

DIREKTIVA (EU) 2016/798 EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA**z dne 11. maja 2016****o varnosti na železnici****(prenovitev)****(Besedilo velja za EGP)**

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije in zlasti člena 91 (1) Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Evropske komisije,

po posredovanju osnutka zakonodajnega akta nacionalnim parlamentom,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora ⁽¹⁾,ob upoštevanju mnenja Odbora regij ⁽²⁾,v skladu z rednim zakonodajnim postopkom ⁽³⁾,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Direktiva 2004/49/ES Evropskega parlamenta in Sveta ⁽⁴⁾ je bila bistveno spremenjena. Ker so potrebne dodatne spremembe, bi jo bilo zaradi jasnosti treba prenoviti.
- (2) Z Direktivo 2004/49/ES je bil določen skupni regulativni okvir za varnost na železnici s harmonizacijo vsebine varnostnih predpisov, izdajanja varnostnih spričeval prevoznikom v železniškem prometu, nalog in vlog nacionalnih varnostnih organov ter preiskav nesreč. Kljub temu je treba v okviru prizadevanj za nadaljnji razvoj enotnega evropskega železniškega območja Direktivo 2004/49/ES temeljito revidirati.
- (3) Za podzemne železnice, tramvaje in druge sisteme lahke železnice v številnih državah članicah veljajo lokalne tehnične zahteve in so izključeni iz področja uporabe Direktive (EU) 2016/797 Evropskega parlamenta in Sveta ⁽⁵⁾. Zaradi lažjega izvajanja te direktive in Direktive (EU) 2016/797 bi morali imeti obe direktivi enako področje uporabe. Zato bi bilo treba takšne lokalne sisteme izključiti iz področja uporabe te direktive.
- (4) Kolikor se nekateri koncepti iz te direktive lahko koristno uporabijo za podzemne železnice in druge lokalne sisteme, bi morale biti državam članicam brez poseganja v področje uporabe te direktive dovoljeno, da odločijo, da bodo zanje uporabljale določbe te direktive, ki so po njihovem mnenju ustrezne. V tem primeru bi države članice morale imeti možnost, da ne naložijo obveznosti, kot sta obveznost uradnega obveščanja o nacionalnih predpisih in obveznost poročanja.
- (5) Raven varnosti v železniškem sistemu Unije je na splošno visoka, zlasti v primerjavi s cestnim prometom. Varnost na železnici bi morali v splošnem ohraniti in nenehno izboljševati, če je to izvedljivo, pri čemer je treba upoštevati tehnični in znanstveni napredek ter razvoj prava Unije in mednarodnega prava. Prednost bi bilo treba dati preprečevanju nesreč. Upoštevati bi bilo treba tudi vpliv človeških dejavnikov.

⁽¹⁾ UL C 327, 12.11.2013, str. 122.⁽²⁾ UL C 356, 5.12.2013, str. 92.⁽³⁾ Stališče Evropskega parlamenta z dne 26. februarja 2014 (še ni objavljeno v Uradnem listu) in stališče Sveta v prvi obravnavi z dne 10. decembra 2015 (UL C 57, 12.2.2016, str. 64). Stališče Evropskega parlamenta z dne 28. aprila 2016 (še ni objavljeno v Uradnem listu).⁽⁴⁾ Direktiva 2004/49/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 29. aprila 2004 o varnosti na železnicih Skupnosti ter o spremembi Direktive Sveta 95/18/ES o izdaji licence prevoznikom v železniškem prometu in Direktive 2001/14/ES o dodeljevanju železniških infrastrukturnih zmogljivosti, naložitvi uporabnin za uporabo železniške infrastrukture in podeljevanju varnostnega spričevala (UL L 164, 30.4.2004, str. 44).⁽⁵⁾ Direktiva (EU) 2016/797 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. maja 2016 o interoperabilnosti železniškega sistema v Evropski uniji (glej stran 44 tega Uradnega lista).

- (6) Če država članica uvede višjo raven varnosti, bi morala zagotoviti, da sprejet predpis ne ovira interoperabilnosti ali povzroča diskriminacije.
- (7) Glavni aktivni udeleženci železniškega sistema Unije, upravljavci infrastrukture in prevozniki v železniškem prometu bi morali biti polno odgovorni za varnost sistema, vsak za svoje področje. Kadar koli je to primerno, bi morali sodelovati pri izvajanju ukrepov za obvladovanje tveganj.
- (8) Brez poseganja v odgovornost upravljavcev infrastrukture in prevoznikov v železniškem prometu za razvoj in izboljšanje varnosti na železnici se drugim aktivnim udeležencem, kot so subjekti zadolženi za vzdrževanje, proizvajalci, prevozniki, pošiljatelji, prejemniki, polnilci, praznilci, nakladalci, razkladalci, vzdrževalci, upravitelji, izvajalci storitev in naročniki, ne bi smelo preprečevati, da prevzamejo odgovornost za svoje proizvode, storitve in postopke. Vsak aktivni udeleženec v železniškem sistemu Unije bi moral biti v razmerju do drugih aktivnih udeležencev odgovoren za popolno in verodostojno sporočanje vseh zadevnih informacij, potrebnih za preverjanje, ali so vozila primerna za vožnjo. To zadeva zlasti informacije v zvezi s stanjem in zgodovino zadevnega vozila, dokumentacijo o vzdrževanju, sledljivostjo nakladalnih dejavnosti in tovarnimi listi.
- (9) Vsi prevozniki v železniškem prometu, upravljavci infrastrukture in subjekti, zadolženi za vzdrževanje, bi morali zagotoviti, da njihovi izvajalci in druge strani izvajajo ukrepe za obvladovanje tveganj. V ta namen bi morali vsi prevozniki v železniškem prometu, upravljavci infrastrukture in subjekti, zadolženi za vzdrževanje, uporabljati metode spremljanja, kot so navedene v skupnih varnostnih metodah (SVM). Njihovi izvajalci bi morali ta postopek uporabljati v okviru pogodbenih razmerij. Ob upoštevanju dejstva, da so taka razmerja eden ključnih elementov sistema varnega upravljanja prevoznikov v železniškem prometu in upravljavcev infrastrukture, bi morali prevozniki v železniškem prometu in upravljavci infrastrukture razkriti svoja pogodbeni razmerja na zahtevo Agencije Evropske unije za železnice (v nadaljnjem besedilu: Agencija), ustanovljeni z Uredbo (EU) 2016/796 Evropskega parlamenta in Sveta ⁽¹⁾, ali nacionalnega varnostnega organa v okviru nadzornih dejavnosti.
- (10) Države članice bi morale spodbujati okolje medsebojnega zaupanja in učenja, v katerem bi osebje prevoznikov v železniškem prometu in upravljavcev infrastrukture spodbujali, naj prispevajo k razvoju varnosti, hkrati pa bi bila zagotovljena zaupnost.
- (11) Skupni varnostni cilji (SVC) in SVM so bili postopno uvedeni zaradi zagotovitve, da se varnost ohrani na visoki ravni in izboljša, kadar je to potrebno in izvedljivo. Z njimi naj bi se ocenjevala varnost in delovanje izvajalcev na ravni Unije in v državah članicah. Za oceno, ali so sistemi skladni s SVC, in za lažje spremljanje zagotavljanja varnosti na železnici so bili uvedeni skupni varnostni kazalniki (SVK).
- (12) Nacionalni predpisi, ki pogosto temeljijo na nacionalnih tehničnih standardih, se postopno nadomeščajo s predpisi, ki temeljijo na skupnih standardih, določenih na podlagi SVC, SVM in tehničnih specifikacij za interoperabilnost (TSI). Da bi se odpravile ovire za interoperabilnost, bi bilo treba zmanjšati obseg nacionalnih predpisov, vključno z operativnimi predpisi, zaradi širitve področja uporabe TSI na celotni železniški sistem in se sisteme odprtih vprašanj v okviru TSI. V ta namen bi morale države članice nenehno posodabljati svoje sisteme nacionalnih predpisov, razveljaviti zastarele predpise ter o tem brez odlašanja obveščati Komisijo in Agencijo.
- (13) Nacionalne predpise bi bilo treba oblikovati in objaviti tako, da jih lahko razume vsak morebitni uporabnik nacionalnega omrežja. Vendar se takšni predpisi pogosto sklicujejo na druge dokumente, kot so nacionalni, evropski in mednarodni standardi ali druge tehnične specifikacije, ki so morda v celoti ali delno zaščiteni s pravico intelektualne lastnine. Zato je primerno, da obveznost objave ne bi smela veljati za katere koli dokumente, na katere se neposredno ali posredno sklicuje nacionalni predpis.
- (14) Nacionalni predpisi pogosto zajemajo zahteve, ki so deloma pomembne zaradi interoperabilnosti in deloma zaradi varnosti. Ker je varnost bistvena zahteva Direktive (EU) 2016/797, lahko nacionalni predpis zadeva Direktivo (EU) 2016/797 in to direktivo. Razliko med izrazoma „nacionalni varnostni predpisi“ in „nacionalni tehnični predpisi“, kakor sta opredeljena v Direktivi 2004/49/ES oziroma v Direktivi 2008/57/ES Evropskega

⁽¹⁾ Uredba (EU) 2016/796 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. maja 2016 o Agenciji Evropske unije za železnice in razveljavitvi Uredbe (ES) št. 881/2004 (glej stran 1 tega Uradnega lista).

parlamenta in Sveta ⁽¹⁾, bi bilo zato treba odpraviti in nadomestiti s pojmom „nacionalni predpisi“, ki jih je treba priglasiti v skladu z Direktivo (EU) 2016/797 in/ali to direktivo. Nacionalne predpise je treba priglasiti v skladu z Direktivo (EU) 2016/797, zlasti če zadevajo dajanje strukturnih podsistemov na trg ali v obratovanje. V skladu s to direktivo bi jih bilo treba priglasiti, če se nanašajo na obratovanje železniškega sistema Unije ali na specifične vsebine v tej direktivi, vključno z vlogo aktivnih udeležencev, izdajanjem varnostnih spričeval, podeljevanjem varnostnih pooblastil in preiskovanjem nesreč.

- (15) Zaradi postopnega odpravljanja ovir za interoperabilnost železniškega sistema Unije in časa, ki bo posledično potreben za sprejetje TSI, bi bilo treba sprejeti ukrepe za preprečitev situacije, ko bi države članice sprejemale nove nacionalne predpise ali projekte, ki bi povečevali raznolikost sedanjega sistema, razen v posebnih primerih, kot so navedeni v tej direktivi. Sistem varnega upravljanja je priznано sredstvo za nadzorovanje tveganj, upravljavci infrastrukture in prevozniki v železniškem prometu pa so odgovorni za takojšnje sprejetje popravilnih ukrepov za preprečevanje nesreč. Države članice bi se morale izogibati sprejemanju novih nacionalnih predpisov takoj po nesreči, razen če so taki novi predpisi potrebni kot nujen preventivni ukrep.
- (16) Sistemi za vodenje vlakov in signalizacijski sistemi imajo ključno vlogo pri zagotavljanju varnosti na železnici. Uvedba evropskega sistema za upravljanje železniškega prometa (ERTMS) na železniškem omrežju Unije tako pomembno prispeva k izboljšanju ravni varnosti.
- (17) Pri opravljanju svojih dolžnosti in izpolnjevanju svojih obveznosti bi morali upravljavci infrastrukture in prevozniki v železniškem prometu izvajati sistem varnega upravljanja, ki izpolnjuje zahteve Unije in vsebuje skupne elemente. Podatke o varnosti in o izvajanju sistema varnega upravljanja bi bilo treba predložiti Agenciji in nacionalnemu varnostnemu organu v zadevni državi članici.
- (18) Preko svojih postopkov bi moral sistem varnega upravljanja zagotoviti, da se z uporabo poznavanja človeških dejavnikov in priznanih metod obravnavajo človeške zmogljivosti in omejitve ter vplivi na človeško delovanje.
- (19) Pod železniški tovorni promet bi moral spadati tudi prevoz nevarnega blaga. Vendar bi bilo treba ločevati med ciljem te direktive, ki je ohraniti in po možnosti izboljšati varnost železniškega sistema Unije, in ciljem iz Direktive 2008/68/ES Evropskega parlamenta in Sveta ⁽²⁾, ki je zlasti urediti klasifikacijo snovi in specifikacijo njihovih vsebnikov, vključno z varnim natovarjanjem in raztovarjanjem ter uporabo vsebnikov v obstoječem železniškem sistemu. Zato bi moral sistem varnega upravljanja prevoznikov v železniškem prometu in upravljavcev infrastrukture brez poseganja v Direktivo 2008/68/ES ustrezno upoštevati morebitna dodatna tveganja, ki nastanejo pri prevozu vsebnikov z nevarnim blagom.
- (20) Da bi zagotovili visoko raven varnosti na železnici in enake pogoje, bi morale za vse prevoznike v železniškem prometu veljati enake varnostne zahteve. Kot pogoj za dostop do železniške infrastrukture bi morali prevozniki v železniškem prometu imeti varnostno spričevalo. Varnostno spričevalo bi moralo dokazovati, da je prevoznik v železniškem prometu vzpostavil svoj sistem varnega upravljanja in da lahko izpolnjuje zadevne varnostne standarde in predpise na zadevnem območju obratovanja. Če Agencija izda enotno varnostno spričevalo prevozniku v železniškem prometu, ki obratuje v eni ali več državah članicah, bi morala biti edini organ, ki oceni, ali je prevoznik v železniškem prometu pravilno vzpostavil svoj sistem varnega upravljanja. Pri ocenjevanju zahtev, določenih v ustreznih nacionalnih predpisih, bi morali sodelovati nacionalni varnostni organi, ki jih zadeva načrtovano območje obratovanja.
- (21) Na podlagi Direktive 2004/49/ES so bile pripravljene harmonizirane metode, ki se bodo uporabljale za aktivne udeležence v železniškem sistemu Unije in nacionalne varnostne organe v zvezi s spremljanjem, ocenjevanjem skladnosti, nadzorom ter ovrednotenjem in oceno tveganja. Ta regulativni okvir je dovolj zrel za postopen prehod na „enotno varnostno spričevalo“, veljavno za območje obratovanja zadevnega prevoznika v železniškem prometu.

⁽¹⁾ Direktiva 2008/57/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. junija 2008 o interoperabilnosti železniškega sistema v Skupnosti (UL L 191, 18.7.2008, str. 1)

⁽²⁾ Direktiva 2008/68/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 24. septembra 2008 o notranjem prevozu nevarnega blaga (UL L 260, 30.9.2008, str. 13).

- (22) Da bi bili postopki izdaje enotnih varnostnih spričeval prevoznikom v železniškem prometu učinkovitejši in skladnejši, je treba Agenciji dodeliti osrednjo vlogo pri izdajanju takih spričeval. Kadar je območje obratovanja omejeno na eno državo članico, bi moral imeti prosilec možnost izbirati, ali bo vlogo za enotno varnostno spričevalo vložil prek „točke vse na enem mestu“ iz Uredbe (EU) 2016/796, nacionalnem varnostnem organu te države članice ali pri Agenciji. Izbira prosilca bi morala biti zavezujoča, dokler ni vloga popolna ali umaknjena. S to novo ureditvijo bi moral železniški sistem Unije postati bolj učinkovit in uspešen, saj bi se zmanjšala upravna bremena za prevoznike v železniškem prometu.
- (23) Agencija in nacionalni varnostni organi bi morali sodelovati in si deliti pristojnosti, kot je ustrezno zaradi izdaje enotnih varnostnih spričeval. Treba bi bilo vzpostaviti jasne postopkovne določbe in določbe o postopku arbitraže, da bi lahko obravnavali primere, ko se Agencija in nacionalni varnostni organi ne strinjajo glede ocen, opravljenih v zvezi z izdajanjem enotnih varnostnih spričeval.
- (24) Nova porazdelitev funkcij in nalog v zvezi z izdajo varnostnih spričeval med nacionalne varnostne organe in Agencijo bi morala biti učinkovita. V ta namen bi bilo treba vzpostaviti dogovore o sodelovanju med Agencijo in nacionalnimi varnostnimi organi.
- (25) Dogovori o sodelovanju so potrebni zlasti, da se upoštevajo posebni geografski in zgodovinski položaji nekaterih držav članic ter obenem zagotavlja pravilno delovanje notranjega trga. Če je območje obratovanja omejeno na omrežja, na katerih je zaradi geografskih ali zgodovinskih razlogov potrebno specifično strokovno znanje in če so takšna omrežja izolirana od ostalega železniškega sistema Unije, bi moral imeti prosilec možnost, da potrebne formalnosti opravi lokalno prek zadevnih nacionalnih varnostnih organov. V ta namen in da bi se zmanjšali upravna bremena in stroški, bi morala obstajati možnost sklenitve dogovorov o sodelovanju med Agencijo in zadevnimi nacionalnimi varnostnimi organi, s katerimi bi bila določena ustrezna razdelitev nalog, brez poseganja v končno odgovornost Agencije za izdajo enotnega varnostnega spričevala.
- (26) V železniških omrežjih v Baltskih državah (Estoniji, Latviji in Litvi) je tirna širina 1520 mm, kar je enako kot v sosednjih tretjih državah, vendar se razlikuje od tirne širine v glavnem železniškem omrežju znotraj Unije. Za ta omrežja v Baltskih državah se prav tako uporabljajo skupne tehnične in operativne zahteve, ki dejansko zagotavljajo interoperabilnost med njimi, in bi se torej lahko varnostno spričevalo, izdano v eni od teh držav članic, razširilo na preostala zadevna omrežja. Da bi olajšali učinkovito in sorazmerno porazdelitev virov pri izdajanju varnostnih spričeval ter zmanjšali finančno in upravno breme prosilca v teh primerih, bi morali posebni dogovori o sodelovanju med Agencijo in zadevnimi nacionalnimi varnostnimi organi po potrebi vključevati tudi možnost prenosa nalog na te nacionalne varnostne organe.
- (27) Ta direktiva ne bi smela povzročiti zmanjšanja ravni varnosti in ne bi smela povečati stroškov v železniškem sektorju Unije. Zato bi morali Agencija in nacionalni varnostni organi prevzeti polno odgovornost za enotna varnostna spričevala, ki jih izdajo, ter zlasti prevzeti pogodbene in nepogodbene obveznosti, ki izhajajo iz tega. V primeru sodne preiskave v zvezi z Agencijo ali njenim osebjem bi morala Agencija v celoti sodelovati s pristojnimi organi zadevne države članice ali držav članic.
- (28) Treba bi bilo jasno razlikovati med neposredno odgovornostjo Agencije in nacionalnih varnostnih organov za varnost, ki izhaja iz izdajanja varnostnih spričeval in podeljevanja varnostnih pooblastil, na eni strani, ter stalno nalogo nacionalnih varnostnih organov za določanje nacionalnega regulativnega okvira in nadzor delovanja vseh zadevnih strani na drugi strani. Vsak nacionalni varnostni organ bi moral nadzorovati stalno izpolnjevanje pravnih obveznosti, ki jih mora prevoznik v železniškem prometu ali upravljavec infrastrukture izpolnjevati pri vzpostavitvi sistema varnega upravljanja. Za zagotavljanje dokazov o izpolnjevanju teh pogojev so lahko poleg inšpekcijskih pregledov zadevnega prevoznika v železniškem prometu ali zadevnega upravljavca infrastrukture na kraju samem potrebne tudi nadzorne naloge, ki jih izvajajo nacionalni varnostni organi, da bi ocenili, ali prevoznik v železniškem prometu ali upravljavec infrastrukture po tem, ko se jima je izdalo varnostno spričevalo ali podelilo varnostno pooblastilo, še naprej ustrezno uporabljata svoj sistem varnega upravljanja. Nacionalni varnostni organi bi morali usklajevati svoje nadzorne dejavnosti v zvezi s prevozniki v železniškem prometu, ki imajo sedež v različnih državah članicah, ter izmenjavati informacije med seboj in, kadar je ustrezno, z Agencijo. Agencija bi morala nacionalnim varnostnim organom pomagati pri njihovem sodelovanju. V zvezi s tem bi morali Agencija in nacionalni varnostni organi vzpostaviti ustrezne ureditve, da bi olajšali medsebojno izmenjavo informacij.

