

P.Z.E. br. 819



HRVATSKI SABOR

KLASA: 022-03/19-01/243

URBROJ: 65-20-07

Zagreb, 7. svibnja 2020.



Hs**NP*022-03/19-01/243*65-20-07**Hs

ZASTUPNICAMA I ZASTUPNICIMA
HRVATSKOGA SABORA

PREDSJEDNICAMA I PREDSJEDNICIMA
RADNIH TIJELA

Na temelju članaka 178. i 192. Poslovnika Hrvatskoga sabora u prilogu upućujem *Konačni prijedlog zakona o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava*, koji je predsjedniku Hrvatskoga sabora podnijela Vlada Republike Hrvatske, aktom od 7. svibnja 2020. godine.

Ovim zakonskim prijedlogom usklađuje se zakonodavstvo Republike Hrvatske sa zakonodavstvom Europske unije, te se u prilogu dostavlja i Izjava o njegovoj usklađenosti s pravnom stečevinom Europske unije.

Za svoje predstavnike, koji će u njezino ime sudjelovati u radu Hrvatskoga sabora i njegovih radnih tijela, Vlada je odredila Olega Butkovića, ministra mora, prometa i infrastrukture, Tomislava Mihotića i Josipa Bilavera, državne tajnike u Ministarstvu mora, prometa i infrastrukture, te Marija Madunića i dr. sc. Alena Gospočića, pomoćnike ministra mora, prometa i infrastrukture.


PREDSJEDNIK

Gordana Jandroković



P.Z.E. br. 819

VLADA REPUBLIKE HRVATSKE

Klasa: 022-03/19-01/03
Urbroj: 50301-27/12-20-9

Zagreb, 7. svibnja 2020.



Hs**NP*022-03/19-01/243*50-20-06**Hs

REPUBLIKA HRVATSKA
65 - HRVATSKI SABOR
ZAGREB, Trg Sv. Marka 6

Primitljeno: 07-05-2020		
Klasifikacijska oznaka	Org. jed.	
022-03/19-01/243	63	
Uredžbeni broj	Pril.	Vrij.
50-20-06	1	2

PREDSJEDNIKU HRVATSKOGA SABORA

Predmet: Konačni prijedlog zakona o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava

Na temelju članka 85. Ustava Republike Hrvatske (Narodne novine, br. 85/10 – pročišćeni tekst i 5/14 - Odluka Ustavnog suda Republike Hrvatske) i članka 172. u vezi s člankom 190. Poslovnika Hrvatskoga sabora (Narodne novine, br. 81/13, 113/16, 69/17, 29/18 i 53/20), Vlada Republike Hrvatske podnosi Konačni prijedlog zakona o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava.

Ovim zakonskim prijedlogom usklađuje se zakonodavstvo Republike Hrvatske sa zakonodavstvom Europske unije, te se u prilogu dostavlja i Izjava o njegovoj usklađenosti s pravnom stečevinom Europske unije.

Za svoje predstavnike, koji će u njezino ime sudjelovati u radu Hrvatskoga sabora i njegovih radnih tijela, Vlada je odredila Olega Butkovića, ministra mora, prometa i infrastrukture, Tomislava Mihotića i Josipa Bilavera, državne tajnike u Ministarstvu mora, prometa i infrastrukture, te Marija Madunića i dr. sc. Alena Gospočića, pomoćnike ministra mora, prometa i infrastrukture.

REPUBLIKA HRVATSKA
VLADA REPUBLIKE HRVATSKE
ZAGREB
PREDSJEDNIK
mr. sc. Andrej Plenković

VLADA REPUBLIKE HRVATSKE

**KONAČNI PRIJEDLOG ZAKONA O SIGURNOSTI I
INTEROPERABILNOSTI ŽELJEZNIČKOG SUSTAVA**

Zagreb, svibanj 2020.

KONAČNI PRIJEDLOG ZAKONA O SIGURNOSTI I INTEROPERABILNOSTI ŽELJEZNIČKOG SUSTAVA

I. OPĆE ODREDBE

Predmet zakona

Članak 1.

(1) Ovim se Zakonom utvrđuju uvjeti za sigurno upravljanje željezničkim prometom i za sigurno odvijanje željezničkog prometa, mjere za razvoj i upravljanje sigurnošću uzimajući u obzir cjelovitost željezničkog sustava Europske unije, uvjeti za postizanje interoperabilnosti željezničkog sustava Europske unije, uvjeti za obavljanje djelatnosti upravitelja infrastrukture i željezničkih prijevoznika, uvjeti za strojovođe i ostale izvršne radnike, postupanje tijela nadležnog za sigurnost željezničkog prometa i tijela za istraživanje željezničkih nesreća, nadzor sigurnosti te upravni i inspeksijski nadzor.

(2) Sigurnost željezničkog sustava mora se sustavno održavati i trajno unaprjeđivati na nediskriminirajući i otvoren način, potičući i uzimajući u obzir razvoj prava Europske unije i međunarodnih pravila te tehnički i znanstveni napredak, a posebno s ciljem sprječavanja ozbiljnih nesreća.

(3) Uvjeti koji se moraju ispuniti radi postizanja interoperabilnosti željezničkog sustava Europske unije utvrđuju se u svrhu definiranja optimalne razine tehničke usklađenosti, omogućavanja, olakšavanja, poboljšanja i razvoja usluga željezničkog prijevoza unutar Europske unije i s trećim zemljama te doprinosa dovršavanja jedinstvenog europskog željezničkog prostora i postupnog stvaranja jedinstvenog unutarnjeg tržišta Europske unije.

(4) Uvjeti iz stavka 3. ovoga članka odnose se na projektiranje, izgradnju, puštanje u uporabu i stavljanje na tržište, modernizaciju, obnovu, uporabu i održavanje dijelova željezničkog sustava, stručnu osposobljenost te zdravstvene i sigurnosne uvjete radnika koji doprinose njegovom radu, funkcioniranju i održavanju.

(5) Ovim se Zakonom za svaki podsustav utvrđuju odredbe o sastavnim dijelovima interoperabilnosti, sučeljima i postupcima te uvjetima za ukupnu kompatibilnost željezničkog sustava Europske unije koji su potrebni kako bi se ostvarila interoperabilnost.

(6) Željeznički sustav Unije, podsustavi i sastavni dijelovi interoperabilnosti, uključujući sučelja, moraju ispunjavati relevantne osnovne zahtjeve iz Priloga 3. ovoga Zakona.

Usklađenost s pravnim aktima Europske unije

Članak 2.

(1) Ovim se Zakonom u pravni poredak Republike Hrvatske prenose sljedeće direktive Europske unije:

a) Direktiva (EU) 2016/797 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. svibnja 2016. o interoperabilnosti željezničkog sustava u Europskoj uniji (Tekst značajan za EGP) (SL L 138, 26.5.2016.)

b) Direktiva (EU) 2016/798 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. svibnja 2016. o sigurnosti željeznica (preinaka) (Tekst značajan za EGP) (SL L 138, 26.5.2016.)

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

d) Direktiva Vijeća 2005/47/EZ od 18. srpnja 2005. o Sporazumu između Zajednice europskih željeznica (CER) i Europske federacije radnika u prometu (ETF) o određenim pitanjima uvjeta rada mobilnih radnika u interoperabilnom prekograničnom prometu u željezničkom sektoru (SL L 195, 27.7.2005.).

(2) Ovim Zakonom osigurava se provedba Provedbene odluke Komisije (EU) 2018/1614 od 25. listopada 2018. o utvrđivanju specifikacija za registre vozila iz članka 47. Direktive (EU) 2016/797 Europskog parlamenta i Vijeća te o izmjeni i stavljanju izvan snage Odluke Komisije 2007/756/EZ (Tekst značajan za EGP) (SL L 268, 26.10.2018.).

Primjena ostalih propisa

Članak 3.

(1) Na gradnju željezničke infrastrukture primjenjuju se i odredbe propisa kojima se uređuje područje prostornog uređenja i gradnje, energetske učinkovitosti, zaštite okoliša i prirode, sigurnosti prometa na cestama te drugih propisa.

(2) Na pitanja o izvršnim radnicima primjenjuju se i odredbe propisa kojima se uređuje područje rada i obrazovanja.

(3) Na pitanja o prijevozu opasnih tvari željeznicom primjenjuju se propisi koji uređuju područje prijevoza opasnih tvari.

Primjena

Članak 4.

(1) Ovaj Zakon se primjenjuje na željeznički sustav u cjelini.

(2) Željeznički sustav u smislu ovoga Zakona sastoji se od dijelova iz Priloga 1. ovoga Zakona.

(3) Željeznički sustav iz stavka 1. ovoga članka u smislu ovoga Zakona dijeli se na strukturne podsustave i funkcionalne podsustave u skladu s Prilogom 2. ovoga Zakona.

(4) Ovaj Zakon se ne primjenjuje na:

a) podzemne željeznice

b) tramvaje i vozila lake željeznice te infrastrukturu kojom se isključivo koriste ta vozila

c) mreže koje su funkcionalno odvojene od ostatka željezničkog sustava Europske unije i koje su namijenjene isključivo za odvijanje lokalnog, gradskog ili prigradskog putničkog prometa, kao ni prijevoznike koji obavljaju djelatnost isključivo na tim mrežama

d) željezničku infrastrukturu u privatnom vlasništvu, uključujući sporedne kolosijeke, koju isključivo koristi njezin vlasnik za vlastiti prijevoz tereta i vozila koja se isključivo koriste na takvoj infrastrukturi te na strojovode koji upravljaju tim vozilima

e) željezničku infrastrukturu i vozila predviđena isključivo za lokalnu, povijesnu ili turističku uporabu

f) infrastrukturu lake željeznice koju povremeno koriste teška željeznička vozila pod operativnim uvjetima sustava lake željeznice, a kada je to potrebno u svrhu povezivanja isključivo za ta vozila i

g) vozila koja se prvenstveno koriste na infrastrukturi lake željeznice, ali koja su opremljena određenim komponentama teške željeznice kako bi se omogućilo izvršavanje provoza na ograničenom dijelu infrastrukture teške željeznice, i to isključivo u svrhu povezivanja.

(5) Odredbe o uvjerenju o sigurnosti iz glave IV. ovoga Zakona ne odnose se na industrijske kolosijeke, ako ispunjavaju uvjet iz stavka 4. točke d) ovoga članka.

(6) Odredbe ovoga Zakona o industrijskim kolosijecima na odgovarajući se način primjenjuju i na kolosijeke u morskim lukama, u lukama unutarnjih voda i u robnim terminalima.

(7) Odredbe o izdavanju odobrenja za puštanje u uporabu strukturnih podsustava iz glava VIII. i IX. ovoga Zakona ne primjenjuju se na industrijske kolosijeke i na kolosijeke u morskim lukama, lukama unutarnjih voda i u robnim terminalima, ako ispunjavaju uvjet iz stavka 4. točke d) ovoga članka.

(8) Odredbe o strojovodama iz glave XV. ovoga Zakona ne primjenjuju se na dijelove željezničke pruge koji su privremeno zatvoreni za redovan promet radi održavanja, modernizacije ili obnove željezničke infrastrukture te na industrijske kolosijeke i na kolosijeke u morskim lukama, lukama unutarnjih voda i u robnim terminalima, ako ispunjavaju uvjet iz stavka 4. točke d) ovoga članka.

Tijela nadležna za željeznički sustav

Članak 5.

(1) Javnopravna tijela nadležna za željeznički sustav prema ovom Zakonu su:

- a) ministarstvo nadležno za promet (u daljnjem tekstu: Ministarstvo)
- b) Agencija za sigurnost željezničkog prometa (u daljnjem tekstu: Agencija) i
- c) Agencija za istraživanje nesreća u zračnom, pomorskom i željezničkom prometu, osnovana posebnim propisom (u daljnjem tekstu: Istražno tijelo).

(2) Javnopravna tijela iz stavka 1. ovoga članka surađuju s ciljem ostvarenja sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava.

Pojmovi

Članak 6.

(1) Pojmovi uporabljeni u ovom Zakonu imaju sljedeće značenje:

1. *Agencija Europske unije za željeznice* je agencija Europske unije nadležna za sigurnost i interoperabilnost željezničkog sustava Europske unije, osnovana Uredbom (EU) 2016/796 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. svibnja 2016. o Agenciji Europske unije za željeznice i stavljanju izvan snage Uredbe (EZ) br. 881/2004 (Tekst značajan za EGP) (SL L 138, 26.5.2016.) (u daljnjem tekstu: Uredba (EU) 2016/796)

2. *akreditacija* je akreditacija kako je određena u članku 2. točke 10. Uredbe (EZ) br. 765/2008 Europskog parlamenta i Vijeća od 9. srpnja 2008. o utvrđivanju zahtjeva za akreditaciju i za nadzor tržišta u odnosu na stavljanje proizvoda na tržište i o stavljanju izvan snage Uredbe (EEZ) br. 339/93 (Tekst značajan za EGP) (SL L 218, 13.8.2008.) (u daljnjem tekstu: Uredba (EU) 765/2008)

3. *europska specifikacija* je specifikacija koja pripada u jednu od sljedećih kategorija:

a) zajednička tehnička specifikacija u smislu odredbi propisa kojim se uređuje postupak javne nabave

b) europsko tehničko odobrenje u smislu odredbi propisa kojim se uređuje postupak javne nabave i

c) europska norma u smislu članka 2. stavka 1. točke b) Uredbe (EU) br. 1025/2012 Europskog parlamenta i Vijeća od 25. listopada 2012. o europskoj normizaciji, o izmjeni direktiva Vijeća 89/686/EEZ i 93/15/EEZ i direktiva 94/9/EZ, 94/25/EZ, 95/16/EZ, 97/23/EZ, 98/34/EZ, 2004/22/EZ, 2007/23/EZ, 2009/23/EZ i 2009/105/EZ Europskog parlamenta i Vijeća te o stavljanju izvan snage Odluke Vijeća 87/95/EEZ i Odluke br. 1673/2006/EZ Europskog parlamenta i Vijeća (Tekst značajan za EGP) (SL L 316, 14.11.2012.) (u daljnjem tekstu: Uredba (EU) 1025/2012)

4. *glavni istražitelj* je osoba odgovorna za organizaciju i provedbu istrage te nadzor nad njom

5. *incident* je svaki događaj, osim nesreće ili ozbiljne nesreće, koji utječe ili može utjecati na sigurnost željezničkog prijevoza

6. *industrijski kolosijek* je željeznički kolosijek koji nije javno dobro u općoj uporabi, a koji je izravno ili neizravno povezan sa željezničkom infrastrukturom koja je javno dobro u općoj uporabi

7. *infrastrukturni pojas* je pojas kojega čini zemljište ispod željezničke pruge s pružnim pojasom, zemljište ispod ostalih funkcionalnih dijelova željezničke infrastrukture, kao i zemljište potrebno za tehnološka unaprjeđenja i razvoj željezničkog sustava te pripadajući zračni prostor

8. *interoperabilnost* je sposobnost željezničkog sustava za siguran i neprekinut željeznički promet, pri čemu se postižu zahtijevane razine učinkovitosti

9. *interoperabilna prekogranična usluga* je prekogranična usluga prijevoza, za koju željeznički prijevoznik posjeduje jedinstvenu potvrdu o sigurnosti s područjem djelovanja u najmanje dvije države članice

10. *iskrcatelj* je trgovačko društvo koje s vagona istovaruje kontejnere, kontejnere za rasuti teret, višedijelne plinske kontejnere, kontejnere cisterne ili prenosive cisterne ili trgovačko društvo koje iz ili sa vagona ili kontejnera istovaruje pakiranu robu, male kontejnere ili prenosive cisterne ili trgovačko društvo koje iskrcava robu iz cisterne (vagonske cisterne, cisterne koje se mogu skinuti, prenosive cisterne ili kontejneri cisterne), baterijskog vagona, višedijelnog plinskog kontejnera ili iz vagona

11. *istraga* je postupak koji se provodi s ciljem sprječavanja ozbiljnih nesreća, nesreća i incidenata koji uključuje prikupljanje i analizu podataka, predlaganje zaključaka, uključujući otkrivanje uzroka ozbiljnih nesreća, nesreća i incidenata te prema potrebi, izradu i izdavanje sigurnosnih preporuka

12. *laka željeznica* je gradski i/ili prigradski sustav željezničkog prijevoza s otpornošću na sudare kategorije C-III ili C-IV (u skladu s HRN EN 15227) i najvećom čvrstoćom vozila od 800 kN (uzdužna tlačna sila u području priključivanja vagona) čiji sustavi mogu imati vlastitu infrastrukturu ili je mogu dijeliti s cestovnim prijevozom te obično ne razmjenjuju vozila s daljinskim prijevozom putnika ili tereta na dugim relacijama

13. *mobilni podsustav* je podsustav željezničkog vozila te prometno-upravljački i signalno-sigurnosni podsustav ugrađen u vozilo

14. *modernizacija* je svaka veća preinaka strukturnog podsustava ili dijela podsustava koja ima za posljedicu promjenu tehničke dokumentacije koja se prilaže "EZ" izjavi o provjeri, ako takva tehnička dokumentacija postoji, i koja poboljšava cjelokupnu izvedbu podsustava; u smislu propisa o gradnji modernizacija se odnosi na radove kojima se mijenjaju temeljni zahtjevi za građevinu i/ili usklađenost građevine s lokacijskim uvjetima u skladu s kojima je izgrađena (rekonstrukcija)

15. *mreža* se sastoji od željezničkih pruga, kolodvora, terminala i svih vrsta stabilnih postrojenja potrebnih za osiguranje sigurnog i neprekinutog rada željezničkog sustava Europske unije

16. *nacionalna pravila* su svi propisi Republike Hrvatske koji sadrže zahtjeve u vezi sa sigurnošću željeznica ili tehničke zahtjeve, osim onih utvrđenih pravilima Europske unije ili međunarodnim pravilima, i koja se primjenjuju na željezničke prijevoznike, upravitelje infrastrukture ili treće osobe

17. *nacionalno akreditacijsko tijelo* je nacionalno akreditacijsko tijelo kako je određeno u članku 2. točke 11. Uredbe (EZ) br. 765/2008

18. *nacionalno tijelo nadležno za sigurnost* je nacionalno tijelo kojemu su povjereni zadaci u vezi sa sigurnošću željeznice u skladu s ovim Zakonom ili bilo koje tijelo kojemu je više država članica Europske unije povjerilo te zadatke kako bi se osigurao jedinstven sustav sigurnosti

19. *naručitelj* je svaka pravna ili fizička osoba koja naručuje projektiranje i/ili građenje, obnovu ili modernizaciju strukturnog podsustava

20. *nesreća* je neželjeni ili nenamjerni iznenadni događaj ili poseban slijed takvih događaja koji ima štetne posljedice; nesreće mogu biti sudar, iskliznuće, nesreća na željezničko-cestovnom prijelazu ili pješačkom prijelazu preko pruge, nesreća s ljudskim žrtvama koja uključuje željezničko vozilo u pokretu, požar i ostalo

21. *obnova* je svaka veća izmjena na podsustavu ili dijelu strukturnog podsustava kojom se ne mijenja cjelokupna izvedba podsustava; u smislu propisa o gradnji, ovisno o tome utječe li se radovima obnove na način ispunjavanja temeljnih zahtjeva za građevinu i/ili lokacijske uvjete u skladu s kojima je izgrađena, obnova infrastrukturnih podsustava može predstavljati održavanje ili rekonstrukciju

22. *ocjenjivanje sukladnosti* je postupak kojim se dokazuje da su određeni zahtjevi koji se odnose na proizvod, postupak, uslugu, podsustav, osobu ili tijelo ispunjeni

23. *opseg djelovanja* je opseg koji je obilježen brojem putnika i/ili količinom robe i procijenjenom veličinom željezničkog prijevoznika u pogledu broja zaposlenika koji rade u željezničkom sektoru

24. *osnovni parametri* su svi regulatorni, tehnički ili operativni uvjeti koji su od presudnog značaja za interoperabilnost i koji su navedeni u odgovarajućim tehničkim specifikacijama za interoperabilnost (u daljnjem tekstu: TSI)

25. *osnovni zahtjevi* su svi zahtjevi utvrđeni u Prilogu 3. ovoga Zakona koje mora ispunjavati željeznički sustav Europske unije te podsustavi i sastavni dijelovi interoperabilnosti, uključujući sučelja

26. *osoba s invaliditetom i osoba sa ograničenom pokretljivošću* je svaka osoba koja ima trajno ili privremeno tjelesno, duševno, intelektualno ili osjetilno oštećenje koje, u

interakciji s različitim preprekama, može ometati potpuno i učinkovito korištenje te osobe prijevoznim sredstvima na ravnopravnoj osnovi s ostalim putnicima ili čija je pokretljivost u prometu ograničena zbog dobi

27. *ovlašteni zastupnik* je svaka fizička ili pravna osoba s prebivalištem ili sjedištem u Europskoj uniji, koju je proizvođač ili naručitelj pisano ovlastio da u ime proizvođača ili naručitelja obavlja određene zadaće

28. *ozbiljna nesreća* je sudar vlakova ili iskliznuće vlaka koje ima za posljedicu smrt najmanje jedne osobe ili teške ozljede pet ili više osoba ili veliku štetu na vozilima, željezničkoj infrastrukturi ili okolišu, kao i svaka druga nesreća sa sličnim posljedicama koja ima očigledan utjecaj na sigurnost željezničkog sustava ili na upravljanje sigurnošću

29. *pješачki prijelaz preko pruge* je mjesto križanja željezničke pruge ili industrijskoga kolosijeka i pješачke staze, odnosno prometne površine određene za kretanje pješaka u istoj razini, a koji može biti i u sklopu željezničko-cestovnog prijelaza

30. *planirani koridor željezničke pruge* je zaštitni prostor u prostornom planu određen radi buduće realizacije trase željezničke pruge i pripadajućih građevina sukladno strateškim razvojnim dokumentima Republike Hrvatske i Europske unije

31. *podnositelj zahtjeva* je fizička ili pravna osoba koja traži odobrenje, bez obzira na to radi li se o željezničkom prijevozniku, upravitelju infrastrukture ili bilo kojoj drugoj pravnoj osobi, primjerice proizvođaču, vlasniku ili posjedniku; u smislu odredbe članka 63. ovoga Zakona *podnositelj zahtjeva* je naručitelj ili proizvođač ili njihovi ovlašteni zastupnici; u smislu odredbe članka 59. ovoga Zakona *podnositelj zahtjeva* je pravna ili fizička osoba koja zahtjeva odobrenje Agencije Europske unije za željeznice u vezi tehničkih rješenja za projekte pružne opreme Europskog sustava upravljanja željezničkim prometom (engl. European Rail Traffic Management System - ERTMS) (u daljnjem tekstu: ERTMS)

32. *područje djelovanja* je mreža ili mreže u jednoj državi članici ili više njih na kojima željeznički prijevoznik namjerava obavljati svoju djelatnost

33. *područje uporabe vozila* je mreža ili mreže unutar države članice ili grupe država članica u kojima se vozilo namjerava upotrebljavati

34. *pod sustavi* su strukturni ili funkcionalni dijelovi željezničkog sustava Europske unije kako je određeno u Prilogu 2. ovoga Zakona

35. *poseban slučaj (izuzeće)* je bilo koji dio željezničkog sustava, za koji su u TSI-ima potrebne posebne privremene ili trajne odredbe uslijed zemljopisnih ili topografskih ograničenja, ograničenja uslijed prostornih planova, ili odredbe kojima se utječe na usklađenost s postojećim stanjem sustava; to može posebno uključivati željezničke pruge i mreže koje su odvojene od ostatka mreže Europske unije, tovarni profil, širinu kolosijeka ili razmak između kolosijeka te vozila koja su namijenjena isključivo za lokalnu, regionalnu ili povijesnu uporabu, kao i vozila iz trećih zemalja ili koja su namijenjena trećim zemljama

36. *posjednik vozila* je pravna ili fizička osoba, koja kao vlasnik vozila ili imatelj prava korištenja, koristi vozilo kao prijevozno sredstvo te je kao posjednik upisan u registru vozila

37. *postojeći željeznički sustav* je željeznička infrastruktura koja se sastoji od željezničkih pruga i stabilnih postrojenja postojeće željezničke mreže, uz vozila svih kategorija i podrijetla koja prometuju na toj infrastrukturi

38. *pošiljatelj* je trgovačko društvo koje šalje robu u vlastito ime ili u ime treće osobe

39. *praznitelj* je trgovačko društvo koje istovaruje robu iz cisterne (uključujući vagonsku cisternu, vagon s cisternom koja se može skinuti, prenosivu cisternu ili kontejner cisternu), vagona, velikog kontejnera ili manjeg kontejnera za prijevoz rasutog tereta, baterijskog vagona ili višedijelnog plinskog kontejnera

40. *prihvatljiv nacionalni način osiguravanja usklađenosti* su neobvezujuća mišljenja koja izdaju države članice Europske unije radi definiranja načina utvrđivanja usklađenosti s nacionalnim pravilima

