

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVA (ES) 2016/798**2016 m. gegužės 11 d.****dėl geležinkelių saugos****(nauja redakcija)****(Tekstas svarbus EEE)**

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,

atsižvelgdami į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 91 straipsnio 1 dalį,

atsižvelgdami į Europos Komisijos pasiūlymą,

teisėkūros procedūra priimamo akto projektą perdavus nacionaliniams parlamentams,

atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę ⁽¹⁾,

atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę ⁽²⁾,

laikydami įprastos teisėkūros procedūros ⁽³⁾,

kadangi:

- (1) Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2004/49/EB ⁽⁴⁾ buvo iš esmės keičiama. Kadangi šią direktyvą reikia iš dalies keisti dar kartą, dėl aiškumo ji turėtų būti išdėstyta nauja redakcija;
- (2) Direktyvoje 2004/49/EB nustatyta bendra geležinkelių saugos reguliavimo sistema: suderintas saugos taisyklių turinys, geležinkelio įmonių saugos sertifikavimas, nacionalinių saugos institucijų užduotys bei vaidmenys ir avarijų tyrimas. Tačiau siekiant ir toliau dėti pastangas, kad būtų toliau plėtojama bendra Europos geležinkelių erdvė, Direktyvą 2004/49/EB reikia iš esmės peržiūrėti;
- (3) metro, tramvajų ir kitoms lengvojo bėginio transporto sistemoms daugelyje valstybių narių taikomi vietos techniniai reikalavimai ir joms Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2016/797 ⁽⁵⁾ netaikoma. Siekiant sudaryti palankesnes sąlygas šios direktyvos ir Direktyvos (ES) 2016/797 įgyvendinimui, abiejų direktyvų taikymo sritis turėtų būti tokia pati. Todėl tokioms vietos sistemoms ši direktyva turėtų būti netaikoma;
- (4) tiek, kiek tam tikros šioje direktyvoje nurodytos koncepcijos gali būti naudingos taikyti metro ir kitoms vietos sistemoms, valstybėms narėms turėtų būti leista nuspręsti nedarant poveikio šios direktyvos taikymo sričiai taikyti tam tikras šios direktyvos nuostatas, kurias jos laiko tinkamomis. Tokiais atvejais valstybėms narėms turėtų būti leidžiama netaikyti tokių pareigų, kaip antai pranešimas apie nacionalines taisykles ir ataskaitų teikimas;
- (5) Sąjungos geležinkelių sistemos saugos lygis apskritai yra aukštas, ypač lyginant su kelių transportu. Geležinkelių sauga turėtų būti iš esmės palaikoma, o kai praktiškai įmanoma – nuolat didinama, atsižvelgiant į mokslo bei technikos pažangą ir į Sąjungos bei tarptautinės teisės raidą. Pirmenybė turėtų būti teikiama avarijų prevencijai. Taip pat turėtų būti atsižvelgta į žmogaus veiksmų poveikį;

⁽¹⁾ OL C 327, 2013 11 12, p. 122.

⁽²⁾ OL C 356, 2013 12 5, p. 92.

⁽³⁾ 2014 m. vasario 26 d. Europos Parlamento pozicija (dar nepaskelbta Oficialiajame leidinyje) ir 2015 m. gruodžio 10 d. Tarybos pozicija, priimta per pirmąjį svarstymą (OL C 57, 2016 2 12, p. 64). 2016 m. balandžio 28 d. Europos Parlamento pozicija (dar nepaskelbta Oficialiajame leidinyje).

⁽⁴⁾ 2004 m. balandžio 29 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2004/49/EB dėl saugos Bendrijos geležinkeliuose ir iš dalies pakeičianti Tarybos direktyvą 95/18/EB dėl geležinkelio įmonių licencijavimo bei Direktyvą 2001/14/EB dėl geležinkelių infrastruktūros pajėgumų paskirstymo, mokesčių už naudojimąsi geležinkelių infrastruktūra ėmimo ir saugos sertifikavimo (OL L 164, 2004 4 30, p. 44).

⁽⁵⁾ 2016 m. gegužės 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2016/797 dėl geležinkelių sistemos sąveikos Europos Sąjungoje (žr. šio Oficialiojo leidinio p. 44).

- (6) jeigu valstybė narė nustato aukštesnį saugos lygį, ji turėtų užtikrinti, kad dėl priimtose taisyklės nebūtų sukurta sąveikos kliūtis ar neatsirastų diskriminacija;
- (7) pagrindiniai Sąjungos geležinkelių sistemos dalyviai, infrastruktūros valdytojai ir geležinkelio įmonės turėtų būti visiškai atsakingi už sistemos saugą, kiekvienas už savo dalį. Kai tikslinga, jie turėtų bendradarbiauti pavojaus kontrolės priemonių įgyvendinimo srityje;
- (8) nedarant poveikio infrastruktūros valdytojų ir geležinkelio įmonių atsakomybei už geležinkelių saugos plėtojimą ir didinimą, kitiems dalyviams, kaip antai, už techninę priežiūrą atsakingiems subjektams, gamintojams, vežėjams, siuntėjams, gavėjams, pripildytojams, išpylėjams, krovėjams, iškrovėjams, techninės priežiūros paslaugų teikėjams, transporto priemonių valdytojams, paslaugų teikėjams ir perkančiosioms įmonėms neturėtų būti kliudoma prisiimti atsakomybę už savo produktus, paslaugas ir procesus. Kiekvienas Sąjungos geležinkelių sistemos dalyvis turėtų būti atsakingas kitų dalyvių atžvilgiu už išsamų ir teisingą visos reikiamos informacijos perdavimą, kad būtų galima patikrinti, ar transporto priemonės yra tinkamos eksploatuoti. Visų pirma tai susiję su informacija apie konkrečios transporto priemonės būklę ir istoriją, techninės priežiūros dokumentais, krovos veiklos atsekamumu ir važtaraščiais;
- (9) kiekviena geležinkelio įmonė, infrastruktūros valdytojas ir už techninę priežiūrą atsakingas subjektas turėtų užtikrinti, kad jų rangovai ir kitos šalys įgyvendintų pavojaus kontrolės priemones. Tuo tikslu kiekviena geležinkelio įmonė, infrastruktūros valdytojas ir už techninę priežiūrą atsakingas subjektas turėtų taikyti bendruose saugos būduose (toliau – BSB) nustatytus stebėsenos metodus. Jų rangovai turėtų taikyti šį procesą sudarydami sutartis. Atsižvelgiant į tai, kad tokios sutartys yra svarbi geležinkelio įmonių ir infrastruktūros valdytojų saugos valdymo sistemos dalis, geležinkelio įmonės ir infrastruktūros valdytojai, gavę Europos Sąjungos geležinkelių agentūros (toliau – Agentūra), įsteigtos Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (ES) 2016/796 ⁽¹⁾, arba nacionalinės saugos institucijos pareiškimą, turėtų jas supažindinti su savo sutartimis priežiūros veiklos vykdymo tikslais;
- (10) valstybės narės turėtų propaguoti abipusio pasitikėjimo ir mokymosi kultūrą, skatindamos geležinkelio įmonių darbuotojus ir infrastruktūros valdytojus prisidėti prie saugos tobulinimo kartu užtikrinant konfidencialumą;
- (11) siekiant užtikrinti, kad būtų išlaikytas aukštas saugos lygis, o kai būtina ir kai racionali požiūriu praktiškai įmanoma, tas saugos lygis būtų padidintas, buvo palaipsniui įdiegti bendrieji saugos tikslai (toliau – BST) ir BSB. Jie turėtų būti naudojami kaip priemonės vertinti veiklos vykdytojų saugą ir veiklos rezultatus Sąjungos lygiu ir valstybėse narėse. Siekiant įvertinti, ar sistemos atitinka BST, taip pat palengvinti geležinkelių saugos rezultatų stebėseną, buvo parengti bendrieji saugos rodikliai (toliau – BSR);
- (12) nacionalinės taisyklės, kurios dažnai yra pagrįstos nacionaliniais techniniais standartais, laipsniškai pakeičiamos taisyklėmis, pagrįstomis bendraisiais standartais, nustatytais BST, BSB ir techninėmis sąveikos specifikacijomis (toliau – TSS). Siekiant pašalinti sąveikos kliūtis, nacionalinių taisyklių, įskaitant veiklos taisykles, kiekis turėtų būti sumažintas – tai pavyktų į TSS taikymo sritį įtraukus visą Sąjungos geležinkelių sistemą ir išsprendus likusius TSS klausimus. Tuo tikslu valstybės narės turėtų atnaujinti savo nacionalinių taisyklių sistemą, panaikinti pasenusias taisykles ir nedelsdamos informuoti apie tai Komisiją ir Agentūrą;
- (13) nacionalinės taisyklės turėtų būti parengtos ir paskelbtos taip, kad jas galėtų suprasti bet kuris potencialus nacionalinio tinklo naudotojas. Vis dėlto tokiose taisyklėse dažnai daromos nuorodos į kitus dokumentus, kaip antai nacionalinius standartus, Europos standartus, tarptautinius standartus ar kitas technines specifikacijas, kurie gali būti iš dalies arba visiškai saugomi intelektinės nuosavybės teisėmis. Todėl yra tinkama, kad pareiga paskelbti neturėtų būti taikoma bet kurių nacionalinėje taisyklėje tiesiogiai ar netiesiogiai nurodytų dokumentų atžvilgiu;
- (14) į nacionalines taisykles dažnai įtraukiami reikalavimai, kurie yra svarbūs sąveikos ir saugos tikslais. Kadangi sauga yra esminis Direktyvos (ES) 2016/797 reikalavimas, nacionalinė taisyklė gali būti svarbi Direktyvai (ES) 2016/797 ir šiai direktyvai. Todėl skirtumas tarp terminų „nacionalinės saugos taisyklės“ ir „nacionalinės techninės taisyklės“,

⁽¹⁾ 2016 m. gegužės 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2016/796 dėl Europos Sąjungos geležinkelių agentūros, kuriuo panaikinamas Reglamentas (EB) Nr. 881/2004 (žr. šio Oficialiojo leidinio p. 1).

kaip apibrėžta atitinkamai Direktyvoje 2004/49/EB ir Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 2008/57/EB ⁽¹⁾, turėtų būti panaikintas ir pakeistas koncepcija „nacionalinės taisyklės“, apie kurias turi būti pranešta pagal Direktyvą (ES) 2016/797 ir (arba) pagal šią direktyvą. Pagal Direktyvą (ES) 2016/797 apie nacionalines taisykles turi būti pranešama daugiausia tais atvejais, kai jos yra susijusios su struktūrinių posistemų pateikimu rinkai arba pradėjimu eksploatuoti. Pagal šią direktyvą apie jas turėtų būti pranešama tais atvejais, kai jos yra susijusios su Sąjungos geležinkelių sistemos eksploatavimu arba su konkrečiais šia direktyva reglamentuojamais klausimais, įskaitant dalyvių vaidmenį, saugos sertifikavimą, saugos įgaliojimų suteikimą ir avarijų tyrimą;

- (15) atsižvelgiant į tai, kad Sąjungos geležinkelių sistemos sąveikos kliūtys bus šalinamos laipsniškai ir kad reikės laiko, jog būtų priimtos TSS, reikėtų imtis priemonių, kad būtų išvengta padėties, kai valstybės narės priima naujas nacionalines taisykles arba imasi projektų, kuriais didinamas esamos sistemos įvairialypiškumas, išskyrus šioje direktyvoje numatytus konkrečius atvejus. Saugos valdymo sistema – tai pripažinta rizikos kontrolės priemonė, o infrastruktūros valdytojams ir geležinkelio įmonėms tenka atsakomybė už tai, kad būtų neatidėliotinai imtasi taisomųjų priemonių, kad avarijos vėl nepasikartotų. Valstybės narės turėtų vengti naujų nacionalinių taisyklių nustatymo iš karto po avarijos, nebent tokios naujos taisyklės būtų būtinos kaip skubios prevencinės priemonės;
- (16) traukinių kontrolės ir signalizacijos sistemos yra itin svarbios siekiant užtikrinti geležinkelių saugą. Šiuo atžvilgiu, Europos geležinkelių eismo valdymo sistemos (ERTMS) diegimas Sąjungos geležinkelių tinkle labai padeda didinti saugos lygį;
- (17) vykdydami savo pareigas ir savo įsipareigojimus, infrastruktūros valdytojai ir geležinkelio įmonės turėtų įgyvendinti Sąjungos reikalavimus atitinkančią ir bendrus elementus turinčią saugos valdymo sistemą. Informacija apie saugą ir saugos valdymo sistemos įgyvendinimą turėtų būti pateikiama Agentūrai ir atitinkamos valstybės narės nacionalinei saugos institucijai;
- (18) saugumo valdymo sistemos procesais turėtų būti užtikrinta, kad žmogaus gebėjimai ir jų ribos bei poveikis žmogaus galimybėms būtų nagrinėjami pritaikant žinias apie žmogaus veiksmus ir naudojant pripažintus metodus;
- (19) krovinių vežimo geležinkeliais paslaugos taip pat turėtų apimti pavojingų krovinių vežimą. Tačiau reikėtų atskirti šios direktyvos tikslą išlaikyti ir, kai įmanoma, didinti Sąjungos geležinkelių sistemos saugą nuo Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2008/68/EB ⁽²⁾ tikslo, kuris iš esmės yra reglamentuoti medžiagų klasifikavimą ir jų talpyklų specifikaciją, įskaitant saugų talpyklų krovimą, iškrovimą ir naudojimą esamoje geležinkelių transporto sistemoje. Todėl nedarant poveikio Direktyvai 2008/68/EB, geležinkelio įmonių ir infrastruktūros valdytojų saugos valdymo sistemoje turėtų būti tinkamai atsižvelgta į galimus papildomus pavojus, atsirandančius vežant pavojingų krovinių talpyklas;
- (20) visoms geležinkelio įmonėms turėtų būti taikomi tie patys saugos reikalavimai, siekiant užtikrinti aukštą geležinkelių saugos lygį ir joms visoms vienodas sąlygas. Geležinkelio įmonė turėtų turėti saugos sertifikatą, kaip sąlygą, kuri leistų naudotis geležinkelių infrastruktūra. Saugos sertifikate turėtų būti pateikta įrodymų, kad geležinkelio įmonė yra sukūrusi savo saugos valdymo sistemą ir kad ji geba laikytis atitinkamame veiklos vietoje taikomų atitinkamų saugos standartų ir taisyklių. Kai Agentūra išduoda bendrą saugos sertifikatą geležinkelio įmonei, kurios veiklos vieta yra vienoje arba daugiau valstybių narių, ji turėtų būti vienintelė institucija, kuri galėtų įvertinti, ar ta geležinkelio įmonė yra tinkamai sukūrusi savo saugos valdymo sistemą. Vertinant atitinkamose nacionalinėse taisyklėse nustatytus reikalavimus turėtų dalyvauti nacionalinės saugos institucijos, susijusios su numatoma veiklos vieta;
- (21) stebėsenos, atitikties vertinimo, priežiūros, pavojaus lygio nustatymo ir pavojaus vertinimo srityse parengti Direktyva 2004/49/EB grindžiami suderinti metodai, kurie turi būti taikomi Sąjungos geležinkelių sistemos dalyviams ir nacionalinėms saugos institucijoms. Ta reguliavimo sistema yra pakankamai brandi, kad būtų galima palaipsniui pereiti prie bendro saugos sertifikato, galiojančio atitinkamos geležinkelio įmonės veiklos vietoje;

⁽¹⁾ 2008 m. birželio 17 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2008/57/EB dėl geležinkelių sistemos sąveikos Bendrijoje (OL L 191, 2008 7 18, p. 1).

⁽²⁾ 2008 m. rugsėjo 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2008/68/EB dėl pavojingų krovinių vežimo vidaus keliais (OL L 260, 2008 9 30, p. 13).

- (22) siekiant užtikrinti, kad bendrų saugos sertifikatų išdavimo geležinkelio įmonėms procedūros būtų veiksmingesnės ir nuoseklesnės, būtina priskirti Agentūrai pagrindinį vaidmenį išduodant tokius sertifikatus. Kai veiklos vieta yra tik vienoje valstybėje narėje, pareiškėjas turėtų turėti galimybę pasirinkti, ar paraišką dėl bendro saugos sertifikato pateikti pagal Reglamente (ES) 2016/796 nurodytą vieno langelio sistemą tos valstybės narės nacionalinei saugos institucijai, ar Agentūrai. Pareiškėjo padarytas pasirinkimas turėtų būti įpareigojantis tol, kol paraiškos nagrinėjimas bus baigtas arba nutrauktas. Ši nauja tvarka turėtų užtikrinti didesnę Sąjungos geležinkelių sistemos veiksmingumą ir efektyvumą, sumažinant geležinkelio įmonėms tenkančią administracinę našta;
- (23) išduodamos bendrus saugos sertifikatus Agentūra ir nacionalinės saugos institucijos turėtų atitinkamai atvejais bendradarbiauti ir dalytis kompetencija. Turėtų būti nustatytos aiškios procedūrinės nuostatos ir nuostatos dėl arbitražo, kad būtų atsižvelgta į atvejus, kai Agentūros ir nacionalinių saugos institucijų nuomonės dėl atliktų vertinimų, susijusių su bendrų saugos sertifikatų išdavimu, nesutampa;
- (24) naujas funkcijų ir užduočių paskirstymas tarp nacionalinių saugos institucijų ir Agentūros, kiek tai susiję su saugos sertifikatų išdavimu, turėtų būti atliekamas veiksmingai. Tuo tikslu turėtų būti sudaryti Agentūros ir nacionalinių saugos institucijų bendradarbiavimo susitarimai;
- (25) visų pirma būtina, kad bendradarbiavimo susitarimuose būtų atsižvelgta į tam tikrų valstybių narių ypatingą geografinę padėtį ir istorines aplinkybes, kartu užtikrinant tinkamą vidaus rinkos veikimą. Kai veikla vykdoma tik tuose tinkluose, kuriuose dėl geografinių arba istorinių priežasčių reikia specialių ekspertinių žinių, ir jeigu tokie tinklai yra izoliuoti nuo likusios Sąjungos geležinkelių sistemos, pareiškėjas turėtų galėti atlikti būtinus formalumus vietos lygiu, kreipdamasis į atitinkamas nacionalines saugos institucijas. Tuo tikslu, siekiant sumažinti administracinę našta ir išlaidas, bendradarbiavimo susitarimuose, kuriuos turi sudaryti Agentūra ir atitinkamos nacionalinės saugos institucijos, turėtų būti įmanoma numatyti atitinkamą užduočių paskirstymą, nedarant poveikio tam, kad Agentūra yra galutinai atsakinga už bendro saugos sertifikato išdavimą;
- (26) Baltijos valstybėse (Estijoje, Latvijoje ir Lietuvoje) geležinkelių tinklų vėžės plotis yra 1 520 mm – toks pat, kaip ir kaimyninėse trečiojoje šalyse, tačiau jis skiriasi nuo Sąjungos pagrindinio geležinkelių tinklo vėžės pločio. Šie Baltijos šalių tinklai paveldėjo bendrus techninius ir eksploataavimo reikalavimus, kurie *de facto* sudaro sąlygas šių tinklų sąveikai, todėl šiuo atžvilgiu vienoje iš šių valstybių narių išduotas saugos sertifikatas galėtų galioti ir likusiose šiuos tinklus turinčiose valstybėse narėse. Siekiant palengvinti veiksmingą ir proporcingą išteklių paskirstymą vykdant saugos sertifikavimą ir sumažinti tokiais atvejais pareiškėjui tenkančią finansinę bei administracinę našta, specialioje Agentūros ir atitinkamų nacionalinių saugos institucijų bendradarbiavimo tvarkoje turėtų būti numatyta, kai būtina, galimybė sutartimi pavesti užduotis šioms nacionalinėms saugos institucijoms;
- (27) dėl šios direktyvos neturėtų sumažėti saugos lygis ir neturėtų padidėti Sąjungos geležinkelių išlaidos. Tuo tikslu Agentūra ir nacionalinės saugos institucijos turėtų priimti visišką atsakomybę už savo išduodamus bendrus saugos sertifikatus, visų pirma tuo atžvilgiu priiimdamos sutartinę ir nesutartinę atsakomybę. Teismo tyrimo, susijusio su Agentūra arba jos darbuotojais, atveju Agentūra turėtų visapusiškai bendradarbiauti su atitinkamos valstybės narės ar atitinkamų valstybių narių kompetentingomis valdžios institucijomis;
- (28) turėtų būti aiškiai atskiriama Agentūros ir nacionalinių saugos institucijų tiesioginė atsakomybė už saugą susijusi su saugos sertifikatų išdavimu ir saugos leidimų suteikimu ir nacionalinių saugos institucijų užduotis parengti nacionalinę reguliavimo sistemą ir nuolat prižiūrėti visų atitinkamų šalių veiklos rezultatus. Kiekviena nacionalinė saugos institucija turėtų prižiūrėti, kad būtų nuolat laikomasi geležinkelio įmonei arba infrastruktūros valdytojai nustatytos teisinės pareigos sukurti saugos valdymo sistemą. Tokio pareigos laikymosi įrodymams surinkti gali prireikti ne tik patikrinti atitinkamą geležinkelio įmonę ar infrastruktūros valdytoją vietoje, bet ir nacionalinėms saugos institucijoms vykdyti priežiūros užduotis, kad būtų įvertinta, ar geležinkelio įmonė ar infrastruktūros valdytojas ir toliau tinkamai taiko savo saugos valdymo sistemą po to, kai jiems buvo išduotas saugos sertifikatas arba saugos leidimas. Nacionalinės saugos institucijos turėtų koordinuoti savo vykdomą priežiūros veiklą, susijusią su skirtingose valstybėse narėse įsisteigusiomis geležinkelio įmonėmis, ir turėtų keistis informacija tarpusavyje ir prireikus su Agentūra. Agentūra turėtų padėti nacionalinėms saugos institucijoms bendradarbiauti tarpusavyje. Atsižvelgiant į tai, Agentūra ir nacionalinės saugos institucijos turėtų nustatyti reikiamas priemones, kurios sudarytų palankesnes sąlygas jų keitimuisi informacija tarpusavyje;