- (29) Agencija in nacionalni varnostni organi bi morali tesno sodelovati v primerih, ko nacionalni varnostni organ ugotovi, da imetnik enotnega varnostnega spričevala, ki ga je izdala Agencija, ne izpolnjuje več pogojev za spričevalo. V takem primeru bi moral Agencijo pozvati, naj varnostno spričevalo omeji ali razveljavi. Za primere nesoglasja med Agencijo in nacionalnim varnostnim organom bi bilo treba vzpostaviti arbitražni postopek. Če nacionalni varnostni organ med nadzorom ugotovi resno varnostno tveganje, bi moral obvestiti Agencijo in kateri koli drug zadevni nacionalni varnostni organ na območju obratovanja prevoznika v železniškem prometu. Zadevni nacionalni varnostni organi bi morali imeti možnost, da uporabijo začasne varnostne ukrepe, vključno s tem, da nemudoma omejijo ali začasno prekinijo zadevne dejavnosti. Kot resno varnostno tveganje v zvezi s tem bi bilo treba razumeti primer hude kršitve pravnih obveznosti ali varnostnih zahtev, ki lahko sama po sebi ali kot del zaporednih dogodkov povzroči nesrečo ali resno nesrečo.
- (30) Agencija bi lahko vzpostavila način za lažjo izmenjavo informacij med zadevnimi aktivnimi udeleženci, ki odkrijejo varnostno tveganje, povezano z okvarami, gradbenimi neskladnostmi ali napakami pri delovanju tehnične opreme, ali so o njem obveščeni.
- (31) Enotno varnostno spričevalo bi se moralo izdajati na podlagi dokazov, da ima prevoznik v železniškem prometu vzpostavljen svoj sistem varnega upravljanja.
- (32) Upravljavci infrastrukture bi morali nositi glavno odgovornost za varno zasnovo, vzdrževanje in delovanje svojih železniških omrežij. Upravljavci infrastrukture bi morali od nacionalnega varnostnega organa pridobiti varnostno pooblastilo, ki se nanaša na njihov sistem varnega upravljanja in druge določbe, da bi izpolnili varnostne zahteve.
- (33) Izdajanje spričeval vlakovnemu osebju utegne povzročiti težave za nove udeležence. Države članice bi morale zagotoviti, da so sredstva za usposabljanje in izdajanje spričeval vlakovnemu osebju, ki so potrebna za izpolnjevanje nacionalnih predpisov, dostopna prevoznikom v železniškem prometu, ki nameravajo opravljati svoje dejavnosti v zadevnem omrežju.
- (34) Subjekt, zadolžen za vzdrževanje, bi moral imeti spričevalo za tovarne vagone. Kadar je subjekt, zadolžen za vzdrževanje, upravljavec infrastrukture, bi moralo biti to spričevalo vključeno v postopek za podeljevanje varnostnih pooblastil. Spričevalo, izdano takšnemu subjektu, bi moralo zagotavljati, da ta izpolnjuje zahteve glede vzdrževanja iz te direktive, in sicer za vse tovarne vagone, za katere je odgovoren. To spričevalo bi moralo veljati po vsej Uniji, izdati pa bi ga moral organ, ki lahko izvede presojo sistema vzdrževanja, ki ga je vzpostavil subjekt. Ker se tovorni vagoni pogosto uporabljajo v mednarodnem prometu in ker bi subjekt, zadolžen za vzdrževanje, morda želel uporabljati delavnice, ustanovljene v več kot eni državi članici, bi moral biti organ za potrjevanje sposoben izvajati nadzor po vsej Uniji. Agencija bi morala oceniti sistem izdaje spričeval subjektu, zadolženemu za vzdrževanje tovornih vagonov in, kadar je ustrezno, priporočiti njegovo razširitev na vsa vozila železnice.
- (35) Kar zadeva njihovo organizacijo, pravno strukturo in odločanje bi morali biti nacionalni varnostni organi popolnoma neodvisni od katerega koli prevoznika v železniškem prometu, upravljavca infrastrukture, prosilca, naročnika ali subjekta, ki oddaja javna naročila za storitve. Svoje naloge bi morali izvajati na odprt in nediskriminatorsen način ter sodelovati z Agencijo pri vzpostavljanju enotnega evropskega železniškega območja in usklajevanju svojih meril v procesu odločanja. Moralo bi biti omogočeno, da se lahko države članice po potrebi odločijo, da svoje nacionalne varnostne organe vključijo v nacionalno ministrstvo, pristojno za prometne zadeve, pod pogojem, da se spoštuje neodvisnost nacionalnega varnostnega organa. Da bi lahko nacionalni varnostni organi opravljali svoje naloge, bi morali imeti potrebne notranje in zunanje organizacijske zmogljivosti v smislu človeških in materialnih virov.
- (36) Nacionalni preiskovalni organi imajo osrednjo vlogo v preiskovalnem postopku v zvezi z varnostjo. Njihovo delo je izredno pomembno pri ugotavljanju vzrokov nesreče ali incidenta. Zato je nujno, da imajo finančne in človeške vire, potrebne za izvajanje učinkovitih in uspešnih preiskav. Nacionalni preiskovalni organi bi morali sodelovati z namenom izmenjave informacij in najboljših praks. Vzpostaviti bi morali program medsebojnih pregledov za spremljanje učinkovitosti svojih preiskav. Poročila o medsebojnih pregledih bi bilo treba predložiti Agenciji, da se ji omogoči spremljanje splošne varnosti železniškega sistema Unije.

- (37) Resne železniške nesreče so redke. Vendar imajo lahko pogubne posledice in so razlog za zaskrbljenost javnosti, kar zadeva varnost v železniškem sistemu Unije. Vse take nesreče bi bilo zato treba preiskati iz varnostnega vidika, da bi preprečili njihovo ponovitev, rezultate preiskav pa objaviti. Druge nesreče in incidenti bi ravno tako morali biti predmet varnostnih preiskav, kadar so z njimi povezani pomembni znailci resne nesreče.
- (38) Varnostno preiskavo bi bilo treba ločiti od kakršne koli sodne preiskave istega dogodka in tistim, ki vodijo preiskavo, omogočiti dostop do dokazov in prič. Opraviti bi jo moral stalni organ, ki je neodvisen od aktivnih udeležencev v železniškem sistemu Unije. Organ bi moral delovati na način, ki preprečuje nasprotje interesov in vsakršno morebitno vpletenost v vzroke za dogodke, ki se preiskujejo. Zlasti bi morala biti zavarovana njegova funkcionalna neodvisnost, če je zaradi organizacijskih razlogov in pravne ureditve tesno povezan z nacionalnim varnostnim organom, Agencijo ali železniškim regulatornim organom. Njegove preiskave bi morale biti čim bolj odprte. Za vsak dogodek bi moral preiskovalni organ ustanoviti ustrezno preiskovalno skupino, ki ima potrebno strokovno znanje in izkušnje za odkrivanje neposrednih in temeljnih vzrokov.
- (39) Preiskavo po resni nesreči bi bilo treba opraviti tako, da se vsem stranem omogoči, da izrazijo svoja stališča in da souporabljajo rezultate. Med preiskavo bi moral preiskovalni organ zlasti obvestiti vse strani, ki so po njegovem mnenju odgovorne za varnost v tem primeru, o napredku preiskave, pri čemer bi se morala upoštevati njihova stališča in mnenja. Preiskovalni organ bo tako lahko prejel vse dodatne ustrezne informacije in bo seznanjen z različnimi mnenji o svojem delu, da bo lahko najustrezneje zaključil svojo preiskavo. Takšna posvetovanja v nobenem primeru ne bi smela voditi v pripisovanje krivde ali odgovornosti, temveč bi morala zbirati stvarne dokaze in nakazati, kako izboljšati varnost v prihodnje. Preiskovalni organ pa bi moral imeti možnost, da sam odloči, katere informacije namerava posredovati zadevnim stranem, da bi se izognil nepotrebnim pritiskom, razen kadar to zahtevajo tisti, ki vodijo sodni postopek. Preiskovalni organ bi moral upoštevati tudi razumne potrebe morebitnih žrtev in njihovih sorodnikov po obveščenosti.
- (40) Preiskovalnemu organu bi moral biti za povečanje njegove učinkovitosti dejavnosti in za zagotavljanje pomoči pri izvajanju njegovih nalog zagotovljen pravočasen dostop do kraja nesreče, po potrebi v dobrem sodelovanju s katerim koli sodelujočim sodnim organom. Poročila o preiskavah ter vse ugotovitve in priporočila zagotavljajo ključne informacije za nadaljnje izboljšanje varnosti na železnici in bi zato morala biti dostopna javnosti na ravni Unije. Naslovniki bi morali izvajati varnostna priporočila in o ukrepih poročati preiskovalnemu organu.
- (41) V primeru, da je neposredni vzrok nesreče ali incidenta povezan s človeškimi dejanji, bi bilo treba upoštevati posebne okoliščine in način na katerega osebe opravlja rutinske dejavnosti med običajnim obratovanjem, med drugim zasnovi vmesnika med človekom in strojem, ustreznost postopkov, nasprotovanje med cilji, delovno obremenjenost in vse druge okoliščine, ki bi lahko vplivale na dogodek, vključno s fizičnim ter z delom povezanim stresom ali utrujenostjo ter psihično sposobnostjo.
- (42) Treba bi si bilo prizadevati, da se zagotovi, da je v celotni Uniji na voljo visoka raven usposabljanja in višjih stopenj kvalifikacij.
- (43) Zaradi dopolnitve in spremembe nekaterih nebitvenih elementov te direktive bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastila, da v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejme akte v zvezi s SVM in SVC ter njihovimi spremembami. Zlasti je pomembno, da se Komisija pri svojem pripravljalnem delu ustrezno posvetuje, vključno na ravni strokovnjakov. Komisija bi morala pri pripravi in oblikovanju delegiranih aktov zagotoviti, da se zadevni dokumenti posredujejo Evropskemu parlamentu in Svetu sočasno, pravočasno in na ustrezen način.
- (44) Za zagotovitev enotnih pogojev izvajanja te direktive bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila v zvezi z mandatom Agencije za pripravo osnutkov SVM in SVC ter njihovimi spremembami ter za pripravo relevantnih priporočil za Komisijo; praktično ureditvijo v zvezi z izdajanjem varnostnih spričeval; podrobnimi določbami, ki opredeljujejo, katere od zahtev iz Priloge III se uporabljajo za funkcije vzdrževanja, ki jih opravljajo delavnice, zadolžene za vzdrževanje, vključno s podrobnimi določbami za zagotovitev enotnega izvajanja

podeljevanja spričeval delavnicam, zadolženim za vzdrževanje, v skladu z ustreznimi SVM in TSI; podrobnimi določbami, ki opredeljujejo, katere od zahtev iz Priloge III se uporabljajo za izdajanje spričeval subjektom, zadolženim za vzdrževanje vozil, razen tovornih vagonov, na podlagi tehničnih lastnosti teh vozil, vključno s podrobnimi določbami za zagotovitev enotnega izvajanja pogojev za izdajanje spričeval subjektom, zadolženim za vzdrževanje vozil, razen tovornih vagonov, v skladu z ustreznimi SVM in TSI, ter strukturo poročila o preiskavi nesreč in incidentov. Ta pooblastila bi bilo treba izvajati v skladu z Uredbo (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta ⁽¹⁾.

- (45) Države članice bi morale predpisati kazni, ki bi se uporabljale za kršitve nacionalnih predpisov, sprejetih na podlagi te direktive, in zagotoviti, da se izvajajo. Te kazni bi morale biti učinkovite, sorazmerne in odvračilne.
- (46) Ker ciljev iz te direktive, in sicer usklajevanja dejavnosti v državah članicah za urejanje in nadzor varnosti, preiskav nesreč in določitve SVC, SVM, SVK ter skupnih zahtev za enotno varnostno spričevalo, države članice ne morejo zadovoljivo doseči, temveč se zaradi njihovega obsega lažje dosežejo na ravni Unije, lahko Unija sprejme ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti iz člena 5 Pogodbe o Evropski uniji. V skladu z načelom sorazmernosti iz navedenega člena ta direktiva ne presega tistega, kar je potrebno za doseganje navedenih ciljev.
- (47) Obveznost prenosa te direktive v nacionalno pravo bi morala biti omejena na tiste določbe, ki pomenijo vsebinsko spremembo v primerjavi z Direktivo 2004/49/ES. Obveznost prenosa določb, ki so nespremenjene, izhaja iz navedene direktive.
- (48) Ta direktiva ne bi smela posegati v obveznosti držav članic v zvezi z roki za prenos direktiv iz dela B Priloge IV v nacionalno pravo –

SPREJELA NASLEDNJO DIREKTIVO:

POGLAVJE I

SPLOŠNE DOLOČBE

Člen 1

Predmet urejanja

Ta direktiva določa ukrepe za zagotovitev razvoja in izboljšanja varnosti železniškega sistema Unije ter olajšanje dostopa do trga storitev železniških prevozov z:

- (a) uskladitvijo regulativnih struktur v državah članicah;
- (b) določitvijo odgovornosti aktivnih udeležencev železniškega sistema Unije;
- (c) razvojem skupnih varnostnih ciljev (SVC) in skupnih varnostnih metod (SVM) zaradi postopnega odpravljanja potrebe po nacionalnih predpisih;
- (d) določitvijo načel za izdajanje, podaljševanje, spreminjanje in omejevanje ali razveljavljanje varnostnih spričeval in pooblastil;
- (e) zahtevo za ustanovitev nacionalnega varnostnega organa in organa za preiskavo nesreč in incidentov za vsako državo članico; in
- (f) določitvijo skupnih načel upravljanja, urejanja in nadzorovanja varnosti na železnici.

⁽¹⁾ Uredba (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. februarja 2011 o določitvi splošnih pravil in načel, na podlagi katerih države članice nadzirajo izvajanje izvedbenih pooblastil Komisije (UL L 55, 28.2.2011, str. 13).

Člen 2

Področje uporabe

1. Ta direktiva se uporablja za železniške sisteme v državah članicah, ki se lahko razčlenijo v podsisteme za strukturna področja in področja delovanja. Obsega varnostne zahteve za sistem v celoti, vključno z varnim upravljanjem infrastrukture in vodenjem železniškega prometa ter z medsebojnim delovanjem ali vplivanjem med prevozniki v železniškem prometu, upravljavci infrastrukture in drugimi aktivnimi udeleženci železniškega sistema Unije.
2. Ta direktiva se ne uporablja za:
 - (a) podzemne železnice;
 - (b) tramvaje in vozila lahke železnice ter infrastrukturo, ki jo uporabljajo izključno ta vozila;
 - (c) omrežja, ki so funkcionalno ločena od ostalega železniškega sistema Unije in so predvidena samo za opravljanje lokalnega, mestnega ali primestnega potniškega prometa, kakor tudi prevoznike, ki izvajajo dejavnost samo na teh omrežjih.
3. Države članice lahko iz področja uporabe ukrepov za izvajanje te direktive izvzamejo:
 - (a) zasebno železniško infrastrukturo, vključno s tiri, ki jo lastnik ali izvajalec uporablja za lastne dejavnosti prevoza blaga ali za nekomercialni prevoz oseb, in vozila, ki se uporabljajo izključno na takšni infrastrukturi;
 - (b) infrastrukturo in vozila, predvidena izključno za lokalno, zgodovinsko ali turistično uporabo;
 - (c) infrastrukturo lahke železnice, ki jo občasno uporabljajo vozila navadne železnice pod pogoji obratovanja sistema lahke železnice, če je to potrebno izključno za namene povezljivosti teh vozil; in
 - (d) vozila, ki se uporabljajo predvsem na infrastrukturi lahke železnice, a so opremljena z nekaterimi komponentami navadne železnice, potrebnimi za prevoz na omejenem delu infrastrukture navadne železnice, izključno za namene povezljivosti.
4. Ne glede na odstavek 2 lahko države članice sklenejo, da se določbe iz te direktive v skladu z nacionalnim pravom uporabljajo za podzemno železnico in druge lokalne sisteme, kadar je to ustrezno.

Člen 3

Opredelitev pojmov

V tej direktivi se uporabljajo naslednje opredelitve pojmov:

1. „železniški sistem Unije“ pomeni železniški sistem Unije, kakor je opredeljen v točki 1 člena 2 Direktive (EU) 2016/797;
2. „upravljavec infrastrukture“ pomeni upravljavca infrastrukture, kakor je opredeljen v točki 2 člena 3 Direktive 2012/34/EU Evropskega parlamenta in Sveta ⁽¹⁾;
3. „prevoznik v železniškem prometu“ pomeni prevoznika v železniškem prometu, kot je opredeljen v točki 1 člena 3 Direktive 2012/34/EU, in vsako drugo javno ali zasebno podjetje, katerega dejavnost je prevoz blaga in/ali potnikov v železniškem prometu, pri čemer mora prevoznik zagotoviti vleko, vključno s prevozniki, ki zagotavljajo samo vleko;
4. „tehnična specifikacija za interoperabilnost“ (TSI) pomeni specifikacijo, sprejeto v skladu z Direktivo (EU) 2016/797, v kateri je zajet vsak podsistem ali del podsistema zaradi izpolnjevanja bistvenih zahtev in zagotovitve interoperabilnosti železniškega sistema Unije;
5. „skupni varnostni cilji“ (SVC) pomeni najmanjše stopnje varnosti, ki jih morajo doseči celotni sistem in, če je to mogoče, različni deli železniškega sistema Unije (kot so železniški sistem za konvencionalne hitrosti, železniški sistem za visoke hitrosti, dolgi železniški predori ali proge, ki se uporabljajo samo za tovorni promet);

⁽¹⁾ Direktiva 2012/34/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. novembra 2012 o vzpostavitvi enotnega evropskega železniškega območja (UL L 343, 14.12.2012, str. 32).