41. *prihvatljiv način osiguravanja usklađenosti* su neobvezujuća mišljenja koja izdaje Agencija Europske unije za željeznice radi definiranja načina utvrđivanja usklađenosti s osnovnim zahtjevima

42. *prijevoznik* je trgovačko društvo koje obavlja prijevoz u skladu s ugovorom o prijevozu

43. *primatelj* je svaka fizička ili pravna osoba koja prima robu u skladu s ugovorom o prijevozu, a ako se prijevoz obavlja bez ugovora o prijevozu i svaka fizička ili pravna osoba koja preuzme robu pri dolasku

44. *proizvod* je konačni rezultat dobiven postupkom proizvodnje, uključujući sastavne dijelove interoperabilnosti i podsustave

45. *proizvođač* je svaka fizička ili pravna osoba koja proizvodi proizvod u obliku sastavnih dijelova interoperabilnosti, podsustava ili vozila ili za koju taj proizvod projektira ili proizvodi netko drugi te koja taj proizvod stavlja na tržište pod vlastitim imenom ili zaštitnim znakom

46. *projekt u kasnijoj fazi razvoja* je projekt u kojemu je faza planiranja ili izgradnje dostigla točku u kojoj bi promjena tehničkih specifikacija mogla ugroziti održivost planiranog projekta

47. *projektirano stanje uporabe* je uobičajeni način rada i predvidivi pogoršani uvjeti (uključujući trošenje) u opsegu i pod uvjetima uporabe navedenima u tehničkoj dokumentaciji i dokumentaciji o održavanju

48. *pružni pojas* je pojas kojega čini zemljište ispod željezničke pruge, odnosno kolosijeka, između kolosijeka i pokraj krajnjih kolosijeka s obje strane željezničke pruge, na udaljenosti od najmanje osam metara, odnosno najmanje šest metara ako željeznička pruga prolazi kroz naseljeno mjesto, mjereno vodoravno od osi krajnjega kolosijeka sa svake strane, kao i pripadajući zračni prostor

49. *punitelj* je trgovačko društvo koje utovaruje robu u cisternu (uključujući vagonu cisternu, vagon s cisternom koja se može skinuti, prenosivu cisternu ili kontejner cisternu), vagon, veliki kontejner ili manji kontejner za prijevoz rasutog tereta, baterijski vagon ili višedijelni plinski kontejner

50. *puštanje u uporabu* je skup aktivnosti kojima se infrastrukturni podsustav stavlja u operativno stanje

51. *sastavni dijelovi interoperabilnosti* su osnovni elementi, skupine elemenata, sklopovi, naprave ili uređaji (što obuhvaća materijalne i nematerijalne proizvode kao što je programska podrška), koji su ugrađeni ili koji se namjeravaju ugraditi u podsustav i o kojima izravno ili neizravno ovisi interoperabilnost željezničkog sustava

52. *serija* je niz istovrsnih vozila jednog određenog tipa s istovjetnim bitnim svojstvima

53. *stavljanje na tržište* je prvo stavljanje sastavnog dijela interoperabilnosti, podsustava ili vozila na tržište Europske unije koje je spremno funkcionirati u projektiranom stanju uporabe

54. *strojovođa* je osoba koja je osposobljena i ovlaštena za samostalno, odgovorno i sigurno upravljanje vlakom za prijevoz putnika ili tereta, radnim vlakom, lokomotivom, manevarskom lokomotivom i vozilom za posebne namjene s vlastitim pogonom

55. *subjekt nadležan za održavanje* (engl. Entity in Charge of Maintenance - ECM) je subjekt koji je nadležan za održavanje vozila i koji je kao takav upisan u registru vozila

56. *sustav upravljanja sigurnošću* (engl. Safety Management System – SMS) su organizacija, mjere predostrožnosti i postupci koje upravitelj infrastrukture ili željeznički prijevoznik uspostavlja radi sigurnog upravljanja svojom djelatnosti

57. *tehnička specifikacija* je dokument kojim se propisuju tehnički zahtjevi koje proizvod, podsustav, postupak ili usluga moraju ispuniti

58. *tehnička specifikacija za interoperabilnost* (TSI) je specifikacija kojom je obuhvaćen svaki podsustav ili dio podsustava s ciljem ispunjavanja osnovnih zahtjeva i postizanja interoperabilnosti željezničkog sustava Europske unije

59. *tijelo za ocjenjivanje sukladnosti* je tijelo koje je prijavljeno ili imenovano kao tijelo odgovorno za poslove ocjenjivanja sukladnosti, uključujući umjeravanje, ispitivanje, potvrđivanje i pregled; tijelo za ocjenjivanje sukladnosti klasificirano je kao "prijavljeno tijelo" (engl. Notified Body – NoBo) nakon što ga prijavi država članica, a tijelo za ocjenjivanje sukladnosti klasificirano je kao "imenovano tijelo" (engl. Designated Body – DeBo) nakon što ga imenuje država članica

60. *upravitelj infrastrukture* je upravitelj infrastrukture kako je određeno u propisu kojim se uređuje područje željeznice

61. *usklađena norma* je europska norma u smislu članka 2. stavka 1. točke (c) Uredbe (EU) br. 1025/2012

62. *utovaritelj* je trgovačko društvo koje u ili na vagon ili kontejner utovaruje pakiranu robu, male kontejnere ili prenosive cisterne ili koje na vagon utovaruje kontejnere, kontejnere za rasuti teret, višedijelne plinske kontejnere, kontejnere cisterne ili prenosive cisterne

63. *uzroci* su radnje, propusti, događaji ili uvjeti, ili njihova kombinacija, koji su doveli do nesreće ili incidenta

64. *velika šteta* je šteta koju Istražno tijelo može odmah procijeniti na ukupan iznos od najmanje 2 milijuna eura u kunsnoj protuvrijednosti

65. *vlak* je sastavljeni i spojeni niz željezničkih vozila s jednim ili više vučnih vozila ili samo vučno vozilo, odnosno više međusobno spojenih vučnih vozila, koji prometuju pod određenim brojem ili oznakom, označen signalnim znakom čelnoga i završnoga signala, dok se vlakom ne smatraju vozila za posebne namjene s vlastitim pogonom, koja sama ili s priključenim vozilima, ne udovoljavaju propisanim tehničkim uvjetima (osovinsko opterećenje, električni otpor osovinskog sklopa, izmjere kotača i sl.)

66. *vozilo* je željezničko vozilo, s vlastitim pogonom ili bez njega, sposobno kretati se željezničkom prugom na kotačima, a sastoji se od jednog ili više strukturnih i funkcionalnih podsustava ili njihovih dijelova

67. *vrsta usluga* je usluga prijevoza putnika, uključujući ili isključujući uslugu prijevoza pri velikim brzinama, usluga prijevoza tereta, uključujući ili isključujući uslugu prijevoza opasnih tvari te samo usluga ranžiranja

68. *zajednički sigurnosni ciljevi* (engl. Common Safety Targets – CST) su ciljevi kojima se utvrđuju minimalne razine sigurnosti koje treba ostvariti željeznički sustav kao cjelina, a kada je to izvedivo, i različiti dijelovi željezničkog sustava u svakoj državi članici i u Europskoj uniji (kao što je konvencionalni željeznički sustav, željeznički sustav velikih brzina, dugački željeznički tuneli ili pruge koje se upotrebljavaju isključivo za prijevoz tereta)

69. *zajedničke sigurnosne metode* (engl. Common Safety Methods – CSM) su metode kojima se opisuje ocjena razine sigurnosti i postizanje sigurnosnih ciljeva i usklađenost s drugim sigurnosnim zahtjevima

70. *zamjena u okviru održavanja* je zamjena sastavnih dijelova strukturnih podsustava iste funkcije i izvedbe u okviru preventivnog ili korektivnog održavanja

71. *zaštitni pružni pojas* je pojas kojega čini zemljište s obje strane željezničke pruge, odnosno kolosijeka, na udaljenosti od 100 m mjereno vodoravno od osi krajnjega kolosijeka sa svake strane, kao i pripadajući zračni prostor

72. *željeznička infrastruktura* je željeznička infrastruktura kako je određeno u propisu kojim se uređuje područje željeznice

73. *željeznički prijevoznik* je željeznički prijevoznik kako je određeno u propisu kojim se uređuje područje željeznice i svaka druga pravna osoba koja obavlja usluge prijevoza putnika i/ili tereta željeznicom, pod uvjetom da ta pravna osoba osigurava vuču vlakova, a to također uključuje i pravnu osobu koja obavlja samo vuču vlakova

74. *željeznički sustav Europske unije* sastoji se od dijelova koji su određeni u Prilogu 1. ovoga Zakona

75. *željezničko-cestovni prijelaz* je mjesto križanja željezničke pruge ili industrijskoga kolosijeka i ceste u istoj razini koje može uključivati i križanje s pješačkom i biciklističkom stazom ili drugim putovima namijenjenim prolasku ljudi, životinja, vozila ili strojeva.

(2) Izrazi koji se koriste u ovom Zakonu, a imaju rodno značenje odnose se jednako na ženski i muški rod.

II. AGENCIJA ZA SIGURNOST ŽELJEZNIČKOG PROMETA

Agencija

Članak 7.

(1) Agencija je nacionalno nadležno tijelo u smislu zakonodavstva Europske unije o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava Europske unije.

(2) Agencija je javna ustanova sa sjedištem u Zagrebu.

(3) Osnivač Agencije je Republika Hrvatska, a osnivačka prava u skladu s odredbama ovoga Zakona ostvaruje Vlada Republike Hrvatske (u daljnjem tekstu: Vlada).

(4) Agencija na temelju javne ovlasti obavlja poslove određene ovim Zakonom kao djelatnost od interesa za Republiku Hrvatsku te obavlja i druge poslove u skladu s propisima donesenim na temelju ovoga Zakona i izravno primjenjivim propisima Europske unije.

(5) Agencija je samostalna u obavljanju poslova iz svojeg djelokruga, a za svoj rad odgovara Vladi.

(6) Agencija je organizacijski, pravno i u donošenju odluka neovisna od svakog željezničkog prijevoznika, upravitelja infrastrukture, podnositelja zahtjeva i subjekta koji provodi javnu nabavu vozila i usluga, uključujući dodjelu ugovora za usluge javnog prijevoza putnika željeznicom.

(7) Skraćeni naziv Agencije je ASŽ.

(8) Naziv Agencije na engleskom jeziku je "Croatian Railway Safety Agency".

(9) Na sva pitanja u vezi s radom Agencije, a koja nisu uređena ovim Zakonom, primjenjuju se odredbe zakona kojim se uređuju ustanove.

Nadležnosti Agencije

Članak 8.

(1) Djelatnost Agencije obuhvaća poslove vezane uz potvrde i uvjerenja o sigurnosti, odobrenja, dozvole i druga ovlaštenja te nadzor i inspekciju u cilju osiguravanja kontinuiranog udovoljavanja zahtjevima za sigurnost željezničkog sustava, vođenje propisanih registara te obavljanje drugih poslova utvrđenih ovim Zakonom i izravno primjenjivim propisima Europske unije.

(2) Agencija je nadležna za:

a) izdavanje odobrenja za puštanje u uporabu infrastrukturnih podsustava koji čine željeznički sustav Europske unije u skladu s ovim Zakonom i izravno primjenjivim propisima Europske unije

b) nadzor infrastrukturnih podsustava i osiguravanje njihove usklađenosti s osnovnim zahtjevima

c) izdavanje, obnavljanje, izmjena i ukidanje jedinstvenih potvrda o sigurnosti, uvjerenja o sigurnosti, odobrenja za stavljanje vozila na tržište i odobrenja za tip vozila u skladu s ovim Zakonom i izravno primjenjivim propisima Europske unije

d) pružanje potpore Agenciji Europske unije za željeznice pri izdavanju, obnavljanju, izmjeni i ukidanju jedinstvenih potvrda o sigurnosti, odobrenja za stavljanje vozila na tržište i odobrenja za tip vozila u skladu s ovim Zakonom i izravno primjenjivim propisima Europske unije

e) nadzor sukladnosti sastavnih dijelova interoperabilnosti s osnovnim zahtjevima

f) osiguravanje da je dodijeljen broj vozila u skladu s člankom 80. ovoga Zakona

g) nadgledanje, promicanje, izvršavanje i ažuriranje regulatornog okvira u području sigurnosti, uključujući sustav nacionalnih pravila

h) nadziranje željezničkih prijevoznika i upravitelja infrastrukture u skladu s člankom 9. ovoga Zakona

i) izdavanje, obnavljanje, izmjena i ukidanje ovlaštenja subjektu nadležnom za održavanje (ECM)

j) obavljanje poslova tijela za procjenu rizika i izdavanje izvješća o procjeni sigurnosti u skladu s Provedbenom uredbom Komisije (EU) br. 402/2013 od 30. travnja 2013. o zajedničkoj sigurnosnoj metodi za vrednovanje i procjenu rizika i stavljanju izvan snage Uredbe (EZ) br. 352/2009 (Tekst značajan za EGP) (SL L 121, 3.5.2013.)

k) inspekcijski nadzor nad provedbom ovoga Zakona i izravno primjenjivim propisima Europske unije

l) praćenje, promicanje i provođenje pravnog okvira sigurnosti željezničkog sustava, uključujući sudjelovanje u donošenju podzakonskih propisa i donošenje obvezujućih uputa iz područja svoje nadležnosti

m) izdavanje odobrenja za probni rad prometno-upravljačkog i signalno-sigurnosnog podsustava

n) izdavanje odobrenja za probne pružne dionice

o) izdavanje odobrenja za puštanje u uporabu novog, moderniziranog ili obnovljenog industrijskog kolosijeka

p) izdavanje odobrenja za otvaranje novoizgrađenoga stalnoga ili privremenoga željezničko-cestovnog prijelaza, odnosno pješačkog prijelaza preko pruge i objava odluke u Narodnim novinama i

r) izdavanje odobrenja za zatvaranje postojećeg željezničko-cestovnog prijelaza, odnosno pješačkog prijelaza preko pruge i objava odluke u Narodnim novinama.

(3) Agencija je osobito nadležna za sljedeće poslove vezane uz ovlaštenja za strojovođe iz glave XV. ovoga Zakona:

a) izdavanje dozvole za strojovođe

b) redovne provjere valjanosti dozvole za strojovođe

c) privremeno ili trajno oduzimanje dozvola za strojovođe te izvješćivanje tijela nadležnih za izdavanje potvrda o utemeljenim zahtjevima za privremenim oduzimanjem potvrda zbog neispunjavanja uvjeta za potvrdu

d) izdavanje ovlaštenja za centre za osposobljavanje strojovođa i ispitivača strojovođa

e) objavljivanje i ažuriranje registra centara za osposobljavanje strojovođa i ispitivača ovlaštenih u skladu s ovim Zakonom i izravno primjenjivim propisima Europske unije

f) vođenje i ažuriranje registra dozvola za strojovođe

g) praćenje postupka davanja ovlaštenja strojovodama u skladu sa sustavom upravljanja kvalitetom i

h) provođenje nadzora osposobljenosti strojovođa.

(4) Agencija provodi razmjenu stajališta i iskustava, osobito u okviru mreže koju je uspostavila Agencija Europske unije za željeznice u svrhu usklađivanja kriterija odlučivanja na području Europske unije.

(5) Agencija surađuje s Agencijom Europske unije za željeznice, osobito u svrhu nadgledanja razvoja sigurnosti željeznica na razini Europske unije.

(6) Agencija sklapa sporazum s Agencijom Europske unije za željeznice sukladno članku 76. Uredbe (EU) 2016/796 uz prethodnu suglasnost Ministarstva i ministarstva nadležnog za financije.

(7) Agencija obavlja i druge poslove određene ovim Zakonom i izravno primjenjivim propisima Europske unije.

(8) Poslove iz stavka 2. točaka a), c), i), m), n), o), p) i r) i stavka 3. točaka a), c) i d) Agencija obavlja kao javnu ovlast.

(9) Za obavljanje poslova iz nadležnosti iz stavaka 2. i 3. ovoga članka ne može se sklopiti ugovor s upraviteljem infrastrukture, željezničkim prijevoznikom ili naručiteljem.

Nadzor nad sustavom za upravljanje sigurnošću

Članak 9.

(1) Agencija obavlja poslove nadzora nad uspostavom i održavanjem sustava upravljanja sigurnošću željezničkog prijevoznika i upravitelja infrastrukture iz članka 24. i 25. ovoga Zakona.

(2) U skladu sa stavkom 1. ovoga članka Agencija je dužna primijeniti načela utvrđena u odgovarajućim zajedničkim sigurnosnim metodama u smislu odredaba Delegirane uredbe Komisije (EU) 2018/762 od 8. ožujka 2018. o utvrđivanju zajedničkih sigurnosnih metoda u vezi sa zahtjevima za sustav upravljanja sigurnošću na temelju Direktive (EU) 2016/798 Europskog parlamenta i Vijeća te stavljanju izvan snage uredaba Komisije (EU) br. 1158/2010 i (EU) br. 1169/2010 (Tekst značajan za EGP) (SL L 129, 25.5.2018.), pri čemu osigurava da aktivnosti nadzora obuhvaćaju provjeru da željeznički prijevoznik i upravitelj infrastrukture primjenjuje:

- a) sustav upravljanja sigurnošću kako bi se nadgledala njihova djelotvornost
- b) pojedinačne ili djelomične dijelove sustava upravljanja sigurnošću, uključujući operativne aktivnosti, pružanje usluga održavanja i opskrbu materijalima te ugovaranje vanjskih usluga kako bi se nadgledala njihova djelotvornost i
- c) odgovarajuće zajedničke sigurnosne metode pri čemu se aktivnosti nadzora, prema potrebi, odnose i na subjekte nadležne za održavanje.

(3) Željeznički prijevoznici dužni su najkasnije dva mjeseca prije početka obavljanja svakog novog željezničkog prijevoza obavijestiti Agenciju zbog planiranja aktivnosti nadzora, pri čemu željeznički prijevoznici dostavljaju i podjelu kategorija radnika i vrsta vozila.

(4) Imatelj jedinstvene potvrde o sigurnosti bez odgode obavješćuje Agenciju o svim bitnim promjenama informacija iz stavka 3. ovoga članka.

(5) Agencija kod nadzora sustava upravljanja sigurnošću upravitelja infrastrukture i željezničkog prijevoznika, uz odgovornost željezničkih prijevoznika i upravitelja infrastrukture, može uzeti u obzir odredbe članka 21. stavka 5. i članka 36. ovoga Zakona ukoliko utječu na sigurnost željezničkog sustava.

(6) Agencija je dužna osigurati nadgledanje usklađenosti s primjenjivim pravilima o radnom vremenu, vremenu vožnje i razdobljima odmora za strojovođe.

(7) U postupku nadzora sustava upravljanja sigurnošću Agencija je ovlaštena izricati upozorenja, naredbe i druge primjerene mjere po kojima je upravitelj infrastrukture i željeznički prijevoznik dužan postupiti.

(8) Ako u postupku nadzora sustava upravljanja sigurnošću posumnja u povrede ovoga Zakona i izravno primjenjivih propisa Europske unije, Agencija bez odgode provodi inspekcijski nadzor.

Nadzor nad jedinstvenom potvrdom o sigurnosti

Članak 10.

(1) Ako Agencija utvrdi da imatelj jedinstvene potvrde o sigurnosti više ne ispunjava uvjete za potvrdu, ona zahtijeva od Agencije Europske unije za željeznice izmjenu ili ukidanje te potvrde, o čemu Agencija Europske unije za željeznice odmah obavještava sva nacionalna tijela nadležna za sigurnost.

(2) U slučaju neslaganja između Agencije Europske unije za željeznice i Agencije primjenjuje se arbitražni postupak iz članka 28. ovoga Zakona, a ako se jedinstvena potvrda o sigurnosti ne ograničava niti ukida, suspendiraju se privremene sigurnosne mjere iz stavka 5. ovoga članka.

(3) Ako je Agencija samostalno izdala jedinstvenu potvrdu o sigurnosti, u skladu s ovim Zakonom, može izmijeniti ili ukinuti potvrdu, pri čemu je dužna navesti razloge za svoju odluku te o tome obavijestiti Agenciju Europske unije za željeznice.

(4) Imatelj jedinstvene potvrde o sigurnosti čiju su potvrdu Agencija Europske unije za željeznice ili Agencija djelomično ili u cijelosti ukinuli ima pravo podnijeti žalbu u skladu s člankom 28. ovoga Zakona.

(5) Ako tijekom nadzora Agencija utvrdi ozbiljan rizik u pogledu sigurnosti, u bilo kojem trenutku, može primijeniti privremene sigurnosne mjere, uključujući trenutno ograničavanje ili privremenu zabranu obavljanja odgovarajuće djelatnosti.

(6) Ako Agencija primijeni privremene sigurnosne mjere iz stavka 5. ovoga članka u slučaju da je jedinstvenu potvrdu o sigurnosti izdala Agencija Europske unije za željeznice, Agencija odmah o tim mjerama obavještava Agenciju Europske unije za željeznice te podnosi odgovarajuće dokaze na kojima se temelji njezina odluka.

(7) Ako Agencija Europske unije za željeznice utvrdi da imatelj jedinstvene potvrde o sigurnosti više ne zadovoljava uvjete za posjedovanje potvrde, odmah djelomično ili u cijelosti ukida tu potvrdu.

(8) Ako Agencija Europske unije za željeznice utvrdi da mjere koje primjenjuje Agencija nisu razmjerne, može zatražiti od Agencije da povuče ili prilagodi te mjere, pri čemu Agencija Europske unije za željeznice i Agencija surađuju kako bi se pronašlo uzajamno prihvatljivo rješenje, a prema potrebi u postupak može biti uključen i željeznički prijevoznik.

(9) Ako Agencija i Agencija Europske unije za željeznice ne uspiju pronaći uzajamno prihvatljivo rješenje, odluka Agencije o primjeni privremenih mjera ostaje na snazi.

(10) Protiv odluke Agencije o privremenoj sigurnosnoj mjeri može se pokrenuti upravni spor koji ne odgađa izvršenje odluke, neovisno o postupku iz stavaka 1. do 4. ovoga članka.

(11) Ako privremena mjera traje dulje od tri mjeseca, Agencija će zatražiti od Agencije Europske unije za željeznice da djelomično ili u cijelosti ukine jedinstvenu potvrdu o sigurnosti, pri čemu se primjenjuje postupak iz stavaka 1. do 4. ovoga članka.

(12) Ako je područje djelovanja ograničeno na teritorij Republike Hrvatske Agencija je dužna, neovisno o izdavatelju, u najkraćem mogućem roku obavijestiti sve upravitelje infrastrukture u Republici Hrvatskoj o izmjeni ili ukidanju jedinstvene potvrde o sigurnosti.

Nadzor nad uvjerenjem o sigurnosti

Članak 11.

U slučaju prekograničnih infrastruktura Agencija obavlja svoje aktivnosti nadzora iz članka 8. stavka 2. točke b) ovoga Zakona u suradnji s drugim nacionalnim tijelima nadležnima za sigurnost, a ako Agencija utvrdi da upravitelj infrastrukture više ne zadovoljava uvjete za posjedovanje uvjerenja o sigurnosti, ona to uvjerenje u cijelosti ili djelomično ukida, navodeći razloge za svoju odluku.

Koordiniranje aktivnosti nadziranja

Članak 12.

(1) Nacionalna tijela nadležna za sigurnost u državama članicama Europske unije u kojima djeluje željeznički prijevoznik surađuju u koordiniranju aktivnosti nadzora kako bi se osigurala razmjena svih bitnih informacija o određenom željezničkom prijevozniku, posebno o poznatim rizicima i njegovoj djelatnosti s obzirom na sigurnost.

(2) Agencija je dužna razmjenjivati informacije s nacionalnim tijelima nadležnima za sigurnost iz stavka 1. ovoga članka i Agencijom Europske unije za željeznice, ako otkrije da željeznički prijevoznik ne poduzima potrebne mjere za upravljanje rizicima.

(3) Suradnja iz stavaka 1. i 2. ovoga članka osigurava da su aktivnosti nadziranja u dovoljnoj mjeri pokrivene te se izbjegavaju dvostruke inspekcije i provjere.

(4) Nacionalna tijela nadležna za sigurnost mogu razviti zajednički plan nadzora kako bi se osiguralo da se provjere i druge inspekcije provode periodično, uzimajući u obzir vrstu i opseg djelatnosti prijevoza u svakoj od uključenih država članica Europske unije.

(5) Agencija može uputiti obavijest kako bi upozorila upravitelja infrastrukture ili željezničkog prijevoznika u slučaju nepoštivanja obveza određenih u članku 9. ovoga Zakona.

(6) Agencija je dužna koristiti informacije koje je Agencija Europske unije za željeznice prikupila tijekom ocjene dokumentacije iz članka 27. stavka 3. točke a) ovoga Zakona za potrebe nadziranja željezničkog prijevoznika nakon izdavanja svoje jedinstvene potvrde o sigurnosti.