- (29) tais atvejais, kai nacionalinė saugos institucija nustato, kad Agentūros išduoto bendro saugos sertifikato turėtojas nebeatitinka sertifikavimo sąlygų, Agentūra ir nacionalinės saugos institucijos turėtų glaudžiai bendradarbiauti. Tokiu atveju nacionalinė saugos institucija turėtų paprašyti Agentūros apriboti arba panaikinti tą sertifikatą. Turėtų būti nustatyta arbitražo procedūra, taikytina Agentūros ir nacionalinės saugos institucijos nesutarimo atvejais. Jeigu vykdydama priežiūrą nacionalinė saugos institucija nustato, kad esama rimto pavojaus saugai, ji turėtų informuoti Agentūrą ir valstybių narių, kuriose geležinkelio įmonė vykdo veiklą, bet kokias kitas atitinkamas nacionalines saugos institucijas. Atitinkamoms nacionalinėms saugos institucijoms turėtų būti leidžiama taikyti laikinas saugos priemonės, be kita ko, nedelsiant apriboti arba sustabdyti atitinkamą veiklą. Šiuo atveju rimtas pavojus saugai turėtų būti suprantamas kaip rimtas teisinių pareigų arba saugos reikalavimų nesilaikymo atvejis, kuris vienas pats arba kaip tam tikrų įvykių sekos dalis gali sukelti avariją arba katastrofą;
- (30) Agentūra turėtų galėti nustatyti priemonę, kuria atitinkamiems dalyviams, aptikusiems pavojų saugai, susijusį su techninės įrangos defektais ir konstrukcijos neatitikimais ar gedimais, arba informuotiems apie juos, sudaromos palankesnės sąlygos keistis informacija;
- (31) bendras saugos sertifikatas turėtų būti išduodamas remiantis įrodymais, kad geležinkelio įmonė sukūrė savo saugos valdymo sistemą;
- (32) infrastruktūros valdytojams turėtų tekti svarbi atsakomybė už saugų jų geležinkelių tinklo projektavimą, techninę priežiūrą ir eksploatavimą. Infrastruktūros valdytojams turėtų būti taikomas reikalavimas iš nacionalinės saugos institucijos gauti su jų saugos valdymo sistema susijusius įgaliojimus saugos srityje, taip pat kitos nuostatos tam, kad būtų įvykdyti saugos reikalavimai;
- (33) traukinio personalo sertifikavimas naujiems rinkos dalyviams gali sudaryti sunkumų. Valstybės narės turėtų užtikrinti, kad geležinkelio įmonės, ketinančios vykdyti veiklą atitinkamame tinkle, galėtų naudotis traukinio personalo mokymui ir sertifikavimui, kurie būtini norint įvykdyti nacionalinių taisyklių reikalavimus, reikalingomis priemonėmis;
- (34) už techninę priežiūrą atsakingas subjektas turėtų būti sertifikuotas atlikti prekinį vagonų priežiūrą. Jei už techninę priežiūrą atsakingas subjektas yra infrastruktūros valdytojas, šis sertifikavimas turėtų būti įtrauktas į įgaliojimų saugos srityje išdavimo procedūrą. Tokiam subjektui išduotas sertifikatas turėtų užtikrinti, kad kiekvienas prekinis vagonas, už kurį jis atsakingas, atitiktų šioje direktyvoje nustatytus techninės priežiūros reikalavimus. Tas sertifikatas turėtų galioti visoje Sąjungoje, o jį išduoti turėtų įstaiga, galinti tikrinti subjekto nustatytą techninės priežiūros sistemą. Kadangi prekiniai vagonai dažnai naudojami teikiant tarptautinio vežimo paslaugas ir kadangi už techninę priežiūrą atsakingas subjektas gali norėti pasinaudoti dirbtuvėmis, veikiančiomis daugiau nei vienoje valstybių narių, sertifikavimo įstaiga turėtų galėti vykdyti kontrolę visoje Sąjungoje. Agentūra turėtų įvertinti už prekinį vagonų techninę priežiūrą atsakingo subjekto sertifikavimo sistemą ir prirėkus turėtų rekomenduoti išplėsti tos sistemos taikymą visoms geležinkelių transporto priemonėms;
- (35) nacionalinių saugos institucijų organizacinė ir teisinė struktūra bei sprendimų priėmimas turėtų būti visiškai nepriklausomi nuo bet kurios geležinkelio įmonės, infrastruktūros valdytojo, pareiškėjo, perkančiojo subjekto ar viešojo paslaugų pirkimo sutartis skiriančio subjekto. Savo užduotis jos turėtų vykdyti atvirai ir nediskriminuodamos, taip pat turėtų bendradarbiauti su Agentūra, kad būtų sukurta bendra Europos geležinkelių erdvė ir kad būtų derinami jų sprendimo priėmimo kriterijai. Prirėkus valstybės narės turėtų galėti nuspręsti, kad jų nacionalinė saugos institucija būtų už transporto sritį atsakingos nacionalinės ministerijos dalis, su sąlyga, kad užtikrinamas nacionalinės saugos institucijos nepriklausomumas. Kad galėtų vykdyti savo užduotis, nacionalinės saugos institucijos turėtų turėti reikiamus vidaus ir išorės organizacinius pajėgumus, kiek tai susiję su žmogiškaisiais ir materialiniais ištekliais;
- (36) nacionalinės tyrimo įstaigos atlieka esminį vaidmenį saugos tyrimo procese. Jų darbas yra be galo svarbus nustatant avarijos arba rikto priežastis. Todėl labai svarbu, kad jos turėtų veiksmingiems ir rezultatyviems tyrimams atlikti reikalingų finansinių bei žmogiškųjų išteklių. Nacionalinės tyrimo įstaigos turėtų bendradarbiauti, kad būtų keičiamasi informacija ir geriausia patirtimi. Jos turėtų nustatyti tarpusavio vertinimų programą, kad būtų stebimas jų tyrimų veiksmingumas. Agentūrai turėtų būti teikiamos tarpusavio vertinimo ataskaitos, kad jai būtų sudarytos sąlygos stebėti bendrus Sąjungos geležinkelių sistemos veiklos saugos srityje rezultatus;

- (37) katastrofos geležinkeliuose įvyksta retai. Vis dėlto jų pasekmės gali būti prazūtingos ir sukelti visuomenės susirūpinimą dėl Sąjungos geležinkelių sistemos saugos. Todėl siekiant išvengti pasikartojimo, visos tokios katastrofos turėtų būti ištiriamos saugos požiūriu, o tyrimų rezultatai turėtų būti pavišinami. Dėl avarijų ir riktų taip pat turėtų būti atliekami saugos tyrimai, jei tos avarijos ir riktai apima svarbius galimos katastrofos ženklus;
- (38) saugos tyrimas turėtų būti atliekamas atskirai nuo bet kokio teismo tyrimo dėl to paties rikto, ir tiems, kurie atlieka tą tyrimą, turėtų būti suteikta galimybė jo metu susipažinti su daiktiniais įrodymais ir liudytojų parodymais. Jį turėtų atlikti nuolat veikianti, nuo Sąjungos geležinkelių sistemos dalyvių nepriklausoma įstaiga. Įstaiga turėtų veikti taip, kad būtų išvengta bet kokio interesų konflikto ir bet kokių galimų sąsajų su tiriamųjų įvykių priežastimis. Visų pirma, jeigu organizacine ir teisine struktūra ji yra glaudžiai susijusi su nacionaline saugos institucija, Agentūra arba geležinkelių reguliavimo įstaiga, jos funkcinė nepriklausomybei tai neturėtų daryti įtakos. Jos tyrimai turėtų būti atliekami kaip galima atviriau. Kiekvienam įvykiui tirti tyrimo įstaiga turėtų sudaryti atitinkamą tyrimo grupę, turinčią būtinų ekspertinių žinių, kurių reikia, kad būtų nustatytos tiesioginės ir netiesioginės įvykio priežastys;
- (39) tyrimas po katastrofos turėtų būti atliekamas tokiu būdu, kad visos šalys turėtų galimybę būti išklaustos ir dalytis rezultatais. Visų pirma tyrimo metu tyrimo įstaiga turėtų šalims, kurios, jos manymu, turi su sauga susijusių pareigų, teikti naujausią informaciją apie tyrimo pažangą ir turėtų atsižvelgti į jų požiūrį bei nuomones. Tai sudarys sąlygas tyrimo įstaigai gauti papildomos aktualios informacijos ir sužinoti įvairių nuomonių apie jos darbą, kad ji galėtų tinkamiausiu būdu užbaigti savo tyrimą. Tokio konsultavimosi rezultatas bet kuriuo atveju turėtų būti ne kaltės arba atsakomybės nustatymas, o faktinių įrodymų rinkimas ir patirties kaupimas siekiant ateityje padidinti saugą. Tačiau tyrimo įstaiga turėtų galėti laisvai pasirinkti informaciją, kuria ji ketina dalytis su tokiomis šalimis, kad būtų išvengta bet kokio nederamo spaudimo, išskyrus atvejus, kai to reikalauja teismo procesą vykdančios asmenys. Tyrimo įstaiga taip pat turėtų atsižvelgti į bet kokių nukentėjusiųjų ir jų giminių pagristą poreikį gauti informaciją;
- (40) kad tyrimo įstaigų veikla būtų efektyvesnė ir siekiant palengvinti jų pareigų atlikimą, tyrimo įstaigos turėtų galėti laiku patekti į avarijos vietą, prirėkus deramai bendradarbiaudamos su bet kuria tyrime dalyvaujančia teismine institucija. Tyrimų ataskaitose ir bet kokiose išvadose ir rekomendacijose pateikiama tolesniam geležinkelių saugos didinimui svarbi informacija, ir jos turėtų būti viešai skelbiamos Sąjungos lygiu. Saugos rekomendacijų adresatai turėtų imtis reikiamų veiksmų ir pranešti apie juos tyrimo įstaigai;
- (41) tuo atveju, kai atrodo, kad tiesioginė avarijos arba rikto priežastis yra susijusi su žmonių veiksmais, reikėtų atkreipti dėmesį į konkrečias aplinkybes, taip pat į tai, kaip vykdydami įprastinę veiklą darbuotojai atlieka įprastinius veiksmus, įskaitant žmogaus ir mašinos sąsajos dizainą, procedūrų tinkamumą taikyti, esamus tikslų konfliktus, su darbo krūviu susijusius klausimus ir bet kurias kitas aplinkybes, kurios gali turėti įtakos įvykiams, įskaitant fizinį, taip pat su nuovargiu ir darbu susijusį stresą arba psichologinį tinkamumą;
- (42) reikėtų siekti užtikrinti, kad visoje Sąjungoje būtų prieinamas aukšto lygio mokymas ir aukštos kvalifikacijos;
- (43) siekiant papildyti ir iš dalies pakeisti tam tikras neesmines šios direktyvos nuostatas, pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį Komisijai turėtų būti deleguoti įgaliojimai priimti aktus dėl BSB ir BST bei dėl jų peržiūros. Ypač svarbu, kad atlikdama parengiamąjį darbą Komisija tinkamai konsultuotųsi, taip pat ir su ekspertais. Atlikdama su deleguotaisiais aktais susijusį parengiamąjį darbą ir rengdama jų tekstus Komisija turėtų užtikrinti, kad atitinkami dokumentai būtų vienu metu, laiku ir tinkamai perduodami Europos Parlamentui ir Tarybai;
- (44) Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai, siekiant užtikrinti vienodas šios direktyvos, kiek tai susiję su Agentūros įgaliojimu parengti BSB bei BST ir jų dalinius pakeitimus bei teikti atitinkamas rekomendacijas Komisijai; praktinėmis taisyklėmis dėl saugos sertifikavimo; išsamiais nuostatomis, kuriomis nustatoma, kurie III priede nustatyti reikalavimai turi būti taikomi siekiant atlikti priežiūrą, kurią atlieka techninės priežiūros dirbtuvės, įskaitant išsamias nuostatas, kad būtų užtikrintas vienodas techninės priežiūros dirbtuvių sertifikavimo

įgyvendinimas laikantis atitinkamų BSB ir TSS; išsamiais nuostatomis, kuriomis nustatoma, kurie III priede nustatyti reikalavimai turi būti taikomi siekiant atlikti už kitų nei prekiniai vagonai transporto priemonių techninę priežiūrą atsakingų subjektų sertifikavimą, remiantis tokių transporto priemonių techninėmis specifikacijomis, įskaitant išsamias nuostatas, kad būtų užtikrintas vienodas už kitų nei prekiniai vagonai transporto priemonių techninę priežiūrą atsakingų subjektų sertifikavimo sąlygų įgyvendinimas, laikantis atitinkamų BSB ir TSS, ir dėl ataskaitos dėl avarijos ir rikto tyrimo struktūros, įgyvendinimo sąlygas. Tais įgaliojimais turėtų būti naudojama laikantis Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 182/2011 ⁽¹⁾;

- (45) valstybės narės turėtų nustatyti taisykles dėl sankcijų, taikomų pažeidus pagal šią direktyvą priimtas nacionalines nuostatas, skyrimo ir užtikrinti, kad jos būtų įgyvendinamos. Tos sankcijos turėtų būti veiksmingos, proporcingos ir atgrasomos;
- (46) kadangi šios direktyvos tikslų, t. y. koordinuoti veiklą valstybėse narėse, siekiant reguliuoti ir prižiūrėti saugą, tirti avarijas ir nustatyti BST, BSB, BSR ir bendrų saugos sertifikatų bendruosius reikalavimus, valstybės narės negali deramai pasiekti, o dėl jų masto ir poveikio tų tikslų būtų geriau siekti Sąjungos lygiu, laikydami Europos Sąjungos sutarties 5 straipsnyje nustatyto subsidiarumo principo Sąjunga gali patvirtinti priemones. Pagal tame straipsnyje nustatytą proporcingumo principą šia direktyva neviršijama to, kas būtina nurodytiems tikslams pasiekti;
- (47) pareiga perkelti šią direktyvą į nacionalinę teisę turėtų apsiriboti tomis nuostatomis, kurios yra esminis dalinis pakeitimas lyginant su Direktyva 2004/49/EB. Pareiga perkelti nepakeistas nuostatas atsiranda pagal tą direktyvą;
- (48) ši direktyva neturėtų daryti poveikio valstybių narių pareigai, susijusiai su direktyvų, nurodytų IV priedo B dalyje perkėlimo į nacionalinę teisę terminais,

PRIĖMĖ ŠIĄ DIREKTYVĄ:

I SKYRIUS

BENDROSIOS NUOSTATOS

1 straipsnis

Dalykas

Šia direktyva nustatomos nuostatos, skirtos užtikrinti Sąjungos geležinkelių sistemos saugos plėtojimą ir tobulinimą bei užtikrinti geresnes galimybes patekti į geležinkelių transporto paslaugų rinką, šiomis priemonėmis:

- a) suderinant valstybių narių reguliavimo struktūrą;
- b) nustatant Sąjungos geležinkelių sistemos dalyvių atsakomybę;
- c) plėtojant bendruosius saugos tikslus (toliau – BST) ir bendruosius saugos būdus (toliau – BSB), kad palaipsniui būtų pašalintas poreikis taikyti nacionalines taisykles;
- d) nustatant saugos sertifikatų ir leidimų išdavimo, atnaujinimo, pakeitimo ir apribojimo arba panaikinimo principus;
- e) kiekvienai valstybei narei nustatant reikalavimą įsteigti nacionalinę saugos instituciją ir avarijų bei riktų tyrimo įstaigą ir
- f) nustatant bendruosius geležinkelių saugos valdymo, reguliavimo ir priežiūros principus.

⁽¹⁾ 2011 m. vasario 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 182/2011, kuriuo nustatomos valstybių narių vykdomos Komisijos naudojimosi įgyvendinimo įgaliojimais kontrolės mechanizmų taisyklės ir bendrieji principai (OL L 55, 2011 2 28, p. 13).

2 straipsnis

Taikymo sritis

1. Ši direktyva taikoma valstybių narių geležinkelių sistemai, kuri gali būti skirstoma į struktūrinių ir funkcinių sričių posistemius. Ji apima saugos reikalavimus, taikomus visai sistemai, įskaitant saugų infrastruktūros ir eismo valdymą bei geležinkelio įmonių, infrastruktūros valdytojų ir kitų Sąjungos geležinkelių sistemos dalyvių tarpusavio sąveiką.
2. Ši direktyva netaikoma:
 - a) metro;
 - b) tramvajams bei lengvojo bėginio transporto priemonėms ir infrastruktūrai, kuria naudojasi tik tos transporto priemonės, arba
 - c) tinklams, kurie funkciniu požiūriu yra atskirti nuo likusios Sąjungos geležinkelių sistemos ir yra skirti tik keleivių vežimo vietas, miesto ar priemiestiniais maršrutais paslaugoms teikti, taip pat įmonėms, kurios vykdo veiklą tik tuose tinkluose.
3. Valstybės narės gali į šios direktyvos įgyvendinimo priemonių taikymo sritį neįtraukti:
 - a) privačios geležinkelių infrastruktūros, įskaitant privažiuojamuosius kelius, kurią savininkas arba operatorius naudoja savo atitinkamai krovinių vežimo veiklai vykdyti arba žmonių vežimui nekomerciniais tikslais, ir tik tokioje infrastruktūroje naudojamų transporto priemonių;
 - b) infrastruktūros ir transporto priemonių, skirtų tik vietinės, istorinėms ar turizmo reikmėms;
 - c) lengvojo bėginio transporto infrastruktūros, kuria kartais naudojasi geležinkelių transporto priemonės pagal lengvojo bėginio transporto sistemos veiklos sąlygas, kai tai būtina tik tų transporto priemonių sujungiamumo tikslais, ir
 - d) transporto priemonių, kurios visų pirma naudojamos lengvojo bėginio transporto infrastruktūroje, tačiau kuriose yra kai kurių geležinkelių komponentų, būtinų norint sudaryti galimybę pervažiuoti nedidelę ir ribotą geležinkelių infrastruktūros dalį tik sujungiamumo tikslais.
4. Nepaisant 2 dalies, valstybės narės gali nuspręsti atitinkamais atvejais šios direktyvos nuostatas taikyti metro ir kitoms vietinėms sistemoms laikydamosi nacionalinės teisės.

3 straipsnis

Terminų apibrėžtys

Šioje direktyvoje vartojamų terminų apibrėžtys:

- 1) Sąjungos geležinkelių sistema – Sąjungos geležinkelių sistema, kaip apibrėžta Direktyvos (ES) 2016/797 2 straipsnio 1 punkte;
- 2) infrastruktūros valdytojas – infrastruktūros valdytojas, kaip apibrėžta Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2012/34/ES ⁽¹⁾ 3 straipsnio 2 punkte;
- 3) geležinkelio įmonė – geležinkelio įmonė, kaip apibrėžta Direktyvos 2012/34/ES 3 straipsnio 1 punkte, taip pat bet kuri kita viešojo arba privačiojo sektoriaus įmonė, kuri užsiima krovinių gabenimu ir (arba) keleivių vežimu geležinkeliais ir kuriai galioja reikalavimas užtikrinti trauką, įskaitant ir tas įmones, kurios teikia tik traukos paslaugas;
- 4) techninė sąveikos specifikacija (TSS) – specifikacija, priimta laikantis Direktyvos (ES) 2016/797, apimanti kiekvieną posistemį ar jo dalį, kad būtų laikomasi esminių reikalavimų ir užtikrinama Sąjungos geležinkelių sistemos sąveika;
- 5) bendrieji saugos tikslai (BST) – būtiniausi saugos lygiai, kuriuos turi pasiekti visa sistema ir, jei įmanoma, skirtingos Sąjungos geležinkelių sistemos dalys (kaip antai paprastųjų geležinkelių sistema, greitųjų geležinkelių sistema, ilgieji geležinkelio tuneliai ar linijos, naudojamos tik krovinių vežimui);

⁽¹⁾ 2012 m. lapkričio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2012/34/ES, kuria sukuriama bendra Europos geležinkelių erdvė (OL L 343, 2012 12 14, p. 32).

- 6) bendrieji saugos būdai (BSB) – būdai, kuriais apibūdinamas saugos lygių vertinimas ir saugos tikslų pasiekimas bei kitų saugos reikalavimų laikymasis;
- 7) nacionalinė saugos institucija – nacionalinė įstaiga, kuriai pavestos geležinkelių saugos užtikrinimo užduotys pagal šią direktyvą, arba bet kuri įstaiga, kuriai kelios valstybės narės pavedė tas užduotis, siekdamas užtikrinti unifikuotą saugos režimą;
- 8) nacionalinės taisyklės – visos valstybėje narėje priimtos privalomos taisyklės, nepriklausomai nuo to, kokia įstaiga jas priėmė, kurios apima geležinkelių saugos arba techninius reikalavimus, išskyrus nustatytuosius Sąjungos arba tarptautinėmis taisyklėmis, ir kurios yra taikytinos toje valstybėje narėje geležinkelio įmonėms, infrastruktūros valdytojams arba tretiesiems asmenims;
- 9) saugos valdymo sistema – infrastruktūros valdytojo arba geležinkelio įmonės nustatytas organizavimas, priemonės ir procedūros, kuriomis siekiama užtikrinti saugų infrastruktūros valdytojo ar geležinkelio įmonės veiklos valdymą;
- 10) atsakingas tyrėjas – asmuo, atsakingas už tyrimo organizavimą, vykdymą ir kontrolę;
- 11) avarija – nepageidaujamas arba netyčinis netikėtas įvykis arba tam tikra tokių įvykių seka, sukeltantys žalingus padarinius; avarijos skirstomos į šias kategorijas: susidūrimai; nuriedėjimai nuo bėgių; avarijos pervažose; dėl judančių riedmenų įvykusios avarijos, kurių metu nukentėjo žmonės; gaisrai ir kita;
- 12) katastrofa – bet koks traukinių susidūrimas ar traukinių nuriedėjimas nuo bėgių, dėl kurių žuvo bent vienas asmuo ar buvo sunkiai sužaloti penki ar daugiau asmenų, arba buvo padaryta didelė žala riedmenims, infrastruktūrai arba aplinkai bei bet kuri kita avarija su tokiomis pačiomis pasekmėmis, padariusi akivaizdų poveikį geležinkelių saugos reguliavimui ar saugos valdymui; didelė žala – tai žala, kurią tyrimo įstaiga iškart gali įvertinti ne mažesne bendra suma kaip 2 milijonai EUR;
- 13) riktas – bet koks įvykis, išskyrus avarijas arba katastrofas, turintis arba galintis turėti įtakos geležinkelių eksploatavimo veiklos saugai;
- 14) tyrimas – procesas, atliekamas siekiant užkirsti kelią kitai avarijai arba riktui, apimantis informacijos surinkimą ir analizę, išvadų padarymą, įskaitant priežasčių nustatymą ir tam tikrais atvejais – saugos rekomendacijų pateikimą;
- 15) priežastys – veiksmai, neveikimas, įvykiai ar sąlygos arba jų derinys, nulėmę avariją arba riktą;
- 16) lengvasis bėginis transportas – miestų ir (arba) priemiesčių bėginio transporto sistema, kurios atsparumo smūgiams kategorija yra C-III arba C-IV (pagal standartą EN 15227:2011), o maksimalus transporto priemonės konstrukcijos tvirtumas yra 800 kN (išilginė gniuždymo jėga sukabinimo vietoje); lengvajam bėginiam transportui gali būti skiriamos atskiros kelio juostos arba tos pačios kelio juostos kaip kitam kelių transportui; lengvojo bėginio transporto priemonės paprastai negali būti jungiamos prie tolimųjų keleivinių ar krovinių transporto priemonių (ir atvirkščiai);
- 17) atitikties vertinimo įstaiga – įstaiga, apie kurią notifikuota arba kuri paskirta atsakinga už atitikties vertinimo veiklą, įskaitant kalibravimą, bandymus, sertifikavimą ir patikrinimą; atitikties vertinimo įstaiga priskiriama notifikuotosioms įstaigoms valstybei narei apie ją notifikavus; atitikties vertinimo įstaiga priskiriama paskirtosioms įstaigoms valstybei narei ją paskyrus;
- 18) sąveikos sudedamosios dalys – sąveikos sudedamosios dalys, kaip apibrėžta Direktyvos (ES) 2016/797 2 straipsnio 7 punkte;
- 19) valdytojas – fizinis asmuo arba juridinis asmuo, kuris, būdamas transporto priemonės savininku arba turėdamas teisę ją naudoti, eksploatuoja šią transporto priemonę ir yra registruotas kaip transporto priemonės valdytojas transporto priemonių registre, nurodytame Direktyvos (ES) 2016/797 47 straipsnyje;
- 20) už techninę priežiūrą atsakingas subjektas (ECM) – už transporto priemonės techninę priežiūrą atsakingas subjektas, įregistruotas tokiu statusu transporto priemonių registre, nurodytame Direktyvos (ES) 2016/797 47 straipsnyje;
- 21) transporto priemonė – geležinkelių transporto priemonė, ant ratų važiuojanti geležinkelių linijomis, naudojanti trauką ar jos nenaudojanti; transporto priemonę sudaro vienas ar daugiau struktūrinių ir funkcinų posistemų;

- 22) gamintojas – gamintojas, kaip apibrėžta Direktyvos (ES) 2016/797 2 straipsnio 36 punkte;
- 23) siuntėjas – įmonė, kuri savo vardu arba per trečiuosius asmenis siunčia prekes;
- 24) gavėjas – bet koks fizinis ar juridinis asmuo, kuris gauna prekes pagal vežimo sutartį; jei vežimo veikla vykdoma be vežimo sutarties, bet koks fizinis ar juridinis asmuo, kuris prisiima atsakomybę už atvykusias prekes, yra laikoma gavėju;
- 25) krovėjas – įmonė, kraunanti supakuotas prekes, mažus konteinerius ar kilnojamąsias cisternas į vagoną ar konteinerį arba ant jų, arba kraunanti konteinerį, biriųjų krovinių konteinerį, daugiaelementį dujų konteinerį, konteinerinę cisterną arba kilnojamąją cisterną į vagoną;
- 26) iškrovėjas – įmonė, kuri išima konteinerį, biriųjų krovinių konteinerį, daugiaelementį dujų konteinerį, konteinerinę cisterną arba kilnojamąją cisterną iš vagono arba bet kuri įmonė, kuri iškrauna supakuotas prekes, mažus konteinerius ar kilnojamąsias cisternas iš vagono ar konteinerio arba nuo jų, arba bet kuri įmonė, kuri iškrauna prekes iš cisternos (cisterninio vagono, nuimamosios cisternos, kilnojamosios cisternos ar konteinerinės cisternos) arba iš sekcinio vagono ar daugiaelementio dujų konteinerio ar vagono, didžiojo ar mažojo konteinerio, skirtų biriesiems kroviniams vežti, arba biriųjų krovinių konteinerio;
- 27) pripildytojas – įmonė, kuri pripildo prekėmis krovinių cisterną (įskaitant cisterninį vagoną, vagoną su nuimamosiomis cisternomis, kilnojamąją cisterną ar konteinerinę cisterną), vagoną, didįjį ar mažąjį konteinerį, skirtus biriems kroviniams vežti, arba sekcinį vagoną ar daugiaelementį dujų konteinerį;
- 28) išpylėjas – įmonė, kuri pašalina prekes iš krovinių cisternos (įskaitant cisterninį vagoną, vagoną su nuimamosiomis cisternomis, kilnojamąją cisterną ar konteinerinę cisterną), vagono, didžiojo ar mažojo konteinerio, skirtu biriesiems kroviniams vežti, arba sekcinio vagono ar daugiaelementio dujų konteinerio;
- 29) vežėjas – įmonė, kuri vykdo vežimo veiklą pagal vežimo sutartį;
- 30) perkantysis subjektas – posistemio projektavimą ir (arba) statybą arba atnaujinimą ar patobulinimą užsakantis viešojo arba privačiojo sektoriaus subjektas;
- 31) veiklos rūšis – rūšis, kuriai būdingas tik keleivių vežimas, įskaitant greitojo geležinkelio paslaugas arba jų neįskaitant, krovinių vežimas, įskaitant pavojingų krovinių vežimo paslaugas arba jų neįskaitant, ir manevravimo paslaugas;
- 32) veiklos mastas – mastas, apibūdinamas keleivių skaičiumi ir (arba) prekių kiekiu ir apytikriu geležinkelio įmonės dydžiu pagal jos darbuotojų, dirbančių geležinkelių sektoriuje, skaičių (pvz., labai maža, maža, vidutinė arba didelė įmonė);
- 33) veiklos vieta – tinklas arba tinklai vienoje arba daugiau valstybių narių, kuriose geležinkelio įmonė ketina vykdyti veiklą.