6. „skupne varnostne metode“ (SVM) pomeni metode, ki opisujejo ocenjevanje stopnje varnosti in doseganje varnostnih ciljev ter skladnosti z drugimi varnostnimi zahtevami;
7. „nacionalni varnostni organ“ pomeni nacionalni organ, ki je zadolžen za naloge v zvezi z varnostjo na železnici v skladu s to direktivo ali kateri koli organ, ki mu je več držav članic zaupalo te naloge, da bi zagotovil enoten varnostni režim;
8. „nacionalni predpisi“ pomeni vse zavezujoče predpise, sprejete v državi članici, ne glede na to, kateri organ jih je izdal, ki vsebujejo zahteve v zvezi z varnostjo železnic ali tehnične zahteve, razen tistih, določenih v predpisih Unije ali mednarodnih predpisih, in ki se v zadevni državi članici uporabljajo za prevoznike v železniškem prometu, upravljavce infrastrukture ali tretje osebe;
9. „sistem varnega upravljanja“ pomeni organizacijo, ureditev in postopke, ki jih je vzpostavil upravljavec infrastrukture ali prevoznik v železniškem prometu, da bi zagotovil varno upravljanje svojih dejavnosti;
10. „glavni preiskovalec“ pomeni osebo, ki je odgovorna za organizacijo, izvajanje in nadzor preiskave;
11. „nesreča“ pomeni nehoteni ali nenamerni nepričakovani dogodek ali posebni niz takih dogodkov, ki imajo škodljive posledice; nesreče se razvrščajo v naslednje kategorije: trčenja, iztirjenja, nesreče na nivojskih prehodih, nesreče, ki vključujejo tirna vozila med gibanjem in v katerih so udeležene osebe, požari in druge;
12. „resna nesreča“ pomeni trčenje ali iztirjenje vlakov, katerega posledice so smrt vsaj ene osebe ali hude poškodbe petih ali več oseb ali velika škoda na tirnih vozilih, infrastrukturi ali v okolju, in vsako drugo nesrečo z enakimi posledicami, ki ima očiten vpliv na ureditev varnosti na železnici ali na upravljanje varnosti; izraz „velika škoda“ pomeni škodo, ki jo lahko preiskovalni organ takoj oceni na skupno vsaj 2 milijona EUR;
13. „incident“ pomeni kateri koli dogodek, razen nesreče ali resne nesreče, ki vpliva ali bi lahko vplival na varnost obratovanja v železniškem prometu;
14. „preiskava“ pomeni postopek, ki se izvaja zaradi preprečevanja nesreč in incidentov, kar vključuje zbiranje in analizo informacij, pripravo zaključkov, vključno z odkrivanjem vzrokov, ter, kadar je to primerno, pripravo varnostnih priporočil;
15. „vzroki“ pomeni dejanja, opustitve dejanj, dogodke ali razmere (ali kombinacijo le-teh), ki so vzrok za nesrečo ali incident;
16. „lahka železnica“ pomeni mestni in/ali primestni železniški prevozni sistem z odpornostjo pri trku C-III ali C-IV (v skladu z EN 15227:2011) in največjo vlečno silo 800 kN (vzdolžna tlačna sila v območju spenjanja); sistemi lahke železnice imajo lahko ločeno progo ali si jo delijo z vozili v cestnem prometu in običajno ne izmenjujejo vozil s potniškim prometom na dolge razdalje ali tovarnim prometom;
17. „organ za ocenjevanje skladnosti“ pomeni organ, ki je bil priglašen ali imenovan za izvajanje dejavnosti ocenjevanja skladnosti, vključno z umerjanjem opreme, preskušanjem, certificiranjem in inšpekcijskim pregledovanjem; organ za ocenjevanje skladnosti postane priglašeni organ, potem ko ga je priglasila država članica; organ za ocenjevanje skladnosti postane „imenovani organ“, potem ko ga določi država članica;
18. „komponente interoperabilnosti“ pomeni komponente interoperabilnosti, kakor so opredeljene v točki 7 člena 2 Direktive (EU) 2016/797;
19. „imetnik“ pomeni fizično ali pravno osebo, ki je lastnik vozila ali ima pravico vozilo uporabljati ali vozilo izkorišča kot prevozno sredstvo in je kot tak registriran v registru vozil iz člena 47 Direktive (EU) 2016/797;
20. „subjekt, zadolžen za vzdrževanje,“ pomeni subjekt, ki je zadolžen za vzdrževanje vozila in je kot tak vpisan v registru vozil iz člena 47 Direktive (EU) 2016/797;
21. „vozilo“ pomeni železniško vozilo, primerno za promet na kolesih na železniških progah, z lastnim pogonom ali brez njega; vozilo je sestavljeno iz enega ali več strukturnih in funkcionalnih podsistemov;

22. „proizvajalec“ pomeni proizvajalca, kot je opredeljen v točki 36 člena 2 Direktive (EU) 2016/797;
23. „pošiljatelj“ pomeni podjetje, ki pošilja blago v svojem imenu ali v imenu tretje osebe;
24. „prejemnik“ pomeni katero koli fizično ali pravno osebo, ki v skladu s prevozno pogodbo prevzame blago; če prevoz poteka brez prevozne pogodbe, se šteje, da je prejemnik katera koli fizična ali pravna oseba, ki prevzame blago ob prihodu;
25. „nakladalec“ pomeni podjetje, ki naklada embalirano blago, majhne zabojnike ali prenosne rezervoarje v ali na vagon ali v zabojnik ali ki naklada zabojnike, zabojnike za razsuti tovor, večprekatne posode za plin, zabojnike-cisterne ali prenosne rezervoarje na vagon;
26. „razkladalec“ pomeni podjetje, ki odstrani zabojnik, zabojnik za razsuti tovor, večprekatno posodo za plin, zabojnik-cisterno ali premični rezervoar z vagona, ali vsako podjetje, ki raztovori embalirano blago, majhne zabojnike ali prenosne rezervoarje iz ali z vagona ali zabojnika, ali vsako podjetje, ki raztovori blago iz cisterne (vagona s cisterno, odstranljive cisterne, premičnega rezervoarja ali zabojnika-cisterne) ali prekatnega vagona ali večprekatne posode za plin ali z vagona, večjega zabojnika ali manjšega zabojnika za prevoz razsutega blaga ali zabojnika za razsuti tovor;
27. „polnilec“ pomeni podjetje, ki naklada blago v cisterno (vključno z vagonom s cisterno, vagonom z odstranljivo cisterno, premičnim rezervoarjem ali zabojnikom-cisterno) na vagon, v večji zabojnik ali manjši zabojnik za prevoz razsutega blaga, ali na prekatni vagon ali v večprekatno posodo za plin;
28. „praznilec“ pomeni podjetje, ki odstrani blago iz cisterne (vključno z vagonom s cisterno, vagonom z odstranljivo cisterno, premičnim rezervoarjem ali zabojnikom-cisterno), vagona, večjega zabojnika ali manjšega zabojnika za prevoz razsutega blaga, ali prekatnega vagona ali večprekatne posode za plin;
29. „prevoznik“ pomeni podjetje, ki izvaja prevoz v skladu s prevozno pogodbo;
30. „naročnik“ pomeni javni ali zasebni subjekt, ki naroči projektiranje in/ali izgradnjo, obnovo ali nadgradnjo podsistema;
31. „vrsta dejavnosti“ pomeni vrsto, ki jo označuje potniški promet, vključno s prevozom visokih hitrosti ali brez njega, tovorni promet, vključno s prevozom nevarnega blaga ali brez njega, in samo ranžiranje;
32. „obseg dejavnosti“ pomeni obseg, ki ga označuje število potnikov in/ali količina blaga in predvidena velikost prevoznika v železniškem prometu glede števila zaposlenih v železniškem sektorju (tj. kot mikro, malo, srednje ali veliko podjetje);
33. „območje obratovanja“ pomeni omrežje ali omrežja v eni ali več državah članicah, kjer namerava prevoznik v železniškem prometu delovati.

POGLAVJE II

RAZVOJ IN UPRAVLJANJE VARNOSTI NA ŽELEZNICI

Člen 4

Vloga aktivnih udeležencev v železniškem sistemu Unije pri razvijanju in izboljševanju varnosti na železnici

1. Države članice s ciljem razvijanja in izboljševanja varnosti na železnici v okviru svojih pristojnosti:
 - (a) zagotovijo, da se varnost na železnici v splošnem ohranja ter, kadar je to upravičeno in izvedljivo, stalno izboljšuje, upoštevajoč razvoj prava Unije in mednarodnih predpisov ter tehnični in znanstveni napredek, pri čemer ima prednost preprečevanje nesreč;
 - (b) zagotovijo, da se vsa veljavna zakonodaja izvršuje odprto in nediskriminatorno ob pospeševanju razvoja enotnega evropskega železniškega prometnega sistema;
 - (c) zagotovijo, da se pri ukrepih za razvoj in izboljševanje varnosti na železnici upošteva potreba po sistemskem pristopu;

- (d) zagotovijo, da se odgovornost za varno obratovanje železniškega sistema Unije in nadzorovanje tveganja, povezanega s tem, zaupa upravljavcem infrastrukture in prevoznikom v železniškem prometu, ki so odgovorni za svoj del sistema in se zavežejo, da bodo:
 - (i) izvajali potrebne ukrepe za nadzorovanje tveganja iz točke (a) člena 6(1) ob medsebojnem sodelovanju, kadar je to primerno;
 - (ii) uveljavljali predpise Unije in nacionalne predpise;
 - (iii) vzpostavljali sisteme varnega upravljanja v skladu s to direktivo;
- (e) brez poseganja v civilnopravno odgovornost v skladu s pravnimi zahtevami držav članic zagotavljajo, da je vsak upravljavec infrastrukture in vsak prevoznik v železniškem prometu odgovoren za svoj del sistema in njegovo varno obratovanje, vključno s sklepanjem storitvenih pogodb z uporabniki, strankami, zadevnimi delavci ter drugimi aktivnimi udeleženci iz odstavka 4 ter njihovo oskrbo z materialom;
- (f) pripravljajo in objavljajo letne varnostne načrte, kjer bodo opisani ukrepi, načrtovani za dosego SVC; in
- (g) po potrebi podpirajo Agencijo pri njenih nalogah spremljanja razvoja varnosti na železnici na ravni Unije.

2. Agencija v okviru svojih pristojnosti zagotovi, da se varnost na železnici v splošnem ohranja ter, kadar je to praktično izvedljivo, stalno izboljšuje, upoštevajoč razvoj prava Unije ter tehničnega in znanstvenega napredka, pri čemer ima prednost preprečevanje resnih nesreč.

3. Prevozniki v železniškem prometu in upravljavci infrastrukture:

- (a) izvajajo potrebne ukrepe za nadzorovanje tveganja iz točke (a) člena 6(1) ob medsebojnem sodelovanju in sodelovanju z drugimi aktivnimi udeleženci, kadar je to primerno;
- (b) v svojih sistemih varnega upravljanja upoštevajo tveganja, povezana z dejavnostmi drugih aktivnih udeležencev in tretjih oseb;
- (c) druge aktivne udeležence iz odstavka 4, ki lahko vplivajo na varno obratovanje železniškega sistema Unije, po potrebi pogodbeno zavežejo k izvajanju ukrepov za nadzorovanje tveganja; in
- (d) zagotovijo, da njihovi izvajalci izvajajo ukrepe za nadzorovanje tveganja z uporabo SVM za spremljanje procesov, opisanih v SVM za spremljanje iz točke (c) člena 6(1), kar je navedeno tudi v pogodbenih razmerjih, ki se na zahtevo razkrijejo Agenciji ali nacionalnemu varnostnemu organu.

4. Brez poseganja v odgovornosti prevoznikov v železniškem prometu in upravljavcev infrastrukture iz odstavka 3 subjekti, odgovorni za vzdrževanje, in vsi drugi aktivni udeleženci, ki lahko vplivajo na varno obratovanje železniškega sistema Unije, vključno s proizvajalci, vzdrževalci, upravitelji, izvajalci storitev, naročniki, prevozniki, pošiljatelji, prejemniki, nakladalci, razkladalci, polnilci in praznilci:

- (a) izvajajo potrebne ukrepe za nadzorovanje tveganja, kadar je to primerno in ob sodelovanju z drugimi aktivnimi udeleženci;
- (b) zagotovijo, da so podsistemi, dodatki, oprema in storitve, ki jih nudijo, v skladu z opredeljenimi zahtevami in pogoji za uporabo, tako da jih lahko zadevni prevoznik v železniškem prometu in/ali zadevni upravljavec infrastrukture varno uporablja.

5. Prevozniki v železniškem prometu, upravljavci infrastrukture in kateri koli aktivni udeleženec iz odstavka 4, ki odkrije ali izve za varnostno tveganje, povezano z okvarami, gradbenimi neskladnostmi ali napakami pri delovanju tehnične opreme, vključno z opremo na strukturnih podsistemih, v okviru svojih pristojnosti:

- (a) sprejme vse potrebne popravilne ukrepe za odpravo ugotovljenega varnostnega tveganja;

- (b) o teh tveganjih obvesti ustrezne udeležene strani, da bi jim omogočil sprejetje morebitnih nadaljnjih potrebnih popravljivih ukrepov za zagotovitev trajne varnosti železniškega sistema Unije. Agencija lahko vzpostavi način za lažjo izmenjavo informacij med zadevnimi aktivnimi udeleženci, pri čemer upošteva zasebnost udeleženi uporabljenih, rezultate analize stroškov in koristi ter aplikacije IT in registre, ki jih je že vzpostavila.

6. V primeru izmenjave vozil med prevozniki v železniškem prometu si vsi aktivni udeleženci izmenjajo vse informacije, ki so pomembne za varno obratovanje, tudi – a ne izključno – v zvezi s stanjem in zgodovino zadevnega vozila, sestavnimi deli dokumentacije o vzdrževanju za namene sledljivosti, sledljivostjo nakladalnih storitev in tovarnimi listi.

Člen 5

Skupni varnostni kazalniki (SVK)

1. Da bi olajšale oceno glede doseganja SVC in zagotovile spremljanje splošnega razvoja varnosti na železnici, države članice zbirajo informacije o SVK iz letnih poročil nacionalnih varnostnih organov iz člena 19.
2. SVK so določeni v Prilogi I.

Člen 6

Skupne varnostne metode (SVM)

1. SVM opisujejo, kako se ocenjujejo stopnje varnosti, doseganje varnostnih ciljev in skladnost z drugimi varnostnimi zahtevami, po potrebi tudi s strani neodvisnega organa za ocenjevanje, za ta namen pa se pripravijo in opredelijo:

- (a) metode za ovrednotenje in oceno tveganja;
- (b) metode za ocenjevanje skladnosti z zahtevami iz varnostnih spričeval in varnostnih pooblastil, izdanih v skladu s členoma 10 in 12;
- (c) metode nadzora, ki jih uporabljajo nacionalni varnostni organi, in metode spremljanja, ki jih uporabljajo prevozniki v železniškem prometu, upravljalci infrastrukture in subjekti, zadolženi za vzdrževanje;
- (d) metode za oceno ravni varnosti in uspešnosti glede varnosti, ki jo zagotavljajo izvajalci v železniškem prometu na nacionalni ravni in na ravni Unije;
- (e) metode za oceno doseganja varnostnih ciljev na nacionalni ravni in ravni Unije; in
- (f) vse druge metode, povezane s sistemom varnega upravljanja, ki morajo biti harmonizirane na ravni Unije.

2. Komisija z izvedbenimi akti podeli Agenciji mandat za pripravo osnutkov SVM in njihovih sprememb ter za dajanje ustreznih priporočil Komisiji na podlagi jasne utemeljitve potrebe po novi ali spremenjeni SVM ter njenega učinka na veljavne predpise in raven varnosti v železniškem sistemu Unije. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 28(3). Kadar odbor iz člena 28 (v nadaljnjem besedilu: odbor) ne poda mnenja, Komisija osnutka izvedbenega akta ne sprejme in se uporabi tretji pododstavek člena 5(4) Uredbe (EU) št. 182/2011.

Pri pripravi, sprejetju in pregledu SVM se upoštevajo mnenja uporabnikov, nacionalnih varnostnih organov in deležnikov, vključno s socialnimi partnerji, kadar je to ustrezno. Priporočilom se priložijo poročila o izsledkih takšnih posvetovanj in poročilo z oceno učinka novih ali spremenjenih SVM, ki se sprejemajo.

3. Med izvrševanjem mandata iz odstavka 2 tega člena Agencija ali Komisija odbor sistematično in redno obvešča o pripravljalnem delu v zvezi s SVM. Komisija lahko med tem delom Agenciji predloži katera koli koristna priporočila glede SVM ter analize stroškov in koristi. Komisija lahko zlasti zahteva, da Agencija preuči druge možne rešitve ter da se v poročilu, ki se priloži osnutku SVM, navede ocena stroškov in koristi v zvezi s temi drugimi rešitvami.

Komisiji pri nalogah iz prvega pododstavka pomaga odbor.

4. Komisija preuči priporočila, ki jih je izdala Agencija, in tako preveri, da je mandat iz odstavka 2 izpolnjen. Če mandat ni izpolnjen, Komisija pozove Agencijo, naj ponovno preuči njena priporočila, pri čemer izpostavi tiste točke mandata, ki niso izpolnjene. Komisija lahko iz upravičenih razlogov sklene spremeniti mandat, ki ga je podelila Agenciji v skladu s postopkom iz odstavka 2.

Komisiji pri nalogah iz prvega pododstavka pomaga odbor.

5. SVM se revidirajo v rednih časovnih presledkih, upoštevajoč izkušnje, pridobljene pri njihovem izvajanju in celotnem razvoju varnosti v železniškem prometu, ter z namenom, v splošnem, ohranjanja in, kadar je to upravičeno in izvedljivo, nenehnega izboljševanja varnosti.

6. Na podlagi priporočila, ki ga je izdala Agencija, in po preučitvi iz odstavka 4 tega člena, se na Komisijo prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 27 v zvezi z vsebino SVM in njihovimi morebitnimi spremembami.

7. Države članice brez odlašanja sprejmejo vse potrebne spremembe svojih nacionalnih predpisov ob upoštevanju sprejetja SVM in njihovih sprememb.

Člen 7

Skupni varnostni cilji (SVC)

1. SVC vzpostavljajo minimalne varnostne ravni, ki jih morajo doseči celoten železniški sistem in – kolikor je možno – različni deli sistema v vsaki državi članici in Uniji. Izraženi so lahko v merilih za sprejemljivost tveganja ali kot ciljne varnostne ravni, upoštevajo pa zlasti:

- (a) posamezna tveganja, povezana s potniki, osebjem, vključno z zaposlenimi ali izvajalci, uporabniki nivojskih križanj ter, brez poseganja v obstoječa nacionalna in mednarodna pravila o odgovornosti, nepooblaščenimi osebami na zemljišču železnice;
- (b) socialna tveganja.

2. Komisija z izvedbenimi akti podeli Agenciji mandat za pripravo osnutkov SVC in njihovih sprememb ter za dajanje ustreznih priporočil Komisiji na podlagi jasne utemeljitve potrebe po novem ali spremenjenem SVC ter njegovem učinku na veljavne predpise. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 28(3). Kadar odbor ne poda mnenja, Komisija osnutka izvedbenega akta ne sprejme in se uporabi tretji pododstavek člena 5(4) Uredbe (EU) št. 182/2011.

3. Med izvrševanjem mandata iz odstavka 2 Agencija ali Komisija odbor sistematično in redno obvešča o pripravljalnem delu v zvezi s SVC. Komisija lahko med tem delom Agenciji predloži katera koli koristna priporočila glede SVC ter analize stroškov in koristi. Komisija lahko zlasti zahteva, da Agencija preuči druge možne rešitve ter da se v poročilu, ki se priloži osnutku SVC, navede ocena stroškov in koristi v zvezi s temi drugimi rešitvami.

Komisiji pri nalogah iz prvega pododstavka pomaga odbor.

4. Komisija preuči priporočila, ki jih je izdala Agencija, in tako preveri, da je mandat iz odstavka 2 izpolnjen. Če mandat ni izpolnjen, Komisija pozove Agencijo, naj ponovno preuči njena priporočila, pri čemer izpostavi tiste točke mandata, ki niso izpolnjene. Komisija lahko iz upravičenih razlogov sklene spremeniti mandat, ki ga je podelila Agenciji v skladu s postopkom iz odstavka 2.

Komisiji pri nalogah iz prvega pododstavka pomaga odbor.

5. SVC se revidirajo v rednih časovnih presledkih ob upoštevanju celotnega razvoja varnosti na železnici. Revidirani SVC odražajo vsako prednostno področje, kjer je treba varnost dodatno izboljšati.
6. Na podlagi priporočila, ki ga je izdala Agencija, in po preučitvi iz odstavka 4 tega člena, se na Komisijo prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 27 v zvezi z vsebino SVC in njihovimi morebitnimi spremembami.
7. Države članice sprejmejo vse potrebne spremembe svojih nacionalnih predpisov, da bi dosegle vsaj SVC in vse revidirane SVC v skladu s časovnico izvajanja, ki jim je priložena. Te spremembe se upoštevajo v letnih varnostnih načrtih iz točke (f) člena 4(1). Države članice Komisiji priglasijo te predpise v skladu s členom 8.

Člen 8

Nacionalni predpisi na področju varnosti

1. Nacionalni predpisi, priglašeni do 15. junija 2016 v skladu z Direktivo 2004/49/ES, se uporabljajo, če:
- (a) spadajo v eno od vrst iz Priloge II;
 - (b) so skladni s pravom Unije, zlasti s TSI, SVC in SVM, in
 - (c) ne bi privedli do samovoljne diskriminacije ali prikritega omejevanja prevozov med državami članicami po železnici.
2. Države članice do 16. junija 2018 pregledajo nacionalne predpise iz odstavka 1 in razveljavijo:
- (a) vse nacionalne predpise, ki niso bili priglašeni ali ne izpolnjujejo meril iz odstavka 1;
 - (b) vse nacionalne predpise, ki so zaradi prava Unije postali nepotrebni, zlasti TSI, SVC in SVM.

Države članice lahko v ta namen uporabijo instrument za upravljanje pravil iz člena 27(4) Uredbe (EU) 2016/796 in od Agencije zahtevajo, naj preuči določene predpise glede na merila, opredeljena v tem odstavku.