(7) Agencija koristi informacije prikupljene tijekom postupka izdavanja uvjerenja o sigurnosti u skladu s člankom 34. ovoga Zakona za potrebe nadzora upravitelja infrastrukture.

(8) Kada je jedinstvena potvrda o sigurnosti izdana u skladu s člankom 30. ovoga Zakona Agencija koristi informacije prikupljene tijekom nadzora za potrebe obnavljanja jedinstvenih potvrda o sigurnosti, kao i za potrebe obnavljanja uvjerenja o sigurnosti.

(9) Agencija Europske unije za željeznice i Agencija razvijaju smjernice i poduzimaju potrebne mjere kako bi koordinirali i osigurali potpunu razmjenu informacija iz ovoga članka.

Načela rada Agencije

Članak 13.

(1) Agencija je dužna poslove iz svoje nadležnosti obavljati na transparentan i nediskriminirajući način.

(2) Upravitelj infrastrukture, željeznički prijevoznik i ostala stručna tijela i osobe na zahtjev Agencije pružaju tehničku pomoć Agenciji, odgovaraju na upite te dostavljaju tražene podatke i izvješća Agenciji u vezi s poslovima iz nadležnosti Agencije.

(3) Pri obavljanju poslova u cilju razvoja nacionalnog pravnog okvira sigurnosti željezničkog sustava, Agencija se savjetuje sa svim zainteresiranim stranama, uključujući upravitelje infrastrukture, željezničke prijevoznike, proizvođače, subjekte nadležne za održavanje, radionice koje provode održavanje, korisnike i predstavnike radnika u željezničkom sustavu.

(4) Agencija je ovlaštena provoditi sve vrste pregleda i provjera koje su potrebne za ispunjavanje poslova iz njene nadležnosti, a upravitelj infrastrukture ili željeznički prijevoznik moraju u tu svrhu omogućiti pristup svim odgovarajućim dokumentima, objektima, postrojenjima i opremi.

Akti Agencije

Članak 14.

(1) Radi provedbe svojih nadležnosti propisanih ovim Zakonom i izravno primjenjivim propisima Europske unije Agencija može donositi obvezujuće mjere za održavanje i poboljšavanje sigurnosti i ostvarenje interoperabilnosti željezničkog sustava.

(2) Željeznički prijevoznik, upravitelj infrastrukture i druge pravne osobe dužni su postupiti po izrečenoj mjeri iz stavka 1. ovoga članka.

(3) Upravni akti Agencije su:

- a) jedinstvene potvrde o sigurnosti i uvjerenja o sigurnosti
- b) ovlaštenje subjekta za održavanje (ECM)
- c) dozvole za strojovođe
- d) ovlaštenja za centre za osposobljavanje strojovođa i ovlaštenja za ispitivače strojovođa
- e) odobrenja za puštanje u uporabu infrastrukturnih podsustava i industrijskih kolosijeka
- f) odobrenja za probni rad prometno-upravljačkog i signalno-sigurnosnog podsustava i odobrenja za probne pružne dionice
- g) odobrenja za stavljanje vozila na tržište i odobrenja za tip vozila i
- h) zabrane, naredbe ili druge mjere željezničkog inspektora.

(4) Protiv upravnih akata Agencije žalba nije dopuštena, ali se može pokrenuti upravni spor.

Statut Agencije

Članak 15.

(1) Statutom Agencije uređuje se unutarnje ustrojstvo, predstavljanje i zastupanje, financiranje, poslovno planiranje i godišnje izvještavanje, rad i poslovanje, ovlasti i način odlučivanja, opći akti, tajnost podataka, javnost rada te druga pitanja značajna za rad Agencije.

(2) Statut Agencije, uz prethodnu suglasnost Vlade Republike Hrvatske, donosi Upravno vijeće Agencije.

Tijela Agencije

Članak 16.

Tijela Agencije su Upravno vijeće i ravnatelj, koji za svoj rad odgovaraju Vladi.

Upravno vijeće Agencije

Članak 17.

(1) Upravno vijeće ima pet članova koji se imenuju na vrijeme od pet godina, s mogućnošću ponovnog imenovanja.

(2) Četiri člana Upravnog vijeća imenuje Vlada, a jedan član je predstavnik radnika koji se imenuje sukladno propisima koji uređuju područje rada.

(3) Predsjednika Upravnog vijeća imenuje Vlada iz reda članova Upravnog vijeća Agencije.

(4) Upravno vijeće upravlja Agencijom, a članovi Upravnog vijeća, osim predstavnika radnika iz stavka 2. ovoga članka imenuju se nakon provedenog javnog natječaja.

(5) Javni natječaj iz stavka 4. ovoga članka provodi Ministarstvo.

(6) Članom Upravnog vijeća Agencije može biti imenovan državljanin Republike Hrvatske s prebivalištem u Republici Hrvatskoj koji ima završen diplomski sveučilišni studij ili specijalistički diplomski stručni studij iz područja tehničkih, pravnih ili ekonomskih znanosti i najmanje pet godina radnog iskustva u odgovarajućem stupnju obrazovanja vezano uz područje željeznice te aktivno znanje engleskog jezika.

(7) Član Upravnog vijeća ne može biti osoba:

a) protiv koje se vodi kazneni postupak ili koja je pravomoćno osuđena na kaznu zatvora u trajanju jedne ili više godina za kaznena djela propisana Kaznenim zakonom (Narodne novine, br. 125/11, 144/12, 56/15, 61/15, 101/17 i 118/18) kao i ranije važećim Kaznenim zakonom (Narodne novine, br. 110/97, 27/98 - ispravak, 50/00, 129/00, 51/01, 111/03, 190/03, 105/04, 84/05, 71/06, 110/07, 152/08. i 57/11) ili

b) koja obnaša dužnost zastupnika Hrvatskoga sabora ili člana predstavničkog tijela jedinice lokalne samouprave ili područne (regionalne) samouprave i izvršne vlasti, koja

je u radnom odnosu ili obavlja druge poslove kod upravitelja infrastrukture, željezničkog prijevoznika, podnositelja zahtjeva ili subjekta koji provodi javnu nabavu vozila i usluga, uključujući dodjelu ugovora za usluge javnog prijevoza putnika željeznicom te koja je vlasnik ili suvlasnik ili član njegove uprave ili nadzornog odbora.

(8) Vlada će razriješiti predsjednika i ostale članove Upravnog vijeća i prije isteka vremena na koje su imenovani iz sljedećih razloga:

- a) ako predsjednik, odnosno član Upravnog vijeća to sam zatraži
- b) zbog teže povrede dužnosti utvrđene Statutom Agencije
- c) u slučaju nemogućnosti urednog obavljanja dužnosti dulje od šest mjeseci
- d) u slučaju trajnog gubitka sposobnosti za obavljanje dužnosti
- e) ako je pravomoćno osuđen za kazneno djelo iz stavka 7. točke a) ovoga članka ili
- f) u slučaju nastupa okolnosti koje upućuju na sukob interesa iz stavka 7. točke b) ovoga članka.

(9) Upravno vijeće obavlja sljedeće poslove:

- a) donosi Statut Agencije i druge opće akte
- b) donosi godišnji program rada i razvoja Agencije te nadzire njegovo izvršavanje
- c) daje prijedloge i mišljenja na financijski plan i završni račun Agencije
- d) daje suglasnost na godišnja izvješća iz članka 20. stavaka 1. i 2. ovoga Zakona i
- e) odlučuje o drugim pitanjima utvrđenim ovim Zakonom i Statutom Agencije, kao i o ostalim pitanjima koja se odnose na upravljanje Agencijom.

(10) Upravno vijeće sastaje se prema potrebi, u skladu sa Statutom Agencije.

(11) Članovi Upravnog vijeća, imaju pravo na mjesečnu naknadu za svoj rad i naknadu troškova u vezi njihova rada, koji se isplaćuju iz sredstava Agencije u skladu sa Statutom Agencije.

Ravnatelj Agencije

Članak 18.

(1) Ravnatelj Agencije vodi stručni rad Agencije, organizira rad i poslovanje Agencije, predstavlja i zastupa Agenciju te obavlja druge poslove utvrđene ovim Zakonom i Statutom Agencije.

(2) Ravnatelja Agencije imenuje Vlada na temelju javnog natječaja na vrijeme od četiri godine, s mogućnošću ponovnog imenovanja.

(3) Javni natječaj iz stavka 2. ovoga članka provodi Ministarstvo.

(4) Ravnateljem može biti imenovan državljanin Republike Hrvatske s prebivalištem u Republici Hrvatskoj koji ima završen diplomski sveučilišni studij ili specijalistički diplomski stručni studij iz područja, tehničkih, pravnih ili ekonomskih znanosti i najmanje deset godina radnog iskustva u odgovarajućem stupnju obrazovanja vezano uz područje željeznice.

(5) Na ravnatelja Agencije odgovarajuće se primjenjuju odredbe članka 17. stavka 7. ovoga Zakona.

(6) Ravnatelj ne može bez posebne ovlasti Upravnog vijeća nastupati kao druga ugovorna strana i s Agencijom sklapati ugovore u svoje ime i za svoj račun ili račun drugih osoba ili u ime i za račun drugih osoba.

(7) Vlada će razriješiti ravnatelja Agencije u slučajevima predviđenim općim propisom kojim se uređuju ustanove.

Poslovanje Agencije

Članak 19.

(1) Stručne poslove u okviru rada i poslovanja Agencije obavljaju zaposlenici Agencije, čiji se pravni položaj, uvjeti za zasnivanje radnog odnosa, plaće i druga pitanja u vezi s radnim odnosom uređuju Statutom Agencije i drugim općim aktima Agencije u skladu s propisima koji uređuju područje rada i propisima koji uređuju plaće u javnim službama.

(2) Sredstva za obavljanje djelatnosti Agencije iz članka 8. ovoga Zakona osiguravaju se iz državnog proračuna Republike Hrvatske koji uključuje sredstva doznačena od Agencije Europske unije za željeznice temeljem članka 8. stavka 6. ovoga Zakona.

(3) Agencija može stjecati sredstva i iz drugih izvora (donacije, fondovi i sl.) sukladno propisu kojim se uređuju obvezni odnosi, pod uvjetom da se time ne narušava njezina neovisnost u radu.

(4) Agencija vodi poslovne knjige i sastavlja financijske izvještaje, sukladno propisima koji uređuju područje proračunskog računovodstva.

(5) Visina pristojbi za obavljanje poslova iz nadležnosti Agencije iz članka 8. stavaka 2. i 3. ovoga Zakona propisuje se posebnim propisom kojim se uređuju upravne pristojbe.

(6) Pristojbe iz stavka 5. ovoga članka uplaćene izravno na propisani račun za pismena i radnje Agencije prihod su državnog proračuna Republike Hrvatske.

(7) Statutom Agencije određuju se ograničenja glede stjecanja, opterećivanja i otuđivanja nekretnina i druge imovine Agencije, kao i vrijednost pravnih poslova za koje je potrebna suglasnost Vlade.

(8) Agencija odgovara za obveze cijelom svojom imovinom, a Republika Hrvatska solidarno i neograničeno odgovara za obveze Agencije.

*Godišnja izvješća***Članak 20.**

(1) Agencija do 30. rujna svake godine podnosi Vladi godišnje izvješće o svom radu u prethodnoj godini, uključujući i financijsko izvješće.

(2) Agencija svake godine javno objavljuje godišnje izvješće o svojim aktivnostima iz prethodne godine te ga najkasnije do 30. rujna podnosi Agenciji Europske unije za željeznice.

(3) Izvješće iz stavka 2. ovoga članka sadržava podatke o:

a) razvoju sigurnosti željezničkog sustava, uključujući podatke o zajedničkim sigurnosnim pokazateljima, objedinjene na razini država članica Europske unije

b) bitnim promjenama hrvatskog zakonodavstva koje se odnose na sigurnost željezničkog sustava

c) razvoju u obavljanju poslova vezanih uz jedinstvene potvrde i uvjerenja o sigurnosti

d) rezultatima nadzora nad upraviteljem infrastrukture i željezničkim prijevoznicima te s time povezanim iskustvima, uključujući broj i rezultate inspekcija i provjera

e) odstupanjima koja su usvojena u skladu s člankom 82. stavcima od 4. do 6. ovoga Zakona i

f) iskustvima željezničkih prijevoznika i upravitelja infrastrukture u pogledu primjene zajedničkih sigurnosnih metoda.

III. RAZVOJ I UPRAVLJANJE SIGURNOŠĆU*Održavanje i unaprjeđenje sigurnosti željezničkog sustava***Članak 21.**

(1) Upravitelji infrastrukture i željeznički prijevoznici, u okviru svoje djelatnosti, odgovorni su za sigurnost željezničkog sustava Europske unije i za upravljanje povezanim rizicima.

(2) Upravitelji infrastrukture i željeznički prijevoznici, dužni su provoditi mjere potrebne za upravljanje rizicima, primjenjivati pravila Europske unije i nacionalna pravila te uspostaviti sustav upravljanja sigurnošću u skladu s ovim Zakonom.

(3) Uz građanskopravnu odgovornost, upravitelji infrastrukture i željeznički prijevoznici odgovorni su korisnicima, putnicima, radnicima i ostalim strankama za dio sustava u okviru svoje djelatnosti i za njegov siguran rad, uključujući nabavu materijala i ugovaranje usluga.

(4) Željeznički prijevoznici i upravitelji infrastrukture:

a) u svojim sustavima upravljanja sigurnošću uzimaju u obzir rizike povezane s aktivnostima drugih sudionika i trećih osoba

b) prema potrebi, ugovorno obvezuju druge sudionike iz stavka 5. ovoga članka koji imaju mogući utjecaj na siguran rad željezničkog sustava Europske unije da provode mjere za upravljanje rizicima i

c) osiguravaju da njihovi izvođači provode mjere za upravljanje rizicima putem primjene zajedničkih sigurnosnih metoda za postupke nadgledanja koji su utvrđeni u zajedničkim sigurnosnim metodama o nadgledanju te da je to propisano u odgovarajućim aktima koje treba predočiti na zahtjev Agencije Europske unije za željeznice ili Agencije.

(5) Uz odgovornosti željezničkih prijevoznika i upravitelja infrastrukture iz stavka 4. ovoga članka, subjekti nadležni za održavanje i svi ostali sudionici koji imaju potencijalni utjecaj na siguran rad željezničkog sustava Europske unije, uključujući proizvođače, pružatelje usluga održavanja, posjednike, pružatelje usluga, naručitelje, prijevoznike, pošiljatelje, primatelje, punitelje, praznitelje, utovaritelje, iskrcatelje:

a) provode potrebne mjere za upravljanje rizicima, prema potrebi u suradnji s drugim sudionicima i

b) osiguravaju da podsustavi, pribor i oprema koje dostavljaju te usluge koje pružaju ispunjavaju navedene zahtjeve i uvjete korištenja kako bi ih željeznički prijevoznik i/ili upravitelj infrastrukture mogao koristiti na siguran način.

(6) U cilju razvoja i unaprjeđenja sigurnosti na mreži Europske unije razvijaju se zajednički sigurnosni ciljevi i zajedničke sigurnosne metode te se razvijaju i objavljuju godišnji sigurnosni planovi u kojima se navode mjere planirane za ostvarivanje zajedničkih sigurnosnih ciljeva.

(7) Željeznički prijevoznici, upravitelji infrastrukture i svi sudionici iz stavka 5. ovoga članka koji otkriju sigurnosni rizik povezan s nedostacima i nesukladnostima u konstrukciji ili kvarovima tehničke opreme, uključujući one na opremi strukturnih podsustava ili su obaviješteni o njima, u granicama svojih nadležnosti:

a) moraju poduzeti potrebne korektivne mjere kako bi se otklonio utvrđeni sigurnosni rizik i

b) moraju obavijestiti uključene stranke o rizicima kako bi im omogućili poduzimanje svakog daljnjeg potrebnog korektivnog djelovanja radi osiguranja neprekinute izvedbe željezničkog sustava Europske unije u pogledu sigurnosti.

(8) U slučaju razmjene vozila između željezničkih prijevoznika, svaki sudionik koji je uključen u razmjenu odgovoran je za potpuno i istinito prenošenje svih potrebnih informacija kako bi se provjerilo jesu li vozila ispravna za korištenje, a osobito za informacije vezane uz stanje i povijest vozila, dokumentaciju o održavanju, sljedivost utovarnih djelatnosti i teretnih listova.

Zajednički sigurnosni pokazatelji

Članak 22.

(1) U cilju ocjene postizanja zajedničkih sigurnosnih ciljeva i praćenja općeg razvoja sigurnosti željezničkog sustava, Agencija prikuplja podatke o zajedničkim sigurnosnim pokazateljima (engl. *Common Safety Indicators – CSI*) te ih u okviru godišnjeg izvješća podnosi Agenciji Europske unije za željeznice.

(2) Ako Agencija nakon podnošenja godišnjeg izvješća iz stavka 1. ovoga članka otkrije nove činjenice ili uoči greške, izmijenit će ili ispraviti zajedničke sigurnosne pokazatelje za određenu godinu prvom prilikom, a najkasnije u sljedećem godišnjem izvješću.

(3) Zajednički sigurnosni pokazatelji utvrđeni su u Prilogu 4. ovoga Zakona.

Nacionalna pravila

Članak 23.

(1) Nova nacionalna pravila se mogu utvrditi samo u sljedećim slučajevima:

- a) ako pravila koja se odnose na postojeće sigurnosne metode nisu obuhvaćena zajedničkim sigurnosnim metodama
- b) ako operativna pravila željezničke mreže još nisu obuhvaćena TSI-ima
- c) kada TSI ne ispunjava u potpunosti osnovne zahtjeve
- d) kao hitnu preventivnu mjeru, posebice nakon nesreće ili incidenta
- e) kada je potrebno revidirati pravilo o kojem se već obavijestilo ili
- f) kada pravila o zahtjevima koje trebaju ispunjavati radnici koji obavljaju zadaće bitne za sigurnost, uključujući kriterije za odabir, fizičku i psihičku sposobnost te stručnu osposobljenost, još nisu obuhvaćena TSI-om ili ovim Zakonom.

(2) Nacionalna pravila iz stavka 1. ovoga članka donose se u obliku zakonskih i podzakonskih propisa te se objavljuju u Narodnim novinama.

(3) Ministarstvo dostavlja izrađeni nacrt novog nacionalnog pravila Agenciji Europske unije za željeznice i Europskoj komisiji na razmatranje pravovremeno i u rokovima iz članka 25. stavka 1. Uredbe (EU) 2016/796 prije uvođenja predloženog novog pravila u zakonodavstvo Republike Hrvatske, pružajući obrazloženje za njegovo uvođenje, putem odgovarajućeg informatičkog sustava u skladu s člankom 27. Uredbe (EU) 2016/796, a Agencija Europske unije za željeznice provodi ispitivanje u skladu s člankom 25. stavkom 2. Uredbe (EU) 2016/796.

(4) U slučaju hitnih preventivnih mjera novo nacionalno pravilo može se odmah donijeti i primjenjivati.

(5) Ministarstvo o nacionalnom pravilu iz stavka 4. ovoga članka obavještava Agenciju Europske unije za željeznice i Europsku komisiju u skladu s člankom 27. stavkom 2. Uredbe (EU) 2016/796 i podložno je ocjeni Agencije Europske unije za željeznice u skladu s člankom 26. stavcima 1., 2. i 5. Uredbe (EU) 2016/796.

(6) Ministarstvo o donesenim nacionalnim pravilima obavještava Agenciju Europske unije za željeznice i Europsku komisiju koristeći se odgovarajućim informatičkim sustavom u skladu s člankom 27. Uredbe (EU) 2016/796.

(7) O donošenju novog nacionalnog pravila iz stavka 1. točke c) ovoga članka Ministarstvo obavještava Agenciju Europske unije za željeznice i Europsku komisiju putem odgovarajućeg informatičkog sustava u skladu s člankom 27. Uredbe (EU) 2016/796 te se obrazlaže potreba za donošenjem novog pravila kako bi se ispunio osnovni zahtjev koji još nije obuhvaćen odgovarajućim TSI-em.

(8) Ministarstvo može odlučiti ne obavijestiti Agenciju Europske unije za željeznice i Europsku komisiju o pravilima i ograničenjima izričito lokalne naravi.

(9) Ministarstvo u slučajevima iz stavka 8. ovoga članka navodi pravila i ograničenja u registrima infrastrukture iz ovoga Zakona ili ih naznačuje u Izvješću o mreži u skladu s odredbama propisa kojim se uređuje područje željeznice.

(10) Pravila o kojima Ministarstvo nije obavijestilo Agenciju Europske unije za željeznice i Europsku komisiju u skladu s ovim člankom ne primjenjuju se za potrebe ovoga Zakona.

(11) Nacionalno pravilo može izravno i jasno upućivati na usklađene hrvatske norme i objave Međunarodne željezničke unije (franc. Union Internationale des Chemins de fer) ili druge jasno utvrđene normativne dokumente, koji se smatraju obveznim od trenutka stupanja na snagu nacionalnog pravila.

Sustav upravljanja sigurnošću

Članak 24.

(1) Upravitelj infrastrukture i željeznički prijevoznik dužan je uspostaviti sustav upravljanja sigurnošću radi osiguranja da željeznički sustav Europske unije može ostvariti barem zajedničke sigurnosne ciljeve, da je u skladu sa sigurnosnim zahtjevima utvrđenim u TSI-ima, da se primjenjuju odgovarajući dijelovi zajedničkih sigurnosnih metoda i nacionalna pravila o kojima se obavijestilo u skladu s člankom 23. ovoga Zakona.

(2) Sustav upravljanja sigurnošću iz stavka 1. ovoga članka mora zadovoljiti zahtjeve iz ovoga članka i sadržavati dijelove sustava upravljanja sigurnošću iz članka 25. ovoga Zakona, prilagodene svojstvima, opsegu i drugim uvjetima obavljanja djelatnosti upravitelja infrastrukture ili željezničkog prijevoznika.

(3) Sustav upravljanja sigurnošću iz stavka 1. ovoga članka mora pokazati na koji je način osigurana kontrola od strane uprave na različitim razinama, na koji su način zaposlenici i njegovi predstavnici na svim razinama uključeni, kako se osigurava kontinuirano poboljšanje sustava upravljanja sigurnošću te kako se kontrolira utjecaj ljudskog faktora uz primjenu odgovarajućih metoda kontrole.

(4) Upravitelji infrastrukture i željeznički prijevoznici putem sustava upravljanja sigurnošću promiču kulturu uzajamnog povjerenja, pouzdanja i učenja u kojoj se zaposlenike potiče da doprinose razvoju sigurnosti, osiguravajući pritom povjerljivost.

(5) Sustav upravljanja sigurnošću prilagođen je vrsti, opsegu, području djelovanja i drugim uvjetima djelatnosti koja se obavlja.

(6) Sustavom se osigurava upravljanje svim rizicima povezanim s djelatnošću upravitelja infrastrukture ili željezničkog prijevoznika, uključujući pružanje usluga održavanja te nabavu materijala i ugovaranje vanjskih usluga, neovisno o subjektu nadležnom za održavanje.

(7) Uz postojeća nacionalna i međunarodna pravila o građanskopravnoj odgovornosti, sustavom upravljanja sigurnošću uzimaju se u obzir, kada je to primjereno i razumno, rizici koji proizlaze iz djelatnosti svih uključenih stranaka.

(8) Sustavom upravljanja sigurnošću upravitelja infrastrukture uzimaju se u obzir učinci obavljanja djelatnosti željezničkih prijevoznika na željezničku mrežu te se osigurava da željeznički prijevoznici mogu djelovati u skladu s TSI-ima, nacionalnim pravilima i s uvjetima koji su utvrđeni u njihovoj potvrdi o sigurnosti.

(9) Sustavi upravljanja sigurnošću razvijaju se s ciljem koordiniranja postupaka u slučaju izvanrednih situacija koje provodi upravitelj infrastrukture sa svim željezničkim prijevoznicima koji pružaju usluge na njegovoj infrastrukturi i s hitnim službama kako bi se olakšala brza intervencija službi spašavanja te sa svakom drugom stranom koja bi u izvanrednu situaciju mogla biti uključena.

(10) U slučaju iz stavka 9. ovoga članka kod prekogranične infrastrukture se suradnjom upravitelja infrastrukture olakšava potrebna koordinacija i pripremljenost nadležnih hitnih službi s obje strane granice.

(11) Željeznički prijevoznik pruža pomoć žrtvama nakon ozbiljne nesreće pomažući im u postupcima pritužbi u skladu s pravom Europske unije, a osobito Uredbom (EZ) br. 1371/2007 Europskog parlamenta i Vijeća od 23. listopada 2007. o pravima i obvezama putnika u željezničkom prometu (SL L 315, 3.12.2007.), neovisno o obvezama drugih stranaka.