II SKYRIUS

GELEŽINKELIŲ SAUGOS PLĖTĖJIMAS IR VALDYMAS

4 straipsnis

Sąjungos geležinkelių sistemos dalyvių vaidmuo plėtojant ir didinant geležinkelių saugą

1. Siekdamas plėtoti ir didinti geležinkelių saugą valstybės narės, neviršydamos savo kompetencijos:
 - a) užtikrina, kad geležinkelių sauga būtų bendrai palaikoma, o kai pagrįstai praktiškai įmanoma – nuolat didinama, atsižvelgiant į Sąjungos teisės bei tarptautinių taisyklių ir mokslo bei technikos pažangos raidą ir teikiant pirmenybę avarijų prevencijai;
 - b) užtikrina, kad atvirai ir nediskriminuojant būtų užtikrintas visų taikytinų teisės aktų vykdymas skatinant bendros Europos geležinkelių transporto sistemos plėtrą;
 - c) užtikrina, kad geležinkelių saugos plėtojimo ir gerinimo priemonėmis būtų atsižvelgta į poreikį vadovautis sisteminiu požiūriu;

- d) užtikrina, kad atsakomybė už saugų Sąjungos geležinkelių sistemos eksploatavimą ir su tuo susijusių pavojų kontrolę būtų priskirta infrastruktūros valdytojams ir geležinkelio įmonėms, kiekvienam už jiems priklausančią sistemos dalį, įpareigojant juos:
- i) įgyvendinti reikiamas pavojaus kontrolės priemones, kaip nurodyta 6 straipsnio 1 dalies a punkte, tam tikrais atvejais bendradarbiaujant tarpusavyje;
 - ii) taikyti Sąjungos ir nacionalines taisykles;
 - iii) vadovaujantis šia direktyva sukurti saugos valdymo sistemas;
- e) nedarydamos poveikio civilinei atsakomybei pagal valstybių narių teisinius reikalavimus, užtikrina, kad kiekvienam infrastruktūros valdytojui ir kiekvienai geležinkelio įmonei būtų priskirta atsakomybė už jam (jai) priklausančią sistemos dalį ir saugų jos eksploatavimą, įskaitant medžiagų tiekimą ir sutarčių dėl paslaugų sudarymą naudotojų, klientų, atitinkamų darbuotojų ir kitų dalyvių, nurodytų 4 dalyje, atžvilgiu;
- f) rengia ir skelbia metinius saugos planus, kuriuose nustatomos numatomos priemonės pasiekti BST, ir
- g) atitinkamais atvejais padeda Agentūrai stebėti geležinkelių saugos plėtojamą Sąjungos lygiu.

2. Agentūra pagal savo kompetenciją užtikrina, kad geležinkelių sauga būtų bendrai palaikoma, o kai pagrįstai praktiškai įmanoma – nuolat didinama, atsižvelgiant į Sąjungos teisės ir mokslo bei technikos pažangos raidą ir teikiant pirmenybę katastrofų prevencijai.

3. Geležinkelio įmonės ir infrastruktūros valdytojai:

- a) įgyvendina reikiamas pavojaus kontrolės priemones, nurodytas 6 straipsnio 1 dalies a punkte, tam tikrais atvejais bendradarbiaudami tarpusavyje ir su kitais dalyviais;
- b) savo saugos valdymo sistemose atsižvelgia į pavojus, susijusius su kitų dalyvių ir trečiųjų asmenų veikla;
- c) atitinkamais atvejais 4 dalyje nurodytiems kitiems dalyviams, kurie gali turėti įtakos saugiam Sąjungos geležinkelių sistemos eksploatavimui, nustato sutartinę pareigą įgyvendinti pavojaus kontrolės priemones, ir
- d) užtikrina, kad jų rangovai įgyvendintų pavojaus kontrolės priemones taikydami BSB išdėstytus procesų stebėsenos BSB, nurodytus 6 straipsnio 1 dalies c punkte, ir kad tai būtų numatyta sutartyse, su kuriomis Agentūros arba nacionalinės saugos institucijos prašymu bus leidžiama susipažinti.

4. Nedarant poveikio geležinkelio įmonių ir infrastruktūros valdytojų, kaip nurodyta 3 dalyje, atsakomybei, už priežiūrą atsakingi subjektai ir visi kiti dalyviai, kurie gali turėti įtakos Sąjungos geležinkelių sistemos saugiam eksploatavimui, įskaitant gamintojus, techninės priežiūros paslaugų teikėjus, valdytojus, paslaugų teikėjus, perkančiuosius subjektus, vežėjus, siuntėjus, gavėjus, krovėjus, iškrovėjus, pripildytojus ir išpylėjus:

- a) įgyvendina reikiamas pavojaus kontrolės priemones, tam tikrais atvejais bendradarbiaudami su kitais dalyviais;
- b) užtikrina, kad jų tiekiami posistemiai, priedai, įranga ir paslaugos atitiktų nustatytus reikalavimus ir naudojimo sąlygas, kad atitinkama geležinkelio įmonė ir (arba) infrastruktūros valdytojas galėtų saugiai juos eksploatuoti.

5. Geležinkelio įmonės, infrastruktūros valdytojai ir bet kuris 4 dalyje nurodytas dalyvis, aptikęs pavojų saugai, susijusį su techninės įrangos (įskaitant struktūrinius posistemius) defektais ir konstrukcijos neatitiktimi ar gedimais, arba informuotas apie jį, pagal savo atitinkamą kompetenciją:

- a) imasi visų reikiamų taisomųjų priemonių nustatytam pavojui saugai pašalinti;

b) praneša apie tą pavojų atitinkamoms suinteresuotosioms šalims, kad jos galėtų imtis bet kokio reikiamo tolesnio taisomojo veiksmo, kad būtų nuolatos užtikrinami Sąjungos geležinkelių sistemos veiklos saugos srityje rezultatai. Agentūra gali nustatyti priemonę, kuria sudaromos palankesnės sąlygos keisti informacija atitinkamiems dalyviams, atsižvelgdama į susijusių naudotojų privatumą, sąnaudų ir naudos analizės rezultatus, taip pat Agentūros jau įdiegtas IT taikomąsias programas ir registrus.

6. Tuo atveju, kai geležinkelio įmonės pasikeičia transporto priemonėmis tarpusavyje, bet kuris susijęs dalyvis pasikeičia visa informacija, kuri yra svarbi saugiam eksploatavimui, įskaitant informaciją apie atitinkamos transporto priemonės būklę ir istoriją, techninės priežiūros dokumentų elementus atsekamumo tikslu, informaciją apie krovos veiklos atsekamumą ir važtaraščius, tačiau neapsiribojant ja.

5 straipsnis

Bendrieji saugos rodikliai (BSR)

1. Siekdamas sudaryti palankias sąlygas įvertinimui, ar yra pasiekti BST, ir geležinkelių saugos bendrajai raidai stebėti, valstybės narės surenka informaciją apie BSR iš 19 straipsnyje nurodytų nacionalinių saugos institucijų metinių ataskaitų.
2. BSR yra įtvirtinti I priede.

6 straipsnis

Bendrieji saugos būdai (BSB)

1. BSB apibūdina kaip vertinami saugos lygiai, saugos tikslų pasiekimas ir atitiktis kitiems saugos reikalavimams, be kita ko, atitinkamais atvejais pasitelkiant nepriklausomą vertinimo įstaigą, parengiant ir nustatant:
 - a) pavojaus lygio nustatymo ir pavojaus vertinimo metodus;
 - b) metodus, kuriuos taikant vertinama, kaip laikomasi pagal 10 ir 12 straipsnius išduotų saugos sertifikatų ir saugos leidimų reikalavimų;
 - c) nacionalinių saugos institucijų taikytinus priežiūros metodus ir geležinkelio įmonių, infrastruktūros valdytojų ir už techninę priežiūrą atsakingų subjektų taikytinus stebėsenos metodus;
 - d) geležinkelio operatorių saugos lygio ir veiklos rezultatų saugos srityje vertinimo nacionaliniu ir Sąjungos lygiu metodus;
 - e) saugos tikslų pasiekimo nacionaliniu ir Sąjungos lygiais vertinimo metodus ir
 - f) visus kitus saugos valdymo sistemos procesą apimančius metodus, kuriuos reikia suderinti Sąjungos lygiu.
2. Komisija įgyvendinimo aktais įgalioja Agentūrą rengti BSB projektus bei jų dalinių pakeitimų projektus ir teikti atitinkamas rekomendacijas Komisijai, remiantis aiškiu pagrindimu, kad reikia naujo arba iš dalies pakeisto BSB, ir jo poveikiu esančioms taisyklėms bei Sąjungos geležinkelių sistemos saugos lygiui. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 28 straipsnio 3 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros. Kai 28 straipsnyje nurodytas komitetas (toliau – komitetas) nuomonės nepateikia, Komisija įgyvendinimo akto projekto nepriima ir taikoma Reglamento (ES) Nr. 182/2011 5 straipsnio 4 dalies trečia pastraipa.

Rengiant, tvirtinant ir peržiūrint BSB atsižvelgiama į naudotojų, nacionalinių saugos institucijų ir suinteresuotųjų subjektų, įskaitant atitinkamais atvejais socialinius partnerius, nuomonę. Rekomendacijas sudaro ataskaita apie tų konsultacijų rezultatus ir ataskaita, kurioje vertinamas planuojamų priimtų naujų ar iš dalies pakeistų BSB poveikis.

3. Naudojantis 2 dalyje nurodytais įgaliojimais, Agentūra arba Komisija sistemingai ir reguliariai informuoja komitetą apie parengiamąjį darbą, susijusį su BSB. To darbo metu Komisija gali pateikti Agentūrai naudingų rekomendacijų dėl BSB ir sąnaudų ir naudos analizės. Visų pirma Komisija gali reikalauti, kad Agentūra išnagrinėtų alternatyvius sprendimus ir tų sprendimų sąnaudų ir naudos įvertinimas būtų pateiktas su BSB projektu pateikiamoje ataskaitoje.

Komitetas padeda Komisijai vykdyti pirmoje pastraipoje minėtas užduotis.

4. Komisija išnagrinėja Agentūros parengtas rekomendacijas siekiant įsitikinti, kad 2 dalyje nurodyti įgaliojimai yra įvykdyti. Kai įgaliojimai nėra įvykdyti, Komisija paprašo Agentūros peržiūrėti savo rekomendaciją nurodant įgaliojimų aspektus, kurie nebuvo įvykdyti. Dėl pagrįstų priežasčių Komisija gali nuspręsti pakeisti Agentūrai suteiktus įgaliojimus pagal 2 dalyje nurodytą procedūrą.

Komitetas padeda Komisijai vykdyti pirmoje pastraipoje minėtas užduotis.

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

6. Remiantis Agentūros parengta rekomendacija ir atlikus šio straipsnio 4 dalyje nurodytą nagrinėjimą, Komisijai pagal 27 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus dėl BSB turinio ir jų turinio dalinių pakeitimų.

7. Atsižvelgdamos į BSB priėmimą ir jų dalinius pakeitimus, valstybės narės nedelsdamos atlieka visus būtinus savo nacionalinių taisyklių dalinius pakeitimus.

7 straipsnis

Bendrieji saugos tikslai (BST)

1. BST nustatomi minimalūs saugos lygiai, kuriuos turi atitikti visa sistema ir, jei įmanoma, įvairios geležinkelių sistemos dalys kiekvienoje valstybėje narėje ir Sąjungoje. BST gali būti išreiškiami pavojaus priimtumo kriterijais arba tiksliniais saugos lygiais, ir jais visų pirma atsižvelgiama į:

- a) individualų pavojų, susijusį su keleiviais, personalu (įskaitant darbuotojus ar rangovus), pervažų naudotojais ir kitais subjektais bei, nedarant poveikio esančioms nacionalinėms ir tarptautinėms taisyklėms dėl atsakomybės, individualų pavojų, susijusių su pažeidėjais;
- b) pavojų visuomenei.

2. Komisija įgyvendinimo aktais įgalioja Agentūrą rengti BST projektus bei jų dalinių pakeitimų projektus ir teikti atitinkamas rekomendacijas Komisijai, remiantis aiškiu pagrindimu, kad reikia naujo arba iš dalies pakeisto BST, ir jo poveikiu esančioms taisyklėms. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 28 straipsnio 3 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros. Kai komitetas nuomonės nepateikia, Komisija įgyvendinimo akto projekto nepriima ir taikoma Reglamento (ES) Nr. 182/2011 5 straipsnio 4 dalies trečia pastraipa.

3. Naudojantis 2 dalyje nurodytais įgaliojimais, Agentūra arba Komisija sistemingai ir reguliariai informuoja komitetą apie parengiamąjį darbą, susijusį su BST. To darbo metu Komisija gali pateikti Agentūrai naudingų rekomendacijų dėl BST ir sąnaudų ir naudos analizės. Visų pirma Komisija gali reikalauti, kad Agentūra išnagrinėtų alternatyvius sprendimus ir tų sprendimų sąnaudų ir naudos įvertinimas būtų pateiktas su BST projektu pateikiamoje ataskaitoje.

Komitetas padeda Komisijai vykdyti pirmoje pastraipoje minėtas užduotis.

4. Komisija išnagrinėja Agentūros parengtas rekomendacijas siekiant įsitikinti, kad 2 dalyje nurodyti įgaliojimai yra įvykdyti. Kai įgaliojimai nėra įvykdyti, Komisija paprašo Agentūros peržiūrėti savo rekomendaciją nurodant įgaliojimų aspektus, kurie nebuvo įvykdyti. Dėl pagrįstų priežasčių Komisija gali nuspręsti pakeisti Agentūrai suteiktus įgaliojimus pagal 2 dalyje nurodytą procedūrą.

Komitetas padeda Komisijai vykdyti pirmoje pastraipoje minėtas užduotis.

5. BST reguliariai patikslinami, atsižvelgiant į bendrą geležinkelių saugos raidą. Patikslintuose BST atsižvelgiama į prioritetines sritis, kuriose sauga turi būti toliau didinama.
6. Remiantis Agentūros parengta rekomendacija ir atlikus šio straipsnio 4 dalyje nurodytą nagrinėjimą, Komisijai pagal 27 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus dėl BST turinio ir jų turinio dalinių pakeitimų.
7. Valstybės narės priima visus būtinus savo nacionalinių taisyklių dalinius pakeitimus, kad būtų pasiekti bent BST, taip pat ir patikslinti BST pagal prie jų pridėtus įgyvendinimo grafikus. Į tuos dalinius pakeitimus atsižvelgiama metiniuose saugos planuose, nurodytuose 4 straipsnio 1 dalies f punkte. Apie tas taisykles valstybės narės praneša Komisijai vadovaudamasi 8 straipsniu.

8 straipsnis

Nacionalinės taisyklės saugos srityje

1. Nacionalinės taisyklės, apie kurias pagal Direktyvą 2004/49/EB pranešta ne vėliau kaip 2016 m. birželio 15 d., taikomos, jei jos:
 - a) priskirtinos vienai iš rūšių, nurodytų II priede;
 - b) atitinka Sąjungos teisę, įskaitant visų pirma TSS, BST ir BSB, ir
 - c) netaptų savavališkos diskriminacijos priemone ar užslėptu geležinkelio transporto veiklos tarp valstybių narių apribojimu.
2. Ne vėliau kaip 2018 m. birželio 16 d. valstybės narės peržiūri 1 dalyje nurodytas nacionalines taisykles ir panaikina:
 - a) bet kokią nacionalinę taisyklę, apie kurią nebuvo pranešta arba kuri neatitinka 1 dalyje nurodytų kriterijų;
 - b) bet kokią nacionalinę taisyklę, kuri tapo pertekline dėl Sąjungos teisės, įskaitant visų pirma dėl TSS, BST ir BSB.Tuo tikslu valstybės narės gali naudotis taisyklių valdymo priemone, nurodyta Reglamento (ES) 2016/796 27 straipsnio 4 dalyje, ir gali prašyti agentūros išnagrinėti konkrečias taisykles atsižvelgiant į šioje dalyje nurodytus kriterijus.
3. Valstybės narės pagal šią direktyvą gali nustatyti naujas nacionalines taisykles tik šiais atvejais, kai:
 - a) BSB neapima taisyklių, susijusių su esamais saugos būdais;
 - b) TSS dar neapima geležinkelių tinklo eksploatavimo taisyklių;
 - c) tai yra neatidėliotina prevencinė priemonė, ypač po avarijos ar rikto;
 - d) taisyklę, apie kurią jau pranešta, reikia patikslinti;
 - e) TSS arba Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2007/59/EB ⁽¹⁾ dar neapima taisyklių dėl reikalavimų personalui, vykdančiam svarbias saugos užduotis, įskaitant atrankos kriterijus, fizinį ir psichologinį tinkamumą ir profesinį mokymą.
4. Valstybės narės naujos nacionalinės taisyklės projektą pateikia Agentūrai ir Komisijai apsvaistyti laiku ir laikantis Reglamento (ES) 2016/796 25 straipsnio 1 dalyje nurodytų terminų, anksčiau nei siūlomos naujos taisyklės tikėtinas nustatymas nacionalinėje teisinėje sistemoje, pateikdamos tos taisyklės nustatymo pagrindimą naudodamosi atitinkama IT sistema pagal Reglamento (ES) 2016/796 27 straipsnį. Valstybės narės užtikrina, kad projektas būtų pakankamai parengtas, jog Agentūra galėtų jį išnagrinėti pagal Reglamento (ES) 2016/796 25 straipsnio 2 dalį.
5. Skubių prevencijos priemonių atveju valstybės narės gali priimti ir taikyti naują taisyklę nedelsiant. Apie tą taisyklę pranešama pagal Reglamento (ES) 2016/796 27 straipsnio 2 dalį, taikant Agentūros vertinimą pagal Reglamento (ES) 2016/796 26 straipsnio 1, 2 ir 5 dalis.
6. Jei Agentūra sužino apie kokią nors nacionalinę taisyklę, nesvarbu ar apie ją buvo pranešta, ar nebuvo pranešta, kuri tampa pertekline arba prieštarauja BSB ar kitiems Sąjungos teisės aktams, priimtiems po to, kai pradėta taikyti atitinkama nacionalinė taisyklė, taikoma Reglamento (ES) 2016/796 26 straipsnyje numatyta procedūra.

⁽¹⁾ 2007 m. spalio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2007/59/EB dėl traukinių mašinistų, valdančių lokomotyvus ir traukinius geležinkelių sistemoje Bendrijos teritorijoje, sertifikavimo (OL L 315, 2007 12 3, p. 51).

7. Valstybės narės praneša Agentūrai ir Komisijai apie priimtas nacionalines taisykles. Jos naudoja tinkamą IT sistemą pagal Reglamento (ES) 2016/796 27 straipsnį. Valstybės narės užtikrina, kad esančios nacionalinės taisyklės būtų lengvai prieinamos, pateiktos viešame domene ir suformuluotos vartojant tokius terminus, kuriuos visos suinteresuotosios šalys galėtų suprasti. Valstybių narių gali būti paprašyta suteikti papildomos informacijos apie jų nacionalines taisykles.
8. Valstybės narės gali nuspręsti nepranešti apie vietinės reikšmės taisykles ir apribojimus. Tokiais atvejais valstybės narės tas taisykles ir apribojimus įtraukia į Direktyvos (ES) 2016/797 49 straipsnyje nurodytus infrastruktūros registrus arba Direktyvos 2012/34/ES 27 straipsnyje nurodytuose tinklo nuostatuose nurodo, kur paskelbtos tos taisyklės ir apribojimai.
9. Nacionalinėms taisyklėms, apie kurias pranešta pagal šį straipsnį, netaikoma pranešimo tvarka, numatyta Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje (ES) 2015/1535 ⁽¹⁾.
10. Nacionalinių taisyklių projektus ir esančias nacionalines taisykles Agentūra nagrinėja pagal Reglamento (ES) 2016/796 25 ir 26 straipsniuose nustatytas procedūras.
11. Nedarant poveikio 8 daliai, nacionalinės taisyklės, apie kurias nepranešta vadovaujantis šiuo straipsniu, taikant šią direktyvą netaikomos.