3. Države članice lahko določijo nove nacionalne predpise v skladu s to direktivo samo v naslednjih primerih:
- (a) če predpisi v zvezi z obstoječimi varnostnimi metodami niso zajeti v SVM;
 - (b) če TSI še ne zajemajo operativnih predpisov železniškega omrežja;
 - (c) kot nujen preventivni ukrep, zlasti po nesreči ali incidentu;
 - (d) če je treba revidirati predpise, ki so bili že priglašeni; ali
 - (e) če predpisi v zvezi z zahtevami za osebje, ki izvaja varnostno kritične naloge, vključno z merili izbire, fizičnimi in psihičnimi sposobnostmi ter poklicnim usposabljanjem, še niso zajeti v TSI ali Direktivi 2007/59/ES Evropskega parlamenta in Sveta ⁽¹⁾.
4. Države članice prek ustreznega sistema IT v skladu s členom 27 Uredbe (EU) 2016/796. Agenciji in Komisiji pravočasno in v skladu z roki iz člena 25(1) Uredbe (EU) 2016/796 predložijo v pregled osnutek novega nacionalnega predpisa, in sicer pred predvideno uvedbo tega predpisa v nacionalni pravni sistem, pri čemer to uvedbo utemeljijo. Države članice zagotovijo, da je osnutek dovolj izdelan, da lahko Agencija opravi pregled v skladu s členom 25(2) Uredbe (EU) 2016/796.
5. Takošnje sprejetje in uporaba novega predpisa sta državam članicam dovoljena v primeru nujnih preventivnih ukrepov. Ta predpis se priglasí v skladu s členom 27(2) Uredbe (EU) 2016/796, ob upoštevanju ocene Agencije v skladu s členom 26(1), (2) in (5) Uredbe (EU) 2016/796.
6. Če Agencija ugotovi, da kateri koli nacionalni predpis, ne glede na to, ali je bil priglašen ali ne, ni več potreben ali je v nasprotju s SVM ali katerim koli drugim pravnim aktom Unije, sprejetim po začetku uporabe zadevnega nacionalnega predpisa, se uporabi postopek iz člena 26 Uredbe (EU) 2016/796.

⁽¹⁾ Direktiva 2007/59/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. oktobra 2007 o izdaji spričeval strojevodjem, ki upravljajo lokomotive in vlake na železniškem omrežju Skupnosti (UL L 315, 3.12.2007, str. 51).

7. Države članice Agenciji in Komisiji prigrasijo obstoječe nacionalne predpise. Za to uporabijo ustrezen sistem IT v skladu s členom 27 Uredbe (EU) 2016/796. Države članice zagotovijo, da so veljavni nacionalni predpisi zlahka dostopni, v javni uporabi in da je v njih uporabljeno izrazje, ki ga lahko razumejo vse zainteresirane strani. Od držav članic se lahko zahteva, da zagotovijo dodatne informacije o nacionalnih predpisih.
8. Države članice se lahko pri predpisih in omejitvah izključno lokalne narave odločijo, da jih ne prigrasijo. V takšnih primerih države članice take predpise in omejitve navedejo v registrih infrastrukture iz člena 49 Direktive (EU) 2016/797 ali pa v programu omrežja iz člena 27 Direktive 2012/34/EU navedejo, kje so ti predpisi in omejitve objavljeni.
9. Za nacionalne predpise, prigrasene v skladu s tem členom, postopek uradnega obveščanja iz Direktive (EU) 2015/1535 Evropskega parlamenta in Sveta ⁽¹⁾ ne velja.
10. Agencija v skladu s postopki, določenimi v členih 25 in 26 Uredbe (EU) 2016/796, pregleda osnutke nacionalnih predpisov in obstoječe nacionalne predpise.
11. Brez poseganja v odstavek 8 se nacionalni predpisi, ki niso prigraseni v skladu s tem členom, ne uporabljajo za namene te direktive.

Člen 9

Sistemi varnega upravljanja

1. Upravljalci infrastrukture in prevozniki v železniškem prometu vzpostavijo svoje sisteme varnega upravljanja zaradi zagotovitve, da železniški sistem Unije doseže vsaj SVC, da je skladen z varnostnimi zahtevami iz TSI ter da se uporabljajo zadevni deli SVM in nacionalni predpisi, prigraseni v skladu s členom 8.
2. Vsi pomembni deli sistema varnega upravljanja se dokumentirajo, pri čemer je zlasti opisana porazdelitev odgovornosti v organizaciji upravljavca železniške infrastrukture ali prevoznika v železniškem prometu. Prikazano mora biti, kako uprava zagotavlja nadzor na različnih ravneh, kako so vključeni osebje in njihovi predstavniki na vseh ravneh ter kako je zagotovljeno nenehno izboljševanje sistema varnega upravljanja. Obstaja jasna zavezanost k doslednemu upoštevanju človeških dejavnikov in uporabi metod. Upravljalci infrastrukture in prevozniki v železniškem prometu v okviru sistema varnega upravljanja spodbujajo kulturo medsebojnega zaupanja in učenja, pri kateri se osebje spodbuja, naj prispeva k razvoju varnosti, ob zagotavljanju zaupnosti.
3. Sistem varnega upravljanja vsebuje naslednje osnovne elemente:
- (a) varnostno politiko, ki jo je odobril glavni direktor organizacije in jo sporočil osebju;
 - (b) kakovostne in količinske cilje organizacije v zvezi z ohranjanjem in povečevanjem varnosti ter načrte in postopke za doseganje teh ciljev;
 - (c) postopke za izpolnjevanje obstoječih, novih in spremenjenih tehničnih in operativnih standardov ali drugih predpisanih pogojev iz TSI, nacionalnih predpisov iz člena 8 in Priloge II in iz drugih zadevnih predpisov ali odločitev organa,
 - (d) postopke za zagotovitev skladnosti s standardi in drugimi predpisanimi pogoji v celotnem življenjskem ciklu opreme in dejavnosti;
 - (e) postopke in metode za opredelitev tveganja, izvedbo ocene tveganja in ukrepov za nadzor nad tveganjem, kadar sprememba obratovalnih pogojev ali uvedba novih materialov pomeni novo tveganje za infrastrukturo ali vmesnik med človekom, strojem in organizacijo;
 - (f) zagotovitev programov za usposabljanje osebja in sistemov za ohranjanje usposobljenosti osebja ter za ustrezno opravljanje nalog, vključno z ureditvijo v zvezi s fizičnimi in psihičnimi sposobnostmi;

⁽¹⁾ Direktiva (EU) 2015/1535 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 9. septembra 2015 o določitvi postopka za zbiranje informacij na področju tehničnih predpisov in pravil za storitve informacijske družbe (UL L 241, 17.9.2015, str. 1).

- (g) ureditev za zagotovitev zadostnih informacij v organizaciji in, kadar je ustrezno, med organizacijami železniškega sistema;
- (h) postopke in oblike za dokumentiranje varnostnih informacij, ter določitev postopka za nadzor konfiguracije ključnih varnostnih informacij;
- (i) postopke za zagotovitev, da se nesreče, incidenti, neposredna nevarnost nesreče in drugi nevarni dogodki prijavijo, preiščejo in analizirajo ter da se sprejmejo potrebni preventivni ukrepi;
- (j) pripravo načrtov za ukrepanje, pripravljenost ter obveščanje v izrednih razmerah, dogovorjenih z ustreznimi javnimi organi;
- (k) določbe o periodičnih notranjih presojah sistema varnega upravljanja.

Upravljalci infrastrukture in prevozniki v železniškem prometu vključijo vse druge potrebne elemente, s katerimi se zajamejo tveganja glede varnosti, v skladu z oceno tveganja, ki izhaja iz njihove lastne dejavnosti.

4. Sistem varnega upravljanja se prilagodi vrsti, obsegu, območju obratovanja in drugim pogojem za zadevno dejavnost. Ta sistem zagotovi kontrolo vseh tveganj, povezanih z dejavnostjo upravljavca infrastrukture ali prevoznika v železniškem prometu, vključno z vzdrževanjem, brez poseganja v člen 14, oskrbo z materialom ter uporabo izvajalcev. Brez poseganja v obstoječa nacionalna in mednarodna pravila o odgovornosti sistem varnega upravljanja upošteva, kadar je to primerno in upravičeno, tudi tveganja, ki izhajajo iz dejavnosti drugih aktivnih udeležencev iz člena 4.

5. Sistem varnega upravljanja vsakega upravljavca infrastrukture upošteva učinke dejavnosti različnih prevoznikov v železniškem prometu na omrežju in omogoča vsem prevoznikom v železniškem prometu, da izvajajo dejavnosti v skladu s TSI in nacionalnimi predpisi ter s pogoji iz njihovega varnostnega spričevala.

Sistemi varnega upravljanja se razvijajo z namenom usklajevanja postopkov v izrednih razmerah upravljavca infrastrukture z vsemi prevozniki v železniškem prometu, ki izvajajo dejavnosti na njegovi infrastrukturi, in s službami za ukrepanje v izrednih razmerah, da se olajša hitro posredovanje reševalnih služb, in s katerimi koli drugimi stranmi, ki bi utegnile biti udeležene v izrednih razmerah. V primeru čezmejne infrastrukture sodelovanje med zadevnimi upravljalci infrastrukture lajša potrebno usklajevanje in pripravljenost pristojnih služb za ukrepanje v izrednih razmerah na obeh straneh meje.

Po resni nesreči prevoznik v železniškem prometu zagotovi pomoč žrtvam in jim pomaga pri pritožbenih postopkih v skladu s pravom Unije, zlasti Uredbo (ES) št. 1371/2007 Evropskega parlamenta in Sveta ⁽¹⁾, in sicer brez poseganja v obveznosti drugih strani. Takšna pomoč se izvaja prek komuniciranja z družinami žrtev in vključuje psihološko podporo za žrtve nesreče in njihove družine.

6. Vsako leto do 31. maja vsi upravljalci infrastrukture in prevozniki v železniškem prometu nacionalnemu varnostnemu organu predložijo letno varnostno poročilo v zvezi s prejšnjim koledarskim letom. To varnostno poročilo vsebuje:

- (a) podatke o tem, kako se izpolnjujejo skupni varnostni cilji organizacije, in rezultate varnostnih načrtov;
- (b) poročilo o razvoju nacionalnih varnostnih kazalnikov in SVK iz člena 5, če je to pomembno za organizacijo, ki pripravlja poročilo;
- (c) rezultate notranje varnostne presoje;
- (d) ugotovitve o pomanjkljivostih in napakah pri delovanju železniškega prometa in upravljavca infrastrukture, ki bi lahko bile pomembne za nacionalni varnostni organ, vključno s povzetkom informacij, ki se sporočijo zadevnim aktivnim udeležencem v skladu s točko (b) člena 4(5); ter
- (e) poročilo o uporabi zadevnih SVM.

⁽¹⁾ Uredba (ES) št. 1371/2007 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. oktobra 2007 o pravicah in obveznostih potnikov v železniškem prometu (UL L 315, 3.12.2007, str. 14).

7. Agencija lahko na podlagi informacij, ki jih sporočijo nacionalni varnostni organi v skladu s členoma 17 in 19, na Komisijo naslovi priporočilo za izdajo SVM, v katerem se obravnava elemente sistema varnega upravljanja, ki jih je treba harmonizirati na ravni Unije, tudi s harmoniziranimi standardi, kot je določeno v točki (f) člena 6(1). V takih primerih se uporabi člen 6(2).

POGLAVJE III

IZDAJANJE VARNOSTNIH SPRIČEVAL IN PODELJEVANJE VARNOSTNIH POOBLASTIL

Člen 10

Enotno varnostno spričevalo

1. Brez poseganja v odstavke 9 se dostop do železniške infrastrukture odobri samo prevoznikom v železniškem prometu, ki imajo enotno varnostno spričevalo, ki ga izda Agencija v skladu z odstavki 5 do 7 ali nacionalni varnostni organ v skladu z odstavkom 8.

Namen enotnega varnostnega spričevala je dokazati, da je zadevni prevoznik v železniškem prometu vzpostavil sistem varnega upravljanja in lahko varno obratuje na načrtovanem območju obratovanja.

2. V vlogi za enotno varnostno spričevalo prevoznik v železniškem prometu navede vrsto in obseg zajetih dejavnosti v železniškem prometu in načrtovano območje obratovanja.

3. Vlogi za enotno varnostno spričevalo se priloži dokumentacija, ki vključuje dokazila o tem, da:

- (a) je prevoznik v železniškem prometu vzpostavil svoj sistem varnega upravljanja v skladu s členom 9 ter da izpolnjuje zahteve iz TSI, SVM in SVC ter druge zadevne zakonodaje za zagotovitev nadzora nad tveganji in varnega izvajanja prevoznih storitev na omrežju; in
- (b) prevoznik v železniškem prometu izpolnjuje zahteve iz ustreznih nacionalnih predpisov, priglašeni v skladu s členom 8, kadar je to ustrezno.

Ta vloga in informacije o vseh vlogah, poteku zadevnih postopkov in njihovem izidu ter, kadar je primerno, zahtevah in odločitvah komisije za pritožbe se predložijo prek točke „vse na enem mestu“ iz člena 12 Uredbe (EU) 2016/796.

4. Agencija ali v primeru iz odstavka 8 nacionalni varnostni organ izda enotno varnostno spričevalo ali obvesti prosilca o svoji negativni odločitvi, in sicer v vnaprej določenem in razumnem roku, najpozneje pa v štirih mesecih po tem, ko je prosilec predložil vse potrebne in katere koli dodatne zahtevane informacije. Agencija ali v primeru iz odstavka 8 nacionalni varnostni organ uporablja praktično ureditev za postopek izdaje spričevala, ki se določi v izvedbenem aktu iz odstavka 10.

5. Agencija prevoznikom v železniškem prometu, ki imajo območje obratovanja v eni ali več držav članic, izda enotno varnostno spričevalo. Za izdajo takšnih spričeval Agencija:

- (a) oceni elemente iz točke (a) odstavka 3 in
- (b) celotno dokumentacijo prevoznika v železniškem prometu nemudoma posreduje nacionalnim varnostnim organom, ki se ukvarjajo z načrtovanim območjem obratovanja, za oceno elementov iz točke (b) odstavka 3.

Agencija ali nacionalni varnostni organ sta pooblaščenata, da kot del navedenih ocen izvajata obiske in inšpekcijske preglede na lokaciji prevoznikov v železniškem prometu ter presoje, in lahko zahtevata ustrezne dopolnilne informacije. Agencija in nacionalni varnostni organi uskladijo organizacijo takšnih obiskov, presoj in inšpekcijskih pregledov.

6. Agencija v enem mesecu po prejemu vloge za varnostno spričevalo prevoznika v železniškem prometu obvesti, da je dokumentacija popolna, ali zahteva ustrezne dopolnilne informacije ter za predložitev teh določi razumen rok. V zvezi s popolnostjo, ustreznostjo in doslednostjo dokumentacije lahko Agencija oceni tudi elemente iz točke (b) odstavka 3.

Agencija pred sprejetjem odločitve o izdaji enotnega varnostnega spričevala upošteva vse ocene v skladu z odstavkom 5.

Agencija je v celoti odgovorna za enotna varnostna spričevala, ki jih izda.

7. Kadar se Agencija ne strinja z negativno oceno enega ali več nacionalnih varnostnih organov v skladu s točko (b) odstavka 5, zadevni organ ali organe obvesti o tem in navede razloge za nestrinjanje. Agencija in nacionalni varnostni organ ali organi sodelujejo, da bi se dogovorili o oceni, ki bi bila sprejemljiva za vse. Če je to potrebno, se lahko Agencija in nacionalni varnostni organ odločita, da vključita tudi prevoznika v železniškem prometu. Če se o oceni, ki bi bila sprejemljiva za vse, ni mogoče dogovoriti v enem mesecu po tem, ko je Agencija obvestila nacionalni varnostni organ ali organe o nestrinjanju, Agencija sprejme dokončno odločitev, razen če so nacionalni varnostni organ ali organi zadevo predložili v arbitražno komisijo za pritožbe, ustanovljeni v skladu s členom 55 Uredbe (EU) 2016/796. Komisija za pritožbe v enem mesecu po prejemu zahteve nacionalnega varnostnega organa ali organov odloči, ali se osnutek odločitve Agencije potrdi.

Kadar se komisija za pritožbe strinja z Agencijo, Agencija sprejme odločitev brez odlašanja.

Kadar se komisija za pritožbe strinja z negativno oceno nacionalnega varnostnega organa, Agencija izda enotno varnostno spričevalo za območje obratovanja, iz katerega so izključeni deli omrežja, ki so prejeli negativno oceno.

Kadar se Agencija ne strinja s pozitivno oceno enega ali več nacionalnih varnostnih organov v skladu s točko (b) odstavka 5, navedeni organ ali organe obvesti o tem in navede razloge za nestrinjanje. Agencija in nacionalni varnostni organ ali organi sodelujejo, da bi se dogovorili o oceni, ki bi bila sprejemljiva za vse. Če je to potrebno, se lahko Agencija in nacionalni varnostni organ odločita, da vključita tudi prosilca. Če se o oceni, ki bi bila sprejemljiva za vse, ni mogoče dogovoriti v enem mesecu po tem, ko je Agencija obvestila nacionalni varnostni organ ali organe o nestrinjanju, Agencija sprejme dokončno odločitev.

8. Kadar je območje obratovanja omejeno na eno državo članico, lahko nacionalni varnostni organ te države članice na svojo odgovornost in če prosilec to zahteva, izda enotno varnostno spričevalo. Za izdajo takšnih spričeval nacionalni varnostni organ oceni dokumentacijo glede elementov iz odstavka 3 in v skladu s praktično ureditvijo, določeno v izvedbenem aktu iz odstavka 10. Nacionalni varnostni organ je pooblaščen, da kot del navedenih ocen izvaja obiske in inšpekcijske preglede na lokaciji prevoznikov v železniškem primeru ter presoje. Nacionalni varnostni organ v enem mesecu po prejemu zahteve prosilca obvesti, da je dokumentacija popolna, ali zahteva ustrezne dopolnilne informacije. Po posvetovanju s pristojnimi nacionalnimi varnostnimi organi velja enotno varnostno spričevalo tudi za prevoznike v železniškem prometu, ki vozijo do postaj sosednjih držav članic s podobnimi značilnostmi omrežja in podobnimi operativnimi predpisi, če so te postaje blizu meje, ne da bi bila potrebna razširitev območja obratovanja. To posvetovanje lahko poteka za vsak primer posebej ali se določi v čezmejnem sporazumu med državami članicami ali nacionalnimi varnostnimi organi.

Nacionalni varnostni organ je v celoti odgovoren za vsa enotna varnostna spričevala, ki jih izda.

9. Država članica lahko izvajalcem iz tretjih držav dovoli dostop do postaje na svojem ozemlju, namenjene čezmejnemu dejavnostim, ki je v bližini njene meje, ne da bi zahtevala enotno varnostno spričevalo, če je zagotovljena ustrezna raven varnosti, in sicer:

- (a) s čezmejnimi sporazumi med zadevno državo članico in sosednjo tretjo državo, ali
- (b) s pogodbenimi dogovori med izvajalcem iz tretje države in prevoznikom v železniškem prometu ali upravljavcem infrastrukture, ki ima enotno varnostno spričevalo ali varnostno pooblastilo za opravljanje dejavnosti v tem omrežju, če so bili varnostni vidiki teh dogovorov ustrezno upoštevani v njihovem sistemu varnega upravljanja.

10. Komisija do 16. junija 2018 z izvedbenimi akti sprejme praktično ureditev, v kateri določi:

- (a) kako prosilec izpolni zahteve v zvezi z enotnim varnostnim spričevalom iz tega člena ter navede potrebne dokumente;
- (b) podrobnosti postopka za pridobitev spričevala, kot so postopkovne faze in roki za vsako fazo postopka;
- (c) kako bosta v različnih fazah postopka obravnave vloge in pridobitve spričevala Agencija in nacionalni varnostni organ izpolnjevala zahteve iz tega člena, tudi pri ocenjevanju dokumentacije prosilca; in
- (d) obdobje veljavnosti enotnih varnostnih spričeval, ki jih izda Agencija ali nacionalni varnostni organi, zlasti v primeru posodobitev katerega koli enotnega varnostnega spričevala zaradi spremembe vrste, obsega ali območja obratovanja.

Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 28(3). V njih se upoštevajo izkušnje, pridobljene z izvajanjem Uredbe Komisije (ES) št. 653/2007 ⁽¹⁾ in Uredbe Komisije (EU) št. 1158/2010 ⁽²⁾, ter izkušnje, pridobljene med pripravo dogovorov o sodelovanju iz člena 11(1).

11. V enotnem varnostnem spričevalu se navedejo vrsta in obseg zajetih dejavnosti v železniškem prometu ter območje obratovanja. Enotno varnostno spričevalo lahko zajema tudi tire, ki so v lasti prevoznika v železniškem prometu, če so vključeni v njegov sistem varnega upravljanja.