(12) U okviru pomoći iz stavka 11. ovoga članka koriste se kanali za komunikaciju s obiteljima žrtava te ona uključuje psihološku podršku za žrtve nesreće i njihove obitelji.

(13) Upravitelj infrastrukture i željeznički prijevoznik dužni su imenovati osobu nadležnu za sustav upravljanja sigurnošću i o tome obavijestiti Agenciju.

Dijelovi sustava upravljanja sigurnošću

Članak 25.

(1) Osnovni dijelovi sustava upravljanja sigurnošću su:

- a) politika sigurnosti odobrena od uprave trgovačkog društva i dostupna svim radnicima
- b) kvalitativni i kvantitativni ciljevi održavanja i poboljšanja sigurnosti te planovi i postupci trgovačkog društva za postizanje tih ciljeva
- c) postupci za zadovoljavanje postojećih, novih i izmijenjenih tehničkih normi i operativnih standarda ili drugih propisanih uvjeta utvrđenih u:
 - TSI-ima
 - nacionalnim pravilima
 - drugim mjerodavnim pravilima i
 - odlukama nadležnih tijela
- d) postupci koji osiguravaju da su oprema i postupci usklađeni s normama i drugim propisanim uvjetima tijekom cijelog uporabnog vijeka opreme i tijekom cijelog rada sustava
- e) postupci i metode za otkrivanje rizika, provedbu procjene rizika i implementaciju mjera za upravljanje rizicima u slučaju kada promjena uvjeta poslovanja ili uvođenje novih materijala postavlja nove rizike za infrastrukturu ili međudnos čovjeka, stroja i organizacije

f) mjere osposobljavanja radnika i sustavi kojima se osigurava njihova trajna osposobljenost i obavljanje poslova na stručan način, uključujući i mjere u pogledu fizičke i psihičke sposobnosti

g) mjere za dostupnost i razmjenu informacija unutar trgovačkog društva i po potrebi između trgovačkih društava u željezničkom sustavu

h) postupci i obrasci za dokumentiranje sigurnosnih informacija i određivanje postupaka za kontrolu najvažnijih sigurnosnih informacija

i) postupci prijave, istraživanja i analize nesreća, incidenata, izbjegnutih nesreća i ostalih opasnih događaja te poduzimanje nužnih preventivnih mjera

j) pravila o postupanju, davanju upozorenja i informiranja javnosti u izvanrednim situacijama, usuglašena s nadležnim tijelima i

k) redovite unutarnje provjere sustava upravljanja sigurnošću.

(2) Upravitelji infrastrukture i željeznički prijevoznici dodaju sve ostale dijelove koji su potrebni kako bi se obuhvatili sigurnosni rizici, u skladu s procjenom rizika koji proizlaze iz njihove vlastite djelatnosti.

Izvješće o sigurnosti

Članak 26.

(1) Upravitelji infrastrukture i željeznički prijevoznici moraju Agenciji dostaviti svake godine najkasnije do 30. svibnja izvješće o sigurnosti za prethodnu kalendarsku godinu.

(2) Izvješće o sigurnosti iz stavka 1. ovoga članka mora sadržavati:

a) podatke o ispunjavanju unutarnjih sigurnosnih ciljeva trgovačkog društva i rezultate planova sigurnosti

b) razvoj nacionalnih sigurnosnih pokazatelja i zajedničkih sigurnosnih pokazatelja utvrđenih u Prilogu 4. ovoga Zakona, u mjeri u kojoj se to odnosi na podnositelja izvješća

c) rezultate unutarnje provjere sigurnosti

d) podatke o nedostacima i nepravilnostima u odvijanju željezničkog prometa i upravljanju željezničkom infrastrukturom koji mogu biti od značaja za Agenciju, uključujući sažetak informacija koje su pružile stranke u skladu s člankom 21. stavkom 7. točkom b) ovoga Zakona i

e) izvješće o primjeni zajedničkih sigurnosnih metoda.

(3) Upravitelj infrastrukture je dužan, neovisno o stavku 1. ovoga članka, redovito dostavljati Agenciji dnevne evidencije o nepravilnostima u odvijanju redovnog željezničkog prometa.

IV. POTVRDA I UVJERENJE O SIGURNOSTI

Jedinstvena potvrda o sigurnosti

Članak 27.

(1) Upravitelj infrastrukture, u cilju pružanja usluge prijevoza putnika i tereta na siguran način, može dati pristup željezničkoj infrastrukturi samo željezničkom prijevozniku koji ima jedinstvenu potvrdu o sigurnosti izdanu od Agencije Europske unije za željeznice ili

Agencije, kojom željeznički prijevoznik dokazuje da je uspostavio vlastiti sustav upravljanja sigurnošću i da može na siguran način obavljati djelatnost na određenom području.

(2) U svom zahtjevu za jedinstvenu potvrdu o sigurnosti željeznički prijevoznik navodi vrstu i opseg obuhvaćenih željezničkih djelatnosti te planirano područje djelovanja.

(3) Uz zahtjev za jedinstvenu potvrdu o sigurnosti prilaže se dokumentacija kojom se dokazuje:

a) da je željeznički prijevoznik uspostavio svoj sustav upravljanja sigurnošću u skladu s člankom 24. ovoga Zakona, da taj sustav ispunjava zahtjeve utvrđene u TSI-ima, zajedničkim sigurnosnim metodama, zajedničkim sigurnosnim ciljevima i ostalom primjenjivom zakonodavstvu kako bi se upravljalo rizicima i osiguralo sigurno obavljanje usluga prijevoza na mreži i

b) da željeznički prijevoznik, prema potrebi, ispunjava zahtjeve utvrđene u nacionalnim pravilima u kojima se obavijestilo Agenciju Europske unije za željeznicu u skladu s člankom 23. ovoga Zakona.

(4) Zahtjev iz stavka 3. ovoga članka podnosi se putem jedinstvene kontaktne točke iz članka 12. Uredbe (EU) 2016/796, putem koje su dostupne informacije o svim zahtjevima, fazama postupaka u tijeku i njihovom ishodu, te, prema potrebi, zahtjevima i odlukama odbora za žalbe.

(5) U jedinstvenoj potvrdi o sigurnosti utvrđuju se vrsta i opseg obuhvaćenih željezničkih djelatnosti te područje djelovanja, a može obuhvaćati i sporedne kolosijeka koje željeznički prijevoznik posjeduje, ako su obuhvaćeni njegovim sustavom upravljanja sigurnošću.

Postupak izdavanja jedinstvene potvrde o sigurnosti

Članak 28.

(1) Agencija Europske unije za željeznice ili Agencija, kada je područje djelovanja podnositelja zahtjeva ograničeno na teritorij Republike Hrvatske po izboru i na zahtjev podnositelja zahtjeva izdaje jedinstvenu potvrdu o sigurnosti, ili obavještava podnositelja zahtjeva o negativnoj odluci u unaprijed utvrđenom i razumnom roku, a u svakom slučaju najkasnije četiri mjeseca, odnosno Agencija u roku od najduže 60 dana nakon što je podnositelj zahtjeva dostavio sve potrebne informacije i sve dodatne tražene informacije.

(2) Agencija Europske unije za željeznice ili Agencija, kada je područje djelovanja podnositelja zahtjeva ograničeno na teritorij Republike Hrvatske, provodi postupak izdavanja jedinstvene potvrde o sigurnosti kako je određeno u Provedbenoj uredbi Komisije (EU) 2018/763 od 9. travnja 2018. o utvrđivanju praktičnih aranžmana za izdavanje jedinstvenih potvrda o sigurnosti željezničkim prijevoznicima u skladu s Direktivom (EU) 2016/798 Europskog parlamenta i Vijeća te o stavljanju izvan snage Uredbe Komisije (EZ) br. 653/2007 (Tekst značajan za EGP) (SL L 129, 25.5.2018.).

(3) Agencija Europske unije za željeznice izdaje jedinstvenu potvrdu o sigurnosti željezničkim prijevoznicima čije se područje djelovanja nalazi u jednoj ili više država članica Europske unije, a radi ocjene dokumentacije iz članka 27. stavke 3. točke b) ovoga Zakona upućuje cjelokupnu dokumentaciju željezničkog prijevoznika Agenciji.

(4) U slučaju iz stavka 3. ovoga članka Agencija je ovlaštena obavljati posjete i inspekcije u prostorima željezničkog prijevoznika, provoditi provjere, a može zatražiti i dodatne informacije o dokumentaciji iz članka 27. stavka 3. točke b) ovoga Zakona.

(5) Agencija Europske unije za željeznice i Agencija koordiniraju organizaciju posjeta, provjera i inspekcija iz stavka 4. ovoga članka.

(6) Ako se Agencija Europske unije za željeznice ne složi s negativnom, odnosno pozitivnom ocjenom Agencije, u skladu sa stavkom 3. ovoga članka, o tome obavještava Agenciju i navodi razloge za svoje neslaganje.

(7) Agencija Europske unije za željeznice i Agencija surađuju s ciljem postizanja dogovora o uzajamno prihvatljivoj ocjeni, a prema potrebi u taj postupak mogu uključiti i željezničkog prijevoznika.

(8) Ako u roku od 30 dana nakon što je Agencija Europske unije za željeznice o svojem neslaganju s negativnom ocjenom obavijestila Agenciju nije bilo moguće postići dogovor o uzajamno prihvatljivoj ocjeni, Agencija Europske unije za željeznice donosi konačnu odluku, osim ako je Agencija predmet uputila na arbitražu pred odbor za žalbe koji je uspostavljen u skladu s člankom 55. Uredbe (EU) 2016/796.

(9) Ako u roku od 30 dana nakon što je Agencija Europske unije za željeznice o svom neslaganju s pozitivnom odlukom obavijestila Agenciju nije bilo moguće postići dogovor o uzajamno prihvatljivoj ocjeni, Agencija Europske unije za željeznice donosi konačnu odluku.

(10) Svaka odluka kojom se odbija izdavanje jedinstvene potvrde o sigurnosti ili kojom se isključuje dio mreže u skladu s negativnom ocjenom kako je navedeno u ovom članku mora biti obrazložena.

(11) U roku od 30 dana od primitka odluke podnositelj zahtjeva može od Agencije Europske unije za željeznice ili Agencije, prema nadležnosti, zatražiti preispitivanje odluke.

(12) Agencija Europske unije za željeznice ili Agencija dužne su u roku od dva mjeseca od dana primitka zahtjeva za preispitivanje potvrditi ili opozvati svoju odluku.

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

Važenje i ukidanje jedinstvene potvrde o sigurnosti

Članak 29.

(1) Agencija Europske unije za željeznice ili Agencija, kada je područje djelovanja podnositelja zahtjeva ograničeno na teritorij Republike Hrvatske, na zahtjev željezničkog prijevoznika izdaje jedinstvenu potvrdu o sigurnosti s rokom važenja od najviše pet godina.

(2) Potvrda o sigurnosti mijenja se u cijelosti ili djelomično uvijek kada se vrsta ili opseg djelatnosti značajno promijeni.

(3) Ako je izdavatelj jedinstvene potvrde o sigurnosti Agencija, potvrda o sigurnosti ukida se u cijelosti ili djelomično uvijek kada se vrsta ili opseg djelatnosti značajno promijeni.

(4) Željeznički prijevoznik, imatelj potvrde o sigurnosti, dužan je bez odgađanja obavijestiti Agenciju Europske unije za željeznice ili Agenciju o svim većim izmjenama uvjeta u potvrdi o sigurnosti.

(5) Agencija Europske unije za željeznice ili Agencija može zatražiti izmjenu izdane jedinstvene potvrde o sigurnosti kod značajnijih zakonodavnih izmjena u području sigurnosti željeznice.

(6) Kada je područje djelovanja podnositelja zahtjeva ograničeno na teritorij Republike Hrvatske, Agencija obavještava Agenciju Europske unije za željeznice o izdavanju, izmjeni ili ukidanju jedinstvene potvrde o sigurnosti bez odgode, a najkasnije u roku od 14 dana od dana izdavanja, izmjene ili ukidanja jedinstvene potvrde o sigurnosti.

(7) Agencija je dužna kod obavještavanja iz stavka 6. ovoga članka navesti naziv i sjedište željezničkog prijevoznika, datum izdavanja, vrstu, opseg, rok valjanosti i područje djelovanja obuhvaćeno jedinstvenom potvrdom o sigurnosti te, kod ukidanja, razloge za svoju odluku.

Jedinstvena potvrda o sigurnosti za teritorij Republike Hrvatske

Članak 30.

(1) Kada je područje djelovanja ograničeno na teritorij Republike Hrvatske, Agencija može na temelju zahtjeva podnositelja zahtjeva izdati rješenje o jedinstvenoj potvrdi o sigurnosti za čije izdavanje je odgovorna Agencija.

(2) Radi izdavanja potvrde iz stavka 1. ovoga članka, Agencija ocjenjuje dokumentaciju iz članka 27. stavka 3. ovoga Zakona i u skladu s izravno primjenjivim propisima Europske unije.

(3) Agencija je ovlaštena, u okviru ocjena iz stavka 2. ovoga članka, provoditi odgovarajuće provjere, obavljati preglede i inspekcije u prostorima željezničkog prijevoznika.

(4) U roku od 30 dana od primitka zahtjeva Agencija zaključkom obavještava podnositelja zahtjeva da je dokumentacija potpuna ili traži potrebne dodatne informacije.

(5) Jedinstvena potvrda o sigurnosti važeća je za željezničke prijevoznike koji voze do kolodvora u susjednim državama članicama Europske unije sa sličnim značajkama mreže te sličnim operativnim pravilima bez proširenja područja djelovanja, ako su ti kolodvori u blizini granice, a nakon savjetovanja s nadležnim nacionalnim tijelima nadležnima za sigurnost.

(6) Savjetovanja iz stavka 5. ovoga članka mogu se provoditi za svaki slučaj zasebno ili biti navedena u prekograničnom sporazumu između država članica Europske unije ili između nacionalnih tijela nadležnih za sigurnost.

Pristup kolodvoru na teritoriju Republike Hrvatske bez jedinstvene potvrde o sigurnosti

Članak 31.

Upravitelj infrastrukture može željezničkim prijevoznicima iz trećih zemalja odobriti pristup kolodvoru na teritoriju i u blizini granice Republike Hrvatske, a koji je određen za prekogranične aktivnosti bez jedinstvene potvrde o sigurnosti, pod uvjetom da je osigurana primjerena razina sigurnosti putem:

a) prekograničnog sporazuma između Republike Hrvatske i susjedne treće zemlje ili

b) ugovora između željezničkog prijevoznika iz treće zemlje i željezničkog prijevoznika ili upravitelja infrastrukture koji su imatelji jedinstvene potvrde o sigurnosti ili uvjerenja o sigurnosti za rad na mreži Republike Hrvatske, pod uvjetom da njihov sustav upravljanja sigurnošću pravilno odražava dijelove tih ugovornih obveza povezanih sa sigurnošću.

Izmjena jedinstvene potvrde o sigurnosti

Članak 32.

(1) Ako podnositelj zahtjeva posjeduje jedinstvenu potvrdu o sigurnosti izdanu u skladu s člankom 28. stavcima od 3. do 11. ovoga Zakona i želi izmijeniti svoje područje djelovanja ili ako posjeduje jedinstvenu potvrdu o sigurnosti izdanu u skladu s člankom 30. ovoga Zakona i želi proširiti svoje područje djelovanja na drugu državu članicu, dužan je zahtjevu priložiti odgovarajuću dokumentaciju iz članka 27. stavka 3. ovoga Zakona koja se odnosi na dodatno područje djelovanja.

(2) Željeznički prijevoznik iz stavka 1. ovoga članka podnosi dokumentaciju Agenciji Europske unije za željeznice koja, nakon provedbe postupaka utvrđenih u članku 28. ovoga Zakona, izdaje izmijenjenu jedinstvenu potvrdu o sigurnosti koja obuhvaća prošireno područje djelovanja.

(3) U slučaju iz stavka 2. ovoga članka radi ocjenjivanja dokumentacije određene u članku 27. stavku 3. točki b) ovoga Zakona Agencija Europske unije za željeznice provodi savjetovanje samo s odgovarajućim nacionalnim tijelima nadležnima za sigurnost na koje se odnosi proširenje djelovanja.

(4) Ako željeznički prijevoznik posjeduje jedinstvenu potvrdu o sigurnosti u skladu s člankom 30. ovoga Zakona i želi proširiti područje djelovanja u toj državi članici, dužan je zahtjevu priložiti odgovarajuću dokumentaciju iz članka 27. stavka 3. ovoga Zakona koja se odnosi na dodatno područje djelovanja.

(5) Željeznički prijevoznik iz stavka 4. ovoga članka podnosi odgovarajuću dokumentaciju nacionalnom tijelu nadležnom za sigurnost putem jedinstvene kontaktne točke iz članka 12. Uredbe (EU) 2016/796, a koje, nakon provedbe postupaka utvrđenih u članku 30.

ovoga Zakona, izdaje izmijenjenu jedinstvenu potvrdu o sigurnosti koja obuhvaća prošireno područje djelovanja.

Uvjerenje o sigurnosti

Članak 33.

(1) Upravitelj infrastrukture za obavljanje djelatnosti upravljanja željezničkom infrastrukturom mora imati rješenje o uvjerenju o sigurnosti koje izdaje Agencija.

(2) Uvjerenjem o sigurnosti potvrđuje se:

a) prihvatljivost sustava upravljanja sigurnošću upravitelja infrastrukture u skladu s ovim Zakonom

b) prihvatljivost pravila upravitelja infrastrukture o ispunjavanju posebnih zahtjeva za uspostavu (uključujući gradnju), održavanje i rad željezničke infrastrukture na siguran način, uključujući organiziranje i reguliranje prometa i upravljanje prometom i

c) udovoljavanje zahtjevima iz TSI-a ili nacionalnim pravilima za vozila upravitelja infrastrukture, uključujući propisana odobrenja.

(3) Odredbe ovoga Zakona o izdavanju uvjerenja o sigurnosti na odgovarajući se način primjenjuju i na morske luke, luke unutarnjih voda i robne terminale.

(4) Za provedbu odredbe stavka 3. ovoga članka, u morskim lukama i lukama unutarnjih voda, nadležna je lučka uprava ili druga pravna osoba kojoj je dana ovlast za upravljanje željezničkim kolosijecima, u skladu s posebnim propisima.

Izdavanje i ukidanje uvjerenja o sigurnosti

Članak 34.

(1) Agencija izdaje uvjerenje o sigurnosti na zahtjev upravitelja infrastrukture za razdoblje od pet godina, u skladu sa zajedničkom sigurnosnom metodom za ocjenu prihvatljivosti pravila upravitelja infrastrukture o ispunjavanju zahtjeva za izdavanje uvjerenja o sigurnosti u skladu s Delegiranom uredbom Komisije (EU) 2018/762.

(2) Uvjerenje o sigurnosti se mora u cijelosti ili djelomično ukinuti u slučaju značajnih izmjena građevinskog, prometno-upravljačkog i signalno-sigurnosnog te elektroenergetskog podsustava ili izmjena osnovnih načela njihovog rada i održavanja.

(3) Upravitelj infrastrukture, imatelj uvjerenja o sigurnosti, bez odgode mora obavijestiti Agenciju o svim izmjenama sustava upravljanja sigurnošću, a posebno u slučajevima iz stavka 2. ovoga članka.

(4) Agencija može zatražiti izmjenu odgovarajućeg dijela uvjerenja o sigurnosti u slučaju značajnijih izmjena primjenjivog zakonodavstva.

(5) Ako Agencija utvrdi da imatelj uvjerenja o sigurnosti više ne zadovoljava propisane uvjete, ukinuti će uvjerenje o sigurnosti navodeći razloge za takvu odluku.

(6) Agencija je dužna bez odgode, a u svakom slučaju u roku od 14 dana, obavijestiti Agenciju Europske unije za željeznicu o izdanim ili ukinutim uvjerenjima o sigurnosti, pri čemu mora navesti naziv i adresu upravitelja infrastrukture, datum izdavanja, opseg i rok valjanosti uvjerenja o sigurnosti i, u slučaju ukidanja, razloge za takvu odluku.

(7) Agencija će rješenje o izdavanju uvjerenja o sigurnosti donijeti u roku od najduže 60 dana.

(8) U slučaju prekogranične infrastrukture nadležna nacionalna tijela nadležna za sigurnost surađuju u svrhu izdavanja uvjerenja o sigurnosti.

Podnošenje zahtjeva za izdavanje potvrde i uvjerenja o sigurnosti

Članak 35.

(1) Agencija je dužna na svojoj internetskoj stranici javno objaviti smjernice za podnošenje zahtjeva za izdavanje potvrde i uvjerenja o sigurnosti u kojima će opisati postupak izdavanja, navesti zahtjeve koje je potrebno ispuniti za izdavanje i navesti dokumentaciju koju je potrebno priložiti zahtjevu.

(2) Podaci iz stavka 1. ovoga članka stavljaju se na raspolaganje podnositeljima zahtjeva bez naknade.

(3) Podnositelj zahtjeva je dužan na traženje Agencije bez odgode dostaviti dodatne informacije potrebne za upotpunjavanje zahtjeva za izdavanje potvrde i uvjerenja o sigurnosti.

Pristup centrima za osposobljavanje

Članak 36.

(1) Centar za osposobljavanje je pravna osoba ovlaštena od strane Agencije koja osigurava da željeznički prijevoznici i upravitelji infrastrukture te njihovi radnici koji obavljaju zadaće bitne za sigurnost imaju jednak i nediskriminirajući pristup osposobljavanju strojovođa i izvršnih radnika u slučaju kada je takvo osposobljavanje potrebno za pružanje usluga na njihovoj mreži.

(2) Usluge osposobljavanja uključuju osposobljavanje u vezi s potrebnim poznavanjem trasa, operativnim pravilima i postupcima, prometno-upravljačkim i signalno-sigurnosnim podsustavima te postupcima u slučaju izvanrednih situacija koji se primjenjuju na trasama na kojima se odvija prijevoz.

(3) Ispitivači koji su ovlašteni od strane Agencije moraju osigurati jednak i nediskriminirajući pristup ispitivanju i dobivanju potvrda o osposobljenosti i u slučaju da osposobljavanje iz stavaka 1. i 2. ovoga članka ne uključuje ispitivanje.

(4) U postupku izdavanja potvrde i uvjerenja o sigurnosti Agencija utvrđuje da su radnici podnositelja zahtjeva osposobljeni u skladu s ovim Zakonom, sa sigurnosnim zahtjevima iz TSI-a ili nacionalnim pravilima.

(5) Centar za osposobljavanje dužan je omogućiti jednak i nediskriminirajući pristup osposobljavanju ostalim željezničkim prijevoznicima uz primjerenu i nediskriminirajuću naknadu, temeljenu na izravnim troškovima i uvećanu za razumnu dobit, ako su centri za osposobljavanje dostupni samo kod jednog željezničkog prijevoznika ili upravitelja infrastrukture.

(6) Centar za osposobljavanje, uključujući željezničkog prijevoznika i upravitelja infrastrukture, dužan je strojovođama i izvršnim radnicima odobriti pristup, dostavu i presliku svih isprava koje svjedoče o njihovom obrazovanju, općoj i stručnoj osposobljenosti te radnom iskustvu.

(7) Uz odgovornost centra za osposobljavanje, željeznički prijevoznici i upravitelji infrastrukture moraju svojim sustavom upravljanja sigurnošću osigurati potrebnu razinu obrazovanja i osposobljenosti izvršnih radnika i strojovođa.

V. TEHNIČKE SPECIFIKACIJE ZA INTEROPERABILNOST – TSI

Područje primjene i sadržaj TSI-a

Članak 37.

(1) Infrastrukturni podsustavi moraju biti u skladu s TSI-ima i nacionalnim pravilima koji su na snazi u trenutku podnošenja zahtjeva za odobrenje za puštanje u uporabu u skladu s ovim Zakonom.

(2) Vozila moraju biti u skladu s TSI-ima i nacionalnim pravilima koji su na snazi u trenutku podnošenja zahtjeva za odobrenje za stavljanje na tržište u skladu s ovim Zakonom.

(3) Sukladnost i usklađenost infrastrukturnih podsustava i vozila s TSI-ima kontinuirano se održava za vrijeme njihove uporabe.

(4) Plan provedbe za određeni TSI, u skladu s odredbama, uputama i rokovima utvrđenim u TSI-u, donosi ministar nadležan za promet (u daljnjem tekstu: ministar).

Odstupanja od primjene TSI-a

Članak 38.