9 straipsnis

Saugos valdymo sistemos

1. Infrastruktūros valdytojai ir geležinkelio įmonės sukuria savo atitinkamas saugos valdymo sistemas, siekdami užtikrinti, kad Sąjungos geležinkelių sistema galėtų pasiekti bent BST, kad ji atitiktų TSS nustatytus saugos reikalavimus ir kad būtų taikomos atitinkamos BSB dalys bei nacionalinės taisyklės, apie kurias pranešta pagal 8 straipsnį.
2. Visos svarbios saugos valdymo sistemos dalys yra dokumentuotos, visų pirma nurodant atsakomybės paskirstymą geležinkelių infrastruktūros valdytojo ar geležinkelio įmonės organizacijos viduje. Parodoma, kaip užtikrinama vadovybės vykdoma kontrolė įvairiais lygiais, kaip yra įtraukiami visų lygių darbuotojai ir jų atstovai ir kaip yra užtikrinamas nuolatinis saugos valdymo sistemos tobulinimas. Aiškiai išsipareigojama nuosekliai taikyti žmogiškojo veiksnio žinias ir metodus. Saugos valdymo sistema infrastruktūros valdytojai ir geležinkelio įmonės propaguoja abipusio pasitikėjimo ir tikrumo bei mokymosi kultūrą, pagal kurią darbuotojai skatinami prisidėti prie saugos tobulinimo kartu užtikrinant konfidencialumą.
3. Saugos valdymo sistemą sudaro šie pagrindiniai elementai:
 - a) aukščiausio organizacijos vadovo patvirtinta saugos politika, su kuria supažindinami visi darbuotojai;
 - b) organizacijos kiekybiniai ir kokybiniai tikslai saugos palaikymo ir stiprinimo srityje bei šių tikslų pasiekimo planai ir procedūra;
 - c) procedūros, kad būtų laikomasi esamų, naujų ir pakeistų techninių ir eksploataavimo standartų ar kitų norminių sąlygų, kaip nustatyta TSS, 8 straipsnyje ir II priede nurodytose nacionalinėse taisyklėse, kitose atitinkamose taisyklėse arba institucijos sprendimuose;
 - d) procedūros, kad būtų užtikrinta atitiktis standartams ir kitoms norminėms sąlygoms visą įrangos gyvavimo ciklą ir eksploataavimo laiką;
 - e) procedūros ir metodai, skirti pavojams nustatyti, pavojaus įvertinimui atlikti ir pavojaus kontrolės priemonėms įgyvendinti, kai dėl pakitusių eksploataavimo sąlygų arba dėl naujos medžiagos įvedimo kyla nauji pavojai infrastruktūrai arba žmogaus, mašinos ir organizacijos sąveikai;
 - f) darbuotojų mokymo programų ir sistemų teikimas, siekiant užtikrinti, kad būtų puoselėjama darbuotojų kompetencija ir jie tinkamai atliktų užduotis, įskaitant priemonių, susijusių su fiziniu ir psichologiniu pasirengimu, taikymą;

⁽¹⁾ 2015 m. rugsėjo 9 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2015/1535, kuria nustatoma informacijos apie techninius reglamentus ir informacinės visuomenės paslaugų taisyklės teikimo tvarka (OL L 241, 2015 9 17, p. 1).

- g) priemonės, kad organizacijoje ir – tam tikrais atvejais – tarp organizacijų ir geležinkelių sistemos būtų pateikiama pakankamai informacijos;
- h) procedūros ir formos, kaip dokumentuoti informaciją saugos srityje ir procedūros, skirtos svarbiausios saugos informacijos konfigūracijos kontrolei, nustatymas;
- i) procedūros, skirtos užtikrinti, kad būtų pranešama apie avarijas, riktus, vos neįvykusius ir kitus pavojingus įvykius, kad jie būtų ištirti, išanalizuoti ir kad būtų imamasi būtinų prevencinių priemonių;
- j) su atitinkamomis valdžios institucijomis suderintų veiksmų planų, pavojaus signalų bei informacijos pateikimas avariniais atvejais ir
- k) nuostatos dėl periodinio saugos valdymo sistemos vidaus audito.

Infrastruktūros valdytojai ir geležinkelio įmonės įtraukia kitus elementus, būtinus siekiant išvengti pavojaus saugai, atsižvelgdami į dėl jų pačių veiklos kylančios pavojaus vertinimą.

4. Saugos valdymo sistema turi būti pritaikyta vykdomos veiklos rūšiai, mastui, veiklos vietai ir kitoms sąlygoms. Ji užtikrina, kad būtų kontroliuojami visi pavojai, susiję su infrastruktūros valdytojo ar geležinkelio įmonės veikla, įskaitant techninę priežiūrą, nedarant poveikio 14 straipsniui, ir medžiagų tiekimą bei naudojimąsi rangovų paslaugomis. Nedarant poveikio esančioms nacionalinėms ir tarptautinėms taisyklėms dėl atsakomybės, saugos valdymo sistemoje taip pat atsižvelgiama (tam tikrais atvejais ir kai tai tikslinga) į pavojus, atsirandančius dėl kitų 4 straipsnyje nurodytų dalyvių veiklos.

5. Bet kurio infrastruktūros valdytojo saugos valdymo sistemoje atsižvelgiama į įvairių tinkle veikiančių geležinkelio įmonių veiklos poveikį ir numatoma, kad visos geležinkelio įmonės gali veikti, jeigu vadovaujasi TSS ir nacionalinėmis taisyklėmis bei veikia pagal jų saugos sertifikate nustatytas sąlygas.

Saugos valdymo sistemos kuriamos siekiant koordinuoti infrastruktūros valdytojo avarinių situacijų procedūras su visomis jo infrastruktūroje veikiančiomis geležinkelio įmonėmis, su avarinės pagalbos tarnybomis, kad būtų sudarytos palankesnės sąlygos skubiems gelbėjimo tarnybų veiksams, ir su visomis kitomis šalimis, kurios galėtų būti įtrauktos susidarius avarinei situacijai. Tarpvalstybinės infrastruktūros atveju atitinkamų infrastruktūros valdytojų bendradarbiavimas sudaro palankias sąlygas reikiamam kompetentingų avarinės pagalbos tarnybų abiejose sienos pusėse veiklos koordinavimui ir pasirengimui.

Įvykus katastrofai geležinkelio įmonės teikia pagalbą nukentėjusiems asmenims padėdamos jiems skundų teikimo procedūrose pagal Sąjungos teisę, visų pirma pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 1371/2007 ⁽¹⁾, nedarant poveikio kitų šalių pareigoms. Teikiant tokią pagalbą naudojamosi ryšių palaikymo su nukentėjusių asmenų šeimomis kanalais ir ji apima psichologinę pagalbą avarijoje nukentėjusiems asmenims ir jų šeimoms.

6. Kasmet anksčiau nei gegužės 31 d. visi infrastruktūros valdytojai ir geležinkelio įmonės pateikia nacionalinei saugos institucijai metinę saugos ataskaitą už ankstesnius kalendorinius metus. Saugos ataskaitoje pateikiama:

- a) informacija apie pasiektus pačios organizacijos saugos tikslus ir apie saugos planų vykdymo rezultatus;
- b) nacionalinių saugos rodiklių ir 5 straipsnyje nurodytų BSR tobulinimo apžvalga tiek, kiek tai svarbu ataskaitą teikiančiai organizacijai;
- c) saugos vidaus audito rezultatai;
- d) nacionalinei saugos institucijai galinčios būti svarbiomis pastebėjimai dėl geležinkelių eksploatavimo veiklos ir infrastruktūros valdymo trūkumų bei veikimo sutrikimų, įskaitant pagal 4 straipsnio 5 dalies b punktą atitinkamų dalyvių pateiktos informacijos santrauką, ir
- e) atitinkamų BSB taikymo ataskaita.

⁽¹⁾ 2007 m. spalio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1371/2007 dėl geležinkelių keleivių teisių ir pareigų (OL L 315, 2007 12 3, p. 14).

7. Remdamasi informacija, kurią pagal 17 ir 19 straipsnius teikia nacionalinės saugos institucijos, Agentūra gali priimti rekomendaciją Komisijai dėl BSB, apimančio saugos valdymo sistemos elementus, kuriuos reikia suderinti Sąjungos lygiu, be kita ko, darniuosius standartus, kaip nurodyta 6 straipsnio 1 dalies f punkte. Tokiu atveju taikoma 6 straipsnio 2 dalis.

III SKYRIUS

SAUGOS SERTIFIKAVIMAS IR LEIDIMAI

10 straipsnis

Bendras saugos sertifikatas

1. Nedarant poveikio 9 daliai, teisė naudotis geležinkelių infrastruktūra suteikiama tik geležinkelio įmonėms, turinčioms bendrą saugos sertifikatą, kurį išdavė Agentūra pagal 5–7 dalis arba nacionalinė saugos institucija pagal 8 dalį.

Bendro saugos sertifikato tikslas yra įrodyti, kad atitinkama geležinkelio įmonė yra nustačiusi savo saugos valdymo sistemą ir kad ji gali saugiai veikti numatytame veiklos vietoje.

2. Paraiškoje dėl bendro saugos sertifikato geležinkelio įmonė nurodo geležinkelių eksploatavimo veiklos, kuriai taikomas sertifikatas, rūšį ir mastą bei numatomą veiklos vietą.

3. Paraiška dėl bendro saugos sertifikato pateikiama kartu su byla, įskaitant dokumentais pagrįstus įrodymus, kad:

- a) geležinkelio įmonė pagal 9 straipsnį sukūrė savo saugos valdymo sistemą ir kad ji atitinka TSS, BSB bei BST ir kituose atitinkamuose teisės aktuose nustatytus reikalavimus, kad kontroliuotų pavojus ir saugiai teiktų transporto paslaugas tinkle, ir
- b) atitinkamais atvejais geležinkelio įmonė atitinka reikalavimus, nustatytus atitinkamomis nacionalinėmis taisyklėmis, apie kurias pranešta pagal 8 straipsnį.

Ta paraiška ir informacija apie visas paraiškas, atitinkamų procedūrų stadijas ir jų rezultatus, ir kai, taikytina, Apeliacinės tarybos prašymus ir sprendimus pateikiamos pagal Reglamento (ES) 2016/796 12 straipsnyje nurodytą vieno langelio sistemą.

4. Agentūra arba, 8 dalyje nurodytu atveju, nacionalinė saugos institucija bendrą saugos sertifikatą išduoda arba apie neigiamą sprendimą pareiškėją informuoja per iš anksto nustatytą ir pagrįstą laikotarpį – bet kuriuo atveju ne vėliau kaip per keturis mėnesius nuo tada, kai pareiškėjas pateikia visą reikiamą informaciją ir visą papildomą informaciją, kurios buvo paprašyta. Agentūra arba, 8 dalyje numatytais atvejais, nacionalinė saugos institucija taiko praktines taisykles dėl sertifikavimo procedūros, kurios turi būti nustatytos įgyvendinimo aktu, kaip nurodyta 10 dalyje.

5. Agentūra išduoda bendrą saugos sertifikatą geležinkelio įmonėms, kurių veiklos vieta yra vienoje arba daugiau valstybių narių. Siekdama išduoti tokį sertifikatą, Agentūra:

- a) įvertina 3 dalies a punkte nustatytus elementus ir
- b) nedelsiant perduoda visą geležinkelio įmonės bylą nacionalinėms saugos institucijoms, susijusioms su numatoma veiklos vieta, kad būtų įvertinti 3 dalies b punkte nustatyti elementai.

Agentūrai arba nacionalinėms saugos institucijoms leidžiama atliekant pirmiau nurodytus įvertinimus rengti apsilankymus ir patikrinimus geležinkelio įmonės veiklos vietose ir audita; jos gali paprašyti atitinkamos papildomos informacijos. Agentūra ir nacionalinės saugos institucijos derina tokių apsilankymų, audito ir patikrinimų rengimą.

6. Per vieną mėnesį nuo paraiškos dėl bendro saugos sertifikato gavimo Agentūra informuoja geležinkelio įmonę, kad byloje yra visa informacija, arba paprašo atitinkamos papildomos informacijos, nustatydamą pagrįstą terminą jai pateikti. Siekdama patikrinti, ar byloje yra visa informacija, ar ji yra aktuali ir nuosekli, Agentūra taip pat gali įvertinti 3 dalies b punkte nustatytus elementus.

Prieš priimdama sprendimą dėl bendro saugos sertifikato išdavimo Agentūra visapusiškai atsižvelgia į pagal 5 dalį atliktus įvertinimus.

Agentūra prisiima visišką atsakomybę už bet kokius savo išduodamus bendrus saugos sertifikatus.

7. Kai Agentūra nesutinka su neigiamu įvertinimu, atliktu vienos ar daugiau nacionalinių saugos institucijų pagal 5 dalies b punktą, ji apie tai informuoja tą instituciją ar konkrečias institucijas ir pateikia savo nesutikimo priežastis. Agentūra ir nacionalinė saugos institucija ar institucijos bendradarbiauja siekdamos susitarti dėl abiem pusėms priimtino įvertinimo. Prireikus Agentūra ir nacionalinė saugos institucija ar institucijos gali nuspręsti įtraukti į šį procesą geležinkelio įmonę. Jei per vieną mėnesį po to, kai Agentūra informavo nacionalinę saugos instituciją ar institucijas apie savo nesutikimą, nepavyksta susitarti dėl abiem pusėms priimtino įvertinimo, Agentūra priima galutinį sprendimą, išskyrus atvejus, kai nacionalinė saugos institucija ar institucijos yra perdavusi (-ios) klausimą pagal Reglamento (ES) 2016/796 55 straipsnį įsteigtos apeliacinės tarybos arbitražui. Apeliacinė taryba per vieną mėnesį nuo nacionalinės saugos institucijos ar institucijų prašymo nusprendžia, ar patvirtinti Agentūros sprendimo projektą.

Kai apeliacinė taryba sutinka su Agentūra, pastaroji priima sprendimą nedelsdama.

Kai apeliacinė taryba sutinka su neigiamu nacionalinės saugos institucijos pateiktu įvertinimu, Agentūra išduoda bendrą saugos sertifikatą, nurodant, kad į veiklos vietą nepatenka neigiamą įvertinimą gavusios tinklo dalys.

Kai Agentūra nesutinka su teigiamu įvertinimu, pateiktu vienos ar daugiau nacionalinių saugos institucijų pagal 5 dalies b punktą, ji apie tai informuoja konkrečią instituciją ar institucijas ir pateikia savo nesutikimo priežastis. Agentūra ir nacionalinė saugos institucija ar institucijos bendradarbiauja siekdamos susitarti dėl abiem pusėms priimtino įvertinimo. Prireikus Agentūra ir nacionalinė saugos institucija ar institucijos gali nuspręsti įtraukti į šį procesą pareiškėją. Jei per vieną mėnesį po to, kai Agentūra informavo nacionalinę saugos instituciją ar institucijas apie savo nesutikimą, nepavyksta susitarti dėl abiem pusėms priimtino įvertinimo, Agentūra priima galutinį sprendimą.

8. Jeigu veiklos vieta yra tik vienoje valstybėje narėje, tos valstybės narės nacionalinė saugos institucija gali, gavusi pareiškėjo prašymą, savo atsakomybe išduoti bendrą saugos sertifikatą. Siekdama išduoti tokius sertifikatus, nacionalinė saugos institucija įvertina bylą, atsižvelgdama į visus 3 dalyje nurodytus elementus, ir taiko praktines taisykles, kurios turi būti nustatytos 10 dalyje nurodytais įgyvendinimo aktais. Nacionalinei saugos institucijai leidžiama atliekant pirmiau nurodytą įvertinimą rengti apsilankymus ir patikrinimus geležinkelio įmonės veiklos vietose ir audita. Per vieną mėnesį nuo pareiškėjo paraiškos gavimo nacionalinė saugos institucija informuoja pareiškėją, kad byloje yra visa informacija, arba paprašo atitinkamos papildomos informacijos. Pasikonsultavus su kompetentingomis nacionalinėmis saugos institucijomis, bendras saugos sertifikatas neišplėtus veiklos vietos taip pat galioja geležinkelio įmonėms, vežančioms į kaimyninių valstybių narių, kurios pasižymi panašiomis tinklo charakteristikomis ir kurių eksploatavimo taisyklės yra panašios, stotis, jeigu tos stotys yra arti sienos. Ši konsultacija gali būti vykdoma kiekvienu konkrečiu atveju arba gali būti nustatyta tarpvalstybiniame valstybių narių ar nacionalinių saugos institucijų susitarime.

Nacionalinė saugos institucija prisiima visišką atsakomybę už bet kokius savo išduodamus bendrus saugos sertifikatus.

9. Valstybė narė gali leisti trečiųjų šalių operatoriams pasiekti jos teritorijoje esančią stotį, paskirtą tarpvalstybinei veiklai vykdyti ir esančią netoli tos valstybės narės sienos, nereikalaujama bendro saugos sertifikato, jeigu atitinkamas saugos lygis užtikrinamas:

- a) atitinkamos valstybės narės ir kaimyninės trečiosios šalies tarpvalstybiniu susitarimu arba
- b) trečiosios šalies operatoriaus ir geležinkelio įmonės arba infrastruktūros valdytojo, turinčio bendrą saugos sertifikatą arba saugos leidimą vykdyti veiklą tame tinkle, sutartyse, jeigu jų saugos valdymo sistema tinkamai atspindi tų sutarčių su sauga susijusius aspektus.

10. Ne vėliau kaip 2018 m. birželio 16 d. Komisija įgyvendinimo aktais priima praktines taisykles, kuriose apibrėžiama:

- a) kaip pareiškėjas turi įvykdyti šiame straipsnyje nustatytus reikalavimus, susijusius su bendru saugos sertifikatu, ir pateikiamas reikalaujamų dokumentų sąrašas;
- b) sertifikavimo proceso elementai, kaip antai, procedūros etapai ir kiekvieno proceso etapo laiko terminai;
- c) kaip Agentūra ir nacionalinė saugos institucija turi vykdyti šiame straipsnyje nustatytus reikalavimus skirtingais paraiškos teikimo ir sertifikavimo proceso etapais, įskaitant vertinant pareiškėjų bylas, ir
- d) Agentūros arba nacionalinių saugos institucijų išduotų bendrų saugos sertifikatų galiojimo laikotarpį, visų pirma tais atvejais, kai bet kuris bendras saugos sertifikatas atnaujinamas pakeitus veiklos rūšį, mastą ir vietą.

Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 28 straipsnio 3 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros. Juose atsižvelgiama į patirtį, įgytą įgyvendinant Komisijos reglamentą (EB) Nr. 653/2007 ⁽¹⁾ ir Komisijos reglamentą (ES) Nr. 1158/2010 ⁽²⁾, taip pat į patirtį, įgytą rengiant 11 straipsnio 1 dalyje nurodytus bendradarbiavimo susitarimus.

11. Bendruose saugos sertifikatuose nurodomi geležinkelių eksploatavimo veiklos, kuriai jie taikomi, rūšis, mastas ir vieta. Bendras saugos sertifikatas taip pat gali būti taikomas geležinkelių įmonei priklausantiems privažiuojamiesiems keliams, jei jie įtraukti į jos saugos valdymo sistemą.

12. Sprendimas dėl atsisakymo išduoti bendrą saugos sertifikatą arba neįtraukti dalies tinklo atsižvelgiant į 7 dalyje nurodytą neigiamą įvertinimą turi būti deramai pagrindžiamas. Pareiškėjas per vieną mėnesį nuo sprendimo gavimo gali paprašyti, kad atitinkamai Agentūra arba nacionalinė saugos institucija persvarstytų sprendimą. Agentūra arba nacionalinė saugos institucija per du mėnesius nuo pareiškimo persvarstyti sprendimą gavimo savo sprendimą patvirtina arba atšaukia.

Jeigu neigiamas Agentūros sprendimas patvirtinamas, pareiškėjas gali pateikti apeliacinį skundą Reglamento (ES) 2016/796 55 straipsnyje nurodytai apeliacinei tarybai.

Jeigu nacionalinės saugos agentūros neigiamas sprendimas patvirtinamas, pareiškėjas gali pateikti apeliacinį skundą apeliaciniam organui pagal nacionalinę teisę. Valstybės narės gali šios apeliacinės procedūros tikslais paskirti Direktyvos 2012/34/ES 56 straipsnyje nurodytą reguliavimo instituciją. Tokiu atveju taikoma šios direktyvos 18 straipsnio 3 dalis.

13. Agentūros arba nacionalinės saugos institucijos pagal šį straipsnį išduotas bendras saugos sertifikatas atnaujinamas ne rečiau kaip kartą per penkerius metus geležinkelio įmonei pateikus paraišką. Jis visiškai arba iš dalies papildomas tada, kai tik iš esmės pakinta veiklos rūšis arba jos mastas.

14. Kai pareiškėjas jau turi bendrą saugos sertifikatą, išduotą pagal 5–7 dalis, ir pageidauja išplėsti savo veiklos vietą, arba kai jis jau turi bendrą saugos sertifikatą, išduotą pagal 8 dalį, ir pageidauja išplėsti savo veiklos vietą į kitą valstybę narę, jis papildo bylą atitinkamais 3 dalyje nurodytais dokumentais, susijusiais su papildoma veiklos vieta. Geležinkelio įmonė pateikia bylą Agentūrai, o ji, atlikusi 4–7 dalyse nustatytas procedūras, išduoda papildytą bendrą saugos sertifikatą, apimančią išplėstą veiklos vietą. Tuo atveju bylos vertinimo, kaip numatyta 3 dalies b punkte, tikslais konsultuojamasi tik su nacionalinėmis saugos institucijomis, susijusiomis su veiklos išplėtimu.

⁽¹⁾ 2007 m. birželio 13 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 653/2007 dėl Europos bendros saugos sertifikatų ir paraiškų dokumentų pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2004/49/EB 10 straipsnį formos naudojimo ir dėl saugos sertifikatų, išduodamų pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2001/14/EB, galiojimo (OL L 153, 2007 6 14, p. 9).

⁽²⁾ 2010 m. gruodžio 9 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 1158/2010 dėl bendrojo saugos būdo, skirto įvertinti, kaip laikomasi reikalavimų geležinkelių saugos sertifikatui gauti (OL L 326, 2010 12 10, p. 11).

Jeigu geležinkelio įmonė turi bendrą saugos sertifikatą, išduotą pagal 8 dalį, ir pageidauja išplėsti veiklos vietą toje valstybėje narėje, ji papildo bylą atitinkamais 3 dalyje nurodytais dokumentais, susijusiais su papildoma veiklos vieta. Ji pateikia bylą pagal Reglamento (ES) 2016/796 12 straipsnyje nurodytą vieno langelio sistemą nacionalinei saugos institucijai, kuri, atlikusi 8 dalyje nustatytas procedūras, išduoda papildytą bendrą saugos sertifikatą, apimančią išplėstą veiklos vietą.

15. Agentūra ir kompetentingos nacionalinės saugos institucijos gali reikalauti, kad jų išduoti bendri saugos sertifikatai būtų patikslinami įvykus esminiams saugos reguliavimo sistemos pokyčiams.

16. Agentūra nedelsdama ir bet kuriuo atveju – per dvi savaites praneša kompetentingoms nacionalinėms saugos institucijoms apie bendro saugos sertifikato išdavimą. Agentūra nedelsdama praneša kompetentingoms nacionalinėms saugos institucijoms apie bendro saugos sertifikato atnaujinimą, dalinį pakeitimą ar panaikinimą. Ji nurodo geležinkelio įmonės pavadinimą ir adresą, išdavimo datą, bendro saugos sertifikato rūšį, mastą, galiojimą ir veiklos vietą, o panaikinimo atveju – ir savo sprendimo priežastis. Nacionalinių saugos institucijų išduotų bendrų saugos sertifikatų atveju kompetentinga nacionalinė saugos institucija ar institucijos per tą patį terminą pateikia Agentūrai tą pačią informaciją.

11 straipsnis

Agentūros ir nacionalinių saugos institucijų bendradarbiavimas išduodant bendrus saugos sertifikatus

1. Šios direktyvos 10 straipsnio 5 ir 6 dalių taikymo tikslais Agentūra ir nacionalinės saugos institucijos sudaro bendradarbiavimo susitarimus pagal Reglamento (ES) 2016/796 76 straipsnį. Bendradarbiavimo susitarimai yra konkretūs arba pagrindų susitarimai, ir juose dalyvauja viena ar daugiau nacionalinių saugos institucijų. Bendradarbiavimo susitarimuose pateikiamas išsamus užduočių ir sąlygų, kuriomis turi būti pasiekti rezultatai, aprašymas, nurodomi rezultatų pasiekimo terminai ir pareiškėjo mokėtinų mokesčių paskirstymas.

2. Tinklų, kurie dėl geografinių ar istorinių priežasčių reikalauja ekspertinių žinių, atveju, siekiant sumažinti administracinę naštą ir pareiškėjo patiriamas išlaidas, bendradarbiavimo susitarimuose taip pat gali būti numatyta speciali bendradarbiavimo tvarka. Kai tokie tinklai yra izoliuoti nuo likusios Sąjungos geležinkelių sistemos, tokie specialūs bendradarbiavimo susitarimai gali apimti galimybę sutartimi perduoti užduotis atitinkamoms nacionalinėms saugos institucijoms, kai tai būtina norint užtikrinti veiksmingą ir proporcingą sertifikavimo užduočių paskirstymą. Tie bendradarbiavimo susitarimai turi būti sudaryti iki Agentūrai pradendant vykdyti sertifikavimo užduotis pagal 31 straipsnio 3 dalį.