12. Vsaka odločitev o zavrnitvi izdaje enotnega varnostnega spričevala ali izključitvi dela omrežja v skladu z negativno oceno, kot je navedeno v odstavku 7, se ustrezno obrazloži. Prosilec lahko v enem mesecu od prejema odločitve zahteva, da Agencija ali, če je ustrezno, nacionalni varnostni organ ponovno preuči svojo odločitev. Agencija ali nacionalni varnostni organ ima na voljo dva meseca od datuma prejema zahteve za ponovno preučitev, da potrdi ali spremeni svojo odločitev.

Če je negativna odločitev Agencije potrjena, se prosilec lahko pritoži pri komisiji za pritožbe, ustanovljeni v skladu s členom 55 Uredbe (EU) 2016/796.

Če je negativna odločitev nacionalnega varnostnega organa potrjena, se prosilec lahko pritoži pri pritožbenem organu v skladu z nacionalnim pravom. Države članice lahko za namen tega pritožbenega postopka imenujejo regulatorni organ iz člena 56 Direktive 2012/34/EU. V tem primeru se uporabi člen 18(3) te direktive.

13. Enotno varnostno spričevalo, ki ga izda Agencija ali nacionalni varnostni organ v skladu s tem členom, se podaljša, ko prevoznik v železniškem prometu predloži vlogo, v časovnih presledkih, ki niso daljši kakor pet let. Delno ali v celoti se dopolni, kadar koli se bistveno spremeni vrsta ali obseg dejavnosti.

14. Kadar je prosilec že prejel enotno varnostno spričevalo, izdano v skladu z odstavki 5 do 7, in želi razširiti svoje območje obratovanja ali če mu je bilo že izdano varnostno spričevalo v skladu z odstavkom 8 in želi razširiti svoje območje obratovanja v drugo državo članico, dopolni dokumentacijo z ustreznimi dokumenti iz odstavka 3 v zvezi z dodatnim območjem obratovanja. Prevoznik v železniškem prometu dokumentacijo predloži Agenciji, ki po končanju postopkov, določenih v odstavkih 4 do 7, izda posodobljeno enotno varnostno spričevalo, ki obsega razširjeno območje delovanja. V tem primeru se za oceno dokumentacije iz točke (b) odstavka 3 posvetovanje opravi samo z nacionalnimi varnostnimi organi, ki obravnavajo razširitev območja obratovanja.

⁽¹⁾ Uredba Komisije (ES) št. 653/2007 z dne 13. junija 2007 o uporabi enotne evropske oblike za varnostna spričevala in dokumentacijo za vloge v skladu s členom 10 Direktive 2004/49/ES Evropskega parlamenta in Sveta in o veljavnosti varnostnih spričeval, izdanih na podlagi Direktive 2001/14/ES Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 153, 14.6.2007, str. 9).

⁽²⁾ Uredba Komisije (EU) št. 1158/2010 z dne 9. decembra 2010 o skupni varnostni metodi ocenjevanja skladnosti z zahtevami za pridobitev železniških varnostnih spričeval (UL L 326, 10.12.2010, str. 11).

Če ima prevoznik v železniškem prometu enotno varnostno spričevalo v skladu z odstavkom 8 in želi razširiti območje obratovanja v isti državi članici, dopolni dokumentacijo z ustreznimi dokumenti iz odstavka 3 v zvezi z dodatnim območjem obratovanja. Dokumentacijo predloži prek točke „vse na enem mestu“ iz člena 12 Uredbe (EU) 2016/796 nacionalnemu varnostnemu organu, ki po končanju postopkov, določenih v odstavku 8, izda posodobljeno enotno varnostno spričevalo, ki obsega razširjeno območje obratovanja.

15. Agencija in pristojni nacionalni varnostni organi lahko zahtevajo, da se enotna varnostna spričevala, ki so jih izdali, revidirajo, ko se bistveno spremeni varnostni regulativni okvir.

16. Agencija pristojne nacionalne varnostne organe o izdaji enotnega varnostnega spričevala obvesti brez odlašanja in v vsakem primeru v dveh tednih po njegovi izdaji. Agencija pristojne nacionalne varnostne organe takoj obvesti o podaljšanju, dopolnitvi ali razveljavitvi enotnega varnostnega spričevala. V obvestilu navede ime in naslov prevoznika v železniškem prometu, datum izdaje, vrsto, obseg, veljavnost in območje obratovanja enotnega varnostnega spričevala ter, v primeru razveljavitve, razloge za svojo odločitev. V primeru enotnih varnostnih spričeval, ki jih izdajo nacionalni varnostni organi, iste informacije Agenciji v istem časovnem roku zagotovijo pristojni nacionalni varnostni organi oziroma organ.

Člen 11

Sodelovanje med Agencijo in nacionalnimi varnostnimi organi pri izdaji enotnih varnostnih spričeval

1. Agencija in nacionalni varnostni organi za namene člena 10(5) in (6) te direktive sklenejo dogovore o sodelovanju v skladu s členom 76 Uredbe (EU) 2016/796. Dogovori o sodelovanju so lahko specifični ali okvirni in vključujejo enega ali več nacionalnih varnostnih organov. Dogovori o sodelovanju vsebujejo podroben opis nalog in pogojev za rezultate, roke, ki veljajo za njihovo predložitev, ter porazdelitev pristojbin, ki jih plača prosilec.

2. Dogovori o sodelovanju lahko vključujejo tudi specifično ureditev sodelovanja v primeru omrežij, za katera je zaradi zemljepisnih ali zgodovinskih razlogov potrebno določeno strokovno znanje, da bi zmanjšali upravna bremena in stroške za prosilca. Kadar so takšna omrežja ločena od preostalega železniškega sistema Unije, lahko takšni posebni dogovori o sodelovanju zajemajo tudi možnost prenosa nalog na ustrezen nacionalni varnostni organ, če je to nujno za zagotovitev učinkovite in sorazmerne porazdelitve virov pri izdajanju spričeval. Ti dogovori o sodelovanju se sklenejo, preden Agencija začne izvajati naloge v zvezi s spričevali v skladu s členom 31(3).

3. Če gre za države članice, v katerih je tirna širina omrežja drugačna od tirne širine glavnega železniškega omrežja znotraj Unije ter ki imajo enake tehnične in operativne zahteve kot sosednje tretje države, vsi zadevni nacionalni varnostni organi v teh državah članicah poleg dogovorov o sodelovanju iz odstavka 2 sklenejo z Agencijo še večstranski dogovor, v katerem opredelijo pogoje za lažjo razširitev območja obratovanja varnostnih spričeval v zadevnih državah članicah, kjer je to ustrezno.

Člen 12

Podeljevanje varnostnega pooblastila upravljavcu infrastrukture

1. Da bi dobil dovoljenje za upravljanje in vodenje železniške infrastrukture, upravljavec infrastrukture pridobi varnostno pooblastilo od nacionalnega varnostnega organa v državi članici, v kateri se nahaja železniška infrastruktura.

Varnostno pooblastilo zajema dovoljenje, s katerim se potrdi sprejemljivost sistema varnega upravljanja upravljavca infrastrukture, določenega v členu 9, in vključuje postopke in določbe o izpolnjevanju zahtev, potrebnih za varno zasnovo, vzdrževanje in delovanje železniške infrastrukture, vključujoč, kadar je to primerno, vzdrževanje in delovanje sistema kontrole prometa in signalizacije.

Nacionalni varnostni organ pojasni zahteve za varnostna pooblastila in zahtevane dokumente, po potrebi v dokumentu z navodili za predložitev vloge.

2. Varnostno pooblastilo velja pet let in se lahko podaljša, če upravljavec infrastrukture za to zaprosi. Delno ali v celoti se revidira, kadar koli se bistveno spremenijo bodisi pod sistemi infrastrukture, signalizacije ali energije bodisi načela za njihovo delovanje in vzdrževanje. Upravljavec infrastrukture brez odlašanja obvesti nacionalni varnostni organ o vseh teh spremembah.

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

3. Nacionalni varnostni organ o vlogi za varnostno pooblastilo odloči brez odlašanja ter v vsakem primeru največ štiri mesece po tem, ko mu je prosilec predložil vse potrebne informacije in katere koli dodatne informacije, ki jih je zahteval.

4. Nacionalni varnostni organ brez odlašanja in v vsakem primeru v dveh tednih obvesti Agencijo o varnostnih pooblastilih, ki so izdana, podaljšana, spremenjena ali razveljavljena. V obvestilu navede ime in naslov upravljavca železniške infrastrukture, datum izdaje, obseg in čas veljavnosti varnostnega pooblastila ter, v primeru razveljavitve, razloge za svojo odločitev.

5. V primeru čezmejne infrastrukture pristojni nacionalni varnostni organi sodelujejo pri podeljevanju varnostnih pooblastil.

Člen 13

Dostop do sredstev za usposabljanje

1. Države članice zagotovijo, da imajo prevozniki v železniškem prometu in upravljavci infrastrukture ter njihovo osebje, ki izvaja varnostno kritične naloge, enakopraven in nediskriminatoren dostop do sredstev za usposabljanje strojevodij in spremnega osebja na vlakih, kadar koli je to usposabljanje potrebno za izvajanje storitev na njihovem omrežju.

Ponujene storitve usposabljanja vključujejo usposabljanje v zvezi s poznavanjem prog, operativnimi pravili in postopki, sistemom signalizacije in upravljanja vodenja prometa ter postopkov v izrednih razmerah, ki se uporabljajo na zadevnih progah.

Če usposabljanje ne vključuje izpitov in podelitve spričeval, države članice zagotovijo, da ima osebje prevoznikov v železniškem prometu in upravljavcev infrastrukture možnost pridobiti ta spričevala.

Nacionalni varnostni organ zagotovi, da so pri usposabljanju izpolnjene zahteve iz Direktive 2007/59/ES, TSI oziroma nacionalnih predpisov iz točke (e) člena 8(3) te direktive.

2. Če so sredstva za usposabljanje dostopna samo prek enega prevoznika v železniškem prometu ali upravljavca železniške infrastrukture, države članice zagotovijo, da so te dostopne tudi drugim prevoznikom v železniškem prometu po primerni in nediskriminatorni ceni, ki je stroškovna in lahko vključuje profitno maržo.

3. Pri zaposlovanju novih strojevodij, vlakovnega osebja in osebja, ki izvaja varnostno kritične naloge, prevoznik v železniškem prometu lahko upošteva kakršna koli usposabljanja, kvalifikacije in izkušnje, pridobljene pri drugih prevoznikih v železniškem prometu. V ta namen so ti člani osebja upravičeni do dostopa do dokumentov ter pridobivanja in pošiljanja kopij dokumentov, ki potrjujejo njihovo usposobljenost, kvalifikacije in izkušnje.

4. Prevozniki v železniškem prometu in upravljavci infrastrukture so odgovorni za raven usposobljenosti in kvalifikacij svojega osebja, ki opravlja varnostno kritično delo.

Člen 14

Vzdrževanje vozil

1. Vsakemu vozilu se pred uporabo v omrežju dodeli subjekt, ki je zadolžen za njegovo vzdrževanje in ki se ga vnese v register vozil v skladu s členom 47 Direktive (EU) 2016/797.

2. Brez poseganja v pristojnosti prevoznikov v železniškem prometu in upravljavcev infrastrukture glede varnega upravljanja vlaka, kakor je to določeno v členu 4, subjekt, zadolžen za vzdrževanje, zagotovi, da vozila, za vzdrževanje katerih je zadolžen, varno obratujejo. V ta namen subjekt, zadolžen za vzdrževanje, vzpostavi sistem vzdrževanja teh vozil in s tem sistemom:

- (a) zagotovi, da so vozila vzdrževana v skladu z dokumentacijo o vzdrževanju vsakega vozila in veljavnimi zahtevami, vključno s pravili o vzdrževanju in zadevnimi določbami TSI;
- (b) izvede potrebne metode za ovrednotenje in oceno tveganja, določene v SVM, kot je določeno v točki (a) člena 6(1), ob sodelovanju z drugimi aktivnimi udeleženci, kadar je to primerno;
- (c) zagotovi, da njegovi izvajalci izvajajo ukrepe za nadzorovanje tveganja z uporabo SVM za spremljanje iz točke (c) člena 6(1), kar je navedeno tudi v pogodbenih razmerjih, ki se razkrijejo na zahtevo Agencije ali nacionalnega varnostnega organa;
- (d) zagotovi sledljivost dejavnosti vzdrževanja.

3. Sistem vzdrževanja sestavljajo naslednje funkcije:

- (a) funkcija upravljanja, ki nadzoruje in usklajuje funkcije vzdrževanja iz točk (b) do (d) ter zagotavlja varno stanje vozil v železniškem sistemu;
- (b) funkcije razvoja vzdrževanja, ki je odgovorna za upravljanje dokumentacije o vzdrževanju, vključno s konfiguracijo, na podlagi projektnih in operativnih podatkov ter učinkovitosti in izmenjavi izkušenj;
- (c) funkcija upravljanja vzdrževanja voznega parka, ki upravlja odstranitev vozil zaradi vzdrževanja in njihovo vrnitev v obratovanje po vzdrževanju;
- (d) funkcija izvajanja vzdrževanja, ki izvaja potrebno tehnično vzdrževanje vozil ali njegovih delov, vključno z dokumentacijo o sprostitvi v obratovanje.

Subjekt, zadolžen za vzdrževanje, samostojno izvaja funkcijo upravljanja, vendar lahko funkcije vzdrževanja iz točk (b) do (d) ali dele teh funkcij dodeli v zunanje izvajanje drugim pogodbenikom, kot so delavnice, zadolžene za vzdrževanje.

Subjekt, zadolžen za vzdrževanje zagotovi, da vse funkcije iz odstavkov (a) do (d) izpolnjujejo zahteve in merila za oceno, določena v Prilogi III.

Delavnice, zadolžene za vzdrževanje, uporabljajo zadevne razdelke Priloge III, kot je opredeljeno v izvedbenih aktih, sprejetih na podlagi točke (a) odstavka 8, ki ustrezajo funkcijam in dejavnostim, za katere se izda spričevalo.

4. V primeru tovornih vagonov in, po sprejetju izvedbenih aktov iz točke (b) odstavka 8, v primeru drugih vozil se subjektu, zadolženemu za vzdrževanje, izda spričevalo ter mu akreditirani ali priznani organ ali nacionalni varnostni organ izda spričevalo subjekta, zadolženega za vzdrževanje (v nadaljnjem besedilu: spričevalo SZV), v skladu z naslednjimi pogoji:

- (a) postopek za akreditacijo in postopek priznanja v okviru postopkov izdajanja spričeval temeljita na merilih neodvisnosti, strokovnosti in nepristranskosti,
- (b) sistem izdajanja spričeval dokazuje, da je subjekt, zadolžen za vzdrževanje, vzpostavil sistem vzdrževanja, s katerim zagotavlja varno obratovanje vsakega vozila, za katerega vzdrževanje je zadolžen,
- (c) izdaja spričevala SZV temelji na oceni, ali je subjekt, zadolžen za vzdrževanje, zmožen izpolniti zadevne zahteve in merila za oceno, določena v Prilogi III, ter jih dosledno uporabljati. Vključen je sistem nadzora, da se zagotovi dosledno izpolnjevanje teh zahtev in meril za oceno po izdaji spričevala SZV,
- (d) izdaja spričevala delavnicam, zadolženim za vzdrževanje, temelji na skladnosti z zadevnimi razdelki iz Priloge III, ki se uporabljajo za ustrezne funkcije in dejavnosti, za katere se izda spričevalo.

Kadar je subjekt, zadolžen za vzdrževanje, prevoznik v železniškem prometu ali upravljavec infrastrukture, lahko nacionalni varnostni organi v skladu s postopki iz člena 10 ali 12 preverijo skladnost s pogoji, določenimi v prvem pododstavku, ter jo potrdijo s spričevali, izdanimi v skladu s temi postopki.

5. Spričevala, izdana v skladu z odstavkom 4, veljajo po vsej Uniji.

6. Na podlagi priporočila Agencije Komisija z izvedbenimi akti sprejme podrobne določbe o pogojih za izdajo spričevala iz prvega pododstavka odstavka 4, subjektu, zadolženem za vzdrževanje tovornih vagonov, vključno z zahtevami iz Priloge III, in sicer ob upoštevanju zadevnih SVM in TSI, ter po potrebi te določbe spremeni.

Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 28(3).

Sistem podeljevanja spričeval, ki se uporablja za tovarne vagone in je bil sprejet z Uredbo Komisije (EU) št. 445/2011 ⁽¹⁾, se še naprej uporablja do začetka uporabe izvedbenega akta iz tega odstavka.

7. Agencija do 16. junija 2018 oceni sistem izdajanja spričeval subjektom, zadolženim za vzdrževanje tovornih vagonov, preuči primernost razširitve tega sistema na vsa vozila in obvezno izdajo spričeval delavnicam, zadolženim za vzdrževanje, ter svoje poročilo predloži Komisiji.

8. Komisija na podlagi ocene, ki jo izvede Agencija na podlagi odstavka 7, z izvedbenimi akti, če je ustrezno, sprejme in po potrebi naknadno spremeni podrobne določbe, v katerih se opredeli, katere zahteve, določene v Prilogi III, se uporabljajo za:

- (a) funkcije vzdrževanja, ki jih izvajajo delavnice, zadolžene za vzdrževanje, vključno s podrobnimi določbami za zagotovitev enotnega izvajanja postopkov izdajanja spričeval delavnicam, zadolženim za vzdrževanje, in sicer ob upoštevanju zadevnih SVM in TSI;
- (b) izdajanje spričeval subjektom, zadolženim za vzdrževanje vozil, ki niso tovorni vagoni, in sicer na podlagi tehničnih lastnosti teh vozil, vključno s podrobnimi določbami za zagotovitev enotnega izvajanja pogojev za izdajanje spričeval subjektom, zadolženim za vzdrževanje vozil, ki niso tovorni vagoni, in sicer ob upoštevanju zadevnih SVM in TSI.

Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 28(3).

Člen 15

Odstopanja od sistema izdajanja spričeval subjektom, zadolženim za vzdrževanje

1. Države članice lahko obveznost opredelitve subjekta, zadolženega za vzdrževanje, izpolnjujejo z alternativnimi ukrepi v zvezi s sistemom vzdrževanja iz člena 14 v primerih:

- (a) vozil, registriranih v tretji državi in vzdrževanih v skladu s pravom te države;
- (b) vozil, ki se uporabljajo na omrežjih ali progah, katerih tirna širina se razlikuje od tiste na glavnem železniškem omrežju v Uniji in za katere je izpolnjevanje zahtev iz člena 14(2) zagotovljeno z mednarodnimi sporazumi s tretjimi državami;
- (c) tovornih in potniških vagonov, ki so v skupni uporabi s tretjimi državami, v katerih je tirna širina drugačna od tirne širine glavnega železniškega omrežja znotraj Unije;
- (d) vozil, ki se uporabljajo na omrežjih iz člena 2(3), in vojaške opreme ter posebnega transporta, za katere je pred začetkom obratovanja potrebno *ad hoc* dovoljenje nacionalnih varnostnih organov. V tem primeru se odstopanja odobrijo za obdobja, ki niso daljša od petih let.

⁽¹⁾ Uredba Komisije (EU) št. 445/2011 z dne 10. maja 2011 o sistemu podeljevanja spričevala subjekta, zadolženega za vzdrževanje, za tovarne vagone in o spremembi Uredbe (ES) št. 653/2007 (UL L 122, 11.5.2011, str. 22).

2. Alternativni ukrepi iz odstavka 1 se izvajajo z odstopanji, ki jih odobri ustrezni nacionalni varnostni organ ali Agencija pri:
- (a) registriranju vozil v skladu s členom 47 Direktive (EU) 2016/797, kar zadeva opredelitev subjekta, zadolženega za vzdrževanje;
 - (b) izdajanju enotnih varnostnih spričeval in podeljevanju varnostnih pooblastil prevoznikom v železniškem prometu in upravljavcem infrastrukture v skladu s členoma 10 in 12 te direktive, kar zadeva opredelitev subjekta, zadolženega za vzdrževanje ali izdajanje spričeval tem subjektom.
3. Odstopanja se opredelijo in utemeljijo v letnem poročilu iz člena 19. Če se zdi, da obstajajo prevelika tveganja glede varnosti v železniškem sistemu Unije, Agencija o tem nemudoma obvesti Komisijo. Komisija stopi v stik z zadevnimi stranmi in, če je to ustrezno, od zadevne države članice zahteva, naj umakne svojo odločitev o odstopanju.

