitanju, i to, ili dvotrećinskom većinom glasova svojih članova s pravom glasa, uključujući sve predstavnike Komisije, ili jednoglasnom odlukom predstavnika država članica.

3. U godišnjem radnom programu Agencije navode se ciljevi svake aktivnosti. Svaka aktivnost u pravilu je jasno povezana s proračunskim i ljudskim resursima potrebnima za njezino provođenje u skladu s načelima proračuna i upravljanja utemeljenima na aktivnostima te u skladu s postupkom rane procjene učinka predviđenim u članku 8. stavku 2.

4. Upravni odbor prema potrebi mijenja donesen programski dokument ako je Agenciji dodijeljena nova zadaća. Uključivanje takve nove zadaće podliježe analizi posljedica na ljudske i proračunske resurse u skladu s člankom 8. stavkom 2. te može podlijegati odluci o odgađanju drugih zadaća.

5. U višegodišnjem programu rada Agencije navodi se opće strateško programiranje, uključujući ciljeve, očekivane rezultate i pokazatelje uspješnosti. U njemu se također navodi programiranje resursa, uključujući višegodišnji proračun i osoblje. O nacrtu višegodišnjeg programa rada potrebno je savjetovati se s Europskim parlamentom.

Programiranje resursa ažurira se svake godine. Strateško programiranje ažurira se prema potrebi, a posebno radi uzimanja u obzir rezultata vrednovanja i preispitivanja iz članka 82.

### Članak 53.

#### Izvršni odbor

1. Izvršni odbor pomaže upravnom odboru.

2. Izvršni odbor priprema odluke koje donosi upravni odbor. Izvršni odbor zbog razloga hitnosti prema potrebi donosi određene privremene odluke u ime upravnog odbora, posebno o administrativnim i proračunskim pitanjima, podložno mandatu koji je dobio od upravnog odbora.

Izvršni odbor zajedno s upravnim odborom osigurava primjerene mjere koje se temelje na nalazima i preporukama koji proizlaze iz istraživačkog ureda za borbu protiv prijevara (OLAF) te različitim unutarnjim i vanjskim revizorskim izvješćima i vrednovanjima, među ostalim odgovarajućim djelovanjima izvršnog direktora.

Ne dovodeći u pitanje odgovornosti izvršnog direktora, kako su navedene u članku 54., izvršni odbor pomaže izvršnom direktoru i savjetuje ga pri provedbi odluka upravnog odbora s ciljem jačanja nadzora nad administrativnim upravljanjem i upravljanjem proračunom.

3. Izvršni odbor sastoji se od sljedećih članova:

- (a) predsjednik upravnog odbora;
- (b) četiri druga predstavnika država članica iz upravnog odbora; te
- (c) jedan od predstavnika Komisije iz upravnog odbora.

Predsjednik upravnog odbora je ujedno predsjednik izvršnog odbora.

Četiri predstavnika država članica i njihove zamjenike imenuje upravni odbor na temelju njihove relevantne stručnosti i iskustva. Prilikom njihovog imenovanja upravni odbor nastoji postići uravnoteženu zastupljenost spolova u izvršnom odboru.

4. Mandat članova izvršnog odbora jednak je mandatu članova upravnog odbora osim ako upravni odbor odluci o kraćem trajanju mandata.

5. Izvršni odbor sastaje se najmanje jedanput svaka tri mjeseca i, kada je to moguće, najmanje dva tjedna prije sastanka upravnog odbora. Predsjednik izvršnog odbora saziva dodatne sastanke na zahtjev članova izvršnog odbora ili na zahtjev članova upravnog odbora.

6. Upravni odbor donosi poslovnik izvršnog odbora, periodično ga se izvješćuje o radu izvršnog odbora i ima pristup dokumentima izvršnog odbora.

#### Članak 54.

#### Dužnosti izvršnog direktora

1. Agencijom upravlja izvršni direktor koji je potpuno neovisan u obavljanju svojih dužnosti. Izvršni direktor odgovara upravnom odboru za svoje aktivnosti.

2. Ne dovodeći u pitanje ovlasti Komisije, upravnog odbora ili izvršnog odbora, izvršni direktor ne smije tražiti niti primati upute od bilo koje vlade ili bilo kojeg drugog tijela.

3. Kada to od njega zatraže Europski parlament ili Vijeće, izvršni direktor o obavljanju svojih dužnosti izvješćuje dotičnu instituciju.

4. Izvršni direktor je osoba ovlaštena za zastupanje Agencije i donosi odluke, preporuke, mišljenja te druge službene akte Agencije.

5. Izvršni direktor odgovoran je za administrativno upravljanje Agencijom i za provedbu zadaća koje su joj dodijeljene ovom Uredbom. Izvršni direktor posebno je odgovoran za:

- (a) svakodnevno upravljanje Agencijom;
- (b) provedbu odluka koje je donio upravni odbor;
- (c) pripremu programskog dokumenta i njegovo podnošenje upravnom odboru nakon savjetovanja s Komisijom;
- (d) provedbu programskega dokumenta i, koliko god je to moguće, odazivanje na zahtjeve za pomoć u vezi sa zadaćama Agencije upućene od strane Komisije, u skladu s ovom Uredbom;
- (e) pripremu konsolidiranog godišnjeg izvješća o aktivnostima Agencije, uključujući izjavu dužnosnika za ovjeravanje u kojoj se navodi ima li razumno jamstvo u skladu s člankom 47. stavkom 1. točkom (b) Delegirane uredbe (EU) br. 1271/2013 i člankom 51. stavkom 1. točkom (a) ove Uredbe, i podnošenje izvješća upravnom odboru na ocjenjivanje i donošenje;
- (f) poduzimanje potrebnih koraka, posebno izdavanje unutarnjih administrativnih naputaka i objavljivanje naloga, kako bi osigurao djelovanje Agencije u skladu s ovom Uredbom;
- (g) uspostavljanje djelotvornog sustava za nadgledanje kojim se omogućava uspoređivanje rezultata Agencije s njezinim operativnim ciljevima i uspostavljanje sustava redovitog ocjenjivanja koji je usklađen s priznatim stručnim standardima;
- (h) godišnju izradu nacrtu općeg izvješća na temelju sustava za nadgledanje i ocjenjivanje iz točke (g) te njegovo podnošenje upravnom odboru;
- (i) pripremu nacrtu procjene prihoda i rashoda Agencije u skladu s člankom 64. i izvršavanja proračuna u skladu s člankom 65.;
- (j) poduzimanje potrebnih koraka za praćenje rada mreža nacionalnih tijela nadležnih za sigurnost, istražnih tijela i predstavničkih tijela iz članka 38.;

- (k) pripremu plana djelovanja na temelju zaključaka unutarnjih i vanjskih revizorskih izvješća i vrednovanja, kao i istraživačko izvješćivanje o napretku, dva puta godišnje Komisije i redovito upravnog odbora;
- (l) zaštitu finansijskih interesa Unije primjenom mjera za sprečavanje prijevara, korupcije i svih drugih nezakonitih aktivnosti, djelotvornim provjerama i, u slučaju otkrivanja nepravilnosti, povratom pogrešno isplaćenih iznosa i prema potrebi nametanjem djelotvornih, proporcionalnih i odvraćajućih finansijskih sankcija;
- (m) pripremu strategije za borbu protiv prijevara i njezinu predaju na odobrenje upravnom odboru;
- (n) pripremu nacrta finansijskog pravilnika Agencije, koji u skladu s člankom 66. donosi upravni odbor, i njegovih provedbenih pravila;
- (o) sklapanje, u ime Agencije, sporazuma o suradnji s nacionalnim tijelima nadležnim za sigurnost u skladu s člankom 76.

#### Članak 55.

#### **Osnivanje i sastav odborâ za žalbe**

1. Odlukom upravnog odbora Agencija osniva jedan ili više odbora za žalbe koji su zaduženi za žalbene i arbitražne postupke iz članka 58. i 61.
2. Svaki odbor za žalbe sastoji se od predsjednika i dvoje drugih članova. Oni imaju zamjenike koji ih predstavljaju u slučaju njihove odsutnosti ili ako dođe do bilo kakvih sukoba interesa.
3. O osnivanju i sastavu odborâ za žalbe odlučuje se u svakom pojedinačnom slučaju. Alternativno, odbor za žalbe može se osnovati kao stalno tijelo na razdoblje od najviše četiri godine. U oba slučaja primjenjuje se sljedeći postupak:
  - (a) Komisija na temelju relevantne stručnosti i iskustva te nakon otvorenog postupka odabira sastavlja popis kvalificiranih stručnjaka;
  - (b) upravni odbor imenuje predsjednika, druge članove i njihove zamjenike s popisa iz točke (a). Ako odbor za žalbe nije osnovan kao stalno tijelo, upravni odbor uzima u obzir vrstu i sadržaj žalbe ili arbitraže te izbjegava svaki sukob interesa u skladu s člankom 57.
4. Ako odbor za žalbe smatra da je to zbog vrste žalbe potrebno, može od upravnog odbora zatražiti da imenuje dodatna dva člana i njihove zamjenike među kandidatima s popisa iz stavka 3. točke (a).
5. Komisija na prijedlog Agencije i nakon savjetovanja s upravnim odborom utvrđuje poslovnik odborâ za žalbe, uključujući pravila glasovanja, postupke podnošenja žalbe i uvjete za nadoknadu troškova njihovih članova. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 81. stavka 3.
6. Odbori za žalbe mogu, tijekom početne ispitne faze postupka, zatražiti mišljenje stručnjaka iz dotičnih država članica, posebno s ciljem pojašnjavanja predmetnog nacionalnog zakonodavstva.

#### Članak 56.

#### **Članovi odborâ za žalbe**

1. Ako se radi o stalnom odboru za žalbe, mandat njegovih članova i zamjenika ograničen je na četiri godine i može se obnoviti jedanput. U ostalim slučajevima, mandat je ograničen na trajanje žalbenog postupka ili arbitraže.
2. Članovi odborâ za žalbe neovisni su o svim strankama koje sudjeluju u žalbenom postupku ili arbitraži te ne smiju obavljati nikakve druge dužnosti u Agenciji. Pri vijećanju i odlukama nisu obvezani nikakvim uputama te moraju biti izvan utjecaja bilo kakvog sukoba interesa.

3. Članovi odborâ za žalbe nisu članovi osoblja Agencije te im se isplaćuje naknada za njihovu stvarnu uključenost u određeni žalbeni postupak ili arbitražu.

4. Članove odborâ za žalbe nije moguće razriješiti dužnosti za trajanja mandata, osim ako za to postoje ozbiljni razlozi i upravni odbor tako odluči.

5. Članove odborâ za žalbe nije moguće ukloniti s popisa kvalificiranih stručnjaka za trajanja mandata, osim ako za to postoje ozbiljni razlozi i Komisija tako odluči.

#### Članak 57.

#### Izuzeće i prigovor

1. Članovi odborâ za žalbe ne smiju sudjelovati u bilo kakvom žalbenom postupku ili arbitraži ako imaju osobni interes u pogledu tog postupka ili arbitraže, ako su prethodno u njemu/njoj sudjelovali kao zastupnici jedne od stranaka u postupku ili ako su sudjelovali u donošenju odluke protiv koje je podnesena žalba.

2. Član odbora za žalbe koji smatra da nije primjerenog da on ili bilo koji drugi član odbora zbog bilo kojeg od razloga iz stavka 1. ili zbog bilo kojeg drugog razloga sudjeluje u žalbenom postupku ili arbitraži, o tome obavješćuje odbor za žalbe koji odlučuje o izuzeću dotične osobe na temelju pravila koja je u skladu s člankom 51. stavkom 1. točkom (s) donio upravni odbor.

3. Svaka stranka u žalbenom postupku ili arbitraži može bilo kojem članu odbora za žalbe podnijeti prigovor, u skladu s poslovnikom utvrđenim u skladu s člankom 55. stavkom 5., zbog bilo kojeg od razloga iz stavka 1. ovog članka ili zbog sumnje u pristranost tog člana. Prigovor se ne smije temeljiti na državljanstvu dotičnog člana.

4. Prigovor u skladu sa stavkom 3. dopušten je samo ako je podnesen prije početka postupka pred odborom za žalbe, ili, ako se za informacije koje predstavljaju razloge prigovora saznao nakon početka postupka, u rokovima utvrđenima u poslovniku upravnog odbora. Dotičnog člana odbora za žalbe obavješćuje se o prigovoru te se on izjašnjava o tome slaže li se s izuzećem. Ako se on ne složi s izuzećem, odbor za žalbe donosi odluku u rokovima utvrđenima u svojem poslovniku ili, ako nema odgovora, nakon isteka roka utvrđenog za davanje odgovora.

5. Odbori za žalbe odlučuju o djelovanju koje treba poduzeti u slučajevima navedenima u stvcima 2., 3. i 4. bez sudjelovanja dotičnog člana. Za potrebu donošenja navedene odluke, dotičnog člana u odboru za žalbe zamjenjuje njegov zamjenik. Upravni odbor obavješćuje se o odlukama koje je donio odbor za žalbe.

#### Članak 58.

#### Žalbe protiv odluka i žalbe zbog nepostupanja

1. Odboru za žalbe može se podnijeti žalba protiv odluke koju je Agencija donijela u skladu s člancima 14., 20., 21. i 22. ili u slučaju nepostupanja Agencije u okviru rokova koji se primjenjuju, te nakon dovršetka postupka po remonstrativnoj žalbi iz članka 60.

2. Žalba podnesena u skladu sa stavkom 1. nema suspenzivni učinak. Međutim, odbor za žalbe na zahtjev uključenih stranaka može odlučiti da će predmetna žalba imati suspenzivan učinak, ako smatra da okolnosti, kao što je utjecaj na sigurnost, to dopuštaju. Odbor za žalbe u tom slučaju daje obrazloženje svoje odluke.

#### Članak 59.

#### Osobe koje imaju pravo na žalbu, rok i oblik

1. Svaka fizička ili pravna osoba može podnijeti žalbu protiv odluke Agencije upućene toj osobi ili protiv odluke Agencije koja se izravno i osobno tiče te osobe, u skladu s člancima 14., 20. i 21. ili ako Agencija propusti djelovati u okviru rokova koji se primjenjuju.

2. Žalba i njezino obrazloženje podnose se u pisanom obliku u skladu s poslovnikom iz članka 55. stavka 5. u roku od dva mjeseca od obavješćivanja dotične osobe o mjeri, ili, ako dotična osoba nije bila obaviještena o mjeri, u roku od dva mjeseca od dana kada je ta osoba saznala za tu mjeru.

Žalbe u vezi s nepostupanjem podnose se Agenciji u pisanom obliku u roku od dva mjeseca od isteka roka utvrđenog u relevantnom članku.

#### Članak 60.

#### **Remonstrativna žalba**

1. Ako Agencija smatra da je žalba dopuštena i osnovana, ona ispravlja odluku ili nepostupanje iz članka 58. stavka 1. Navedeno se ne primjenjuje u slučaju kada odluka protiv koje je podnesena žalba utječe na drugu stranku u žalbenom postupku.
2. Ako se odluka ne ispravi u roku od mjesec dana od primitka žalbe, Agencija odmah odlučuje o tome hoće li suspendirati primjenu svoje odluke i žalbu upućuje jednom od odbora za žalbe.

#### Članak 61.

#### **Arbitražni postupak**

U slučaju neslaganja između Agencije i jednog ili više nacionalnih tijela nadležnih za sigurnost na temelju članka 21. stavka 7. i članka 24. Direktive (EU) 2016/797 te članka 10. stavka 7. i članka 17. stavaka 5. i 6. Direktive (EU) 2016/798, odbor za žalbe kojemu je predmet dodijeljen djeluje kao arbitar na zahtjev dotičnog nacionalnog tijela nadležnog za sigurnost ili dotičnih nacionalnih tijela nadležnih za sigurnost. Odbor za žalbe u tom slučaju odlučuje hoće li podržati stajalište Agencije.

#### Članak 62.

#### **Razmatranje žalbe i odluke o žalbama i arbitraži**

1. Odbor za žalbe odlučuje u roku od tri mjeseca od podnošenja žalbe hoće li određenu žalbu prihvati ili odbiti. Prilikom razmatranja žalbe ili postupanja u svojstvu arbitra, odbor za žalbe postupa u rokovima utvrđenima u svojem poslovniku. Odbor za žalbe, u koliko god navrata je to potrebno, poziva stranke u žalbenom postupku da u utvrđenim rokovima iznesu primjedbe na odluke samog odbora ili podneske drugih stranaka u žalbenom postupku. Stranke u žalbenom postupku imaju pravo usmeno iznositi svoje stavove.
2. U pogledu arbitraže, Agencija svoju konačnu odluku donosi u skladu s postupcima iz članka 21. stavka 7. Direktive (EU) 2016/797 i članka 10. stavka 7. Direktive (EU) 2016/798.
3. Ako odbor za žalbe utvrdi da su razlozi za žalbu osnovani, on predmet upućuje Agenciji. Agencija donosi konačnu odluku u skladu s utvrđenjima odbora za žalbe te daje obrazloženje za tu odluku. Agencija u skladu s time obavješćuje stranke u žalbenom postupku.

#### Članak 63.

#### **Tužbe Sudu Europske unije**

1. Tužbe za poništenje odluka koje je Agencija donijela u skladu s člancima 14., 20. i 21. ili tužbe zbog nepostupanja u rokovima koji se primjenjuju mogu se podnijeti Sudu Europske unije tek nakon što su iscrpljene sve mogućnosti žalbenog postupka u okviru Agencije, u skladu s člankom 58.
2. Agencija poduzima sve potrebne mjere kako bi postupila u skladu s presudom Suda Europske unije.

## POGLAVLJE 10.

## FINANCIJSKE ODREDBE

## Članak 64.

**Proračun**

1. Procjena svih prihoda i rashoda Agencije priprema se za svaku finansijsku godinu koja odgovara kalendarskoj godini i utvrđuje se u proračunu Agencije.
2. Ne dovodeći u pitanje ostale resurse, prihodi Agencije sastoje se od:
  - (a) doprinosa Unije i bespovratnih sredstava tijela Unije;
  - (b) doprinosa trećih zemalja koje sudjeluju u radu Agencije, kako je predviđeno u članku 75.;
  - (c) pristojbi koje plaćaju podnositelji zahtjeva ili imatelji potvrda i odobrenja koje Agencija izdaje u skladu s člancima 14., 20. i 21.;
  - (d) naknada za publikacije, ospozobljavanje i sve ostale usluge koje pruža Agencija;
  - (e) svih dobrovoljnih finansijskih doprinosa država članica, trećih zemalja ili drugih subjekata, pod uvjetom da su takvi doprinosi transparentni, jasno navedeni u proračunu i da ne ugrožavaju neovisnost i nepristranost Agencije.
3. Rashodi Agencije uključuju troškove osoblja te administrativne, infrastrukturne i operativne troškove.
4. Prihodi i rashodi moraju biti uravnoteženi.
5. Upravni odbor svake godine, na temelju nacrta koji sastavlja izvršni direktor u skladu s načelom proračuna utemeljenog na aktivnostima, donosi izjavu o procjeni prihoda i rashoda Agencije za sljedeću finansijsku godinu. Upravni odbor šalje Komisiji navedenu izjavu o procjeni koja uključuje nacrt ustrojstvenog plana, najkasnije do 31. siječnja.
6. Komisija šalje izjavu o procjeni Europskom parlamentu i Vijeću zajedno s prednacrtom općeg proračuna Europske unije.
7. Na temelju izjave o procjeni Komisija u prednacrt općeg proračuna Unije unosi procjene koje smatra potrebnima za ustrojstveni plan te iznos doprinosa za koje treba teretiti opći proračun, koje podnosi Europskom parlamentu i Vijeću u skladu s člankom 314. UFEU-a, zajedno s opisom i obrazloženjem eventualnih odstupanja između izjave o procjeni Agencije i subvencije na teret općeg proračuna.
8. Europski parlament i Vijeće odobravaju dodjelu sredstava za doprinos Agenciji. Europski parlament i Vijeće donose ustrojstveni plan Agencije.
9. Upravni odbor donosi proračun dvotrećinskom većinom glasova svojih članova s pravom glasa. Proračun Agencije postaje konačan nakon konačnog donošenja općeg proračuna Europske unije. On se prema potrebi usklađuje na odgovarajući način.
10. Za svaki projekt povezan s nekretninama koji bi mogao imati znatan utjecaj na proračun Agencije, primjenjuje se članak 203. Uredbe (EU, Euratom) br. 966/2012 Europskog parlamenta i Vijeća (¹).

## Članak 65.

**Izvršavanje proračuna i nadzor nad proračunom**

1. Izvršni direktor izvršava proračun Agencije.

(¹) Uredba (EU, Euratom) br. 966/2012 Europskog parlamenta i Vijeća od 25. listopada 2012. o finansijskim pravilima koja se primjenjuju na opći proračun Unije i o stavljanju izvan snage Uredbe Vijeća (EZ, Euratom) br. 1605/2002 (SL L 298, 26.10.2012., str. 1.).

2. Do 1. ožujka po isteku svake finansijske godine računovodstveni službenik Agencije dostavlja računovodstvenom službeniku Komisije privremeni finansijski izvještaj zajedno s izvješćem o proračunskom i finansijskom upravljanju za predmetnu finansijsku godinu. Računovodstveni službenik Komisije konsolidira privremena finansijska izvješća institucija i decentraliziranih tijela u skladu s člankom 147. Uredbe (EU, Euratom) br. 966/2012.

3. Do 31. ožujka po isteku svake finansijske godine računovodstveni službenik Komisije šalje Revizorskome sudu privremeni finansijski izvještaj Agencije, zajedno s izvješćem o proračunskom i finansijskom upravljanju za predmetnu finansijsku godinu. Izvješće o proračunskom i finansijskom upravljanju za predmetnu finansijsku godinu također se šalje Europskom parlamentu i Vijeću.

Revizorski sud provjerava navedene izvještaje u skladu s člankom 287. UFEU-a. On svake godine objavljuje izvješće o aktivnostima Agencije.

4. Po primitu opažanja Revizorskog suda o privremenom finansijskom izvještaju Agencije u skladu s člankom 148. Uredbe (EU, Euratom) br. 966/2012, računovodstveni službenik izrađuje završni finansijski izvještaj Agencije. Izvršni direktor podnosi ga upravnom odboru koji treba dati svoje mišljenje.

5. Upravni odbor daje mišljenje o završnom finansijskom izvještaju Agencije.

6. Do 1. srpnja po isteku svake finansijske godine računovodstveni službenik šalje završni finansijski izvještaj, zajedno s mišljenjem upravnog odbora, Europskom parlamentu, Vijeću, Komisiji i Revizorskom sudu.

7. Završni finansijski izvještaj Agencije objavljuje se.

8. Izvršni direktor šalje Revizorskom суду odgovor na njegova opažanja do 30. rujna po isteku svake finansijske godine. Izvršni direktor taj odgovor također šalje upravnom odboru i Komisiji.

9. Izvršni direktor podnosi Europskom parlamentu na njegov zahtjev sve informacije potrebne za nesmetanu primjenu postupka davanja razrješnice za dotičnu finansijsku godinu u skladu s člankom 165. stavkom 3. Uredbe (EU, Euratom) br. 966/2012.

10. Europski parlament na preporuku Vijeća koje odlučuje kvalificiranom većinom prije 15. svibnja godine N + 2 daje razrješnicu izvršnom direktoru za izvršenje proračuna za godinu N.

## Članak 66.

### Finansijska pravila

Nakon savjetovanja s Komisijom upravni odbor donosi finansijska pravila koja se primjenjuju na Agenciju. Finansijska pravila ne mogu odstupati od Delegirane uredbe (EU) br. 1271/2013 osim ako je takvo odstupanje izričito potrebno za rad Agencije i ako je Komisija unaprijed dala suglasnost za to odstupanje.

## POGLAVLJE 11.

### OSOBLJE

## Članak 67.

### Opće odredbe

1. Pravilnik o osoblju i Uvjeti zaposlenja ostalih službenika te pravila donesena sporazumom između institucija Unije radi provedbe navedenog Pravilnika o osoblju primjenjuju se na osoblje Agencije.

2. Ne dovodeći u pitanje članak 51. stavak 1. točku (j) ove Uredbe, provedbena pravila koja je Komisija donijela radi provedbe Pravilnika o osoblju i Uvjeta zaposlenja ostalih službenika, uključujući opće provedbene odredbe, analogno se primjenjuju na Agenciju, u skladu s člankom 110. Pravilnika o osoblju.

3. Agencija poduzima primjerene administrativne mjere, među ostalim, putem osposobljavanja i strategija za prevenciju kako bi ustrojila svoje službe tako da se izbjegne svaki sukob interesa.

### Članak 68.

#### Izvršni direktor

1. Izvršni direktor zaposlen je kao privremeni zaposlenik Agencije u skladu s člankom 2. točkom (a) Uvjeta zaposlenja ostalih službenika.

2. Izvršnog direktora imenuje upravni odbor na temelju zasluga, dokumentiranih upravnih i menadžerskih vještina i relevantnog znanja i iskustva iz transportnog sektora, s popisa od najmanje tri kandidata koje je predložila Komisija nakon otvorenog i transparentnog postupka odabira, koji je uslijedio nakon objave obavijesti o slobodnom radnom mjestu u *Službenom listu Europske unije* i drugdje, prema potrebi. Prije donošenja odluke upravnog odbora, promatrač iz članka 51. stavka 1. točke (x) izvješćuje o postupku.

U svrhu sklapanja ugovora o radu s izvršnim direktorom Agenciju zastupa predsjednik upravnog odbora.

Kandidat kojeg odabere upravni odbor može biti pozvan da prije imenovanja dâ izjavu pred nadležnim odborom Europskog parlamenta i da odgovori na pitanja njegovih članova.

3. Mandat izvršnoga direktora traje pet godina. Do kraja navedenog razdoblja Komisija provodi ocjenjivanje rada izvršnog direktora te budućih zadaća i izazova Agencije.

4. Na prijedlog Komisije kojim se uzima u obzir ocjenjivanje iz stavka 3. upravni odbor može jedanput, za najviše pet godina, produljiti mandat izvršnog direktora.

5. Upravni odbor obavješće Europski parlament o svojoj namjeri da produlji mandat izvršnog direktora. U roku od mjesec dana prije svakog takvog produljenja, izvršni direktor može biti pozvan da dâ izjavu pred nadležnim odborom Europskog parlamenta i da odgovori na sva pitanja njegovih članova.

6. Izvršni direktor kojem je produljen mandat ne smije sudjelovati u drugom postupku odabira za isto radno mjesto nakon tog produljenja mandata.

7. Izvršni direktor može biti razriješen dužnosti samo na temelju odluke upravnog odbora, koji postupa na zahtjev Komisije ili jedne trećine njegovih članova.

### Članak 69.

#### Upućeni nacionalni stručnjaci i drugo osoblje

Agencija se može koristiti upućenim nacionalnim stručnjacima ili drugim osobljem koje nije zaposleno u Agenciji, u skladu s Pravilnikom o osoblju i Uvjetima zaposlenja ostalih službenika.

Ne dovodeći u pitanje pravila utvrđena u odgovarajućoj Odluci Komisije o upućivanju nacionalnih stručnjaka, koja se primjenjuju na Agenciju, upravni odbor donosi odluku kojom se utvrđuju pravila o upućivanju nacionalnih stručnjaka u Agenciju, uključujući pravila o sprečavanju sukoba interesa i upravljanju njima te relevantnim ograničenjima za slučajevе u kojima bi neovisnost i nepristranost nacionalnih stručnjaka mogle biti ugrožene.

### POGLAVLJE 12.

#### OPĆE ODREDBE

### Članak 70.

#### Povlastice i imuniteti

Protokol br. 7 o povlasticama i imunitetima Europske unije primjenjuje se na Agenciju i njezino osoblje.

**Članak 71.****Sporazum o sjedištu i uvjeti rada**

1. Ako potrebni aranžmani u pogledu smještaja koji treba osigurati za Agenciju u državi članici domaćinu te smještajnih kapaciteta koje država članica domaćin treba staviti na raspolaganje, zajedno s posebnim pravilima koja se u toj državi članici primjenjuju na izvršnog direktora, članove upravnog odbora, osoblje Agencije i članove njihovih obitelji, još nisu uspostavljeni ili predviđeni u pisanom sporazumu, sklapa se sporazum između Agencije i države članice domaćina o svim ovim elementima, u skladu s pravnim poretkom države članice domaćina te nakon odobrenja upravnog odbora i najkasnije do 16. lipnja 2017. Navedeni sporazum može imati oblik sporazuma o sjedištu.

2. Država članica domaćin osigurava najbolje moguće uvjete za uredno funkcioniranje Agencije, uključujući višejezično, europski usmjereni školovanje te primjerene prometne veze.

**Članak 72.****Odgovornost**

1. Ugovorna odgovornost Agencije uređena je pravom koje se primjenjuje na predmetni ugovor.
2. Sud Europske unije nadležan je za donošenje odluka na temelju bilo koje arbitražne klauzule sadržane u ugovoru koji je sklopila Agencija.
3. U području izvanugovorne odgovornosti, Agencija u skladu s općim načelima koja su zajednička pravnim sustavima država članica nadoknađuje svu štetu koju su prouzročile njezine službe ili njezino osoblje pri obavljanju svojih dužnosti.
4. Sud Europske unije nadležan je u sporovima o naknadi štete kako je navedeno u stavku 3.
5. Osobna odgovornost osoblja Agencije prema Agenciji uređena je odredbama koje su utvrđene u Pravilniku o osoblju ili u Uvjetima zaposlenja ostalih službenika i koje se na osoblje primjenjuju.

**Članak 73.****Suradnja s nacionalnim pravosudnim tijelima**

U slučaju nacionalnih sudskih postupaka u koje je uključena Agencija zbog toga što je Agencija obavljala svoje zadaće u skladu s člankom 19. i člankom 21. stavkom 6. Direktive (EU) 2016/797 te člankom 10. stavkom 6. Direktive (EU) 2016/798, Agencija i njezino osoblje bez nepotrebnog odgađanja surađuju s nadležnim nacionalnim pravosudnim tijelima. Upravni odbor u skladu s člankom 51. stavkom 1. točkom (v) utvrđuje primjerene postupke koje treba primjenjivati u takvim situacijama.

**Članak 74.****Pravila o jeziku**

1. Uredba br. 1 primjenjuje se na Agenciju. Upravni odbor prema potrebi donosi primjerena pravila za provedbu navedene Uredbe.

Na zahtjev člana upravnog odbora, odluka o tome donosi se jednoglasno.

2. Prevoditeljske usluge potrebne za funkcioniranje Agencije pruža Prevoditeljski centar za tijela Europske unije.

**Članak 75.****Sudjelovanje trećih zemalja u radu Agencije**

1. Ne dovodeći u pitanje članak 44. Agencija je otvorena za sudjelovanje trećih zemalja, posebno zemalja obuhvaćenih europskom politikom susjedstva i zemalja obuhvaćenih politikom proširenja te zemalja EFTA-e koje su sklopile sporazume s Unijom, na temelju kojih su dotične zemlje usvojile i primjenjuju pravo Unije, ili jednakovrijedne nacionalne mјere u području obuhvaćenom ovom Uredbom, u skladu s postupkom utvrđenim u članku 218. UFEU-a.

2. U skladu s mjerodavnim odredbama sporazumâ iz stavka 1. sklapaju se aranžmani između Agencije i dotičnih trećih zemalja kako bi se utvrdila detaljna pravila za sudjelovanje tih trećih zemalja u radu Agencije, a posebno vrsta i opseg takvog sudjelovanja. Navedeni aranžmani uključuju odredbe o finansijskim doprinosima i osoblju. U njima se može predvidjeti zastupljenost dotičnih trećih zemalja u upravnom odboru bez prava glasa.

Agencija potpisuje aranžmane nakon što je dobila suglasnost Komisije i upravnog odbora.

### Članak 76.

#### **Suradnja s nacionalnim vlastima i tijelima**

1. Agencija i nacionalna tijela nadležna za sigurnost sklapaju sporazume o suradnji u vezi s provedbom članka 14., 20. i 21. uzimajući u obzir članak 51. stavak 1. točku (t).

2. Sporazumi o suradnji mogu biti posebni ili okvirni sporazumi te mogu uključivati jedno ili više nacionalnih tijela nadležnih za sigurnost. U njima se navodi detaljan opis zadaća i uvjeta za rezultate koje treba ostvariti, utvrđuju rokovi koji se primjenjuju na njihovo ostvarivanje te određuju način raspodjele pristojbi koje plaćaju podnositelji zahtjeva između Agencije i nacionalnih tijela nadležnih za sigurnost. Tom se raspodjelom uzima u obzir okvirni model iz članka 51. stavka 1. točke (u).

3. Sporazumi o suradnji mogu uključivati i posebne aranžmane o suradnji u slučaju mreža koje iziskuju posebna stručna znanja zbog zemljopisnih ili povjesnih razloga, s ciljem smanjenja administrativnih opterećenja i troškova koje snosi podnositelj zahtjeva. Ako su te mreže izolirane od ostatka željezničkog sustava Unije, takvi posebni aranžmani o suradnji mogu uključivati mogućnost prijenosa zadaća relevantnim nacionalnim tijelima nadležnim za sigurnost putem ugovora, kada je to neophodno kako bi se osigurala učinkovita i proporcionalna raspodjela resursa.

4. U slučaju onih država članica u kojima se širina kolosijeka na željezničkoj mreži razlikuje od širine kolosijeka na glavnoj željezničkoj mreži u Uniji te koje dijele istovjetne tehničke i operativne zahtjeve sa susjednim trećim zemljama, u multilateralni sporazum o suradnji uključuju se sva dotična nacionalna tijela nadležna za sigurnost iz tih država članica kako je predviđeno u članku 21. stavku 15. Direktive (EU) 2016/797 i članku 11. stavku 3. Direktive (EU) 2016/798.

5. Sporazumi o suradnji uspostavljaju se prije nego što Agencija obavi svoje zadaće u skladu s člankom 83. stavkom 4.

6. Agencija može sklopiti sporazume o suradnji s drugim nacionalnim tijelima i nadležnim tijelima u vezi s provedbom članka 14., 20. i 21.

7. Sporazumima o suradnji ne dovodi se u pitanje opća odgovornost Agencije za obavljanje njezinih zadaća kako je predviđeno u člancima 14., 20. i 21.

8. Agencija i nacionalna tijela nadležna za sigurnost mogu surađivati i razmjenjivati najbolju praksu u vezi s provedbom Direktive (EU) 2016/797 i Direktive (EU) 2016/798.

### Članak 77.

#### **Transparentnost**

1. Uredba Europskog parlamenta i Vijeća (EZ) br. 1049/2001<sup>(1)</sup> primjenjuje se na dokumente koji su u posjedu Agencije.

Upravni odbor donosi praktične mjere za provedbu Uredbe (EZ) br. 1049/2001 do 16. lipnja 2017.

<sup>(1)</sup> Uredba (EZ) br. 1049/2001 Europskog parlamenta i Vijeća od 30. svibnja 2001. o javnom pristupu dokumentima Europskog parlamenta, Vijeća i Komisije (SL L 145, 31.5.2001., str. 43.).

Protiv odluka koje je Agencija donijela na temelju članka 8. Uredbe (EZ) br. 1049/2001 može se podnijeti pritužba Europskom ombudsmanu ili tužba Sudu Europske unije, u skladu s člankom 228., odnosno člankom 263. UFEU-a.

2. Agencija na svojoj mrežnoj stranici objavljuje svoje preporuke, mišljenja, studije, izvješća i ishod procjena učinka, ne dovodeći u pitanje stavak 1., a nakon što je iz njih uklonjen sav povjerljivi materijal.

3. Agencija objavljuje izjave o interesima članova upravljačke i administrativne strukture Agencije navedene u članku 46.

Obrada osobnih podataka od strane Agencije podliježe Uredbi (EZ) br. 45/2001 Europskog parlamenta i Vijeća (¹).

4. Upravni odbor donosi mjere radi osiguravanja da Agencija na svojoj mrežnoj stranici pruža učinkovite, korisnicima prilagođene i lako dostupne informacije o postupcima u području interoperabilnosti i sigurnosti željeznica te o drugim relevantnim dokumentima iz područja željeznica.