3. Tuo atveju, kai valstybių narių tinklo vėžės plotis skiriasi nuo pagrindinio Sąjungos geležinkelių tinklo vėžės pločio ir kai tokiems tinklams taikomi tokie patys techniniai ir eksploataciniai reikalavimai kaip ir kaimyninėse trečiojoje šalyse, be 2 dalyje nurodytų bendradarbiavimo susitarimų, visos atitinkamos nacionalinės saugos institucijos tose valstybėse narėse sudaro su Agentūra daugiašalį susitarimą, kuriame nurodomos sąlygos siekiant palengvinti saugos sertifikatų veiklos vietos išplėtimą atitinkamose valstybėse narėse, kai tai aktualu.

12 straipsnis

Saugos leidimų išdavimas infrastruktūros valdytojams

1. Kad infrastruktūros valdytojui būtų leista valdyti ir eksploatuoti geležinkelių infrastruktūrą, jis turi gauti valstybės narės, kurioje yra geležinkelių infrastruktūra, nacionalinės saugos institucijos saugos leidimą.

Saugos leidimas apima leidimą, kuriuo patvirtinamas infrastruktūros valdytojo saugos sistemos priėmimas, kaip numatyta 9 straipsnyje, ir apima procedūras ir nuostatas, pagal kurias įvykdomi reikalavimai, būtini, kad geležinkelių infrastruktūra būtų saugiai projektuojama, prižiūrima ir eksploatuojama, tam tikrais atvejais įskaitant eismo kontrolės ir signalizacijos sistemos techninę priežiūrą ir eksploatavimą.

Nacionalinė saugos institucija paaiškina reikalavimus siekiant gauti saugos leidimus ir kokius dokumentus reikia pateikti, prireikus paraiškos teikimo gairių dokumento forma.

2. Saugos įgaliojimai galioja penkerius metus ir gali būti atnaujinami infrastruktūros valdytojui pateikus paraišką. Jie visiškai arba iš dalies peržiūrimi, kai tik įvyksta esminiai infrastruktūros, signalizacijos ar energijos posistemų arba šių posistemų eksploatavimo ir techninės priežiūros principų pokyčiai. Infrastruktūros valdytojas apie visus tokius pokyčius nedelsdamas praneša nacionalinei saugos institucijai.

Nacionalinė saugos institucija gali pareikalauti, kad saugos įgaliojimai būtų persvarstomi įvykus esminiams saugos reguliavimo sistemos pokyčiams.

3. Nacionalinė saugos institucija priima sprendimą dėl saugos leidimo paraiškos nedelsdama, ir bet kuriuo atveju ne vėliau kaip per keturis mėnesius nuo tada, kai pareiškėjas pateikia visą reikiamą informaciją ir visą papildomą informaciją, kurios buvo paprašyta.

4. Nacionalinė saugos institucija nedelsdama ir bet kuriuo atveju – per dvi savaites praneša Agentūrai apie suteiktą, atnaujintą, pakeistą ar panaikintą saugos leidimus. Ji nurodo infrastruktūros valdytojo pavadinimą ir adresą, leidimų suteikimo datą, saugos leidimų taikymo sritį ir galiojimo laikotarpį, o panaikinimo atveju — ir savo sprendimo priežastis.

5. Tarpvalstybinės infrastruktūros atveju kompetentingos nacionalinės saugos institucijos bendradarbiauja, siekdamos išduoti saugos leidimus.

13 straipsnis

Galimybė naudotis mokymo priemonėmis

1. Valstybės narės užtikrina, kad geležinkelio įmonės ir infrastruktūros valdytojai bei jų personalas, atliekantis itin svarbias saugos užduotis, nešališkai ir nediskriminuojant turėtų galimybę naudotis traukinių mašinistų ir traukinius lydinčio personalo mokymo priemonėmis, kai tokie mokymai yra būtini teikti paslaugoms jų tinkle.

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

Jeigu į mokymo paslaugas neįtrauktas egzaminas ir pažymėjimų išdavimas, valstybės narės užtikrina, kad geležinkelio įmonių ir infrastruktūros valdytojų personalas turėtų galimybę gauti tokius pažymėjimus.

Nacionalinė saugos institucija užtikrina, kad mokymo paslaugos atitiktų atitinkamai Direktyvoje 2007/59/EB, TSS arba šios direktyvos 8 straipsnio 3 dalies e punkte nurodytose nacionalinėse taisyklėse nustatytus reikalavimus.

2. Jeigu mokymo priemonės teikia tik viena geležinkelio įmonė ar infrastruktūros valdytojas, valstybės narės užtikrina, kad kitoms geležinkelio įmonėms teikiamų tokių priemonių kaina būtų pagrįsta sąnaudomis, priimtina ir nediskriminacinė, o ją nustatant galėtų būti numatomas pelnas.

3. Įdarbinant naujus traukinių mašinistus, traukinių palydovus ir itin svarbias saugos užduotis vykdantį personalą, geležinkelio įmonės gali atsižvelgti į bet kokius anksčiau kitose geležinkelio įmonėse gautus mokymus, kvalifikaciją ir įgytą patirtį. Tuo tikslu tokiam personalui suteikiama galimybė susipažinti su visais dokumentais, liudijančiais apie jo mokymą, kvalifikaciją ir patirtį, gauti dokumentų kopijas ir apie juos pranešti.

4. Geležinkelio įmonės ir infrastruktūros valdytojai atsako už mokymų lygį ir savo personalo, atliekančio itin svarbų saugos darbą, kvalifikaciją.

14 straipsnis

Transporto priemonių techninė priežiūra

1. Kiekviena transporto priemonė, prieš pradėdant ją naudoti tinkle, turi turėti jai skirtą už techninę priežiūrą atsakingą subjektą; šis subjektas registruojamas transporto priemonių registre pagal Direktyvos (ES) 2016/797 47 straipsnį.

2. Nedarant poveikio 4 straipsnyje nurodytai geležinkelio įmonių ir infrastruktūros valdytojų atsakomybei už saugų traukinio eksploatavimą, už techninę priežiūrą atsakingas subjektas užtikrina, kad transporto priemonės, už kurių techninę priežiūrą jis yra atsakingas, veiktų saugiai. Tuo tikslu už techninę priežiūrą atsakingas subjektas nustato tų transporto priemonių techninės priežiūros sistemą ir pagal tą sistemą:

- a) užtikrina, kad transporto priemonių techninė priežiūra būtų atliekama atsižvelgiant į kiekvienos transporto priemonės techninės priežiūros dokumentus ir galiojančius reikalavimus, įskaitant techninės priežiūros taisykles ir atitinkamas TSS nuostatas;
- b) įgyvendina reikiamus pavojaus analizės ir vertinimo metodus, kurie nustatyti BSB, kaip nurodyta 6 straipsnio 1 dalies a punkte, tam tikrais atvejais bendradarbiaudamas su kitais dalyviais;
- c) užtikrina, kad jo rangovai įgyvendintų pavojaus kontrolės priemones taikydami stebėsenos BSB, nurodytus 6 straipsnio 1 dalies c punkte, ir kad tai būtų numatyta sutartyse, su kuriomis Agentūros arba nacionalinės saugos institucijos prašymu turi būti leidžiama susipažinti;
- d) užtikrina techninės priežiūros veiklos atsekamumą.

3. Techninės priežiūros sistemą sudaro šios funkcijos:

- a) valdymo funkcija, skirta b–d punktuose nurodytoms techninės priežiūros funkcijoms prižiūrėti ir koordinuoti ir užtikrinti geležinkelių sistemoje naudojamų transporto priemonių saugiai būklei;
- b) techninės priežiūros plėtojimo funkcija, susijusi su atsakomybe už techninės priežiūros dokumentavimo valdymą, įskaitant konfigūracijos valdymą, remiantis konstrukcijos ir eksploatavimo duomenimis, taip pat veiklos rezultatais ir sukaupta patirtimi;
- c) transporto priemonių parko techninės priežiūros valdymo funkcija, skirta valdyti transporto priemonės eksploatavimo nutraukimą techninės priežiūros tikslu ir jos grąžinimą eksploatuoti po techninės priežiūros;
- d) techninės priežiūros vykdymo funkcija, skirta reikalingai transporto priemonės arba jos dalių techninei priežiūrai atlikti, įskaitant techninės priežiūros patvirtinimo dokumentų rengimą.

Už techninę priežiūrą atsakingas subjektas valdymo funkciją vykdo pats, tačiau B-d punktuose nurodytas techninės priežiūros funkcijas arba jų dalį gali pavesti vykdyti kitoms susitariančiosioms šalims, kaip antai techninės priežiūros dirbtuvėms.

Už techninę priežiūrą atsakingas subjektas užtikrina, kad visos funkcijos, nustatytos a–d punktuose, atitiktų reikalavimus ir vertinimo kriterijus, įtvirtintus III priede.

Techninės priežiūros dirbtuvės taiko atitinkamus III priedo skirsnius, kaip nurodyta pagal 8 straipsnio a punktą priimtuose įgyvendinimo aktuose, atitinkančius funkcijas ir veiklą, kurios turi būti sertifikuotos.

4. Prekinių vagonų atveju o, priėmus 8 dalies b punkte nurodytus įgyvendinimo aktus, kitų transporto priemonių atveju – kiekvieną už techninę priežiūrą atsakingą subjektą sertifikuoja akredituota arba pripažinta įstaiga arba nacionalinė saugos institucija ir išduoda jam už techninę priežiūrą atsakingo subjekto sertifikatą (toliau – ECM sertifikatas) šiomis sąlygomis:

- a) akreditavimo ir pripažinimo procesai vykdamas sertifikavimo procesus grindžiami nepriklausomumo, kompetencijos ir nešališkumo kriterijais;
- b) sertifikavimo sistema pateikia įrodymus, kad už techninę priežiūrą atsakingas subjektas nustatė techninės priežiūros sistemą, jog būtų užtikrinta tai, kad visos transporto priemonės, už kurių techninę priežiūrą jis yra atsakingas, veiktų saugiai;
- c) ECM sertifikavimas grindžiamas už techninę priežiūrą atsakingo subjekto gebėjimo atitikti atitinkamus reikalavimus ir vertinimo kriterijus, įtvirtintus III priede, ir juos nuosekliai taikyti. Tai apima priežiūros sistemą, kad būtų užtikrinta nuolatinė tų reikalavimų ir vertinimo kriterijų atitiktis po to, kai išduodamas ECM sertifikatas;
- d) techninės priežiūros dirbtuvių sertifikavimas grindžiamas atitiktimi atitinkamiems III priedo skirsniams, kurie taikomi atitinkamoms funkcijoms ir veiklai, kurios turi būti sertifikuotos.

Kai už priežiūrą atsakingas subjektas yra geležinkelio įmonė arba infrastruktūros valdytojas, atitiktą pirmoje pastraipoje pateiktoms sąlygoms gali patikrinti nacionalinė saugos institucija pagal 10 arba 12 straipsnyje nurodytas procedūras; atitiktis gali būti patvirtinta pagal tas procedūras išduotuose sertifikatuose.

5. Pagal 4 dalį išduoti sertifikatai galioja visoje Sąjungoje.

6. Remdamasi Agentūros rekomendacija, Komisija priima įgyvendinimo aktus, kuriais nustato išsamias nuostatas dėl už prekinį vagonų techninę priežiūrą atsakingų subjektų sertifikavimo sąlygų, nurodytų 4 dalies pirmoje pastraipoje, įskaitant III priede įtvirtintų reikalavimų vienodą taikymą, laikantis atitinkamų BSB ir TSS, ir prireikus iš dalies keičia tas nuostatas.

Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 28 straipsnio 3 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.

Komisijos reglamentu (ES) Nr. 445/2011 ⁽¹⁾ nustatyta prekinį vagonų sertifikavimo sistema taikoma ir toliau, kol bus taikomas šioje dalyje nurodytas įgyvendinimo aktas.

7. Ne vėliau kaip 2018 m. birželio 16 d. Agentūra įvertina už techninę prekinį vagonų priežiūrą atsakingo subjekto sertifikavimo sistemą, apsarsto tos sistemos taikymo išplėtimo visoms transporto priemonėms naudingumą ir privalomą techninės priežiūros dirbtuvių sertifikavimą ir pateikia Komisijai savo ataskaitą.

8. Remdamasi Agentūros pagal 7 dalį atliktu įvertinimu, Komisija prireikus priima įgyvendinimo aktus, kuriais nustato ir, kai būtina, iš toliau dalies pakeičia išsamias nuostatas, kuriomis nustatoma, kurie iš III priede nustatytų reikalavimų taikomi siekiant:

- a) atlikti priežiūrą, kurią atlieka techninės priežiūros dirbtuvės, įskaitant išsamias nuostatas, kad būtų užtikrintas vienodas techninės priežiūros dirbtuvių sertifikavimo įgyvendinimas laikantis atitinkamų BSB ir TSS;
- b) atlikti už kitų nei prekiniai vagonai transporto priemonių techninę priežiūrą atsakingų subjektų sertifikavimą, remiantis tokių transporto priemonių techninėmis specifikacijomis, įskaitant išsamias nuostatas, kad būtų užtikrintas vienodas už kitų nei prekiniai vagonai transporto priemonių techninę priežiūrą atsakingų subjektų sertifikavimo sąlygų įgyvendinimas, laikantis atitinkamų BSB ir TSS.

Tie įgyvendinimo aktai priimami pagal 28 straipsnio 3 dalyje nurodytą nagrinėjimo procedūrą.

15 straipsnis

Už techninę priežiūrą atsakingų subjektų sertifikavimo sistemos taikymo išimtys

1. Valstybės narės gali vykdyti savo pareigas nustatyti už techninę priežiūrą atsakingą subjektą kitomis priemonėmis nei 14 straipsnyje nustatyta techninės priežiūros sistema šiais atvejais:

- a) transporto priemonės registruotos trečiojoje šalyje ir jų techninė priežiūra atliekama pagal tos šalies teisę;
- b) transporto priemonės naudojamos tinkluose arba linijose, kurių vėžės plotis skiriasi nuo pagrindinio Sąjungos geležinkelių tinklo vėžės pločio, ir jų atitiktis 14 straipsnio 2 dalyje nustatytiems reikalavimams yra užtikrinta sudarius tarptautinius susitarimus su trečiosiomis šalimis;
- c) prekiniai vagonai ir keleiviniai vagonai, bendrai naudojami su trečiosiomis šalimis, kurių vėžės plotis skiriasi nuo pagrindinio Sąjungos geležinkelių tinklo vėžės pločio;
- d) 2 straipsnio 3 dalyje nurodytuose tinkluose naudojamos transporto priemonės ir karinė įranga bei specialusis transportas, kuriems prieš jų eksploatavimo pradžią reikalingas nacionalinės saugos institucijos *ad hoc* išduotas leidimas. Šiuo atveju išimtys suteikiamos ne ilgesniam nei penkerių metų laikotarpiui.

⁽¹⁾ 2011 m. gegužės 10 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 445/2011 dėl subjektų, atsakingų už prekinį vagonų priežiūrą, sertifikavimo sistemos, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 653/2007 (OL L 122, 2011 5 11, p. 22).

2. 1 dalyje nurodytos kitos priemonės įgyvendinamos taikant nukrypti leidžiančias nuostatas, kurias suteikia atitinkama nacionalinė saugos institucija arba Agentūra:
- registruojant transporto priemones pagal Direktyvos (ES) 2016/797 47 straipsnį, tiek, kiek tai susiję su už techninę priežiūrą atsakingo subjekto nustatymu;
 - išduodant bendrus saugos sertifikatus ir suteikiant bendrus leidimus geležinkelio įmonėms ir infrastruktūros valdytojams pagal šios direktyvos 10 ir 12 straipsnius, tiek, kiek tai susiję su už techninę priežiūrą atsakingo subjekto nustatymu arba sertifikavimu.
3. Išimtys nurodomos ir pagrindžiamos 19 straipsnyje nurodytoje metinėje ataskaitoje. Kai paaiškėja, kad Sąjungos geležinkelių sistemoje kyla nepateisinamas pavojus saugai, Agentūra nedelsdama informuoja apie tai Komisiją. Komisija susiekia su atitinkamomis šalimis ir prireikus pareikalauja, kad atitinkama valstybė narė panaikintų savo sprendimą dėl nukrypti leidžiančių nuostatų suteikimo.

IV SKYRIUS

NACIONALINĖS SAUGOS INSTITUCIJOS

16 straipsnis

Užduotys

- Kiekviena valstybė narė įsteigia nacionalinę saugos instituciją. Valstybės narės užtikrina, kad nacionalinė saugos institucija turėtų reikiamus vidaus ir išorės organizacinius pajėgumus, kiek tai susiję su žmogiškaisiais ir materialiniais ištekliais. Tos institucijos organizacinė ir teisinė struktūra bei sprendimų priėmimas turi būti nepriklausomi nuo bet kurios geležinkelio įmonės, infrastruktūros valdytojo, pareiškėjo ar perkančiojo subjekto ir nuo bet kurio viešojo paslaugų pirkimo sutartis skiriančio subjekto. Jei garantuojamas toks nepriklausomumas, ta institucija gali būti už transporto sritį atsakingos nacionalinės ministerijos skyrius.
- Nacionalinei saugos institucijai pavedamos bent šios užduotys:
 - pagal Direktyvos (ES) 2016/797 18 straipsnio 2 dalį leisti pradėti eksploatuoti kelio kontrolės, valdymo bei signalizacijos, energijos ir infrastruktūros posistemius, kurie sudaro Sąjungos geležinkelių sistemą;
 - išduoti, atnaujinti, pakeisti ir panaikinti leidimus pateikti transporto priemonę rinkai pagal Direktyvos (ES) 2016/797 21 straipsnio 8 dalį;
 - padėti Agentūrai išduoti, atnaujinti, iš dalies pakeisti ir panaikinti leidimus pateikti transporto priemonę rinkai pagal Direktyvos (ES) 2016/797 21 straipsnio 5 dalį ir transporto priemonių tipų patvirtinimus pagal Direktyvos (ES) 2016/797 24 straipsnį;
 - savo teritorijoje prižiūrėti, kad sąveikos sudedamosios dalys atitiktų esminius reikalavimus taip, kaip reikalaujama pagal Direktyvos (ES) 2016/797 8 straipsnį;
 - užtikrinti, kad transporto priemonės numeris būtų suteiktas pagal Direktyvos (ES) 2016/797 46 straipsnį ir nedarant poveikio tos direktyvos 47 straipsnio 4 daliai;
 - padėti Agentūrai išduoti, atnaujinti, iš dalies pakeisti ir panaikinti bendrus saugos sertifikatus, išduotus pagal 10 straipsnio 5 dalį;
 - išduoti, atnaujinti, pakeisti ir panaikinti bendrus saugos sertifikatus, išduotus pagal 10 straipsnio 8 dalį;
 - išduoti, atnaujinti, pakeisti ir panaikinti saugos leidimus, išduotus pagal 12 straipsnį;
 - stebėti, skatinti taikyti saugos reguliavimo sistemą (įskaitant nacionalinių taisyklių sistemą), prireikus užtikrinti jos taikymą ir ją atnaujinti;
 - prižiūrėti geležinkelio įmones ir infrastruktūros valdytojus pagal 17 straipsnį;
 - atitinkamais atvejais, laikantis nacionalinės teisės, išduoti, atnaujinti, pakeisti ir panaikinti traukinio mašinisto pažymėjimus pagal Direktyvą 2007/59/EB;
 - atitinkamais atvejais, laikantis nacionalinės teisės, išduoti, atnaujinti, pakeisti ir panaikinti sertifikatus, išduotus už techninę priežiūrą atsakingiems subjektams.

3. 2 dalyje nurodytos užduotys negali būti perkeliamos ar sutartimi perduodamos kuriam nors infrastruktūros valdytojui, geležinkelio įmonei ar perkančiajam subjektui.

17 straipsnis

Priežiūra

1. Nacionalinės saugos institucijos prižiūri, kad geležinkelio įmonės ir infrastruktūros valdytojai nuolat vykdytų jiems tenkančią teisinę pareigą naudoti 9 straipsnyje nurodytą saugos valdymo sistemą.

Tuo tikslu nacionalinės saugos institucijos taiko 6 straipsnio 1 dalies c punkte nurodytuose atitinkamuose priežiūros BSB įtvirtintus principus, užtikrindamos, kad priežiūros veikla apimtų, visų pirma, tikrinimą, kaip geležinkelio įmonės ir infrastruktūros valdytojai taiko:

- a) saugos valdymo sistemą, kad būtų stebimas jos efektyvumas;
- b) atskirus ar dalinius saugos valdymo sistemos elementus, įskaitant eksploataavimo veiklą, techninės priežiūros vykdymą, medžiagų tiekimą ir naudojimąsi rangovais, kad būtų stebimas jų efektyvumas, ir
- c) 6 straipsnyje nurodytus atitinkamus BSB. Prireikus, su šiuo punktu susijusios veiklos priežiūra tai pat taikoma už techninę priežiūrą atsakingiems subjektams.

2. Bent prieš du mėnesius iki naujos geležinkelių transporto veiklos pradžios geležinkelio įmonės informuoja atitinkamas nacionalines saugos institucijas, kad pastarosios galėtų planuoti priežiūros veiklą. Geležinkelio įmonės taip pat pateikia informaciją apie personalo paskirstymą pagal kategorijas ir transporto priemonių paskirstymą pagal rūšis.

3. Bendro saugos sertifikato turėtojas nedelsdamas praneša kompetentingoms nacionalinėms saugos institucijoms apie visus svarbius 2 dalyje nurodytos informacijos pokyčius.

4. Stebėseną, kaip laikomasi traukinių mašinistams taikomų darbo, vairavimo ir poilsio laiko taisyklių, užtikrina valstybių narių paskirtos kompetentingos institucijos. Kai stebėsenos dėl laikymosi vykdymą užtikrina ne nacionalinės saugos institucijos, kompetentingos institucijos bendradarbiauja su nacionalinėmis saugos institucijomis, kad nacionalinėmis saugos institucijomis galėtų atlikti savo vaidmenį – vykdyti geležinkelių saugos priežiūrą.

5. Jeigu nacionalinė saugos institucija nustato, kad bendro saugos sertifikato turėtojas nebeatitinka sertifikavimo sąlygų, ji paprašo Agentūros tą sertifikatą apriboti arba panaikinti. Agentūra nedelsdama informuoja visas kompetentingas nacionalines saugos institucijas. Jei Agentūra nusprendžia apriboti arba panaikinti bendrą saugos sertifikatą, ji nurodo savo sprendimo priežastis.

Agentūros ir nacionalinės saugos institucijos nesutarimo atveju taikoma 10 straipsnio 7 dalyje nurodyta arbitražo procedūra. Jei tos arbitražo procedūros rezultatas yra toks, kad bendras saugos sertifikatas nebus nei apribojamas, nei panaikinamas, šio straipsnio 6 dalyje nurodytų laikinų saugos priemonių taikymas sustabdomas.

Kai nacionalinė saugos institucija yra pati išdavusi bendrą saugos sertifikatą pagal 10 straipsnio 8 dalį, ji gali apriboti arba panaikinti sertifikatą nurodydama savo sprendimo priežastis ir informuoja apie tai Agentūrą.

Bendro saugos sertifikato turėtojas, kurio sertifikatą apribojo arba panaikino Agentūra arba nacionalinė saugos institucija, turi teisę pateikti apeliacinį skundą pagal 10 straipsnio 12 dalį.

6. Jeigu, vykdydama priežiūrą, nacionalinė saugos institucija nustato, kad esama rimto pavojaus saugai, ji gali bet kuriuo metu taikyti laikinas saugos priemones, be kita ko, nedelsiant apriboti arba sustabdyti atitinkamą veiklą. Jeigu bendrą saugos sertifikatą yra išdavusi Agentūra, nacionalinė saugos institucija nedelsiant informuoja apie tai Agentūrą ir pateikia savo sprendimą pagrindžiančius įrodymus.