POGLAVJE IV

NACIONALNI VARNOSTNI ORGANI

Člen 16

Naloge

1. Vsaka država članica ustanovi nacionalni varnostni organ. Države članice zagotovijo, da ima nacionalni varnostni organ potrebne notranje in zunanje organizacijske zmogljivosti v smislu človeških in materialnih virov. Ta organ je v svoji organizaciji, pravni strukturi in v postopkih odločanja neodvisen od katerega koli prevoznika v železniškem prometu, upravljavca infrastrukture, prosilca ali naročnika in vsakega subjekta, ki oddaja javna naročila storitev. Če je takšna neodvisnost zagotovljena, je lahko ta organ oddelek znotraj nacionalnega ministrstva, pristojnega za promet.
2. Nacionalnemu varnostnemu organu se zaupajo vsaj naslednje naloge:
- (a) izdajanje dovoljenj za začetek obratovanja podsistemov upravljanja-vodenja in signalizacije ob progi ter energetskih in infrastrukturnih podsistemov, ki so del železniškega sistema Unije, v skladu s členom 18(2) Direktive (EU) 2016/797;
 - (b) izdajanje, podaljševanje, spreminjanje in razveljavljanje dovoljenj za dajanje vozil na trg v skladu s členom 21(8) Direktive (EU) 2016/797;
 - (c) podpora Agenciji pri izdajanju, podaljševanju, spreminjanju in preklicu dovoljenj za dajanje vozil na trg v skladu s členom 21(5) Direktive (EU) 2016/797 ter dovoljenj za tip vozila v skladu s členom 24 Direktive (EU) 2016/797;
 - (d) nadzorovanje skladnosti komponent interoperabilnosti na svojem ozemlju z bistvenimi zahtevami iz člena 8 Direktive (EU) 2016/797;
 - (e) zagotavljanje, da je bila številka vozila dodeljena v skladu s členom 46 Direktive (EU) 2016/797, brez poseganja v člen 47(4) navedene direktive;
 - (f) podpora Agenciji pri izdajanju, podaljševanju, spreminjanju in razveljavljanju enotnih varnostnih spričeval, izdanih v skladu s členom 10(5);
 - (g) izdajanje, podaljševanje, spreminjanje in razveljavljanje enotnih varnostnih spričeval, izdanih v skladu s členom 10(8);
 - (h) izdajanje, podaljševanje, spreminjanje in razveljavljanje varnostnih pooblastil, podeljenih v skladu s členom 12;
 - (i) spremljanje, krepitev ter, kadar je to primerno, uveljavljanje in posodabljanje varnostnega regulativnega okvira, vključno s sistemom nacionalnih pravil;
 - (j) nadzor prevoznikov v železniškem prometu in upravljavcev infrastrukture v skladu s členom 17;
 - (k) po potrebi in v skladu z nacionalnim pravom izdajanje, obnavljanje, spreminjanje in razveljavljanje dovoljenj za strojevodjo v skladu z Direktivo 2007/59/ES;
 - (l) po potrebi in v skladu z nacionalnim pravom izdajanje, podaljševanje, spreminjanje in razveljavljanje spričeval, izdanih subjektom, zadolženim za vzdrževanje.

3. Naloge iz odstavka 2 se ne smejo prenesti ali dati v podizvajanje upravljavcu infrastrukture, prevozniku v železniškem prometu ali naročniku.

Člen 17

Nadzor

1. Nacionalni varnostni organi nadzorujejo, da prevozniki v železniškem prometu in upravljavci infrastrukture neprekinjeno izpolnjujejo obstoječo pravno obveznost, v skladu s katero morajo uporabljati sistem varnega upravljanja iz člena 9.

V ta namen nacionalni varnostni organi uporabljajo načela iz ustreznih SVM za nadzor iz točke (c) člena 6(1) ter zagotovijo, da dejavnosti nadzora zajemajo zlasti preverjanje, da prevozniki v železniškem prometu in upravljavci infrastrukture uporabljajo:

- (a) sistem varnega upravljanja za spremljanje njegove učinkovitosti;
- (b) posamezne ali delne elemente sistema varnega upravljanja, vključno z operativnimi dejavnostmi, zagotavljanjem vzdrževanja in materiala ter uporabo izvajalcev za spremljanje njihove učinkovitosti; in
- (c) ustrezne SVM iz člena 6. Dejavnosti nadzora v zvezi s to točko se, kadar je to ustrezno, uporabljajo tudi za subjekte, zadolžene za vzdrževanje.

2. Prevozniki v železniškem prometu ustrezni nacionalni varnostni organ obvestijo vsaj dva meseca pred začetkom delovanja nove dejavnosti v železniškem prometu, da mu omogočijo načrtovanje dejavnosti nadzora. Prevozniki v železniškem prometu predložijo tudi razčlenitev kategorij osebja in tipov vozil.

3. Imetnik enotnega varnostnega spričevala pristojne nacionalne varnostne organe brez odlašanja obvesti o kakršnih koli večjih spremembah informacij iz odstavka 2.

4. Pristojni organi, ki jih imenujejo države članice, spremljajo izpolnjevanje veljavnih predpisov o delovnem času ter času vožnje in počitka za strojevodje. Kadar naloge spremljanja izpolnjevanja obveznosti ne opravljajo nacionalni varnostni organi, pristojni organi sodelujejo z nacionalnimi varnostnimi organi, da jim omogočijo izpolnjevanje njihove vloge nadzora varnosti na železnici.

5. Če nacionalni varnostni organ ugotovi, da imetnik enotnega varnostnega spričevala ne izpolnjuje več pogojev za spričevalo, lahko od Agencije zahteva, naj to spričevalo omeji ali razveljavi. Agencija o tem takoj obvesti vse pristojne nacionalne varnostne organe. Če se Agencija odloči, da bo omejila ali razveljavila enotno varnostno spričevalo, svojo odločitev obrazloži.

V primeru nesoglasja med Agencijo in nacionalnim varnostnim organom se uporabi arbitražni postopek iz člena 10(7). Če je v tem arbitražnem postopku odločeno, da se enotno varnostno spričevalo ne sme niti omejiti niti razveljaviti, se začasni varnostni ukrepi iz odstavka 6 tega člena prenehajo izvajati.

Če je nacionalni varnostni organ sam izdal spričevalo v skladu s členom 10(8), ga lahko omeji ali razveljavi, pri čemer svojo odločitev obrazloži in o njej obvesti Agencijo.

Imetnik enotnega varnostnega spričevala, katerega spričevalo je Agencija ali nacionalni varnostni organ omejil ali razveljavil, ima pravico do pritožbe v skladu s členom 10(12).

6. Če nacionalni varnostni organ med nadzorom ugotovi resno varnostno tveganje, lahko kadar koli uporabi začasne varnostne ukrepe, med drugim lahko tudi takoj omeji ali začasno prekine izvajanje ustreznih dejavnosti. Če je enotno varnostno spričevalo izdala Agencija, nacionalni varnostni organ o tem takoj obvesti Agencijo in predloži dokazila, ki podpirajo njegovo odločitev.

Če Agencija ugotovi, da imetnik enotnega varnostnega spričevala ne izpolnjuje več pogojev za spričevalo, ga nemudoma omeji ali razveljavi.

Če Agencija ugotovi, da so ukrepi, ki jih je sprejel nacionalni varnostni organ, nesorazmerni, lahko od slednjega zahteva, da jih umakne ali prilagodi. Agencija in nacionalni varnostni organ sodelujejo, da bi se dogovorili o rešitvi, ki bi bila sprejemljiva za vse. V tem procesu po potrebi sodeluje tudi prevoznik v železniškem prometu. Če je slednji postopek neuspešen, odločitev nacionalnega varnostnega organa o uporabi začasnega ukrepa ostane v veljavi.

Odločitev nacionalnega varnostnega organa o začasnem varnostnem ukrepu je predmet nacionalne sodne presoje iz člena 18(3). V takem primeru se lahko začasni varnostni ukrepi, brez poseganja v odstavek 5, uporabljajo do konca sodne presoje.

Če se začasni ukrep uporablja več kot tri mesece, nacionalni varnostni organ pozove Agencijo, naj omeji ali razveljavi enotno varnostno spričevalo, pri čemer se uporabi postopek iz odstavka 5.

7. Nacionalni varnostni organ nadzoruje podsisteme upravljanja-vodenja in signalizacije ob progi ter energetske in infrastrukturne podsisteme ter zagotavlja njihovo usklajenost z bistvenimi zahtevami. V primeru čezmejne infrastrukture bo dejavnosti nadzora izvajal v sodelovanju z drugimi ustreznimi nacionalnimi varnostnimi organi. Če nacionalni varnostni organ ugotovi, da upravljavec infrastrukture ne izpolnjuje več pogojev za njegovo varnostno pooblastilo, navedeno pooblastilo omeji ali razveljavi, pri čemer svojo odločitev obrazloži.

8. Nacionalni varnostni organi lahko pri nadzoru učinkovitosti sistemov varnega upravljanja upravljavcev infrastrukture in prevoznikov v železniškem prometu upoštevajo uspešnost pri zagotavljanju varnosti aktivnih udeležencev iz člena 4(4) te direktive ter po potrebi centrov za usposabljanje iz Direktive 2007/59/ES, kolikor njihove dejavnosti vplivajo na varnost v železniškem prometu. Ta odstavek se uporablja brez poseganja v odgovornost prevoznikov v železniškem prometu in upravljavcev infrastrukture iz člena 4(3) te direktive.

9. Nacionalni varnostni organi držav članic, v katerih deluje prevoznik v železniškem prometu, sodelujejo pri usklajevanju svojih dejavnosti nadzora v zvezi s tem prevoznikom, da bi zagotovili izmenjavo vseh ključnih informacij o zadevnem prevozniku, zlasti v zvezi z znanimi tveganji in njegovo uspešnostjo pri zagotavljanju varnosti. Nacionalni varnostni organ informacije deli tudi z drugimi ustreznimi nacionalnimi varnostnimi organi in Agencijo, če ugotovi, da prevoznik v železniškem prometu ne izvaja potrebnih ukrepov za nadzorovanje tveganja.

To sodelovanje zagotavlja dovolj obširen nadzor in preprečuje podvajanje inšpekcijskih pregledov in presoj. Nacionalni varnostni organi lahko oblikujejo skupne načrte nadzora za zagotavljanje rednega izvajanja presoj in drugih inšpekcijskih pregledov, pri čemer upoštevajo vrsto in obseg prevoznih storitev v vsaki zadevni državi članici.

Agencija pri takem usklajevanju pomaga s pripravo smernic.

10. Nacionalni varnostni organi lahko pošljejo opomine upravljavcem infrastrukture in prevoznikom v železniškem prometu, če ti ne izpolnjujejo svojih obveznosti iz odstavka 1.

11. Nacionalni varnostni organi informacije, ki jih Agencija zbere med ocenjevanjem dokumentacije iz točke (a) člena 10(5), uporabljajo za namene nadzora prevoznika v železniškem prometu po izdaji njegovega enotnega varnostnega spričevala. Informacije, zbrane med postopkom pridobivanja varnostnega pooblastila v skladu s členom 12, uporabljajo za namene nadzora upravljavca infrastrukture.

12. Agencija ali pristojni nacionalni varnostni organi za podaljšanje enotnih varnostnih spričeval v primeru varnostnega spričevala, izdanega v skladu s členom 10(8), uporabljajo informacije, zbrane med dejavnostmi nadzora. Nacionalni varnostni organi tudi za podaljšanje varnostnih pooblastil uporabljajo informacije, zbrane med svojimi dejavnostmi nadzora.

13. Agencija in nacionalni varnostni organi uredijo vse potrebno za usklajevanje in zagotavljanje izmenjave vseh informacij iz odstavkov 10, 11 in 12.

Člen 18

Načela pri odločanju

1. Agencija pri preučitvi vlog za enotno varnostno spričevalo v skladu s členom 10(1) in nacionalni varnostni organi opravljajo svoje naloge javno, nediskriminatorno in pregledno. Zlasti omogočijo vsem zainteresiranim stranem, da se izjavijo in navedejo razloge za svoje odločitve.

Hitro odgovorijo na zahteve in vloge ter brez odlašanja sporočijo svoje zahteve glede informacij ter vse svoje odločitve sprejmejo v štirih mesecih po tem, ko je prosilec predložil vse zadevne informacije. Pri opravljanju nalog iz člena 16 lahko kadar koli zahtevajo tehnično pomoč upravljavcev infrastrukture in prevoznikov v železniškem prometu ali drugih usposobljenih organov.

Pri pripravi nacionalnega regulativnega okvira se nacionalni varnostni organi posvetujejo z vsemi zadevnimi aktivnimi udeleženci in zainteresiranimi stranmi, vključno z upravljavci infrastrukture, prevozniki v železniškem prometu, proizvajalci in vzdrževalci, uporabniki in predstavniki osebja.

2. Nacionalni varnostni organi lahko svobodno opravijo vse inšpekcijske preglede, presoje in preiskave, ki so potrebni za izpolnitev njihovih nalog, ter jim je odobren dostop do vse zadevne dokumentacije ter prostorov, naprav, objektov in opreme upravljavcev infrastrukture in prevoznikov v železniškem prometu, pa tudi vseh aktivnih udeležencev iz člena 4. Agencija ima glede prevoznikov v železniškem prometu enake pravice, kadar izvaja svoje naloge v zvezi z izdajanjem varnostnih spričeval v skladu s členom 10(5).

3. Države članice sprejmejo vse potrebne ukrepe za zagotovitev, da so vse odločitve, ki jih sprejmejo nacionalni varnostni organi, predmet sodne presoje.

4. Nacionalni varnostni organi aktivno izmenjujejo stališča in izkušnje, zlasti v okviru omrežja, ki ga vzpostavi Agencija, z namenom harmonizacije svojih načel odločanja po vsej Uniji.

Člen 19

Letna poročila

Nacionalni varnostni organi objavijo letno poročilo o dejavnostih v preteklem letu in ga pošljejo Agenciji do 30. septembra. Poročilo vsebuje podatke o:

- (a) razvoju varnosti na železnici, vključno z združevanjem SVK na ravni držav članice v skladu s členom 5(1);
- (b) pomembnih spremembah zakonodaje in ureditve glede varnosti na železnici;
- (c) spremembah pri izdajanju varnostnih spričeval in podeljevanju varnostnih pooblastil;
- (d) rezultatih in izkušnjah pri nadzoru nad upravljavci infrastrukture in prevozniki v železniškem prometu, vključno s številom in rezultati inšpekcijskih pregledov ter presoj;
- (e) odstopanjih, določenih v skladu s členom 15; in
- (f) izkušnjah prevoznikov v železniškem prometu in upravljavcev infrastrukture pri uporabi zadevnih SVM.

POGLAVJE V

PREISKAVA NESREČ IN INCIDENTOV

Člen 20

Obveznost preiskave

1. Države članice zagotovijo, da preiskovalni organ iz člena 22 opravi preiskavo po vsaki resni nesreči na železniškem sistemu Unije. Cilj preiskave je po možnosti izboljšati varnost železnic in preprečiti nesreče.

2. Preiskovalni organ iz člena 22 lahko preišče tudi tiste nesreče in incidente, ki bi lahko v okoliščinah, ki se ne bi bistveno razlikovale, povzročili resne nesreče, vključno s tehničnimi napakami strukturnih podsistemov ali komponent interoperabilnosti železniškega sistema Unije.

Preiskovalni organ lahko odloči, ali je treba preiskati take nesreče ali incidente. Pri svoji odločitvi upošteva:

- (a) resnost nesreče ali incidenta;
 - (b) ali je to del niza nesreč ali incidentov, ki zadevajo celotni sistem;
 - (c) vpliv na varnost v železniškem prometu; in
 - (d) zahteve upravljavcev infrastrukture, prevoznikov v železniškem prometu, nacionalnega varnostnega organa ali države članice.
3. Obseg preiskav in postopka, ki ga je treba izvesti pri opravljanju preiskav, določi preiskovalni organ, ob upoštevanju člena 21 in 23 ter glede na pričakovano pridobitev spoznanj iz te nesreče ali incidenta v zvezi z izboljšanjem varnosti.
4. Preiskava v nobenem primeru ni namenjena pripisovanju krivde ali odgovornosti.

Člen 21

Status preiskave

1. Države članice v okviru svojih notranjih pravnih redov opredelijo pravni status preiskave, ki glavnim preiskovalcem omogoči čim bolj učinkovito in hitro opravljanje nalog.
2. V skladu s svojo nacionalno zakonodajo države članice zagotovijo polno sodelovanje z organi, pristojnimi za vse sodne preiskave, in poskrbijo, da se preiskovalcem čim prej zagotovi dostop do informacij in dokazov, pomembnih za preiskavo. Zlasti se jim:
- (a) zagotovi takojšen dostop do kraja nesreče ali incidenta in do vpletenega tirnega vozila, zadevne infrastrukture ter tudi do objektov in naprav za upravljanje prometa in signalizacije;
 - (b) prizna pravica do takojšnjega popisa dokazov in nadzorovane odstranitve razbitin, infrastrukturnih objektov in naprav ali komponent za pregled ali analizo;
 - (c) omogoči neomejen dostop do posnetkov naprav za snemanje verbalnih sporočil na vlaku in za evidentiranje delovanja sistema signalizacije in upravljanja prometa ter njihovo uporabo;
 - (d) omogoči dostop do rezultatov preiskav teles žrtev;
 - (e) omogoči dostop do rezultatov preiskav vlakovnega osebja in drugega železniškega osebja, vpletenega v nesrečo ali incident;
 - (f) ponudi priložnost, da zaslišijo vlakovno osebje, ki je bilo vpleteno v nesrečo ali incident in druge priče; ter
 - (g) omogoči dostop do vseh ustreznih podatkov ali evidenc upravljavca infrastrukture, udeleženih prevoznikov v železniškem prometu, subjektov, zadolženih za vzdrževanje, in nacionalnega varnostnega organa.
3. Agencija sodeluje s preiskovalnim organom, kadar se preiskujejo vozila, ki jim je Agencija izdala dovoljenje, ali prevozniki v železniškem prometu, ki jim je Agencija izdala spričevalo. Agencija preiskovalnemu organu čim prej predloži vse zahtevane informacije ali evidence in na zahtevo tudi svojo obrazložitev.
4. Preiskava se opravi neodvisno od sodne preiskave.

Člen 22

Preiskovalni organ

1. Vsaka država članica zagotovi, da preiskave nesreč in incidentov iz člena 20 opravi stalni organ, ki ima vsaj enega preiskovalca, ki je v primeru nesreče ali incidenta sposoben opravljati funkcijo glavnega preiskovalca. Ta organ je v svoji organizaciji, pravni strukturi in v postopkih odločanja neodvisen od upravljavca infrastrukture, prevoznika v železniškem prometu, organa za določanje uporabnine, organa za dodeljevanje infrastrukturnih zmogljivosti in organa za ocenjevanje skladnosti ter od katere koli strani, katere interesi bi lahko bili v nasprotju z nalogami, ki so zaupane preiskovalnemu organu. Poleg tega je funkcionalno neodvisen od nacionalnega varnostnega organa, Agencije in vsakega železniškega regulatornega organa.

2. Preiskovalni organ opravlja svoje naloge neodvisno od drugih subjektov iz odstavka 1 in mora biti zmožen pridobiti zadostna sredstva za ta namen. Njegovi preiskovalci pridobijo status, ki jim zagotavlja potrebno jamstvo za neodvisnost.

3. Države članice zagotovijo, da so prevozniki v železniškem prometu, upravljavci infrastrukture in, kadar je to primerno, nacionalni varnostni organ, dolžni preiskovalni organ nemudoma obvestiti o nesrečah in incidentih iz člena 20 ter pri tem zagotoviti vse razpoložljive informacije. Kadar je to ustrezno, se ta obvestila posodobijo takoj, ko so na voljo nove informacije.

Preiskovalni organ brez odlašanja in v vsakem primeru najpozneje dva meseca po prejemu uradnega obvestila o nesreči ali incidentu odloči, ali bo začel preiskavo.

4. Preiskovalni organ lahko združuje svoje naloge na podlagi te direktive s preiskovanjem primerov, ki ne sodijo med železniške nesreče in incidente, v kolikor te druge preiskave ne ogrožajo njegove neodvisnosti.

5. Preiskovalni organ lahko po potrebi in če to ne posega v njegovo neodvisnost iz odstavka 1, zahteva pomoč preiskovalnih organov iz drugih držav članic ali od Agencije, da priskrbijo strokovno znanje in izkušnje ali da opravijo tehnične preglede, analize ali ocene.