#### Članak 78.

#### **Sigurnosna pravila za zaštitu klasificiranih ili osjetljivih podataka**

Agencija primjenjuje načela sadržana u sigurnosnim pravilima Komisije za zaštitu klasificiranih podataka Europske unije (EUCI) i osjetljivih podataka koji nisu klasificirani, kako je utvrđeno u Odluci Komisije (EU, Euratom) 2015/444 (²). Time su, među ostalim, obuhvaćene odredbe o razmjeni, obradi i pohranjivanju takvih podataka.

#### Članak 79.

#### **Borba protiv prijevaru**

1. Kako bi olakšala borbu protiv prijevara, korupcije i drugih nezakonitih aktivnosti u skladu s Uredbom (EZ) br. 1073/1999, Agencija do 16. prosinca 2016. pristupa Međuinstitucionalnom sporazumu od 25. svibnja 1999. o unutarnjim istragama OLAF-a i donosi odgovarajuće odredbe koje se primjenjuju na sve zaposlenike Agencije koristeći se obrascem iz Priloga tom Sporazumu.

2. Revizorski sud ovlašten je provoditi reviziju, na temelju dokumenata i na terenu, svih korisnika bespovratnih sredstava, izvoditelja i podizvoditelja koji su od Agencije primali sredstva Unije.

3. OLAF može provoditi istrage, uključujući provjere i inspekcije na terenu, u skladu s odredbama i postupcima utvrđenima u Uredbi (EU) br. 883/2013 i u Uredbi Vijeća (Euratom, EZ) br. 2185/96 (³), radi utvrđivanja je li došlo do prijevaru, korupcije ili bilo koje druge nezakonite aktivnosti, koje utječu na finansijske interese Unije, u vezi s bespovratnim sredstvima ili ugovorom koji financira Agencija.

4. Ne dovodeći u pitanje stavke 1., 2. i 3., sporazumi o suradnji s trećim zemljama i međunarodnim organizacijama, ugovori, sporazumi o dodjeli bespovratnih sredstava i odluke Agencije o dodjeli bespovratnih sredstava sadrže odredbe kojima se izričito ovlašćuju Revizorski sud i OLAF za provedbu takvih revizija i istraga u skladu s njihovim nadležnostima.

(¹) Uredba (EZ) br. 45/2001 Europskog parlamenta i Vijeća od 18. prosinca 2000. o zaštiti pojedinaca u vezi s obradom osobnih podataka u institucijama i tijelima Zajednice i o slobodnom kretanju takvih podataka (SL L 8, 12.1.2001., str. 1.).

(²) Odluka Komisije (EU, Euratom) 2015/444 od 13. ožujka 2015. o sigurnosnim propisima za zaštitu klasificiranih podataka EU-a (SL L 72, 17.3.2015., str. 53.).

(³) Uredba Vijeća (Euratom, EZ) br. 2185/96 od 11. studenoga 1996. o provjerama i inspekcijsama na terenu koje provodi Komisija s ciljem zaštite finansijskih interesa Europskih zajednica od prijevara i ostalih nepravilnosti (SL L 292, 15.11.1996., str. 2.).

## POGLAVLJE 13.

## ZAVRŠNE ODREDBE

*Članak 80.***Provđbeni akti u vezi s pristojbama i naknadama**

1. Komisija na temelju načela utvrđenih u stvcima 2. i 3. donosi provđbene akte kojima određuje:

- (a) pristojbe i naknade koje se plaćaju Agenciji, posebno u skladu s člancima 14., 20., 21. i 22.; te
- (b) uvjete plaćanja.

Ti se provđbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 81. stavka 3.

2. Pristojbe i naknade naplaćuju se za:

- (a) izdavanje i obnavljanje odobrenja za stavljanje vozila i tipova vozila na tržište;
- (b) izdavanje i obnavljanje jedinstvenih potvrda o sigurnosti;
- (c) pružanje usluga; pristojbe i naknade koje se plaćaju u tom pogledu odražavaju stvarne troškove svake pojedine usluge;
- (d) izdavanje odluka za odobrenje u skladu s člankom 19. Direktive (EU) 2016/797.

Pristojbe i naknade mogu se naplaćivati za obradu žalbi.

Sve pristojbe i naknade izražene su i plative u eurima.

Pristojbe i naknade utvrđuju se na transparentan, pravičan i jedinstven način, uzimajući u obzir konkurentnost europskog željezničkog sektora. One ne dovode do nametanja nepotrebnih finansijskih opterećenja podnositeljima zahtjeva. Posebne potrebe malih i srednjih poduzeća uzimaju se u obzir, uključujući mogućnost raspodjele uplata na nekoliko obroka i faza, prema potrebi.

Pristojba za izdavanje odluke za odobrenje određuje se na proporcionalan način, uzimajući u obzir različite faze postupka izdavanja odobrenja za pružne projekte ERTMS-a i opseg posla koji je potreban za svaku od faza. Raspodjela pristojbi jasno se navodi u finansijskom izvještaju.

Za plaćanje pristojbi i naknada određuju se razumni rokovi, uzimajući pri tom na odgovarajući način u obzir rokove za postupke predviđene u člancima 19. i 21. Direktive (EU) 2016/797 i članku 10. Direktive (EU) 2016/798.

3. Iznosi pristojbi i naknada utvrđuju se na razini kojom se osigurava da prihodi od njih budu dostatni za pokrivanje punih troškova pruženih usluga, uključujući relevantne troškove koji proizlaze iz zadaća dodijeljenih nacionalnim tijelima nadležnim za sigurnost u skladu s člankom 76. stavnica 2. i 3. U tim se troškovima posebno prikazuju svi rashodi Agencije pripisani osoblju uključenom u aktivnosti iz stavka 2. ovog članka, uključujući udio poslodavca u doprinisu za sustav mirovinskog osiguranja. Ako zbog pružanja usluga obuhvaćenih pristojbama i naknadama učestalo dolazi do značajne neravnoteže, mora se revidirati razina tih pristojbi i naknada. Navedene pristojbe i naknade namjenski su prihodi Agencije.

Pri određivanju razina pristojbi i naknada, Komisija uzima u obzir:

- (a) područje primjene potvrda;
- (b) područje uporabe odobrenja; te
- (c) vrstu i opseg djelatnosti željezničkog prijevoza.

### Članak 81.

#### **Postupak odbora**

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

### Članak 82.

#### **Vrednovanje i preispitivanje**

1. Najkasnije do 16. lipnja 2020. i nakon toga svakih pet godina, Komisija naručuje vrednovanje kako bi se procijenili, posebice, utjecaj, djelotvornost i učinkovitost Agencije i njezinih načina rada, uzimajući u obzir sve relevantne aktivnosti Europskog revizorskog suda kao i mišljenja te preporuke relevantnih dionika, među ostalim nacionalnih tijela nadležnih za sigurnost, predstavnika željezničkog sektora, socijalnih partnera i organizacija potrošača. Vrednovanjem se posebno razmatraju potrebe za izmjenom mandata Agencije te finansijske posljedice svake takve izmjene.
2. Komisija do 16. lipnja 2023., kako bi utvrdila jesu li potrebna poboljšanja, ocjenjuje funkcioniranje dvojnog sustava za izdavanje odobrenja za vozila i potvrda o sigurnosti, jedinstvenu kontaktnu točku koja je povezana s time i uskladenu provedbu ERTMS-a u Uniji.
3. Komisija šalje izvješće o vrednovanju zajedno sa svojim zaključcima o njemu Europskom parlamentu, Vijeću i upravnom odboru. Nalazi vrednovanja se objavljuju.
4. Pri svakom drugom vrednovanju ocjenjuju se i rezultati koje je Agencija ostvarila u odnosu na svoje ciljeve, mandat i zadaće.

### Članak 83.

#### **Prijelazne odredbe**

1. Agencija zamjenjuje Europsku agenciju za željeznice osnovanu Uredbom (EZ) br. 881/2004 u pogledu vlasništva, sporazumâ, pravnih obveza, ugovora o radu, finansijskih obveza i odgovornosti te postaje njezina pravna sljednica.
  2. Odstupajući od članka 47., članovi upravnog odbora imenovani na temelju Uredbe (EZ) br. 881/2004 prije 15. lipnja 2016. ostaju na dužnosti članova upravnog odbora dok im ne istekne mandat, ne dovodeći u pitanje pravo svake države članice da imenuje novog predstavnika.
- Odstupajući od članka 54., izvršni direktor koji je imenovan u skladu s Uredbom (EZ) br. 881/2004 ostaje na dužnosti do isteka svog mandata.
3. Odstupajući od članka 67. svi ugovori o radu koji važe 15. lipnja 2016. poštuju se do datuma njihovog isteka.
  4. Agencija obavlja zadaće izdavanja potvrda i odobrenja u skladu s člancima 14., 20. i 21. te zadaće iz članka 22., podložno članku 54. stavku 4. Direktive (EU) 2016/797 i članku 31. stavku 3. Direktive (EU) 2016/798, najkasnije od 16. lipnja 2019.

**Članak 84.****Stavljanje izvan snage**

Uredba (EZ) br. 881/2004 stavlja se izvan snage.

**Članak 85.****Stupanje na snagu**

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

Ova je Uredba u cijelosti obvezujuća i izravno se primjenjuje u svim državama članicama.

Sastavljeno u Strasbourg 11. svibnja 2016.

Za Europski parlament

Predsjednik

M. SCHULZ

Za Vijeće

Predsjednica

J. A. HENNIS-PLASSCHAERT

---

# DIREKTIVE

## DIREKTIVA (EU) 2016/797 EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

od 11. svibnja 2016.

### o interoperabilnosti željezničkog sustava u Europskoj uniji (preinaka)

(Tekst značajan za EGP)

EUROPSKI PARLAMENT I VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije, a posebno njegov članak 91. stavak 1. te članke 170. i 171.,

uzimajući u obzir prijedlog Europske komisije,

nakon prosljedivanja nacrta zakonodavnog akta nacionalnim parlamentima,

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

uzimajući u obzir mišljenje Odbora regija (²),

u skladu s redovnim zakonodavnim postupkom (³),

budući da:

- (1) Direktiva 2008/57/EZ Europskog parlamenta i Vijeća (⁴) značajno je izmijenjena nekoliko puta. S obzirom na daljnje izmjene tu bi Direktivu radi jasnoće trebalo preinaciti.
- (2) Kako bi se građanima Unije, gospodarskim subjektima i nadležnim tijelima u potpunosti omogućilo uživanje prednosti koje proizlaze iz uspostave jedinstvenog europskog željezničkog prostora, posebno je prikladno poboljšati međusobnu povezanost i interoperabilnost nacionalnih željezničkih mreža kao i pristup tim mrežama te provedbu svih mjera koje bi se mogle pokazati potrebnima u području tehničke standardizacije, kako je predviđeno u članku 171. Ugovora o funkcioniranju Europske unije (UFEU).
- (3) Ostvarivanje interoperabilnosti u željezničkom sustavu Unije trebalo bi dovesti do utvrđivanja optimalne razine tehničke usklađenosti te omogućiti olakšavanje, poboljšanje i razvoj usluga međunarodnog željezničkog prijevoza u Uniji i s trećim zemljama te doprinjeti postupnoj uspostavi unutarnjeg tržista opreme i usluga za izgradnju, obnovu, modernizaciju i rad željezničkog sustava Unije.
- (4) Kako bi se doprinijelo dovršetku jedinstvenog europskog željezničkog prostora, smanjili troškovi i trajanje postupaka izdavanja odobrenja te poboljšala sigurnost željeznica, prikladno je racionalizirati i uskladiti postupke izdavanja odobrenja na razini Unije.
- (5) Podzemne željeznice, tramvaji i sustavi lake željeznice u mnogim državama članicama podliježu lokalnim tehničkim zahtjevima. Takvi lokalni sustavi javnog prijevoza obično ne podliježu izdavanju dozvola u Uniji. Nadalje, tramvaji i sustavi lake željeznice često podliježu zakonodavstvu o cestama zbog infrastrukture koju dijele s cestovnim prometom. Iz tih razloga takvi lokalni sustavi ne moraju biti interoperabilni te bi ih stoga trebalo isključiti iz područja primjene ove Direktive. To ne spričava države članice da dobrovoljno primijene odredbe ove Direktive na lokalne željezničke sustave ako to smatraju prikladnim.

(¹) SL C 327, 12.11.2013., str. 122.

(²) SL C 356, 5.12.2013., str. 92.

(³) Stajalište Europskog parlamenta od 26. veljače 2014. (još nije objavljeno u Službenom listu) i stajalište Vijeća u prvom čitanju od 10. prosinca 2015. (SL Č 57, 12.2.2016., str. 1.). Stajalište Europskog parlamenta od 28. travnja 2016. (još nije objavljeno u Službenom listu).

(⁴) Direktiva 2008/57/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 17. lipnja 2008. o interoperabilnosti željezničkog sustava unutar Zajednice (SL L 191, 18.7.2008., str. 1.).

- (6) Tramvaj-vlak je koncept javnog prijevoza kojim se omogućuje kombinirano odvijanje prijevoza i na infrastrukturi lake željeznice i na infrastrukturi teške željeznicе. Državama članicama trebalo bi dopustiti da iz područja primjene mjera kojima se provodi ova Direktiva isključe ona vozila koja se prvenstveno koriste na infrastrukturi lake željeznice, ali koja su opremljena pojedinim komponentama teške željeznicе koje su potrebne radi omogućivanja izvršavanja provoza na ograničenom dijelu infrastrukture teške željeznicе i to isključivo u svrhu povezivanja. Kada sustavi tramvaj-vlak koriste željezničku infrastrukturu, trebalo bi osigurati usklađenost sa svim osnovnim zahtjevima, kao i usklađenost s očekivanom razinom sigurnosti na relevantnim linijama. Nadležna tijela trebala bi surađivati u prekograničnim slučajevima.
- (7) Za komercijalni se promet vlakova na čitavoj željezničkoj mreži posebno zahtjeva odlična kompatibilnost među značajkama željezničke infrastrukture i željezničkih vozila, kao i učinkovito međusobno povezivanje informacijskih i komunikacijskih sustava različitih upravitelja infrastrukture i željezničkih prijevoznika. O toj usklađenosti i međusobnoj povezanosti ovise razine učinkovitosti, sigurnost, kvaliteta usluge i troškovi, kao i, posebno, interoperabilnost željezničkog sustava Unije.
- (8) Regulatornim okvirom za željeznicе na razini Unije i razini država članica trebalo bi odrediti jasne uloge i odgovornosti za osiguranje usklađenosti s pravilima o sigurnosti, zdravlju i zaštiti potrošača koja se primjenjuju na željezničke mreže. Ova Direktiva ne bi trebala dovesti do smanjene razine sigurnosti ili povećanja troškova u željezničkom sustavu Unije. U tu svrhu Agencija Europske unije za željeznicе („Agencija“) osnovana Uredbom (EU) 2016/796 Europskog parlamenta i Vijeća <sup>(1)</sup> i nacionalna tijela nadležna za sigurnost trebali bi preuzeti punu odgovornost za odobrenja koja izdaju.
- (9) Među nacionalnim propisima, internim pravilima i tehničkim specifikacijama koji se primjenjuju na željezničke sustave, podsustave i komponente postoje znatne razlike jer sadrže tehničke posebnosti industrije pojedine države i u njima se propisuju specifične dimenzije i naprave te posebne značajke. Takvo stanje može sprečavati nesmetano odvijanje prometa vlakova u cijeloj Uniji.
- (10) Kako bi se povećala njihova konkurentnost na svjetskoj razini, željezničkim industrijama Unije potrebno je otvoreno i konkurentno tržište.
- (11) Stoga je primjereno utvrditi osnovne zahtjeve povezane s interoperabilnošću željeznicе za čitavu Uniju, koji se trebaju primjenjivati na njezin željeznički sustav.
- (12) Uslijed razvoja tehničkih specifikacija za interoperabilnost („TSI-ovi“) pokazala se potreba za pojašnjavanjem odnosa između osnovnih zahtjeva i TSI-ova s jedne strane te europskih normi i ostalih dokumenata normativne naravi s druge strane. Posebno bi trebalo naglasiti razliku između normi ili dijelova normi koje bi trebale biti obvezne kako bi se ostvarili ciljevi ove Direktive i „usklađenih normi“ koje su razvijene u skladu s Uredbom (EU) br. 1025/2012 Europskog parlamenta i Vijeća <sup>(2)</sup>. Kada je to potrebno, TSI-ovi mogu izravno upućivati na europske norme ili specifikacije, koje postaju obvezne od trenutka kada se TSI počne primjenjivati.
- (13) Kako bi se stvarno povećala konkurentnost željezničkog sektora Unije bez narušavanja tržišnog natjecanja između ključnih sudionika željezničkog sustava Unije, TSI-ove i preporuke Agencije u vezi s tim TSI-ovima trebalo bi izraditi poštujući načela otvorenosti, konsenzusa i transparentnosti kako je definirano u Prilogu II. Uredbi (EU) br. 1025/2012.
- (14) Kvaliteta željezničkih usluga u Uniji ovisi, među ostalim, o odličnoj kompatibilnosti značajki mreže (u najširem smislu, tj. nepokretne dijelove svih predmetnih podsustava) i značajki vozila (uključujući komponente svih predmetnih podsustava ugrađene u vozilo). O toj usklađenosti ovise razine učinkovitosti, sigurnost, kvaliteta usluge i troškovi.

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

<sup>(2)</sup> Uredba (EU) br. 1025/2012 Europskog parlamenta i Vijeća od 25. listopada 2012. o europskoj normizaciji, o izmjeni direktiva Vijeća 89/686/EEZ i 93/15/EEZ i direktiva 94/9/EZ, 94/25/EZ, 95/16/EZ, 97/23/EZ, 98/34/EZ, 2004/22/EZ, 2007/23/EZ, 2009/23/EZ i 2009/105/EZ Europskog parlamenta i Vijeća te o stavljanju izvan snage Odluke Vijeća 87/95/EEZ i Odluke br. 1673/2006/EZ Europskog parlamenta i Vijeća (SL L 316, 14.11.2012., str. 12.).

- (15) TSI-ovi imaju izravan ili potencijalan utjecaj na osoblje uključeno u rad i održavanje podsustava. Stoga bi se Agencija prilikom pripreme TSI-ova prema potrebi trebala savjetovati sa socijalnim partnerima.
- (16) Sve uvjete koje sastavni dio interoperabilnosti treba ispunjavati i postupak koji se mora primijeniti pri ocjenjivanju sukladnosti trebalo bi odrediti TSI-om. Osim toga, potrebno je utvrditi da bi na svaki sastavni dio trebalo primijeniti postupak za ocjenjivanje sukladnosti i prikladnosti za uporabu koji je naveden u TSI-ovima te bi svaki sastavni dio trebao imati odgovarajuću potvrdu koja se sastoji ili od ocjene sukladnosti zasebno razmotrenog sastavnog dijela interoperabilnosti s obzirom na tehničke specifikacije koje mora ispuniti ili od ocjene prikladnosti za uporabu sastavnog dijela interoperabilnosti koji se u okviru njegovog željezničkog okruženja razmatra s obzirom na tehničke specifikacije.
- (17) Pri razvoju novih TSI-ova cilj bi uvijek trebao biti osiguravanje kompatibilnosti s postojećim podsustavima. To će pomoći promicanju konkurentnosti željezničkog prometa i spriječiti nepotrebne dodatne troškove radi zahtjeva u pogledu modernizacije ili obnavljanja postojećih podsustava radi osiguranja kompatibilnosti sa starijim podsustavima. U tim iznimnim slučajevima kada se ne može osigurati kompatibilnost, trebalo bi omogućiti TSI-ovima da uspostave okvir potreban za odlučivanje o tome je li za postojeći podsustav potrebna nova odluka ili odobrenje za puštanje u uporabu ili stavljanje na tržište, uz odgovarajuće rokove.
- (18) Ako određeni tehnički aspekti koji odgovaraju osnovnim zahtjevima ne mogu biti izričito obuhvaćeni u TSI-u, one aspekte koje još treba razmotriti trebalo bi utvrditi kao otvorena pitanja u prilogu tom TSI-u. Na navedena otvorena pitanja, kao i na posebne slučajeve, trebala bi se, s ciljem usklađenosti s postojećim sustavima, primjenjivati nacionalna pravila koja u državi članici može donijeti bilo koje nadležno nacionalno, regionalno ili lokalno tijelo. Kako bi se izbjegle suvišne provjere i nepotrebna administrativna opterećenja, trebalo bi razvrstati nacionalna pravila radi ujednačenja nacionalnih pravila različitih država članica kojima su obuhvaćene iste teme.
- (19) Potrebno je utvrditi postupak koji valja slijediti u slučaju osnovnih zahtjeva koji se primjenjuju na podsustav, a koji još nisu obuhvaćeni u odgovarajućem TSI-u. U takvom slučaju tijela odgovorna za ocjenjivanje sukladnosti i postupke provjere trebaju biti imenovana tijela iz ove Direktive.
- (20) Ova Direktiva trebala bi se primjenjivati na cijeli željeznički sustav Unije, a područje primjene TSI-ova trebalo bi proširiti na vozila i mreže koji nisu uključeni u transeuropski željeznički sustav. Stoga bi trebalo pojednostaviti Prilog I. Direktivi 2008/57/EZ.
- (21) Funkcionalne i tehničke specifikacije koje podsustavi i njihova sučelja moraju ispunjavati mogu se razlikovati s obzirom na uporabu predmetnih podsustava, na primjer u odnosu na kategorije pruga i vozila, osobito kako bi se osigurala usklađenost željezničkih sustava velikih brzina i konvencionalnih željezničkih sustava.
- (22) Kako bi se osigurala postupna provedba interoperabilnosti željeznicu u cijeloj Uniji i postupno smanjila različitost naslijedenih sustava, u TSI-ovima bi trebalo navesti odredbe koje bi se primjenjivale u slučaju obnove ili modernizacije postojećih podsustava te TSI-ovi mogu uključivati prijedloge za dovršetak ciljanog sustava u fazama. Kako bi se, međutim, održala konkurenčnost željezničkog sektora i spriječio nastanak neopravdanih troškova, stupanje na snagu novog ili izmijenjenog TSI-a ne bi trebalo rezultirati neodgodivom prilagodbom vozila i infrastrukture novim specifikacijama.
- (23) U TSI-ovima trebalo bi biti navedeno kada je za modernizaciju i obnovu infrastrukture i vozila potrebno novo odobrenje. Podnositelj zahtjeva trebalo bi u svim slučajevima modernizacije i obnove infrastrukture nacionalnom tijelu nadležnom za sigurnost, putem jedinstvene kontaktne točke iz Uredbe (EU) 2016/796, dostaviti dokumentaciju tako da ono može odlučiti je li potrebno novo odobrenje na temelju kriterija određenih u ovoj Direktivi. U slučaju modernizacije i obnove vozila koja imaju odobrenje za stavljanje na tržište, podnositelj zahtjeva trebalo bi moći odlučiti treba li od nacionalnog tijela nadležnog za sigurnost ili od Agencije zatražiti novo odobrenje na temelju kriterija određenih u ovoj Direktivi.
- (24) S obzirom na postupni pristup uklanjanju prepreka za interoperabilnost željezničkog sustava Unije i vrijeme koje je stoga potrebno za donošenje svih TSI-ova, trebalo bi poduzeti mjere kako bi se izbjegla situacija da države članice donesu nova nacionalna pravila ili pokrenu projekte kojima se povećava raznolikost sadašnjeg sustava.

- (25) Kako bi se uklonile prepreke za interoperabilnost i zbog širenja područja primjene TSI-ova na čitav željeznički sustav Unije, trebalo bi postupno smanjiti opseg nacionalnih pravila. Nacionalna pravila koja se strogo odnose na postojeće sustave potrebno je razlikovati od onih koja su potrebna za rješavanje otvorenih pitanja u TSI-ovima. Pravila potonje vrste trebalo bi postupno ukidati slijedom rješavanja otvorenih pitanja u TSI-ovima.
- (26) Nacionalna pravila trebalo bi izrađivati i objavljivati na način da ih svaki potencijalni korisnik neke nacionalne mreže može razumjeti. Takva pravila često upućuju na druge dokumente kao što su nacionalne norme, europske norme, međunarodne norme ili druge tehničke specifikacije koje bi djelomično ili u cijelosti mogле biti zaštićene pravima intelektualnog vlasništva. Stoga se obveza objavljivanja ne bi trebala primjenjivati na dokumente na koje se izravno ili neizravno upućuje u nacionalnom pravilu.
- (27) Usvajanjem postupnog pristupa ispunjava se cilj interoperabilnosti željezničkog sustava Unije, čije je obilježje stara nacionalna infrastruktura i željeznička vozila čije prilagođavanje ili obnova zahtijeva velika ulaganja, a posebno bi trebalo voditi računa o očuvanju konkurentnosti željeznice u odnosu na ostale vrste prijevoza.
- (28) S obzirom na opseg i složenost željezničkog sustava Unije, pokazalo se potrebnim iz praktičnih razloga podijeliti ga u sljedeće podsustave: građevinski podsustav, pružni prometno-upravljački i signalno-sigurnosni podsustav, prometno-upravljački i signalno-sigurnosni podsustav ugrađen u vozilo, elektroenergetski podsustav, željeznička vozila, odvijanje prometa i upravljanje prometom, održavanje i telematske aplikacije za prijevoz putnika i tereta. Za svaki od tih podsustava potrebno je odrediti osnovne zahtjeve i tehničke specifikacije, posebno s obzirom na njihove sastavne dijelove i sučelja, kako bi se ispunili ti osnovni zahtjevi. Isti je sustav podijeljen na nepokretne i pokretnе elemente koji s jedne strane sadrže mrežu koja se sastoji od pruga, kolodvora, terminala i svih vrsta nepokretnih postrojenja koja su potrebna za osiguranje sigurnog i neprekinutog rada sustava, te, s druge strane, svih vozila koja prometuju na toj mreži. Stoga se, za potrebe ove Direktive, vozilo sastoji od jednog podsustava (željeznička vozila) i, kada je to primjenjivo, ostalih podsustava (uglavnom prometno-upravljački i signalni podsustav ugrađen u vozilo). Iako je sustav podijeljen na nekoliko elemenata, Agencija bi trebala zadržati pregled nad sustavom kako bi promicala interoperabilnost i sigurnost.
- (29) Konvencijom Ujedinjenih naroda o pravima osoba s invaliditetom, čija je stranka Unija, utvrđuje se pristupačnost kao jedno od njezinih općih načela i zahtijeva se od država stranaka da poduzmu odgovarajuće mjere radi osiguravanja pristupa osobama s invaliditetom na ravnopravnoj osnovi s ostalima, među ostalim razvijanjem, poticanjem i nadgledanjem provedbe minimalnih standarda i smjernica za pristupačnost. Stoga je pristupačnost za osobe s invaliditetom i osobe sa smanjenom pokretljivošću jedan od osnovnih zahtjeva za interoperabilnost željezničkog sustava Unije.
- (30) Nikoga se ne smije izravno ili neizravno diskriminirati na temelju invaliditeta. Kako bi se svim građanima Unije osiguralo uživanje koristi koje proizlaze iz uspostave jedinstvenog europskog željezničkog prostora, države članice trebale bi promicati željeznički sustav pristupačan svima.
- (31) Provedba odredbi o interoperabilnosti željezničkog sustava Unije ne bi smjela izazvati neopravdane troškove niti ugroziti očuvanje interoperabilnosti postojećih željezničkih mreža.
- (32) TSI-ovi također utječu na uvjete pod kojima se korisnici koriste željezničkim prijevozom te je stoga potrebno savjetovati se s tim korisnicima o aspektima koji se na njih odnose, među ostalim s udružama osoba s invaliditetom, prema potrebi.
- (33) Svakoj bi dotičnoj državi članici trebalo dozvoliti da ne primjenjuje određene TSI-ove u ograničenom broju propisno obrazloženih situacija. Trebalo bi jasno definirati te situacije i postupke koji se primjenjuju u slučajevima neprimjenjivanja određenog TSI-a.
- (34) Izrada TSI-ova i njihova primjena na željeznički sustav Unije ne bi smjela ometati tehnološke inovacije, koje bi trebale biti usmjerene na poboljšanje gospodarske učinkovitosti.

- (35) Kako bi ispunili odgovarajuće odredbe o postupcima nabave u željezničkom sektoru, a posebno odredbe utvrđene u Direktivi 2014/25/EU Europskog parlamenta i Vijeća <sup>(1)</sup>, naručitelji trebaju uključiti tehničke specifikacije u opću dokumentaciju ili u uvjete svakog ugovora. U tu je svrhu potrebno utvrditi niz pravila na koja će se pozivati te tehničke specifikacije.
- (36) Uspostava sustava međunarodne normizacije, na temelju kojeg bi se mogle oblikovati takve norme koje sudionici u međunarodnoj trgovini doista koriste i kojima se ispunjavaju uvjeti politike Unije bila bi u interesu Unije. Stoga bi europske organizacije za normizaciju trebale nastaviti svoju suradnju s međunarodnim normizacijskim tijelima.
- (37) Naručitelj koji naručuje projektiranje, izgradnju, obnovu ili modernizaciju podsustava može biti željeznički prijevoznik, upravitelj infrastrukture, subjekt nadležan za održavanje, posjednik ili koncesionar koji je odgovoran za provedbu projekta. Naručitelji bi trebali utvrditi daljnje uvjete potrebne za dopunu europskih specifikacija ili drugih normi. Te bi specifikacije trebale ispunjavati osnovne zahtjeve koji su usklađeni na razini Unije i koje željeznički sustav Unije treba zadovoljiti.
- (38) Postupci kojima se uređuje ocjenjivanje sukladnosti ili prikladnosti za uporabu sastavnih dijelova trebali bi se temeljiti na uporabi modula za postupke ocjenjivanja sukladnosti, prikladnosti za uporabu i EZ provjere podsustava koji se koriste u tehničkim specifikacijama za interoperabilnost donešenima u okviru ove Direktive. Za promicanje industrijskog razvoja potrebno je, koliko god je to moguće, izraditi postupke koji uključuju sustav osiguranja kvalitete.
- (39) Sukladnost sastavnih dijelova povezana je uglavnom s njihovim područjem uporabe kako bi se zajamčilo ne samo njihovo slobodno kretanje na tržištu Unije, već i interoperabilnost sustava. Prikladnost za uporabu većine najvažnijih sastavnih dijelova trebalo bi ocijeniti u pogledu sigurnosti, dostupnosti i ekonomičnosti sustava. Stoga nije potrebno da proizvođači pričvrste oznaku „CE” na one sastavne dijelove koji podlježu ovoj Direktivi. Na temelju ocjene sukladnosti i/ili prikladnosti za uporabu, trebala bi biti dovoljna izjava proizvođača o sukladnosti.
- (40) Proizvođači su ipak obvezni pričvrstiti oznaku „CE” na određene sastavne dijelove kako bi potvrdili njihovu usklađenost s drugim pravom Unije koje se na njih odnosi.
- (41) Kada TSI stupa na snagu, određeni broj sastavnih dijelova interoperabilnosti već će se nalaziti na tržištu. Trebalo bi predvidjeti prijelazno razdoblje kako bi se ti sastavni dijelovi mogli uključiti u podsustav, čak i ako nisu u potpunosti sukladni s tim TSI-em.
- (42) Podsustavi koji čine željeznički sustav Unije trebali bi podlijegati postupku provjere. Ta provjera trebala bi omogućiti subjektima odgovornima za njihovo puštanje u uporabu ili za stavljanje na tržište da se uvjere da je rezultat u fazama projektiranja, izgradnje i stavljanja u uporabu u skladu s propisima te tehničkim i operativnim odredbama koji su na snazi. Ona bi također trebala rezultirati time da proizvođači mogu očekivati jednak postupanje u svim državama članicama.
- (43) Nakon što se podsustav stavi u uporabu ili na tržište, trebalo bi osigurati da se njime upravlja i da se on održava u skladu s osnovnim zahtjevima koji se na njega odnose. U skladu s Direktivom (EU) 2016/798 Europskog parlamenta i Vijeća <sup>(2)</sup> odgovornost za ispunjavanje tih zahtjeva jest na upravitelju infrastrukture, željezničkom prijevozniku ili subjektu nadležnom za održavanje, i to u pogledu njihovih dotičnih podsustava.
- (44) Ako se tijekom rada pokaže da vozilo ili tip vozila ne zadovoljava jedan od primjenjivih osnovnih zahtjeva, željeznički prijevoznik trebao bi poduzeti potrebne korektivne mjere kako bi vozilo(-a) postiglo(-la) sukladnost. Nadalje, ako ta nesukladnost dovodi do ozbiljnog sigurnosnog rizika, nacionalnim tijelima nadležnim za sigurnost koja su odgovorna za nadzor prometa vozila trebalo bi biti moguće poduzeti potrebne privremene sigurnosne mjere, uključujući trenutačno ograničavanje ili suspenziju dotične aktivnosti. Ako korektivne mjere

<sup>(1)</sup> Direktiva 2014/25/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 26. veljače 2014. o nabavi subjekata koji djeluju u sektoru vodnog gospodarstva, energetskom i prometnom sektoru te sektoru poštanskih usluga i stavljanju izvan snage Direktive 2004/17/EZ (SL L 94, 28.3.2014., str. 243.).

<sup>(2)</sup> Direktiva (EU) 2016/798 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. svibnja 2016. o sigurnosti željeznica (vidjeti str. 102. ovog Službenog lista).

nisu dovoljne te ako i dalje postoji ozbiljan sigurnosni rizik koji je nastao zbog nesukladnosti, nacionalnim tijelima nadležnim za sigurnost ili Agenciji trebalo bi biti dopušteno ukinuti ili izmijeniti odobrenje. Ozbiljan sigurnosni rizik bi u ovom kontekstu trebalo razumjeti kao ozbiljnu neuskladenost s pravnim obvezama ili sigurnosnim zahtjevima koja može, sama po sebi ili u nizu posljedičnih događaja, prouzročiti nesreću ili ozbiljnu nesreću. Postupak ukidanja trebao bi se temeljiti na odgovarajućoj razmjeni informacija između Agencije i nacionalnih tijela nadležnih za sigurnost, uključujući uporabu registara.