Jeigu Agentūra nustato, kad bendro saugos sertifikato turėtojas nebeatitinka sertifikavimo sąlygų, ji nedelsiant tą sertifikatą apriboja arba panaikina.

Jei Agentūra nustato, kad nacionalinės saugos institucijos taikomos priemonės yra neproporcingos, ji gali prašyti nacionalinės saugos institucijos panaikinti arba pritaikyti tas priemones. Agentūra ir nacionalinė saugos institucija bendradarbiauja siekdamas abiem pusėms priimtino sprendimo. Prireikus šiame procese taip pat dalyvauja geležinkelio įmonė. Jei pastaroji procedūra yra nesėkminga, lieka galioti nacionalinės saugos institucijos sprendimas taikyti laikinas priemones.

Nacionalinės saugos institucijos sprendimui dėl laikinų saugos priemonių taikoma nacionalinė teisminė peržiūra, kaip nurodyta 18 straipsnio 3 dalyje. Tokiu atveju laikinos saugos priemonės gali būti taikomos iki teisminės peržiūros pabaigos, nedarant poveikio 5 daliai.

Jei laikinos priemonės trukmė viršija tris mėnesius, nacionalinė saugos institucija prašo Agentūros apriboti arba panaikinti bendrą saugos sertifikatą ir taikoma 5 dalyje nustatyta tvarka.

7. Nacionalinė saugos institucija prižiūri kelio kontrolės, valdymo ir signalizacijos, energijos ir infrastruktūros posistemius ir užtikrina, kad jie atitiktų esminius reikalavimus. Tarpvalstybinių infrastruktūrų atveju ji vykdydys priežiūros veiklą bendradarbiaudama su kitomis atitinkamomis nacionalinėmis saugos institucijomis. Jeigu nacionalinė saugos institucija nustato, kad infrastruktūros valdytojas nebeatitinka savo saugos leidimo sąlygų, ji apriboja arba panaikina tą leidimą, nurodydama savo sprendimo priežastis.

8. Vykdydamos infrastruktūros valdytojų ir geležinkelio įmonių saugos valdymo sistemų efektyvumo priežiūrą, nacionalinės saugos institucijos gali atsižvelgti į šios direktyvos 4 straipsnio 4 dalyje nurodytų dalyvių veiklos saugos srityje rezultatus, ir, atitinkamai atvejais, į Direktyvoje 2007/59/EB nurodytų mokymo centrų veiklos saugos srityje rezultatus, jei jų veikla daro poveikį geležinkelių saugai. Ši dalis taikoma nedarant poveikio šios direktyvos 4 straipsnio 3 dalyje nurodytai geležinkelio įmonių ir infrastruktūros valdytojų atsakomybei.

9. Valstybių narių, kuriose geležinkelio įmonė vykdo veiklą, nacionalinės saugos institucijos bendradarbiauja koordinuodamos su ta geležinkelio įmone susijusią savo priežiūros veiklą, kad užtikrintų, jog būtų keičiamasi visa svarbiausia informacija apie konkrečią geležinkelio įmonę, ypač informacija apie žinomus pavojus ir jos veiklos saugos srityje rezultatus. Nacionalinė saugos institucija taip pat keičiasi informacija su kitomis atitinkamomis nacionalinėmis saugos institucijomis ir Agentūra, jei nustato, kad geležinkelio įmonė nesiima reikiamų pavojaus kontrolės priemonių.

Tuo bendradarbiavimu užtikrinama, kad priežiūros aprėptis būtų pakankama ir kad būtų išvengiama patikrinimų ir audito dubliavimo. Nacionalinės saugos institucijos gali parengti bendrą priežiūros planą, kad užtikrintų, jog auditas ir kiti patikrinimai būtų atliekami periodiškai, atsižvelgiant į transporto veiklos kiekvienoje atitinkamoje valstybėje narėje rūšį ir mastą.

Agentūra padeda tokioje koordinavimo veikloje parengdama gaires.

10. Nacionalinės saugos institucijos gali siųsti infrastruktūros valdytojams ir geležinkelio įmonėms išpėjimus, jei jie nesilaiko 1 dalyje nustatytų savo pareigų.

11. Nacionalinės saugos institucijos naudoja informaciją, kurią Agentūra surinko atliekant 10 straipsnio 5 dalies a punkte nurodytos bylos įvertinimą, geležinkelio įmonės priežiūros tikslais po jos bendro saugos sertifikato išdavimo. Infrastruktūros valdytojo priežiūros tikslais jos naudoja informaciją, surinkta per saugos leidimo išdavimo pagal 12 straipsnį procesą.

12. Bendrų saugos sertifikatų atnaujinimo tikslu Agentūra arba, pagal 10 straipsnio 8 dalį išduoto saugos sertifikato atveju, kompetentingos nacionalinės saugos institucijos naudoja informaciją, surinktą vykdydamos priežiūros veiklą. Saugos leidimų atnaujinimo tikslu nacionalinė saugos institucija taip pat naudoja informaciją, surinktą vykdydamos priežiūros veiklą.

13. Agentūra ir nacionalinės saugos institucijos nustato būtinas koordinavimo priemones ir užtikrina išsamų keitimąsi 10, 11 ir 12 dalyse nurodyta informacija.

18 straipsnis

Sprendimų priėmimo principai

1. Agentūra, svarstydamą paraišką dėl bendro saugos sertifikato išdavimo pagal 10 straipsnio 1 dalį, ir nacionalinės saugos institucijos savo užduotis vykdo atvirai, nediskriminuojant ir skaidriai. Visų pirma, jos leidžia visoms suinteresuotosioms šalims būti išklausytoms ir nurodo savo sprendimų priežastis.

Jos nedelsdamos reaguoja į prašymus ir paraišką, nedelsdamos nusiunčia savo prašymus dėl informacijos pateikimo ir visus savo sprendimus priima per keturis mėnesius po to, kai pareiškėjas pateikė visą susijusią informaciją. Jos bet kada gali paprašyti infrastruktūros valdytojų, geležinkelio įmonių ar kitų kvalifikuotų subjektų suteikti joms techninę pagalbą vykdant 16 straipsnyje nurodytas užduotis.

Nacionalinės reguliavimo sistemos tobulinimo procese nacionalinės saugos institucijos konsultuojasi su visais dalyviais ir suinteresuotosiomis šalimis, įskaitant infrastruktūros valdytojus, geležinkelio įmones, gamintojus ir techninės priežiūros paslaugų teikėjus, naudotojus ir personalo atstovus.

2. Nacionalinės saugos institucijos netrukdomos atlieka visus patikrinimus, auditą ir tyrimus, kurių joms reikia savo užduotims atlikti, ir joms suteikiama galimybė susipažinti su visais svarbiais dokumentais ir su infrastruktūros valdytojų, geležinkelio įmonių ir, prireikus, visų 4 straipsnyje nurodytų dalyvių, patalpomis, įranga ir aparatūra. Vykdydama savo saugos sertifikavimo užduotis pagal 10 straipsnio 5 dalį, Agentūra turi tas pačias teises geležinkelio įmonių atžvilgiu.

3. Valstybės narės imasi priemonių, būtinų užtikrinti, kad nacionalinių saugos institucijų priimtus sprendimus būtų galima peržiūrėti teisme.

4. Nacionalinės saugos institucijos aktyviai keičiasi nuomonėmis ir patirtimi, visų pirma Agentūros sukurtame tinkle, kad suvienodintų savo sprendimų priėmimo kriterijus visoje Sąjungoje.

19 straipsnis

Metinė ataskaita

Nacionalinės saugos institucijos skelbia savo veiklos praėjusiais metais metines ataskaitas ir nusiunčia jas Agentūrai ne vėliau kaip rugsėjo 30 d. Ataskaitoje pateikiama informacija apie:

- a) geležinkelių saugos plėtojimą, įskaitant valstybės narės lygmeniu konsoliduotus ir pagal 5 straipsnio 1 dalį nustatytus BSR;
- b) svarbius teisės aktų ir reglamentų pakeitimus, susijusius su geležinkelių sauga;
- c) saugos sertifikavimo ir saugos įgaliojimų išdavimo tobulinimą;
- d) infrastruktūros valdytojų ir geležinkelio įmonių priežiūros rezultatus ir su ja susijusią patirtį, įskaitant patikrinimų ir auditų skaičių ir rezultatus;
- e) nukrypti leidžiančias nuostatas, dėl kurių nuspręsta pagal 15 straipsnį, ir
- f) geležinkelio įmonių ir infrastruktūros valdytojų patirtį taikant atitinkamus BSB.

V SKYRIUS

AVARIJŲ IR RIKTŲ TYRIMAS

20 straipsnis

Pareiga ištirti

1. Valstybės narės užtikrina, kad po bet kurios katastrofos Sąjungos geležinkelių sistemoje 22 straipsnyje nurodyta tyrimo įstaiga atliktų tyrimą. Tyrimo tikslas – pagerinti, kai tai įmanoma, padidinti geležinkelių saugą ir pagerinti avarijų prevenciją.

2. 22 straipsnyje nurodyta tyrimo įstaiga taip pat gali tirti tas avarijas ir riktus (įskaitant struktūrinių posistemių ar Sąjungos geležinkelių sistemos sąveikos sudedamųjų dalių techninius gedimus), kurie šiek tiek kitokiomis sąlygomis būtų galėję sukelti katastrofas.

Tyrimo įstaiga gali nuspręsti, ar imtis tokios avarijos ar rikto tyrimo. Priimdama sprendimą ji atsižvelgia:

- a) į avarijos ar rikto rimtumą;
 - b) į tai, ar jis yra avarijų ar riktų sekos, susijusios su visa sistema, dalis;
 - c) į jo poveikį geležinkelių saugai ir
 - d) į infrastruktūros valdytojų, geležinkelio įmonių, nacionalinės saugos institucijos ar valstybių narių prašymus.
3. Tyrimų mastą ir tvarką, kurios turėtų būti laikomasi atliekant tyrimus, tyrimo įstaiga nustato atsižvelgdama į 21 ir 23 straipsnius bei pagal tai, ko saugos gerinimo srityje ji tikisi pasimokyti iš tokios avarijos ar rikto.
4. Tyrimas niekaip nėra susijęs su kaltininkų ar atsakomybės nustatymu.

21 straipsnis

Tyrimo statusas

1. Valstybės narės, vadovaudamosi savo atitinkama teisine sistema, nustato tyrimo teisinį statusą, kuris atsakingiems tyrėjams suteiks galimybę savo užduotį atlikti veiksmingiausiai ir per trumpiausią laikotarpį.
2. Vadovaudamosi savo nacionalinės teisės aktais valstybės narės užtikrina visapusi už bet kokią teisminį tyrimą atsakingų institucijų bendradarbiavimą ir užtikrina, kad tyrėjams kuo greičiau būtų suteikta galimybė gauti jų tyrimams aktualią informaciją ir įrodymus. Visų pirma jiems suteikiama:
 - a) galimybė nedelsiant susipažinti su avarijos arba rikto vieta, susijusiais riedmenimis, susijusia infrastruktūra bei eismo kontrolės ir signalizacijos prietaisais;
 - b) teisė nedelsiant sudaryti įrodymų sąrašą ir apžiūros ar analizės tikslais kontroliuojamai paimti nuolaužas, infrastruktūros prietaisus ar komponentus;
 - c) neribojama galimybė susipažinti su transporto priemonėje esančių įrašymo prietaisų bei aparatūros, naudojamų pranešimams žodžiu įrašyti bei signalizacijos ir eismo kontrolės sistemos veiklai registruoti, turiniu ir jais naudotis;
 - d) galimybė susipažinti su aukų kūrų apžiūros rezultatais;
 - e) galimybė susipažinti su traukinio ir kito geležinkelių personalo, patekusio į avariją arba riktą, nagrinėjimo rezultatais;
 - f) galimybė apklausti į avariją arba riktą patekusį geležinkelių personalą ir kitus liudininkus, patekusius į avariją arba riktą, ir
 - g) galimybė susipažinti su bet kokia infrastruktūros valdytojo, geležinkelio įmonių, už techninę priežiūrą atsakingų subjektų ir nacionalinės saugos institucijos turima svarbia informacija ar įrašais.
3. Agentūra bendradarbiauja su tyrimo įstaiga, kai tyrimas yra susijęs su transporto priemonėmis, kurioms leidimą yra išdavusi Agentūra, arba su Agentūros sertifikuotomis geležinkelio įmonėmis. Ji kuo greičiau pateikia tyrimo įstaigai visą prašomą informaciją ar įrašus ir, kai to prašoma, pateikia paaiškinimus.
4. Tyrimas vykdomas nepriklausomai nuo bet kokio teismo tyrimo.

22 straipsnis

Tyrimo įstaiga

1. Kiekviena valstybė narė užtikrina, kad 20 straipsnyje nurodytų avarijų ir riktų tyrimus atliktų nuolat veikianti įstaiga, kurią sudaro bent vienas tyrėjas, avarijos arba rikto atveju galintis atlikti atsakingo tyrėjo funkcijas. Tos įstaigos organizacinė bei teisinė struktūra ir sprendimų priėmimas yra nepriklausomi nuo bet kurio infrastruktūros valdytojo, geležinkelio įmonės, mokesčių surinkimo įstaigos, pajėgumo paskirstymo įstaigos ir atitikties vertinimo įstaigos bei nuo bet kokios šalies, kurios interesai galėtų kirstis su tyrimo įstaigai pavestais uždaviniais. Be to, funkciškai ji yra nepriklausoma nuo nacionalinės saugos institucijos, nuo Agentūros ir nuo bet kurios geležinkelių reguliavimo įstaigos.

2. Savo užduotis tyrimo įstaiga vykdo nepriklausomai nuo 1 dalyje nurodytų kitų subjektų ir ji turi galėti gauti pakankamai išteklių savo nepriklausomumui užtikrinti. Jos tyrėjamas suteikiamas statusas, suteikiantis būtinas nepriklausomumo garantijas.

3. Valstybės narės numato, kad geležinkelio įmonės, infrastruktūros valdytojai ir tam tikrais atvejais nacionalinė saugos institucija būtų įpareigoti nedelsiant pranešti tyrimo įstaigai apie 20 straipsnyje nurodytas avarijas ir riktus ir pateikti visą turimą informaciją. Tam tikrais atvejais šis pranešimas atnaujinamas, kai tik trūkstama informacija tampa prieinama.

Tyrimo įstaiga nedelsdama, ir bet kuriuo atveju – ne vėliau kaip per du mėnesius po to, kai buvo gautas pranešimas apie avarią arba riktą, nusprendžia, ar pradėti tyrimą.

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

5. Jei būtina ir jeigu tai nekelia pavojaus tyrimo įstaigos nepriklausomumui, kaip numatyta 1 dalyje, tyrimo įstaiga gali paprašyti kitų valstybių narių tyrimo įstaigų ar Agentūros pagelbėti ekspertinėmis žiniomis arba atlikti technines apžiūras, analizes ar vertinimus.

6. Valstybės narės gali patikėti tyrimo įstaigai užduotį atlikti kitų, nei nurodytieji 20 straipsnyje, geležinkelių avarių ir riktų tyrimą.

7. Siekdamas vystyti bendrus tyrimo metodus, nustatyti bendrus saugos rekomendacijų įgyvendinimo kontrolės principus ir prisitaikymo prie technikos ir mokslo pažangos, tyrimo įstaigos aktyviai keičiasi nuomonėmis ir patirtimi.

Nedarant poveikio 1 daliai, Agentūra padeda tyrimo įstaigoms atlikti šią užduotį pagal Reglamento (ES) 2016/796 38 straipsnio 2 dalį

Tyrimo įstaigos, padedant Agentūrai pagal Reglamento (ES) 2016/796 38 straipsnio 2 dalį, parengia tarpusavio vertinimų programą, pagal kurią visos tyrimo įstaigos skatinamos dalyvauti vykdant jų efektyvumo ir nepriklausomumo stebėseną. Tyrimo įstaigos, padedant Reglamento (ES) 2016/796 38 straipsnio 2 dalyje nurodytam sekretoriui, paskelbia:

a) bendrą tarpusavio vertinimo programą ir tokio vertinimo kriterijus ir

b) metinę programos vykdymo ataskaitą, kurioje būtų akcentuoti nustatyti privalumai ir pasiūlymai dėl patobulinimų.

Tarpusavio vertinimo ataskaitos pateikiamos visoms tyrimo įstaigoms ir Agentūrai. Tos ataskaitos skelbiamos savanoriškai.

23 straipsnis

Tyrimo tvarka

1. 20 straipsnyje nurodytą avarią arba riktą tiria valstybės narės, kurioje avarija arba riktas įvyko, tyrimo įstaiga. Jeigu neįmanoma nustatyti, kurioje valstybėje narėje avarija ar riktas įvyko arba jeigu avarija ar riktas įvyko dviejų valstybių narių pasienio įrenginyje arba netoli jo, atitinkamos tyrimo įstaigos susitaria, kuri iš jų atliks tyrimą, arba susitaria jį atlikti bendradarbiaudamos tarpusavyje. Pirmuoju atveju kitai tyrimo įstaigai leidžiama dalyvauti tyrime ir susipažinti su visais tyrimo rezultatais.

Kitų valstybių narių tyrimo įstaigos atitinkamais atvejais kviečiamos dalyvauti tyrime, kai:

- a) su avarija ar riktu susijusi vienoje iš tų valstybių narių įsteigta ir licencijuota geležinkelio įmonė yra arba
- b) su avarija arba riktu yra susijusi transporto priemonė, kuri yra įregistruota arba kurios techninė priežiūra atliekama vienoje iš tų valstybių narių.

Pakviestų valstybių narių tyrimo įstaigoms suteikiami įgaliojimai, kuriais joms sudaroma galimybė gavus prašymą padėti rinkti įrodymus kitos valstybės narės tyrimo įstaigai.

Pakviestų valstybių narių tyrimo įstaigoms sudaroma galimybė susipažinti su informacija ir įrodymais, kurie yra būtini, kad jos galėtų veiksmingai dalyvauti tyrime, deramai laikantis su teismo procesais susijusių nacionalinės teisės aktų.

Šia dalimi nekludoma valstybėms narėms susitarti, kad, esant kitoms aplinkybėms, atitinkamos įstaigos tyrimus atliktų tarpusavyje bendradarbiaudamos.

2. Už tyrimą atsakinga įstaiga kiekvienam avarijos arba rikto tyrimui parūpina reikiamas priemones, t. y. tyrimui atlikti būtinas eksploatacines ir technines ekspertines žinias. Ekspertinės žinios gali būti gaunamos įstaigoje ar už jos ribų, priklausomai nuo tiriamos avarijos arba rikto pobūdžio.

3. Tyrimas atliekamas kuo atviriau, kad visos šalys galėtų būti išklaustos ir galėtų dalytis rezultatais. Atitinkamam infrastruktūros valdytojui ir geležinkelio įmonėms, nacionalinei saugos institucijai, Agentūrai, nukentėjusiesiems ir jų giminėms, sugadinto turto savininkams, gamintojams, dalyvaujančioms avarinės pagalbos tarnyboms bei personalo ir naudotojų atstovams suteikiama galimybė pateikti aktualią techninę informaciją, kad būtų pagerinta tyrimo ataskaitos kokybė. Tyrimo įstaiga taip pat atsižvelgia į pagrįstus nukentėjusiųjų ir jų giminių poreikius ir informuoja juos apie tyrime padarytą pažangą.

4. Avarijos vietos apžiūrą tyrimo įstaiga užbaigia per trumpiausią galimą laikotarpį, kad suteiktų infrastruktūros valdytojui galimybę atkurti infrastruktūrą ir kuo greičiau ją atidaryti vežimo geležinkeliais paslaugoms teikti.

24 straipsnis

Ataskaitos

1. Apie 20 straipsnyje nurodytos avarijos arba rikto tyrimą ataskaitos parengiamos tokia forma, kuri atitiktų avarijos arba rikto rūšį ir rimtumą bei tyrimo išvadų aktualumą. Kaip nurodyta 20 straipsnio 1 dalyje, ataskaitose išdėstomi tyrimų tikslai, o tam tikrais atvejais – pateikiamos saugos rekomendacijos.

2. Galutinę ataskaitą tyrimo įstaiga paviešina per įmanomą trumpiausią laikotarpį ir paprastai ne vėliau kaip per 12 mėnesių nuo įvykio datos. Jei galutinės ataskaitos per 12 mėnesių paskelbti neįmanoma, tyrimo įstaiga tarpinį pranešimą skelbia bent per kiekvienas avarijos metines ir tame pranešime išsamiai aprašo tyrimo eigą ir visus iškeltus saugos klausimus. Ataskaita, įskaitant saugos rekomendacijas, nusiunčiama 23 straipsnio 3 dalyje nurodytoms atitinkamoms šalims ir kitų valstybių narių įstaigoms ir susijusioms šalims.

Atsižvelgdama į tyrimo įstaigų įgytą patirtį, Komisija priima įgyvendinimo aktus, kuriais nustato ataskaitos struktūrą, kurią avarijų ir rikto tyrimo ataskaitos turi kuo labiau atitikti. Ši ataskaitos struktūra apima šiuos elementus:

- a) įvykio ir su juo susijusių aplinkybių aprašymą;
- b) tyrimų ir apklausų aprašus, be kita ko, dėl saugos valdymo sistemos, taikytų taisyklių ir reglamentų, riedmenų ir techninių įrenginių veikimo, darbo jėgos organizavimo, dokumentų dėl eksploataavimo sistemos ir ankstesnių panašaus pobūdžio įvykių;

- c) analizę ir išvadas, susijusias su įvykio priežastimis, įskaitant papildomus veiksnius, susijusius su:
- i) veiksmams, kurių ėmėsi dalyvavę asmenys;
 - ii) riedmenų ar techninių įrenginių būkle;
 - iii) su personalo įgūdžiais, procedūromis ir technine priežiūra;
 - iv) su reguliavimo sistemos sąlygomis ir
 - v) su saugos valdymo sistemos taikymu.

Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 28 straipsnio 3 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.

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

25 straipsnis

Agentūrai siunčiama informacija

1. Per septynias dienas po sprendimo pradėti tyrimą tyrimo įstaiga apie tai praneša Agentūrai. Pranešime nurodoma įvykio data, laikas ir vieta bei jo rūšis ir pasekmės, susijusios su mirties atvejais, sužalojimais ir materialine žala.
2. Tyrimo įstaiga Agentūrai nusiunčia 24 straipsnio 2 dalyje nurodytos galutinės ataskaitos ir 24 straipsnio 3 dalyje nurodytos metinės ataskaitos kopiją.

26 straipsnis

Saugos rekomendacijos

1. Tyrimo įstaigos išleista saugos rekomendacija nėra pagrindas apkaltinti ar nustatyti atsakomybę dėl avarijos arba rikto.
2. Rekomendacijos yra skirtos nacionalinei saugos institucijai ir, jeigu tai būtina dėl rekomendacijos pobūdžio, Agentūrai, kitoms atitinkamos valstybės narės įstaigoms ar institucijoms arba kitoms valstybės narėms. Valstybės narės, jų nacionalinės saugos institucijos ir Agentūra, atsižvelgdamos į savo kompetenciją, imasi būtinų priemonių užtikrinti, kad į tyrimo įstaigų išleistas rekomendacijas būtų tinkamai atsižvelgta ir tam tikrais atvejais imtasi veiksmų.
3. Agentūra, nacionalinė saugos institucija ir kitos institucijos ar įstaigos arba tam tikrais atvejais kitos valstybės narės, kurioms rekomendacijos buvo skirtos, tyrimo įstaigai periodiškai parengia atsakomąją ataskaitą apie priemones, kurių pagal konkrečią rekomendaciją buvo imtasi ar yra planuojama imtis.