(1) Podnositelj zahtjeva ne mora primjenjivati jedan ili više TSI-a ili njihovih dijelova u sljedećim slučajevima:

a) za predloženi novi podsustav ili njegov dio, za obnovu ili modernizaciju postojećeg podsustava ili njegovog dijela, za bilo koji projekt u kasnijoj fazi razvoja ili koji je predmet ugovora koji se nalazi u provedbi na dan primjene odgovarajuće skupine TSI-a

b) za svaku predloženu obnovu, proširenje ili modernizaciju postojećeg podsustava, u slučaju kada bi primjena tih TSI-a štetila ekonomskoj održivosti projekta i/ili kompatibilnosti željezničkog sustava

c) ako nakon nesreće ili prirodne katastrofe uvjeti za brzu ponovnu uspostavu mreže u ekonomskom ili tehničkom smislu ne dopuštaju djelomičnu ili potpunu primjenu

odgovarajućih TSI-a, u kojem se slučaju neprimjena TSI-a ograničava na razdoblje prije ponovne uspostave mreže

d) za vozila koja dolaze ili odlaze u treće zemlje, a u kojima je širina kolosijeka drugačija od širine kolosijeka na glavnoj željezničkoj mreži Europske unije ili

e) za predloženi novi podsustav ili za predloženu obnovu, odnosno modernizaciju postojećeg podsustava na teritoriju države članice Europske unije, ako je njezina željeznička mreža odvojena ili izolirana morem ili je uslijed posebnih zemljopisnih uvjeta odvojena od željezničke mreže ostatka Europske unije.

(2) U slučaju iz stavka 1. točke a) ovoga članka, Ministarstvo će u roku godinu dana od stupanja na snagu odgovarajućeg TSI-a dostaviti Europskoj komisiji popis projekata koji su u kasnijoj fazi razvoja, a izvode se na teritoriju Republike Hrvatske.

(3) U slučajevima iz stavka 1. točaka a) i d) ovoga članka Ministarstvo dostavlja Europskoj komisiji odluku da neće primjenjivati jedan ili više TSI-a ili njihovih dijelova.

(4) U slučajevima iz stavka 1. točaka a), b), d) i e) ovoga članka, Ministarstvo podnosi Europskoj komisiji zahtjev za neprimjenu TSI-a ili dijelova TSI-a zajedno s dokumentacijom koja sadrži obrazloženje zahtjeva i u kojoj se navode alternativne odredbe koje Republika Hrvatska namjerava primjenjivati umjesto TSI-a.

(5) Alternativne odredbe iz stavka 4. ovoga članka mogu se primjenjivati bez odgode dok Europska komisija ne donese odluku o zahtjevu.

VI. OCJENJIVANJE SUKLADNOSTI

Tijela za ocjenjivanje sukladnosti

Članak 39.

(1) Tijela za ocjenjivanje sukladnosti su prijavljena tijela (engl. *Notified Body* – NoBo) i imenovana tijela (engl. *Designated Body* – DeBo).

(2) Prijavljeno tijelo je pravna osoba koja obavlja zadaće ocjenjivanja sukladnosti u skladu s odabranim TSI-em za koje je prijavljeno, bez obzira obavlja li ih tijelo za ocjenjivanje sukladnosti ili se one obavljaju u njegovo ime i pod njegovom odgovornošću.

(3) Imenovano tijelo je pravna osoba koja obavlja zadaće ocjenjivanja sukladnosti za koje je imenovano, a u skladu s nacionalnim pravom pod vlastitom odgovornošću.

(4) U svakom trenutku, za svaki posebni postupak ocjenjivanja sukladnosti i svaku vrstu i/ili kategoriju proizvoda za koje je prijavljeno, tijelo za ocjenjivanje sukladnosti dužno je imati na raspolaganju:

a) potrebno osoblje s tehničkim znanjem i dostatnim i prikladnim iskustvom za obavljanje zadaća ocjenjivanja sukladnosti

b) odgovarajuće opise postupaka u skladu s kojima se ocjenjivanje sukladnosti treba provoditi, a kojima se osigurava transparentnost i sposobnost primjene tih postupaka te uspostavljenu prikladnu politiku i postupke za razlikovanje između zadaća koje obavlja kao prijavljeno tijelo za ocjenjivanje sukladnosti i drugih aktivnosti

c) odgovarajuće postupke za obavljanje aktivnosti kojima se vodi računa o veličini trgovačkog društva, sektoru u kojem djeluje, njegovoj strukturi, stupnju složenosti tehnologije proizvoda te masovnoj ili serijskoj prirodi proizvodnog procesa i

d) sredstva potrebna za obavljanje tehničkih i administrativnih zadaća povezanih s aktivnostima ocjenjivanja sukladnosti na odgovarajući način te pristup svojoj potrebnoj opremi ili postrojenjima.

(5) Tijelo za ocjenjivanje sukladnosti dužno je imati osiguranje od odgovornosti, osim u slučaju ako je odgovornost preuzela država ili je država izravno odgovorna za ocjenjivanje sukladnosti.

(6) Podaci koji se dobiju tijekom postupka provjere su poslovna tajna, a osoblje koje provodi postupak provjere dužno je čuvati tajnost podataka koje sazna tijekom obavljanja postupka provjere, osim u odnosu na državna tijela i Istražno tijelo, ne dirajući time u prava vlasništva.

(7) Prijavljeno tijelo dužno je sudjelovati u aktivnostima normizacije i aktivnostima koordinacijske grupe prijavljenih tijela za ocjenjivanje sukladnosti osnovane u skladu s mjerodavnim pravom Europske unije ili osigurati da je njegovo osoblje koje provodi ocjenjivanje obaviješteno o tim aktivnostima te da kao opće smjernice primjenjuje administrativne odluke i dokumente nastale radom te grupe.

(8) Prijavljeno tijelo, koje je prijavljeno za pružne prometno-upravljачke i signalno-sigurnosne podsustave i/ili one ugrađene u vozilo, sudjeluju u aktivnostima grupe za ERTMS iz članka 29. Uredbe (EU) 2016/796 ili osiguravaju da je njihovo osoblje koje provodi ocjenjivanje obaviješteno o tim aktivnostima, pri čemu slijedi smjernice koje su rezultat rada te grupe.

(9) Ako prijavljeno tijelo smatra da je primjena smjernica iz stavka 7. ovoga članka neprikladna ili nemoguća ono podnosi primjedbe na raspravi grupe za ERTMS radi kontinuiranog poboljšavanja smjernica.

(10) Ako tijelo za ocjenjivanje sukladnosti iz stavka 1. ovoga članka dokaže da ispunjava kriterije utvrđene u odgovarajućim usklađenim normama ili njihovim dijelovima, a na koje su upućivanja objavljena u Službenom listu Europske unije, predmnijeva se da ono ispunjava zahtjeve utvrđene u člancima od 39. do 41. ovoga Zakona, ako su ti zahtjevi obuhvaćeni primjenjivim usklađenim normama.

(11) Prijavljena tijela osnovana u Republici Hrvatskoj ispunjavanje zahtjeva iz članaka od 39. do 41. ovoga Zakona dokazuju potvrdom o akreditaciji izdanom od hrvatskog akreditacijskog tijela u smislu i u skladu s Uredbom (EZ) br. 765/2008.

(12) Za imenovana tijela postupke ocjenjivanja i redovitog nadzora ispunjavanja zahtjeva iz članka 45. ovoga Zakona provodi Ministarstvo.

(13) Odobrenje tijela za ocjenjivanje sukladnosti iz stavka 1. ovoga članka koje je osnovano u Republici Hrvatskoj izdaje Ministarstvo.

(14) Tijelu za ocjenjivanje sukladnosti koje više ne ispunjava zahtjeve iz članka od 39. do 41. ovoga Zakona ukinuti će se odobrenje iz stavka 13. ovoga članka.

(15) Iznimno od ovoga članka, prijavljeno tijelo se može odrediti kao imenovano tijelo te u tom slučaju jedinstveno tijelo za ocjenjivanje sukladnosti može provesti cijeli postupak "EZ" provjere podsustava iz članka 60. ovoga Zakona.

Nepriistranost tijela za ocjenjivanje sukladnosti

Članak 40.

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

(2) Tijelo koje pripada profitnom društvu ili profesionalnom udruženju koje predstavlja trgovačka društva uključena u projektiranje, proizvodnju, isporuku, sklapanje, uporabu ili održavanje proizvoda koje ono ocjenjuje smatra se tijelom za ocjenjivanje sukladnosti pod uvjetom da je dokazana njegova neovisnost i nepostojanje sukoba interesa.

(3) Nepriistranost tijela za ocjenjivanje sukladnosti, njihove uprave i osoblja koji obavljaju ocjenjivanje mora biti osigurana.

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

(5) Tijelo za ocjenjivanje sukladnosti, njegova uprava i osoblje odgovorno za provedbu ocjenjivanja sukladnosti ne smiju biti izravno uključeni u projektiranje, proizvodnju ili izgradnju, stavljanje na tržište, ugrađivanje, uporabu ili održavanje tih proizvoda niti predstavljati stranke koje sudjeluju u tim aktivnostima, kao ni sudjelovati u kakvoj aktivnosti koja može biti u sukobu s neovisnošću njihove prosudbe ili poštenjem u odnosu na poslove ocjenjivanja sukladnosti za koje su prijavljeni, a posebno u odnosu na usluge savjetovanja.

(6) Tijela za ocjenjivanje sukladnosti osiguravaju da aktivnosti njihovih ovisnih društava ili podizvođača ne utječu na povjerljivost, objektivnost ili nepriistranost njihova ocjenjivanja sukladnosti.

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

Osoblje tijela za ocjenjivanje sukladnosti

Članak 41.

(1) Osoblje odgovorno za provedbu aktivnosti ocjenjivanja sukladnosti dužno je imati:

- a) odgovarajuću tehničku i stručnu osposobljenost kojom su obuhvaćene sve aktivnosti ocjenjivanja sukladnosti za koje je tijelo za ocjenjivanje sukladnosti ovlašteno
- b) odgovarajuće poznavanje zahtjeva povezanih s ocjenjivanjima koja provode i odgovarajuće ovlaštenje za provedbu tih ocjenjivanja
- c) odgovarajuće znanje o osnovnim zahtjevima, primjenjivim usklađenim normama i relevantnim odredbama prava Europske unije te razumijevanje tih zahtjeva, normi i odredaba i
- d) sposobnost izrade dokumentacije kojom se dokazuje da su ocjenjivanja provedena.

(2) Naknada za rad uprave i osoblja koji provode ocjenjivanje u tijelu za ocjenjivanje sukladnosti ne ovisi o broju provedenih ocjenjivanja niti o rezultatima tih ocjenjivanja.

*Ovisna društva prijavljenih tijela i dodjela ugovora podizvođačima
od strane prijavljenih tijela*

Članak 42.

(1) Ako prijavljeno tijelo za ocjenjivanje sukladnosti dodijeli ugovorom podizvođaču određene zadaće povezane s ocjenjivanjem sukladnosti ili se opredijeli za ovisno društvo, ono osigurava da podizvođač ili ovisno društvo ispunjava zahtjeve utvrđene u člancima od 39. do 41. ovoga Zakona i obavještava Ministarstvo o tome.

(2) Prijavljena tijela preuzimaju punu odgovornost za zadaće koje obavljaju podizvođači ili ovisna društva bez obzira na mjesto njihovog poslovnog nastana.

(3) Aktivnosti prijavljenih tijela mogu se dodijeliti podizvođaču ili ih može obaviti ovisno društvo samo uz pristanak podnositelja zahtjeva.

(4) Prijavljena tijela stavljaju na raspolaganje tijelu koje provodi prijavljivanje odgovarajuće dokumente koji se odnose na ocjenjivanje kvalifikacija podizvođača ili ovisnog društva i poslova koje oni obavljaju u skladu s odgovarajućim TSI-em.

Akreditirana interna tijela

Članak 43.

(1) Podnositelji zahtjeva mogu se koristiti akreditiranim internim tijelom za provedbu postupka ocjenjivanja sukladnosti radi provedbe postupaka određenih u modulima A1, A2, C1 ili C2 koji su utvrđeni u Prilogu II. Odluci br. 768/2008/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 9. srpnja 2008. o zajedničkom okviru za stavljanje na tržište proizvoda i o stavljanju izvan snage Odluke Vijeća 93/465/EEZ (Tekst značajan za EGP) (SL L 218, 13.8.2008.) i modulima CA1 i CA2 koji su utvrđeni u Prilogu I. Odluci 2010/713/EU od 9. studenoga 2010. o modulima za postupke ocjene sukladnosti, prikladnosti za uporabu i EZ provjere podsustava koji se koriste u tehničkim specifikacijama za interoperabilnost donesenima na temelju Direktive 2008/57 Europskog parlamenta i Vijeća (Tekst značajan za EGP) (SL L 319, 4.12.2010.), pri čemu to tijelo predstavlja zaseban i odvojen dio tog podnositelja zahtjeva te ne sudjeluje u projektiranju, proizvodnji, isporuci, ugradnji, uporabi ili održavanju proizvoda koje ocjenjuje.

(2) Akreditirano interno tijelo ispunjava sljedeće zahtjeve:

- a) akreditirano je u skladu s Uredbom (EZ) br. 765/2008
- b) tijelo i njegovo osoblje se unutar trgovačkog društva čiji su dio razlikuju na organizacijskoj razini i koriste se metodama izvješćivanja kojima se osigurava njihova nepristranost te to dokazuju nadležnom nacionalnom akreditacijskom tijelu
- c) ni tijelo ni njegovo osoblje nisu odgovorni za projektiranje, proizvodnju, isporuku, ugradnju, rad ili održavanje proizvoda koje ocjenjuju niti obavljaju postupke koji bi mogli biti u sukobu s neovisnošću njihove prosudbe ili poštenjem u odnosu na njihov postupak ocjenjivanja i
- d) tijelo pruža svoje usluge isključivo trgovačkom društvu čiji je ono dio.

(3) Akreditirano interno tijelo ne prijavljuje se državama članicama niti Europskoj komisiji, ali informacije o njegovoj akreditaciji pruža trgovačko društvo čiji je ono dio ili nacionalno akreditacijsko tijelo o tome obavješćuje Ministarstvo na njegov zahtjev.

Zahtjev za prijavljivanje

Članak 44.

(1) Tijelo za ocjenjivanje sukladnosti koje ima poslovni nastan u Republici Hrvatskoj podnosi zahtjev za prijavljivanje Ministarstvu.

(2) Zahtjevu iz stavka 1. ovoga članka prilaže se opis postupka ocjenjivanja sukladnosti, modul ili moduli za ocjenjivanje sukladnosti i proizvod ili proizvodi za koje tijelo iz stavka 1. ovoga članka tvrdi da je nadležno, kao i potvrda o akreditaciji, ako ona postoji, koju je izdalo nacionalno akreditacijsko tijelo kojom se potvrđuje da tijelo za ocjenjivanje sukladnosti ispunjava zahtjeve utvrđene u člancima od 39. do 41. ovoga Zakona.

(3) Ako tijelo za ocjenjivanje sukladnosti iz stavka 1. ovoga članka ne može dostaviti potvrdu o akreditaciji, Ministarstvu dostavlja sve dokumentirane dokaze potrebne za provjeru, priznavanje i redovno nadgledanje njegove usklađenosti sa zahtjevima utvrđenima u člancima od 39. do 41. ovoga Zakona.

Imenovana tijela

Članak 45.

(1) Zahtjevi u vezi s tijelima za ocjenjivanje sukladnosti određeni su u člancima od 39. do 43. ovoga Zakona, a primjenjuju se i na tijela imenovana u skladu s člankom 39. stavcima 3. i 15. ovoga Zakona, osim:

- a) u slučaju vještina koje osoblje tih tijela mora posjedovati u skladu s člankom 41. stavkom 1. točkom c) ovoga Zakona, pri čemu je imenovano tijelo dužno posjedovati odgovarajuće znanje o nacionalnom pravu i razumijevanje tog prava ili

- b) u slučaju dokumentacije koju treba staviti na raspolaganje Ministarstvu u skladu s člankom 42. stavkom 4. ovoga Zakona, pri čemu je imenovano tijelo dužno uključiti dokumente povezane s radom koji su obavili podizvođači ili ovisno društvo u skladu s odgovarajućim nacionalnim pravilima.

(2) Operativne obveze utvrđene u članku 48. ovoga Zakona primjenjuju se i na tijela imenovana u skladu s člankom 39. stavcima 3. i 15. ovoga Zakona, osim ako se te obveze odnose na nacionalna pravila umjesto na TSI-e.

(3) Obveza obavješćivanja utvrđena u članku 49. stavku 1. ovoga Zakona primjenjuje se i na imenovana tijela koja na odgovarajući način obavješćuju države članice.

Prijavljivanje tijela za ocjenjivanje sukladnosti

Članak 46.

(1) Ministarstvo je odgovorno za utvrđivanje i provedbu postupaka za ocjenjivanje, prijavljivanje i nadgledanje tijela za ocjenjivanje sukladnosti, uključujući ovisna društva prijavljenih tijela i podizvođače.

(2) Ministarstvo prijavljuje Europskoj komisiji i državama članicama Europske unije samo ono tijelo za ocjenjivanje sukladnosti koje ispunjava zahtjeve iz članka 39. do 41. ovoga Zakona koristeći se elektroničkim alatom za prijavljivanje koje je izradila i kojim upravlja Europska komisija, navodeći sve pojedinosti o postupku ocjenjivanja sukladnosti, modulu za ocjenjivanje sukladnosti i proizvodu te odgovarajuću potvrdu o akreditaciji ili druge potvrde o stručnosti.

(3) Ako se prijavljivanje ne temelji na potvrdi o akreditaciji kako je navedeno u članku 44. stavku 2. ovoga Zakona, Ministarstvo dostavlja Europskoj komisiji i državama članicama Europske unije dokumentirane dokaze kojima se potvrđuje stručnost tijela za ocjenjivanje sukladnosti i uspostavljene postupke radi osiguranja da će tijelo biti periodično nadgledano i da će nastaviti ispunjavati zahtjeve utvrđene u člancima od 39. do 41. ovoga Zakona.

(4) Tijelo iz stavka 1. ovoga članka može obavljati aktivnosti prijavljenog tijela samo ako Europska komisija i države članice Europske unije ne podnesu prigovor u roku od 14 dana od dana prijavljivanja kada je upotrijebljena potvrda o akreditaciji ili u roku od dva mjeseca od dana prijavljivanja kada akreditacija nije upotrijebljena.

(5) Europska komisija i države članice Europske unije obavještavaju se o svakoj naknadnoj bitnoj promjeni u prijavi.

Obavještavanje o tijelima za ocjenjivanje sukladnosti

Članak 47.

(1) Ministarstvo obavještava o tijelima za ocjenjivanje sukladnosti Europsku komisiju i druga tijela država članica Europske unije ovlaštena za provedbu zadaća ocjenjivanja sukladnosti trećih strana.

(2) Ministarstvo je u postupku prijavljivanja dužno osigurati:

- a) izbjegavanje svakog sukoba interesa s tijelima za ocjenjivanje sukladnosti
- b) objektivno i nepristrano postupanje
- c) da svaku odluku koja se odnosi na prijavljivanje tijela za ocjenjivanje sukladnosti donose stručne osobe različite od onih koje provode ocjenjivanje

d) da ne nudi niti obavlja bilo kakve aktivnosti koje obavljaju tijela za ocjenjivanje sukladnosti kao ni usluge savjetovanja na komercijalnoj ili konkurentskoj osnovi
 e) zaštitu povjerljivosti prikupljenih informacija i
 f) da raspoláže dostatnim brojem stručnog osoblja za ispravno obavljanje svojih zadaća.

(3) Ministarstvo obavještava Europsku komisiju o svojim postupcima za ocjenjivanje, prijavljivanje i nadgledanje tijela za ocjenjivanje sukladnosti i svim promjenama u vezi s tim postupcima.

(4) Ako Ministarstvo utvrdi ili je obaviješteno o tome da prijavljeno tijelo više ne ispunjava zahtjeve utvrđene u člancima od 39. do 41. ovoga Zakona ili da ne ispunjava svoje obveze, Ministarstvo ograničava, privremeno ukida ili povlači prijavu Europskoj komisiji, ako je to potrebno, ovisno o ozbiljnosti neispunjavanja tih zahtjeva ili obveza, o čemu odmah obavještava Europsku komisiju i ostale države članice Europske unije.

(5) U slučaju ograničenja, privremenog ukidanja ili povlačenja prijave ili ako je prijavljeno tijelo prestalo s radom, Ministarstvo poduzima odgovarajuće korake kako bi osiguralo da dokumentaciju obradi drugo prijavljeno tijelo ili da se stavi na raspolaganje odgovornim tijelima koja provode prijavljivanje ovlaštenim od strane države članice Europske unije i tijelima nadležnim za nadzor tržišta na njihov zahtjev.

(6) Ministarstvo koje provodi prijavljivanje na zahtjev dostavlja Europskoj komisiji sve informacije koje se odnose na osnovu za prijavljivanje ili održavanje stručnosti tijela.

Operativne obveze prijavljenih tijela

Članak 48.

(1) Prijavljeno tijelo provodi ocjenjivanje sukladnosti u skladu s postupcima ocjenjivanja sukladnosti predviđenima u odgovarajućem TSI-u.

(2) Ocjenjivanje sukladnosti provodi se razmjerno, da se izbjegnu nepotrebna opterećenja gospodarskih subjekata, pri čemu prijavljeno tijelo vodi računa o veličini trgovačkog društva, sektoru u kojem djeluje, njegovoj strukturi, stupnju složenosti tehnologije proizvoda te masovnoj ili serijskoj prirodi proizvodnog procesa.

(3) Pri postupku iz stavka 2. ovoga članka prijavljeno tijelo djeluje s ciljem ocjenjivanja usklađenosti proizvoda s ovim Zakonom.

(4) Ako prijavljeno tijelo utvrdi da proizvođač ne ispunjava zahtjeve utvrđene u odgovarajućem TSI-u, odgovarajućim usklađenim normama ili tehničkim specifikacijama, ono zahtijeva da proizvođač poduzme odgovarajuće korektivne mjere i ne izdaje potvrdu o sukladnosti.

(5) Ako prijavljeno tijelo tijekom nadgledanja sukladnosti, a nakon izdavanja potvrde utvrdi da proizvod više nije u skladu s odgovarajućim TSI-em ili odgovarajućim usklađenim normama ili tehničkim specifikacijama, ono zahtijeva da proizvođač poduzme odgovarajuće korektivne mjere i, ako je to potrebno, privremeno ili trajno ukine potvrdu.

(6) Ako korektivne mjere iz stavaka 4. i 5. ovoga članka nisu poduzete ili nemaju traženi učinak, prijavljeno tijelo prema potrebi ograničava, privremeno ili trajno ukida potvrdu.

Obveza prijavljenih tijela da pružaju informacije

Članak 49.

(1) Prijavljeno tijelo dužno je obavijestiti Ministarstvo:

- a) o svakom odbijanju, ograničenju, privremenom ukidanju ili ukidanju potvrde
- b) o svim okolnostima koje utječu na opseg prijave i uvjete prijave
- c) o svakom zahtjevu za obavještanje koje je primilo od tijela nadležnog za nadzor nad tržištem u vezi s aktivnostima ocjenjivanja sukladnosti i
- d) na zahtjev, o aktivnostima ocjenjivanja sukladnosti provedenima na području za koje je prijavljeno i svakoj drugoj provedenoj aktivnosti, uključujući prekogranične aktivnosti i ugovore s podizvođačima.

(2) Prijavljeno tijelo je dužno obavijestiti Agenciju o svakom odbijanju, ograničenju, privremenom ukidanju ili ukidanju potvrde u skladu sa stavkom 1. točkom a) ovoga članka.

(3) Prijavljeno tijelo je dužno pružiti drugim prijavljenim tijelima koja provode slične aktivnosti ocjenjivanja sukladnosti kojima su obuhvaćeni isti proizvodi potrebne podatke o pitanjima u vezi s negativnim i, na zahtjev, pozitivnim rezultatima ocjenjivanja sukladnosti.

(4) Prijavljeno tijelo dužno je dostaviti Agenciji Europske unije za željeznice "EZ" potvrde o provjeri podsustava, "EZ" potvrde o sukladnosti sastavnih dijelova interoperabilnosti i "EZ" potvrde o prikladnosti za uporabu sastavnih dijelova interoperabilnosti.

(5) Prijavljeno tijelo je dužno sudjelovati u radu resorne grupe prijavljenih tijela, koju je osnovala Europska komisija, izravno ili putem imenovanih zastupnika.

VII. SASTAVNI DIJELOVI INTEROPERABILNOSTI

Stavljanje na tržište

Članak 50.

(1) Sastavni dijelovi interoperabilnosti mogu se isključivo:

- a) staviti na tržište ukoliko omogućuju postizanje interoperabilnosti u željezničkom sustavu Europske unije uz istodobno ispunjavanje osnovnih zahtjeva i
- b) koristiti u namijenjenom području uporabe te propisno ugrađivati i održavati.

(2) Stavak 1. ovoga članka ne primjenjuje se za stavljanje na tržište sastavnih dijelova interoperabilnosti kada nisu namijenjeni za uporabu kao sastavni dijelovi interoperabilnosti u smislu ovoga Zakona.