- (45) Potrebno je razjasniti odgovarajuće uloge i odgovornosti svih uključenih sudionika u vezi s postupcima stavljanja na tržište i uporabe vozila, kao i u vezi s puštanjem u uporabu nepokretnih postrojenja.
- (46) Agencija i nacionalna tijela nadležna za sigurnost trebala bi, prema potrebi, surađivati i dijeliti stručna znanja u vezi s izdavanjem odobrenja poštujući pritom sigurnost. U tu svrhu potrebno je uspostaviti sporazume o suradnji između Agencije i nacionalnih tijela nadležnih za sigurnost.
- (47) Kako bi se osiguralo da oprema Europskog sustava upravljanja željezničkim prometom (ERTMS) ispunjava relevantne specifikacije koje su na snazi i sprječilo da dodatni zahtjevi u vezi s ERTMS-om ugroze njegovu interoperabilnost, Agencija bi trebala djelovati kao tijelo nadležno za sustav ERTMS-a. U tu svrhu Agencija bi trebala biti nadležna za ocjenjivanje predviđenih tehničkih rješenja prije pokretanja ili objave poziva za podnošenje ponuda povezanih s pružnom opremom ERTMS-a kako bi se provjerilo jesu li ta tehnička rješenja uskladena s relevantnim TSI-ovima i jesu li u potpunosti interoperabilna. Trebalo bi izbjegavati sva preklapanja između te ocjene Agencije i zadaća prijavljenih tijela u postupku provjere. Podnositelj zahtjeva trebao bi stoga obavijestiti Agenciju ako je postupak provjere koji provodi prijavljeno tijelo već počeo ili ako je već dostupna bilo koja potvrda o suglasnosti. Podnositelj zahtjeva trebao bi moći odabrati da od Agencije zatraži takvu ocjenu bilo za svaki pojedinačni projekt ERTMS-a ili za kombinaciju projekata, pruga, skupinu pruga ili mrežu.
- (48) Stupanje na snagu ove Direktive ne bi trebalo odgoditi uvođenje projekata ERTMS-a za koje je postupak nadmetanja ili ugovaranja završen.
- (49) Kako bi se olakšalo stavljanje vozila na tržište i smanjila administrativna opterećenja, trebalo bi uvesti koncept odobrenja za stavljanje vozila na tržište koje će vrijediti u cijeloj Uniji. Iako odobrenja za stavljanje na tržište omogućuju trgovanje vozilima na cijelom tržištu Unije, vozilo se može koristiti samo na području uporabe koje je obuhvaćeno njegovim odobrenjem. U tom kontekstu, svako proširenje područja uporabe trebalo bi podlijegati ažuriranom odobrenju za vozilo. Potrebno je da vozila za koja su već izdana odobrenja na temelju prijašnjih direktiva također dobiju odobrenje za stavljanje na tržište ako su namijenjena korištenju na mrežama koje nisu obuhvaćene njihovim odobrenjem.
- (50) Ako je područje uporabe ograničeno na mrežu ili mreže u jednoj državi članici, podnositelj zahtjeva trebao bi moći odabrati hoće li zahtjev za izdavanje odobrenja za vozilo putem jedinstvene kontaktne točke iz Uredbe (EU) 2016/796 podnijeti nacionalnom tijelu nadležnom za sigurnost te države članice ili Agenciji. Odabir podnositelja zahtjeva trebao bi biti obvezujući do trenutka u kojem je postupak podnošenja zahtjeva završen ili prekinut.
- (51) Podnositelju zahtjeva trebao bi biti dostupan primjereni postupak radi omogućivanja podnositelju zahtjeva da podnese žalbu protiv odluke Agencije ili nacionalnih tijela nadležnih za sigurnost ili da podnese žalbu u slučaju njihova nepostupanja. Osim toga, trebalo bi uspostaviti jasne postupovne odredbe i odredbe za rješavanje sporova kako bi se riješile situacije u kojima između Agencije i nacionalnih tijela nadležnih za sigurnost postoji neslaganje u pogledu ocjena u vezi s izdavanjem odobrenja za vozila.
- (52) U okviru posebnih mjera, uključujući sporazume o suradnji, trebalo bi voditi računa o specifičnim zemljopisnim i povjesnim okolnostima određenih država članica, osiguravajući pritom pravilno funkcioniranje unutarnjeg tržišta.
- (53) Ako je rad ograničen na mreže koje zbog zemljopisnih ili povjesnih razloga iziskuju specifična stručna znanja te ako su takve mreže izolirane od ostatka željezničkog sustava Unije, podnositelj zahtjeva trebao bi moći ispuniti potrebne formalnosti na lokalnoj razini, interakcijom s relevantnim nacionalnim tijelima nadležnim za sigurnost. U tu svrhu, a za potrebe smanjenja administrativnih opterećenja i troškova, trebalo bi biti moguće sporazumima o suradnji koje treba sklopiti između Agencije i relevantnih nacionalnih tijela nadležnih za sigurnost predvidjeti odgovarajuću raspodjelu zadaća, ne dovodeći pritom u pitanje preuzimanje, od strane Agencije, konačne odgovornosti za izdavanje odobrenja.

- (54) Širina kolosijeka na željezničkim mrežama koje se nalaze u baltičkim državama (Estonija, Latvija i Litva) iznosi 1 520 mm, što je ista širina kao u susjednim trećim zemljama, ali različita od širine kolosijeka na glavnoj željezničkoj mreži u Uniji. Te baltičke mreže naslijedile su zajedničke tehničke i operativne zahtjeve kojima se osigurava *de facto* interoperabilnost među njima te bi u tom smislu odobrenje za vozilo izdano u jednoj od tih država članica mogla vrijediti i na ostalim navedenim mrežama. Kako bi se olakšala učinkovita i razmjerna raspodjela sredstava za izdavanje odobrenja za stavljanje vozila na tržište ili odobrenja za tip vozilâ te smanjila finansijska i administrativna opterećenja za podnositelja zahtjeva u takvim slučajevima, posebni ugovori o suradnji između Agencije i relevantnih nacionalnih tijela nadležnih za sigurnost trebali bi uključivati, kada je to potrebno, mogućnost prijenosa zadaća tim nacionalnim tijelima nadležnim za sigurnost putem ugovora.
- (55) Države članice sa značajnim udjelom željezničkog prometa s trećim zemljama koje imaju istu širinu kolosijeka, a koja je različita od širine kolosijeka na glavnoj željezničkoj mreži u Uniji, trebale bi moći zadržati drukčije postupke za izdavanje odobrenja za teretne vagone i putničke vagone koji se zajednički koriste s tim trećim zemljama.
- (56) Zbog razloga sljedivosti i sigurnosti, nadležna tijela država članica trebala bi određenom vozilu dodijeliti europski broj vozila kada to zatraži posjednik vozila. Nakon toga informacije o vozilu trebalo bi unijeti u registar vozila. Registri vozila trebali bi biti otvoreni za uvid svim državama članicama i određenim gospodarskim subjektima u Uniji. Registri vozila trebali bi biti dosljedni u pogledu oblika podataka. Stoga bi trebali biti obuhvaćeni zajedničkim operativnim i tehničkim specifikacijama. Kako bi se smanjili administrativna opterećenja i neopravdani troškovi, Komisija bi trebala donijeti specifikaciju za Europski registar vozila kojim bi se obuhvatili nacionalni registri vozila s ciljem stvaranja zajedničkog alata, omogućujući, u isto vrijeme, zadržavanje dodatnih funkcija relevantnih za specifične potrebe država članica.
- (57) Radi osiguranja sljedivosti vozila i njihove povijesti trebalo bi evidentirati podatke o odobrenjima za stavljanje vozila na tržište zajedno s ostalim podacima o vozilu.
- (58) Potrebno je uspostaviti postupke za provjeru usklađenosti između vozila i trasa na koje ih treba rasporediti nakon dodjele odobrenja za stavljanje vozila na tržište, a prije nego li željeznički prijevoznik počne vozilo upotrebljavati na njegovom području uporabe kako je navedeno u odobrenju za stavljanje vozila na tržište.
- (59) Prijavljena tijela koja su odgovorna za ispitivanje postupaka za ocjenjivanje sukladnosti i prikladnosti za uporabu sastavnih dijelova, te postupka za ocjenjivanje podsustava, trebala bi, posebno u nedostatku europskih specifikacija, što je moguće tješnje koordinirati svoje odluke.
- (60) Kako je predviđeno u Uredbi (EZ) br. 765/2008 Europskog parlamenta i Vijeća<sup>(1)</sup>, nacionalna javna tijela u cijeloj Uniji trebala bi razmotriti davanje prednosti transparentnoj akreditaciji kojom se osigurava potrebna razina povjerenja u potvrde o sukladnosti za dokazivanje tehničke sposobljenosti prijavljenih tijela i *mutatis mutandis* tijela ovlaštenih za provjeru usklađenosti s nacionalnim pravilima. Međutim, nacionalna tijela vlasti trebala bi moći smatrati kako posjeduju prikladna sredstva da to vrednovanje provedu sama. U takvim slučajevima, kako bi se osigurala prikladna razina vjerodostojnosti vrednovanja koja su provela druga nacionalna tijela vlasti, ona bi Komisiji i drugim državama članicama trebala dostaviti sve potrebne dokumentirane dokaze kojima se potvrđuje usklađenost tijela za ocjenjivanje sukladnosti, koja su predmet vrednovanja, s relevantnim regulatornim zahtjevima.
- (61) Ova Direktiva trebala bi biti ograničena na utvrđivanje zahtjeva interoperabilnosti za sastavne dijelove interoperabilnosti i podsustave. Radi olakšavanja ispunjenja tih zahtjeva potrebno je predvidjeti pretpostavku o sukladnosti za sastavne dijelove interoperabilnosti i podsustave koji su sukladni s usklađenim normama donesenima u skladu s Uredbom (EU) br. 1025/2012 za potrebe formuliranja detaljnih tehničkih specifikacija u vezi s tim zahtjevima.
- (62) Mjere donesene na temelju ove Direktive trebalo bi dopuniti inicijativama usmjerenima k pružanju financijske potpore inovativnim i interoperabilnim tehnologijama u željezničkom sektoru Unije.

<sup>(1)</sup> Uredba (EZ) br. 765/2008 Europskog parlamenta i Vijeća od 9. srpnja 2008. o utvrđivanju zahtjeva za akreditaciju i za nadzor tržišta u odnosu na stavljanje proizvoda na tržište i o stavljanju izvan snage Uredbe (EEZ) br. 339/93 (SL L 218, 13.8.2008., str. 30.).

- (63) Kako bi se dopunilo elemente ove Direktive koji nisu ključni, Komisiji bi trebalo delegirati ovlast za donošenje akata u skladu s člankom 290. UFEU-a u vezi s posebnim ciljevima svakog TSI-a. Posebno je važno da Komisija tijekom svojeg pripremnog rada provede odgovarajuća savjetovanja, uključujući ona na razini stručnjaka. Prilikom pripreme i izrade delegiranih akata, Komisija bi trebala osigurati da se relevantni dokumenti Europskom parlamentu i Vijeću šalju istodobno, na vrijeme i na primjereno način.
- (64) Radi osiguranja jedinstvenih uvjeta za provedbu ove Direktive, Komisiji bi trebalo dodijeliti provedbene ovlasti u vezi s: TSI-ovima i izmjenama TSI-a, uključujući one izmjene koje su potrebne za oticanje nedostataka TSI-ova; obrascem „EZ“ izjave o sukladnosti ili prikladnosti za uporabu sastavnih dijelova interoperabilnosti i pratećim dokumentima; informacijama koje treba uključiti u dokumentaciju koju bi trebalo priložiti uz zahtjev za neprimjenu jednog ili više TSI-ova ili njihovih dijelova, oblikom i načinima prijenosa te dokumentacije i, prema potrebi, odlukom o neprimjeni TSI-ova; razvrstavanjem nacionalnih pravila o kojima se obavijestilo u različite skupine s ciljem olakšavanja provjera kompatibilnosti između nepokretne i mobilne opreme; pojedinostima postupka „EZ“ provjere i postupka provjere u slučaju nacionalnih pravila te obrascima za „EZ“ izjavu o provjeri i obrascima za dokumente tehničke dokumentacije koje bi trebalo priložiti izjavi o provjeri, kao i obrascima za potvrdu o provjerama; praktičnim aranžmanima za potrebe odobrenja za vozilo; modelom izjave o sukladnosti tipa vozila i, prema potrebi, *ad hoc* modulima za ocjenjivanje sukladnosti; nacionalnim registrima vozila, Europskim registrom vozila i registrom odobrenja za stavljanje tipova na tržište; i zajedničkim specifikacijama u vezi sa sadržajem, oblikom podataka, funkcionalnom i tehničkom arhitekturom, načinom rada i pravilima za unošenje podataka u registar infrastrukture te pretraživanje tih podataka. Te bi ovlasti trebalo izvršavati u skladu s Uredbom (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća <sup>(1)</sup>.
- (65) TSI-ove bi trebalo revidirati u redovitim vremenskim razmacima. Kada se otkriju nedostatci u TSI-ovima, trebalo bi zatražiti od Agencije da izda mišljenje koje, pod određenim uvjetima, može biti objavljeno i kojim se mogu koristiti svi dionici (uključujući industriju i prijavljena tijela) kao prihvatljivim načinom osiguravanja usklađenosti dok se ne revidiraju dotični TSI-ovi.
- (66) Provedbeni akti kojima se utvrđuju novi TSI-ovi ili se mijenjaju TSI-ovi trebali bi odražavati posebne ciljeve kako ih je Komisija odredila delegiranim aktima.
- (67) Potrebiti su određeni organizacijski koraci kako bi se Agenciju pripremilo za njezinu snažniju ulogu na temelju ove Direktive. U skladu s time, trebalo bi predvidjeti primjero prijelazno razdoblje. Tijekom tog razdoblja Komisija bi trebala preispitati napredak koji je Agencija ostvarila u pogledu priprema za svoju snažniju ulogu. Potom bi Komisija trebala periodično izvješćivati o napretku ostvarenom u provedbi ove Direktive. U izvješće bi posebno trebalo provesti vrednovanje postupka odobravanja vozila, slučajeva u kojima TSI-ovi nisu primjenjeni i uporabe registara. Komisija bi također trebala izvjestiti o poduzetim djelovanjima u pogledu identifikacije i sljedivosti komponenti ključnih za sigurnost.
- (68) Državama članicama, nacionalnim tijelima nadležnim za sigurnost i dionicima potrebno je omogućiti dovoljno vremena da se pripreme za provedbu ove Direktive.
- (69) S obzirom na to da cilj ove Direktive, odnosno interoperabilnost u željezničkom sustavu na razini cijele Unije, ne mogu dostatno ostvariti države članice, nego se zbog njegova opsega i učinaka on na bolji način može ostvariti na razini Unije, Unija može donijeti mјere u skladu s načelom supsidijarnosti utvrđenim u članku 5. Ugovora o Europskoj uniji. U skladu s načelom proporcionalnosti utvrđenim u tom članku ova Direktiva ne prelazi ono što je potrebno za ostvarivanje tog cilja.
- (70) Obvezu prenošenja ove Direktive u nacionalno pravo trebalo bi ograničiti na one odredbe koje predstavljaju suštinsku izmjenu u odnosu na Direktivu 2008/57/EZ. Obveza prenošenja odredaba koje su nepromijenjene proizlazi iz Direktive 2008/57/EZ.
- (71) Ovom se Direktivom ne bi smjele dovoditi u pitanje obveze država članica koje se odnose na rokove za prenošenje u nacionalno pravo direktiva navedenih u Prilogu V. dijelu B,

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

DONIJELI SU OVU DIREKTIVU:

POGLAVLJE I.

OPĆE ODREDBE

Članak 1.

**Predmet i područje primjene**

1. Ovom se Direktivom utvrđuju uvjeti koji se moraju ispuniti radi ostvarivanja interoperabilnosti u željezničkom sustavu Unije u skladu s Direktivom (EU) 2016/798 kako bi se definirala optimalna razina tehničke usklađenosti, omogućilo olakšavanje, poboljšanje i razvoj usluga željezničkog prijevoza u Uniji i s trećim zemljama te doprinijelo dovršetku jedinstvenog europskog željezničkog prostora i postupnom ostvarenju unutarnjeg tržista. Ti se uvjeti odnose na projektiranje, izgradnju, puštanje u uporabu, modernizaciju, obnovu, rad i održavanje dijelova tog sustava, kao i stručne kvalifikacije te zdravstvene i sigurnosne uvjete koji se primjenjuju na osoblje koje doprinosi njegovu radu i održavanju.

2. Ovom se Direktivom za svaki podsustav utvrđuju odredbe o sastavnim dijelovima interoperabilnosti, sučeljima i postupcima te uvjetima za ukupnu kompatibilnost željezničkog sustava Unije koji su potrebni kako bi se ostvarila interoperabilnost.

3. Ova Direktiva ne primjenjuje se na:

- (a) podzemne željeznice;
- (b) tramvaje i vozila lake željeznice te infrastrukturu kojom se isključivo koriste ta vozila;
- (c) mreže koje su funkcionalno odvojene od ostatka željezničkog sustava Unije i koje su predviđene samo za odvijanje lokalnog, gradskog ili prigradskog prijevoza putnika, kao ni prijevoznike koji obavljaju promet isključivo na tim mrežama.

4. Države članice mogu iz područja primjene mjera kojima se provodi ovu Direktivu isključiti:

- (a) privatnu željezničku infrastrukturu, uključujući sporedne kolosijeke, koju koristi njezin vlasnik ili prijevoznik za vlastiti prijevoz tereta ili putnika u nekomercijalne svrhe, te vozila koja se koriste isključivo na takvoj infrastrukturi;
- (b) infrastrukturu i vozila predviđena isključivo za lokalnu, povjesnu ili turističku uporabu;
- (c) infrastrukturu lake željeznice koju povremeno koriste teška željeznička vozila pod operativnim uvjetima sustava lake željeznice, a kada je to potrebno u svrhu povezivanja samo za ta vozila; i
- (d) vozila koja se prvenstveno koriste na infrastrukturi lake željeznice, ali koja su opremljena određenim komponentama teške željeznice kako bi se omogućilo izvršavanje provoza na ograničenom dijelu infrastrukture teške željeznice, i to isključivo u svrhu povezivanja.

5. U slučaju sustava tramvaj-vlak koji prometuju u željezničkom sustavu Unije kada ne postoje TSI-ovi koji se primjenjuju na te sustave tramvaj-vlak, primjenjuje se sljedeće:

- (a) dotične države članice osiguravaju donošenje nacionalnih pravila ili drugih relevantnih dostupnih mjera kako bi se osiguralo da takvi sustavi tramvaj-vlak ispunjavaju odgovarajuće osnovne zahtjeve;
- (b) države članice mogu donijeti nacionalna pravila kako bi odredile postupak za izdavanje odobrenja koji se primjenjuje na takve sustave tramvaj-vlak. Tijelo koje izdaje odobrenje za vozilo savjetuje se s relevantnim nacionalnim tijelom nadležnim za sigurnost kako bi osiguralo da mješovito prometovanje sustava tramvaj-vlak i vlakova teške željeznice ispunjava sve osnovne zahtjeve kao i relevantne zajedničke sigurnosne ciljeve („CST-ovi”);

- (c) odstupajući od članka 21., u slučaju prekograničnog odvijanja prometa, relevantna nadležna tijela surađuju s ciljem izdavanja odobrenja za vozila.

Ovaj stavak ne primjenjuje se na vozila isključena iz područja primjene ove Direktive u skladu sa stavcima 3. i 4.

## Članak 2.

### Definicije

Za potrebe ove Direktive:

1. „željeznički sustav Unije” znači elementi navedeni u Prilogu I.;
2. „interoperabilnost” znači sposobnost željezničkog sustava za siguran i neprekinuti promet vlakova kojim se postižu potrebne razine učinkovitosti;
3. „vozilo” znači željezničko vozilo koje je prikladno za kretanje na kotačima po željezničkoj pruzi, s pogonom ili bez njega; vozilo se sastoji od jednog ili više strukturnih ili funkcionalnih podsustava;
4. „mreža” znači pruge, kolodvori, terminali i sve vrste nepokretne opreme potrebne za osiguranje sigurnog i neprekinitog rada željezničkog sustava Unije;
5. „podsustavi” znači strukturni ili funkcionalni dijelovi željezničkog sustava Unije, kako je navedeno u Prilogu II.;
6. „mobilni podsustav” znači podsustav željezničkog vozila i prometno-upravljački te signalno-sigurnosni podsustav ugrađen u vozilo;
7. „sastavni dijelovi interoperabilnosti” znači svi osnovni sastavni dijelovi, skupine sastavnih dijelova, podsklop ili cjelovit sklop opreme koja je ugrađena ili koju se namjerava ugraditi u podsustav o kojem, izravno ili neizravno, ovisi interoperabilnost željezničkog sustava, uključujući materijalne i nematerijalne predmete;
8. „proizvod” znači proizvod dobiven postupkom proizvodnje, uključujući sastavne dijelove interoperabilnosti i podsustave;
9. „osnovni zahtjevi” znači svi uvjeti navedeni u Prilogu III. koje željeznički sustav Unije, podsustavi i sastavni dijelovi interoperabilnosti, uključujući sučelja, moraju ispunjavati;
10. „europska specifikacija” znači specifikacija koja pripada u jednu od sljedećih kategorija:
  - zajednička tehnička specifikacija kako je definirana u Prilogu VIII. Direktivi 2014/25/EU,
  - europska tehnička suglasnost kako je navedena u članku 60. Direktive 2014/25/EU, ili
  - europska norma kako je definirana u članku 2. stavku 1. točki (b) Uredbe (EU) br. 1025/2012;
11. „tehnička specifikacija za interoperabilnost” (TSI) znači specifikacija donesena u skladu s ovom Direktivom, kojom je obuhvaćen svaki podsustav ili dio podsustava, kako bi se ispunili osnovni zahtjevi i osigurala interoperabilnost željezničkog sustava Unije;
12. „osnovni parametar” znači svaki regulatorni, tehnički ili operativni uvjet koji je od velike važnosti za interoperabilnost i utvrđen je u relevantnim TSI-ovima;
13. „poseban slučaj” znači svaki dio željezničkog sustava za koji su u TSI-ovima potrebne posebne privremene ili trajne odredbe zbog zemljopisnih, topografskih ili urbanističkih ograničenja ili takvih koja utječu na kompatibilnost s postojećim sustavom, posebno željezničke pruge i mreže izdvojene od ostatka mreže Unije, slobodni profil, širinu kolosijeka ili razmak između tračnica, te željeznička vozila koja su namijenjena isključivo za lokalnu, regionalnu ili povijesnu uporabu, kao i željeznička vozila s polazištem ili odredištem u trećim zemljama;
14. „modernizacija” znači svaka veća preinaka podsustava ili dijela podsustava koja donosi promjenu tehničke dokumentacije koja se prilaže „EZ” izjavi o provjeri, ako takva tehnička dokumentacija postoji, i koja poboljšava cjelokupnu izvedbu podsustava;
15. „obnova” znači svaka veća izmjena na podsustavu ili dijelu podsustava kojom se ne mijenja cjelokupna izvedba podsustava;

16. „postojeći željeznički sustav” znači infrastruktura koju čine pruge i nepokretna postrojenja postojeće željezničke mreže, kao i željeznička vozila svih kategorija i podrijetlā koja prometuju po toj infrastrukturi;
17. „zamjena u okviru održavanja” znači svaka zamjena sastavnih dijelova u okviru preventivnog ili korektivnog održavanja dijelovima s istom funkcijom i izvedbom;
18. „tramvaj-vlek” znači vozilo projektirano za kombiniranu uporabu i na infrastrukturi lake željeznice i na infrastrukturi teške željeznice;
19. „puštanje u uporabu” znači sve aktivnosti kojima se podsustav stavlja u operativno stanje;
20. „naručitelj” znači javni ili privatni subjekt koji naručuje projektiranje i/ili izgradnju, obnovu ili modernizaciju podsustava;
21. „posjednik” znači fizička ili pravna osoba koja kao vlasnik vozila ili imatelj prava korištenja upotrebljava vozilo kao prijevozno sredstvo te je kao takva registrirana u registru vozila iz članka 47.;
22. „podnositelj zahtjeva” znači fizička ili pravna osoba koja traži odobrenje, bez obzira na to radi li se o željezničkom prijevozniku, upravitelju infrastrukture ili bilo kojoj drugoj osobi ili pravnom subjektu, poput proizvođača, vlasnika ili posjednika; za potrebe članka 15. „podnositelj zahtjeva” znači naručitelj ili proizvođač ili njihovi ovlašteni zastupnici; za potrebe članka 19. „podnositelj zahtjeva” znači fizička ili pravna osoba koja zahtijeva odluku Agencije o odobrenju tehničkih rješenja predviđenih za projekte pružne opreme ERTMS-a;
23. „projekt u kasnijoj fazi razvoja” znači svaki projekt u kojemu je faza planiranja ili izgradnje dostigla točku kada bi promjena tehničkih specifikacija mogla ugroziti održivost planiranog projekta;
24. „uskladena norma” znači europska norma kako je definirana u članku 2. stavku 1. točki (c) Uredbe (EU) br. 1025/2012.;
25. „nacionalno tijelo nadležno za sigurnost” znači tijelo nadležno za sigurnost kako je definirano u članku 3. točki 7. Direktive (EU) 2016/798;
26. „tip” znači tip vozila koji određuje osnovne značajke projekta vozila, kako su obuhvaćene potvrdom o tipskom ispitivanju ili ispitivanju projekta opisanom u odgovarajućem modulu za provjeru;
27. „serija” znači niz identičnih vozila jednog projektiranog tipa;
28. „subjekt nadležan za održavanje” („ECM”) znači subjekt koji je nadležan za održavanje vozila kako je definiran u članku 3. točki 20. Direktive (EU) 2016/798;
29. „laka željezница” znači gradski i/ili prigradski sustav željezničkog prijevoza s otpornošću na sudare od C-III ili C-IV (u skladu s EN 15227:2011) i najvećom čvrstoćom vozila od 800 kN (uzdužna tlačna sila u području priključivanja vagona); sustavi lake željeznice mogu imati vlastitu trasu ili je mogu dijeliti s cestovnim prijevozom te obično ne razmjenjuju vozila s prijevozom putnika ili tereta na dugim relacijama;
30. „nacionalna pravila” znače sva obvezujuća pravila donesena u nekoj državi članici, neovisno o tome koje tijelo ih izdaje, koja sadrže zahtjeve u vezi sa sigurnošću željeznicu ili tehničke zahtjeve, osim onih utvrđenih pravilima Unije ili međunarodnim pravilima, koja se u toj državi članici primjenjuju na željezničke prijevoznike, upravitelje infrastrukture ili treće osobe;
31. „projektirano stanje uporabe” znači uobičajeni način rada i predvidivi pogoršani uvjeti (uključujući trošenje) u opsegu i pod uvjetima uporabe navedenima u tehničkoj dokumentaciji i dokumentaciji o održavanju;
32. „područje uporabe vozila” znači mreža ili mreže unutar države članice ili grupe država članica u kojima se vozilo namjerava upotrebljavati;
33. „prihvatljiv način osiguravanja usklađenosti” znači neobvezujuća mišljenja koja izdaje Agencija radi definiranja načina utvrđivanja usklađenosti s osnovnim zahtjevima;
34. „prihvatljiv nacionalni način osiguravanja usklađenosti” znači neobvezujuća mišljenja koja izdaju države članice radi definiranja načina utvrđivanja usklađenosti s nacionalnim pravilima;

35. „stavljanje na tržište” znači prvo stavljanje sastavnog dijela interoperabilnosti, podsustava ili vozila koje je spremno funkcionirati u projektiranom stanju uporabe na tržište Unije;
36. „proizvođač” znači svaka fizička ili pravna osoba koja proizvodi proizvod u obliku sastavnih dijelova interoperabilnosti, podsustava ili vozila ili za koju taj proizvod projektira ili proizvodi netko drugi te koja taj proizvod stavlja na tržište pod vlastitim imenom ili žigom;
37. „ovlašteni zastupnik” znači svaka fizička ili pravna osoba s poslovnim nastanom u Uniji, koju je proizvođač ili naručitelj pisano ovlastio da u ime proizvođača ili naručitelja obavlja određene zadaće;
38. „tehnička specifikacija” znači dokument kojim se propisuju tehnički zahtjevi koje proizvod, podsustav, postupak ili usluga moraju ispuniti;
39. „akreditacija” znači akreditacija kako je definirana u članku 2. točki 10. Uredbe (EZ) br. 765/2008;
40. „nacionalno akreditacijsko tijelo” znači nacionalno akreditacijsko tijelo kako je definirano u članku 2. točki 11. Uredbe (EZ) br. 765/2008.;
41. „ocjenjivanje sukladnosti” znači postupak kojim se dokazuje da su određeni zahtjevi koji se odnose na proizvod, postupak, uslugu, podsustav, osobu ili tijelo ispunjeni;
42. „tijelo za ocjenjivanje sukladnosti” znači tijelo koje je prijavljeno ili imenovano kao tijelo odgovorno za poslove ocjenjivanja sukladnosti, uključujući umjeravanje, ispitivanje, potvrđivanje i pregled, tijelo za ocjenjivanje sukladnosti klasificirano je kao „prijavljeno tijelo” nakon što ga prijavi država članica; tijelo za ocjenjivanje sukladnosti klasificirano je kao „imenovano tijelo” nakon što ga imenuje država članica;
43. „osoba s invaliditetom i osoba sa smanjenom pokretljivošću” znači svaka osoba koja ima trajno ili privremeno tjelesno, duševno, intelektualno ili osjetilno oštećenje koje, u interakciji s različitim preprekama, može ometati potpuno i učinkovito korištenje te osobe prijevoznim sredstvima na ravnopravnoj osnovi s ostalim putnicima ili čija je pokretljivost u prometu smanjena zbog dobi;
44. „upravitelj infrastrukture” znači upravitelj infrastrukture kako je definiran u članku 3. točki 2. Direktive 2012/34/EU Europskog parlamenta i Vijeća (¹);
45. „željeznički prijevoznik” znači željeznički prijevoznik kako je definiran u članku 3. točki 1. Direktive 2012/34/EU i bilo koje drugo javno ili privatno poduzeće čija je djelatnost prijevoz robe i/ili putnika željeznicom, pri čemu to poduzeće treba osigurati vuču; to također uključuje poduzeća koja osiguravaju samo vuču.

### Članak 3.

#### Osnovni zahtjevi

- Željeznički sustav Unije, podsustavi i sastavni dijelovi interoperabilnosti, uključujući sučelja, moraju ispunjavati relevantne osnovne zahtjeve.
- Tehničke specifikacije iz članka 60. Direktive 2014/25/EU, koje su potrebne za dopunjavanje europskih specifikacija ili drugih normi koje se koriste u Uniji, ne smiju biti u suprotnosti s osnovnim zahtjevima.

### POGLAVLJE II.

#### TEHNIČKE SPECIFIKACIJE ZA INTEROPERABILNOST (TSI)

### Članak 4.

#### Sadržaj TSI-a

- Svaki podsustav definiran u Prilogu II. obuhvaćen je jednim TSI-em. Ako je to potrebno, podsustav može biti obuhvaćen s nekoliko TSI-ova i jedan TSI može obuhvaćati nekoliko podsustava.

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

2. Nepokretni podsustavi moraju biti u skladu s TSI-ovima i nacionalnim pravilima koji su na snazi u trenutku podnošenja zahtjeva za odobrenje za puštanje u uporabu u skladu s ovom Direktivom i ne dovodeći u pitanje stavak 3. točku (f).

Vozila moraju biti u skladu s TSI-ovima i nacionalnim pravilima koji su na snazi u trenutku podnošenja zahtjeva za odobrenje za stavljanje na tržište u skladu s ovom Direktivom i ne dovodeći u pitanje stavak 3. točku (f).

Sukladnost i usklađenost nepokretnih podsustava i vozila moraju se stalno održavati dok su oni u uporabi.

3. U svakom TSI-u mora se, u opsegu potrebnom za ostvarivanje ciljeva ove Direktive iz članka 1.:

- (a) navesti predviđeno područje primjene (dio mreže ili vozila iz Priloga I.; podsustav ili dio podsustava iz Priloga II.);
- (b) utvrditi osnovne zahtjeve za svaki dotični podsustav i njegova sučelja u odnosu na druge podsustave;
- (c) uspostaviti funkcionalne i tehničke specifikacije koje podsustav i njegova sučelja trebaju ispunjavati u odnosu na druge podsustave. Prema potrebi, te se specifikacije mogu razlikovati ovisno o uporabi podsustava, na primjer u odnosu na kategorije pruga, čvorista i/ili vozila predviđene u Prilogu I.;
- (d) odrediti sastavne dijelove interoperabilnosti i sučelja, koji moraju biti obuhvaćeni europskim specifikacijama, uključujući europske norme, koji su potrebni za ostvarivanje interoperabilnosti u željezničkom sustavu Unije;
- (e) za svaki razmatrani slučaj navesti koji se postupci moraju upotrijebiti kako bi se ocijenilo sukladnost ili prikladnost za uporabu sastavnih dijelova interoperabilnosti, s jedne strane, ili EZ provjere podsustava, s druge strane. Ti se postupci moraju temeljiti na modulima utvrđenima u Odluci Komisije 2010/713/EU<sup>(l)</sup>;
- (f) navesti strategiju za primjenu TSI-a. Posebno je potrebno utvrditi faze koje treba dovršiti, uzimajući u obzir procijenjene troškove i koristi te očekivane posljedice za dionike na koje se utječe, kako bi se ostvario postupni prijelaz iz postojećeg stanja u konačno stanje u kojem usklađenost s TSI-ovima postaje norma. Ako je potrebna koordinirana provedba TSI-a, primjerice na koridorima ili između upravitelja infrastrukture i željezničkih prijevoznika, u strategiji mogu biti sadržani prijedlozi za dovršenje u fazama;
- (g) za dotično osoblje navesti stručne kvalifikacije te zdravstvene i sigurnosne uvjete na radnom mjestu koji se zahtijevaju pri radu s gore navedenim podsustavom i pri njegovu održavanju, kao i za primjenu TSI-a;
- (h) navesti odredbe koje se primjenjuju na postojeće podsustave i vozila, posebno u slučaju modernizacije i obnove te u takvim slučajevima navesti radove na izmjenama koji iziskuju podnošenje zahtjeva za novo odobrenje;
- (i) navesti parametre vozila i nepokretnih podsustava koje provjerava željeznički prijevoznik i postupke koji se primjenjuju za provjeru tih parametara nakon dodjele odobrenja za stavljanje vozila na tržište, a prije prvog korištenja vozilom kako bi se osigurala kompatibilnost između vozila i pruga na kojima oni trebaju prometovati.

4. Svaki TSI izrađuje se na temelju ispitivanja postojećeg podsustava i navodi ciljni podsustav koji je moguće postupno postići u razumnom roku. U skladu s time, donošenje TSI-a i usklađenost s njima postupno olakšavaju ostvarivanje interoperabilnosti željezničkog sustava Unije.

5. U TSI-ovima se mora na odgovarajući način sačuvati kompatibilnost postojećeg željezničkog sustava svake države članice. U tu je svrhu moguće za svaki TSI predvidjeti posebne slučajeve, kako s obzirom na infrastrukturu, tako i na vozila, a posebno za slobodni profil, širinu kolosijeka ili razmak između kolosijeka i vozila s polazištem ili odredištem u trećim zemljama. Za svaki poseban slučaj, TSI-ovima se određuju provedbena pravila za elemente TSI-a koji su predviđeni u stavku 3. točkama od (c) do (g).

<sup>(l)</sup> Odluka Komisije 2010/713/EU od 9. studenoga 2010. o modulima za postupke ocjene sukladnosti, prikladnosti za uporabu i EZ provjere podsustava koji se koriste u tehničkim specifikacijama za interoperabilnost donesenima na temelju Direktive 2008/57/EZ Europskog parlamenta i Vijeća (SL L 319, 4.12.2010., str. 1.).

6. Ako određeni tehnički aspekti koji odgovaraju osnovnim zahtjevima ne mogu biti izričito obuhvaćeni TSI-em, oni se moraju jasno naznačiti u Prilogu TSI-u kao otvorena pitanja.

7. TSI-ovima se ne sprečavaju države članice da se odluče koristiti se infrastrukturama za promet željezničkih vozila koje nisu obuhvaćene TSI-ovima.

8. U TSI-ovima se može izravno i jasno upućivati na europske ili međunarodne norme ili specifikacije ili tehničku dokumentaciju koju objavi Agencija, ako je to apsolutno potrebno kako bi se ostvarili ciljevi ove Direktive. U takvom se slučaju te norme ili specifikacije (ili njihovi odgovarajući dijelovi) ili tehnička dokumentacija smatraju prilozima doličnim TSI-ovima i postaju obvezni od trenutka kada TSI postane primjenjiv. U nedostatku takvih normi ili specifikacija ili tehničke dokumentacije i do njihovog razvoja moguće je upućivati na druge, jasno utvrđene normativne dokumente koji su lako dostupni i u javnoj uporabi.

### Članak 5.

#### Izrada nacrta, donošenje i preispitivanje TSI-a

1. Kako bi se utvrdili posebni ciljevi svakog TSI-a, Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata u skladu s člankom 50., a posebno i prema potrebi u vezi s:

- (a) zemljopisnim i tehničkim opsegom TSI-a;
- (b) primjenjivim osnovnim zahtjevima;
- (c) popisom regulatornih, tehničkih i operativnih uvjeta koje treba uskladiti na razini podsustava i na razini sučeljâ između podsustava i njihove očekivane razine uskladivanja;
- (d) postupcima, koji su specifični za željeznicu, za ocjenjivanje sukladnosti i prikladnosti za uporabu sastavnih dijelova interoperabilnosti;
- (e) postupcima, koji su specifični za željeznicu, za ocjenu „EZ“ provjere podsustavâ;
- (f) kategorijama osoblja uključenog u rad i održavanje doličnih podsustava i općim ciljevima za utvrđivanje minimalnih zahtjeva u pogledu stručnih kvalifikacija i zdravstvenih i sigurnosnih uvjeta za dolično osoblje;
- (g) svim ostalim potrebnim elementima koje treba uzeti u obzir radi osiguranja interoperabilnosti u željezničkom sustavu Unije u skladu s člankom 1. stavcima 1. i 2., kao što je uskladivanje TSI-a s europskim i međunarodnim normama ili specifikacijama.