6. Države članice lahko preiskovalnemu organu zaupajo nalogo, da opravi tudi druge preiskave železniških nesreč in incidentov poleg tistih iz člena 20.

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

Brez poseganja v odstavek 1 Agencija pri izvajanju te naloge pomaga preiskovalnim organom v skladu s členom 38(2) Uredbe (EU) 2016/796.

Preiskovalni organi ob podpori Agencije v skladu s členom 38(2) Uredbe (EU) 2016/796 uvedejo program medsebojnih pregledov, pri katerem se vse preiskovalne organe spodbudi k sodelovanju pri spremljanju njihove učinkovitosti in neodvisnosti. Preiskovalni organi ob podpori sekretariata iz člena 38(2) Uredbe (EU) 2016/796 objavijo:

- (a) skupni program medsebojnih pregledov in merila, ki se pri tem uporabijo; in
- (b) letno poročilo o programu, v katerem so izpostavljeni elementi, ki so bili opredeljeni kot pozitivni, in dani predlogi za izboljšave.

Poročila o medsebojnih pregledih prejmejo vsi preiskovalni organi in Agencija. Ta poročila se prostovoljno objavijo.

Člen 23

Preiskovalni postopek

1. Nesreče ali incidente iz člena 20 preišče preiskovalni organ države članice, v kateri so se zgodili. Če ni mogoče ugotoviti, v kateri državi članici se je nesreča ali incident zgodil, ali če se je zgodil na mejnih objektih med državama članicama ali v njihovi bližini, se zadevni preiskovalni organi dogovorijo, kateri izmed njih bo opravil preiskavo, ali se dogovorijo, da jo opravijo skupaj. V prvem primeru se drugemu preiskovalnemu organu omogoči sodelovanje pri preiskavi in neovirana souporaba rezultatov.

Preiskovalni organi iz drugih držav članic so, če je to ustrezno, povabljeni k udeležbi pri preiskavi, kadar koli:

- (a) je v nesreči ali incidentu vpleten prevoznik v železniškem prometu, ki ima sedež in je pridobil licenco v eni od teh držav članic; ali
- (b) je v nesreči ali incidentu vpleteno vozilo, ki je registrirano ali se vzdržuje v eni od teh držav članic.

Preiskovalni organi iz povabljenih držav članic imajo potrebna pooblastila, da lahko na poziv pomagajo pri zbiranju dokazov za preiskovalni organ iz druge države članice.

Preiskovalni organi iz povabljenih držav članic imajo dostop do potrebnih informacij in dokazov, da lahko učinkovito sodelujejo v preiskavi, pri čemer ustrezno upoštevajo nacionalno zakonodajo v zvezi s sodnimi postopki.

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

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

3. Preiskava se opravi na čim bolj odprt način, da se vse strani lahko izjavijo in souporabijo rezultate. Zadevni upravljavec infrastrukture in prevoznik v železniškem prometu, nacionalni varnostni organ, Agencija, žrtve in njihovi sorodniki, lastniki poškodovanega premoženja, proizvajalci, zadevne službe za ukrepanje ob izrednih dogodkih ter predstavniki osebja in uporabnikov dobijo priložnost za predložitev ustreznih tehničnih informacij za izboljšanje kakovosti poročila o preiskavi. Preiskovalni organ upošteva tudi razumne potrebe žrtev in njihovih sorodnikov ter jih obvešča o napredku preiskave.

4. Preiskovalni organ konča svoje preiskave na kraju nesreče v najkrajšem možnem času, da omogoči upravljavcu infrastrukture, da obnovi infrastrukturo in jo prepusti opravljanju železniških prometnih storitev, takoj ko je to mogoče.

Člen 24

Poročila

1. O preiskavi nesreče ali incidenta iz člena 20 se pripravijo poročila v obliki, ki je primerna glede na vrsto in resnost nesreče ali incidenta ter glede na pomen ugotovitev preiskave. Poročila navajajo cilje preiskav iz člena 20(1) in vsebujejo, kadar je to primerno, varnostna priporočila.

2. Preiskovalni organ objavi končno poročilo v najkrajšem možnem času in praviloma najpozneje 12 mesecev po datumu dogodka. Če končnega poročila ni mogoče objaviti v 12 mesecih, preiskovalni organ izda vmesno izjavo najmanj ob vsaki obletnici nesreče, v njej pa predstavi napredek preiskave in vsa morebitna vprašanja v zvezi z varnostjo. Poročilo se skupaj z varnostnimi priporočili pošlje zadevnim stranem iz člena 23(3) ter zadevnim organom in stranem v drugih državah članicah.

Komisija upošteva izkušnje, ki jih pridobijo preiskovalni organi, in z izvedbenimi akti določi strukturo poročil za poročanje o preiskavah nesreč in incidentov, ki jo je treba čim bolj upoštevati. Poročila vsebujejo naslednje elemente:

- (a) opis in ozadje dogodka;
- (b) evidenco preiskav in poizvedb, vključno s sistemom varnega upravljanja, veljavnimi pravili in predpisi, delovanjem tirnih vozil ter tehničnih objektov in naprav, organiziranostjo delovne sile, dokumentacijo o operativnem sistemu ter podobnimi predhodnimi dogodki;

- (c) analizo vzrokov dogodka in zadevne zaključke, vključno z dejavniki, ki so k temu prispevali, povezanih z:
- (i) dejanji vpletenih oseb,
 - (ii) stanjem tirnih vozil ali tehničnih objektov in naprav,
 - (iii) znanjem in spretnostmi osebja, postopki in vzdrževanjem,
 - (iv) pogoji iz regulativnega okvira in
 - (v) uporabo sistema varnega upravljanja.

Navedeni izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 28(3).

3. Preiskovalni organ vsako leto do 30. septembra objavi letno poročilo o preiskavah, opravljenih v preteklem letu, varnostnih priporočilih, ki so bila izdana, in ukrepih, sprejetih v skladu s predhodno izdanimi priporočili.

Člen 25

Informacije, ki jih je treba poslati Agenciji

1. Preiskovalni organ v sedmih dneh po odločitvi o začetku preiskave o tem obvesti Agencijo. Obvestilo navaja datum, čas in kraj dogodka ter vrsto dogodka in njegove posledice glede smrtnih žrtev, poškodb in materialne škode.
2. Preiskovalni organ pošlje Agenciji izvod končnega poročila iz člena 24(2) in letnega poročila iz člena 24(3).

Člen 26

Varnostna priporočila

1. Varnostno priporočilo, ki ga izda preiskovalni organ, v nobenem primeru ne sproži domneve o krivdi ali odgovornosti za nesrečo ali incident.
2. Priporočila se pošljejo nacionalnemu varnostnemu organu in, kadar je to potrebno zaradi narave priporočila, Agenciji, drugim organom v zadevni državi članici ali drugim državam članicam. Države članice, njihovi nacionalni varnostni organi in Agencija v okviru svojih pristojnosti sprejmejo potrebne ukrepe, s katerimi zagotovijo, da se varnostna priporočila, ki jih izdajo preiskovalni organi, primerno upoštevajo ter, kadar je to primerno, uresničijo.
3. Agencija, nacionalni varnostni organ in drugi organi oblasti ali, kadar je to primerno, druge države članice, na katere so priporočila naslovljena, redno obveščajo preiskovalni organ o ukrepih, ki so jih sprejeli ali načrtovali na podlagi danih priporočil.

POGLAVJE VI

PREHODNE IN KONČNE DOLOČBE

Člen 27

Izvajanje prenosa pooblastila

1. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov je preneseno na Komisijo pod pogoji, določenimi v tem členu.
2. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov iz člena 6(6) in člena 7(6) se prenese na Komisijo za obdobje petih let od 15. junija 2016. Komisija pripravi poročilo o prenosu pooblastila najpozneje devet mesecev pred koncem petletnega obdobja. Prenos pooblastila se samodejno podaljšuje za enako dolga obdobja, razen če Evropski parlament ali Svet nasprotuje temu podaljšanju najpozneje tri mesece pred koncem vsakega obdobja.
3. Zlasti je pomembno, da Komisija pred sprejetjem teh delegiranih aktov ravna v skladu s svojo običajno prakso in opravi posvetovanja s strokovnjaki, vključno s strokovnjaki držav članic.

4. Prenos pooblastila iz člena 6(6) in člena 7(6) lahko kadar koli prekliče Evropski parlament ali Svet. S sklepom o preklicu preneha veljati prenos pooblastila iz navedenega sklepa. Sklep začne učinkovati dan po njegovi objavi v *Uradnem listu Evropske unije* ali na poznejši dan, ki je določen v navedenem sklepu. Sklep ne vpliva na veljavnost že veljavnih delegiranih aktov.
5. Komisija takoj po sprejetju delegiranega akta o njem sočasno uradno obvesti Evropski parlament in Svet.
6. Delegirani akt, sprejet na podlagi člena 6(6) in členom 7(6), začne veljati le, če mu niti Evropski parlament niti Svet ne nasprotuje v roku dveh mesecev od uradnega obvestila Evropskemu parlamentu in Svetu o tem aktu ali če pred iztekom tega roka tako Evropski parlament kot Svet obvestita Komisijo, da mu ne bosta nasprotovala. Ta rok se na pobudo Evropskega parlamenta ali Sveta podaljša za dva meseca.

Člen 28

Postopek v odboru

1. Komisiji pomaga odbor iz člena 51 Direktive (EU) 2016/797. Ta odbor je odbor v smislu Uredbe (EU) št. 182/2011.
2. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporablja člen 4 Uredbe (EU) št. 182/2011.
3. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporablja člen 5 Uredbe (EU) št. 182/2011. Kadar odbor ne poda mnenja, Komisija osnutka izvedbenega akta ne sprejme in se uporabi tretji pododstavek člena 5(4) Uredbe (EU) št. 182/2011.

Člen 29

Poročilo in nadaljnje ukrepanje Unije

1. Komisija Evropskemu parlamentu in Svetu do 16. junija 2021 in nato vsakih pet let predloži poročilo o izvajanju te direktive, zlasti zaradi spremljanja učinkovitosti ukrepov za izdajanje enotnih varnostnih priporočil.

Poročilu se po potrebi dodajo predlogi za nadaljnje ukrepanje Unije.

2. Agencija oceni razvoj kulture varnosti, vključno s poročanjem o dogodkih. Komisiji do 16. junija 2024 predloži poročilo, v katerem po potrebi predlaga izboljšave sistema. Komisija na podlagi teh priporočil sprejme ustrezne ukrepe in po potrebi predlaga spremembe te direktive.
3. Komisija do 16. junija 2017 poroča Evropskemu parlamentu in Svetu o ukrepih, sprejetih za uresničitev naslednjih ciljev:
 - (a) obveznosti proizvajalcev, da varnostno kritične komponente, ki so v obtoku v evropskem železniškem omrežju, označijo z identifikacijsko kodo, ki zagotavlja, da je na njeni podlagi mogoče jasno razbrati komponento, ime proizvajalca in pomembnejše podatke o proizvodnji;
 - (b) popolne sledljivosti teh varnostno kritičnih komponent, sledljivosti vzdrževalnih dejavnosti, povezanih z njimi, in identifikacije njihove zgodovine obratovanja ter
 - (c) opredelitev skupnih obveznih načel pri vzdrževanju teh komponent.

Člen 30

Kazni

Države članice predpišejo kazni, ki se uporabljajo za kršitve nacionalnih določb, sprejetih v skladu s to direktivo, in sprejmejo vse potrebne ukrepe za zagotovitev njihovega izvajanja. Predpisane kazni morajo biti učinkovite, sorazmerne, nediskriminatorne in odvračilne. Države članice uradno obvestijo Komisijo o teh predpisih do datuma iz člena 33(1) ter brez odlašanja o vseh kasnejših spremembah, ki na te predpise vplivajo.

Člen 31

Prehodne določbe

1. Priloga V k Direktivi 2004/49/ES se uporablja do datuma začetka uporabe izvedbenih aktov iz člena 24(2) te direktive.
2. Brez poseganja v odstavek 3 tega člena za prevoznike v železniškem prometu, ki morajo pridobiti spričevalo med 15. junijem 2016 in 16. junijem 2019, velja Direktiva 2004/49/ES. Takšna varnostna spričevala so veljavna do datuma izteka njihove veljavnosti.
3. Agencija izdaja spričevala v skladu s členom 10, kar zadeva območja obratovanja v državah članicah, ki Agencije in Komisije niso uradno obvestile v skladu s členom 33(2), najpozneje od 16. junija 2019. Z odstopanjem od člena 10 lahko nacionalni varnostni organi držav članic, ki so Agencijo in Komisijo uradno obvestile v skladu s členom 33(2), še naprej izdajajo spričevala v skladu z Direktivo 2004/49/ES do 16. junija 2020.

Člen 32

Priporočila in mnenja Agencije

Za namene uporabe te direktive Agencija zagotovi priporočila in mnenja v skladu s členom 13 Uredbe (EU) 2016/796. Ta priporočila in mnenja se lahko upoštevajo, ko Unija sprejema pravne akte na podlagi te direktive.

Člen 33

Prenos

1. Države članice do 16. junija 2019 uveljavijo zakone in druge predpise, potrebne za uskladitev s členi 2, 3 in 4, členi od 8 do 11, členom 12(5), členom 15(3), členi od 16 do 19, členom 21(2), členom 23(3) in (7), členom 24(2), členom 26(3) in prilogama II in III. Besedilo navedenih predpisov nemudoma sporočijo Komisiji.
2. Države članice lahko obdobje za prenos iz odstavka 1 podaljšajo za eno leto. V ta namen države članice, ki zakonov in drugih predpisov ne bodo sprejele v roku za prenos iz odstavka 1, Agencijo in Komisijo o tem uradno obvestijo do 16. decembra 2018 in navedejo razloge za takšno podaljšanje.
3. Države članice se v sprejetih predpisih sklicujejo na to direktivo ali pa sklic nanjo navedejo ob njihovi uradni objavi. Vključijo tudi izjavo, da se v veljavnih zakonih in drugih predpisih sklicevanja na direktivo, razveljavljeno s to direktivo, štejejo kot sklicevanja na to direktivo. Način sklicevanja in obliko izjave določijo države članice.
4. Obveznost prenosa in izvajanja te direktive se ne uporablja za Ciper in Malto, dokler se na njunih ozemljih ne vzpostavi železniški sistem.

Takoj ko javni ali zasebni subjekt predloži uradno vlogo za izgradnjo železniške proge, da bi z njo upravljal en ali več prevoznikov v železniškem prometu, zadevna država članica v dveh letih od prejema vloge sprejme predpise za izvajanje te direktive.

Člen 34

Razveljavitev

Direktiva 2004/49/ES, kakor je bila spremenjena z direktivami iz dela A Priloge IV, se razveljavi z učinkom od 16. junija 2020, brez poseganja v obveznosti držav članic glede rokov za prenos v nacionalno pravo in uporabo direktiv iz dela B Priloge IV.

Sklicevanja na razveljavljeno direktivo se razumejo kot sklicevanja na to direktivo in se berejo v skladu s korelacijsko tabelo iz Priloge V.

Člen 35

Začetek veljavnosti

Ta direktiva začne veljati dvajseti dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Člen 36

Naslovniki

Ta direktiva je naslovljena na države članice.

V Strasbourgu, 11. maja 2016

Za Evropski parlament

Predsednik

M. SCHULZ

Za Svet

Predsednica

J. A. HENNIS-PLASSCHAERT

PRILOGA I

SKUPNI VARNOSTNI KAZALNIKI

Nacionalni varnostni organi vsako leto poročajo o skupnih varnostnih kazalnikih.

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

Skupne opredelitve pojmov za skupne varnostne kazalnike in metode za izračun gospodarskih posledic nesreč so navedene v Dodatku.

1. Kazalniki v zvezi z nesrečami

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

- trčenje vlaka s tirnimi vozili,
- trčenje vlaka z ovirami v svetlem profilu,
- iztiranje vlakov,
- nesreče na nivojskem prehodu, tudi nesreče, v katere so vpleteni pešci na nivojskem prehodu, in dodatna razčlenitev za pet vrst nivojskih prehodov iz točke 6.2,
- nesreče, ki jih povzročijo tirna vozila med gibanjem in v katerih so udeležene osebe, razen samomorov in poskusov samomorov,
- požari na tirnih vozilih,
- drugo.

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

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

- potniki (tudi glede na skupno število potniških kilometrov in število potniških vlakovnih kilometrov),
- zaposleni ali izvajalec,
- uporabniki nivojskih prehodov,
- nepooblaščen osebe na zemljišču železnice,
- druge osebe na peronu,
- druge osebe, ki niso na peronu.

2. Kazalniki v zvezi z nevarnim blagom

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

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

3. Kazalniki v zvezi s samomori

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

4. Kazalniki v zvezi z znanilci nesreč

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

- poškodovani tiri,
- deformacija (smerna ali višinska – vegavost) tira,
- napake pri oddajanju signala,

- neupoštevanje signalnega znaka za nevarnost z vožnjo mimo mesta nevarnosti,
- neupoštevanje signalnega znaka za nevarnost brez vožnje mimo mesta nevarnosti,
- poškodovana kolesa na aktivnih tirnih vozilih,
- poškodovane osi na aktivnih tirnih vozilih.

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

5. Kazalniki za izračun gospodarskih posledic nesreč

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

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

Nacionalni varnostni organi poročajo o gospodarskih posledicah hudih nesreč.