VI SKYRIUS

PEREINAMOJO LAIKOTARPIO IR BAIGIAMOSIOS NUOSTATOS

27 straipsnis

Igaliojimų delegavimas

1. Igaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami šiame straipsnyje nustatytais sąlygomis.
2. 6 straipsnio 6 dalyje ir 7 straipsnio 6 dalyje nurodyti igaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami penkerių metų laikotarpiui nuo 2016 m. birželio 15 d. Likus ne mažiau kaip devyniems mėnesiams iki penkerių metų laikotarpio pabaigos Komisija parengia naudojimosi deleguotaisiais igaliojimais ataskaitą. Igaliojimai savaime pratęsimi tokios pačios trukmės laikotarpiams, išskyrus atvejus, kai Europos Parlamentas arba Taryba pareiškia prieštaravimų dėl tokio pratęsimo likus ne mažiau kaip trims mėnesiams iki kiekvieno laikotarpio pabaigos.
3. Ypač svarbu, kad Komisija vadovautųsi savo įprasta praktika ir prieš priimdama tuos deleguotuosius aktus ir konsultuotųsi su ekspertais, įskaitant valstybių narių ekspertus.

4. Europos Parlamentas arba Taryba gali bet kada atšaukti 6 straipsnio 6 dalyje ir 7 straipsnio 6 dalyje nurodytus deleguotuosius įgaliojimus. Sprendimu dėl įgaliojimų atšaukimo nutraukiami tame sprendime nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus. Sprendimas įsigalioja kitą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* arba vėlesnę jam nurodytą dieną. Jis nedaro poveikio jau galiojančių deleguotųjų aktų galiojimui.
5. Apie priimtą deleguotąjį aktą Komisija nedelsdama vienu metu praneša Europos Parlamentui ir Tarybai.
6. Pagal 6 straipsnio 6 dalį ir 7 straipsnio 6 dalį priimtas deleguotasis aktas įsigalioja tik tuo atveju, jeigu per du mėnesius nuo pranešimo Europos Parlamentui ir Tarybai apie šį aktą dienos nei Europos Parlamentas, nei Taryba nepareiškia prieštaravimų arba jeigu dar nepasibaigus šiam laikotarpiui ir Europos Parlamentas, ir Taryba praneša Komisijai, kad prieštaravimų nereikš. Europos Parlamento arba Tarybos iniciatyva šis laikotarpis pratęsiamas dviem mėnesiais.

28 straipsnis

Komiteto procedūra

1. Komisijai padeda komitetas, nurodytas Direktyvos (ES) 2016/797 51 straipsnyje. Tas komitetas – tai komitetas, kaip nustatyta Reglamente (ES) Nr. 182/2011.
2. Kai daroma nuoroda į šią dalį, taikomas Reglamento (ES) Nr. 182/2011 4 straipsnis.
3. Kai daroma nuoroda į šią dalį, taikomas Reglamento (ES) Nr. 182/2011 5 straipsnis. Jei komitetas nuomonės nepateikia, Komisija įgyvendinimo akto projekto nepriima ir taikoma Reglamento (ES) Nr. 182/2011 5 straipsnio 4 dalies trečia pastraipa.

29 straipsnis

Ataskaita ir tolesni Sąjungos veiksmai

1. Komisija Europos Parlamentui ir Tarybai ne vėliau kaip 2021 m. birželio 16 d., o vėliau – kas penkerius metus pateikia šios direktyvos įgyvendinimo ataskaitą, visų pirma tam, kad būtų stebimas bendrų saugos sertifikatų išdavimo priemonių efektyvumas.

Kai būtina, prie ataskaitos pridedami siūlymai dėl tolesnių Sąjungos veiksmų.

2. Agentūra įvertina saugos kultūros, įskaitant pranešimus apie įvykius, raidą. Ne vėliau kaip 2024 m. birželio 16 d. ji pateikia Komisijai ataskaitą, kurioje tam tikrais atvejais nurodomi sistemos patobulinimai, kurie turi būti padaryti. Vadovaudamasi šiomis rekomendacijomis Komisija imasi atitinkamų priemonių ir prireikus pasiūlo šios direktyvos dalinių pakeitimų.
3. Ne vėliau kaip 2017 m. gruodžio 16 d. Komisija pateikia Europos Parlamentui ir Tarybai ataskaitą dėl veiksmų, kurių imtasi siekiant šių tikslų:
 - a) gamintojų įpareigojimo identifikaciniu kodu pažymėti saugai svarbias sudedamąsias dalis, naudojamas Europos geležinkelio tinkluose, užtikrinant, kad identifikaciniu kodu būtų aiškiai nurodoma sudedamoji dalis, gamintojo pavadinimas ir svarbūs su gamyba susiję duomenys;
 - b) visiško saugai svarbių sudedamųjų dalių atsekamumo, jų techninės priežiūros veiklos atsekamumo ir jų eksploatacijos laiko nustatymo ir
 - c) tų sudedamųjų dalių techninei priežiūrai taikomų bendrų privalomų principų nustatymo.

30 straipsnis

Sankcijos

Valstybės narės nustato sankcijų, taikomų pažeidus pagal šią direktyvą priimtas nacionalines nuostatas, taisykles ir imasi visų būtinų priemonių užtikrinti, kad jos būtų įgyvendinamos. Numatytos sankcijos turi būti veiksmingos, proporcingos, nediskriminacinės ir atgrasomos. Valstybės narės praneša apie tas nuostatas Komisijai ne vėliau kaip 33 straipsnio 1 dalyje nurodytą dieną ir nedelsdamos jai praneša apie visus vėlesnius joms įtakos turinčius dalinius pakeitimus.

31 straipsnis

Pereinamojo laikotarpio nuostatos

1. Direktyvos 2004/49/EB V priedas taikomas iki įgyvendinimo aktų, nurodytų šios direktyvos 24 straipsnio 2 dalyje, taikymo pradžios.
2. Nedarant poveikio šio straipsnio 3 daliai, geležinkelio įmonėms, kurios turi būti sertifikuotos laikotarpiu nuo 2016 m. birželio 15 d. iki 2019 m. birželio 16 d., taikoma Direktyva 2004/49/EB. Tokie saugos sertifikatai galioja iki juose nurodytos galiojimo pabaigos datos.
3. Veiklos vietų tose valstybėse narėse, kurios neinformavo Agentūros ar Komisijos pagal 33 straipsnio 2 dalį, atžvilgiu Agentūra imasi vykdyti sertifikavimo užduotis pagal 10 straipsnį ne vėliau kaip nuo 2019 m. birželio 16 d. Nukrypstant nuo 10 straipsnio, valstybių narių, kurios informavo Agentūrą ar Komisiją pagal 33 straipsnio 2 dalį, nacionalinės saugos institucijos gali ir toliau išduoti saugos sertifikatus pagal Direktyvą 2004/49/EB iki 2020 m. birželio 16 d.

32 straipsnis

Agentūros rekomendacijos ir nuomonės

Šios direktyvos taikymo tikslu agentūra teikia rekomendacijas ir nuomones pagal Reglamento (ES) 2016/796 13 straipsnį. Į tas rekomendacijas ir nuomones gali būti atsižvelgiama, kai Sąjunga priima teisės aktus pagal šią direktyvą.

33 straipsnis

Perkėlimas į nacionalinę teisę

1. Valstybės narės užtikrina, kad įsigaliojusių įstatymai ir kiti teisės aktai, būtini, kad 2, 3, 4, 8–11 straipsnių, 12 straipsnio 5 dalies, 15 straipsnio 3 dalies, 16–19 straipsnių, 21 straipsnio 2 dalies, 23 straipsnio 3 ir 7 dalies, 24 straipsnio 2 dalies, 26 straipsnio 3 dalies ir II bei III priedų būtų laikomasi ne vėliau kaip nuo 2019 m. birželio 16 d. Jos nedelsdamos pateikia Komisijai tų teisės aktų nuostatų tekstą.
2. Valstybės narės gali pratęsti 1 dalyje nurodytą pereinamąjį laikotarpį vienu metų laikotarpiui. Tuo tikslu, ne vėliau kaip 2018 m. gruodžio 16 d., valstybės narės, kurios per 1 dalyje nurodytą perkėlimo į nacionalinę teisę laikotarpį neužtikrins, kad įsigaliojusių įstatymai ir kiti teisės aktai, praneša apie tai Agentūrai ir Komisijai ir pateikia tokio pratęsimo priežastis.
3. Valstybės narės, priimdamos tas nuostatas, daro jose nuorodą į šią direktyvą arba tokia nuoroda daroma jas oficialiai skelbiant. Jos taip pat įtraukia teiginį, kad galiojančiuose įstatymuose ir kituose teisės aktuose pateiktos nuorodos į direktyvą, kurią panaikina ši direktyva, laikomos nuorodomis į šią direktyvą. Nuorodos darymo tvarką ir to teiginio redakciją nustato valstybės narės.
4. Pareiga perkelti šią direktyvą į nacionalinę teisę ir ją įgyvendinti netaikoma Kiprui ir Maltai, kol jų teritorijose nėra geležinkelių sistemos.

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

34 straipsnis

Panaikinimas

Direktyva 2004/49/EB su daliniais pakeitimais, padarytais direktyvomis, nurodytomis IV priedo A dalyje, panaikinama nuo 2020 m. birželio 16 d., nedarant poveikio valstybių narių pareigoms, susijusioms su direktyvų, nurodytų IV priedo B dalyje, perkėlimo į nacionalinę teisę terminais ir taikymo pradžios datomis.

Nuorodos į panaikintą direktyvą laikomos nuorodomis į šią direktyvą ir skaitomos pagal V priede pateiktą atitikties lentelę.

35 straipsnis

Įsigaliojimas

Ši direktyva įsigalioja dvidešimtą dieną po jos paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

36 straipsnis

Adresatai

Ši direktyva skirta valstybėms narėms.

Priimta Strasbūre 2016 m. gegužės 11 d.

Europos Parlamento vardu

Pirmininkas

M. SCHULZ

Tarybos vardu

Pirmininkė

J. A. HENNIS-PLASSCHAERT

I PRIEDAS

BENDRIEJI SAUGOS RODIKLIAI

Nacionalinės saugos institucijos kasmet praneša apie bendruosius saugos rodiklius (BSR).

Jeigu pateikus ataskaitą nustatoma naujų faktų arba klaidų, nacionalinė saugos institucija, atsiradus pirmai patogiai galimybei, bet ne vėliau kaip kitoje metinėje ataskaitoje, papildo arba pataiso vienus konkrečių metų rodiklius.

BSR bendrųjų terminų apibrėžtys ir avarijų ekonominio poveikio skaičiavimo metodai nustatyti priedėlyje.

1. Su avarijomis susiję rodikliai

1.1. Bendras ir santykinis (traukinio nuvažiuotam kilometrui tenkantis) rimtų avarijų skaičius ir suskirstymas pagal šias avarijų rūšis:

- traukinio susidūrimas su geležinkelių transporto priemone,
- traukinio susidūrimas su kliūtimi gabarito ribose,
- traukinio nuriedėjimas nuo bėgių,
- avarija geležinkelio pervažoje, įskaitant avarijas, per kurias nukenčia pervažoje esantys pėstieji, išsamiau išskaidant pagal penkis 6.2 punkte apibrėžtus geležinkelio pervažų tipus,
- dėl judančių riedmenų įvykusi avarija, per kurią nukentėjo žmonės, išskyrus savižudybes ir bandymus nusižudyti,
- gaisras geležinkelio riedmenyse,
- kitos.

Apie kiekvieną didelę avariją ataskaitoje pateikiama informacija pagal pirminės avarijos rūšį, net jeigu antrinės avarijos padariniai yra sunkesni (pvz., gaisras, kilęs traukiniui nuriedėjus nuo bėgių).

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

- keleivis (taip pat ir skaičius, tenkantis visam keleivio nuvažiuotų kilometrų skaičiui ir keleivinio traukinio nuvažiuotų kilometrų skaičiui),
- darbuotojas arba rangovas,
- geležinkelio pervažos naudotojas,
- pažeidėjas,
- kitas perone esantis asmuo,
- kitas ne perone esantis asmuo.

2. Su pavojingais krovniais susiję rodikliai

Bendras ir santykinis (traukinio nuvažiuotam kilometrui tenkantis) avarijų, susijusių su pavojingų krovinių vežimu geležinkeliais, skaičius, suskirstytas į šias kategorijas:

- avarijos, susijusios su bent viena pavojingus krovinius vežančia geležinkelių transporto priemone, kaip apibrėžta priedėlyje,
- avarijų, per kurias pavojingi kroviniai pateko į aplinką, skaičius.

3. Su savižudybėmis susiję rodikliai

Bendras ir santykinis (traukinio nuvažiuotam kilometrui tenkantis) savižudybių ir bandymų nusižudyti skaičius.

4. Su avarijų grėsmės atvejais susiję rodikliai

Bendras ir santykinis (traukinio nuvažiuotam kilometrui tenkantis) avarijos grėsmės atvejų skaičius, suskirstytas pagal šias avarijos rūšis:

- lūžęs bėgis,
- bėgių kelio šoninis išlinkimas ir kitokia bėgių kelio nesutaptis,
- klaidingas signalizavimas,

- pravažiuotas draudžiamasis signalas važiuojant pro pavojingą vietą,
- pravažiuotas draudžiamasis signalas nevažiuojant pro pavojingą vietą,
- sugadintas eksploatuojamo riedmens ratas,
- sugadinta eksploatuojamo riedmens ašis.

Apie kiekvieną grėsmę, dėl kurios įvyko arba neįvyko avarijos, turi būti pranešta. (Avarijos grėsmės atvejais, dėl kurio įvyko didelė avarija, taip pat nurodoma ataskaitos dalyje, kurioje pateikiami su avarijos grėsmės atvejais susiję rodikliai; grėsmės atvejais, dėl kurio neįvyko didelė avarija, nurodomas tik toje ataskaitos dalyje, kurioje pateikiami su avarijos grėsmės atvejais susiję rodikliai).

5. **Rodikliai avarijų ekonominiam poveikiui apskaičiuoti**

Bendras poveikis (eurais) ir santykinis (tenkantis traukinio nuvažiuotam kilometrui) poveikis:

- žūčių ir sunkių sužalojimų skaičius, padaugintas iš išvengtų aukų vertės (VPC),
- aplinkai padarytos žalos vertė,
- riedmenims arba infrastruktūrai padarytos materialinės žalos vertė,
- vėlavimų dėl avarijų vertė.

Nacionalinės saugos institucijos teikia didelių avarijų ekonominio poveikio ataskaitas.

VPC – vertė, kurią aukų išvengimui priskiria visuomenė, todėl avarijos šalys neturėtų ja remtis atlygindamos viena kitai žalą.

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

6.1. Bėgių kelių, kuriuose veikia traukinių apsaugos sistemos (TPS), procentas ir naudojant riedmenyse įrengtas TPS traukinio nuvažiuotų kilometrų procentas, kai šios sistemos užtikrina šias funkcijas:

- įspėjimo,
- įspėjimo ir automatinio sustabdymo,
- įspėjimo, automatinio sustabdymo ir diskrečiosios greičio kontrolės,
- įspėjimo, automatinio sustabdymo ir nuolatinės greičio kontrolės.

6.2. Geležinkelio pervažų skaičius (bendras, geležinkelio linijos kilometrui ir geležinkelio kelio kilometrui tenkantis) pagal šiuos penkis tipus:

- a) pasyviosios geležinkelio pervažos;
- b) aktyviosios geležinkelio pervažos:
 - i) rankinio valdymo;
 - ii) automatinės su naudotojų įspėjimo sistema;
 - iii) automatinės su naudotojų apsaugos sistema;
 - iv) su bėgių apsauga.

Priedėlis

BSR bendrųjų terminų apibrėžtys ir avarijų ekonominio poveikio skaičiavimo metodai**1. Su avarijomis susiję rodikliai**

- 1.1. didelė avarija – avarija, į kurią pateko bent viena judanti geležinkelių transporto priemonė ir žuvo ar buvo sunkiai sužeistas bent vienas asmuo arba padaryta didelė žala riedmenims, bėgiams, kitiems įrenginiams ar aplinkai, arba ilgam buvo sustabdytas eismas, išskyrus avarijas dirbtuvėse, sandėliuose ir depuose;
- 1.2. didelė žala riedmenims, bėgiams, kitiems įrenginiams ar aplinkai – 150 000 EUR arba didesnės vertės žala;
- 1.3. eismas sustabdytas ilgam – kai traukinių eismas pagrindine geležinkelio linija sustabdomas šešioms valandoms arba ilgiau;
- 1.4. traukinys – vieno ar daugiau lokomotyvų arba automotrisių traukiama viena ar daugiau geležinkelių transporto priemonių arba viena judanti automotrisė, kuriems suteiktas tam tikras numeris arba nurodyta konkreti paskirtis, riedantys iš pradinės nustatytos vietos į galutinę nustatytą vietą, įskaitant vieninį lokomotyvą, t. y. lokomotyvą, netraukiantį jokio geležinkelio riedmens;
- 1.5. traukinio susidūrimas su geležinkelių transporto priemone – priekinis, galinis arba šoninis susidūrimas, kai vieno traukinio dalis susiduria su kito traukinio ar geležinkelių transporto priemonės dalimi arba su manevruojamaisiais riedmenimis;
- 1.6. traukinio susidūrimas su kliūtimi gabarito ribose – traukinio dalies susidūrimas su objektais, stacionariai įtaisytais arba laikinai esančiais bėgių kelyje arba šalia jo (išskyrus pervažose esančius objektus, kuriuos pametė pervažą kertanti transporto priemonė arba pervažos naudotojas), įskaitant susidūrimą su kontaktinėmis oro linijomis;
- 1.7. traukinio nuriedėjimas nuo bėgių – įvykis, kai bent vienas traukinio ratas nurieda nuo bėgių;
- 1.8. avarija geležinkelio pervažoje – geležinkelio pervažoje įvykusi avarija, į kurią pateko bent viena geležinkelių transporto priemonė ir viena ar daugiau pervažą kertančių transporto priemonių, kiti pervažą kertantys eismo dalyviai (kaip antai pėstieji) arba kiti pervažą kertančios transporto priemonės arba pervažos naudotojo pamesti daiktai, laikinai esantys bėgių kelyje arba šalia jo;
- 1.9. dėl riedmenų judėjimo įvykusi avarija, per kurią nukentėjo žmonės – avarija, per kurią vieną ar daugiau asmenų partrenkia geležinkelių transporto priemonė arba prie jos pritvirtintas ar nuo jos atitrūkęs objektas; tai apima asmenis, kurie iškrenta iš geležinkelių transporto priemonės arba, kurie parkrenta arba būna partrenkti nepritvirtintų daiktų, kai keliauja geležinkelių transporto priemone;
- 1.10. gaisras riedmenyse – gaisras arba sprogimas geležinkelių transporto priemonėje (taip pat kroviniuose), įvykę jai važiuojant iš išvykimo stoties į paskirties vietą, taip pat įvykę stovint išvykimo stotyje, atvykimo stotyje ar tarpinėse stotelėse bei manevruojant;
- 1.11. kita (avarija) – bet kuri kita avarija, išskyrus traukinio susidūrimą su geležinkelių transporto priemone, traukinio susidūrimą su kliūtimi gabarito ribose, traukinio nuriedėjimą nuo bėgių, avariją geležinkelio pervažoje, dėl riedmenų judėjimo įvykusią avariją, per kurią nukentėjo žmonės, ir gaisrą riedmenyse;
- 1.12. keleivis – bet kuris geležinkeliu keliaujantis asmuo, išskyrus traukinio brigados narius; renkant statistinius avarijų duomenis, įskaičiuojami ir keleiviai, mėginantys įlipti į judantį traukinį ar iš jo išlipti;
- 1.13. darbuotojas arba rangovas – asmuo, kurio darbas susijęs su geležinkeliu ir kuris jas vykdo avarijos metu, įskaitant rangovų personalą, savisamdžius rangovus, traukinio brigados narius ir darbuotojus, kurie tvarko riedmenų ir infrastruktūros įrenginius;
- 1.14. geležinkelio pervažos naudotojas – asmuo, geležinkelio pervaža kertantis geležinkelio liniją bet kokia transporto priemone arba pėsčiomis;
- 1.15. pažeidėjas – draudžiamoje geležinkelio zonoje esantis asmuo, išskyrus geležinkelio pervažos naudotojus;
- 1.16. kitas perone esantis asmuo – geležinkelio perone esantis asmuo, neatitinkantis keleivio, darbuotojo arba rangovo, geležinkelio pervažos naudotojo, kito ne perone esančio asmens ar pažeidėjo apibrėžties;

- 1.17. kitas ne perone esantis asmuo – ne geležinkelio perone esantis asmuo, neatitinkantis keleivio, darbuotojo arba rangovo, geležinkelio pervažos naudotojo, kito perone esančio asmens ar pažeidėjo apibrėžties;
- 1.18. žūtis (žuvęs asmuo) – dėl avarijos iš karto žuvęs arba per 30 dienų miręs asmuo, išskyrus savižudybes;
- 1.19. sunkus sužalojimas (sunkiai sužeistas asmuo) – per avariją sužeistas asmuo, paguldytas stacionariajam gydymui ilgesniam nei 24 valandų laikotarpiui, išskyrus bandymus nusižudyti.

2. Su pavojingais kroviniais susiję rodikliai

- 2.1. avarija, susijusi su pavojingų krovinių vežimu – avarija arba riktas, apie kuriuos reikia pranešti pagal RID ⁽¹⁾/ADR 1.8.5 skirsnį;
- 2.2. pavojingi kroviniai – medžiagos ir gaminiai, kuriuos draudžiama vežti pagal RID arba kuriuos leidžiama vežti tik RID nustatytais sąlygomis.

3. Su savižudybėmis susiję rodikliai

- 3.1. savižudybė – tyčinis susižalojimo veiksmas, dėl kurio asmuo miršta ir kurį registruoja bei atitinkamai klasifikuoja kompetentinga nacionalinė institucija;
- 3.2. bandymas nusižudyti – tyčinis susižalojimo veiksmas, dėl kurio asmuo sunkiai susižaloja.

4. Su avarijų grėsmės atvejais susiję rodikliai

- 4.1. lūžęs bėgis – į dvi arba daugiau dalių lūžęs bėgis arba bėgis, nuo kurio atskilus metalo gabalui važiuojamajame paviršiuje susidaro ilgesnis kaip 50 mm ir gilesnis kaip 10 mm plyšys;
- 4.2. bėgių kelio šoninis išlinkimas ar kita bėgių kelio nesutaptis – bėgių kelio vientisumo ir geometrijos pažeidimai, dėl kurių būtina uždrausti eismą tame bėgių kelyje arba nedelsiant apriboti leidžiamą greitį;
- 4.3. klaidingas signalizavimas – (infrastruktūros arba riedmens) signalizacijos sistemos techninis sutrikimas, dėl kurio perduodama ne tokia griežta kaip reikalaujama informacija;
- 4.4. pravažiuotas draudžiamasis signalas važiuojant pro pavojingą vietą – atvejis, kai bet kuri traukinio dalis važiuoja pažeisdama sankcionuoto judėjimo kriterijus ir pervažiuoja pavojingos vietos ribą;
- 4.5. pravažiuotas draudžiamasis signalas nevažiuojant pro pavojingą vietą – atvejis, kai bet kuri traukinio dalis važiuoja pažeisdama sankcionuoto judėjimo kriterijus, bet nepervažiuoja pavojingos vietos ribos;

4.4 ir 4.5 punktuose nurodytas nesankcionuotas judėjimas reiškia, kad:

- pravažiuojamas geležinkelio šviesoforo arba semaforo draudžiamasis signalas arba nepaisoma įsakymo sustoti, kai traukinio apsaugos sistema (TPS) neveikia,
- nesilaikoma saugos užtikrinimo atstumo, numatyto TPS sistemoje,
- pravažiuojama vieta, nurodyta žodžiu arba raštu taisyklių nustatyta tvarka,
- pravažiuojami sustojimo ženklai (išskyrus aklakelių užkardas) arba pravažiuojama nevykdant rankinių signalų nurodymų.