Pri donošenju tih delegiranih akata Komisija mora opravdati potrebu za novim ili znatno izmijenjenim TSI-em, uključujući njegov utjecaj na postojeća pravila i tehničke specifikacije.

2. Kako bi se osigurala jedinstvena provedba delegiranih akata iz stavka 1., Komisija zahtijeva od Agencije izradu nacrta TSI-a i njihovih izmjena te da Komisiji da odgovarajuće preporuke.

Svaki nacrt TSI-a izrađuje se u sljedećim fazama:

- (a) Agencija utvrđuje osnovne parametre za TSI kao i sučelja s ostalim podsustavima i svaki drugi poseban slučaj prema potrebi;
- (b) Agencija na temelju osnovnih parametara iz točke (a) izrađuje nacrt TSI-a. Agencija prema potrebi uzima u obzir tehnički napredak, već obavljeni rad na normizaciji, već uspostavljene radne skupine i priznat istraživački rad.

3. Pri izradi ili preispitivanju svakog TSI-a, uključujući osnovne parametre, Agencija u obzir uzima procijenjene troškove i koristi svih razmotrenih tehničkih rješenja, zajedno sa sučeljima između njih, radi uspostavljanja i provedbe najodrživijih rješenja. U toj ocjeni navodi se vjerojatni utjecaj na sve uključene prijevoznike i gospodarske subjekte te se vodi računa o zahtjevima Direktive (EU) 2016/798. Države članice sudjeluju u toj ocjeni dostavljanjem, kada je to potrebno, traženih podataka.

4. Agencija izrađuje TSI-eve i njihove izmjene u skladu s člancima 5. i 19. Uredbe (EU) 2016/796 istodobno ispunjavajući kriterije otvorenosti, konsenzusa i transparentnosti kako je definirano u Prilogu II. Uredbi (EU) br. 1025/2012.

5. Odbor iz članka 51. („odbor“) periodično se izvješćuje o pripremnom radu na TSI-ovima. Tijekom tog rada, kako bi se uskladila s delegiranim aktima iz stavka 1. ovog članka, Komisija može formulirati opis zadaća ili korisne preporuke koje se odnose na izgled TSI-a i analizu troškova i koristi. Komisija posebno može zatražiti ispitivanje alternativnih rješenja i navođenje procjene troškova i koristi tih alternativnih rješenja u izvješću koje je priloženo nacrtu TSI-a.

6. Ako je zbog tehničke kompatibilnosti potrebno istodobno puštanje u uporabu različitih podsustava, datumi primjene relevantnih TSI-a također moraju biti isti.

7. Pri izradi, donošenju ili preispitivanju TSI-a Agencija uzima u obzir mišljenje korisnika u pogledu značajki koje imaju izravan utjecaj na uvjete u kojima oni koriste te podsustave. U tu se svrhu Agencija u fazi izrade i preispitivanja TSI-a savjetuje s udrugama i tijelima koji predstavljaju korisnike. Izvješće o rezultatima tog savjetovanja prilaže se nacrtu TSI-a.

8. U skladu s člankom 7. Uredbe (EU) 2016/796, Komisija, uz pomoć odbora, sastavlja i periodički ažurira popis udruga putnika i tijela s kojima se mora provesti savjetovanje. Taj popis je moguće ponovno ispitati i ažurirati na zahtjev države članice ili na inicijativu Komisije.

9. Pri izradi ili preispitivanju TSI-a Agencija uzima u obzir mišljenje socijalnih partnera u pogledu stručnih kvalifikacija i zdravstvenih te sigurnosnih uvjeta na radnom mjestu iz članka 4. stavka 3. točke (g). Agencija se u tu svrhu savjetuje sa socijalnim partnerima prije podnošenja preporuka Komisiji u vezi s TSI-ovima i njihovim izmjenama. Sa socijalnim partnerima provodi se savjetovanje u okviru Odbora za sektorski dijalog osnovanog u skladu s Odlukom Komisije 98/500/EZ<sup>(1)</sup>. Socijalni partneri svoje mišljenje daju u roku od tri mjeseca od savjetovanja.

10. Kada preispitivanje TSI-a vodi do promjene zahtjevâ, novom se verzijom TSI-a mora osigurati kompatibilnost s podsustavima puštenima u uporabu u skladu s prethodnim verzijama TSI-a.

11. Komisija provedbenim aktima utvrđuje TSI-eve radi provedbe posebnih ciljeva navedenih u delegiranim aktima iz stavka 1. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 51. stavka 3. Oni sadržavaju sve elemente navedene u članku 4. stavku 3. i ispunjavaju sve zahtjeve navedene u članku 4. stavnima od 4. do 6. i stavku 8.

## Članak 6.

### Nedostatci u TSI-ovima

1. Ako se nakon donošenja TSI-a pokaže da on ima nedostatak, taj će se TSI izmijeniti u skladu s člankom 5. stavkom 11. Komisija, prema potrebi, primjenjuje ovaj postupak bez odgode. Takvi nedostatci uključuju slučajevе koji bi mogli dovesti do nesigurnog rada u državi članici.

2. Dok se ne preispita TSI, Komisija od Agencije može zatražiti mišljenje. Komisija analizira mišljenje Agencije i obavješćuje odbor o svojim zaključcima.

3. Na zahtjev Komisije, mišljenje Agencije iz stavka 2. predstavlja prihvatljiv način osiguravanja usklađenosti i stoga se može koristiti za ocjenjivanje projekata do donošenja revidiranog TSI-a.

4. Svaki član mreže predstavničkih tijela iz članka 38. stavka 4. Uredbe (EU) 2016/796 može upozoriti Komisiju na moguće nedostatke TSI-a.

<sup>(1)</sup> Odluka Komisije 98/500/EZ od 20. svibnja 1998. o osnivanju Odbora za sektorski dijalog između socijalnih partnera na europskoj razini (SL L 225, 12.8.1998., str. 27.).

**Članak 7.****Neprimjena TSI-a**

1. Države članice mogu podnositelju zahtjeva dopustiti da ne primjenjuje jedan ili više TSI-ova ili njihovih dijelova u sljedećim slučajevima:

- (a) za predloženi novi podsustav ili njegov dio, za obnovu ili modernizaciju postojećeg podsustava ili njegovog dijela, ili za bilo koji element iz članka 1. stavka 1. koji je u kasnijoj fazi razvoja ili koji je predmet ugovora koji se nalazi u provedbi na datum primjene dotičnih TSI-ova;
- (b) ako nakon nesreće ili prirodne katastrofe uvjeti za brzu ponovnu uspostavu mreže ne dopuštaju, u gospodarskom ili tehničkom smislu, djelomičnu ili potpunu primjenu relevantnih TSI-ova, u kojem se slučaju neprimjena TSI-ova ograničava na razdoblje prije ponovne uspostave mreže;
- (c) za svaku predloženu obnovu, nadogradnju ili modernizaciju postojećeg podsustava ili njegova dijela, u slučaju kada bi primjena dotičnih TSI-ova ugrozila gospodarsku održivost projekta i/ili kompatibilnost željezničkog sustava u dotičnoj državi članici, na primjer u vezi sa slobodnim profilom, širinom kolosijeka, razmakom između tračnica ili električnim naponom;
- (d) za vozila s polazištem ili odredištem u trećim zemljama u kojima je širina kolosijeka drukčija od širine kolosijeka na glavnoj željezničkoj mreži u Uniji;
- (e) za predloženi novi podsustav ili za predloženu obnovu ili modernizaciju postojećeg podsustava na državnom području dotične države članice, ako je njezina željeznička mreža odvojena ili izolirana morem ili je uslijed posebnih zemljopisnih uvjeta odvojena od željezničke mreže ostatka Unije.

2. U slučaju iz stavka 1. točke (a), dotična država članica unutar razdoblja od godine dana od stupanja na snagu svakog TSI-a Komisiji dostavlja popis projekata koji se provode na njezinu državnom području i koji su, prema mišljenju dotične države članice, u kasnijoj fazi razvoja.

3. U slučajevima iz stavka 1. točaka (a) i (b), dotična država članica priopćuje Komisiji odluku da neće primjenjivati jedan ili više TSI-ova ili njihovih dijelova.

4. U slučajevima iz stavka 1. točaka (a), (c), (d) i (e) ovog članka, dotična država članica podnosi Komisiji zahtjev za neprimjenu TSI-a ili dijelova TSI-a zajedno s dokumentacijom koja sadrži obrazloženje zahtjeva i u kojoj se navode alternativne odredbe koje ta država članica namjerava primjenjivati umjesto TSI-a. U slučaju iz stavka 1. točke (e) ovog članka, Komisija analizira zahtjev te odlučuje hoće li ga prihvati na temelju cjelovitosti i dosljednosti informacija sadržanih u dokumentaciji. U slučajevima iz stavka 1. točaka (c) i (d) ovog članka, Komisija donosi odluku provedbenim aktima na temelju takve analize. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 51. stavka 3.

U slučajevima iz članka 21. stavka 6. trećeg podstavka, podnositelj zahtjeva podnosi dokumentaciju Agenciji. Agencija se savjetuje s odgovarajućim tijelima nadležnim za sigurnost i Komisiji dostavlja svoje konačno mišljenje.

5. Komisija provedbenim aktom utvrđuje informacije koje se unose u dokumentaciju iz stavka 4., traženi format dokumentacije i način njezine dostave. Taj se provedbeni akt donosi u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 51. stavka 3.

6. Dok Komisija ne doneše odluku, država članica može bez odgode primjenjivati alternativne odredbe iz stavka 4.

7. Komisija svoju odluku donosi u roku od četiri mjeseca od podnošenja zahtjeva kojemu je priložena potpuna dokumentacija. U nedostatku takve odluke, zahtjev se smatra prihvaćenim.

8. Države članice obavješćuju se o rezultatima analize i ishodu postupka navedenog u stavku 4.

## POGLAVLJE III.

## SASTAVNI DIJELOVI INTEROPERABILNOSTI

## Članak 8.

**Uvjeti za stavljanje na tržište sastavnih dijelova interoperabilnosti**

1. Države članice poduzimaju sve potrebne korake kako bi osigurale da se sastavni dijelovi interoperabilnosti:
  - (a) stave na tržište samo ako omogućuju ostvarivanje interoperabilnosti u željezničkom sustavu Unije uz istodobno ispunjavanje osnovnih zahtjeva;
  - (b) koriste u području uporabe koje im je namijenjeno te na primjerenačin ugrade i održavaju.

Ovim se stavkom ne sprečava stavljanje tih sastavnih dijelova na tržište za druge primjene.

2. Države članice na svom državnom području i na temelju ove Direktive ne zabranjuju, ograničavaju ili ometaju stavljanje sastavnih dijelova interoperabilnosti na tržište za uporabu u željezničkom sustavu Unije ako su ti sastavni dijelovi u skladu s ovom Direktivom. Posebno ne zahtijevaju preglede koji su već provedeni kao dio postupka za ishodjenje „EZ“ izjave o sukladnosti ili prikladnosti za uporabu kao što je predviđeno u članku 10.

## Članak 9.

**Sukladnost ili prikladnost za uporabu**

1. Države članice i Agencija smatraju da određeni sastavni dio interoperabilnosti ispunjava osnovne zahtjeve ako je u skladu s uvjetima utvrđenima u odgovarajućem TSI-u ili u odgovarajućim europskim specifikacijama razvijenima radi usklađivanja s tim uvjetima. „EZ“ izjava o sukladnosti ili prikladnosti za uporabu potvrđuje da su sastavni dijelovi interoperabilnosti podvrgnuti postupcima utvrđenima u odgovarajućem TSI-u za ocjenjivanje sukladnosti ili prikladnosti za uporabu.

2. Kada se TSI-em to zahtijeva, uz „EZ“ izjavu prilaže se:

- (a) potvrda o suštinskoj sukladnosti zasebno razmotrenog sastavnog dijela interoperabilnosti s tehničkim specifikacijama koje moraju biti ispunjene, koju je izdalo prijavljeno tijelo ili prijavljena tijela;
- (b) potvrda o prikladnosti za uporabu sastavnog dijela interoperabilnosti, razmotrenog u njegovom željezničkom okruženju, a posebno u slučaju dotičnih funkcionalnih zahtjeva, koju je izdalo prijavljeno tijelo ili prijavljena tijela.

3. Proizvođač ili njegov ovlašteni zastupnik označuje datumom i potpisuje „EZ“ izjavu.

4. Komisija provedbenim aktima utvrđuje obrazac „EZ“ izjave o sukladnosti ili prikladnosti za uporabu sastavnih dijelova interoperabilnosti i popis popratnih dokumenata. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 51. stavka 3.

5. Rezervni dijelovi za podsustave koji su već pušteni u uporabu u trenutku stupanja na snagu odgovarajućeg TSI-a mogu se ugraditi u te podsustave, a da ne podliježu stavku 1.

6. U TSI-ovima moguće je predvidjeti prijelazno razdoblje za željezničke proizvode koji su u tim TSI-ovima utvrđeni kao sastavni dijelovi interoperabilnosti koji su već stavljeni na tržište u trenutku stupanja na snagu tih TSI-a. Takvi sastavni dijelovi moraju biti usklađeni s člankom 8. stavkom 1.

## Članak 10.

**Postupak za „EZ“ izjavu o sukladnosti ili prikladnosti za uporabu**

1. Za stavljanje „EZ“ izjave o sukladnosti ili prikladnosti za uporabu određenog sastavnog dijela interoperabilnosti, proizvođač ili njegov ovlašteni zastupnik primjenjuju odredbe utvrđene relevantnim TSI-ovima.

2. Kada se to zahtijeva u odgovarajućem TSI-u, ocjenjivanje sukladnosti ili prikladnosti za uporabu sastavnog dijela interoperabilnosti provodi prijavljeno tijelo kojemu je proizvođač ili njegov ovlašteni zastupnik podnio zahtjev.

3. Kada sastavni dijelovi interoperabilnosti podliježu drugim pravnim aktima Unije kojima su obuhvaćena druga pitanja, u „EZ“ izjavi o sukladnosti ili prikladnosti za uporabu navodi se da sastavni dijelovi interoperabilnosti također ispunjavaju uvjete tih drugih pravnih akata.

4. Kada niti proizvođač niti njegov ovlašteni zastupnik nisu ispunili obveze utvrđene u stavcima 1. i 3., te je obveze dužna ispuniti ona osoba koja sastavne dijelove interoperabilnosti stavlja na tržište. Za potrebe ove Direktive jednake obveze primjenjuju se na sve one osobe koje sklapaju sastavne dijelove interoperabilnosti ili dijelove sastavnih dijelova interoperabilnosti različitog podrijetla ili koje proizvode sastavne dijelove interoperabilnosti za vlastitu uporabu.

5. Ako država članica utvrdi da je „EZ“ izjava sastavljena neopravданo, ona je dužna pobrinuti se da se sastavni dio interoperabilnosti ne stavi na tržište. U takvom slučaju, proizvođač ili njegov ovlašteni zastupnik dužni su sastavni dio interoperabilnosti vratiti u stanje sukladnosti pod uvjetima utvrđenima u toj državi članici.

### Članak 11.

#### **Neusklađenost sastavnih dijelova interoperabilnosti s osnovnim zahtjevima**

1. Ako država članica utvrdi da sastavni dio interoperabilnosti koji je obuhvaćen „EZ“ izjavom o sukladnosti ili prikladnosti za uporabu i stavljen na tržište vjerovatno neće ispunjavati osnovne zahtjeve kada ga se bude upotrebljavalo u skladu s njegovom namjenom, ta država članica poduzima sve potrebne korake kako bi ograničila njegovo područje primjene, zabranila njegovu uporabu, povukla ga s tržišta ili ga opozvala. Država članica odmah obavješćuje Komisiju, Agenciju i druge države članice o poduzetim mjerama i navodi razloge za svoju odluku, pri čemu posebno naznačuje proizlazi li neusklađenost iz:

- (a) neispunjavanja osnovnih zahtjeva;
- (b) neispravne primjene europskih specifikacija, ako se takve specifikacije primjenjuju;
- (c) nepotpunosti europskih specifikacija.

2. Agencija na temelju mandata Komisije bez odgode, a u svakom slučaju u roku od 20 dana od primjeka tog mandata, započinje postupak savjetovanja sa zainteresiranim stranama. Ako Agencija nakon tog savjetovanja utvrdi da mjera nije opravdana, ona o tome odmah obavješćuje Komisiju, državu članicu koja je poduzela inicijativu kao i ostale države članice te proizvođača ili njegova ovlaštenog zastupnika. Ako Agencija utvrdi da je mjera opravdana, ona o tome odmah obavješćuje države članice.

3. Kada odluka iz stavka 1. proizlazi iz nepotpunosti europskih specifikacija, države članice, Komisija ili Agencija, prema potrebi, primjenjuju jednu ili više sljedećih mjera:

- (a) djelomično ili potpuno povlačenje dotičnih specifikacija iz publikacija u kojima su navedene;
- (b) ako odgovarajuća specifikacija predstavlja usklađenu normu, tada se ta norma ograničava ili povlači u skladu s člankom 11. Uredbe (EU) br. 1025/2012;
- (c) preispitivanje TSI-a u skladu s člankom 6.

4. Kada se pokaže da sastavni dio interoperabilnosti za koji postoji „EZ“ izjava o sukladnosti nije usklađen s osnovnim zahtjevima, nadležna država članica poduzima odgovarajuće mјere protiv subjekta koji je sastavio izjavu te o tome obavješćuje Komisiju i ostale države članice.

## POGLAVLJE IV.

## PODSUSTAVI

## Članak 12.

**Slobodno kretanje podsustava**

Ne dovodeći u pitanje odredbe poglavlja V., države članice na svom državnom području i zbog razloga povezanih s ovom Direktivom ne smiju zabraniti, ograničiti ili priječiti gradnju, puštanje u uporabu i rad strukturnih podsustava koji su dio željezničkog sustava i koji ispunjavaju osnovne zahtjeve. One posebno ne smiju zahtijevati provjere koje su već obavljene:

- (a) u okviru postupka koji vodi do sastavljanja „EZ“ izjave o provjeri; ili
- (b) u drugim državama članicama, prije ili nakon stupanja na snagu ove Direktive, s ciljem provjere usklađenosti s istim zahtjevima pod istim radnim uvjetima.

## Članak 13.

**Sukladnost s TSI-ovima i nacionalnim pravilima**

1. Agencija i nacionalna tijela nadležna za sigurnost smatraju da osnovne zahtjeve ispunjavaju oni strukturni podsustavi koji su dio željezničkog sustava te koji su, prema potrebi, obuhvaćeni „EZ“ izjavom o provjeri izdanom upućivanjem na TSI-ove u skladu s člankom 15., ili izjavom o provjeri izdanom upućivanjem na nacionalna pravila u skladu s člankom 15. stavkom 8., ili koji su obuhvaćeni objema izjavama.

2. Nacionalna pravila za provedbu osnovnih zahtjeva i, prema potrebi, prihvatljivi nacionalni načini osiguravanja usklađenosti, primjenjuju se u sljedećim slučajevima:

- (a) ako TSI-ovi ne obuhvaćaju ili ne obuhvaćaju u potpunosti određene aspekte koji odgovaraju osnovnim zahtjevima, uključujući otvorena pitanja, kako je navedeno u članku 4. stavku 6.;
- (b) ako se o neprimjeni jednog ili više TSI-a ili njihovih dijelova obavijestilo u skladu s člankom 7.;
- (c) ako poseban slučaj zahtjeva primjenju tehničkih pravila koja nisu uključena u relevantni TSI;
- (d) nacionalna pravila koja se koriste za određivanje postojećih sustava, čija je svrha ograničena na ocjenjivanje tehničke usklađenosti vozila s mrežom;
- (e) mreže i vozila koja nisu obuhvaćena TSI-ovima;
- (f) kao nužnu privremenu preventivnu mjeru, posebno nakon nesreće.

## Članak 14.

**Obavješćivanje o nacionalnim pravilima**

1. Države članice obavješćuju Komisiju i Agenciju o postojećim nacionalnim pravilima iz članka 13. stavka 2. u sljedećim slučajevima:

- (a) kada se o nacionalnom(-om) pravilu(-ima) nije obavijestilo do 15. lipnja 2016. U tom slučaju o njima se obavješćuje do 16. prosinca 2016.;
- (b) pri svakoj promjeni pravila;
- (c) ako je podnesen novi zahtjev za neprimjenu TSI-a u skladu s člankom 7.;
- (d) ako nacionalna pravila postanu suvišna nakon objave ili revidiranja dotičnog TSI-a.

2. Države članice obavješćuju o cjelovitom tekstu nacionalnih pravila iz stavka 1. putem odgovarajućeg informatičkog sustava u skladu s člankom 27. Uredbe (EU) 2016/796.

3. Države članice osiguravaju da su nacionalna pravila iz stavka 1., uključujući ona koja obuhvaćaju sučelja između vozilâ i mreža, lako dostupna, da su u javnoj domeni i da se u njima koristi terminologija koju sve zainteresirane strane mogu razumjeti. Od država članica može se zatražiti da pruže dodatne informacije o tim nacionalnim pravilima.

4. Države članice mogu utvrditi nova nacionalna pravila samo u sljedećim slučajevima:

- (a) kada TSI ne ispunjava u potpunosti osnovne zahtjeve;
- (b) kao hitnu preventivnu mjeru, posebice nakon nesreće.

5. Države članice podnose, putem odgovarajućeg informatičkog sustava u skladu s člankom 27. Uredbe (EU) 2016/796, nacrti novih nacionalnih pravila Agenciji i Komisiji na razmatranje prije očekivanog uvođenja predloženog novog pravila u nacionalni pravni sustav, pravovremeno i u rokovima iz članka 25. stavka 1. Uredbe (EU) 2016/796 te pružaju obrazloženje za uvođenje tog novog pravila. Države članice osiguravaju da je nacrt u dovoljnoj mjeri dovršen kako bi Agencija mogla provesti njegovo ispitivanje u skladu s člankom 25. stavkom 2. Uredbe (EU) 2016/796.

6. Kada donesu određeno novo nacionalno pravilo, države članice o njemu obavješćuju Agenciju i Komisiju putem odgovarajućeg informatičkog sustava u skladu s člankom 27. Uredbe (EU) 2016/796.

7. U slučaju hitnih preventivnih mjera države članice mogu odmah donijeti i primijeniti novo pravilo. O tom pravilu obavješće se u skladu s člankom 27. stavkom 2. Uredbe (EU) 2016/796 i ono podliježe ocjeni Agencije u skladu s člankom 26. stavnica 1., 2. i 5. te Uredbe.

8. Pri obavješćivanju o nacionalnom pravilu iz stavka 1. ili novom nacionalnom pravilu države članice pružaju obrazloženje potrebe za tim pravilom kako bi ispunile osnovni zahtjev koji još nije obuhvaćen relevantnim TSI-em.

9. Nacrte nacionalnih pravila i nacionalna pravila iz stavka 1. ispituje Agencija u skladu s postupcima utvrđenima u člancima 25. i 26. Uredbe (EU) 2016/796.

10. Komisija provedbenim aktima utvrđuje razvrstavanje nacionalnih pravila o kojima se obavijestilo u različite skupine s ciljem olakšavanja uzajamnog prihvaćanja u različitim državama članicama i stavljanja vozila na tržiste, uključujući kompatibilnost između nepokretne i mobilne opreme. Ti se provedbeni akti temelje na napretku koji je Agencija ostvarila u području uzajamnog prihvaćanja i donose se u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 51. stavka 3.

U skladu s provedbenim aktima iz prvog podstavka Agencija razvrstava nacionalna pravila o kojima se obavijestilo u skladu s ovim člankom.

11. Države članice mogu odlučiti da ne obavijeste o pravilima i ograničenjima izričito lokalne naravi. U takvim slučajevima države članice navode ta pravila i ograničenja u registrima infrastrukture iz članka 49.

12. Nacionalna pravila o kojima se obavijestilo u skladu s ovim člankom ne podliježu postupku obavješćivanja utvrđenom u Direktivi (EU) 2015/1535 Europskog parlamenta i Vijeća (¹).

13. Nacionalna pravila o kojima se nije obavijestilo u skladu s ovim člankom ne primjenjuju se za potrebe ove Direktive.

### Članak 15.

#### **Postupak za sastavljanje „EZ“ izjave o provjeri**

1. Kako bi sastavio „EZ“ izjavu o provjeri koja je potrebna za stavljanje na tržiste i puštanje u uporabu iz poglavљa V., podnositelj zahtjeva zahtjeva od tijela ili tijelâ za ocjenjivanje sukladnosti koje je odabrao u tu svrhu da proveđe(-u) postupak „EZ“ provjere naveden u Prilogu IV.

2. Podnositelj zahtjeva sastavlja „EZ“ izjavu o provjeri podsustava. Podnositelj zahtjeva pod svojom isključivom odgovornošću izjavljuje da je dotični podsustav podvrgnut odgovarajućim postupcima provjere i da ispunjava zahtjeve mjerodavnog prava Unije i svakog mjerodavnog nacionalnog pravila. „EZ“ izjavu o provjeri podsustava i prateću dokumentaciju podnositelj zahtjeva označuje datumom i potpisuje.

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

3. Zadaća prijavljenog tijela odgovornog za „EZ“ provjeru podsustava počinje u fazi projektiranja i obuhvaća čitavo razdoblje proizvodnje sve do faze preuzimanja prije početka stavljanja podsustava na tržište ili puštanja u uporabu. U skladu s relevantnim TSI-em, ona također obuhvaća provjeru sučeljâ dotičnog podsustava u odnosu na sustav čijim sastavnim dijelom on postaje.

4. Podnositelj zahtjeva odgovoran je za prikupljanje tehničke dokumentacije koju treba priložiti „EZ“ izjavi o provjeri. Ta tehnička dokumentacija sadržava sve potrebne dokumente koji se odnose na značajke podsustava i, prema potrebi, sve dokumente o potvrđivanju sukladnosti sastavnih dijelova interoperabilnosti. Ona također sadrži sve elemente koji se odnose na uvjete i ograničenja uporabe te upute o servisiranju, stalnom ili rutinskom nadgledanju, prilagođavanju i održavanju.

5. U slučaju obnove ili modernizacije podsustava koja za posljedicu ima izmjenu tehničke dokumentacije i koja utječe na valjanost već provedenih postupaka provjera, podnositelj zahtjeva procjenjuje potrebu za novom „EZ“ izjavom o provjeri.

6. Prijavljeno tijelo može izdati privremenu potvrdu o provjeri kako bi obuhvatilo određene faze postupka provjere ili određene dijelove podsustava.

7. Ako to relevantni TSI-ovi omogućuju, prijavljeno tijelo može izdati potvrde o provjeri za jedan ili više podsustava ili određenih dijelova tih podsustava.

8. Države članice određuju tijela odgovorna za provedbu postupka provjere u skladu s nacionalnim pravilima. U tom smislu, imenovana tijela odgovorna su za s time povezane zadaće. Ne dovodeći u pitanje članak 30., država članica može odrediti prijavljeno tijelo kao imenovano tijelo te u tom slučaju jedinstveno tijelo za ocjenjivanje sukladnosti može provesti cijeli postupak.

9. Komisija provedbenim aktima može odrediti:

- (a) pojedinosti „EZ“ postupaka provjere podsustava, uključujući postupak provjere u slučaju nacionalnih pravila i dokumente koje podnositelj zahtjeva podnosi za potrebe tog postupka;
- (b) obrasce za „EZ“ izjavu o provjeri, među ostalim u slučaju izmjene podsustava ili u slučaju dodatnih provjera, privremenu potvrdu o provjeri te obrasce za dokumente tehničke dokumentacije koji se moraju priložiti uz te izjave, kao i obrasce za potvrdu o provjeri.

Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 51. stavka 3.

#### Članak 16.

#### **Neusklađenost podsustavâ s osnovnim zahtjevima**

1. Kada država članica utvrdi da strukturalni podsustav koji je obuhvaćen „EZ“ izjavom o provjeri s priloženom tehničkom dokumentacijom nije u potpunosti u skladu s ovom Direktivom i posebno ne ispunjava osnovne zahtjeve, ona može zatražiti provedbu dodatnih provjera.

2. Država članica koja podnosi zahtjev odmah obavještuje Komisiju o svim zatraženim dodatnim provjerama i navodi razloge za to. Komisija se savjetuje sa zainteresiranim stranama.

3. Država članica koja podnosi zahtjev navodi je li nepostojanje potpune usklađenosti s ovom Direktivom posljedica:

- (a) neusklađenosti s osnovnim zahtjevima ili s TSI-em ili nepravilne primjene TSI-a, u kojem slučaju Komisija odmah obavještuje državu članicu u kojoj prebiva osoba koja je neopravdano sastavila „EZ“ izjavu o provjeri i od države članice zahtjeva da poduzme odgovarajuće mјere;
- (b) nepotpunosti TSI-a, u kojem se slučaju primjenjuje postupak izmjene TSI-a kako je navedeno u članku 6.

#### Članak 17.

#### **Prepostavka sukladnosti**

Za sastavne dijelove interoperabilnosti i podsustave koji su sukladni s usklađenim normama ili njihovim dijelovima, a na koje su upućivanja objavljena u *Službenom listu Europske unije*, prepostavlja se da su sukladni s osnovnim zahtjevima obuhvaćenim tim normama ili njihovim dijelovima.

## POGLAVLJE V.

## STAVLJANJE NA TRŽIŠTE I PUŠTANJE U UPORABU

## Članak 18.

**Odobrenje za puštanje nepokretnih postrojenja u uporabu**

1. Prvučni prometno-upravljački i signalno-sigurnosni te elektroenergetski i građevinski podsustavi puštaju se u uporabu samo ako su projektirani, izrađeni i ugrađeni tako da ispunjavaju osnovne zahtjeve i ako je primljeno odgovarajuće odobrenje u skladu sa stavcima 3. i 4.

2. Svako nacionalno tijelo nadležno za sigurnost odobrava puštanje u uporabu elektroenergetskih i građevinskih podsustava te prvučnih prometno-upravljačkih i signalno-sigurnosnih podsustava koji se nalaze ili su u uporabi na državnom području njegove države članice.

3. Nacionalna tijela nadležna za sigurnost pružaju detaljne upute o načinu ishodenja odobrenja iz ovog članka. Dokument s uputama za podnošenje zahtjeva, u kojem se opisuju i objašnjavaju zahtjevi za ta odobrenja i navode potrebni dokumenti, stavlja se na raspolaganje podnositeljima zahtjeva bez naknade. Agencija i nacionalna tijela nadležna za sigurnost surađuju pri širenju takvih informacija.

4. Podnositelj zahtjeva podnosi nacionalnom tijelu nadležnom za sigurnost zahtjev za odobrenje za puštanje u uporabu nepokretnih postrojenja. Uz zahtjev se prilaže dokumentacija koja uključuje dokumentirane dokaze o:

- (a) izjavama o provjeri iz članka 15.;
- (b) tehničkoj kompatibilnosti podsustava sa sustavom u koji se integriraju, utvrđenoj na temelju relevantnih TSI-a, nacionalnih pravila i registara;
- (c) sigurnoj integraciji podsustava, utvrđenoj na temelju relevantnih TSI-a, nacionalnih pravila te zajedničkih sigurnosnih metoda („CSM-ovi“) određenih u članku 6. Direktive (EU) 2016/798;
- (d) u slučaju prvučnih prometno-upravljačkih i signalno-sigurnosnih podsustava koji obuhvaćaju opremu Europskog sustava upravljanja i nadzora vlakova (ETCS) i/ili Globalnog sustava pokretnih komunikacija za željeznički promet (GSM-R), pozitivne odluke Agencije izdane u skladu s člankom 19. ove Direktive; i u slučaju promjene nacrta specifikacija natječaja ili opisa predviđenih tehničkih rješenja koja su izrađena nakon pozitivne odluke, usklađenosti s rezultatima postupka iz članka 30. stavka 2. Uredbe (EU) 2016/796.

5. U roku od mjesec dana od primitka zahtjeva podnositelja, nacionalno tijelo nadležno za sigurnost obavješće podnositelja zahtjeva da je dokumentacija potpuna ili traži relevantne dodatne informacije, za čije pružanje određuje razuman rok.

Nacionalno tijelo nadležno za sigurnost provjerava potpunost, relevantnost i dosljednost dokumentacije, i, u slučaju prvučne opreme ETRMS-a, usklađenost s pozitivnom odlukom Agencije izdanom u skladu s člankom 19. ove Direktive i, prema potrebi, usklađenost s rezultatom postupka iz članka 30. stavka 2. Uredbe (EU) 2016/796. Nakon takve potvrde, nacionalno tijelo nadležno za sigurnost izdaje odobrenje za puštanje u uporabu nepokretnih postrojenja ili obavješće podnositelja zahtjeva o svojoj negativnoj odluci u unaprijed utvrđenom, razumnom roku, a u svakom slučaju u roku od četiri mjeseca od primitka svih relevantnih informacija.

6. U slučaju obnove ili modernizacije postojećih podsustava, podnositelj zahtjeva šalje dokumentaciju u kojoj se opisuje projekt nacionalnom tijelu nadležnom za sigurnost. U roku od mjesec dana od primitka zahtjeva podnositelja, nacionalno tijelo nadležno za sigurnost obavješće podnositelja zahtjeva da je dokumentacija potpuna ili traži relevantne dodatne informacije, za čije pružanje određuje razuman rok. Nacionalno tijelo nadležno za sigurnost, u bliskoj suradnji s Agencijom u slučaju prvučnih projekata ERTMS-a, ispituje dokumentaciju i odlučuje je li potrebno novo odobrenje za puštanje u uporabu, i to na temelju sljedećih kriterija:

- (a) predviđeni radovi mogli bi imati negativan učinak na ukupnu razinu sigurnosti dotičnog podsustava;
- (b) to zahtijevaju relevantni TSI-ovi;

- (c) to zahtijevaju nacionalni planovi provedbe koje su utvrdile države članice; ili
- (d) izmijenjene su vrijednosti parametara na temelju kojih je već dodijeljeno odobrenje.

Nacionalno tijelo nadležno za sigurnost donosi svoju odluku u unaprijed utvrđenom, razumnom roku, a u svakom slučaju u roku od četiri mjeseca od primitka svih relevantnih informacija.

7. Nacionalno tijelo nadležno za sigurnost dužno je primjereno utemeljiti odluku kojom se odbija zahtjev za odobrenje za puštanje u uporabu nepokretnih postrojenja. Podnositelj zahtjeva može, u roku od mjeseca dana od primitka negativne odluke, nacionalnom tijelu nadležnom za sigurnost podnijeti zahtjev da preispita svoju odluku. Uz zahtjev se prilaže obrazloženje. Nacionalno tijelo nadležno za sigurnost ima dva mjeseca od datuma primitka zahtjeva za preispitivanje da potvrdi ili opozove svoju odluku. Ako negativna odluka nacionalnog tijela nadležnog za sigurnost bude potvrđena, podnositelj zahtjeva može podnijeti žalbu tijelu za žalbe koje određuje nadležna država članica u skladu s člankom 18. stavkom 3. Direktive (EU) 2016/798.

### Članak 19.

#### Usklađena provedba ERTMS-a u Uniji

1. U slučaju pružnih prometno-upravljačkih i signalno-sigurnosnih podsustava koji obuhvaćaju opremu ETCS-a i/ili GSM-R-a, Agencija osigurava usklađenu primjenu ERTMS-a u Uniji.

2. Kako bi se osigurala usklađena primjena ERTMS-a i interoperabilnost na razini Unije, prije svakog poziva za podnošenje ponuda povezanih s pružnom opremom ERTMS-a Agencija provjerava jesu li predviđena tehnička rješenja u potpunosti usklađena s relevantnim TSI-ovima i stoga u potpunosti interoperabilna.