(3) Sastavni dijelovi interoperabilnosti namijenjeni za uporabu u željezničkom sustavu Europske unije koji udovoljavaju odredbama ovoga Zakona i odgovarajućih TSI-a stavljaju se na tržište bez ikakvih daljnjih ograničenja te se priznaju prethodne provjere izvršene u okviru postupka sastavljanja "EZ" izjave o sukladnosti ili prikladnosti za uporabu.

Sukladnost ili prikladnost za uporabu u skladu s TSI-ima

Članak 51.

(1) Ocjenjivanje sukladnosti ili prikladnosti za uporabu sastavnih dijelova interoperabilnosti, kada se to nalaže u odgovarajućem TSI-u, obavlja prijavljeno tijelo koje izdaje "EZ" potvrdu o sukladnosti ili prikladnosti za uporabu kojemu je proizvođač ili njegov ovlašteni zastupnik podnio zahtjev.

(2) Smatra se da sastavni dijelovi interoperabilnosti ispunjavaju osnovne zahtjeve iz Priloga 3. ovoga Zakona ako su u skladu s uvjetima utvrđenim u odgovarajućim TSI-ima ili odgovarajućim europskim specifikacijama izrađenima radi usklađivanja s tim uvjetima.

(3) "EZ" izjava o sukladnosti ili prikladnosti za uporabu potvrđuje da su sastavni dijelovi interoperabilnosti podvrgnuti postupcima utvrđenima u odgovarajućem TSI-u za ocjenjivanje sukladnosti ili prikladnosti za uporabu.

(4) Rezervni dijelovi za strukturne podsustave koji su već u uporabi kada odgovarajući TSI stupi na snagu, mogu se ugrađivati u te podsustave bez da podliježu postupku iz stavka 1. ovoga članka.

"EZ" izjava o sukladnosti ili prikladnosti za uporabu

Članak 52.

(1) Za izradu "EZ" izjave o sukladnosti ili prikladnosti za uporabu sastavnog dijela interoperabilnosti, proizvođač ili njegov ovlašteni predstavnik s poslovnim nastanom u Europskoj uniji primjenjuje odredbe utvrđene u odgovarajućim TSI-ima.

(2) Ako se na sastavni dio interoperabilnosti odnose odredbe pravnih akata Europske unije iz područja koja nisu obuhvaćena ovim Zakonom, tada se u "EZ" izjavi o sukladnosti ili prikladnosti za uporabu navodi da sastavni dijelovi interoperabilnosti također ispunjavaju zahtjeve tih pravnih akata.

(3) Ako ni proizvođač niti njegov ovlašteni predstavnik nisu ispunili obveze koje proizlaze iz stavaka 1. i 2. ovoga članka, te je obveze dužan ispuniti onaj koji sastavne dijelove interoperabilnosti stavlja na tržište te onaj koji sklapa sastavne dijelove interoperabilnosti ili njihove dijelove različitog podrijetla ili koji proizvodi sastavne dijelove interoperabilnosti za vlastitu uporabu.

(4) Kada se TSI-em to zahtijeva, uz "EZ" izjavu se prilažu:

a) potvrda o sukladnosti zasebno razmotrenog sastavnog dijela interoperabilnosti s tehničkim specifikacijama koje moraju biti ispunjene, koju je izdalo prijavljeno tijelo ili prijavljena tijela ili

b) potvrda o sukladnosti za uporabu sastavnog dijela interoperabilnosti, razmotrenog u njegovom željezničkom okruženju, a posebno u slučaju funkcionalnih zahtjeva, koju je izdalo prijavljeno tijelo ili prijavljena tijela.

(5) Proizvođač ili njegov ovlaštenu predstavnik označava datumom i potpisuje "EZ" izjavu.

Neusklađenost sastavnog dijela interoperabilnosti s osnovnim zahtjevima

Članak 53.

(1) Kada Agencija utvrdi da sastavni dio interoperabilnosti koji je obuhvaćen "EZ" izjavom o sukladnosti ili prikladnosti za uporabu i koji je stavljen na tržište vjerojatno neće, pri namjenskoj uporabi, ispunjavati osnovne zahtjeve, ograničit će njegovo područje primjene, zabraniti njegovu uporabu, narediti njegovo povlačenje s tržišta ili ga ukloniti s tržišta.

(2) Agencija odmah obavještava Europsku komisiju, Agenciju Europske unije za željeznice i druge države članice Europske unije o poduzetim mjerama i navodi razloge za svoju odluku, pri čemu posebno naznačuje proizlazi li neusklađenost iz:

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

(3) Kada odluka iz stavka 1. ovoga članka proizlazi iz nepotpunosti europskih specifikacija, Agencija primjenjuje jednu ili više sljedećih mjera:

- a) djelomično ili potpuno povlačenje specifikacija iz službenog glasila u kojima su navedene ili
- b) ako odgovarajuća specifikacija predstavlja usklađenu normu, tada se ta norma ograničava ili povlači u smislu članka 11. Uredbe (EU) br. 1025/2012.

(4) Kada Agencija utvrdi da sastavni dio interoperabilnosti za koji postoji "EZ" izjava o sukladnosti nije sukladan s osnovnim zahtjevima, poduzet će odgovarajuće zakonske mjere protiv onoga tko je sastavio izjavu o sukladnosti te o tome obavijestiti Europsku komisiju i ostale države članice Europske unije.

(5) Kada Agencija ustanovi da je "EZ" izjava o sukladnosti nepropisno sastavljena, ona poduzima odgovarajuće mjere kako bi se zabranilo stavljanje sastavnih dijelova interoperabilnosti na tržište.

(6) Kod utvrđene nesukladnosti iz stavka 4. ovoga članka proizvođač ili njegov ovlaštenu predstavnik dužni su iznova uspostaviti sukladnost sastavnog dijela interoperabilnosti i pritom se pridržavati odredbi ovoga Zakona.

VIII. PODSUSTAVI

Slobodno kretanje podsustava

Članak 54.

(1) Uz odredbe ovoga Zakona o stavljanju na tržište i puštanju u uporabu te primjenu ostalih propisa (iz područja gradnje, zaštite okoliša i ostalih), strukturni podsustavi koji su dio željezničkog sustava i koji ispunjavaju osnovne zahtjeve mogu se bez zabrane i ograničenja graditi, puštati u uporabu i koristiti na teritoriju Republike Hrvatske.

(2) U smislu stavka 1. ovoga članka priznaju se pregledi koji su već obavljani:

- a) u okviru postupka koji vodi do sastavljanja "EZ" izjave o provjeri ili
- b) u ostalim državama članicama Europske unije s ciljem provjere sukladnosti s istovjetnim zahtjevima u istovjetnim uvjetima rada.

Sukladnost s TSI-ima i nacionalnim pravilima

Članak 55.

(1) Smatra se da su strukturni podsustavi koji su obuhvaćeni "EZ" izjavom o provjeri izdanom upućivanjem na TSI-e u skladu s člankom 60. i člankom 63. stavcima 1., 2. i 3. ovoga Zakona ili izjavom o provjeri izdanom upućivanjem na nacionalna pravila u skladu s člankom 39. stavcima 3. i 15. ovoga Zakona, odnosno koji su obuhvaćeni objema izjavama, interoperabilni i sukladni s odgovarajućim osnovnim zahtjevima.

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

- a) ako TSI-i ne obuhvaćaju ili ne obuhvaćaju u potpunosti određene dijelove koji odgovaraju osnovnim zahtjevima, uključujući otvorena pitanja
- b) ako se ne primjenjuje jedan ili više TSI-a ili njihovi dijelovi u skladu s člankom 38. ovoga Zakona
- c) ako poseban slučaj zahtijeva primjenu tehničkih pravila koja nisu uključena u odgovarajući TSI
- d) nacionalna pravila koja se koriste za određivanje postojećih sustava, čija je svrha ograničena na ocjenjivanje tehničke usklađenosti vozila s mrežom
- e) mreže i vozila koja nisu obuhvaćena TSI-ima ili
- f) kao nužnu privremenu preventivnu mjeru, posebno nakon nesreće.

Odobrenje za puštanje u uporabu infrastrukturnih podsustava

Članak 56.

(1) Upravitelj infrastrukture u okviru sustava upravljanja sigurnošću uspostavlja pravila o puštanju u uporabu infrastrukturnih podsustava u skladu s odgovornošću za nadzor rizika te u skladu s zajedničkim sigurnosnim metodama za vrednovanje i procjenu rizika i za ocjenjivanje sukladnosti sa zahtjevima iz uvjerenja o sigurnosti.

(2) Upravitelj infrastrukture mora za svaki infrastrukturni podsustav koji se nalazi ili se koristi na teritoriju Republike Hrvatske prije puštanja u uporabu imati odobrenje za puštanje u uporabu koje izdaje Agencija.

(3) Odredbe o izdavanju odobrenja za puštanje u uporabu podsustava odnose se i na dijelove podsustava.

(4) Infrastrukturni podsustavi se puštaju u uporabu samo ako su projektirani, izgrađeni i ugrađeni tako da pri uključivanju u željeznički sustav ispunjavaju osnovne zahtjeve i ako je za te podsustave izdano odgovarajuće odobrenje u skladu s ovim člankom.

(5) Agencija je dužna na svojoj internetskoj stranici javno objaviti smjernice za podnošenje zahtjeva za izdavanje odobrenja iz ovoga članka u kojem će opisati postupak izdavanja, navesti zahtjeve koje je potrebno ispuniti za izdavanje i navesti dokumentaciju koju je potrebno priložiti zahtjevu.

(6) Smjernice iz stavka 5. ovoga članka stavljaju se na raspolaganje podnositeljima zahtjeva bez naknade.

(7) Podnositelj zahtjeva podnosi Agenciji zahtjev za odobrenje za puštanje u uporabu infrastrukturnih podsustava, uz koji prilaže dokaze o:

a) "EZ" izjavama o provjeri

b) tehničkoj kompatibilnosti podsustava sa sustavom u koji se integriraju, utvrđenoj na temelju odgovarajućih TSI-a, nacionalnih pravila i registara

c) sigurnoj integraciji podsustava, utvrđenoj na temelju odgovarajućih TSI-a, nacionalnih pravila te zajedničkih sigurnosnih metoda i

d) pozitivnoj odluci Agencije Europske unije za željeznice izdanoj u skladu s člankom 59. ovoga Zakona u slučaju prometno-upravljačkih i signalno-sigurnosnih podsustava na pruži koji obuhvaćaju opremu Europskog sustava upravljanja i nadzora vlakova (ETCS) i/ili Globalnog sustava pokretnih komunikacija za željeznički promet (GSM-R) te usklađenosti s rezultatima postupka u smislu članka 30. stavka 2. Uredbe (EU) 2016/796, a u slučaju promjene nacrtu specifikacija natječaja ili opisa predviđenih tehničkih rješenja koja su izrađena nakon te pozitivne odluke.

(8) U roku od 30 dana od primitka zahtjeva podnositelja, Agencija obavještuje podnositelja zahtjeva da je dokumentacija potpuna ili traži potrebne dodatne informacije, za čije pružanje određuje razuman rok.

(9) Agencija provjerava i potvrđuje potpunost, ispravnost i dosljednost dokumentacije i, u slučaju pružne opreme ERTMS-a, usklađenost s pozitivnom odlukom Agencije Europske unije za željeznicu, izdanom u skladu s člankom 59. ovoga Zakona i, prema potrebi, usklađenost s rezultatom postupka u smislu članka 30. stavka 2. Uredbe (EU) 2016/796.

(10) Nakon potvrde iz stavka 9. ovoga članka, Agencija izdaje rješenje o odobrenju za puštanje u uporabu infrastrukturnih podsustava ili obavještuje podnositelja zahtjeva o svojoj negativnoj odluci u unaprijed utvrđenom, razumnom roku, a u svakom slučaju u roku od najduže 60 dana od primitka svih potrebnih informacija.

(11) Postupak za izdavanje odobrenja za puštanje u uporabu infrastrukturnog podsustava može se voditi prije, nakon ili usporedno s postupcima koji se vode u skladu s propisom kojim se uređuje područje gradnje.

Postupak izdavanja odobrenja za puštanje u uporabu infrastrukturnog podsustava

Članak 57.

(1) Agencija će rješenje o podnesenom zahtjevu za izdavanje odobrenja za puštanje u uporabu infrastrukturnog podsustava donijeti u roku od najduže 60 dana od dostave potpunog zahtjeva.

(2) Odluka Agencije kojom se odbija zahtjev za odobrenje za puštanje u uporabu infrastrukturnih podsustava mora biti valjano obrazložena.

(3) Podnositelj zahtjeva može, u roku od 30 dana od primitka negativne odluke, Agenciji podnijeti obrazloženi zahtjev da preispita svoju odluku.

(4) Agencija je dužna, u roku od dva mjeseca od dana primitka zahtjeva za preispitivanje, potvrditi ili opozvati svoju odluku.

(5) Ako Agencija potvrdi svoju negativnu odluku, podnositelj zahtjeva može pokrenuti upravni spor.

Obnova ili modernizacija postojećih infrastrukturnih podsustava

Članak 58.

(1) U slučaju obnove ili modernizacije postojećih podsustava, podnositelj zahtjeva šalje dokumentaciju Agenciji u kojoj opisuje projekt.

(2) U roku od 30 dana od primitka zahtjeva podnositelja, Agencija obavještuje podnositelja zahtjeva da je dokumentacija potpuna ili traži potrebne dodatne informacije, za čije pružanje određuje razuman rok.

(3) Agencija, a u slučaju pružnih projekata ERTMS-a i u bliskoj suradnji s Agencijom Europske unije za željeznice, ispituje dokumentaciju i odlučuje je li potrebno novo odobrenje za puštanje u uporabu, i to na temelju sljedećih kriterija:

a) predviđeni radovi mogli bi imati negativan učinak na ukupnu razinu sigurnosti određenog podsustava

b) to zahtijevaju odgovarajući TSI-i

c) to zahtijevaju nacionalni planovi provedbe koje su utvrdile države članice Europske unije ili

d) izmijenjene su vrijednosti parametara na temelju kojih je već dodijeljeno odobrenje.

(4) Agencija donosi rješenje u unaprijed utvrđenom, razumnom roku, a u svakom slučaju u roku od najduže 60 dana od primitka svih potrebnih informacija.

*Usklađena provedba ERTMS-a***Članak 59.**

(1) Podnositelj zahtjeva za odobrenje ERTMS-a je fizička ili pravna osoba koja zahtijeva odluku Agencije Europske unije za željeznice o odobrenju tehničkih rješenja predviđenih za projekte pružne opreme ERTMS-a.

(2) Podnositelj zahtjeva podnosi zahtjev za odobrenje Agenciji Europske unije za željeznice.

(3) Uz zahtjev iz stavka 1. ovoga članka, a koji se odnosi na pojedinačne projekte ERTMS-a ili za kombinaciju projekata, prugu, skupinu pruga ili mrežu, prilaže se dokumentacija koja uključuje:

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

(4) Zahtjev iz stavka 2. ovoga članka i informacije o svim zahtjevima, fazama postupaka i njihovom ishodu te, prema potrebi, zahtjevi i odluke odbora za žalbe podnose se ili objavljuju putem jedinstvene kontaktne točke u smislu članka 12. Uredbe (EU) 2016/796.

(5) Agencija može izdati mišljenje o zahtjevu za odobrenje podnositelju zahtjeva prije podnošenja zahtjeva ili Agenciji Europske unije za željeznice nakon takvog podnošenja.

"EZ" provjera podsustava**Članak 60.**

(1) "EZ" provjera podsustava počinje u fazi projektiranja i traje cijelo razdoblje proizvodnje do faze preuzimanja prije početka stavljanja podsustava na tržište ili puštanja u uporabu.

(2) "EZ" provjera podsustava uključuje i provjeru sučelja podsustava prema sustavu u koji se podsustav integrira, u skladu s odgovarajućim TSI-em.

(3) Podnositelj zahtjeva odgovoran je za prikupljanje tehničke dokumentacije koju treba priložiti "EZ" izvaji o provjeri.

(4) Tehnička dokumentacija sadrži sve potrebne dokumente o svojstvima podsustava i po potrebi sve dokumente o potvrđivanju sukladnosti sastavnog dijela interoperabilnosti.

(5) Tehnička dokumentacija sadrži sve podatke koji se odnose na uvjete i ograničenja uporabe te upute za popravak, stalni ili rutinski nadzor, podešavanje i održavanje.

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

(7) U tijeku postupka provjere podsustava prijavljeno tijelo može izdati privremeni izvještaj o pojedinim fazama provjere ili o provjeri pojedinih dijelova podsustava (engl. Intermediate Statement of Verification – ISV).

(8) Prijavljeno tijelo može izdati potvrde o provjeri za seriju podsustava ili za određene dijelove tih podsustava, ako je to predviđeno odgovarajućim TSI-ima.

Neusklađenost podsustava s osnovnim zahtjevima

Članak 61.

(1) Ako u bilo kojem trenutku Agencija utvrdi da strukturni podsustav koji je obuhvaćen "EZ" izjavom o provjeri s priloženom tehničkom dokumentacijom nije u potpunosti u skladu s ovim Zakonom, a posebno ako ne ispunjava osnovne zahtjeve, može zatražiti dodatne preglede te o tome izvijestiti Europsku komisiju.

(2) Agencija navodi je li nepostojanje potpune usklađenosti s ovim Zakonom posljedica:

a) neusklađenosti s osnovnim zahtjevima ili s TSI-em ili nepravilne primjene TSI-a, u kojem slučaju Europska komisija odmah obavještava državu članicu Europske unije u kojoj ima prebivalište ili sjedište osoba koja je neispravno sastavila "EZ" izjavu o provjeri i od države članice Europske unije zahtijeva da poduzme odgovarajuće mjere ili

b) nepotpunosti TSI-a, u kojem se slučaju primjenjuje postupak izmjene TSI-a.

Pretpostavka sukladnosti

Članak 62.

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

"EZ" izjava o provjeri podsustava

Članak 63.

(1) Podnositelj zahtjeva zahtijeva od tijela za ocjenjivanje sukladnosti koje je odabrao u tu svrhu da provede postupak "EZ" provjere iz Priloga 5. ovoga Zakona, u svrhu sastavljanja "EZ" izjave o provjeri koja je potrebna za stavljanje na tržište i puštanje u uporabu u skladu s odredbama ovoga Zakona.

(2) "EZ" izjava o provjeri podsustava je izjava koju sastavlja podnositelj zahtjeva i u kojoj pod materijalnom i kaznenom odgovornošću izjavljuje da predmetni podsustav koji je bio podvrgnut odgovarajućim postupcima provjere ispunjava zahtjeve mjerodavnog zakonodavstva Europske unije uključujući sva primjenjiva nacionalna pravila.

(3) "EZ" izjava o provjeri podsustava i prateća dokumentacija moraju biti datirani i ovjereni potpisom podnositelja zahtjeva.

(4) Odredbe stavaka 1. do 3. ovoga članka primjenjuju se i na privremeni izvještaj o pojedinim fazama provjere ili o provjeri pojedinih dijelova podsustava koja se provodi u skladu s Prilogom 5. ovoga Zakona i na dopunsku "EZ" izjavu o provjeri podsustava iz članka 64. ovoga Zakona.

(5) "EZ" izjava o provjeri za podsustav može biti dopunjena u slučaju dodatnih provjera podsustava koje se provode u slučaju izdavanja dodatnog odobrenja za puštanje u uporabu, pri čemu je njezino područje primjene ograničeno na područje primjene dodatnih provjera.

"EZ" izjava o provjeri podsustava u slučaju izmjene podsustava

Članak 64.

(1) Odredbe ovoga članka primjenjuju se kod izmjene podsustava koji posjeduje "EZ" izjavu o provjeri i koja ne predstavlja izmjenu u okviru održavanja.

(2) U slučaju da podnositelj zahtjeva koji izvodi radove na izmjeni podsustava dokaže da izmjena ne utječe na osnovne značajke podsustava bitne za sukladnost s osnovnim parametrima podnositelj zahtjeva:

- a) ažurira dokumente sadržane u tehničkoj dokumentaciji priloženoj "EZ" izjavi o provjeri i
- b) ne mora sastavljati novu "EZ" izjavu o provjeri.

(3) U slučaju da podnositelj zahtjeva koji izvodi radove na izmjeni podsustava dokaže da izmjena utječe na osnovne značajke podsustava bitne za sukladnost s određenim osnovnim parametrima:

- a) podnositelj zahtjeva sastavlja dopunsku "EZ" izjavu o provjeri u odnosu na mjerodavne osnovne parametre
- b) dopunska "EZ" izjava o provjeri sadrži popis dokumenata koji nisu više važeći u odnosu na izvornu tehničku dokumentaciju koja je priložena izvornoj "EZ" izjavi o provjeri
- c) tehnička dokumentacija priložena dopunskoj "EZ" izjavi o provjeri uključuje dokaz da je utjecaj izmjene podsustava ograničen na mjerodavne osnovne parametre i
- d) izvorna "EZ" izjava o provjeri smatra se važećom za ostale osnovne parametre koji nisu obuhvaćeni izmjenom podsustava.

Probni rad prometno-upravljačkog i signalno-sigurnosnog podsustava

Članak 65.

(1) Agencija može nakon podnošenja zahtjeva, a prije izdavanja odobrenja za puštanje u uporabu prometno-upravljačkog i signalno-sigurnosnog podsustava, odrediti provođenje probnog rada u trajanju od najmanje 30 dana.

(2) Prometno-upravljački i signalno-sigurnosni podsustav može se u probnom radu koristiti na način i uz uvjete upravitelja infrastrukture koje odobri Agencija.

(3) Upravitelj infrastrukture je u skladu s ovim Zakonom tijekom probnog rada prometno-upravljačkog i signalno-sigurnosnog podsustava odgovoran za sigurnost željezničkog sustava.

Nadzor rada podsustava

Članak 66.

Nakon puštanja u uporabu ili stavljanja na tržište strukturnog podsustava Agencija, u okviru nadzora sustava upravljanja sigurnošću, obavlja nadzor rada podsustava u skladu s postupcima za ocjenjivanje i provjeru koji su utvrđeni u odgovarajućim strukturnim i funkcionalnim TSI-ima:

- a) za infrastrukturne podsustave, u okviru izdavanja uvjerenja o sigurnosti i nadzora sustava upravljanja sigurnošću
- b) za vozila upravitelja infrastrukture, u okviru izdavanja uvjerenja o sigurnosti i nadzora sustava upravljanja sigurnošću i
- c) za vozila željezničkog prijevoznika, u okviru izdavanja potvrde o sigurnosti i nadzora sustava upravljanja sigurnošću.

Probna pružna dionica

Članak 67.

(1) Na zahtjev upravitelja infrastrukture, Agencija može izdati odobrenje za probnu pružnu dionicu u svrhu ispitivanja materijala, elemenata, sklopova, uređaja, postrojenja te vozila i njihovih dijelova za koje nisu propisani tehnički uvjeti i hrvatske norme, odnosno za koje ne postoje odgovarajući dokumenti o sukladnosti izdani od ovlaštenih tijela za ocjenjivanje sukladnosti.

(2) Odobrenje za probnu pružnu dionicu mora sadržavati:

- a) predmet ispitivanja
- b) program ispitivanja kojeg odobri Agencija
- c) lokaciju pružne dionice i vrijeme trajanja ispitivanja i
- d) posebne uvjete i mjere za sigurnost željezničkog sustava.

(3) Ako upravitelj infrastrukture do isteka vremena trajanja probne pružne dionice ne podnese zahtjev za izdavanje odobrenja za puštanje u uporabu strukturnog podsustava, a u svakom slučaju ako se odobrenje ne izda, predmet ispitivanja se mora ukloniti sa željezničke infrastrukture.

(4) Probna pružna dionica nije dio postupka izdavanja odobrenja za puštanje u uporabu strukturnog podsustava.

IX. VOZILA

Stavljanje mobilnih podsustava na tržište

Članak 68.

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

(2) Podnositelj zahtjeva iz stavka 1. ovoga članka osigurava postojanje odgovarajuće izjave o provjeri.

Odobrenje za stavljanje vozila na tržište i podnošenje zahtjeva

Članak 69.

(1) Podnositelj zahtjeva stavlja vozilo na tržište tek nakon što je primio odobrenje za stavljanje vozila na tržište koje izdaje Agencija Europske unije za željeznice u skladu s člankom 70. ovoga Zakona ili Agencija u skladu s člankom 71. ovoga Zakona.

(2) U svojem zahtjevu za odobrenje za stavljanje vozila na tržište iz stavka 1. ovoga članka, podnositelj zahtjeva određuje područje uporabe vozila.

(3) Zahtjev iz stavka 2. ovoga članka mora sadržavati dokaze da je provjerena tehnička kompatibilnost između vozila i mreže područja uporabe.