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

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

6.1. Odstotek tirov z obratujočimi sistemi zaščite vlaka, odstotek vlakovnih kilometrov ob uporabi obratujočih sistemov zaščite vlaka, kadar ti sistemi zagotavljajo:

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

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

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

—

Dodatek

Skupne opredelitve pojmov za skupne varnostne kazalnike in metode za izračun gospodarskih posledic nesreč**1. Kazalniki v zvezi z nesrečami**

- 1.1. „huda nesreča“ pomeni vsako nesrečo, v kateri je udeleženo najmanj eno premikajoče se tirno vozilo, katere posledica je najmanj ena smrtno ponesrečena ali hudo poškodovana oseba ali velika škoda na tirnih vozilih, progi, drugih napravah ali okolju oziroma večje motnje prometa, razen nesreč v delavnicah, skladiščih in depojih;
- 1.2. „velika škoda na voznem parku, progi, drugih napravah ali okolju“ pomeni škodo, ki znaša 150 000 EUR ali več;
- 1.3. „večje motnje prometa“ pomeni, da so vlakovne storitve na glavni železniški progi prekinjene za šest ur ali več;
- 1.4. „vlak“ pomeni eno ali več tirnih vozil, ki jih vleče ena ali več lokomotiv oziroma ena ali več elektromotornih ali dizelmotornih garnitur, ki vožnjo opravljajo sama pod določeno številko ali posebno označbo od začetne fiksne točke do končne fiksne točke, vključno z lokomotivo, ki opravlja vožnjo sama kot lokomotivski vlak;
- 1.5. „trčenje vlaka s tirnim vozilom“ pomeni čelno trčenje, trčenje sprednji del-zadnji del ali trčenje v bok med delom enega in delom drugega vlaka ali tirnega vozila ali z ranžirnimi tirnimi vozili;
- 1.6. „trčenje vlaka z oviro znotraj svetlega profila“ pomeni trčenje med delom vlaka in predmeti, ki so pritrjeni ali začasno navzoči na progi ali v njeni bližini (razen na nivojskih prehodih, če jih je izgubilo vozilo ali uporabnik, ki prečka prehod), vključno s trčenjem s kontaktnimi vodniki;
- 1.7. „iztirjenje vlaka“ pomeni vsak primer, v katerem vsaj eno kolo vlaka zapusti tirnice;
- 1.8. „nesreča na nivojskem prehodu“ pomeni vsako nesrečo na nivojskih prehodih, v katero so vpleteni vsaj eno tirno vozilo in eno ali več vozil, ki prečkajo prehod, drugi uporabniki, ki prečkajo prehod, kot so pešci, ali drugi objekti, začasno navzoči na progi ali v njeni bližini, če jih je izgubilo vozilo ali uporabnik, ki prečka prehod;
- 1.9. „nesreča, ki jo povzročijo tirna vozila med gibanjem in v kateri so udeležene osebe“, pomeni nesrečo ene ali več oseb, ki jih zadene tirno vozilo ali predmet, ki je na to vozilo pritrjen oziroma se je od tega vozila ločil, kar vključuje osebe, ki padejo s tirnih vozil, in osebe, ki med potovanjem v teh vozilih padejo ali jih zadenejo nepritrjeni predmeti;
- 1.10. „požar v tirnih vozilih“ pomeni požar ali eksplozijo v tirnih vozilih (vključno z njihovim tovorom) med vožnjo od odhodne do namembne postaje, vključno s postanki na odhodni postaji, namembni postaji ali vmesnih postajah ter med ranžiranjem;
- 1.11. „drugo (druga nesreča)“ pomeni vsako nesrečo, razen trčenja vlaka s tirnim vozilom, trčenja vlaka z oviro znotraj svetlega profila, iztirjenja vlaka, nesreče na nivojskem prehodu, nesreče, ki jo povzročijo tirna vozila med gibanjem osebam, ali požara v tirnih vozilih;
- 1.12. „potnik“ pomeni vsako osebo, razen članov vlakovnega osebja, ki potuje z železnico, vključno s potnikom, ki poskuša na vlak vstopiti ali z vlaka izstopiti, medtem ko se giblje, vendar le za statistične podatke o nesrečah;
- 1.13. „zaposleni ali izvajalec“ pomeni vsako osebo, katere zaposlitev je povezana z železnico in ki je na delovnem mestu ob nesreči, vključno z osebjem izvajalcev, samozaposlenimi izvajalci, osebjem vlaka in osebami, ki upravljajo tirna vozila in infrastrukturne naprave;
- 1.14. „uporabnik nivojskega prehoda“ pomeni vsako osebo, ki uporablja nivojski prehod za prečkanje železniške proge s katerim koli prevoznim sredstvom ali peš;
- 1.15. „nepooblaščen osebja na zemljišču železnice“ pomeni vsako osebo, ki se nahaja na zemljišču železnice, na katerem je taka navzočnost prepovedana, razen uporabnikov nivojskega prehoda;
- 1.16. „druga oseba na peronu“ pomeni vsako osebo na železniškem peronu, ki ni opredeljena kot „potnik“, „zaposleni ali izvajalec“, „uporabnik nivojskega prehoda“, „druga oseba na peronu“ ali „nepooblaščen osebja na zemljišču železnice“;

- 1.17. „druga oseba, ki se ne nahaja na peronu“ pomeni vsako osebo, ki se ne nahaja na železniškem peronu ter ni opredeljena kot „potnik“, „zaposleni ali izvajalec“, „uporabnik nivojskega prehoda“, „druga oseba na peronu“ ali „nepooblaščen oseba na zemljišču železnice“;
- 1.18. „smrt (smrtna žrtev)“ pomeni vsako osebo, ki je zaradi nesreče umrla takoj ali v 30 dneh, izvzeti so primeri samomora;
- 1.19. „huda poškodba (hudo poškodovana oseba)“ pomeni vsako poškodovano osebo, ki je zaradi posledic nesreče hospitalizirana za več kot 24 ur; izvzeti so primeri poskusa samomora.

2. Kazalniki v zvezi z nevarnim blagom

- 2.1. „Nesreča pri prevozu nevarnega blaga“ pomeni vsako nesrečo ali incident, o katerih je treba poročati v skladu z oddelkom 1.8.5 RID ⁽¹⁾/ADR;
- 2.2. „nevarno blago“ pomeni snovi in izdelke, katerih prevoz je z RID prepovedan ali pa dovoljen le pod tam določenimi pogoji.

3. Kazalniki v zvezi s samomori

- 3.1. „Samomor“ pomeni dejanje namernega poškodovanja samega sebe, ki ima za posledico smrt, kakor ga je evidencial in klasificiral pristojni nacionalni organ;
- 3.2. „poskus samomora“ pomeni dejanje namernega poškodovanja samega sebe, ki ima za posledico hudo poškodbo.

4. Kazalniki v zvezi z znanilci nesreč

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

Neodobren premik iz točk 4.4 in 4.5 pomeni vožnjo mimo:

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

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

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

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

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

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

5. Skupne metodologije za izračun gospodarskih posledic nesreč

5.1. Vrednost preprečevanja žrtve (VPŽ) vključuje:

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

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

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

Pri presojanju, ali so razpoložljive ocene o tem, kakšna je vrednost varnosti same po sebi, ustrezne ali ne, se upošteva naslednje:

- ocene se morajo nanašati na sistem za vrednotenje zmanjševanja tveganja smrtnosti v prometnem sektorju in biti skladne s pristopom, ki temelji na PP, v skladu z metodami navedenih preferenc,
- uporabljeni vzorec anketiranih glede vrednosti mora biti reprezentativen za zadevno populacijo. Odražati mora zlasti starostno/dohodkovno porazdelitev skupaj z drugimi pomembnimi družbeno-gospodarskimi in/ali demografskimi značilnostmi populacije,
- metode poizvedovanja o vrednostih PP: anketa mora biti oblikovana tako, da so vprašanja anketirancem jasna in smiselna.

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

5.3. Definicije

- 5.3.1. „stroški škode za okolje“ pomeni stroške, ki jih morajo poravnati prevozniki v železniškem prometu in upravljavci železniške infrastrukture, da bi na poškodovanem območju znova vzpostavili stanje, kot je bilo pred železniško nesrečo; na podlagi njihovih izkušenj se ti stroški tudi ocenijo;

- 5.3.2. „stroški materialne škode na tirnih vozilih ali infrastrukturi“ pomeni stroške zagotovitve novih tirnih vozil ali infrastrukture z enako funkcionalnostjo in tehničnimi parametri, kot so jih imela tirna vozila ali infrastruktura, ki jih ni več mogoče popraviti, in stroške vzpostavitve stanja, kot je bilo pred nesrečo, pri tirnih vozilih ali infrastrukturi, ki jih je mogoče popraviti, – pri čemer oboje ocenijo prevozniki v železniškem prometu in upravljavci železniške infrastrukture v skladu s svojimi izkušnjami – vključeni pa so tudi stroški najema tirnih vozil zaradi nerazpoložljivosti poškodovanih vozil;

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

VT - denarna vrednost prihranjenega potovalnega časa

Vrednost časa za potnike na vlaku (na uro)

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

VT_p se meri v EUR na potnika na uro.

„poslovni potnik“ pomeni potnika, ki potuje zaradi svojih poklicnih dejavnosti, pri čemer prevoz na delo ni vključen.

Vrednost časa za tovorni vlak (na uro):

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

VT_F se meri v EUR na tono tovora na uro.

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

CM – strošek 1 minute zamude vlaka

Potniški vlak

$$CM_p = K1 * (VT_p/60) * [(potniški\ kilometer)/(vlakovni\ kilometer)]$$

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

Tovorni vlak

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

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

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

Področje uporabe modela

Pri hudih nesrečah se stroški zamud izračunajo, kot sledi:

- dejanske zamude na železniških progah, na katerih so se zgodile nesreče, kot se izmerijo na postaji,
- dejanske zamude ali, če to ni mogoče, ocenjene zamude na drugih prizadetih progah.

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

- 6.1. „sistem zaščite vlaka“ pomeni sistem, ki pomaga zagotavljati spoštovanje signalnih znakov in omejitev hitrosti;
- 6.2. „sistemi na vlaku“ pomeni sisteme, ki so vozniku v pomoč pri opazovanju signaliziranja ob progi in kabinskega signaliziranja ter tako zagotavljajo zaščito pred mestom nevarnosti in spoštovanje omejitev hitrosti. Na vlaku se uporabljajo naslednji sistemi zaščite:
 - (a) opozorilo za avtomatsko opozarjanje voznika,
 - (b) opozorilo in avtomatsko zaustavljanje za opozarjanje voznika in avtomatsko zaustavljanje ob vožnji mimo signala nevarnosti,
 - (c) opozorilo in avtomatsko zaustavljanje ter ločeno nadziranje hitrosti, ki zagotavljajo zaščito pred mesti nevarnosti, pri čemer „ločeno nadziranje hitrosti“ pomeni nadzor hitrosti na določenih lokacijah (omejevalniki hitrosti) ob približevanju signala,
 - (d) opozorilo in avtomatsko zaustavljanje ter neprekinjeno nadziranje hitrosti, ki zagotavljajo zaščito pred mesti nevarnosti in neprekinjen nadzor hitrostne omejitve na progi, pri čemer „neprekinjeno nadziranje hitrosti“ pomeni neprekinjeno navajanje in uveljavljanje največje dovoljene ciljne hitrosti na vseh odsekih proge.

Vrsta (d) se obravnava kot sistem avtomatske zaščite vlaka.

- 6.3. „nivojski prehod“ pomeni vsako nivojsko križanje ceste ali prehoda in železnice, ki ga priznava upravljavec železniške infrastrukture in je odprto za javne ali zasebne uporabnike. Prehodi med peroni na postajah so izključeni, prav tako tudi prehodi čez tire, ki so namenjeni izključno zaposlenim;
- 6.4. „cesta“ za namene statističnih podatkov o železniških nesrečah pomeni vsako javno ali zasebno cesto, ulico ali avtocesto, vključno z vzporednimi pešpotmi in kolesarskimi stezami;
- 6.5. „prehod“ pomeni vsako pot, razen ceste, namenjeno prehodu ljudi, živali, vozil ali strojev;
- 6.6. „pasivni nivojski prehod“ pomeni nivojski prehod brez kakršne koli oblike sistema opozarjanja ali zaščite, ki bi se sprožil, ko prečkanje prehoda za uporabnika ni varno;
- 6.7. „aktivni nivojski prehod“ pomeni nivojski prehod, na katerem so uporabniki, ki ga prečkajo, zavarovani ali opozorjeni pred prihajajočim vlakom z napravami, ki se sprožijo, ko prečkanje prehoda za uporabnika ni varno.
 - Zavarovanje z uporabo fizičnih naprav vključuje:
 - polovične ali polne pregrade,
 - zapornice.

— Opozorilo z uporabo fiksne opreme na nivojskih prehodih:

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

Aktivni nivojski prehodi so razvrščeni, kakor sledi:

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

7. **Opredelitev merilnih enot**

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

PRILOGA II

PRIGLASITEV NACIONALNIH VARNOSTNIH PREDPISOV

Nacionalni varnostni predpisi, priglašeni v skladu s točko (a) člena 8(1), vključujejo:

1. predpise v zvezi z obstoječimi nacionalnimi varnostnimi cilji in varnostnimi metodami;
 2. predpise v zvezi z zahtevami za sisteme varnega upravljanja in izdajanjem varnostnih spričeval prevoznikov v železniškem prometu;
 3. skupne operativne predpise železniškega omrežja, ki še niso zajeta v TSI, vključno s predpisi v zvezi s sistemom signalizacije in vodenja prometa;
 4. predpisi v zvezi z zahtevami za dodatne notranje operativne predpise (predpise družbe), ki jih morajo uveljaviti upravljavci železniške infrastrukture in prevozniki v železniškem prometu;
 5. predpise v zvezi z zahtevami za osebje, ki izvaja varnostno kritične naloge, vključno z merili izbire, zdravstvenimi sposobnostmi in poklicnim usposabljanjem ter podeljevanjem spričeval, če še niso zajeti v TSI;
 6. predpise v zvezi s preiskavo nesreč in incidentov.
-

PRILOGA III

Zahteve in merila za ocenjevanje, ki jih morajo upoštevati organizacije, ki predložijo vlogo za spričevalo subjekta, zadolženega za vzdrževanje, ali za spričevalo v zvezi s funkcijami vzdrževanja, ki jih subjekt, zadolžen za vzdrževanje, dodeli v zunanje izvajanje

Vsi pomembni deli sistema upravljanja organizacije morajo biti dokumentirani, pri čemer mora zlasti biti opisana porazdelitev odgovornosti v organizaciji in s podizvajalci. Prikazano mora biti, kako uprava zagotavlja nadzor na različnih ravneh, kako so vključeni osebje in njihovi predstavniki na vseh ravneh ter kako je zagotovljeno nenehno izboljševanje.

Osnovne zahteve za štiri funkcije subjekta, zadolženega za vzdrževanje, ki jih mora organizacija izpolniti sama ali v okviru pogodbenih razmerij, so:

1. vodstvo – zavezanost razvoju in uporabi sistema vzdrževanja organizacije ter stalnemu izboljševanju njegove učinkovitosti;
2. ocena tveganja – strukturiran pristop pri ocenjevanju tveganj, povezanih z vzdrževanjem tovornih vozil, vključno s tveganji, ki neposredno izhajajo iz operativnih procesov in dejavnosti drugih organizacij/oseb, ter pri opredeljevanju ustreznih ukrepov za obvladovanje tveganj;
3. spremljanje – strukturiran pristop, s katerim se zagotovijo uvedba in pravilno delovanje ukrepov za obvladovanje tveganj in uresničevanje ciljev organizacije s temi ukrepi;
4. stalno izboljševanje – strukturiran pristop, ki omogoča analizo informacij, zbranih z rednim spremljanjem ali presojami, ali informacij iz drugih pomembnih virov ter učenje in sprejemanje preventivnih ali korektivnih ukrepov za ohranjanje ali izboljševanje ravni varnosti na podlagi zadevnih rezultatov;
5. struktura in odgovornost – strukturiran pristop, ki omogoča opredelitev odgovornosti posameznikov in skupin ter s tem zanesljivo izvajanje varnostnih ciljev organizacije;
6. upravljanje usposobljenosti – strukturiran pristop, ki zagotavlja, da so zaposleni ustrezno usposobljeni za varno, uspešno in učinkovito doseganje ciljev organizacije v vseh razmerah;
7. informacije – strukturiran pristop, ki zagotavlja, da so pomembne informacije na voljo tistim, ki sprejemajo mnenja in odločitve na vseh ravneh organizacije, pa tudi popolnost in ustreznost informacij;
8. dokumentacija – strukturiran pristop, ki zagotavlja sledljivosti vseh pomembnih informacij;
9. pogodbene dejavnosti – strukturiran pristop, s katerim se zagotovi ustrezno upravljanje podizvajalskih dejavnosti, ki omogočajo uresničitev ciljev organizacije, ter zajema vse kompetence in zahteve;
10. Dejavnosti vzdrževanja – strukturiran pristop, s katerim se zagotovijo:
 - opredelitev in ustrezno upravljanje vseh dejavnosti vzdrževanja, ki vplivajo na varnost in varnostno kritične komponente, ter opredelitev in ustrezno upravljanje potrebnih sprememb navedenih dejavnosti vzdrževanja, ki mora temeljiti na izkušnjah in biti v skladu s skupnimi varnostnimi metodami pri oceni tveganja iz točke (a) člena 6(1), pa tudi ustrezno dokumentiranje zadevnih sprememb;
 - skladnost z osnovnimi zahtevami glede interoperabilnosti;
 - uporaba in preverjanje prostorov za vzdrževanje ter opreme in orodij, ki so bili posebej razviti in zahtevani za izvajanje vzdrževanja;
 - analiza začetne dokumentacije o vozilu za zagotovitev prve dokumentacije o vzdrževanju in ustrezne uporabe te dokumentacije ob izdajanju nalogov za vzdrževanje;
 - da se komponente (vključno z nadomestnimi) in material uporabljajo, kot je določeno v nalogih za vzdrževanje in dokumentaciji dobavitelja; shranjevanje in prevoz teh sestavnih delov in materiala ter ravnanje z njimi mora biti ustrezno, kot je določeno v nalogih za vzdrževanje in dokumentaciji dobavitelja, ter skladno z veljavnimi nacionalnimi in mednarodnimi predpisi, pa tudi zahtevami na zadevnih nalogih za vzdrževanje;

- določanje, opredeljevanje, zagotavljanje in evidentiranje ustreznih prostorov za vzdrževanje, opreme in orodja ter njihovo dajanje na voljo za opravljanje vzdrževalnih storitev v skladu z nalogi za vzdrževanje in drugimi veljavnimi specifikacijami, pri čemer se zagotovijo varno vzdrževanje, uporaba ergonomije in varovanje zdravja;
- da organizacija z ustreznimi postopki, ki morajo biti dokumentirani, zagotavlja pravilno uporabo, kalibriranje, hrambo in vzdrževanje svoje merilne opreme, vseh prostorov, opreme in orodij;

11. Nadzorne dejavnosti – strukturiran pristop, s katerim se zagotovijo:

- pravočasen umik vozil iz obratovanja zaradi načrtovanih, pogojnih ali korektivnih vzdrževalnih del oziroma kadar koli, če se ugotovi, da je prišlo do okvar ali da je to potrebno iz drugih razlogov;
 - potrebni ukrepi za nadzorovanje kakovosti;
 - izvajanje vzdrževalnih del v skladu z nalogi za vzdrževanje in izdaja obvestila o sprostitvi v obratovanje, ki vključuje morebitne omejitve uporabe;
 - poročanje o morebitnih primerih neizpolnjevanja zahtev pri uporabi sistema za upravljanje, ki bi lahko povzročili nesreče, incidente, neposredno nevarnost nesreče ali druge nevarne dogodke, ter preiskavo in analizo takšnih primerov, pa tudi sprejetje ustreznih preventivnih ukrepov v skladu s skupno varnostno metodo za spremljanje iz točke (c) člena 6(1);
 - periodične notranje presoje in spremljanje v skladu s skupno varnostno metodo za spremljanje iz točke (c) člena 6(1).
-

PRILOGA IV

DEL A

Razveljavljena uredba s seznamom naknadnih sprememb

(iz člena 34)

Direktiva 2004/49/ES	(UL L 164, 30.4.2004, str. 44)
Direktiva 2008/57/ES	(UL L 191, 18.7.2008, str. 1)
Direktiva 2008/110/ES	(UL L 345, 23.12.2008, str. 62)
Direktiva Komisije 2009/149/ES	(UL L 313, 28.11.2009, str. 65)
Popravek, 2004/49/ES	(UL L 220, 21.6.2004, str. 16)
Direktiva Komisije 2014/88/EU	(UL L 201, 10.7.2014, str. 9)

DEL B

Rok za prenos v nacionalno pravo

(iz člena 34)

Direktiva	Rok za prenos
2004/49/ES	30. april 2006
2008/57/ES	19. Julij 2010
2008/110/ES	24. december 2010
Direktiva Komisije 2009/149/ES	18. junij 2010
Direktiva Komisije 2014/88/EU	30. julij 2015

PRILOGA V

Korelacijska tabela

Direktiva 2004/49/ES	Ta Direktiva
Člen 1	Člen 1
Člen 2	Člen 2
Člen 3	Člen 3
Člen 4	Člen 4
Člen 5	Člen 5
Člen 6	Člen 6
Člen 7	Člen 7
Člen 8	Člen 8
Člen 9	Člen 9
Člen 10	Člen 10
-	Člen 11
Člen 11	Člen 12
Člen 12	Člen 11–
Člen 13	Člen 13
Člen 14a (1) do (7)	Člen 14
Člen 14a (8)	Člen 15
Člen 15	-
Člen 16	Člen 16
-	Člen 17
Člen 17	Člen 18
Člen 18	Člen 19
Člen 19	Člen 20
Člen 20	Člen 21
Člen 21	Člen 22
Člen 22	Člen 23
Člen 23	Člen 24
Člen 24	Člen 25
Člen 25	Člen 26
Člen 26	-
-	Člen 27
Člen 27	Člen 28
Člen 28	-
Člen 29	-
Člen 30	-
Člen 31	Člen 29
Člen 32	Člen 30
-	Člen 31
-	Člen 32
Člen 33	Člen 33

Direktiva 2004/49/ES	Ta Direktiva
-	Člen 34
Člen 34	Člen 35
Člen 35	Člen 36
Priloga I	Priloga I
Priloga II	Priloga II
Priloga III	-
Priloga IV	-
Priloga V	-
-	Priloga III

Izjava Komisije o obrazložitenih dokumentih

Komisija opozarja, da so Evropski parlament, Svet in Komisija v svoji skupni politični izjavi z dne 27. oktobra 2011 o obrazložitenih dokumentih potrdili, da morajo biti informacije, ki jih države članice predložijo Komisiji glede prenosa direktiv v nacionalno zakonodajo, jasne in natančne, da lahko Komisija izpolni svojo nalogo nadzora nad uporabo prava Unije. V tem primeru bi obrazložiteni dokumenti lahko bili koristni. Komisija obžaluje, da končno besedilo ne vsebuje določb v zvezi s tem.