3. Podnositelj zahtjeva podnosi zahtjev za odobrenje Agencije. Uz zahtjev koji se odnosi na pojedinačne projekte ERTMS-a ili za kombinaciju projekata, prugu, skupinu pruga ili mrežu, prilaže se dokumentacija koja uključuje:

- (a) nacrt specifikacija natječaja ili opis predviđenih tehničkih rješenja;
- (b) dokumentirane dokaze uvjeta potrebnih za tehničku i operativnu kompatibilnost podsustava s vozilima koja su namijenjena za rad na određenoj mreži;
- (c) dokumentirane dokaze o usklađenosti predviđenih tehničkih rješenja s relevantnim TSI-ovima;
- (d) sve ostale relevantne dokumente, kao što su mišljenja nacionalnih tijela nadležnih za sigurnost, izjave o provjeri ili potvrde o sukladnosti.

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

Nacionalna tijela nadležna za sigurnost mogu izdati mišljenje o zahtjevu za odobrenje podnositelju zahtjeva prije podnošenja zahtjeva ili Agenciji nakon takvog podnošenja.

4. U roku od mjesec dana od primitka zahtjeva podnositelja Agencija obavješćuje podnositelja zahtjeva da je dokumentacija potpuna ili traži potrebne dodatne informacije, za čije pružanje određuje razuman rok.

Agencija izdaje pozitivnu odluku ili obavješćuje podnositelja zahtjeva o mogućim nedostacima u unaprijed utvrđenom, razumnom roku, a u svakom slučaju u roku od dva mjeseca od primitka svih relevantnih informacija. Agencija temelji svoje mišljenje na dokumentaciji podnositelja zahtjeva i na mogućim mišljenjima nacionalnih tijela nadležnih za sigurnost.

Ako se podnositelj zahtjeva složi s nedostacima koje je utvrdila Agencija, podnositelj zahtjeva ispravlja nacrt projekta i Agenciji predaje novi zahtjev za odobrenje.

Ako se podnositelj zahtjeva ne složi s nedostacima koje je utvrdila Agencija, primjenjuje se postupak iz stavka 5.

U slučaju iz članka 7. stavka 1. točke (a), podnositelj zahtjeva ne traži novo ocjenjivanje.

5. Ako odluka Agencije nije pozitivna, Agencija je obrazlaže na odgovarajući način. Podnositelj zahtjeva može u roku od mjesec dana od primitka takve odluke podnijeti obrazloženi zahtjev za preispitivanje odluke od strane Agencije. Agencija potvrđuje ili opoziva svoju odluku u roku od dva mjeseca od datuma primitka zahtjeva. Ako Agencija potvrdi svoju prvotnu odluku, podnositelj zahtjeva ima pravo podnijeti žalbu odboru za žalbe uspostavljenom u skladu s člankom 55. Uredbe (EU) 2016/796.

6. U slučaju promjene nacrta specifikacija natječaja ili opisa predviđenih tehničkih rješenja do koje je došlo nakon pozitivne odluke, podnositelj zahtjeva bez odgode obavješćuje Agenciju i nacionalno tijelo nadležno za sigurnost putem jedinstvene kontaktne točke iz članka 12. Uredbe (EU) 2016/796. U tom slučaju primjenjuje se članak 30. stavak 2. te Uredbe.

#### Članak 20.

#### **Stavljanje mobilnih podsustava na tržište**

1. Podnositelj zahtjeva stavlja mobilne podsustave na tržište samo ako su projektirani, izrađeni i ugrađeni tako da ispunjavaju osnovne zahtjeve.

2. Podnositelj zahtjeva posebno osigurava postojanje odgovarajuće izjave o provjeri.

#### Članak 21.

#### **Odobrenje za stavljanje vozila na tržište**

1. Podnositelj zahtjeva stavlja vozilo na tržište tek nakon što je primio odobrenje za stavljanje vozila na tržište, koje izdaje Agencija u skladu sa stavcima od 5. do 7. ili nacionalno tijelo nadležno za sigurnost u skladu sa stavkom 8.

2. U svojem zahtjevu za odobrenje za stavljanje vozila na tržište podnositelj zahtjeva određuje područje uporabe vozila. Zahtjev uključuje dokaze da je provjerena tehnička kompatibilnost između vozila i mreže područja uporabe.

3. Uz zahtjev za odobrenje za stavljanje vozila na tržište prilaže se dokumentacija u vezi s vozilom ili tipom vozila te uključuje dokumentirane dokaze o:

- (a) stavljanju na tržište mobilnih podsustava od kojih se sastoji vozilo u skladu s člankom 20., na temelju „EZ“ izjave o provjeri;
- (b) tehničkoj kompatibilnosti podsustava iz točke (a) u vozilu, utvrđenoj na temelju relevantnih TSI-a i, prema potrebi, nacionalnih pravila;
- (c) sigurnoj integraciji podsustava iz točke (a) u vozilu, utvrđenoj na temelju relevantnih TSI-a i, prema potrebi, nacionalnih pravila te CSM-ova iz članka 6. Direktive (EU) 2016/798;
- (d) tehničkoj kompatibilnosti vozila s mrežom na području uporabe iz stavka 2., utvrđenoj na temelju relevantnih TSI-a i, prema potrebi, nacionalnih pravila, registara infrastrukture te CSM-a za procjenu rizika iz članka 6. Direktive (EU) 2016/798.

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

Kada su za dobivanje dokumentiranih dokaza o tehničkoj kompatibilnosti iz prvog podstavka točaka (b) i (d) potrebna ispitivanja, uključena nacionalna tijela nadležna za sigurnost mogu podnositelju zahtjeva izdati privremeno odobrenje za upotrebu vozila u svrhu praktičnih provjera na mreži. Upravitelj infrastrukture, uz savjetovanje s podnositeljem zahtjeva, ulaže sve napore da osigura provedbu svih ispitivanja u roku od tri mjeseca od primitka zahtjeva podnositelja. Prema potrebi, nacionalno tijelo nadležno za sigurnost poduzima mjere kojima se osigurava provedba tih ispitivanja.

4. Agencija ili, u slučaju iz stavka 8., nacionalno tijelo nadležno za sigurnost izdaje odobrenja za vozila za stavljanje na tržište ili obavješćuje podnositelja zahtjeva o negativnoj odluci unutar unaprijed određenog razumnog roka te, u svakom slučaju, u roku od četiri mjeseca nakon primitka svih relevantnih informacija od podnositelja zahtjeva. Agencija ili, u slučajevima predviđenima u stavku 8., nacionalno tijelo nadležno za sigurnost primjenjuje praktične aranžmane o postupku izdavanja odobrenja koji se utvrđuju u provedbenom aktu, kako je navedeno u stavku 9. Ta odobrenja omogućuju stavljanje vozila na tržište Unije.

5. Agencija izdaje odobrenje za stavljanje vozila na tržište za vozila koja imaju područje uporabe u jednoj ili više država članica. Kako bi izdala takva odobrenja, Agencija:

- (a) ocjenjuje elemente dokumentacije navedene u stavku 3. prvom podstavku točkama (b), (c) i (d) kako bi provjerile cjelovitost, relevantnost i dosljednost dokumentacije u odnosu na relevantne TSI-ove; i
- (b) upućuje dokumentaciju podnositelja zahtjeva nacionalnom tijelu nadležnom za sigurnost za namjeravano područje uporabe radi ocjenjivanja dokumentacije kako bi se provjerile njezina cjelovitost, relevantnost i dosljednost u odnosu na stavak 3. prvi podstavak točku (d) te na elemente navedene u stavku 3. prvom podstavku točkama (a), (b) i (c) u odnosu na relevantna nacionalna pravila.

U okviru ocjena iz točaka (a) i (b) i u slučaju opravdane sumnje Agencija ili nacionalna tijela nadležna za sigurnost mogu zatražiti provedbu ispitivanja na mreži. Kako bi se olakšala ta ispitivanja, uključena nacionalna tijela nadležna za sigurnost mogu podnositelju zahtjeva izdati privremena odobrenja za uporabu vozila za provedbu ispitivanja na mreži. Upravitelj infrastrukture ulaže sve napore da osigura provedbu svih ispitivanja u roku od tri mjeseca od zahtjeva Agencije ili nacionalnog tijela nadležnog za sigurnost.

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

Agencija u cijelosti uzima u obzir ocjene iz stavka 5. prije donošenja odluke o izdavanju odobrenja za stavljanje vozila na tržište. Agencija izdaje odobrenje za stavljanje vozila na tržište ili obavješćuje podnositelja zahtjeva o svojoj negativnoj odluci u unaprijed utvrđenom, razumnom roku, a u svakom slučaju u roku od četiri mjeseca od primitka svih potrebnih informacija.

U slučaju neprimjene jednog ili više TSI-a ili njihovih dijelova kako je navedeno u članku 7., Agencija izdaje odobrenje za vozilo tek nakon primjene postupka utvrđenog u tom članku.

Agencija preuzima punu odgovornost za odobrenja koja izdaje.

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

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

Ako se odbor za žalbe složi s negativnom ocjenom nacionalnog tijela nadležnog za sigurnost, Agencija izdaje odobrenje za područje uporabe koje isključuje dijelove mreže za koje je dobivena negativna ocjena.

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

8. Kada je područje uporabe ograničeno na mrežu ili mreže u samo jednoj državi članici, nacionalno tijelo nadležno za sigurnost te države članice može, na vlastitu odgovornost i na zahtjev podnositelja zahtjeva, izdati odobrenje za stavljanje vozila na tržište. Kako bi izdalo takvo odobrenje, nacionalno tijelo nadležno za sigurnost ocjenjuje dokumentaciju u odnosu na elemente navedene u stavku 3. i u skladu s postupcima koje treba utvrditi u provedbenom aktu doneesenom u skladu sa stavkom 9. U roku od mjesec dana od primjeka zahtjeva podnositelja zahtjeva, nacionalno tijelo nadležno za sigurnost obaveješćuje podnositelja zahtjeva da je dokumentacija potpuna ili traži relevantne dodatne informacije. Odobrenje je važeće i bez proširenja područja uporabe za vozila koja voze do kolodvora u susjednim državama članicama sa sličnim značajkama mreže, ako su ti kolodvori u blizini granice, nakon savjetovanja s nadležnim nacionalnim tijelima nadležnima za sigurnost. Ta savjetovanja mogu se provoditi za svaki slučaj zasebno ili mogu biti određena u prekograničnom sporazumu između nacionalnih tijela nadležnih za sigurnost.

Kada je područje uporabe ograničeno na državno područje jedne države članice, te u slučaju neprimjene jednog ili više TSI-ova ili njihovih dijelova kako je navedeno u članku 7., nacionalno tijelo nadležno za sigurnost izdaje odobrenje tek nakon primjene postupka utvrđenog u tom članku.

Nacionalno tijelo nadležno za sigurnost preuzima punu odgovornost za odobrenja koja izdaje.

9. Do 16. lipnja 2018. Komisija provedbenim aktima donosi praktične aranžmane u kojima se utvrđuje:

- (a) način na koji podnositelj zahtjeva ispunjava zahtjeve za odobrenje za stavljanje vozila na tržište i za odobrenje za tip vozila utvrđene u ovom članku te popis potrebnih dokumenata;
- (b) pojedinosti postupka odobravanja, kao što su postupovne faze i rokovi za svaku fazu postupka;
- (c) način na koji Agencija i nacionalno tijelo nadležno za sigurnost poštju zahtjeve utvrđene u ovom članku tijekom različitih faza postupka podnošenja zahtjeva i odobravanja, među ostalim pri ocjenjivanju dokumentacije podnositelja zahtjeva.

Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 51. stavka 3. Njima se uzima u obzir iskustvo stečeno tijekom pripreme sporazumâ o suradnji iz stavka 14. ovog članka.

10. U odobrenjima za stavljanje vozila na tržište navode se:

- (a) područje (područja) uporabe;
- (b) vrijednosti parametara navedene u TSI-ovima i, ako je primjenjivo, u nacionalnim pravilima, za provjeru tehničke kompatibilnosti između vozila i područja uporabe;
- (c) usklađenost vozila s relevantnim TSI-ovima i skupovima nacionalnih pravila, u odnosu na parametre iz točke (b);
- (d) uvjeti korištenja vozilom i druga ograničenja.

11. Svaka odluka kojom se odbija odobrenje za stavljanje vozila na tržište ili kojom se isključuju dijelovi mreže u skladu s negativnom ocjenom kako je navedeno u stavku 7. obrazlaže se na odgovarajući način. U roku od mjesec dana od primjeka negativne odluke podnositelj zahtjeva može od Agencije ili nacionalnog tijela nadležnog za sigurnost, prema potrebi, zatražiti preispitivanje odluke. Agencija ili nacionalno tijelo nadležno za sigurnost imaju dva mjeseca od datuma primjeka zahtjeva za preispitivanje da potvrde ili opozovu svoju odluku.

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

Ako negativna odluka nacionalnog tijela nadležnog za sigurnost bude potvrđena, podnositelj zahtjeva može podnijeti žalbu tijelu za žalbe u skladu s nacionalnim pravom. Države članice za potrebe tog žalbenog postupka mogu odrediti regulatorno tijelo iz članka 55. Direktive 2012/34/EU. U tom se slučaju primjenjuje članak 18. stavak 3. Direktive (EU) 2016/798.

12. U slučaju obnove ili modernizacije postojećih vozila koja već imaju odobrenje za stavljanje vozila na tržište, novo odobrenje za stavljanje vozila na tržište potrebno je ako:

- (a) se izmijene vrijednosti parametara iz stavka 10. točke (b) koje su izvan raspona prihvatljivih parametara kako su utvrđeni u TSI-ovima;
- (b) bi predviđeni radovi mogli imati negativan učinak na ukupnu razinu sigurnosti dotičnog vozila; ili
- (c) to zahtijevaju relevantni TSI-ovi.

13. Ako podnositelj zahtjeva želi proširiti područje uporabe već odobrenog vozila, on dopunjava dokumentaciju relevantnim dokumentima iz stavka 3. koji se odnose na dodatno područje uporabe. Podnositelj zahtjeva podnosi dokumentaciju Agenciji koja, nakon provedbe postupaka utvrđenih u stvcima od 4. do 7., izdaje ažurirano odobrenje koje obuhvaća prošireno područje uporabe.

Ako je podnositelj zahtjeva dobio odobrenje u skladu sa stavkom 8. i želi proširiti područje uporabe u toj državi članici, on dopunjava dokumentaciju relevantnim dokumentima iz stavka 3. koji se odnose na dodatno područje uporabe. On podnosi dokumentaciju nacionalnom tijelu nadležnom za sigurnost koje, nakon provedbe postupaka utvrđenih u stavku 8., izdaje ažurirano odobrenje koje obuhvaća prošireno područje uporabe.

14. Za potrebe stavaka 5. i 6. ovog članka Agencija sklapa sporazume o suradnji s nacionalnim tijelima nadležnim za sigurnost u skladu s člankom 76. Uredbe (EU) 2016/796. Ti sporazumi mogu biti posebni sporazumi ili okvirni sporazumi te mogu uključivati jedno ili više nacionalnih tijela nadležnih za sigurnost. Oni sadrže detaljan opis zadaća i uvjete za radove koje treba provesti, rokove utvrđene u svrhu njihovog ostvarivanja i raspodjelu naknada koje plaća podnositelj zahtjeva. Oni mogu uključivati i posebne aranžmane o suradnji u slučaju mreža koje zahtijevaju specifičnu stručnost zbog zemljopisnih ili povijesnih razloga, s ciljem smanjenja administrativnih opterećenja i troškova za podnositelja zahtjeva. Ako su te mreže izolirane od ostatka željezničkog sustava Unije, takvi posebni aranžmani o suradnji mogu uključivati mogućnost prijenosa zadaća relevantnim nacionalnim tijelima nadležnim za sigurnost putem ugovora, kada je to potrebno kako bi se osigurala učinkovita i razmjerna raspodjela sredstava za odobrenja. Ti sporazumi moraju biti sklopljeni prije nego što Agencija počne provoditi zadaće povezane s odobrenjima u skladu s člankom 54. stavkom 4. ove Direktive.

15. U slučaju onih država članica u kojima je širina kolosijeka na mreži drukčija od širine kolosijeka na glavnoj željezničkoj mreži u Uniji te kada takve mreže imaju iste tehničke i operativne zahtjeve kao i susjedne treće zemlje, sva dotična nacionalna tijela nadležna za sigurnost iz tih država članica, uz sporazume o suradnji iz stavka 14., s Agencijom sklapaju multilateralni sporazum s ciljem utvrđivanja uvjeta pod kojima je odobrenje za vozilo izdano u jednoj od tih država članica valjano i u drugim dotičnim državama članicama.

16. Ovaj se članak ne primjenjuje na teretne ili putničke vagone koji se zajednički upotrebljavaju s trećim zemljama u kojima je širina kolosijeka drukčija od širine kolosijeka na glavnoj željezničkoj mreži u Uniji i koji su odobreni u skladu s drukčijim postupkom za odobrenje vozila. Pravila kojima se uređuje postupak odobravanja takvih vozila objavljuju se i o njima se obaveyeće Komisija. Sukladnost tih vozila s osnovnim zahtjevima ove Direktive osigurava dotični željeznički prijevoznik u kontekstu svog sustava upravljanja sigurnošću. Komisija, na temelju izvješća Agencije, može dati mišljenje o tome jesu li takva pravila u skladu s ciljevima ove Direktive. Ako takva pravila nisu u skladu s ciljevima ove Direktive, dotične države članice i Komisija mogu suradivati kako bi utvridle odgovarajuća djelovanja koja treba poduzeti, u suradnji s relevantnim međunarodnim tijelima, ako je to potrebno.

17. Država članica može odlučiti da ovaj članak ne primjenjuje na lokomotive i vlakove na vlastiti pogon iz trećih zemalja za koje je predviđeno da će prometovati do kolodvora koji se nalazi na njezinu državnom području u blizini granice i koji je namijenjen za odvijanje prekograničnog prometa. Sukladnost tih vozila s osnovnim zahtjevima ove Direktive osigurava dotični željeznički prijevoznik u kontekstu svog sustava upravljanja sigurnošću i prema potrebi u skladu s člankom 10. stavkom 9. Direktive (EU) 2016/798.

### Članak 22.

#### **Registracija vozila čije je stavljanje na tržište odobreno**

1. Prije prve uporabe vozila i nakon što je odobrenje za njegovo stavljanje na tržište dodijeljeno u skladu s člankom 21., vozilo se na zahtjev posjednika registrira u registru vozila kako je navedeno u članku 47.
2. Ako je područje uporabe vozila ograničeno na državno područje jedne države članice, vozilo se registrira u toj državi članici.
3. Ako područje uporabe vozila obuhvaća državno područje više od jedne države članice, vozilo se registrira u jednoj od dotičnih država članica.

### Članak 23.

#### **Provjere prije uporabe odobrenih vozila**

1. Prije nego što željeznički prijevoznik uporabi vozilo na području uporabe koje je utvrđeno u odobrenju za stavljanje na tržište, on provjerava da je:
  - (a) za vozilo izdano odobrenje za stavljanje na tržište u skladu s člankom 21. te da je ono propisno registrirano;
  - (b) vozilo kompatibilno s trasom na temelju registra infrastrukture, relevantnih TSI-ova ili bilo kojih relevantnih informacija koje upravitelj infrastrukture mora dostaviti bez naknade i u razumnom roku, ako registar infrastrukture ne postoji ili je nepotpun; te
  - (c) vozilo ispravno uključeno u sastav vlaka ako je namijenjeno za prometovanje, uzimajući u obzir sustav upravljanja sigurnošću utvrđen u članku 9. Direktive (EU) 2016/798 i TSI za odvijanje prometa i upravljanje njime.
2. Za potrebe stavka 1. željeznički prijevoznik može provesti ispitivanja u suradnji s upraviteljem infrastrukture.

Upravitelj infrastrukture, uz savjetovanje s podnositeljem zahtjeva, ulaže sve napore da osigura provedbu svih ispitivanja u roku od tri mjeseca od primjeka zahtjeva podnositelja.

### Članak 24.

#### **Odobrenje za tip vozilâ**

1. Agencija ili nacionalno tijelo nadležno za sigurnost može, prema potrebi, u skladu s postupkom utvrđenim u članku 21. dodijeliti odobrenja za tip vozila. Zahtjev za odobrenjem za tip vozila i informacije o svim zahtjevima, fazama relevantnih postupaka i njihovom ishodu te, prema potrebi, zahtjevi i odluke odbora za žalbe, podnose se putem jedinstvene kontaktne točke iz članka 12. Uredbe (EU) 2016/796.
2. Ako Agencija ili nacionalno tijelo nadležno za sigurnost izdaje odobrenje za stavljanje vozila na tržište, ona/ono istodobno sa zahtjevom podnositelja zahtjeva izdaje i odobrenje za tip vozila, koje je povezano s istim područjem uporabe vozila.
3. U slučaju promjene odgovarajućih odredaba u TSI-ovima ili nacionalnim pravilima na temelju kojih je izdano odobrenje za tip vozila, u TSI-u ili nacionalnom pravilu određuje se ostaje li već izdano odobrenje za tip vozila i dalje važeće ili ga je potrebno obnoviti. Ako odobrenje treba obnoviti, provjere koje provodi Agencija ili nacionalno tijelo nadležno za sigurnost mogu se odnositi samo na promijenjena pravila.
4. Komisija provedbenim aktima utvrđuje model izjave o sukladnosti tipa. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 51. stavka 3.

5. Izjava o sukladnosti tipa utvrđuje se u skladu s:

(a) postupcima provjere relevantnih TSI-ova; ili

(b) ako se TSI-ovi ne primjenjuju, postupcima ocjenjivanja sukladnosti kako je utvrđeno u modulima B+D, B+F i H1 Odluke br. 768/2008/EZ Europskog parlamenta i Vijeća (¹).

6. Komisija, kada je to primijereno, može donijeti provedbene akte kojima uspostavlja *ad hoc* module za ocjenjivanje sukladnosti. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 51. stavka 3.

7. Odobrenje za tipove vozila unosi se u Europski registar odobrenih tipova vozila iz članka 48.

#### Članak 25.

#### **Sukladnost vozilâ s odobrenim tipom vozila**

1. Vozilo ili serija vozila koji su sukladni s odobrenim tipom vozila bez dodatnih provjera dobivaju odobrenje za vozilo u skladu s člankom 21. na temelju izjave o sukladnosti s tim tipom vozila, koju podnosi podnositelj zahtjeva.

2. Obnavljanje odobrenja za tip vozila kako je navedeno u članku 24. stavku 3. ne utječe na odobrenja za stavljanje vozila na tržište koja su već izdana na temelju prethodnog odobrenja za stavljanje tog tipa vozila na tržište.

#### Članak 26.

#### **Neusklađenost vozila ili tipova vozila s osnovnim zahtjevima**

1. Kada željeznički prijevoznik tijekom uporabe utvrđi da vozilo kojim se koristi ne ispunjava jedan od primjenjivih osnovnih zahtjeva, on poduzima potrebne korektivne mjere kako bi osigurao sukladnost tog vozila. Osim toga, on može obavijestiti Agenciju i bilo koja dotična nacionalna tijela nadležna za sigurnost o poduzetim mjerama. Ako željeznički prijevoznik ima dokaz da je neusklađenost postojala već u trenutku izdavanja odobrenja za stavljanje na tržište, o tome obavješće Agenciju i bilo koja druga dotična nacionalna tijela nadležna za sigurnost.

2. Kada nacionalno tijelo nadležno za sigurnost sazna, primjerice u okviru postupka nadzora predviđenog u članku 17. Direktive (EU) 2016/798, da vozilo ili tip vozila, za koje je odobrenje za stavljanje na tržište izdala Agencija u skladu s člankom 21. stavkom 5. ili člankom 24., ili nacionalno tijelo nadležno za sigurnost u skladu s člankom 21. stavkom 8. ili člankom 24., kada ga se upotrebljava u skladu s njegovom namjenom ne ispunjava jedan od primjenjivih osnovnih zahtjeva, ono o tome obavješće željezničkog prijevoznika koji upotrebljava to vozilo ili tip vozila i od njega traži da poduzme potrebne korektivne mjere kako bi osigurao sukladnost tog vozila ili tih vozila. Nacionalno tijelo nadležno za sigurnost obavješće Agenciju i bilo koja druga dotična nacionalna tijela nadležna za sigurnost, uključujući ona na državnom području na kojem je u tijeku obrada zahtjeva za odobrenje za stavljanje na tržište vozila istog tipa.

3. Kada, u slučajevima navedenima u stvcima 1. i 2. ovog članka, korektivne mjere koje je primijenio željeznički prijevoznik ne osiguraju sukladnost s primjenjivim osnovnim zahtjevima i ta nesuklađnost dovede do ozbiljnog sigurnosnog rizika, dotično nacionalno tijelo nadležno za sigurnost može primijeniti privremene sigurnosne mjere u okviru svojih zadaća nadzora, u skladu s člankom 17. stavkom 6. Direktive (EU) 2016/798. Privremene sigurnosne mjere u obliku suspenzije odobrenja tipa vozila istodobno mogu primijeniti nacionalno tijelo nadležno za sigurnost ili Agencija te podliježu sudskom preispitivanju i arbitražnom postupku utvrđenom u članku 21. stavku 7.

4. U slučajevima iz stavka 3. Agencija ili nacionalno tijelo nadležno za sigurnost koje je izdalo odobrenje, nakon preispitivanja djelotvornosti bilo kojih mjera poduzetih radi uklanjanja ozbiljnog sigurnosnog rizika, može odlučiti ukinuti ili izmijeniti odobrenje kada se dokaže da u trenutku izdavanja odobrenja nije bio ispunjen određeni osnovni zahtjev. U tu svrhu oni o svojoj odluci obavješćuju nositelja odobrenja za stavljanje na tržište ili odobrenja za tip vozila, navodeći razloge za svoje odluke. Nositelj može, u roku od mjesec dana od primitka odluke Agencije ili nacionalnog tijela nadležnog za sigurnost, zatražiti preispitivanje odluke. U tom se slučaju odluku o ukidanju privremeno suspendira. Agencija ili nacionalno tijelo nadležno za sigurnost mogu u roku od mjesec dana od datuma primitka zahtjeva za preispitivanje potvrditi ili opozvati svoju odluku.

(¹) Odluka br. 768/2008/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 9. srpnja 2008. o zajedničkom okviru za stavljanje na tržište proizvoda i o stavljanju izvan snage Odluke Vijeća 93/465/EEZ (SL L 218, 13.8.2008., str. 82.).

Kada je to potrebno, u slučaju neslaganja između Agencije i nacionalnog tijela nadležnog za sigurnost u vezi s potrebom da se ograniči ili ukine odobrenje, primjenjuje se arbitražni postupak predviđen u članku 21. stavku 7. Ako je rezultat tog postupka takav da se odobrenje za vozilo ne ograničava niti ukida, suspendiraju se privremene sigurnosne mjere iz stavka 3. ovog članka.

5. Ako odluka Agencije bude potvrđena, nositelj odobrenja za vozilo može podnijeti žalbu odboru za žalbe određenom u skladu s člankom 55. Uredbe (EU) 2016/796 u roku iz članka 59. te Uredbe. Ako odluka nacionalnog tijela nadležnog za sigurnost bude potvrđena, nositelj odobrenja za vozilo može podnijeti žalbu, u roku od dva mjeseca od priopćenja te odluke, u okviru nacionalnog sudskog preispitivanja iz članka 18. stavka 3. Direktive (EU) 2016/798. Države članice za potrebe takvog žalbenog postupka mogu odrediti regulatorno tijelo navedeno u članku 56. Direktive 2012/34/EU.

6. Ako Agencija odluči ukinuti ili izmijeniti odobrenje za stavljanje na tržište koje je dodijelila, ona izravno obavješćuje sva nacionalna tijela nadležna za sigurnost, navodeći razloge za svoju odluku.

Ako nacionalno tijelo nadležno za sigurnost odluči ukinuti odobrenje za stavljanje na tržište koje je dodijelilo, ono o tome odmah obavješćuje Agenciju i navodi razloge za svoju odluku. Agencija zatim o tome obavješćuje ostala nacionalna tijela nadležna za sigurnost.

7. Odluka Agencije ili nacionalnog tijela nadležnog za sigurnost o ukidanju odobrenja unosi se u odgovarajući registar vozila u skladu s člankom 22. ili, u slučaju odobrenja za tip vozila, u Europski registar odobrenih tipova vozila u skladu s člankom 24. stavkom 7. Agencija i nacionalna tijela nadležna za sigurnost osiguravaju da željeznički prijevoznici koji se koriste vozilima istog tipa kao što je vozilo ili tip koji podliježe ukidanju budu primjereni obavješteni. Ti željeznički prijevoznici najprije provjeravaju postoji li isti problem neusklađenosti. U tom se slučaju primjenjuje postupak predviđen u ovom članku.

8. Kada se odobrenje za stavljanje na tržište ukine, dotično vozilo ne smije se više upotrebljavati, a njegovo se područje uporabe ne smije proširivati. Kada se odobrenje za tip vozila ukine, vozila izrađena na temelju tog odobrenja ne smiju se staviti na tržište ili, ako su već bila stavljenia na tržište, moraju se povući s tržišta. Novo odobrenje može se za pojedinačna vozila zatražiti na temelju postupka predviđenog u članku 21. odnosno za tip vozila na temelju postupka predviđenog u članku 24.

9. Kada je, u slučajevima predviđenima u stavcima 1. i 2., neusklađenost s osnovnim zahtjevima ograničena na dio područja uporabe dotičnog vozila i ako je ta neusklađenost postojala već u trenutku izdavanja odobrenja za stavljanje na tržište, odobrenje se mijenja tako da se isključe dotični dijelovi područja uporabe.

## POGLAVLJE VI.

### TIJELA ZA OCJENJIVANJE SUKLADNOSTI

#### Članak 27.

##### Tijela koja provode prijavljivanje

1. Države članice određuju tijela koja provode prijavljivanje koja su odgovorna za utvrđivanje i provedbu postupaka za ocjenjivanje, prijavljivanje i nadgledanje tijela za ocjenjivanje sukladnosti, uključujući usklađenost s člankom 34.

2. Države članice osiguravaju da ta tijela obavješćuju Komisiju i druga tijela država članica ovlaštena za provedbu zadaća ocjenjivanja sukladnosti trećih strana kako je predviđeno u članku 10. stavku 2. i članku 15. stavku 1. Također osiguravaju da obavješćuju Komisiju i druge države članice o imenovanim tijelima iz članka 15. stavka 8.

3. Države članice mogu odlučiti da ocjenjivanje i nadgledanje iz stavka 1. treba provoditi nacionalno akreditacijsko tijelo u smislu Uredbe (EZ) br. 765/2008 i u skladu s njom.

4. Kada tijelo koje provodi prijavljivanje delegira ili na drugi način povjerava ocjenjivanje, prijavljivanje ili nadgledanje iz stavka 1. ovog članka tijelu koje nije tijelo javne vlasti, to tijelo mora biti pravna osoba i ispunjavati zahtjeve utvrđene u članku 28. Ono ima uspostavljene aranžmane za pokrivanje odgovornosti koja proizlazi iz njegovih aktivnosti.

5. Tijelo koje provodi prijavljivanje preuzima punu odgovornost za zadaće koje obavlja tijelo iz stavka 3.

### Članak 28.

#### **Zahtjevi u vezi s tijelima koja provode prijavljivanje**

Tijelo koje provodi prijavljivanje:

- (a) uspostavlja se tako da se izbjegne svaki sukob interesa s tijelima za ocjenjivanje sukladnosti;
- (b) organizirano je i djeluje tako da zaštitи objektivnost i nepristranost svojih aktivnosti;
- (c) organizirano je tako da svaku odluku koja se odnosi na prijavljivanje tijela za ocjenjivanje sukladnosti donose stručne osobe različite od onih koje provode ocjenjivanje;
- (d) ne nudi niti obavlja bilo kakve aktivnosti koje obavljaju tijela za ocjenjivanje sukladnosti kao ni usluge savjetovanja na komercijalnoj ili konkurentskoj osnovi;
- (e) štiti povjerljivost prikupljenih informacija;
- (f) raspolaže dostatnim brojem stručnog osoblja za ispravno obavljanje svojih zadaća.

### Članak 29.

#### **Obveza tijela koja provode prijavljivanje da pružaju informacije**

Države članice obavješćuju Komisiju o svojim postupcima za ocjenjivanje, prijavljivanje i nadgledanje tijela za ocjenjivanje sukladnosti i svim promjenama u vezi s tim postupcima.

Komisija osigurava dostupnost tih podataka javnosti.

### Članak 30.

#### **Tijela za ocjenjivanje sukladnosti**

1. Tijelo za ocjenjivanje sukladnosti mora za potrebe prijavljivanja ispunjavati zahtjeve utvrđene u stvcima od 2. do 7. ovog članka i u člancima 31. i 32.
2. Tijelo za ocjenjivanje sukladnosti osniva se u skladu s nacionalnim pravom i ima pravnu osobnost.
3. Tijelo za ocjenjivanje sukladnosti sposobno je obavljati sve zadaće ocjenjivanja sukladnosti koje su mu dodijeljene relevantnim TSI-em i za koje je prijavljeno, bez obzira na to obavlja li navedene zadaće samo tijelo za ocjenjivanje sukladnosti ili se one obavljaju u njegovo ime i pod njegovom odgovornošću.

U svakom trenutku, za svaki zasebni postupak ocjenjivanja sukladnosti i svaku vrstu ili kategoriju proizvoda za koje je prijavljeno, tijelo za ocjenjivanje sukladnosti ima na raspolaganju:

- (a) potrebno osoblje s tehničkim znanjem i dostatnim i prikladnim iskustvom za obavljanje zadaća ocjenjivanja sukladnosti;
- (b) relevantne opise postupaka u skladu s kojima se ocjenjivanje sukladnosti treba provoditi, a kojima se osigurava transparentnost i sposobnost primjene tih postupaka. Također ima uspostavljenu prikladnu politiku i postupke za razlikovanje između zadaća koje obavlja kao prijavljeno tijelo za ocjenjivanje sukladnosti i drugih aktivnosti;
- (c) prikladne postupke za obavljanje aktivnosti kojima se vodi računa o veličini poduzeća, sektoru u kojem djeluje, njegovoj strukturi, stupnju složenosti dotične tehnologije proizvoda te masovnoj ili serijskoj prirodi proizvodnoga procesa.

Ono raspolaže sredstvima potrebnima za obavljanje tehničkih i administrativnih zadaća povezanih s aktivnostima ocjenjivanja sukladnosti na primjeren način te ima pristup svoj potreboj opremi ili postrojenjima.

4. Tijela za ocjenjivanje sukladnosti sklapaju osiguranje od odgovornosti, osim ako odgovornost preuzima država u skladu s nacionalnim pravom ili ako je za ocjenjivanje sukladnosti izravno odgovorna sama država članica.

5. Osoblje tijela za ocjenjivanje sukladnosti mora čuvati poslovnu tajnu u odnosu na sve informacije dobivene prilikom obavljanja zadaća na temelju relevantnog TSI-a ili bilo koje odredbe nacionalnog prava kojim se njega provodi, osim u odnosu na nadležna tijela države članice u kojoj se obavljaju aktivnosti. Vlasnička su prava zaštićena.

6. Tijela za ocjenjivanje sukladnosti sudjeluju u relevantnim aktivnostima normizacije i aktivnostima koordinacijske grupe prijavljenih tijela za ocjenjivanje sukladnosti osnovane u skladu s mjerodavnim pravom Unije ili osiguravaju da je njihovo osoblje koje provodi ocjenjivanje obaviješteno o tim aktivnostima, te kao opće smjernice primjenjuju administrativne odluke i dokumente nastale kao rezultat rada te grupe.

7. Tijela za ocjenjivanje sukladnosti koja su prijavljena za pružne prometno-upravljačke i signalno-sigurnosne podsustave i/ili one ugrađene u vozilo sudjeluju u aktivnostima grupe za ERTMS iz članka 29. Uredbe (EU) 2016/796 ili osiguravaju da je njihovo osoblje koje provodi ocjenjivanje obaviješteno o tim aktivnostima. Ona slijede smjernice koje su rezultat rada te grupe. Ako smatraju da je njihova primjena neprikladna ili nemoguća, tijela za ocjenjivanje sukladnosti svoje primjedbe podnose na raspravu grupi za ERTMS radi kontinuiranog poboljšavanja smjernica.