(4) Uz zahtjev iz stavka 2. ovoga članka prilaže se dokumentacija u vezi s vozilom ili tipom vozila, kojom se dokazuje:

a) stavljanje na tržište mobilnih podsustava od kojih se sastoji vozilo u skladu s člankom 68. ovoga Zakona, na temelju "EZ" izjave o provjeri

b) tehničkoj kompatibilnosti podsustava iz točke a) ovoga stavka u vozilu, utvrđenoj na temelju odgovarajućih TSI-a i, prema potrebi, nacionalnih pravila

c) sigurnoj integraciji podsustava iz točke a) ovoga stavka u vozilu, utvrđenoj na temelju odgovarajućih TSI-a i, prema potrebi, nacionalnih pravila te zajedničkih sigurnosnih metoda i

d) tehničkoj kompatibilnosti vozila s mrežom na području uporabe iz stavka 2. ovoga članka, utvrđenoj na temelju odgovarajućih TSI-a i, prema potrebi, nacionalnih pravila, registara infrastrukture te zajedničkih sigurnosnih metoda za procjenu rizika.

(5) Zahtjev iz stavka 2. ovoga članka i informacije o svim zahtjevima, fazama pokrenutih postupaka i njihovom ishodu te zahtjevi i odluke odbora za žalbe podnose se ili objavljuju putem jedinstvene kontaktne točke iz članka 12. Uredbe (EU) 2016/796.

(6) Kada su za dobivanje dokumentacije o tehničkoj kompatibilnosti iz stavka 4. točaka b) i d) ovoga članka potrebna ispitivanja, Agencija može podnositelju zahtjeva izdati privremeno odobrenje za stavljanje vozila na tržište u svrhu daljnjih provjera kompatibilnosti na mreži.

(7) Upravitelj infrastrukture je dužan, uz savjetovanje s podnositeljem zahtjeva, osigurati provedbu svih ispitivanja u roku od tri mjeseca od primitka zahtjeva podnositelja.

(8) Prema potrebi, Agencija poduzima mjere kojima se osigurava provedba ispitivanja iz stavka 7. ovoga članka.

Postupak izdavanja odobrenja za stavljanje vozila na tržište

Članak 70.

(1) Agencija Europske unije za željeznice ili Agencija, kada je područje uporabe vozila ograničeno na mrežu Republike Hrvatske po izboru i na zahtjev podnositelja zahtjeva, izdaje odobrenje za stavljanje vozila na tržište ili obavještava podnositelja zahtjeva o negativnoj odluci unutar unaprijed određenog razumnog roka te, u svakom slučaju, najkasnije u roku od četiri mjeseca, odnosno Agencija u roku od najduže 60 dana nakon primitka svih potrebnih informacija od podnositelja zahtjeva.

(2) Agencija Europske unije za željeznice ili Agencija provodi postupak izdavanja odobrenja kako je određeno u Provedbenoj uredbi Komisije (EU) 2018/545 od 4. travnja 2018. o utvrđivanju praktičnih aranžmana za postupak odobravanja željezničkih vozila i postupak odobravanja tipa željezničkih vozila u skladu s Direktivom (EU) 2016/797 Europskog parlamenta i Vijeća (Tekst značajan za EGP) (SL L 90, 6.4.2018.).

(3) Odobrenja iz stavka 1. ovoga članka omogućuju stavljanje vozila na tržište Europske unije.

(4) Agencija Europske unije za željeznice izdaje odobrenje za stavljanje vozila na tržište za vozila koja imaju područje uporabe u jednoj ili više država članica.

(5) U svrhu izdavanja odobrenja iz stavka 4. ovoga članka, Agencija Europske unije za željeznice:

a) ocjenjuje dokumentaciju navedenu u članku 69. stavku 4. točkama b), c) i d) ovoga Zakona kako bi provjerila potpunost, ispravnost i dosljednost dokumentacije u odnosu na odgovarajuće TSI-e i

b) upućuje dokumentaciju podnositelja zahtjeva Agenciji za traženo područje uporabe radi ocjenjivanja dokumentacije kako bi se provjerila njezina potpunost, ispravnost i dosljednost u odnosu na članak 69. stavak 4. točku d) ovoga Zakona i u odnosu na članak 69. stavak 4. točke a), b) i c) ovoga Zakona u odnosu na važeća nacionalna pravila.

(6) U okviru ocjena iz stavka 5. ovoga članka i u slučaju opravdane sumnje Agencija Europske unije za željeznice ili Agencija mogu zatražiti provedbu ispitivanja na mreži.

(7) U svrhu olakšavanja i provedbe ispitivanja na mreži iz stavka 6. ovoga članka Agencija može izdati privremena odobrenja za stavljanje vozila na tržište.

(8) Upravitelj infrastrukture je dužan osigurati provedbu svih ispitivanja u roku od tri mjeseca od zahtjeva Agencije Europske unije za željeznice ili Agencije.

(9) Ako Agencija Europske unije za željeznice nije suglasna s negativnom ocjenom Agencije u skladu sa stavkom 5. točkom b) ovoga članka, o tome obavještava Agenciju i navodi razloge za svoje neslaganje.

(10) Agencija Europske unije za željeznice i Agencija surađuju s ciljem postizanja dogovora o uzajamno prihvatljivoj ocjeni, a prema potrebi mogu u taj postupak uključiti i podnositelja zahtjeva.

(11) Ako u roku od 30 dana nakon što je Agencija Europske unije za željeznice o svojem neslaganju obavijestila Agenciju nije bilo moguće postići dogovor o uzajamno prihvatljivoj ocjeni, Agencija Europske unije za željeznice donosi konačnu odluku, osim ako je Agencija predmet uputila na arbitražu pred odbor za žalbe koji je uspostavljen u skladu s člankom 55. Uredbe (EU) 2016/796.

(12) Ako se Agencija Europske unije za željeznice ne složi s pozitivnom ocjenom Agencije u skladu sa stavkom 5. točkom b) ovoga članka, o tome obavještava Agenciju i navodi razloge za svoje neslaganje.

(13) Agencija Europske unije za željeznice i Agencija surađuju s ciljem postizanja dogovora o uzajamno prihvatljivoj ocjeni iz stavka 10. ovoga članka, a prema potrebi mogu u taj postupak uključiti i podnositelja zahtjeva.

(14) Ako u roku od 30 dana nakon što je Agencija Europske unije za željeznice o svom neslaganju iz stavka 12. ovoga članka obavijestila Agenciju nije bilo moguće postići dogovor o uzajamno prihvatljivoj ocjeni, Agencija Europske unije za željeznice donosi konačnu odluku.

(15) Svaka odluka kojom se odbija odobrenje za stavljanje vozila na tržište ili kojom se isključuju dijelovi mreže u skladu s negativnom ocjenom kako je navedeno u ovome članku mora biti obrazložena.

(16) U roku od 30 dana od primitka negativne odluke podnositelj zahtjeva može prema nadležnosti od Agencije Europske unije za željeznice ili Agencije zatražiti preispitivanje odluke.

(17) Agencija Europske unije za željeznice ili Agencija imaju dva mjeseca od dana primitka zahtjeva za preispitivanje da potvrde ili opozovu svoju odluku.

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

(19) Ako negativna odluka Agencije bude potvrđena, podnositelj zahtjeva može pokrenuti upravni spor.

Odobrenje za stavljanje vozila na tržište na mreži Republike Hrvatske

Članak 71.

(1) Kada je područje uporabe vozila ograničeno na mrežu Republike Hrvatske, Agencija na zahtjev i po izboru podnositelja zahtjeva izdaje rješenje o odobrenju za stavljanje vozila na tržište za čije izdavanje je odgovorna Agencija.

(2) Kod izdavanja odobrenja iz stavka 1. ovoga članka, Agencija ocjenjuje dokumentaciju u skladu s člankom 69. ovoga Zakona, posebno u odnosu na tehničke uvjete za vozila i u skladu s postupcima utvrđenima u izravno primjenjivim propisima Europske unije.

(3) U roku od 30 dana od primitka zahtjeva iz stavka 1. ovoga članka, Agencija obavještava podnositelja zahtjeva da je dokumentacija potpuna ili traži potrebne dodatne informacije.

(4) Odobrenje je važeće i bez proširenja područja uporabe nakon savjetovanja s nadležnim nacionalnim tijelima nadležnima za sigurnost za vozila koja voze do kolodvora u susjednim državama članicama sa sličnim značajkama mreže, ako su ti kolodvori u blizini granice.

(5) Savjetovanja iz stavka 4. ovoga članka mogu se provoditi za svaki slučaj zasebno ili mogu biti određena u sporazumu između nacionalnih tijela nadležnih za sigurnost.

(6) Kada je područje uporabe ograničeno na područje Republike Hrvatske te u slučaju neprimjene jednog ili više TSI-a ili njihovih dijelova, kako je navedeno u članku 38. ovoga Zakona, Agencija izdaje odobrenje tek nakon primjene postupka utvrđenog u tom članku.

(7) Tehnički uvjeti kojima moraju udovoljavati vozila propisuje ministar pravilnikom.

Izdavanje odobrenja za stavljanje vozila na tržište

Članak 72.

U odobrenjima za stavljanje vozila na tržište navode se:

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

Modernizacija i obnova

Članak 73.

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

- a) se izmijene vrijednosti parametara iz članka 72. točke b) ovoga Zakona koje su izvan raspona prihvatljivih parametara kako su utvrđeni u TSI-ima
- b) bi predviđeni radovi mogli imati negativan učinak na ukupnu razinu sigurnosti vozila ili
- c) to zahtijevaju odgovarajući TSI-i.

Proširenje područja uporabe odobrenih vozila

Članak 74.

(1) Ako podnositelj zahtjeva želi proširiti područje uporabe već odobrenog vozila, on dopunjava dokumentaciju relevantnim dokumentima iz članka 69. stavka 4. ovoga Zakona koji se odnose na dodatno područje uporabe.

(2) Podnositelj zahtjeva podnosi dokumentaciju Agenciji Europske unije za željeznice koja nakon provedbe postupaka utvrđenih u članku 70. ovoga Zakona izdaje izmijenjeno odobrenje koje obuhvaća prošireno područje uporabe.

(3) Ako je podnositelj zahtjeva dobio odobrenje u skladu s člankom 71. ovoga Zakona i želi proširiti područje uporabe u Republici Hrvatskoj, on dopunjava dokumentaciju relevantnim dokumentima iz članka 69. stavka 4. ovoga Zakona koji se odnose na dodatno područje uporabe.

(4) Podnositelj zahtjeva iz stavka 3. ovoga članka podnosi dokumentaciju Agenciji koja, nakon provedbe postupaka utvrđenih u članku 70. ovoga Zakona izdaje ažurirano odobrenje koje obuhvaća prošireno područje uporabe.

Izuzeća za vozila iz trećih zemalja

Članak 75.

(1) Članci od 69. do 73. ovoga Zakona ne primjenjuju se na lokomotive i vlakove na vlastiti pogon iz trećih zemalja za koje je predviđeno da će prometovati do kolodvora koji se nalazi na teritoriju Republike Hrvatske u blizini granice i koji su namijenjeni za odvijanje prekograničnog prometa.

(2) Sukladnost lokomotiva i vlakova na vlastiti pogon iz trećih zemalja iz stavka 1. ovoga članka s osnovnim zahtjevima ovoga Zakona željeznički prijevoznik osigurava u skladu sa svojim sustavom upravljanja sigurnošću i prema potrebi u skladu s člankom 31. ovoga Zakona.

Upis u registar vozila čije je stavljanje na tržište odobreno

Članak 76.

(1) Prije prve uporabe vozila i nakon što je odobrenje za njegovo stavljanje na tržište dodijeljeno u skladu s ovim Zakonom, vozilo se na zahtjev posjednika mora upisati u registar vozila u skladu s člankom 90. ovoga Zakona.

(2) Ako je područje uporabe vozila ograničeno na mrežu Republike Hrvatske, vozilo se upisuje u registar vozila u Republici Hrvatskoj.

(3) Ako područje uporabe vozila obuhvaća mrežu više od jedne države članice Europske unije, vozilo se upisuje u registar vozila u jednoj od tih država članica.

Provjere prije uporabe odobrenih vozila

Članak 77.

(1) Željeznički prijevoznik je dužan prije uporabe vozila na području uporabe koje je utvrđeno u odobrenju za stavljanje na tržište provjeriti da je:

a) za vozilo izdano odobrenje za stavljanje na tržište te da je ono uredno upisano u registar vozila

b) vozilo kompatibilno s trasom na temelju registra infrastrukture, odgovarajućih TSI-a ili bilo kojih potrebnih informacija koje upravitelj infrastrukture mora dostaviti bez naknade i u razumnom roku, ako registar infrastrukture ne postoji ili je nepotpun i

c) vozilo ispravno uključeno u sastav vlaka namijenjeno za vožnju, uzimajući u obzir sustav upravljanja sigurnošću utvrđen ovim Zakonom i TSI-om za odvijanje prometa i upravljanje prometom.

(2) Radi ispunjavanja uvjeta iz stavka 1. ovoga članka željeznički prijevoznik može provesti ispitivanja u suradnji s upraviteljem infrastrukture.

(3) Upravitelj infrastrukture, uz savjetovanje s podnositeljem zahtjeva, osigurava provedbu svih ispitivanja u roku od tri mjeseca od primitka zahtjeva podnositelja.

Odobrenje za tip vozila

Članak 78.

(1) Tip vozila je vozilo koje odgovara osnovnim projektiranim svojstvima vozila koja su obuhvaćena potvrdom o tipskom ispitivanju ili ispitivanju projekta opisanom u odgovarajućem modulu za provjeru.

(2) Zahtjev za odobrenjem za tip vozila iz stavka 1. ovoga članka i informacije o svim zahtjevima, tijeku pokrenutih postupaka i njihovom ishodu te zahtjevi i odluke odbora za žalbe, podnose se ili objavljuju putem jedinstvene kontaktne točke iz članka 12. Uredbe (EU) 2016/796.

(3) Agencija Europske unije za željeznice ili Agencija izdaje odobrenje za tip vozila u skladu s postupkom izdavanja odobrenja za stavljanje vozila na tržište iz provedbenog akta Europske komisije.

(4) Ako Agencija Europske unije za željeznice ili Agencija izdaje odobrenje za stavljanje vozila na tržište, istovremeno izdaje i odobrenje za tip vozila, koje je povezano s istim područjem uporabe vozila.

(5) Vozilo ili serija vozila koji su sukladni s odobrenim tipom vozila bez dodatnih provjera dobivaju odobrenje za vozilo na temelju Izjave o sukladnosti s tim tipom vozila, koju podnosi podnositelj zahtjeva.

(6) U slučaju promjene odgovarajućih odredaba u TSI-ima ili nacionalnim pravilima na temelju kojih je izdano odobrenje za tip vozila, u TSI-u ili nacionalnom pravilu određuje se ostaje li već izdano odobrenje za tip vozila i dalje važeće ili ga je potrebno obnoviti.

(7) U slučaju iz stavka 5. ovoga članka Agencija Europske unije za željeznice, odnosno Agencija može provjeravati samo kriterije koji se odnose na izmijenjena pravila.

(8) Obnavljanje odobrenja za tip vozila iz stavka 5. ovoga članka ne utječe na odobrenja za stavljanje vozila na tržište koja su već izdana na temelju prethodnog odobrenja za stavljanje tog tipa vozila na tržište.

(9) Izjava o sukladnosti tipa utvrđuje se u skladu s:

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

(10) Odobrenja za tip vozila registriraju se u Europskom registru odobrenih tipova vozila.

(11) U slučaju da Agencija izdaje odobrenje za tip vozila dužna je informacije o odobrenjima tipa vozila ili varijantama tipa vozila i o novoj izvedbi tipa vozila ili varijanti tipa vozila dostaviti Agenciji Europske unije za željeznice koristeći standardni mrežni elektronički obrazac.

Nesukladnost vozila ili tipova vozila s osnovnim zahtjevima

Članak 79.

(1) Kada željeznički prijevoznik tijekom uporabe utvrdi da vozilo kojim se koristi ne ispunjava jedan od osnovnih zahtjeva, dužan je poduzeti potrebne korektivne mjere kako bi osigurao sukladnost tog vozila, pri čemu može obavijestiti Agenciju Europske unije za željeznice i Agenciju o poduzetim mjerama.

(2) Ako željeznički prijevoznik ima dokaz da je neusklađenost postojala već u trenutku izdavanja odobrenja za stavljanje na tržište, o tome obavještava Agenciju Europske unije za željeznice i Agenciju.

(3) Kada Agencija sazna, u okviru postupka nadzora predviđenog ovim Zakonom ili na neki drugi način, da vozilo ili tip vozila, za koje je odobrenje za stavljanje na tržište izdala prema nadležnosti Agencija Europske unije za željeznice ili Agencija u skladu s člancima 69. ili 78. ovoga Zakona, kada ga se upotrebljava u skladu s njegovom namjenom, a ne ispunjava jedan od osnovnih zahtjeva, o tome obavještava željezničkog prijevoznika koji upotrebljava to vozilo ili tip vozila i od njega traži da poduzme potrebne korektivne mjere kako bi osigurao sukladnost tog vozila ili tih vozila.

(4) Agencija obavještava Agenciju Europske unije za željeznice i nacionalna tijela nadležna za sigurnost, uključujući ona na čijem državnom području na kojem je u tijeku obrada zahtjeva za odobrenje za stavljanje na tržište vozila istog tipa o okolnostima iz stavka 3. ovoga članka.

(5) Kada, u slučajevima navedenima u staccima 1. i 3. ovoga članka, korektivne mjere koje je primijenio željeznički prijevoznik ne osiguraju sukladnost s osnovnim zahtjevima i ta nesukladnost dovede do ozbiljnog sigurnosnog rizika, Agencija može primijeniti privremene sigurnosne mjere u okviru nadzora, u skladu s ovim Zakonom.

(6) Privremene sigurnosne mjere u obliku privremenog ukidanja odobrenja tipa vozila istodobno mogu primijeniti Agencija ili Agencija Europske unije za željeznice te podliježu nadležnom sudskom preispitivanju i arbitražnom postupku utvrđenom u članku 70. ovoga Zakona.

(7) U slučajevima iz stavka 5. Agencija Europske unije za željeznice ili Agencija, nakon preispitivanja djelotvornosti bilo kojih mjera poduzetih radi uklanjanja ozbiljnog sigurnosnog rizika, može odlučiti ukinuti ili izmijeniti odobrenje kada se dokaže da u trenutku izdavanja odobrenja nije bio ispunjen određeni osnovni zahtjev.

(8) Agencija Europske unije za željeznice ili Agencija o odluci iz stavka 7. ovoga članka obavještava imatelja odobrenja za stavljanje na tržište ili odobrenja za tip vozila, navodeći razloge za svoju odluku.

(9) Imatelj iz stavka 8. ovoga članka može, u roku od 30 dana od primitka odluke Agencije Europske unije za željeznice zatražiti preispitivanje odluke, u kojem se slučaju odluka o ukidanju privremeno obustavlja.

(10) Agencija Europske unije za željeznice ili Agencija mogu u roku od 30 dana od dana primitka zahtjeva za preispitivanje potvrditi ili ukinuti svoju odluku.

(11) Kada je to potrebno, u slučaju neslaganja između Agencije Europske unije za željeznice i Agencije u vezi s potrebom da se ograniči ili ukine odobrenje, primjenjuje se arbitražni postupak predviđen člankom 70. ovoga Zakona, a ako je rezultat tog postupka takav da se odobrenje za vozilo ne ograničava niti ukida, obustavljaju se privremene sigurnosne mjere iz stavka 5. ovoga članka.

(12) Ako odluka Agencije Europske unije za željeznice bude potvrđena, imatelj odobrenja za vozilo može podnijeti žalbu odboru za žalbe određenom u skladu s člankom 55. Uredbe (EU) 2016/796 u roku iz članka 59. te Uredbe.

(13) Ako odluka Agencije bude potvrđena, imatelj odobrenja za vozilo može pokrenuti odgovarajući postupak pred nadležnim sudom, u roku od dva mjeseca od dostave te odluke.

(14) Ako Agencija odluči ukinuti odobrenje za stavljanje na tržište koje je dodijelila, o tome odmah obavještava Agenciju Europske unije za željeznice i navodi razloge za svoju odluku, a Agencija Europske unije za željeznice zatim o tome obavještava ostala nacionalna tijela nadležna za sigurnost.

(15) Odluka Agencije Europske unije za željeznice ili Agencije o ukidanju odobrenja unosi se u odgovarajući registar vozila ili, u slučaju odobrenja za tip vozila, u Europski registar odobrenih tipova vozila, pri čemu Agencija Europske unije za željeznice i Agencija osiguravaju da željeznički prijevoznici koji se koriste vozilima istog tipa, kao što je vozilo ili tip koji podliježe ukidanju, budu pravovremeno obaviješteni.

(16) Željeznički prijevoznici iz stavka 15. ovoga članka najprije provjeravaju postoji li neusklađenost vozila ili tipova vozila s osnovnim zahtjevima, u kojem se slučaju primjenjuje postupak predviđen u ovom članku.

(17) Kada se odobrenje za stavljanje vozila na tržište ukine, vozilo se ne smije više upotrebljavati, a njegovo se područje uporabe ne smije proširivati.

(18) Kada se odobrenje za tip vozila ukine, vozila izrađena na temelju tog odobrenja ne smiju se staviti na tržište ili, ako su već bila stavljena na tržište, moraju se povući s tržišta.

(19) Novo odobrenje za pojedinačno vozilo ili za tip vozila može se zatražiti na temelju postupaka predviđenih ovim Zakonom.

(20) Kada je, u slučajevima predviđenima u staccima 1. i 3. ovoga članka, neusklađenost s osnovnim zahtjevima ograničena na dio područja uporabe vozila i ako je ta neusklađenost postojala već u trenutku izdavanja odobrenja za stavljanje vozila na tržište, odobrenje se mijenja tako da se isključe sporni dijelovi područja uporabe.

Označavanje vozila

Članak 80.

(1) Agencija svakom vozilu dodjeljuje europski broj vozila (engl. European vehicle number – EVN) nakon registracije vozila u registru vozila.

(2) Određivanje jedinstvenog broja vozila i dodatnih oznaka te način označavanja vozila utvrđeni su u TSI-u za podsustav "odvijanje prometa i upravljanje prometom".

(3) Vozilu se jedinstveni broj vozila dodjeljuje samo jednom, osim ako nije drugačije određeno Provedbenom odlukom Komisije (EU) 2018/1614 u skladu s relevantnim TSI-em.

(4) Uz jedinstveni broj, vozilo mora biti označeno i sa slovnom oznakom za posjednika vozila (engl. Vehicle Keeper Marking – VKM) koji posredstvom Agencije dodjeljuje Agencija Europske unije za željeznice, a koji je kao takav upisan u registru vozila.

(5) Podnositelj zahtjeva za izdavanje prvog odobrenja za stavljanje vozila na tržište odgovoran je za označavanje tog vozila jedinstvenim brojem vozila koji mu je dodijeljen.

(6) Postupak dodjele oznake posjednika vozila te način označavanja vozila, koji nije utvrđen u TSI-u za podsustav "odvijanje prometa i upravljanje prometom", propisuje ministar pravilnikom.

Subjekt nadležan za održavanje

Članak 81.

(1) Posjednik vozila mora osigurati da svako vozilo prije početka uporabe na mreži ima dodijeljen subjekt nadležan za održavanje (engl. Entity in Charge of Maintenance - ECM) koji se upisuje u registar vozila iz članka 90. ovoga Zakona.

(2) Subjekt nadležan za održavanje može biti željeznički prijevoznik, upravitelj infrastrukture, posjednik vozila ili druga pravna osoba ovlaštena za održavanje vozila.

(3) Neovisno od odgovornosti za sigurnu vožnju vlaka željezničkog prijevoznika i upravitelja infrastrukture, subjekt nadležan za održavanje dužan je kroz sustav održavanja osigurati da su vozila, za čije je održavanje nadležan, u tehnički ispravnom stanju koje omogućuje sigurnu vožnju.

(4) Subjekt nadležan za održavanje dužan je uspostaviti sustav održavanja za vozila te je putem tog sustava dužan:

a) osigurati da se vozila održavaju u skladu s uputama za održavanje proizvođača, uputama za održavanje posjednika vozila te svim primjenjivim zahtjevima za održavanje, uključujući nacionalna pravila za održavanje i odgovarajuće odredbe TSI-a

b) uvesti potrebne metode za vrednovanje i procjenu rizika uspostavljene u zajedničkim sigurnosnim metodama, prema potrebi u suradnji s drugim sudionicima

c) osigurati da njegovi izvođači provode mjere za upravljanje rizicima putem primjene zajedničkih sigurnosnih metoda za nadgledanje te da je to propisano odredbama ugovora koji se predočuju na zahtjev Agencije Europske unije za željeznice ili Agencije i

d) osigurati sljedivost djelatnosti održavanja.