Į atvejus, kai draudžiamąjį signalą pravažiuoja transporto priemonė be prikabinto traukos riedmens arba nevaldomas traukinys, neatsižvelgiama. Į atvejus, kai dėl kokios nors priežasties laiku neišsižiebė draudžiamasis signalas, kad vairuotojas galėtų sustabdyti traukinį nepravažiuodamas signalo, neatsižvelgiama.

Nacionalinės saugos institucijos duomenis pagal kiekvieną iš keturių nesankcionuoto judėjimo rodiklių, išvardytų šio punkto įtraukose, gali pateikti atskirai ir pateikia bent vieną suvestinį rodiklį, apimančių duomenis pagal visus keturis rodiklius.

- 4.6. sugadintas eksploatuojamo riedmens ratas – rato lūžis, dėl kurio atsiranda avarijos (traukinio nuriedėjimo nuo bėgių arba susidūrimo) pavojus;

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

4.7. sugadinta eksploatuojamo riedmens ašis – ašies lūžis, dėl kurio atsiranda avarijos (traukinio nuriedėjimo nuo bėgių arba susidūrimo) pavojus.

5. Bendri avarijų ekonominio poveikio apskaičiavimo metodai

5.1. išvengtų aukų vertę (VPC) sudaro:

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

2) tiesioginės ir netiesioginės ekonominės išlaidos: valstybėje narėje nustatyta išlaidų vertė, kurią sudaro:

— medicinos ir reabilitacijos išlaidos,

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

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

Apskaičiuojant dėl aukų patiriamas išlaidas, mirties atvejai ir sunkūs sužalojimai vertinami atskirai (mirties atvejo ir sunkaus sužalojimo VPC skiriasi).

5.2. Bendrieji pačios saugos vertės ir tiesioginių ir (arba) netiesioginių ekonominių išlaidų skaičiavimo principai

Pačios saugos vertės apskaičiavimas: vertinant, ar turimi įverčiai yra tinkami, atsižvelgiama į šiuos veiksniai:

— įverčiai turi būti susiję su mirtingumo rizikos mažinimo transporto sektoriuje vertinimo sistema ir būti pagrįsti WTP pagal nurodytosios pirmenybės metodus,

— vertės apskaičiuojamos pagal respondentų ėminį, kuris yra atitinkamo gyventojų skaičiaus reprezentatyvusis ėminys. Visų pirma ėminys turi atspindėti pasiskirstymą pagal amžių ir pajamas, taip pat kitas svarbias socialines ekonomines ir (arba) demografines tiriamo gyventojų skaičiaus charakteristikas,

— WTP verčių nustatymo metodas: apklausos struktūra turi būti parengta taip, kad klausimai respondentams būtų aiškūs ir prasmingi.

Tiesioginės ir netiesioginės ekonominės išlaidos apskaičiuojamos remiantis faktinėmis visuomenės išlaidomis.

5.3. Terminų apibrėžtys

5.3.1. Aplinkai padarytos žalos vertė – remiantis geležinkelio įmonių ir infrastruktūros valdytojų patirtimi įvertintos jų išlaidos avarijos paveiktos teritorijos pirminei būklei iki geležinkelio avarijos atkurti.

5.3.2. Riedmenims arba infrastruktūrai padarytos materialinės žalos vertė – naujų riedmenų ar infrastruktūros, kurių funkcionalumas ir techniniai parametrai yra tokie patys kaip riedmenų ir infrastruktūros, kurie buvo nepataisomai sugadinti, funkcionalumas ir techniniai parametrai, įsigijimo išlaidos ir pataisomų riedmenų ar infrastruktūros remonto jų būklei prieš avariją atkurti išlaidos, kurias, remdamosi savo patirtimi, nustato geležinkelio įmonės ir infrastruktūros valdytojai, taip pat su geležinkelio riedmenų nuoma susijusios išlaidos dėl negalėjimo naudotis sugadintomis transporto priemonėmis.

5.3.3. Vėlavimų dėl avarijų vertė – dėl avarijų atsiradusių vėlavimų, darančių poveikį geležinkelių transporto naudotojams (keleiviams ir krovinių vežimo paslaugų naudotojams), pinigine vertė, apskaičiuojama pagal šį modelį:

VT = kelionės laiko sutrumpinimo pinigine vertė

Traukinio keleivio laiko (valandos) vertė

$$VT_p = [\text{darbo reikalais važiuojančių keleivių VT}] * [\text{darbo reikalais važiuojančių keleivių metinis procentinis vidurkis}] + [\text{ne darbo reikalais važiuojančių keleivių VT}] * [\text{ne darbo reikalais važiuojančių keleivių metinis procentinis vidurkis}]$$

VT_p matuojamas eurai keleiviui vienai valandai

Darbo reikalais važiuojantis keleivis – keleivis, kurio kelionė yra susijusi su jo profesine veikla, išskyrus kelionę į darbą ir iš darbo.

Prekinio traukinio laiko (valandos) vertė

$$VT_f = [\text{prekinių traukinių VT}] * [(\text{tonkilometrai}) / (\text{traukinio nuvažiuoti kilometrai})]$$

VT_f matuojamas eurai krovinio tonai vienai valandai

Prekių kiekio, pervežamo vienu traukiniu per metus, vidurkis tonomis = (tonkilometrai) / (traukinio nuvažiuoti kilometrai)

$CM =$ traukinio 1 minutės vėlavimo vertė

Keleivinis traukinys

$CM_p = K1 * (VT_p/60) * [(keleivio nuvažiuoti kilometrai) / (traukinio nuvažiuoti kilometrai)]$

Keleivių, pervežamų vienu traukiniu per metus, skaičiaus vidurkis = (keleivio nuvažiuoti kilometrai) / (traukinio nuvažiuoti kilometrai)

Prekinis traukinys

$CM_f = K2 * (VT_f/60)$

Koeficientų K1 ir K2 vertės patenka į intervalą tarp laiko vertės ir vėlavimų vertės, apskaičiuotų pagal nurodytosios pirmenybės tyrimus, siekiant atsižvelgti į tai, kad dėl vėlavimų prarastas laikas vertinamas kur kas nepalankiau nei įprastas kelionės laikas.

Vėlavimų dėl avarių vertė = $CM_p * (keleivinių traukinių vėlavimo laikas minutėmis) + CM_f * (prekinių traukinių vėlavimo laikas minutėmis)$

Modelio apimtis

Vėlavimų dėl didelių avarių vertė skaičiuojama taip:

- galinėje stotyje išmatuoti faktiniai vėlavimai geležinkelio linijose, kuriose įvyko avarijos,
- faktiniai vėlavimai arba, jei jų negalima nustatyti, apskaičiuoti vėlavimai kitose paveiktose geležinkelio linijose.

6. Rodikliai, susiję su infrastruktūros technine sauga ir jos diegimu

- 6.1. Traukinio apsaugos sistema (TPS) – sistema, kuri padeda užtikrinti, kad būtų paisoma signalų ir laikomasi greičio apribojimų;
- 6.2. riedmenyse įrengtos sistemos – sistemos, kurios padeda mašinistui stebėti geležinkelio linijos ir mašinos kabinos signalizacijos signalus ir taip užtikrina, kad būtų apsaugotos pavojingos vietos ir laikomasi greičio apribojimų. Riedmenyse įrengtos TPS apibūdinamos taip:
 - a) įspėjimo, automatiškai įspėjančios mašinistą;
 - b) įspėjimo ir automatinio sustabdymo, automatiškai įspėjančios mašinistą ir automatiškai sustabdančios traukinį, jei pravažiuojamas draudžiamasis signalas;
 - c) įspėjimo, automatinio sustabdymo ir diskrečiosios greičio kontrolės, užtikrinančios pavojaus vietų apsaugą; „diskrečioji greičio kontrolė“ reiškia, kad greitis kontroliuojamas tam tikrose vietose (kuriose įrengti ribinio greičio viršijimo jutikliai) artėjant prie signalo;
 - d) įspėjimo, automatinio sustabdymo ir nuolatinės greičio kontrolės, užtikrinančios pavojaus vietų apsaugą ir nuolatinę kontrolę pagal geležinkelio linijos greičio apribojimus; „nuolatinė greičio kontrolė“ reiškia, kad nuolat rodomas didžiausias kiekviename linijos ruože leidžiamas greitis ir užtikrinama, kad jis nebūtų viršijamas.

D tipo sistema laikoma automatinės traukinių apsaugos (ATP) sistema;

- 6.3. geležinkelio pervaža – infrastruktūros valdytojo registruota kelio ar perėjos ir geležinkelio susikirtimo viename lygyje vieta, kuria gali naudotis viešieji ar privatus naudotojai. Prie geležinkelio pervažų nepriskiriamos perėjos tarp stoties peronų ir tik darbuotojams skirtos bėgių kelių perėjos;
- 6.4. kelias – geležinkelio avarių statistikos tikslais – viešasis arba privatus kelias, gatvė ar greitkelis, įskaitant greta įrengtus pėsčiųjų takus ir dviračių juostas;
- 6.5. perėja – viešoji arba privati trasa, išskyrus kelią, skirta žmonėms arba gyvūnams eiti, arba transporto priemonėms ar technikai važiuoti;
- 6.6. pasyvioji geležinkelio pervaža – geležinkelio pervaža, kurioje nėra jokios įspėjimo ar apsaugos sistemos, įjungiamos, kai naudotojams pervažą kirsti yra nesaugu;
- 6.7. aktyvioji geležinkelio pervaža – geležinkelio pervaža, kurios naudotojai apsaugomi nuo artėjančio traukinio arba įspėjami apie jį įjungiant įtaisus, kai naudotojams kirsti pervažą yra nesaugu.
 - Apsauga, užtikrinama naudojant fizinius įtaisus, apima:
 - pusės kelio arba viso kelio užtvarus,
 - vartus.

- Įspėjama naudojant geležinkelio pervažose įrengtą stacionarią įrangą:
 - regimuosius įtaisus: šviesoforus,
 - girdimuosius įtaisus: varpelius, ragelius, sirenas ir pan.

Aktyviosios geležinkelio pervažos skirstomos į šias kategorijas:

- a) rankinio valdymo – geležinkelio pervažą, kurioje naudotojų apsaugos arba įspėjimo įtaisus rankiniu būdu įjungia geležinkelio darbuotojas;
- b) automatinės su naudotojų įspėjimo sistema – geležinkelio pervažą, kurioje naudotojų įspėjimo signalą įjungia artėjantis traukinys;
- c) automatinės su naudotojų apsaugos sistema – geležinkelio pervažą, kurioje naudotojų apsaugos įtaisus įjungia artėjantis traukinys. Prie jos priskiriama ir geležinkelio pervažą, kurioje įrengtos abi – naudotojų apsaugos ir įspėjimo – sistemos;
- d) bėgių apsauga – geležinkelio pervažą, per kurią signalas arba kita traukinių apsaugos sistema leidžia traukiniui važiuoti tik tada, kai geležinkelio pervažos naudotojai yra visiškai apsaugoti ir geležinkelio pervažoje nėra kliūčių.

7. Matavimo vienetų apibrėžtys

- 7.1. Traukinio nuvažiuotas kilometras – matavimo vienetas, atitinkantis vieną traukinio nuvažiuotą kilometrą. Naudojamas faktiškai nuvažiuotas atstumas, jei žinomas; priešingu atveju naudojamas tipinis tinklo atstumas nuo išvykimo iki atvykimo vietos. Atsižvelgiama tik į atskaitą teikiančios valstybės teritorija nuvažiuotą atstumą.
 - 7.2. Keleivio nuvažiuotas kilometras – matavimo vienetas, atitinkantis vieno keleivio vežimą geležinkeliu vieną kilometrą. Atsižvelgiama tik į atskaitą teikiančios valstybės teritorija nuvažiuotą atstumą.
 - 7.3. Geležinkelio linijų ilgis kilometrais – valstybių narių geležinkelių tinklo, kurio aprėptis nustatyta 2 straipsnyje, ilgis kilometrais. Jeigu geležinkelio linija yra daugiakelė, turi būti skaičiuojamas tik atstumas nuo išvykimo iki atvykimo vietos.
 - 7.4. Bėgių kelių ilgis kilometrais – kilometrais išmatuotas valstybių narių geležinkelių tinklo, kurio aprėptis nustatyta 2 straipsnyje, ilgis. Jį matuojant skaičiuojamas kiekvienas daugiakelės geležinkelio linijos bėgių kelias.
-

II PRIEDAS

PRANEŠIMAS APIE NACIONALINES SAUGOS TAISYKLES

Nacionalinės saugos taisyklės, apie kurias pranešama pagal 8 straipsnio 1 dalies a punktą, apima:

1. esamų nacionalinių saugos tikslų ir saugos būdų taisyklės;
 2. saugos valdymo sistemų reikalavimų ir geležinkelio įmonių saugos sertifikavimo taisyklės;
 3. bendrąsias geležinkelių tinklo, kurio dar nėra TSS, valdymo taisyklės, įskaitant signalizacijos ir eismo valdymo sistemos taisyklės;
 4. taisyklės, kuriomis nustatomi papildomų vidaus tvarkos taisyklių (įmonių taisyklių), kurias turi sudaryti infrastruktūros valdytojai ir geležinkelio įmonės, reikalavimai;
 5. taisyklės, kuriomis nustatomi reikalavimai personalui, vykdančiam svarbias saugos užduotis, įskaitant atrankos kriterijus, sveikatos tinkamumą ir profesinį mokymą bei sertifikavimą tiek, kiek viso to dar nėra TSS;
 6. avarijų ir riktų tyrimo taisyklės.
-

III PRIEDAS

ORGANIZACIJOMS, TEIKIANČIOMS PARAIŠKAS GAUTI ECM SERTIFIKATĄ ARBA SERTIFIKATĄ TECHNINĖS PRIEŽIŪROS FUNKCIJOMS VYKDYTI PAGAL RANGOS SUSITARIMĄ SU ATSAKINGU UŽ TECHNINĘ PRIEŽIŪRĄ SUBJEKTU, TAIKOMI REIKALAVIMAI IR VERTINIMO KRITERIJAI

Visos svarbios organizacijų valdymo dalys turi būti dokumentuotos; visų pirma apibūdinamas atsakomybės paskirstymas organizacijoje ir su subrangovais. Parodoma, kaip yra užtikrinama vadovybės vykdoma įvairių lygių kontrolė, kaip yra įtraukiamas visų lygių personalas ir jų atstovai ir kaip yra užtikrinamas nuolatinis tobulinimas.

Keturioms už priežiūrą atsakingo subjekto (ECM) funkcijoms, kurias turi vykdyti pati organizacija arba kurios turi būti vykdomos pagal sutartis, taikomi šie pagrindiniai reikalavimai:

1. Vadovavimas – išpareigojimas vystyti ir taikyti organizacijos techninės priežiūros sistemą ir nuolat gerinti jos veiksmingumą.
2. Pavojaus vertinimas – struktūrinis požiūris siekiant įvertinti su transporto priemonių technine priežiūra susijusius pavojus, įskaitant tiesiogiai su eksploatavimo procesais susijusius ir dėl kitų organizacijų arba asmenų veiklos kylančius pavojus, ir nustatyti tinkamas pavojaus kontrolės priemones.
3. Stebėseną – struktūrinis požiūris siekiant užtikrinti, kad būtų nustatytos pavojaus kontrolės priemonės, jos tinkamai veiktų ir padėtų siekti organizacijos tikslų.
4. Nuolatinis gerinimas – struktūrinis požiūris siekiant analizuoti informaciją, surinktą vykdant reguliarią stebėseną ir auditą arba iš kitų atitinkamų šaltinių, ir pasinaudojant rezultatais kaupiti žinias ir tvirtinti prevencines arba taisomąsias priemones, kad būtų išlaikytas arba padidintas saugos lygis.
5. Struktūra ir atsakomybė – struktūrinis požiūris siekiant nustatyti atskirų asmenų ir asmenų grupių atsakomybę, kad būtų užtikrintas organizacijos saugos tikslų įgyvendinimas.
6. Kompetencijos valdymas – struktūrinis požiūris siekiant užtikrinti, kad darbuotojai turėtų reikiamą kompetenciją, būtiną siekiant, kad organizacijos tikslai bet kokiomis aplinkybėmis būtų įgyvendinami saugiai, efektyviai ir veiksmingai.
7. Informavimas – struktūrinis požiūris siekiant užtikrinti, kad visais organizacijos lygmenimis nuomones teikiantys ir sprendimus priimančios asmenys galėtų susipažinti su svarbia informacija, ir užtikrinti informacijos išsamumą ir tinkamumą.
8. Dokumentavimas – struktūrinis požiūris siekiant užtikrinti visos susijusios informacijos atsekamumą.
9. Pavedimas vykdyti veiklą pagal sutartis – struktūrinis požiūris siekiant užtikrinti, kad pagal subrangos sutartis vykdoma veikla būtų valdoma tinkamai, siekiant įgyvendinti organizacijos tikslus, ir kad būtų atsižvelgta į visą kompetenciją ir reikalavimus.
10. Techninės priežiūros veikla – struktūrinis požiūris siekiant užtikrinti:
 - kad visa techninės priežiūros veikla, turinti įtakos saugai ir saugai svarbioms sudedamosioms dalims, būtų nustatyta ir tinkamai valdoma ir jog visi būtini tokios techninės priežiūros veiklos pakeitimai, turintys įtakos saugai, būtų nustatyti, tinkamai valdomi, remiantis sukaupta patirtimi ir bendrųjų saugos būdų taikymu pavojaus vertinimui, laikantis 6 straipsnio 1 dalies a punkto, ir tinkamai dokumentuojami,
 - kad būtų laikomasi esminių sąveikos reikalavimų,
 - kad būtų diegiami ir tikrinami techninės priežiūros veiklai vykdyti specialiai sukurti ir reikalingi techninės priežiūros įrenginiai, įranga ir priemonės,
 - kad būtų analizuojami pradiniai su transporto priemone susiję dokumentai, siekiant parengti pirmąją techninės priežiūros bylą, ir užtikrinti, kad ji būtų tinkamai įgyvendinama rengiant techninės priežiūros paslaugų užsakymus,
 - kad sudedamosios dalys (įskaitant atsargines dalis) ir medžiagos būtų naudojamos kaip nurodyta techninės priežiūros paslaugų užsakymuose ir tiekėjo dokumentuose, kad jos būtų laikomos, tvarkomos ir gabenamos tinkamu būdu, kaip nurodyta techninės priežiūros paslaugų užsakymuose ir tiekėjo dokumentuose, ir atitiktų atitinkamas nacionalines bei tarptautines taisykles ir atitinkamuose techninės priežiūros paslaugų užsakymuose nustatytus reikalavimus,

- kad būtų nustatyti, identifikuoti, suteikti ir užregistruoti tinkami ir pakankami įrenginiai, įranga ir priemonės ir būtų užtikrinta galimybė jais naudotis, siekiant, kad techninės priežiūros paslaugas būtų galima teikti pagal techninės priežiūros paslaugų užsakymus ir kitas taikomas specifikacijas, užtikrinant, kad būtų saugiai teikiamos techninės priežiūros, ergonomikos ir sveikatos apsaugos paslaugos,
- kad organizacijoje būtų nustatytos procedūros siekiant užtikrinti, kad jos matavimo įranga, visi įrenginiai, įranga ir priemonės būtų tinkamai naudojami, kalibruojami, saugomi ir prižiūrimi pagal dokumentuose nustatytas procedūras.

11. Kontrolės veikla – struktūrinis požiūris siekiant užtikrinti:

- kad siekiant vykdyti planinę, sąlyginę ar korekcinę techninę priežiūrą arba kai nustatomi defektai ar kiti poreikiai būtų laiku nutrauktas transporto priemonių eksploatavimas,
 - būtinas kokybės kontrolės priemonės,
 - kad techninės priežiūros užduotys būtų vykdomos pagal techninės priežiūros paslaugų užsakymus ir būtų pateiktas pranešimas dėl grąžinimo eksploatuoti, kuriame būtų nurodyti galimi eksploatavimo apribojimai,
 - kad būtų pranešama apie galimus neatitikties atvejus taikant valdymo sistemą, dėl kurių galėtų kilti avarijos, riktai, vos neįvykę ar kiti pavojingi įvykiai, kad tokie atvejai būtų ištiriami ir išanalizuojami ir kad būtų imamasi būtinų prevencinių priemonių, laikantis 6 straipsnio 1 dalies c punkte nustatyto bendrojo stebėsenos saugos būdo,
 - periodinį vidaus audito ir stebėsenos procesą, atitinkantį 6 straipsnio 1 dalies c punkte nustatytą bendrąjį stebėsenos saugos būdą.
-

IV PRIEDAS

A DALIS

Panaikinama direktyva ir jos vėlesnių dalinių pakeitimų sąrašas

(nurodyta 34 straipsnyje)

Direktyva 2004/49/EB	(OL L 164, 2004 4 30, p. 44)
Direktyva 2008/57/EB	(OL L 191, 2008 7 18, p. 1)
Direktyva 2008/110/EB	(OL L 345, 2008 12 23, p. 62)
Komisijos direktyva 2009/149/EB	(OL L 313, 2009 11 28, p. 65)
Klaidų ištaisymas 2004/49/EB	(OL L 220, 2004 6 21, p. 16)
Komisijos direktyva 2014/88/ES	(OL L 201, 2014 7 10, p. 9)

B DALIS

Perkėlimo į nacionalinę teisę terminai

(nurodyti 34 straipsnyje)

Direktyva	Perkėlimo terminas
2004/49/EB	2006 m. balandžio 30 d.
2008/57/EB	2010 m. liepos 19 d.
2008/110/EB	2010 m. gruodžio 24 d.
Komisijos direktyva 2009/149/EB	2010 m. birželio 18 d.
Komisijos direktyva 2014/88/ES	2015 m. liepos 30 d.

V PRIEDAS

Atitikties lentelė

Direktyva 2004/49/EB	Ši direktyva
1 straipsnis	1 straipsnis
2 straipsnis	2 straipsnis
3 straipsnis	3 straipsnis
4 straipsnis	4 straipsnis
5 straipsnis	5 straipsnis
6 straipsnis	6 straipsnis
7 straipsnis	7 straipsnis
8 straipsnis	8 straipsnis
9 straipsnis	9 straipsnis
10 straipsnis	10 straipsnis
-	11 straipsnis
11 straipsnis	12 straipsnis
12 straipsnis	-
13 straipsnis	13 straipsnis
14a straipsnio 1–7 dalys	14 straipsnis
14a straipsnio 8 dalis	15 straipsnis
15 straipsnis	-
16 straipsnis	16 straipsnis
-	17 straipsnis
17 straipsnis	18 straipsnis
18 straipsnis	19 straipsnis
19 straipsnis	20 straipsnis
20 straipsnis	21 straipsnis
21 straipsnis	22 straipsnis
22 straipsnis	23 straipsnis
23 straipsnis	24 straipsnis
24 straipsnis	25 straipsnis
25 straipsnis	26 straipsnis
26 straipsnis	-
-	27 straipsnis
27 straipsnis	28 straipsnis
28 straipsnis	-
29 straipsnis	-
30 straipsnis	-
31 straipsnis	29 straipsnis
32 straipsnis	30 straipsnis
-	31 straipsnis
-	32 straipsnis
33 straipsnis	33 straipsnis

Direktyva 2004/49/EB	Ši direktyva
-	34 straipsnis
34 straipsnis	35 straipsnis
35 straipsnis	36 straipsnis
I priedas	I priedas
II priedas	II priedas
III priedas	-
IV priedas	-
V priedas	-
-	III priedas

Komisijos pareiškimas dėl aiškinamųjų dokumentų

Komisija primena, kad Europos Parlamentas, Taryba ir Komisija 2011 m. spalio 27 d. Bendrame politiniame pareiškime dėl aiškinamųjų dokumentų pripažino, kad valstybių narių Komisijai teikiama informacija apie direktyvų perkėlimą į nacionalinę teisę „turi būti aiški ir tiksli“, kad Komisijai būtų lengviau atlikti savo užduotį – prižiūrėti Sąjungos teisės taikymą. Šiuo atveju aiškinamieji dokumentai būtų buvę naudingi. Komisija apgailestauja, kad galutiniame tekste atitinkamų nuostatų neliko.