### Članak 31.

#### **Nepristranost tijelâ za ocjenjivanje sukladnosti**

1. Tijelo za ocjenjivanje sukladnosti jest tijelo koje ima svojstvo treće osobe i neovisno je o organizaciji ili proizvođaču čiji proizvod ocjenjuje.

Tijelo koje pripada poslovnoj udruzi ili strukovnom savezu koji predstavlja poduzeća uključena u projektiranje, proizvodnju, isporuku, sklapanje, upotrebu ili održavanje proizvoda koje ono ocjenjuje može se smatrati tijelom za ocjenjivanje sukladnosti pod uvjetom da je dokazana njegova neovisnost i nepostojanje sukoba interesa.

2. Nepristranost tijela za ocjenjivanje sukladnosti, njihove uprave i osoblja koje obavlja ocjenjivanje mora biti zajamčena.

3. Tijelo za ocjenjivanje sukladnosti, njegova uprava i osoblje odgovorno za provedbu ocjenjivanja sukladnosti nisu projektant, proizvođač, dobavljač, ugraditelj, kupac, vlasnik, korisnik ili održavatelj proizvoda koje ocjenjuju, kao ni ovlašteni zastupnik bilo koje od tih stranaka. To ne isključuje upotrebu ocijenjenih proizvoda koji su potrebni za rad tijela za ocjenjivanje sukladnosti ili upotrebu takvih proizvoda u osobne svrhe.

4. Tijelo za ocjenjivanje sukladnosti, njegova uprava i osoblje odgovorno za provedbu ocjenjivanja sukladnosti nisu izravno uključeni u projektiranje, proizvodnju ili izgradnju, stavljanje na tržište, ugrađivanje, uporabu ili održavanje tih proizvoda niti predstavljaju stranke koje sudjeluju u tim aktivnostima. Ne sudjeluju ni u kakvoj aktivnosti koja može biti u sukobu s neovisnošću njihove prosudbe ili poštenjem u odnosu na poslove ocjenjivanja sukladnosti za koje su prijavljeni. Navedena se zabrana posebno odnosi na usluge savjetovanja.

5. Tijela za ocjenjivanje sukladnosti osiguravaju da aktivnosti njihovih društava kćeri ili podizvođača ne utječu na povjerljivost, objektivnost ili nepristranost njihova ocjenjivanja sukladnosti.

6. Tijela za ocjenjivanje sukladnosti i njihovo osoblje provode aktivnosti ocjenjivanja sukladnosti na najvišem stupnju profesionalnosti i potrebne tehničke stručnosti u određenom području, bez pritisaka i poticaja, posebno financijskih, koji bi mogli utjecati na njihovu prosudbu ili rezultate njihove ocjene sukladnosti, posebno u vezi s osobama ili skupinama osoba koje su zainteresirane za rezultate tih aktivnosti.

### Članak 32.

#### **Osoblje tijelâ za ocjenjivanje sukladnosti**

1. Osoblje odgovorno za provedbu aktivnosti ocjenjivanja sukladnosti ima sljedeće vještine:

(a) dobru tehničku i stručnu osposobljenost kojom su obuhvaćene sve aktivnosti ocjenjivanja sukladnosti za koje je tijelo za ocjenjivanje sukladnosti prijavljeno;

- (b) zadovoljavajuće poznavanje zahtjeva povezanih s ocjenjivanjima koja provode i odgovarajuće ovlaštenje za provedbu tih ocjenjivanja;
- (c) odgovarajuće znanje o osnovnim zahtjevima, primjenjivim usklađenim normama i relevantnim odredbama prava Unije te razumijevanje tih zahtjeva, normi i odredaba;
- (d) sposobnost izrade potvrda, bilješki i izvješća kojima se dokazuje da su ocjenjivanja provedena.

2. Naknada za rad uprave i osoblja koje provodi ocjenjivanje u tijelu za ocjenjivanje sukladnosti ne ovisi o broju provedenih ocjenjivanja niti o rezultatima tih ocjenjivanja.

### Članak 33.

#### **Pretpostavka o sukladnosti tijelâ za ocjenjivanje sukladnosti**

Ako tijelo za ocjenjivanje sukladnosti dokaže da ispunjava kriterije utvrđene u relevantnim usklađenim normama ili njihovim dijelovima, a na koje su upućivanja objavljena u *Službenom listu Europske unije*, prepostavlja se da ono ispunjava zahtjeve utvrđene u člancima od 30. do 32. ako su ti zahtjevi obuhvaćeni primjenjivim usklađenim normama.

### Članak 34.

#### **Društva kćeri prijavljenih tijela i dodjela ugovora podizvođačima od strane prijavljenih tijela**

1. Ako prijavljeno tijelo za ocjenjivanje sukladnosti dodijeli ugovorom podizvođaču određene zadaće povezane s ocjenjivanjem sukladnosti ili se opredijeli za društvo kćer, ono osigurava da podizvođač ili društvo kći ispunjava zahtjeve utvrđene u člancima od 30. do 32. i obavješćuje tijelo koje provodi prijavljivanje na odgovarajući način.
2. Prijavljena tijela preuzimaju punu odgovornost za zadaće koje obavljaju podizvođači ili društva kćeri bez obzira na mjesto njihovog poslovnog nastana.
3. Aktivnosti prijavljenih tijela mogu se dodijeliti podizvođaču ili ih može obaviti društvo kći samo uz pristanak klijenta.
4. Prijavljena tijela stavlju na raspolaganje tijelu koje provodi prijavljivanje odgovarajuće dokumente koji se odnose na ocjenjivanje kvalifikacija podizvođača ili društva kćeri i poslova koje oni obavljaju u skladu s relevantnim TSI-em.

### Članak 35.

#### **Akreditirana interna tijela**

1. Podnositelji zahtjeva mogu se koristiti akreditiranim internim tijelom za provedbu aktivnosti ocjenjivanja sukladnosti radi provedbe postupaka određenih u modulima A1, A2, C1 ili C2 koji su utvrđeni u Prilogu II. Odluci br. 768/2008/EZ i modulima CA1 i CA2 koji su utvrđeni u Prilogu I. Odluci 2010/713/EU. To tijelo predstavlja zaseban i odvojen dio dotičnog podnositelja zahtjeva te ne sudjeluje u projektiranju, proizvodnji, isporuci, ugradnji, uporabi ili održavanju proizvoda koje ocjenjuje.
2. Akreditirano interno tijelo ispunjava sljedeće zahtjeve:
  - (a) akreditirano je u skladu s Uredbom (EZ) br. 765/2008;
  - (b) tijelo i njegovo osoblje se unutar poduzeća čiji su dio razlikuju na organizacijskoj razini i koriste se metodama izvješćivanja kojima se osigurava njihova nepristranost te to dokazuju nadležnom nacionalnom akreditacijskom tijelu;
  - (c) ni tijelo ni njegovo osoblje nisu odgovorni za projektiranje, proizvodnju, isporuku, ugradnju, rad ili održavanje proizvoda koje ocjenjuju niti obavljaju aktivnosti koje bi mogle biti u sukobu s neovisnošću njihove prosudbe ili poštenjem u odnosu na njihove aktivnosti ocjenjivanja;
  - (d) tijelo pruža svoje usluge isključivo poduzeću čiji je ono dio.
3. Akreditirano interno tijelo ne prijavljuje se državama članicama niti Komisiji, ali informacije o njegovoj akreditaciji pruža poduzeće čiji je ono dio ili nacionalno akreditacijsko tijelo obavješćuje tijelo koje provodi prijavljivanje na zahtjev tijela koje provodi prijavljivanje.

### Članak 36.

#### Zahtjev za prijavljivanje

1. Tijelo za ocjenjivanje sukladnosti podnosi zahtjev za prijavljivanje tijelu koje provodi prijavljivanje države članice u kojoj ima poslovni nastan.
2. Tom zahtjevu prilaže se opis aktivnosti ocjenjivanja sukladnosti, modul ili moduli za ocjenjivanje sukladnosti i proizvod ili proizvodi za koje navedeno tijelo tvrdi da je nadležno, kao i potvrda o akreditaciji, ako ona postoji, koju je izdalo nacionalno akreditacijsko tijelo kojom se potvrđuje da tijelo za ocjenjivanje sukladnosti ispunjava zahtjeve utvrđene u člancima od 30. do 32.
3. Ako dotično tijelo za ocjenjivanje sukladnosti ne može dostaviti potvrdu o akreditaciji, ono tijelu koje provodi prijavljivanje dostavlja sve dokumentirane dokaze potrebne za provjeru, priznavanje i redovno nadgledanje njegove usklađenosti sa zahtjevima utvrđenima u člancima od 30. do 32.

### Članak 37.

#### Postupak prijavljivanja

1. Tijela koja provode prijavljivanje prijavljuju samo ona tijela za ocjenjivanje sukladnosti koja ispunjavaju zahtjeve utvrđene u člancima od 30. do 32.
2. Tijela koje provode prijavljivanje prijavljuju tijela iz stavka 1. Komisiji i drugim državama članicama koristeći se elektroničkim alatom za prijavljivanje koji je izradila i kojim upravlja Komisija.
3. Prijavljanje uključuje sve pojedinosti o aktivnostima ocjenjivanja sukladnosti, dotični modul ili module za ocjenjivanje sukladnosti i dotični proizvod ili proizvode te relevantnu potvrdu o akreditaciji ili druge potvrde o stručnosti predviđene u stavku 4.
4. Ako se prijavljivanje ne temelji na potvrdi o akreditaciji kako je navedeno u članku 36. stavku 2., tijelo koje provodi prijavljivanje dostavlja Komisiji i ostalim državama članicama dokumentirane dokaze kojima se potvrđuje stručnost tijela za ocjenjivanje sukladnosti i uspostavljeni aranžmani radi osiguranja da će to tijelo biti periodično nadgledano i da će nastaviti ispunjavati zahtjeve utvrđene u člancima od 30. do 32.
5. Dotično tijelo može obavljati aktivnosti prijavljenog tijela samo ako Komisija i druge države članice ne podnesu prigovor u roku od dva tjedna od prijavljivanja kada je upotrijebljena potvrda o akreditaciji ili u roku od dva mjeseca od prijavljivanja kada akreditacija nije upotrijebljena.
6. Komisiju i druge države članice obavješćuje se o svakoj naknadnoj relevantnoj promjeni u prijavi.

### Članak 38.

#### Identifikacijski brojevi i popisi prijavljenih tijela

1. Komisija prijavljenom tijelu dodjeljuje identifikacijski broj.

Prijavljenom tijelu dodjeljuje se jedan identifikacijski broj čak i ako je ono prijavljeno na temelju nekoliko pravnih akata Unije.

2. Komisija objavljuje popis tijela prijavljenih na temelju ove Direktive, uključujući identifikacijske brojeve koji su im dodijeljeni i aktivnosti za koje su prijavljena.

Komisija osigurava ažuriranje navedenog popisa.

### Članak 39.

#### Promjene u prijavama

1. Ako tijelo koje provodi prijavljivanje utvrdi ili je obaviješteno o tome da prijavljeno tijelo više ne ispunjava zahtjeve utvrđene u člancima od 30. do 32. ili da ne ispunjava svoje obveze, tijelo koje provodi prijavljivanje ograničava, suspendira ili povlači prijavu, ako je to potrebno, ovisno o ozbiljnosti neispunjavanja tih zahtjeva ili obveza. Ono o tome odmah obavješćuje Komisiju i ostale države članice.

2. U slučaju ograničenja, suspenzije ili povlačenja prijave, ili ako je prijavljeno tijelo prestalo s radom, država članica koja provodi prijavljivanje poduzima odgovarajuće korake kako bi osigurala da dokumentaciju obradi drugo prijavljeno tijelo ili da se stavi na raspolaganje odgovornim tijelima koja provode prijavljivanje i tijelima za nadzor tržišta, na njihov zahtjev.

#### Članak 40.

#### **Oспоравање стручности пријављених тијела**

1. Komisija istražuje sve slučajeve u kojima ona ima bilo kakve sumnje ili je upozorena na postojanje sumnje u pogledu stручnosti prijavljenog tijela ili njegova kontinuiranog ispunjavanja zahtjeva i obveza kojima to tijelo podliježe.

2. Država članica koja provodi prijavljivanje na zahtjev dostavlja Komisiji sve informacije koje se odnose na osnovu za prijavljivanje ili održavanje stручnosti dotičnog tijela.

3. Komisija osigurava da se sa svim osjetljivim informacijama dobivenima tijekom njezina istraživanja postupa povjerljivo.

4. Ako Komisija utvrđi da prijavljeno tijelo ne ispunjava ili više ne ispunjava zahtjeve za prijavljivanje, ona o tome obavješćuje državu članicu koja provodi prijavljivanje i od nje zahtijeva da poduzme potrebne korektivne mјere, uključujući povlačenje prijave ako je to potrebno.

#### Članak 41.

#### **Operativne obveze priјављених тијела**

1. Prijavljena tijela provode ocjenjivanje sukladnosti u skladu s postupcima ocjenjivanja sukladnosti predviđenima u relevantnom TSI-u.

2. Ocjenjivanja sukladnosti provode se razmjerno tako da se izbjegnu nepotrebna opterećenja gospodarskih subjekata. Prijavljena tijela pri obavljanju svojih aktivnosti vode računa o veličini poduzeća, sektoru u kojem djeluje, njegovoj strukturi, stupnju složenosti dotične tehnologije proizvoda te masovnoj ili serijskoj prirodi proizvodnog procesa.

Pri tome ona ipak djeluju s ciljem ocjenjivanja usklađenosti proizvoda s ovom Direktivom.

3. Ako prijavljeno tijelo utvrđi da proizvođač ne ispunjava zahtjeve utvrđene u relevantnom TSI-u, odgovarajućim usklađenim normama ili tehničkim specifikacijama, ono zahtijeva da proizvođač poduzme odgovarajuće korektivne mјere i ne izdaje potvrdu o sukladnosti.

4. Ako prijavljeno tijelo tijekom nadgledanja sukladnosti nakon izdavanja potvrde utvrđi da proizvod više nije u skladu s relevantnim TSI-em ili odgovarajućim usklađenim normama ili tehničkim specifikacijama, ono zahtijeva da proizvođač poduzme odgovarajuće korektivne mјere i, ako je to potrebno, suspendira ili povlači potvrdu.

5. Ako korektivne mјere nisu poduzete ili nemaju traženi učinak, prijavljeno tijelo prema potrebi ograničava, suspendira ili povlači potvrde.

#### Članak 42.

#### **Obveza priјављених тијела да пружају информације**

1. Prijavljena tijela obavješćuju tijelo koje provodi prijavljivanje o sljedećem:

- (a) o svakom odbijanju, ograničenju, suspenziji ili povlačenju potvrde;
- (b) o svim okolnostima koje utječu na opseg prijave i uvjete prijave;
- (c) o svakom zahtjevu za obavješćivanje koji su primili od tijela za nadzor nad tržištem u vezi s aktivnostima ocjenjivanja sukladnosti;

(d) na zahtjev, o aktivnostima ocjenjivanja sukladnosti provedenima na području za koje su prijavljeni i svakoj drugoj provedenoj aktivnosti, uključujući prekogranične aktivnosti i ugovore s podizvođačima.

Nadležna nacionalna tijela nadležna za sigurnost također se obavješćuje o svakom odbijanju, ograničenju, suspenziji ili povlačenju potvrde u skladu s točkom (a).

2. Prijavljena tijela osiguravaju drugim tijelima koja su prijavljena na temelju ove Direktive i koja provode slične aktivnosti ocjenjivanja sukladnosti kojima su obuhvaćeni isti proizvodi relevantne informacije o pitanjima u vezi s negativnim i, na zahtjev, pozitivnim rezultatima ocjenjivanja sukladnosti.

3. Prijavljena tijela dostavljaju Agenciji „EZ“ potvrde o provjeri podsustava, „EZ“ potvrde o sukladnosti sastavnih dijelova interoperabilnosti i „EZ“ potvrde o prikladnosti za upotrebu sastavnih dijelova interoperabilnosti.

#### Članak 43.

#### Razmjena najbolje prakse

Komisija organizira razmjenu najbolje prakse među nacionalnim tijelima država članica koja su odgovorna za politiku prijavljivanja.

#### Članak 44.

#### Koordinacija prijavljenih tijela

Komisija osigurava odgovarajuću koordinaciju i suradnju među tijelima koja su prijavljena u skladu s ovom Direktivom uspostavom resorne grupe prijavljenih tijela. Agencija podupire aktivnosti prijavljenih tijela u skladu s člankom 24. Uredbe (EU) 2016/796.

Države članice osiguravaju da tijela koja su one prijavile sudjeluju u radu te grupe izravno ili putem imenovanih zastupnika.

#### Članak 45.

#### Imenovana tijela

1. Zahtjevi u vezi s tijelima za ocjenjivanje sukladnosti određeni u člancima od 30. do 34. primjenjuju se i na tijela imenovana u skladu s člankom 15. stavkom 8. osim:

(a) u slučaju vještina koje osoblje tih tijela mora posjedovati u skladu s člankom 32. stavkom 1. točkom (c), pri čemu je imenovano tijelo dužno posjedovati odgovarajuće znanje o nacionalnom pravu i razumijevanje tog prava;

(b) u slučaju dokumentacije koju treba staviti na raspolaganje tijelu koje provodi prijavljivanje u skladu s člankom 34. stavkom 4., pri čemu je imenovano tijelo dužno uključiti dokumente povezane s radom koji su obavili podizvođači ili društva kćeri u skladu s relevantnim nacionalnim pravilima.

2. Operativne obveze utvrđene u članku 41. primjenjuju se i na tijela imenovana u skladu s člankom 15. stavkom 8., osim ako se te obveze odnose na nacionalna pravila umjesto na TSI-ove.

3. Obveza obavješćivanja utvrđena u članku 42. stavku 1. primjenjuje se i na imenovana tijela koja na odgovarajući način obavješćuju države članice.

#### POGLAVLJE VII.

#### REGISTRI

#### Članak 46.

#### Sustav označivanja vozila brojevima

1. Nakon registracije u skladu s člankom 22., nadležno tijelo u državi članici registriranja dodjeljuje svakom vozilu europski broj vozila (EVN). Svako vozilo označuje se dodijeljenim EVN-om.

2. Specifikacije za EVN utvrđene su u mjerama iz članka 47. stavka 2. u skladu s relevantnim TSI-em.
3. Svakom se vozilu EVN dodjeljuje samo jedanput, osim ako je drukčije određeno u mjerama iz članka 47. stavka 2. u skladu s relevantnim TSI-em.
4. Neovisno o stavku 1. u slučaju vozila koja prometuju ili koja su namijenjena za prometovanje iz trećih zemalja ili u treće zemlje, u kojima je širina kolosijeka drukčija od širine kolosijeka na glavnoj željezničkoj mreži u Uniji, države članice mogu prihvati vozila koja su jasno označena u skladu s drukčijim sustavom kodiranja.

#### Članak 47.

##### Registri vozila

1. Sve dok Europski registar vozila iz stavka 5. ne postane operativan, svaka država članica vodi nacionalni registar vozila. Taj registar:
  - (a) ispunjava zajedničke specifikacije iz stavka 2.;
  - (b) ažurira tijelo koje je neovisno o svim željezničkim prijevoznicima;
  - (c) dostupan je nacionalnim tijelima nadležnim za sigurnost i istražnim tijelima određenim u člancima 16. i 22. Direktive (EU) 2016/798; također je dostupan na svaki legitiman zahtjev, regulatornim tijelima navedenima u članku 55. Direktive 2012/34/EU, te Agenciji, željezničkim prijevoznicima i upraviteljima infrastrukture, kao i onim osobama ili organizacijama koje vozila registriraju ili koje su navedene u registru.
2. Komisija provedbenim aktima donosi zajedničke specifikacije za nacionalne registre vozila u pogledu sadržaja, oblika podataka, funkcionalne i tehničke arhitekture, načina rada, uključujući aranžmane za razmjenu podataka te pravila za unos i pretraživanje podataka.

Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 51. stavka 3.

3. Nacionalni registar vozila mora sadržavati najmanje sljedeće elemente:
  - (a) EVN;
  - (b) upućivanja na „EZ“ izjavu o provjeri i tijelo koje ju je izdalo;
  - (c) upućivanja na Europski registar odobrenih tipova vozila iz članka 48.;
  - (d) identifikacijske podatke o vlasniku i posjedniku vozila;
  - (e) ograničenja u vezi s načinom uporabe vozila;
  - (f) upućivanja na subjekt nadležan za održavanje.

4. Sve dok nacionalni registri vozila država članica nisu povezani u skladu sa specifikacijom iz stavka 2., svaka država članica ažurira svoj registar izmjenama koje je u svoj registar unijela druga država članica, u pogledu podataka koji je se tiču.

5. S ciljem smanjenja administrativnih opterećenja i nepotrebnih troškova za države članice i dionike, Komisija do 16. lipnja 2018., uzimajući u obzir rezultate analize troškova i koristi, provedbenim aktima donosi tehničke i funkcionalne specifikacije za Europski registar vozila kojim bi se objedinili nacionalni registri vozila s ciljem osiguravanja usklađenog sučelja za sve korisnike za registraciju vozila i upravljanje podacima. Primjenjuju se stavak 1. točke (b) i (c) i stavak 3. Takva specifikacija uključuje sadržaj, oblik podataka, funkcionalnu i tehničku arhitekturu, način rada, uključujući aranžmane za razmjenu podataka te pravila za unos i pretraživanje podataka, kao i korake za prijelaz.

Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 51. stavka 3. i na temelju preporuke Agencije.

Europski registar vozila razvija se uzimajući u obzir informatičke aplikacije i registre koje su već uspostavile Agencija i države članice, kao što je Europski centralizirani virtualni registar vozila povezan s nacionalnim registrima vozila. Europski registar vozila stavlja se u funkciju do 16. lipnja 2021.

6. Posjednik u državi članici u kojoj je vozilo registrirano odmah prijavljuje svaku izmjenu podataka unesenih u registre vozila, uništenje vozila ili svoju odluku da vozilo više ne registrira.

7. U slučaju vozila koja su prvi put odobrena u trećoj zemlji, a potom korištena u državi članici, ta država članica osigurava da se podaci o vozilu, uključujući barem podatke o posjedniku dotičnog vozila, subjektu koji je nadležan za njegovo održavanje te ograničenjima u vezi s time kako se vozilo može upotrebljavati, mogu dobiti putem regista vozila ili se na drugi način bez odgode učine dostupnima u lako čitljivom obliku i na temelju istovjetnih nediskriminirajućih načela koja se primjenjuju na slične podatke iz regista vozila.

#### Članak 48.

#### **Europski registar odobrenih tipova vozila**

1. Agencija uspostavlja i vodi registar odobrenja za stavljanje tipova vozila na tržište izdanih u skladu s člankom 24. Taj registar:

- (a) javan je i dostupan u elektroničkom obliku;
- (b) ispunjava zajedničke specifikacije iz stavka 2.;
- (c) povezan je s relevantnim registrima vozila.

2. Komisija provedbenim aktima donosi zajedničke specifikacije za registar odobrenih tipova vozila koje se odnose na sadržaj, oblik podataka, funkcionalnu i tehničku arhitekturu, način rada te pravila za unos i pretraživanje podataka. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 51. stavka 3.

3. Taj registar mora obuhvaćati barem sljedeće elemente za svaki tip vozila:

- (a) tehničke karakteristike, uključujući one koje se odnose na pristup osobama s invaliditetom i osobama smanjene pokretljivosti, tipa vozila kako je utvrđeno u relevantnim TSI-ovima;
- (b) naziv proizvođača;
- (c) podatke o odobrenjima koji se odnose na područje uporabe za tip vozila, uključujući sva ograničenja ili povlačenja.

#### Članak 49.

#### **Registar infrastrukture**

1. Svaka država članica osigurava objavu regista infrastrukture u kojem se navode vrijednosti mrežnih parametara svakog podsustava ili dijela dotičnog podsustava kako je utvrđeno u relevantnom TSI-u.

2. Vrijednosti parametara zabilježenih u registru infrastrukture upotrebljavaju se u kombinaciji s vrijednostima parametara zabilježenih u odobrenju za vozilo za stavljanje na tržište radi provjere tehničke kompatibilnosti između vozila i mreže.

3. U registru infrastrukture mogu biti utvrđeni uvjeti upotrebe nepokretnih postrojenja i ostala ograničenja.

4. Svaka država članica osigurava da se registar infrastrukture ažurira u skladu sa stavkom 5.

5. Komisija provedbenim aktima za registar infrastrukture donosi zajedničke specifikacije koje se odnose na sadržaj, oblik podataka, funkcionalnu i tehničku arhitekturu, načina rada te pravila za unos i pretraživanje podataka. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 51. stavka 3.

## POGLAVLJE VIII.

## PRIJELAZNE I ZAVRŠNE ODREDBE

## Članak 50.

**Izvršavanje delegiranja ovlasti**

1. Ovlast za donošenje delegiranih akata dodjeljuje se Komisiji podložno uvjetima utvrđenima u ovom članku.
2. Ovlast za donošenje delegiranih akata iz članka 5. stavka 1. dodjeljuje se Komisiji na razdoblje od pet godina počevši od 15. lipnja 2016. Komisija izrađuje izvješće o delegiranju ovlasti najkasnije devet mjeseci prije kraja razdoblja od pet godina. Delegiranje ovlasti prešutno se produljuje za razdoblja jednakog trajanja, osim ako se Europski parlament ili Vijeće tom produljenju usprotive najkasnije tri mjeseca prije kraja svakog razdoblja.
3. Od posebne je važnosti da Komisija slijedi svoju uobičajenu praksu i da provodi savjetovanja sa stručnjacima, među ostalim sa stručnjacima država članica, prije donošenja tih delegiranih akata.
4. Europski parlament ili Vijeće u svakom trenutku mogu opozvati delegiranje ovlasti iz članka 5. stavka 1. Odlukom o opozivu prekida se delegiranje ovlasti koje je u njoj navedeno. Opoziv počinje proizvoditi učinke sljedećeg dana od dana objave spomenute odluke u *Službenom listu Europske unije* ili na kasniji dan naveden u spomenutoj odluci. On ne utječe na valjanost delegiranih akata koji su već na snazi.
5. Čim doneše delegirani akt, Komisija ga istodobno priopćuje Europskom parlamentu i Vijeću.
6. Delegirani akt donesen na temelju članka 5. stavka 1. stupa na snagu samo ako Europski parlament ili Vijeće u roku od dva mjeseca od priopćenja tog akta Europskom parlamentu i Vijeću na njega ne podnesu nikakav prigovor ili ako su prije isteka tog roka i Europski parlament i Vijeće obavijestili Komisiju da neće podnijeti prigovore. Taj se rok produljuje za dva mjeseca na inicijativu Europskog parlamenta ili Vijeća.

## Članak 51.

**Postupak odbora**

1. Komisiji pomaže odbor koji je osnovan člankom 21. Direktive Vijeća 96/48/EZ<sup>(1)</sup>. Navedeni odbor je odbor u smislu Uredbe (EU) br. 182/2011.
2. Pri upućivanju na ovaj stavak primjenjuje se članak 4. Uredbe (EU) br. 182/2011.
3. Pri upućivanju na ovaj stavak primjenjuje se članak 5. Uredbe (EU) br. 182/2011. Ako odbor ne da nikakvo mišljenje, Komisija ne donosi nacrt provedbenog akta i primjenjuje se članak 5. stavak 4. treći podstavak Uredbe (EU) br. 182/2011.

## Članak 52.

**Obrazloženje**

U svakoj se odluci donesenoj na temelju ove Direktive o ocjenjivanju sukladnosti ili prikladnosti za uporabu sastavnih dijelova interoperabilnosti ili provjeri podsustava koji čine željeznički sustav Unije ili svakoj odluci donesenoj na temelju članaka 7., 12. i 17. detaljno navode razlozi na kojima se ona temelji. O njoj se, što je prije moguće, obavješćuje dotična strana, zajedno s naznakom pravnih lijekova koji su dostupni u skladu sa zakonodavstvom koje je na snazi u dotičnoj državi članici te rokovima za podnošenje tih pravnih lijekova.

<sup>(1)</sup> Direktiva Vijeća 96/48/EZ od 23. srpnja 1996. o interoperabilnosti transeuropskog željezničkog sustava velikih brzina (SL L 235, 17.9.1996., str. 6.).

**Članak 53.****Izvješća i informacije**

1. Do 16. lipnja 2018., Komisija izvješćuje o napretku u pripremi za pojačanu ulogu Agencije u skladu s ovom Direktivom. Osim toga, Komisija svake tri godine, a prvi put tri godine nakon isteka prijelaznog razdoblja predviđenog u članku 54., izvješćuje Europski parlament i Vijeće o postignutom napretku u ostvarivanju interoperabilnosti željezničkog sustava Unije i funkciranja Agencije u tom kontekstu. To izvješće također uključuje vrednovanje provedbe i uporabe registara iz poglavlja VII. te analizu slučajeva navedenih u članku 7. i primjene poglavlja V., posebno ocjenjujući funkciranje sporazuma o suradnji sklopljenih između Agencije i nacionalnih tijela nadležnih za sigurnost. Komisija za potrebe prvog izvješća, nakon kraja prijelaznog razdoblja, provodi opsežna savjetovanja s relevantnim dionicima i uspostavlja program kako bi omogućila ocjenu napretka. Ako je to primjерeno s obzirom na gore navedenu analizu, Komisija predlaže zakonodavne mjere, uključujući mјere koje se odnose na buduću ulogu Agencije u poboljšanju interoperabilnosti.

2. Agencija izrađuje i periodično ažurira alat kojim se, na zahtjev države članice, Europskog parlamenta ili Komisije, može pružiti pregled razine interoperabilnosti željezničkog sustava Unije. U tom se alatu koriste informacije koje su dostupne u registrima predviđenima u poglavlju VII.

**Članak 54.****Prijelazni režim za uporabu vozilâ**

1. Ne dovodeći u pitanje stavak 4. ovog članka, vozila koja moraju biti odobrena između 15. lipnja 2016. i 16. lipnja 2019. podliježu odredbama navedenima u poglavlju V. Direktive 2008/57/EZ.

2. Odobrenja za puštanje vozila u uporabu koja su dodijeljena u skladu sa stavkom 1. i sva ostala odobrenja dodijeljena prije 15. lipnja 2016., uključujući odobrenja izdana na temelju međunarodnih sporazuma, a posebno RIC-a (Regolamento Internazionale Carrozze) i RIV-a (Regolamento Internazionale Veicoli), važe i dalje u skladu s uvjetima pod kojima su ta odobrenja dodijeljena.

3. Vozila odobrena za puštanje u uporabu u skladu sa stavcima 1. i 2. dobivaju novo odobrenje za stavljanje na tržište radi prometovanja na jednoj ili više mreža koje još nisu obuhvaćene njihovim odobrenjem. Stavljanje na tržište na tim dodatnim mrežama podliježe članku 21.

4. Najkasnije od 16. lipnja 2019. Agencija obavlja zadaće povezane s odobrenjima u skladu s člancima 21. i 24. i zadaće iz članka 19. u vezi s područjem uporabe u državama članicama koje Agenciju i Komisiju nisu obavijestile u skladu s člankom 57. stavkom 2.. Odstupajući od članka 21. i 24., nacionalna tijela država članica nadležna za sigurnost koja su Agenciju i Komisiju obavijestila u skladu s člankom 57. stavkom 2. mogu i dalje izdavati odobrenja u skladu s Direktivom 2008/57/EZ do 16. lipnja 2020.

**Članak 55.****Ostale prijelazne odredbe**

1. Prilozi IV., V., VII. i IX. Direktivi 2008/57/EZ primjenjuju se do datuma početka primjene odgovarajućih provedbenih akata iz članka 7. stavka 5., članka 9. stavka 4., članka 14. stavka 10. te članka 15. stavka 9. ove Direktive.

2. Direktiva 2008/57/EZ nastavlja se primjenjivati u odnosu na pružne projekte ERTMS-a koji trebaju biti pušteni u uporabu između 15. lipnja 2016. i 16. lipnja 2019.

3. Projekti za koje je faza provedbe javnog natječaja ili ugovaranja dovršena prije 16. lipnja 2019. ne podliježu prethodnom odobrenju Agencije iz članka 19.

4. Do 16. lipnja 2031. mogućnosti sadržane u ugovorima koji su potpisani prije 15. lipnja 2016. ne podliježu prethodnom odobrenju Agencije iz članka 19., čak i ako se izvršavaju nakon 15. lipnja 2016.

5. Prije odobravanja puštanja u uporabu pružne opreme ERTMS-a koja nije podlijegala prethodnom odobrenju Agencije iz članka 19., nacionalna tijela nadležna za sigurnost surađuju s Agencijom kako bi osigurala da su tehnička rješenja potpuno interoperabilna, u skladu s člankom 30. stavkom 3. i člankom 31. stavkom 2. Uredbe (EU) 2016/796.

#### Članak 56.

#### **Preporuke i mišljenja Agencije**

Agencija daje preporuke i mišljenja u skladu s člankom 19. Uredbe (EU) 2016/796 za potrebe primjene ove Direktive. Ako je potrebno, te preporuke i mišljenja uzimaju se u obzir pri izradi provedbenih akata na temelju ove Direktive.

#### Članak 57.

#### **Prenošenje**

1. Države članice stavlju na snagu zakone i druge propise koji su potrebni radi usklađivanja s člancima 1. i 2., člankom 7. stavcima od 1. do 4. i stavkom 6., člankom 8., člankom 9. stavkom 1., člankom 10. stavkom 5., člankom 11. stavcima 1., 3. i 4., člancima 12., 13. i 14., člankom 15. stavcima od 1. do 8., člankom 16., člankom 18., člankom 19. stavkom 3., člancima od 21. do 39., člankom 40. stavkom 2., člancima 41., 42., 44., 45. i 46., člankom 47. stavcima 1., 3., 4. i 7., člankom 49. stavcima od 1. do 4., člankom 54. i prilozima I., II., III. i IV. do 16. lipnja 2019. One Komisiji odmah dostavljaju tekst tih mjeru.

2. Države članice mogu produljiti razdoblje prenošenja iz stavka 1. za godinu dana. U tu svrhu, do 16. prosinca 2018. države članice koje ne stave na snagu zakone i druge propise u roku za prenošenje iz stavka 1. obavješćuju Agenciju i Komisiju o tome i iznose razloge za takvo produljenje.

3. Kada države članice donose te mјere, one sadržavaju upućivanje na ovu Direktivu ili se na nju upućuje prilikom njihove službene objave. One sadržavaju i izjavu da se upućivanja u postojećim zakonima i drugim propisima na direktive stavlјene izvan snage ovom Direktivom smatraju upućivanjima na ovu Direktivu. Države članice određuju načine tog upućivanja i način oblikovanja te izjave.

4. Države članice Komisiji dostavljaju tekst glavnih odredbi nacionalnog prava koje donesu u području na koje se odnosi ova Direktiva.

5. Obveza prenošenja i provedbe članka 13., članka 14. stavaka od 1. do 8., stavaka 11. i 12., članka 15. stavaka od 1. do 9., članka 16. stavka 1., članaka od 19. do 26., članaka 45., 46. i 47., članka 49. stavaka od 1. do 4. i članka 54. ove Direktive ne primjenjuje se na Cipar i Maltu sve dok se na njihovim državnim područjima ne uspostavi željeznički sustav.

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

#### Članak 58.

#### **Stavljanje izvan snage**

Direktiva 2008/57/EZ, kako je izmijenjena direktivama navedenima u Prilogu V. dijelu A, stavlja se izvan snage s učinkom od 16. lipnja 2020., ne dovodeći u pitanje obveze država članica koje se odnose na rokove za prenošenje u nacionalno pravo direktiva navedenih u Prilogu V. dijelu B.

Upućivanja na direktivu stavlјenu izvan snage smatraju se upućivanjima na ovu Direktivu i čitaju se u skladu s korelačijskom tablicom iz Priloga VI.

#### Članak 59.

#### **Stupanje na snagu**

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

**Članak 60.****Adresati**

Ova je Direktiva upućena državama članicama.

Sastavljeno u Strasbourg 11. svibnja 2016.

*Za Europski parlament*

*Predsjednik*

M. SCHULZ

*Za Vijeće*

*Predsjednica*

J. A. HENNIS-PLASSCHAERT

---

## PRILOG I.

**Elementi željezničkog sustava Unije****1. Mreža**

Za potrebe ove Direktive mreža Unije uključuje sljedeće elemente:

- (a) posebno izgrađene pruge velikih brzina opremljene za brzine uglavnom od 250 km/h ili veće;
- (b) posebno modernizirane pruge velikih brzina opremljene za brzine reda od oko 200 km/h;
- (c) posebno modernizirane pruge velikih brzina koje imaju posebne značajke zbog topografskih, reljefnih ili urbanističkih ograničenja, kojima se brzina mora prilagoditi u svakom pojedinom slučaju. Ta kategorija uključuje pruge za međusobno povezivanje mreža pruga velikih brzina i konvencionalnih pruga, pruge kroz kolodvore, pristupe terminalima, opskrbne terminale itd. po kojima vozila velikih brzina voze konvencionalnim brzinama;
- (d) konvencionalne pruge namijenjene prijevozu putnika;
- (e) konvencionalne pruge namijenjene mješovitom prijevozu (prijevoz putnika i tereta);
- (f) konvencionalne pruge namijenjene prijevozu tereta;
- (g) putnička čvorista;
- (h) teretna čvorista, uključujući intermodalne terminale;
- (i) pruge koje povezuju navedene sastavnice.

Ta mreža uključuje sustave za upravljanje prometom, sustave praćenja i navigacije, tehnička postrojenja za obradu podataka i telekomunikacije predviđene za prijevoz putnika i tereta na velike udaljenosti na mreži radi osiguranja sigurnog i usklađenog odvijanja prometa na mreži i učinkovitog upravljanja prometom.

**2. Vozila**

Za potrebe ove Direktive vozila Unije obuhvaćaju sva vozila za koja je vjerojatno da će prometovati čitavom mrežom Unije ili dijelom te mreže:

- lokomotive i putnička željeznička vozila, uključujući vučna vozila s motorima s unutarnjim sagorijevanjem ili električna vučna vozila, vlakove s motorima s unutarnjim sagorijevanjem na vlastiti pogon ili električne putničke vlakove i putničke vagone,
- teretne vagone, uključujući tegljače projektirane za cijelu mrežu i vozila projektirana za prijevoz kamiona,
- posebna vozila poput pružnih strojeva.

Taj popis vozila uključuje i vozila posebno projektirana za rad na različitim tipovima pruga velikih brzina opisanih u točki 1.

## PRILOG II.

**PODSUSTAVI****1. Popis podsustava**

Za potrebe ove Direktive željeznički sustav Unije može se podijeliti na sljedeće podsustave:

## (a) strukturalna područja:

- građevinski podsustav,
- elektroenergetski podsustav,
- pružni prometno-upravljački i signalno sigurnosni podsustav,
- prometno-upravljački i signalno-sigurnosni podsustav ugrađen u vozilo,
- željeznička vozila; ili

## (b) funkcionalna područja:

- odvijanje prometa i upravljanje prometom,
- održavanje,
- telematske aplikacije za prijevoz putnika i tereta.

**2. Opis podsustava**

Za svaki podsustav ili dio podsustava Agencija pri izradi relevantnog nacrta TSI-a predlaže popis sastavnih dijelova i aspekata koji se odnose na interoperabilnost. Ne dovodeći u pitanje izbor aspekata i sastavnih dijelova koji se odnose na interoperabilnost ili redoslijed prema kojem će podlijegati TSI-ovima, podsustavi uključuju sljedeće:

2.1. *Građevinski podsustav*

Tračnice, skretnice, željezničko-cestovni prijelazi, građevinske konstrukcije (mostovi, tuneli itd.), sastavni dijelovi kolodvora povezani sa željeznicom (uključujući ulaze, perone, područja pristupa, mjesta za servisiranje, toalete i informacijski sustave, kao i karakteristike njihove pristupačnosti za osobe s invaliditetom i osobe s ograničenom pokretljivošću), sigurnosna i zaštitna oprema.

2.2. *Elektroenergetski podsustav*

Sustav napajanja električnom energijom, uključujući kontaktну mrežu i sustav uz prugu za mjerjenje i naplatu potrošnje električne energije.

2.3. *Pružni prometno-upravljački i signalno-sigurnosni podsustav*

Sva pružna oprema koja je potrebna radi osiguranja sigurnosti, upravljanja vožnjom vlakova kojima je odobreno prometovanje na mreži i nadzor nad njom.

2.4. *Pružni prometno-upravljački i signalno-sigurnosni podsustav ugrađen u vozilo*

Sva oprema ugrađena u vozilo koja je potrebna radi osiguranja sigurnosti i upravljanja vožnjom vlakova kojima je odobreno prometovanje na mreži i nadzora nad njom.

2.5. *Odvijanje prometa i upravljanje prometom*

Postupci i pripadajuća oprema koja omogućuje usklađen rad različitih strukturalnih podsustava kako pri uobičajenom radu, tako i pri radu u pogoršanim uvjetima, uključujući posebno sastav i vožnju vlaka, te planiranje prometa i upravljanje njime.

Stručne kvalifikacije koje bi mogle biti potrebne za izvođenje bilo koje vrste usluga željezničkog prijevoza.

#### 2.6. Telematske aplikacije

U skladu s Prilogom I. taj se podsustav sastoji od dva elementa:

- (a) aplikacije za prijevoz putnika, uključujući sustave za pružanje informacija putnicima prije i tijekom putovanja, sustave za rezervacije i plaćanja, upravljanje prtljagom i upravljanje povezivanjima vlakova međusobno i s drugim načinima prijevoza;
- (b) aplikacije za prijevoz tereta, uključujući informacijske sustave (praćenje tereta i vlakova u realnom vremenu), ranžirni sustavi i sustavi raspodjele vlakova, sustavi za rezervacije, plaćanja i fakturiranja, upravljanje povezivanjima s drugim načinima prijevoza i izrada pratećih dokumenata u elektroničkom obliku.

#### 2.7. Željeznička vozila

Konstrukcija, sustav upravljanja i nadzora za svu opremu vlaka, oprema oduzimača struje, oprema vuče i uređaji za pretvaranje električne energije, oprema ugrađena u vozilo za mjerjenje i naplatu potrošnje električne energije, naprave za kočenje, naprave za priključivanje vagona, pogonski mehanizmi (podvozje vagona, osovine itd.) i ovjes, vrata, sučelja čovjek/stroj (strojovoda, osoblje u vlaku i putnici, uključujući karakteristike njihove pristupačnosti za osobe s invaliditetom i osobe s ograničenom pokretljivošću), pasivne ili aktivne sigurnosne naprave i pomagala potrebna za zdravlje putnika i osoblja u vlaku.

#### 2.8. Održavanje

Postupci, pripadajuća oprema, logistički centri za održavanje i rezerve koji provode obvezno korektivno i preventivno održavanje kako bi se osigurala interoperabilnost željezničkog sustava Unije i zajamčila potrebna učinkovitost.

---

## PRILOG III.

**OSNOVNI ZAHTJEVI****1. Opći zahtjevi**1.1. *Sigurnost*

- 1.1.1. Projektiranje, izgradnja ili sklapanje, održavanje i nadzor komponenti ključnih za sigurnost, a posebno onih koji su uključeni u vožnju vlaka, moraju osigurati sigurnost na razini koja odgovara ciljevima utvrđenima za mrežu, uključujući one za specifične pogoršane uvjete.
- 1.1.2. Parametri za kontakt kotač/tračnica moraju ispunjavati zahtjeve stabilnosti potrebne za osiguranje sigurne vožnje najvećom dozvoljenom brzinom. Parametri opreme za kočenje moraju osigurati mogućnost zaustavljanja unutar zaustavnog puta pri najvećoj dozvoljenoj brzini.
- 1.1.3. Sastavni dijelovi koji se koriste moraju tijekom svoje uporabe podnijeti sva specificirana uobičajena ili iznimna naprezanja. Odgovarajućim mjerama moraju se ograničiti posljedice po sigurnost u slučaju nepredvidivih ispada.
- 1.1.4. Projektiranje nepokretnih postrojenja i željezničkih vozila te izbor korištenog materijala mora biti usmjereno na ograničavanje nastanka, širenja i posljedica vatre i dima u slučaju požara.
- 1.1.5. Sve naprave koje su namijenjene za rukovanje od strane korisnika moraju biti projektirane tako da ne ugrožavaju sigurno rukovanje njima ili zdravlje i sigurnost korisnika ako se upotrebljavaju na predvidljiv način iako to nije u skladu s objavljenim uputama.

1.2. *Pouzdanost i dostupnost*

Nadzor i održavanje nepokretnih ili pokretnih dijelova koji su uključeni u vožnju vlaka moraju biti organizirani, provedeni i kvantificirani tako da se njihov rad održi pod predviđenim uvjetima.

1.3. *Zdravlje*

- 1.3.1. Materijali koji zbog načina upotrebe mogu predstavljati opasnost po zdravlje onih koji imaju pristup tim materijalima ne smiju se upotrebljavati u vlakovima i na željezničkoj infrastrukturi.
- 1.3.2. Ti se materijali moraju izabirati, postavljati i upotrebljavati tako da se ograniči emisija štetnih i opasnih dimova i plinova, posebno u slučaju požara.

1.4. *Zaštita okoliša*

- 1.4.1. Utjecaj uspostavljanja i rada željezničkog sustava na okoliš mora se ocijeniti i uzeti u obzir u fazi projektiranja sustava u skladu s važećim pravom Unije.
- 1.4.2. Materijali koji se upotrebljavaju u vlakovima i na infrastrukturi moraju sprečavati emisiju dimova ili plinova koji su štetni i opasni za okoliš, posebno u slučaju požara.
- 1.4.3. Željeznička vozila i sustavi za napajanje energijom moraju biti projektirani i proizvedeni tako da budu elektromagnetski kompatibilni s postrojenjima, opremom i javnim ili privatnim mrežama s kojima dolaze u doticaj.

## 1.4.4. Konstrukcija i rad željezničkog sustava ne smije dovesti do nedopuštene razine emisije buke koju on proizvede:

- u područjima blizu željezničke infrastrukture, kako je definirano u članku 3. točki 3. Direktive 2012/34/EU, te
- u upravljačnici.

- 1.4.5. Rad željezničkog sustava ne smije uzrokovati nedopuštenu razinu vibracija tla tijekom aktivnosti i na područjima u blizini infrastrukture te pri uobičajenom stanju održavanja.

#### 1.5. Tehnička kompatibilnost

Tehničke značajke infrastrukture i nepokretnih postrojenja moraju biti kompatibilne uzajamno i sa značajkama vlakova koji će se koristiti u željezničkom sustavu. Ovaj zahtjev uključuje sigurnu integraciju podsustava vozila u infrastrukturu.

Ako se pokaže da je na određenim dijelovima mreže teško postići usklađenost s tim značajkama, moguće je primijeniti privremena rješenja kojima se jamči kompatibilnost u budućnosti.

#### 1.6. Pristupačnost

1.6.1. Građevinski podsustav i podsustav željeznička vozila moraju biti dostupni osobama s invaliditetom i osobama sa smanjenom pokretljivošću kako bi se osigurao pristup na ravnopravnoj osnovi sprečavanjem ili uklanjanjem prepreka te drugim prikladnim mjerama. To uključuje projektiranje, izgradnju, obnovu, modernizaciju, održavanje i rad relevantnih dijelova podsustava kojima javnost ima pristup.

1.6.2. Podsustavi „odvijanje prometa i upravljanje prometom“ i „telematske aplikacije za prijevoz putnika“ moraju osiguravati potrebnu funkcionalnost radi olakšanja pristupa osobama s invaliditetom i osobama sa smanjenom pokretljivošću na ravnopravnoj osnovi sprečavanjem ili uklanjanjem prepreka te drugim prikladnim mjerama.

### 2. Posebni zahtjevi za svaki podsustav

#### 2.1. Građevinski podsustav

##### 2.1.1. Sigurnost

Moraju se poduzeti odgovarajuće mjere za sprečavanje pristupa postrojenjima ili neželjenog ulaska u postrojenja.

Moraju se poduzeti mjere za ograničavanje opasnosti kojima su izložene osobe, posebno pri prolasku vlakova kroz kolodvore.

Građevinski podsustavi kojima javnost ima pristup moraju biti projektirani i izgrađeni tako da ograničavaju sve opasnosti za sigurnost ljudi (stabilnost, požar, pristup, evakuacija, peroni itd.).

Moraju se utvrditi odgovarajuće odredbe kako bi se u obzir uzeli posebni sigurnosni uvjeti u vrlo dugačkim tunelima i nadvožnjacima.

##### 2.1.2. Pristupačnost

Građevinski podsustavi kojima javnost ima pristup moraju biti dostupni osobama s invaliditetom i osobama sa smanjenom pokretljivošću u skladu s točkom 1.6.

#### 2.2. Elektroenergetski podsustav

##### 2.2.1. Sigurnost

Rad sustava napajanja energijom ne smije ugrožavati sigurnost vlakova i osoba (putnika, osoblja, osoba koje stanuju u blizini i trećih osoba).

##### 2.2.2. Zaštita okoliša

Rad sustava napajanja električnom ili toplinskom energijom ne smije negativno utjecati na okoliš preko određenih granica.

##### 2.2.3. Tehnička kompatibilnost

Sustavi napajanja električnom i toplinskom energijom koji se upotrebljavaju moraju:

- omogućiti vlakovima postizanje utvrđenog stupnja radnih karakteristika,
- u slučaju sustava napajanja električnom energijom, moraju biti kompatibilni s opremom oduzimača električne energije na vlaku.

### 2.3. Prometno-upravljački i signalno-sigurnosni podsustav

#### 2.3.1. Sigurnost

Prometno-upravljačka i signalno-sigurnosna postrojenja i postupci koji se koriste moraju omogućiti vlakovima prometovanje na razini sigurnosti koja odgovara utvrđenim ciljevima za mrežu. Prometno-upravljački i signalno-sigurnosni sustavi moraju nastaviti osiguravati siguran prolazak vlakova kojima je dopušteno da voze u pogoršanim uvjetima.

#### 2.3.2. Tehnička kompatibilnost

Sva nova infrastruktura i sva nova željeznička vozila koja su proizvedena ili razvijena nakon donošenja kompatibilnih prometno-upravljačkih i signalno-sigurnosnih sustava moraju biti prilagođena uporabi tih sustava.

Prometno-upravljačka i signalno-sigurnosna oprema koja je ugrađena u upravljačnice mora pod specificiranim uvjetima omogućiti normalan rad u čitavom željezničkom sustavu.

### 2.4. Željeznička vozila

#### 2.4.1. Sigurnost

Konstrukcije željezničkih vozila i prijelaza između vozila moraju biti projektirane tako da u slučaju sudara ili iskliznjuća zaštite prostore za putnike i strojovode.

Električna oprema ne smije ugrožavati sigurnost i funkcioniranje prometno-upravljačkih i signalno-sigurnosnih postrojenja.

Tehnike kočenja i naprezanja koja pritom nastaju moraju se podudarati s projektom kolosijeka, građevinskim konstrukcijama i sustavima signalizacije.

Moraju se poduzeti mjere za sprečavanje pristupa dijelovima pod električnim naponom kako se ne bi ugrozila sigurnost ljudi.

U slučaju opasnosti, uređaji moraju omogućiti putnicima da o tome obavijeste strojovođu, a pratećem osoblju da stupi u kontakt s njima.

Mora se osigurati sigurnost putnika koji se ukrcavaju na vlak ili se iskrcavaju s njega. Pristupna vrata moraju biti opremljena sustavom za otvaranje i zatvaranje koji jamči sigurnost putnika.

Izlazi u slučaju opasnosti moraju postojati i biti označeni.

Moraju se utvrditi odgovarajuće odredbe kako bi se u obzir uzeli posebni sigurnosni uvjeti u vrlo dugačkim tunelima.

Na vlakovima je obvezan sustav rasvjete u slučaju opasnosti zadovoljavajuće jačine i trajanja.

Vlakovi se moraju opremiti sustavom javnog razglosa kojim se osigurava sredstvo komunikacije između osoblja u vlaku i putnika.

Putnicima se priopćuju lako razumljive i sveobuhvatne informacije o pravilima koja se na njih primjenjuju kako na kolodvorima tako i u vlakovima.

#### 2.4.2. Pouzdanost i dostupnost

Projekti najvažnije opreme te pogonske, vučne i opreme za kočenje kao i sustava upravljanja i nadzora moraju biti takvi da omoguće nastavak vožnje vlakova u specifičnim pogoršanim uvjetima bez štetnih posljedica za opremu koja je i dalje u uporabi.

#### 2.4.3. Tehnička kompatibilnost

Električna oprema mora biti kompatibilna s radom prometno-upravljačkih i signalno-sigurnosnih postrojenja.

Kod električne vuče značajke opreme oduzimača struje moraju biti takve da omogućuju prometovanje vlakova unutar sustava za napajanje energijom željezničkog sustava.

Značajke željezničkih vozila moraju biti takve da omogućuju njihovo prometovanje na svakoj pruzi na kojoj je on predviđen, uzimajući u obzir relevantne klimatske uvjete.

#### 2.4.4. Nadzor

Vlakovi moraju biti opremljeni uređajem za snimanje. Podaci prikupljeni tim uređajem i obrada podataka moraju se uskladiti.

#### 2.4.5. Pristupačnost

Podsustavi željezničkih vozila kojima javnost ima pristup moraju biti dostupni osobama s invaliditetom i osobama sa smanjenom pokretljivošću u skladu s točkom 1.6.

### 2.5. Održavanje

#### 2.5.1. Zdravlje i sigurnost

Tehnička postrojenja i postupci koji se koriste u centrima moraju osigurati siguran rad podsustava i ne smiju predstavljati opasnost za zdravlje i sigurnost.

#### 2.5.2. Zaštita okoliša

Tehnička postrojenja i postupci koji se koriste u centrima za održavanje ne smiju prelaziti dozvoljenu razinu štetnog djelovanja na okolinu.

#### 2.5.3. Tehnička kompatibilnost

Postrojenja za održavanje željezničkih vozila moraju biti takva da omogućuju izvođenje sigurnog, za zdravlje neškodljivog i ugodnog rada na svim vozilima za koja su projektirana.

### 2.6. Odvijanje prometa i upravljanje prometom

#### 2.6.1. Sigurnost

Usklađivanje pravila za odvijanje prometa na mreži i kvalifikacija strojovođa i osoblja u vlaku, kao i osoblja u centrima za upravljanje prometom mora biti takvo da osigura sigurno odvijanje prometa, imajući na umu različite zahtjeve prekograničnog i domaćeg prometa.

Radovi na održavanju i njihova učestalost, osposobljavanje i kvalifikacije osoblja na poslovima održavanja i osoblja u centrima za upravljanje prometom te sustava osiguranja kvalitete, koje su u centrima za upravljanje prometom i centrima za održavanje uspostavili dotični prijevoznici, moraju jamčiti visoku razinu sigurnosti.

#### 2.6.2. Pouzdanost i dostupnost

Radovi na održavanju i razdoblja kada se izvršavaju, osposobljavanje i kvalifikacije osoblja na poslovima održavanja i osoblja u nadzornim centrima te sustavi osiguranja kvalitete koje su u nadzornim centrima i centrima za održavanje uspostavili dotični prijevoznici moraju jamčiti visoku razinu pouzdanosti i dostupnosti.

#### 2.6.3. Tehnička kompatibilnost

Usklađivanje pravila za odvijanje prometa na mreži i kvalifikacije strojovođa i osoblja u vlaku, kao i prometnika mora biti takva da omogućuje radnu učinkovitost željezničkog sustava, imajući na umu različite zahtjeve prekograničnog i domaćeg prometa.

#### 2.6.4. Pristupačnost

Moraju se poduzeti odgovarajuće mjere kako bi se osiguralo da operativna pravila predviđaju potrebnu funkcionalnost za osiguravanje pristupa osobama s invaliditetom i osobama sa smanjenom pokretljivošću.

## 2.7. Telematske aplikacije za prijevoz putnika i tereta

### 2.7.1. Tehnička kompatibilnost

Osnovni zahtjevi za telematske aplikacije osiguravaju minimalnu kvalitetu usluge za putnike i korisnike prijevoza tereta, posebno u smislu tehničke kompatibilnosti.

Moraju se poduzeti mjere radi osiguranja:

- da se baze podataka, programska podrška i protokoli prijenosa podataka izrađuju tako da omogućuju maksimalnu razmjenu podataka među različitim aplikacijama i prijevoznicima, osim povjerljivih poslovnih podataka,
- jednostavnog pristupa informacijama za korisnike.

### 2.7.2. Pouzdanost i dostupnost

Načini upotrebe tih baza podataka, upravljanje njima, njihovo ažuriranje i održavanje, programska podrška i protokoli razmijene podataka moraju osigurati učinkovitost tih sustava i kvalitetu usluge.

### 2.7.3. Zdravlje

Sučelja između tih sustava i korisnika moraju ispunjavati minimalna pravila ergonomije i zaštite zdravlja.

### 2.7.4. Sigurnost

Za pohranjivanje ili prijenos informacija povezanih sa sigurnošću mora se osigurati odgovarajuća razina integriteta i pouzdanosti.

### 2.7.5. Pristupačnost

Moraju se poduzeti odgovarajuće mjere kako bi se osiguralo da telematske aplikacije za prijevoz putnika predviđaju potrebne funkcionalnosti za osiguravanje pristupa osobama s invaliditetom i osobama sa smanjenom pokretljivošću.

---

## PRILOG IV.

**POSTUPAK „EZ“ PROVJERE PODSUSTAVA****1. OPĆA NAČELA**

„EZ provjera“ znači postupak koji provodi podnositelj zahtjeva u smislu članka 15. radi dokazivanja da su ispunjeni zahtjevi mjerodavnog prava Unije i svih mjerodavnih nacionalnih pravila koji se odnose na podsustav te da podsustav može dobiti odobrenje za puštanje u uporabu.

**2. POTVRDA O PROVJERI KOJU IZDAJE PRIJAVLJENO TIJELO****2.1. Uvod**

Za potrebe ove Direktive, provjera upućivanjem na TSI-e jest postupak u kojem prijavljeno tijelo provjerava i potvrđuje da je podsustav usklađen s relevantnim tehničkim specifikacijama za interoperabilnost (TSI).

Time se ne dovode u pitanje obvezе podnositelja zahtjeva da se uskladi s drugim primjenjivim pravnim aktima Unije i sve provjere tijelâ za ocjenjivanje sukladnosti koje se zahtijevaju ostalim pravilima.

**2.2. Privremena izjava o provjeri (ISV)****2.2.1. Načela**

Na zahtjev podnositelja zahtjeva provjere se mogu provesti za dijelove podsustava ili mogu biti ograničene na određene faze postupka provjere. U tim slučajevima, rezultati provjere mogu se evidentirati u „privremenoj izjavi o provjeri“ (ISV) koju izdaje prijavljeno tijelo koje je odabrao podnositelj zahtjeva. ISV mora sadržavati upućivanje na TSI-ove u odnosu na koje je sukladnost ocijenjena.

**2.2.2. Dijelovi podsustava**

Podnositelj zahtjeva može podnijeti zahtjev za ISV za bilo koji od dijelova na koje odluči podijeliti podsustav. Svaki se dio provjerava u svakoj fazi kako je navedeno u točki 2.2.3.

**2.2.3. Faze postupka provjere**

Podsustav ili određeni dijelovi podsustava provjeravaju se u svakoj od sljedećih faza:

- (a) cjelokupnom projektiranju;
- (b) proizvodnji: izgradnji, uključujući posebno djelatnosti građevinskih radova, izradi, sklapanju sastavnih dijelova i cjelokupnoj prilagodbi;
- (c) konačnom ispitivanju podsustava.

Podnositelj zahtjeva može zatražiti ISV za fazu projektiranja (uključujući tipska ispitivanja) i za fazu proizvodnje za cijeli podsustav ili bilo koji od dijelova na koje je odlučio podijeliti podsustav (vidjeti točku 2.2.2.).

**2.3. Potvrda o provjeri****2.3.1. Prijavljeno tijelo odgovorno za provjeru ocjenjuje projektiranje, proizvodnju i konačno ispitivanje podsustava te izrađuje potvrdu o provjeri koja je namijenjena podnositelju zahtjeva koji zatim sastavlja „EZ“ izjavu o provjeri. Potvrda o provjeri mora sadržavati upućivanje na TSI-ove u odnosu na koje je sukladnost ocijenjena.**

Kada nije ocijenjena sukladnost podsustava sa svim relevantnim TSI-ovima (npr. u slučaju odstupanja, djelomične primjene TSI-ova kod modernizacije ili obnove, prijelaznog razdoblja u TSI-u ili u specifičnom slučaju), u potvrdi o provjeri navodi se točno upućivanje na TSI-ove ili njihove dijelove čiju sukladnost prijavljeno tijelo nije ispitalo tijekom postupka provjere.

2.3.2. Kada je izdan ISV, prijavljeno tijelo odgovorno za provjeru podsustava uzima u obzir ISV te, prije izdavanja potvrde o provjeri:

- (a) provjerava obuhvaća li ISV relevantne zahtjeve TSI-a na ispravan način;
- (b) provjerava sve aspekte koji nisu obuhvaćeni ISV-om; te
- (c) provjerava konačno ispitivanje podsustava u cijelini.

2.3.3. U slučaju preinake podsustava obuhvaćenog potvrdom o provjeri, prijavljeno tijelo provodi samo ona ispitivanja i pregledi koji su relevantni i nužni, odnosno ocjena se odnosi samo na dijelove podsustava koji su promijenjeni i njihova sučelja prema nepromijenjenim dijelovima podsustava.

2.3.4. Svako prijavljeno tijelo koje sudjeluje u provjeri podsustava sastavlja dokumentaciju u skladu s člankom 15. stavkom 4. koja obuhvaća opseg njegovih aktivnosti.

#### 2.4. Tehnička dokumentacija priložena „EZ” izjavi o provjeri

Tehničku dokumentaciju priloženu „EZ” izjavi o provjeri prikuplja podnositelj zahtjeva, a ona mora sadržavati sljedeće:

- (a) tehničke značajke povezane s projektom, uključujući opće i detaljne nacrte za izvedbu, sheme električne i hidraulične opreme, sheme upravljačkih sklopova, opis sustava za obradu podataka i automatiku s dovoljno detalja za dokumentiranje provedene provjere sukladnosti, dokumentaciju za uporabu i održavanje itd., relevantne za dotični podsustav;
- (b) popis sastavnih dijelova interoperabilnosti ugrađenih u podsustav, kako je navedeno u članku 4. stavku 3. točki (d);
- (c) dokumentaciju iz članka 15. stavka 4. koju sastavlja svako prijavljeno tijelo uključeno u provjeru podsustava, a koja sadržava:
  - preslike „EZ” izjava o sukladnosti i, ako je primjenjivo, „EZ” izjava o prikladnosti za uporabu izrađenih za sastavne dijelove interoperabilnosti iz članka 4. stavka 3. točke (d), prema potrebi zajedno s pripadajućim izračunima i preslikom zapisnika o ispitivanjima i pregledima koje su provela prijavljena tijela na temelju zajedničkih tehničkih specifikacija,
  - ako postoji, ISV koji se prilaže potvrdi o provjeri, uključujući i rezultat provjere valjanosti ISV-a koju je provelo prijavljeno tijelo,
  - potvrdu o provjeri zajedno s pripadajućim izračunima koju je potpisalo prijavljeno tijelo odgovorno za provjeru, a kojom se potvrđuje usklađenost podsustava sa zahtjevima relevantnih TSI-ova i u kojoj su navedene eventualne zadrške zabilježene tijekom izvođenja aktivnosti a koje nisu povučene; potvrđi o provjeri valja priložiti i izvješća o ispitivanju i inspekcijskim pregledima koja je sastavilo isto tijelo u okviru svojih zadaća, kako je određeno u točkama 2.5.2. i 2.5.3.;
- (d) potvrde o provjeri izdane u skladu s drugim pravnim aktima Unije;
- (e) kada je u skladu s člankom 18. stavkom 4. točkom (c) i člankom 21. stavkom 3. točkom (c) potrebna provjera sigurne integracije, relevantna tehnička dokumentacija uključuje izvješća ocjenjivača o CSM-ovima za procjenu rizika iz članka 6. stavka 3. Direktive 2004/49/EZ Europskog parlamenta i Vijeća (¹).

#### 2.5. Nadzor od strane prijavljenih tijela

2.5.1. Prijavljeno tijelo odgovorno za provjeru proizvodnje mora imati stalni pristup gradilištima, proizvodnim radionicama, sklađišnim prostorima i prema potrebi postrojenjima za montažu i ispitivanje te općenito svim prostorima koje smatra potrebnima za ispunjavanje svojih zadaća. Prijavljeno tijelo od podnositelja zahtjeva mora dobiti sve dokumente potrebne u tu svrhu, a posebno izvedbene nacrte i tehničku dokumentaciju za podsustav.

2.5.2. Prijavljeno tijelo odgovorno za provjeru provedbe mora povremeno obavljati inspekcijske preglede kako bi potvrdilo usklađenost s relevantnim TSI-ovima. Izvješće o inspekcijskom pregledu mora dostaviti odgovornima za provedbu. Tijekom određenih faza izgradnje njegova nazočnost može biti potrebna.

(¹) Direktiva 2004/49/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 29. travnja 2004. o sigurnosti željeznica Zajednice i izmjeni Direktive Vijeća 95/18/EZ o izdavanju dozvola za obavljanje usluga u željezničkom prijevozu i Direktive 2001/14/EZ o dodjeli željezničkog infrastrukturnog kapaciteta i ubiranju pristožbi za korištenje željezničke infrastrukture i dodjeli rješenja o sigurnosti (Direktiva o sigurnosti željeznice) (SL L 164, 30.4.2004., str. 44.).

2.5.3. Pored toga, prijavljeno tijelo može nenajavljeni posjetiti gradilišta ili proizvodne radionice. Tijekom takvih posjeta prijavljeno tijelo može provesti cjeleokupne ili djelomične inspekcijske pregledе. Izvješće o ispitivanju i, prema potrebi, izvješće o inspekcijskom pregledu mora dostaviti odgovornima za provođenje.

2.5.4. Prijavljeno tijelo može nadzirati podsustav na koji je ugrađen sastavni dio interoperabilnosti kako bi, kada se to zahtijeva u relevantnom TSI-u, procijenilo njegovu prikladnost za uporabu u predviđenom željezničkom okruženju.

#### 2.6. **Podnošenje**

Podnositelj zahtjeva mora čuvati presliku tehničke dokumentacije priložene „EZ“ izjavi o provjeri tijekom cijelog radnog vijeka podsustava. Dokumentacija se na zahtjev mora poslati bilo kojoj državi članici ili Agenciji.

Dokumentacija koja se podnosi u svrhu zahtjeva za odobrenje za puštanje u uporabu podnosi se tijelu od kojeg se traži odobrenje. Nacionalno tijelo nadležno za sigurnost ili Agencija mogu zahtijevati da se dio/dijelovi dokumenata podnesenih zajedno s odobrenjem prevedu na njihov jezik.

#### 2.7. **Objava**

Svako prijavljeno tijelo mora povremeno objavljivati relevantne informacije o:

- (a) zaprimljenim zahtjevima za provjeru i ISV;
- (b) zahtjevima za ocjenu sukladnosti i prikladnosti za uporabu sastavnih dijelova interoperabilnosti;
- (c) izdanim ili uskraćenim ISV-ima;
- (d) izdanim ili uskraćenim potvrdoma o provjeri i „EZ“ potvrdoma o prikladnosti za uporabu;
- (e) izdanim ili odbijenim potvrdoma o provjeri.

#### 2.8. **Jezik**

Dokumentacija i dopisi koji se odnose na postupak „EZ“ provjere moraju biti sastavljeni na službenom jeziku države članice Unije u kojoj podnositelj zahtjeva ima poslovni nastan ili na službenom jeziku Unije koji je podnositelj zahtjeva prihvatio.

### 3. POTVRDA O PROVJERI KOJU IZDAJE IMENOVANO TIJELO

#### 3.1. **Uvod**

U slučaju primjene prijavljenih nacionalnih pravila, provjera uključuje postupak u kojem tijelo imenovano u skladu s člankom 15. stavkom 8. (imenovano tijelo) provjerava i potvrđuje usklađenosť podsustava s nacionalnim pravilima prijavljenima u skladu s člankom 14. za svaku državu članicu u kojoj se podsustav namjerava odobriti ili pustiti u uporabu.

#### 3.2. **Potvrda o provjeri**

Imenovano tijelo izrađuje potvrdu o provjeri namijenjenu podnositelju zahtjeva.

Potvrda sadržava točnu uputu na nacionalno(-a) pravilo(-a) čiju je sukladnost ispitalo imenovano tijelo u postupku provjere.

U slučaju nacionalnih pravila povezanih s podsustavima od kojih se sastoji vozilo, imenovano tijelo dijeli potvrdu na dva dijela, pri čemu su u prvom dijelu navedena upućivanja na ona nacionalna pravila koja se strogo odnose na tehničku kompatibilnost između vozila i dotične mreže, a u drugom na sva ostala nacionalna pravila.

#### 3.3. **Dokumentacija**

Dokumentacija koju je sastavilo imenovano tijelo, a koja se prilaže uz potvrdu o provjeri u slučaju nacionalnih pravila, mora biti uključena u tehničku dokumentaciju priloženu „EZ“ izjavi o provjeri iz točke 2.4. i sadržavati tehničke podatke relevantne za ocjenu sukladnosti podsustava s tim nacionalnim pravilima.

**3.4. Jezik**

Dokumentacija i korespondencija koje se odnose na postupak „EZ“ provjere moraju biti sastavljene na službenom jeziku države članice Unije u kojoj podnositelj zahtjeva ima poslovni nastan ili na službenom jeziku Unije koji je podnositelj zahtjeva prihvatio.

**4. PROVJERA DIJELOVA PODSUSTAVA U SKLADU S ČLANKOM 15. STAVKOM 7.**

Ako se potvrda o provjeri izdaje za određene dijelove podsustava, za te se dijelove odredbe ovog Priloga primjenjuju *mutatis mutandis*.

---

## PRILOG V.

## DIO A

**Direktive stavljene izvan snage i popis njihovih naknadnih izmjena**  
(iz članka 58.)

Direktiva 2008/57/EZ	(SL L 191, 18.7.2008., str. 1.)
Direktiva 2009/131/EZ	(SL L 273, 17.10.2009., str. 12.)
Direktiva 2011/18/EU	(SL L 57, 2.3.2011., str. 21.)

## DIO B

**Rokovi za prenošenje u nacionalno pravo**  
(iz članka 57.)

Direktiva	Rok za prenošenje
2008/57/EZ	19. srpnja 2010.
2009/131/EZ	19. srpnja 2010.
2011/18/EU	31. prosinca 2011.

## PRILOG VI.

**Korelacijska tablica**

Direktiva 2008/57/EZ	Ova Direktiva
Članak 1.	Članak 1.
Članak 2. točke od (a) do (z)	Članak 2. točke od 1. do 5., od 7. do 17. i od 19. do 28.
-	Članak 2. točke 6., 18. i od 29. do 45.
Članak 3.	-
Članak 4.	Članak 3.
Članak 5. od stavka 1. do stavka 3. točke (g)	Članak 4. od stavka 1. do stavka 3. točke (g)
-	Članak 4. stavak 3. točke (h) i (i)
Članak 5. stavci od 4. do 8.	Članak 4. stavci od 4. do 8.
Članak 6.	Članak 5.
Članak 7.	Članak 6.
Članak 8.	-
Članak 9.	Članak 7.
Članak 10.	Članak 8.
Članak 11.	Članak 9.
Članak 12.	-
Članak 13.	Članak 10.
Članak 14.	Članak 11.
Članak 15. stavak 1.	Članak 18. stavak 2.
Članak 15. stavci 2. i 3.	-
Članak 16.	Članak 12.
Članak 17.	Članci 13. i 14.
Članak 18.	Članak 15.
Članak 19.	Članak 16.
-	Članak 17.
-	Članak 18. (osim članka 18. stavka 3.)
-	Članci 19., 20., 21., 22. i 23.
Članak 20.	-
Članak 21.	-
Članci od 22. do 25.	-
Članak 26.	Članak 24.
Članak 27.	Članak 14. stavak 10.
-	Članak 26.
Članak 28. i Prilog VIII.	Članci od 27. do 44.
-	Članak 45.
Članak 29.	Članak 51.
Članci 30. i 31.	-
Članak 32.	Članak 46.
Članak 33.	Članak 47. stavci 3., 4., 6. i 7.
-	Članak 47. stavci 1., 2. i 5.
Članak 34.	Članak 48.

Direktiva 2008/57/EZ	Ova Direktiva
Članak 35.	Članak 49.
Članak 36.	-
-	Članak 50.
Članak 37.	Članak 52.
Članak 38.	Članak 57.
Članak 39.	Članak 53.
-	Članci 54. i 55.
-	Članak 56.
Članak 40.	Članak 58.
Članak 41.	Članak 59.
Članak 42.	Članak 60.
Prilozi od I. do III.	Prilozi od I. do III.
Prilog IV.	Članak 9. stavak 2.
Prilog V.	Članak 15. stavak 9.
Prilog VI.	Prilog IV.
Prilog VII.	Članak 14. stavak 10.
Prilog VIII.	Članci 30., 31. i 32.
Prilog IX.	Članak 7. stavak 5.
Prilog X.	Prilog V.
Prilog XI.	Prilog VI.

**Izjava Komisije o dokumentima s obrazloženjima**

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

---

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

EUROPSKI PARLAMENT I VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

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

uzimajući u obzir prijedlog Europske komisije,

nakon prosljedivanja nacrta zakonodavnog akta nacionalnim parlamentima,

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

uzimajući u obzir mišljenje Odbora regija (²),

u skladu s redovnim zakonodavnim postupkom (³),

budući da:

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

(¹) SL C 327, 12.11.2013., str. 122.

(²) SL C 356, 5.12.2013., str. 92.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

DONIJELI SU OVU DIREKTIVU:

#### POGLAVLJE I.

#### OPĆE ODREDBE

#### *Članak 1.*

#### Predmet

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

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

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

## Članak 2.

### Područje primjene

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

## Članak 3.

### Definicije

Za potrebe ove Direktive primjenjuju se sljedeće definicije:

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

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

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

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

## POGLAVLJE II.

### RAZVOJ SIGURNOSTI ŽELJEZNICA I UPRAVLJANJE SIGURNOŠĆU ŽELJEZNICA

#### Članak 4.

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

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

(d) osiguravaju da odgovornost za siguran rad željezničkog sustava Unije i upravljanje rizicima koji su s time povezani snose upravitelji infrastrukture i željeznički prijevoznici, pri čemu je svaki odgovoran za svoj dio sustava, čime ih se obvezuje da:

- i. provode potrebne mjere za upravljanje rizicima kako je navedeno u članku 6. stavku 1. točki (a), prema potrebi u međusobnoj suradnji;
  - ii. primjenjuju pravila Unije i nacionalna pravila;
  - iii. uspostave sustave upravljanja sigurnošću u skladu s ovom Direktivom;
- (e) ne dovodeći u pitanje građanskopravnu odgovornost u skladu s pravnim zahtjevima država članica, osiguravaju da je svaki upravitelj infrastrukture i svaki željeznički prijevoznik odgovoran dotičnim korisnicima, klijentima, radnicima i drugim sudionicima iz stavka 4. za svoj dio sustava i njegov siguran rad, uključujući nabavu materijala i ugovaranje usluga;
- (f) razvijaju i objavljaju godišnje sigurnosne planove u kojima se navode mjere planirane za ostvarivanje CST-ova; i
- (g) prema potrebi, podržavaju Agenciju u njezinom radu na nadgledanju razvoja sigurnosti željeznica na razini Unije.

2. Agencija, u granicama svojih nadležnosti, osigurava opće održavanje sigurnosti željeznice i, kada je to razumno izvedivo, njezino kontinuirano poboljšavanje, uzimajući u obzir razvoj prava Unije te tehnički i znanstveni napredak, pri čemu se prednost daje sprečavanju ozbiljnih nesreća.

3. Željeznički prijevoznici i upravitelji infrastrukture:

- (a) provode potrebne mjere za upravljanje rizicima iz članka 6. stavka 1. točke (a), prema potrebi u međusobnoj suradnji i suradnji s drugim sudionicima;
- (b) u svojim sustavima upravljanja sigurnošću uzimaju u obzir rizike povezane s aktivnostima drugih sudionika i trećih osoba;
- (c) prema potrebi, ugovorno obvezuju druge sudionike iz stavka 4. koji imaju mogući utjecaj na siguran rad željezničkog sustava Unije da provode mjere za upravljanje rizicima; i
- (d) osiguravaju da njihovi izvođači provode mjere za upravljanje rizicima putem primjene CSM-ova za postupke nadgledanja koji su utvrđeni u CSM-ovima o nadgledanju iz članka 6. stavka 1. točke (c) te da je to propisano u ugovornim aranžmanima koje treba predočiti na zahtjev Agencije ili nacionalnog tijela nadležnog za sigurnost.

4. Ne dovodeći u pitanje odgovornosti željezničkih prijevoznika i upravitelja infrastrukture iz stavka 3., subjekti nadležni za održavanje i svi ostali sudionici koji imaju potencijalni utjecaj na siguran rad željezničkog sustava Unije, uključujući proizvođače, pružatelje usluga održavanja, posjednike, pružatelje usluga, naručitelje, prijevoznike, pošiljatelje, primatelje, punioce, praznioce, utovarivače, istovarivače:

- (a) provode potrebne mjere za upravljanje rizicima, prema potrebi u suradnji s drugim sudionicima;
- (b) osiguravaju da podsustavi, pribor i oprema koje dostavljaju te usluge koje pružaju ispunjavaju navedene zahtjeve i uvjete korištenja kako bi ih dotični željeznički prijevoznik i/ili upravitelj infrastrukture mogao koristiti na siguran način.

5. Željeznički prijevoznici, upravitelji infrastrukture i svi sudionici iz stavka 4. koji otkriju sigurnosni rizik povezan s nedostacima i nesukladnostima u konstrukciji ili kvarovima tehničke opreme, uključujući one na opremi strukturalnih podsustava ili su obaviješteni o njima, u granicama svojih nadležnosti:

- (a) poduzimaju sve potrebne korektivne mjere kako bi se otklonio utvrđeni sigurnosni rizik;

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

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

#### Članak 5.

#### **Zajednički sigurnosni pokazatelji („CSI-ovi”)**

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

2. CSI-ovi su navedeni u Prilogu I.

#### Članak 6.

#### **Zajedničke sigurnosne metode („CSM-ovi”)**

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

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

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

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

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

Pri izvršavanju zadaća navedenih u prvom podstavku Komisiji pomaže odbor.

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

Pri izvršavanju zadaća navedenih u prvom podstavku Komisiji pomaže odbor.

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

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

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

## Članak 7.

### Zajednički sigurnosni ciljevi („CST-ovi”)

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

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

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

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

Pri izvršavanju zadaća navedenih u prvom podstavku Komisiji pomaže odbor.

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

Pri izvršavanju zadaća navedenih u prvom podstavku Komisiji pomaže odbor.

5. CST-ovi se revidiraju u redovitim vremenskim razmacima, uzimajući u obzir globalni razvoj sigurnosti željeznica. Revidirani CST-ovi odražavaju svako prioritetno područje u kojem treba dodatno poboljšati sigurnost.

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

7. Države članice donose sve potrebne izmjene svojih nacionalnih pravila kako bi ostvarile barem CST-ove i sve revidirane CST-ove u skladu s rasporedom provedbe koji im je priložen. Te se izmjene uzimaju u obzir u godišnjim sigurnosnim planovima iz članka 4. stavka 1. točke (f). Države članice o tim pravilima obavješćuju Komisiju u skladu s člankom 8.

### Članak 8.

#### Nacionalna pravila u području sigurnosti

1. Nacionalna pravila o kojima je obaviješteno do 15. lipnja 2016. u skladu s Direktivom 2004/49/EZ primjenjuju se ako:

- (a) pripadaju jednoj od kategorija utvrđenih u Prilogu II., i
- (b) su usklađena s pravom Unije, uključujući posebice TSI-ove, CST-ove i CSM-ove; te
- (c) ne bi rezultirala proizvoljnom diskriminacijom ili prikrivenim ograničenjem željezničkog prijevoza među državama članicama.

2. Do 16. lipnja 2018. države članice preispituju nacionalna pravila iz stavka 1. i stavljuju izvan snage:

- (a) sva nacionalna pravila o kojima nije obaviješteno ili koja ne ispunjavaju kriterije utvrđene u stavku 1.;
- (b) sva nacionalna pravila koja su na temelju prava Unije postala suvišna, uključujući posebice TSI-ove, CST-ove i CSM-ove.

U tu svrhu države članice mogu se koristiti alatom za upravljanje pravilima iz članka 27. stavka 4. Uredbe (EU) 2016/796 i mogu od Agencije zatražiti da ispita određena pravila u odnosu na kriterije utvrđene u ovom stavku.

3. Države članice mogu utvrditi nova nacionalna pravila na temelju ove Direktive samo u sljedećim slučajevima:

- (a) ako pravila koja se odnose na postojeće sigurnosne metode nisu obuhvaćena CSM-om;
- (b) ako operativna pravila željezničke mreže još nisu obuhvaćena TSI-ovima;
- (c) kao hitnu preventivnu mjeru, posebice nakon nesreće ili incidenta;
- (d) kada je potrebno revidirati pravilo o kojem se već obavijestilo;
- (e) kada pravila o zahtjevima koje treba ispunjavati osoblje koje obavlja zadaće bitne za sigurnost, uključujući kriterije za odabir, fizičku i psihičku sposobnost te stručnu osposobljenost, još nisu obuhvaćena TSI-om ili Direktivom 2007/59/EZ Europskog parlamenta i Vijeća<sup>(1)</sup>.

4. Države članice podnose nacrt novog nacionalnog pravila Agenciji i Komisiji na razmatranje pravovremeno i u rokovima iz članka 25. stavka 1. Uredbe (EU) 2016/796 prije očekivanog uvođenja predloženog novog pravila u nacionalni pravni sustav, pružajući obrazloženje za njegovo uvođenje, putem odgovarajućeg informatičkog sustava u skladu s člankom 27. Uredbe (EU) 2016/796. Države članice osiguravaju da je nacrt u dovoljnoj mjeri dovršen kako bi Agencija mogla provesti ispitivanje u skladu s člankom 25. stavkom 2. Uredbe (EU) 2016/796.

5. U slučaju hitnih preventivnih mjera države članice mogu odmah donijeti i primjenjivati novo pravilo. O tom pravilu obavješćuje se u skladu s člankom 27. stavkom 2. Uredbe (EU) 2016/796 i podložno ocjeni Agencije u skladu s člankom 26. stavcima 1., 2. i 5. Uredbe (EU) 2016/796.

6. Ako Agencija utvrdi da je neko nacionalno pravilo, bez obzira na to je li o njemu obaviješteno ili ne, postalo suvišno ili da je u suprotnosti s CSM-ovima ili nekim drugim pravom Unije donesenim nakon početka primjene dotičnog nacionalnog pravila, primjenjuje se postupak predviđen u članku 26. Uredbe (EU) 2016/796.

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

7. Države članice obavješćuju Agenciju i Komisiju o donešenim nacionalnim pravilima. One se koriste odgovarajućim informatičkim sustavom u skladu s člankom 27. Uredbe (EU) 2016/796. Države članice osiguravaju da su postojeća nacionalna pravila lako dostupna, u javnoj domeni i da se u njima koristi terminologija koju sve zainteresirane strane mogu razumjeti. Od država članica može se zatražiti da pruže dodatne informacije o svojim nacionalnim pravilima.

8. Države članice mogu odlučiti da ne obavijeste o pravilima i ograničenjima izričito lokalne naravi. U takvim slučajevima države članice navode ta pravila i ograničenja u registrima infrastrukture iz članka 49. Direktive (EU) 2016/797 ili ih naznačuju u izvješću o mreži iz članka 27. Direktive 2012/34/EU u kojem su objavljena ta pravila i ograničenja.

9. Nacionalna pravila o kojima se obavijestilo u skladu s ovim člankom ne podliježu postupku obavješćivanja predviđenom Direktivom (EU) 2015/1535 Europskog parlamenta i Vijeća (¹).

10. Nacrte nacionalnih pravila i postojeća nacionalna pravila ispituje Agencija u skladu s postupcima utvrđenima u člancima 25. i 26. Uredbe (EU) 2016/796.

11. Ne dovodeći u pitanje stavak 8., nacionalna pravila o kojima se nije obavijestilo u skladu s ovim člankom ne primjenjuju se za potrebe ove Direktive.

#### Članak 9.

#### **Sustavi upravljanja sigurnošću**

1. Upravitelji infrastrukture i željeznički prijevoznici uspostavljaju svoje sustave upravljanja sigurnošću radi osiguranja da željeznički sustav Unije može ostvariti barem CST-ove, da je sukladan sa sigurnosnim zahtjevima utvrđenima u TSI-ovima te da se primjenjuju relevantni dijelovi CSM-ova i nacionalna pravila o kojima se obavijestilo u skladu s člankom 8.

2. Sustav upravljanja sigurnošću mora se dokumentirati u svim relevantnim dijelovima i mora posebno opisivati raspodjelu odgovornosti unutar organizacije upravitelja infrastrukture ili željezničkog prijevoznika. Mora pokazati na koji je način osigurana kontrola od strane uprave na različitim razinama, na koji su način osoblje i njegovi predstavnici na svim razinama uključeni i kako se osigurava kontinuirano poboljšanje sustava upravljanja sigurnošću. On mora uključivati jasnu obvezu dosljedne primjene znanja i metoda u vezi s ljudskim čimbenicima. Upravitelji infrastrukture i željeznički prijevoznici putem sustava upravljanja sigurnošću promiču kulturu uzajamnog povjerenja, pouzdanja i učenja u kojoj se osoblje potiče da doprinosi razvoju sigurnosti, osiguravajući pritom povjerljivost.

3. Sustav upravljanja sigurnošću sadrži sljedeće osnovne elemente:

- (a) sigurnosnu politiku koju je odobrio izvršni direktor organizacije i o kojoj je obavijestio sve osoblje;
- (b) kvalitativne i kvantitativne ciljeve organizacije za održavanje i unapređenje sigurnosti te planove i postupke za postizanje tih ciljeva;
- (c) postupke za ispunjavanje postojećih, novih i izmijenjenih tehničkih i operativnih normi ili drugih propisanih uvjeta, kako su utvrđeni u TSI-ovima, nacionalnim pravilima iz članka 8. i Priloga II., u drugim relevantnim pravilima ili u odlukama tijela;
- (d) postupke za osiguranje usklađenosti s normama i drugim propisanim uvjetima tijekom cijelog životnog ciklusa opreme i obavljanja djelatnosti;
- (e) postupke i metode za otkrivanje rizika, provedbu procjene rizika i implementaciju mjera za upravljanje rizicima u slučaju kada promjena uvjeta poslovanja ili uvođenje novih materijala postavljaju nove rizike za infrastrukturu ili sučelje čovjek-stroj-organizacija;
- (f) osiguravanje programa za osposobljavanje osoblja i sustava radi osiguranja održavanja osposobljenosti osoblja i odgovarajućeg obavljanja zadaća, uključujući aranžmane u pogledu fizičke i psihičke sposobnosti;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### POGLAVLJE III.

#### IZDAVANJE POTVRDA I UVJERENJA O SIGURNOSTI

##### Članak 10.

###### **Jedinstvena potvrda o sigurnosti**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

10. Do 16. lipnja 2018. Komisija provedbenim aktima donosi praktične aranžmane kojima se utvrđuje:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### Članak 11.

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

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

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

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

#### Članak 12.

#### **Uvjerenje o sigurnosti za upravitelje infrastrukture**

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

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

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

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

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

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

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

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

### Članak 13.

#### **Pristup centrima za osposobljavanje**

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

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

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

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

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

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

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

### Članak 14.

#### **Održavanje vozila**

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

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

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

3. Sustav održavanja sastoji se od sljedećih funkcija:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### Članak 15.

#### **Odstupanja od sustava izdavanja ovlaštenja subjektima nadležnim za održavanje**

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

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

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

2. Alternativne mjere iz stavka 1. provode se putem odstupanja koja odobrava nadležno nacionalno tijelo nadležno za sigurnost ili Agencija pri:

- (a) registriranju vozila u skladu s člankom 47. Direktive (EU) 2016/797 ako se to odnosi na utvrđivanje subjekta nadležnog za održavanje;
- (b) izdavanju jedinstvenih potvrda o sigurnosti i uvjerenja o sigurnosti željezničkim prijevoznicima i upraviteljima infrastrukture u skladu s člancima 10. i 12. ove Direktive, ako se to odnosi na utvrđivanje subjekta nadležnog za održavanje ili izdavanja ovlaštenja tom subjektu.

3. Odstupanja se utvrđuju i obrazlažu u godišnjem izvješću iz članka 19. Ako se pokaže da se preuzimaju nepotrebni rizici u pogledu sigurnosti u željezničkom sustavu Unije, Agencija o tome odmah obavješćuje Komisiju. Komisija stupa u kontakt s dotičnim stranama i, prema potrebi, od dotične države članice zahtjeva da povuče svoju odluku o odstupanju.

#### POGLAVLJE IV.

##### NACIONALNA TIJELA NADLEŽNA ZA SIGURNOST

###### Članak 16.

###### Zadaće

1. Svaka država članica osniva nacionalno tijelo nadležno za sigurnost. Države članice osiguravaju da nacionalno tijelo nadležno za sigurnost ima potrebne unutarnje i vanjske organizacijske kapacitete u smislu ljudskih i materijalnih resursa. U pogledu ustrojstva, pravne strukture i odlučivanja to tijelo neovisno je o svim željezničkim prijevoznicima, upraviteljima infrastrukture, podnositeljima zahtjeva ili naručiteljima i o svim subjektima koji dodjeljuje ugovore o javnim uslugama. Pod uvjetom da je osigurana takva neovisnost, to tijelo može biti i ustrojstvena jedinica u nacionalnom ministarstvu nadležnom za promet.

2. Nacionalnom tijelu nadležnom za sigurnost povjerene su najmanje sljedeće zadaće:

- (a) odobravanje i puštanje u uporabu pružnih prometno-upravljačkih i signalno-sigurnosnih podsustava, elektroenergetskih i građevinskih podsustava koji čine željeznički sustav Unije u skladu s člankom 18. stavkom 2. Direktive (EU) 2016/797;
- (b) izdavanje, obnavljanje, izmjena i ukidanje odobrenja za stavljanje vozila na tržište u skladu s člankom 21. stavkom 8. Direktive (EU) 2016/797;
- (c) pružanje potpore Agenciji pri izdavanju, obnavljanju, izmjeni i ukidanju odobrenja za stavljanje vozila na tržište u skladu s člankom 21. stavkom 5. Direktive (EU) 2016/797 i odobrenja tipa vozila u skladu s člankom 24. Direktive (EU) 2016/797;
- (d) nadziranje, na svojem državnom području, usklađenosti sastavnih dijelova interoperabilnosti s osnovnim zahtjevima kako je propisano u članku 8. Direktive (EU) 2016/797;
- (e) osiguravanje da je dodijeljen broj vozila u skladu s člankom 46. Direktive (EU) 2016/797, ne dovodeći u pitanje članak 47. stavak 4. te Direktive;
- (f) pružanje potpore Agenciji pri izdavanju, obnavljanju, izmjeni i ukidanju jedinstvenih potvrda o sigurnosti dodijeljenih u skladu s člankom 10. stavkom 5.;
- (g) izdavanje, obnavljanje, izmjena i ukidanje jedinstvenih potvrda o sigurnosti dodijeljenih u skladu s člankom 10. stavkom 8.;
- (h) izdavanje, obnavljanje, izmjena i ukidanje uvjerenja o sigurnosti dodijeljenih u skladu s člankom 12.;
- (i) nadgledanje, promicanje i, prema potrebi, izvršavanje i ažuriranje regulatornog okvira u području sigurnosti, uključujući sustav nacionalnih pravila;
- (j) nadziranje željezničkih prijevoznika i upravitelja infrastrukture u skladu s člankom 17.;
- (k) ako je to primjenjivo te u skladu s nacionalnim pravom, izdavanje, obnavljanje, izmjena i ukidanje dozvola za strojovode u skladu s Direktivom 2007/59/EZ;
- (l) ako je to primjenjivo te u skladu s nacionalnim pravom, izdavanje, obnavljanje, izmjena i ukidanje ovlaštenja izdanih subjektima nadležnim za održavanje.

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

### Članak 17.

#### Nadzor

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Agencija razvijanjem smjernica pomaže u takvim aktivnostima koordinacije.

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

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

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

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

### Članak 18.

#### **Načela odlučivanja**

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

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

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

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

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

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

### Članak 19.

#### **Godišnje izvješće**

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

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

#### POGLAVLJE V.

#### ISTRAGA NESREĆA I INCIDENATA

### Članak 20.

#### **Obveza provođenja istrage**

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

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

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

- (a) težinu nesreće ili incidenta;
- (b) je li ona jedna u nizu nesreća ili incidenata koji su značajni za sustav u cjelini;
- (c) utjecaj na sigurnost željeznica; i
- (d) zahtjeve upravitelja infrastrukture, željezničkih prijevoznika, nacionalnog tijela nadležnog za sigurnost ili država članica.

3. Istražno tijelo određuje opseg istraga i postupak koji treba slijediti u provođenju istraga, uzimajući u obzir članke 21. i 23. te ovisno o iskustvima iz nesreće ili incidenta koja očekuje da će steći za poboljšanje sigurnosti.

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

#### Članak 21.

##### **Status istrage**

1. U okviru vlastitog pravnog sustava države članice utvrđuju pravni status istrage kojim se glavnim istražiteljima omogućuje obavljanje njihove zadaće na najučinkovitiji način i u najkraćem roku.

2. Države članice u skladu sa svojim nacionalnim zakonodavstvom osiguravaju punu suradnju tijela nadležnih za bilo kakvu sudsku istragu te osiguravaju da se istražiteljima što prije omogući pristup informacijama i dokazima koji su relevantni za istragu. Posebno im se omogućuje:

- (a) trenutačan pristup mjestu nesreće ili incidenta, kao i željezničkim vozilima koja su u nju uključena te povezanim građevinskim, prometno-upravljačkim i signalno-sigurnosnim postrojenjima;
- (b) pravo na trenutačno popisivanje dokaza i kontrolirano uklanjanje olupine, strukturnih postrojenja ili komponenti za potrebe ispitivanja ili analize;
- (c) neograničeni pristup sadržajima uređaja za snimanje te opreme za snimanje govornih poruka ugrađenih u vozilo i njihova upotreba te bilježenje rada signalno-sigurnosnog i prometno-upravljačkog sustava;
- (d) pristup rezultatima obdukcije tijela žrtava;
- (e) pristup rezultatima ispitivanja osoblja vlaka i drugog željezničkog osoblja uključenog u nesreću ili incident;
- (f) mogućnost ispitivanja željezničkog osoblja uključenog u nesreću ili incident i ostalih svjedoka; i
- (g) pristup svim relevantnim informacijama ili zapisima u posjedu upravitelja infrastrukture, željezničkih prijevoznika, subjekata nadležnih za održavanje i dotičnog nacionalnog tijela nadležnog za sigurnost.

3. Agencija surađuje s istražnim tijelom ako su istragom obuhvaćeni vozila koja je Agencija odobrila ili željeznički prijevoznici kojima je Agencija izdala potvrdu. Ona u najkraćem mogućem roku podnosi sve zatražene informacije ili snimke istražnom tijelu te pruža objašnjenja ako su ona od nje zatražena.

4. Istraga se provodi neovisno o bilo kojoj sudskoj istrazi.

## Članak 22.

### Istražno tijelo

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- (a) zajednički program stručnih revizija i kriterije revizije; i
- (b) godišnje izvješće o programu u kojem se ističu utvrđene jake strane, kao i prijedlozi u svrhu poboljšanja.

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

## Članak 23.

### Istražni postupak

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### Članak 24.

##### Izvješća

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

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

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

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

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

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

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

#### Članak 25.

#### **Informacije koje se šalju Agenciji**

1. U roku od sedam dana od odluke o pokretanju istrage istražno tijelo o tome obavješćuje Agenciju. U obavijesti se navodi datum, vrijeme i mjesto događaja, kao i vrsta događaja i njegove posljedice s obzirom na smrtno stradale, ozlijedene i materijalnu štetu.

2. Istražno tijelo šalje Agenciji presliku konačnog izvješća iz članka 24. stavka 2. kao i presliku godišnjeg izvješća iz članka 24. stavka 3.

#### Članak 26.

#### **Sigurnosne preporuke**

1. Sigurnosnom preporukom koju izdaje istražno tijelo ni u kom se slučaju ne stvara pretpostavka o krivnji ili odgovornosti za nesreću ili incident.

2. Preporuke se upućuju nacionalnom tijelu nadležnom za sigurnost i, kada je to potrebno zbog prirode preporuke, Agenciji, drugim tijelima ili tijelima vlasti u dotičnoj državi članici ili drugim državama članicama. Države članice, njihova nacionalna tijela nadležna za sigurnost te Agencija u granicama svojih nadležnosti poduzimaju potrebne mјere kako bi se osiguralo propisno uzimanje u obzir sigurnosnih preporuka koje su izdala istražna tijela, kao i, prema potrebi, postupanje u skladu s njima.

3. Agencija, nacionalno tijelo nadležno za sigurnost i druga tijela vlasti ili tijela ili, prema potrebi, druge države članice kojima su upućene preporuke, periodično izvješćuju istražno tijelo o mjerama koje su poduzete ili se planiraju kao posljedica dane preporuke.

#### POGLAVLJE VI.

#### PRIJELAZNE I ZAVRŠNE ODREDBE

#### Članak 27.

#### **Izvršavanje delegiranja ovlasti**

1. Ovlast za donošenje delegiranih akata dodjeljuje se Komisiji podložno uvjetima utvrđenima u ovom članku.

2. Ovlast za donošenje delegiranih akata iz članka 6. stavka 6. i članka 7. stavka 6. dodjeljuje se Komisiji na razdoblje od pet godina počevši od 15. lipnja 2016. Komisija izrađuje izvješće o delegiranju ovlasti najkasnije devet mjeseci prije kraja razdoblja od pet godina. Delegiranje ovlasti prešutno se produljuje za razdoblja jednakog trajanja, osim ako se Europski parlament ili Vijeće tom produljenju usprotive najkasnije tri mjeseca prije kraja razdoblja.

3. Od posebne je važnosti da Komisija slijedi svoju uobičajenu praksu i da provede savjetovanja sa stručnjacima, među ostalim sa stručnjacima država članica, prije donošenja tih delegiranih akata.

4. Europski parlament ili Vijeće u svakom trenutku mogu opozvati delegiranje ovlasti iz članka 6. stavka 6. i članka 7. stavka 6. Odlukom o opozivu prekida se delegiranje ovlasti koje je u njoj navedeno. Opoziv počinje proizvoditi učinke sljedećeg dana od dana objave spomenute odluke u *Službenom listu Europske unije* ili na kasniji dan naveden u spomenutoj odluci. On ne utječe na valjanost delegiranih akata koji su već na snazi.

5. Čim doneše delegirani akt, Komisija ga istodobno priopćuje Europskom parlamentu i Vijeću.

6. Delegirani akt donesen na temelju članka 6. stavka 6. i članka 7. stavka 6. stupa na snagu samo ako Europski parlament ili Vijeće u roku od dva mjeseca od priopćenja tog akta Europskom parlamentu i Vijeću na njega ne podnesu nikakav prigovor ili ako su prije isteka tog roka i Europski parlament i Vijeće obavijestili Komisiju da neće podnijeti prigovore. Taj se rok produljuje za dva mjeseca na inicijativu Europskog parlamenta ili Vijeća.

### Članak 28.

#### Postupak odbora

1. Komisiji pomaže odbor iz članka 51. Direktive (EU) 2016/797. Navedeni odbor je odbor u smislu Uredbe (EU) br. 182/2011.

2. Pri upućivanju na ovaj stavak primjenjuje se članak 4. Uredbe (EU) br. 182/2011.

3. Pri upućivanju na ovaj stavak primjenjuje se članak 5. Uredbe (EU) br. 182/2011. Ako odbor ne da nikakvo mišljenje, Komisija ne donosi nacrt provedbenog akta i primjenjuje se članak 5. stavak 4. treći podstavak Uredbe (EU) br. 182/2011.

### Članak 29.

#### Izvješće i daljnje djelovanje Unije

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

Izvješće se prema potrebi prilaže prijedloži daljnog djelovanja Unije.

2. Agencija provodi vrednovanje razvoja kulture sigurnosti, uključujući izvješćivanje o događajima. Ona do 16. lipnja 2024. Komisiji podnosi izvješće u kojem su, prema potrebi, sadržana poboljšanja koje treba provesti na sustavu. Komisija na temelju tih preporuka donosi odgovarajuće mјere i ako je to potrebno, predlaže izmjene ove Direktive.

3. Komisija do 16. prosinca 2017. izvješćuje Europski parlament i Vijeće o djelovanjima poduzetima s ciljem ostvarivanja sljedećih ciljeva:

- obveze proizvođača da identifikacijskim kodom označe komponente bitne za sigurnost koje prometuju na europskim željezničkim mrežama, čime se osigurava da se identifikacijskim kodom jasno utvrde komponenta, naziv proizvođača i značajni podatci u vezi s proizvodnjom;
- potpune sljedivosti komponenti bitnih za sigurnost, sljedivosti aktivnosti njihova održavanja i utvrđivanja njihova operativnog vijeka; i
- utvrđivanja zajedničkih obvezujućih načela za održavanje tih komponenti.

### Članak 30.

#### Sankcije

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

### Članak 31.

#### Prijelazne odredbe

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

### Članak 32.

#### Preporuke i mišljenja Agencije

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

### Članak 33.

#### Prenošenje

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

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

### Članak 34.

#### Stavljanje izvan snage

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

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

*Članak 35.*

**Stupanje na snagu**

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

*Članak 36.*

**Adresati**

Ova je Direktiva upućena državama članicama.

Sastavljeno u Strasbourg 11. svibnja 2016.

*Za Europski parlament*

*Predsjednik*

M. SCHULZ

*Za Vijeće*

*Predsjednik*

J. A. HENNIS-PLASSCHAERT

## PRILOG I.

**ZAJEDNIČKI SIGURNOSNI POKAZATELJI**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(a) pasivni (nezaštićeni) željezničko-cestovni prijelaz

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

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

*Dodatak***Zajedničke definicije za CSI-ove i metode izračuna gospodarskog učinka nesreća****1. Pokazatelji koji se odnose na nesreće**

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

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

## 2. Pokazatelji koji se odnose na opasne tvari

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

## 3. Pokazatelji koji se odnose na samoubojstva

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

## 4. Pokazatelji koji se odnose na pretkazivače nesreća

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### 5.3. Definicije

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

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

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

$VT = \text{novčana vrijednost uštede vremena putovanja}$

Vrijednost vremena za putnike u vlaku (po satu)

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

$VT_p$  se mjeri u eurima po putniku po satu

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

Vrijednost vremena za teretni vlak (po satu)

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

$VT_f$  se mjeri u eurima po toni tereta po satu

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

CM = trošak jedne minute kašnjenja vlaka

Putnički vlak

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

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

Teretni vlak

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

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

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

Područje primjene modela

Troškovi kašnjenja izračunavaju se za teške nesreće kako slijedi:

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

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

- 6.1. „Sustav za zaštitu vlakova (TPS)” znači sustav koji pomaže osigurati poštovanje signala i ograničenja brzine.
- 6.2. „Sustavi ugrađeni u vlak” znači sustavi koji pomažu strojovodici da poštuje pružnu signalizaciju i signalizaciju u upravljačnici i time osiguravaju zaštitu opasnih točaka i provođenje ograničenja brzine. TPS-ovi ugrađeni u vlak opisani su kako slijedi:
- (a) Upozorenje, kojim se strojovodi pruža automatsko upozorenje.
  - (b) Upozorenje i automatsko zaustavljanje, kojim se strojovodi pruža automatsko upozorenje i kojim se pruža automatsko zaustavljanje pri prolasku signala kojim se zabranjuje daljnja vožnja.
  - (c) Upozorenje i automatsko zaustavljanje i nepostojani nadzor brzine, kojim se pruža zaštita opasnih točaka, gdje „nepostojani nadzor brzine” znači nadzor brzine na određenim mjestima (uređajima za ograničavanje brzine) kod prilaza signalu.
  - (d) Upozorenje i automatsko zaustavljanje i postojani nadzor brzine, kojim se pruža zaštita opasnih točaka i stalni nadzor ograničenja brzine pruge, gdje „stalni nadzor brzine” znači stalno navođenje i provođenje najveće dopuštene ciljne brzine na svim dijelovima pruge.
- Tip (d) smatra se sustavom automatske zaštite vlaka (ATP).
- 6.3. „Željezničko-cestovni prijelaz” znači svako križanje u razini između ceste ili prolaza i željezničke pruge koje odredi upravitelj infrastrukture i koje je otvoreno javnim ili privatnim korisnicima. Prolazi između perona na kolodvorima su isključeni, kao i prolazi preko kolosijeka koji su namijenjeni isključivo zaposlenicima.
- 6.4. „Cesta” znači, za potrebe statističkih podataka o nesrećama, svaka javna ili privatna cesta, ulica ili autocesta, uključujući susjedne pješačke i biciklističke trake.
- 6.5. „Prolaz” znači bilo koji put, osim ceste, namijenjen prolasku osoba, životinja, vozila ili strojeva.
- 6.6. „Pasivni (nezaštićeni) željezničko-cestovni prijelaz” znači željezničko-cestovni prijelaz bez ikakva sustava upozorenja ili zaštite koji se aktivira kada prijelaz preko njega nije siguran za korisnika.
- 6.7. „Aktivni željezničko-cestovni prijelaz” znači željezničko-cestovni prijelaz na kojemu su njegovi korisnici zaštićeni od nailazećeg vlaka ili su na njega upozorenji aktiviranjem naprava kad prelazak preko prijelaza nije siguran za korisnika.
- Zaštita uporabom fizičkih naprava uključuje:
- branike ili polubranike,
  - zaštitne ograde.

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

Aktivni željezničko-cestovni prijelazi razvrstani su kako slijedi:

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

## 7. Definicije mjernih jedinica

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

## PRILOG II.

**OBAVJEŠĆIVANJE O NACIONALNIM SIGURNOSnim PRAVILIMA**

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

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

## PRILOG III.

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

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

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

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

— da se odrede, utvrde, osiguravaju, bilježe i drže na raspolaganju prikladni i odgovarajući objekti, oprema i alati kako bi se omogućilo pružanje usluga održavanja u skladu s nalozima za održavanje i drugim primjenjivim specifikacijama, čime se osigurava sigurna provedba održavanja, ergonomija i zaštita zdravlja,

— da organizacija ima procese kojima osigurava da se njezina oprema za mjerjenje, svi prostori, oprema i alati pravilno koriste, umjeravaju, čuvaju i održavaju u skladu s dokumentiranim procesima;

11. Aktivnosti nadzora – strukturirani pristup kojim se osigurava:

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

## PRILOG IV.

## DIO A

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

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

## DIO B

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

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

## PRILOG V.

**Korelacijska tablica**

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

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

**Izjava Komisije o dokumentima s obrazloženjima**

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

---









ISSN 1977-0847 (elektroničko izdanje)  
ISSN 1977-0596 (iskano izdanje)



**Ured za publikacije Europske unije**  
2985 Luxembourg  
LUKSEMBURG

**HR**