(5) Sustav održavanja mora se sastojati od sljedećih funkcija:

a) funkcije nositelja upravljanja za nadzor i koordinaciju funkcija održavanja iz točaka od b) do d) ovoga stavka za osiguravanje sigurnog stanja svakog vozila u željezničkom sustavu

b) funkcije nositelja razvoja održavanja odgovornog za upravljanje dokumentacijom o održavanju, uključujući upravljanje konfiguracijom, na temelju projektnih i operativnih podataka, kao i učinkovitosti i razmjeni iskustava

c) funkcije nositelja upravljanja održavanja voznog parka za upravljanje uklanjanjem vozila iz prometa radi održavanja i njegovim vraćanjem u promet nakon održavanja i

d) funkcije nositelja održavanja koji provodi potrebno tehničko održavanje vozila ili njegovih dijelova, uključujući dokumentaciju o puštanju u uporabu.

(6) Subjekt nadležan za održavanje dužan je sam obavljati funkciju nositelja upravljanja, no može s drugim ugovornim strankama, kao što su radionice za održavanje, ugovoriti obavljanje funkcija održavanja iz stavka 5. točaka od b) do d) ovoga članka ili njihovih dijelova.

(7) Subjekt nadležan za održavanje osigurava usklađenost svih funkcija iz stavka 5. ovoga članka sa zahtjevima i kriterijima ocjenjivanja navedenima u Prilogu 6. ovoga Zakona.

(8) Radionice za održavanje primjenjuju odgovarajuće odjeljke Priloga 6. ovoga Zakona kako je utvrđeno u izravno primjenjivim propisima Europske unije, koji odgovaraju funkcijama i djelatnostima za koje se izdaje ovlaštenje.

(9) Odobrenje za radionice za održavanje željezničkih vozila izdaje Ministarstvo.

(10) Uvjete i način održavanja vozila, propisuje ministar pravilnikom.

(11) Uvjete kojima moraju udovoljavati radionice za održavanje vozila propisuje ministar pravilnikom.

Ovlaštenje subjekta nadležnog za održavanje

Članak 82.

(1) Subjekt nadležan za održavanje teretnih vagona i drugih vozila dužan je, u skladu s izravno primjenjivim propisima Europske unije, imati ECM ovlaštenje izdano od Agencije uz sljedeće uvjete:

a) postupci akreditacije i priznavanja postupaka izdavanja ovlaštenja temelje se na kriterijima neovisnosti, stručnosti i nepristranosti

b) sustavom izdavanja ovlaštenja dokazuje se da je subjekt nadležan za održavanje uspostavio sustav održavanja kojim se osigurava stanje koje omogućuje sigurnu vožnju svakog vozila za čije je održavanje subjekt nadležan

c) ECM ovlaštenje temelji se na ocjeni sposobnosti subjekta nadležnog za održavanje da ispunji odgovarajuće zahtjeve i kriterije ocjenjivanja navedene u Prilogu 6. ovoga Zakona i da ih dosljedno primjenjuje, a uključuje i sustav nadzora kojim se osigurava kontinuirano ispunjavanje tih zahtjeva i kriterija ocjenjivanja nakon dodjele ECM ovlaštenja i

d) izdavanje ovlaštenja radionicama za održavanje temelji se na usklađenosti s odjeljcima Priloga 6. ovoga Zakona koji se primjenjuju na odgovarajuće funkcije i djelatnosti u pogledu kojih se izdaje ovlaštenje.

(2) Ako je subjekt nadležan za održavanje željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture, usklađenost s uvjetima navedenima u stavku 1. točki a) ovoga članka može provjeravati Agencija u skladu s ovim Zakonom te se može potvrditi u okviru potvrda o sigurnosti izdanih u skladu s tim postupcima.

(3) Ovlaštenja iz stavka 1. ovoga članka, valjana su na području Europske unije.

(4) Agencija odlučuje o ovlaštenju subjekta nadležnog za održavanje, suprotno stavku 1. ovoga članka, u sljedećim iznimnim slučajevima:

a) kada je vozilo upisano u registar vozila u trećoj zemlji i održava se u skladu s propisima te zemlje

b) kada se vozilo koristi na mrežama ili željezničkim prugama čija se širina kolosijeka razlikuje od širine kolosijeka glavne željezničke mreže Europske unije i za koja je ispunjenje zahtjeva za sigurnost za održavanje vozila uređeno međunarodnim sporazumima

c) za teretne vagona i putničke vagona koji se zajednički koriste s trećim zemljama u kojima je širina kolosijeka drukčija od širine kolosijeka na glavnoj željezničkoj mreži u Europskoj uniji i

d) u slučaju vozila koja se koriste na mrežama iz članka 4. stavka 4. ovoga Zakona, vojne opreme i posebnog prijevoza, a koji prije korištenja zahtijevaju posebno odobrenje Agencije, a za koje se iznimka može dati za razdoblje od najviše pet godina.

(5) Iznimke iz stavka 4. ovoga članka odobrava Agencija kod:

a) upisa vozila u registar vozila, vezano uz utvrđivanje subjekta nadležnog za održavanje i

b) dostavljanja jedinstvene potvrde i uvjerenja o sigurnosti željezničkim prijevoznicima i upraviteljima infrastrukture u skladu s ovim Zakonom, ako ih istovremeno ovlašćuje kao subjekta nadležnog za održavanje ili izdaje ovlaštenja tom subjektu.

(6) Iznimke iz stavka 4. ovoga članka navode se i obrazlažu u godišnjem izvješću Agencije.

X. ŽELJEZNIČKA INFRASTRUKTURA

Željeznička infrastruktura i željeznička pruga

Članak 83.

(1) Željeznička infrastruktura je dio željezničkog sustava koja se sastoji od jednog ili više infrastrukturnih podsustava iz Priloga 2. ovoga Zakona, ostalih funkcionalnih dijelova, postrojenja i opreme željezničke infrastrukture, kao i zemljišta infrastrukturnog pojasa sa zračnim prostorom iznad njega u visini do 14 m i koja je određena propisom kojim se uređuje područje željeznice.

(2) Željeznička pruga je sastavni dio željezničke infrastrukture koju u tehničkom smislu sačinjavaju dijelovi infrastrukturnih podsustava, zemljište ispod željezničke pruge s pružnim pojansom i ostalim zemljištem koje služi uporabi i funkciji dijelova infrastrukturnih podsustava, kao i zračni prostor iznad pruge u visini 12 m, odnosno 14 m kod dalekovoda napona većega od 220 kV, mjereno iznad gornjeg ruba tračnice.

(3) Željeznička pruga u prometno-tehnološkom smislu je cjelina koju čine kolodvori, kolodvorske i ostale službene zgrade u funkciji željezničke infrastrukture te otvorena pruga sa svim službenim mjestima.

Uvjeti za željezničku infrastrukturu

Članak 84.

(1) Poslovi projektiranja, građenja, modernizacije, obnove i održavanja željezničke infrastrukture obavljaju se na način da udovoljavaju zahtjevima koji osiguravaju tehničko-tehnološko jedinstvo i uvjetima propisanim ovim Zakonom, uključujući tehničke uvjete za željezničku infrastrukturu i tehničke uvjete za željezničke infrastrukturne podsustave i njihovo održavanje te izravno primjenjive propise Europske unije, posebno TSI-e za infrastrukturne podsustave, u skladu s planovima njihove provedbe.

(2) Svi svjetlosni glavni signali, predsignali i kontrolni svjetlosni signali na željezničko-cestovnim prijelazima s automatskim uređajima za osiguranje prijelaza moraju biti opremljeni pružnim uređajem za automatsku zaštitu vlaka (autostop uređaj).

(3) Plan opremanja postojećih željezničkih pruga uređajima za automatsku zaštitu vlaka (autostop uređajima) na prijedlog upravitelja infrastrukture donosi ministar.

(4) Upravitelj infrastrukture mora, u službenim mjestima na postojećoj željezničkoj pruzi iz stavka 3. ovoga članka, koja nisu opremljena propisanim signalima ili uređajima za automatsku zaštitu vlaka (autostop uređaj), ograničiti najveću dopuštenu brzinu na njima kao i na pripadajućim pružnim dionicama.

(5) Sastavni dio tehničke dokumentacije za građenje, modernizaciju i obnovu željezničke infrastrukture mora biti prometno-tehnološki elaborat izrađen od ovlaštenog inženjera tehnologije prometa i transporta, strukovnog razreda inženjera željezničkog prometa kojim se definiraju minimalni prometno-tehnološki uvjeti za željezničku infrastrukturu i izvedbu radova.

(6) U cilju ispunjavanja obveza iz stavka 1. ovoga članka, upravitelj infrastrukture donosi detaljna pravila, tehničke specifikacije i uvjete za projektiranje, građenje, modernizaciju, obnovu i održavanje željezničke infrastrukture.

(7) Tehnički uvjeti iz stavaka 6. i 10. ovoga članka ne moraju se primjenjivati:

a) za novi podsustav ili za obnovu ili modernizaciju postojećeg podsustava u kasnijoj fazi razvoja ili za ugovorene projekte koji su u fazi izvođenja u trenutku stupanja na snagu tehničkih uvjeta za željezničke infrastrukturne podsustave

b) za svaku predloženu obnovu, proširenje ili modernizaciju postojećeg podsustava, u slučaju kada bi primjena tehničkih uvjeta štetila ekonomskoj održivosti projekta i/ili kompatibilnosti željezničkog sustava ili

c) ako nakon nesreće ili prirodne katastrofe uvjeti za brzu obnovu željezničke infrastrukture u ekonomskom ili tehničkom smislu ne dopuštaju djelomičnu ili potpunu primjenu odgovarajućih tehničkih uvjeta.

(8) Upravitelj infrastrukture mora u slučajevima iz stavka 7. ovoga članka dostaviti Agenciji dokumentaciju o projektu.

(9) Agencija će uz prethodnu suglasnost Ministarstva za slučajeve iz stavka 7. ovoga članka donijeti odluku o opsegu primjene tehničkih uvjeta na projekt.

(10) Tehničke uvjete za željezničku infrastrukturu iz stavka 1. ovoga članka propisuje ministar pravilnikom.

(11) Tehničke uvjete za željezničke infrastrukturne podsustave i njihovo održavanje iz stavka 1. ovoga članka propisuje ministar pravilnikom.

Izvođenje radova na željezničkoj pruzi

Članak 85.

(1) Upravitelj infrastrukture odgovoran je za sigurno izvođenje radova na željezničkoj pruzi, a posebno mora osigurati:

a) uvjete i način izvođenja radova kojima se osigurava sigurnost željezničkog sustava

b) stručnu osposobljenost svih radnika, što ugovoreno vanjsko osoblje dokazuje odgovarajućom ispravom

c) izvođenje radova na stručan i siguran način, osiguravajući upoznatost radnika i ugovorenog vanjskog osoblja s mjerama sigurnosti i

d) vožnju radnih strojeva i radnih vlakova na siguran način, do mjesta izvođenja radova.

(2) Ako se radovi izvode na željezničkoj pruži otvorenoj za redovan željeznički promet, upravitelj infrastrukture uz uvjete iz stavka 1. ovoga članka mora odrediti i osigurati privremene uvjete i način za sigurno odvijanje željezničkog prometa i s njima upoznati sve željezničke prijevoznike, kao i sve korisnike željezničkog prijevoza.

(3) Ako radovi iz stavka 2. ovoga članka utječu na odvijanje željezničkog prometa potrebno je pribaviti prometno-tehnološki elaborat organizacije prometa vlakova za vrijeme izvođenja radova, izrađenog od strane ovlaštenog inženjera tehnologije prometa i transporta, strukovnog razreda inženjera željezničkog prometa.

(4) Ako radovi iz stavka 2. ovoga članka uključuju izradu privremenih građevina preko kojih će se odvijati promet vlakova, upravitelj infrastrukture dužan je prije uspostave prometa preko privremenih građevina, na temelju dokumentacije propisane propisima kojima se uređuje područje prostornog uređenja i gradnje, provesti interni tehnički pregled u skladu s propisanim postupkom i odrediti privremene uvjete za sigurno odvijanje željezničkog prometa.

(5) Upravitelj infrastrukture mora po završetku radova uspostaviti uvjete za sigurno odvijanje željezničkog prometa te osigurati uklanjanje ostataka materijala, sredstava za rad i drugih predmeta.

Održavanje željezničke infrastrukture

Članak 86.

(1) Upravitelj infrastrukture mora postojeće infrastrukturne podsustave održavati u ispravnom funkcionalnom stanju u skladu s projektiranim rješenjima, s ciljem stalnog ispunjavanja osnovnih zahtjeva utvrđenih u TSI-ima i nacionalnim tehničkim pravilima, u skladu s tehničkim uvjetima za održavanje.

(2) Upravitelj infrastrukture mora u okviru sustava upravljanja sigurnošću uspostaviti vlastita pravila za održavanje koja uključuju način održavanja, upute za održavanje i tehničko-tehnološke postupke za održavanje.

(3) Održavanje uključuje provedbu sustavnih mjera, nadzor stanja, redovite i povremene preglede, kontrolu ispravnosti rada infrastrukturnih podsustava i njihovih dijelova, izvođenje radova na obnovi (remontu) i zamjeni sastavnih dijelova infrastrukturnih podsustava, uklanjanje drveća, nasada, naprava i drugo, pri čemu se ne mijenja usklađenost s lokacijskim uvjetima.

(4) Upravitelj infrastrukture mora na mjestima odrona, bujica i na mjestima izloženim vijavicama i jakim vjetrovima, na kojima može doći do ometanja ili ugrožavanja

sigurnosti željezničkog sustava, samostalno ili zajedno s drugom pravnom osobom, pravodobno poduzeti potrebne mjere tehničke i fizičke zaštite željezničke pruge od elementarnih nepogoda.

Građenje u pružnom pojasu

Članak 87.

(1) U pružnom pojasu dozvoljeno je građenje isključivo infrastrukturnih podsustava i njihovih postrojenja i opreme te građevina koje su uvjetovane križanjem sa željezničkom prugom.

(2) Iznimno od odredbe stavka 1. ovoga članka, u pružnom pojasu smiju se graditi građevine i postavljati postrojenja i oprema koja je namijenjena utovaru, pretovaru i istovaru tereta, uz prethodnu suglasnost i uvjete upravitelja infrastrukture.

(3) Sukladno propisu kojim se uređuje prostorno uređenje i gradnja, posebne uvjete za zahvat u prostoru i potvrdu o usklađenosti glavnog projekta s odredbama ovoga Zakona izdaje Ministarstvo, a na tehničkom pregledu u postupku izdavanja uporabne dozvole za izgrađeni infrastrukturni podsustav sudjeluje predstavnik Ministarstva.

Građenje u zaštitnom pružnom i infrastrukturnom pojasu

Članak 88.

(1) U zaštitnom pružnom pojasu dozvoljeno je, u skladu s općim i posebnim uvjetima, graditi građevine, graditi i postavljati vodove, postrojenja i opremu te saditi drveće i nasade koji ne predstavljaju željezničku infrastrukturu i infrastrukturne podsustave, pod uvjetom da se ne ugrožava sigurnost željezničkog sustava.

(2) Cjevovodi, električni i drugi zračni vodovi, podzemni kabeli i druge slične instalacije od općega interesa, smiju se postaviti u infrastrukturnom pojasu, križati sa željezničkom prugom ili s njom usporedno izvoditi, u skladu s općim i posebnim uvjetima, samo u slučaju ako se njihovim postavljanjem i uporabom ne ugrožava sigurnost željezničkog sustava.

(3) Posebne uvjete i potvrde glavnih projekata za građenje u zaštitnom pružnom i infrastrukturnom pojasu, u skladu s pravilnikom iz stavka 6. ovoga članka i propisima kojima se uređuje područje prostornog uređenja i gradnje, određuje upravitelj infrastrukture.

(4) Posebni uvjeti iz stavka 3. ovoga članka određuju se za svaki slučaj posebno, ovisno o tome radi li se o otvorenoj pruži, kolodvoru, naseljenom mjestu, tunelu, nasipu, usjeku i slično, kao i ovisno o visini građevine koja se gradi, o udaljenosti od željezničke pruge i o namjeni građevine, uzimajući u obzir hrvatske norme, tehničke uvjete kojima te građevine moraju udovoljavati, kao i druge mjere propisane za njihovu gradnju.

(5) Posebni uvjeti iz stavka 3. ovoga članka određuju se i za građenje u planiranom koridoru željezničke pruge i zaštitnom pružnom pojasu planirane željezničke pruge, koji je unesen u prostorne planove.

(6) Opće uvjete za građenje iz stavaka 1. i 2. ovoga članka u zaštitnom pružnom i infrastrukturnom pojasu propisuje ministar pravilnikom uz suglasnost ministarstva nadležnog za graditeljstvo.

Industrijski kolosijeci

Članak 89.

(1) Na industrijskim kolosijecima nije dozvoljeno odvijanje prometa vlakova.

(2) Iznimno od stavka 1. ovoga članka, Agencija na zahtjev vlasnika ili korisnika odobrava odvijanje prometa vlakova na pojedinim industrijskim kolosijecima uz posebne uvjete i dodatne mjere za sigurno odvijanje prometa.

(3) Posjednik industrijskog kolosijeka odgovoran je za projektiranje, građenje, moderniziranje, obnavljanje i održavanje u skladu s ovim Zakonom i propisanim tehničkim uvjetima za industrijske kolosijeke.

(4) Upravitelj infrastrukture, željeznički prijevoznik i posjednik industrijskih kolosijeka sporazumno određuju mjesto, način i uvjete za međusobnu dostavu vozila te po potrebi i druge uvjete.

(5) Upravitelj one infrastrukture s kojom je industrijski kolosijek izravno ili neizravno povezan određuje dodatne uvjete obzirom na:

- a) tehnička svojstva željezničke pruge na koju se ti kolosijeci priključuju
- b) tehnološke postupke u mjestima priključivanja na željezničku prugu i
- c) specifične mjesne prilike.

(6) Novi, modernizirani ili obnovljeni industrijski kolosijek mora imati odobrenje za puštanje u uporabu koje izdaje Agencija.

(7) U postupku izdavanja odobrenja za puštanje u uporabu industrijskoga kolosijeka Agencija provjerava:

- a) ispunjavanje tehničkih uvjeta iz stavka 8. ovoga članka
- b) ispunjavanje dodatnih uvjeta upravitelja infrastrukture s kojom je industrijski kolosijek izravno ili neizravno povezan iz stavka 5. ovoga članka i
- c) je li posjednik industrijskog kolosijeka općim aktom uredio osnovne uvjete za nadzor i održavanje industrijskoga kolosijeka.

(8) Tehničke uvjete za industrijske kolosijeke propisuje ministar pravilnikom.

XI. REGISTAR VOZILA I REGISTAR INFRASTRUKTURE

Registar vozila

Članak 90.

(1) Posjednik vozila odgovoran je da je svako vozilo kojemu je izdano odobrenje za stavljanje na tržište upisano u registar vozila.

(2) Europski registar vozila uspostavlja i održava Agencija Europske unije za željeznice u skladu s Provedbenom odlukom Komisije (EU) 2018/1614.

(3) Agencija je odgovorna za obradu zahtjeva i ažuriranje podataka u Europskom registru vozila povezanih s vozilima koja su upisana u registar vozila u Republici Hrvatskoj.

(4) Sve dok u skladu s Provedbenom odlukom Komisije (EU) 2018/1614 Europski registar vozila ne postane operativan, Agencija osigurava uspostavu i uredno vođenje nacionalnog registra vozila te nadzire da su u njemu sadržani podaci vezani uz sigurnost ispravni i potpuni.

(5) Nacionalni registar vozila:

a) mora ispunjavati zajedničke specifikacije registra vozila u skladu s Provedbenom odlukom Komisije (EU) 2018/1614

b) mora biti dostupan tijelima nadležnim za sigurnost i neovisnim tijelima za istraživanje željezničkih nesreća država članica Europske unije i

c) mora se učiniti dostupnim regulatornim tijelima, Europskoj agenciji za željeznice, željezničkim prijevoznicima i upraviteljima infrastrukture, ako pokažu pravni interes, kao i podnositeljima zahtjeva za registraciju vozila ili onima koji su navedeni u registru vozila.

(6) Nacionalni registar vozila mora sadržavati najmanje:

a) europski broj vozila

b) upućivanja na "EZ" izjavu o provjeri i tijelo koje ju je izdalo

c) upućivanja na Europski registar odobrenih tipova vozila iz članka 78. ovoga

Zakona

d) identifikacijske podatke o vlasniku i posjedniku vozila

e) ograničenja u vezi s načinom uporabe vozila i

f) upućivanja na subjekt nadležan za održavanje.

(7) Ako je vozilo upisano u registar vozila u Republici Hrvatskoj, posjednik vozila dužan je odmah prijaviti svaku promjenu podataka unesenih u registar vozila, uništenje vozila ili svoju odluku da vozilo više ne registrira.

(8) Sve dok se registar vozila ne poveže s registrima vozila ostalih država članica Europske unije, Agencija će osigurati da se registar vozila ažurira s promjenama koje je u svoj registar unijela druga država članica Europske unije, a tiču se vozila unesenih u registar vozila.

(9) Za vozilo koje je prvotno pušteno u uporabu u zemlji koja nije država članica Europske unije, a kojem je izdano odobrenje za puštanje u uporabu u Republici Hrvatskoj, Agencija će osigurati da se u registru vozila podaci o vozilu, uključujući barem podatke o posjedniku vozila, subjektu koji je nadležan za njegovo održavanje te ograničenjima u vezi s time kako se vozilo može upotrebljavati, mogu dobiti putem registra vozila ili se na drugi način bez odgode učiniti dostupnim u lako čitljivom obliku i na temelju istovjetnih nediskriminirajućih načela koja se primjenjuju na slične podatke iz registra vozila.

Registar željezničke infrastrukture

Članak 91.

(1) Registar željezničke infrastrukture Europske unije uspostavlja se, vodi, ažurira i javno objavljuje u skladu s Provedbenom uredbom Komisije (EU) 2019/777 od 16 svibnja 2019. o zajedničkim specifikacijama registra željezničke infrastrukture i o stavljanju izvan snage Provedbene odluke 2014/880/EU (Tekst značajan za EGP) (SL L 139I, 27.5.2019.).

(2) Upravitelj infrastrukture odgovoran je za točnost, potpunost, dosljednost i pravovremenost podataka u mrežnoj aplikaciji RINF i dostavljanje ažuriranih podataka čim ti podaci postanu dostupni.

(3) U registru željezničke infrastrukture navode se vrijednosti mrežnih parametara svakog podsustava ili dijela podsustava kako je utvrđeno u relevantnom TSI-u koji se upotrebljavaju u kombinaciji s vrijednostima parametara zabilježenih u odobrenju za stavljanje vozila na tržište radi provjere tehničke kompatibilnosti između vozila i mreže.

(4) U registru mogu biti utvrđeni uvjeti uporabe infrastrukturnih postrojenja i ostala ograničenja.

XII. ODVIJANJE I UPRAVLJANJE ŽELJEZNIČKIM PROMETOM

Način odvijanja i upravljanja željezničkim prometom

Članak 92.

(1) Upravitelj infrastrukture i željeznički prijevoznik, u skladu sa svojim nadležnostima, odgovorni su za sigurno odvijanje željezničkoga prometa i upravljanje željezničkim prometom u skladu s odredbama ovoga Zakona i izravno primjenjivim propisima Europske unije, posebno s TSI-em za podsustav "odvijanje prometa i upravljanje prometom".

(2) Upravitelj infrastrukture i željeznički prijevoznik odgovorni su da njihovi radnici koji neposredno sudjeluju u odvijanju željezničkog prometa, uključujući vanjsko ugovoreno osoblje, obavljaju poslove na propisan i siguran način.

(3) Upravitelj infrastrukture i željeznički prijevoznik za svaki vlak moraju voditi propisane evidencije ili podatke.

(4) Upravitelj infrastrukture i željeznički prijevoznik moraju u okviru sustava upravljanja sigurnošću detaljnije razraditi provedbu propisa o sigurnom odvijanju i upravljanju željezničkim prometom.

(5) U slučaju izvanrednih okolnosti, posebno u slučaju nesreća i većih elementarnih nepogoda, upravitelj infrastrukture i željeznički prijevoznik u okviru sustava upravljanja sigurnošću moraju odrediti pravila o postupanju, davanju upozorenja i informiranju javnosti u slučaju opasnosti.

(6) Na pružnoj dionici u prekograničnom prometu željeznički promet odvija se primjenom prometnih pravila u skladu sa sporazumom o odvijanju graničnog željezničkog prometa između Republike Hrvatske i susjedne države.

(7) Način i uvjete za sigurno odvijanje prometa i upravljanje željezničkim prometom, vođenje evidencija i podataka o vlakovima, uvjete i načine sastavljanja vlakova, pravila o pripremi, o primitku i otpremi vlakova te pravila o kočenju vlakova propisuje ministar pravilnikom.

Sastav vlaka

Članak 93.

(1) Željeznički prijevoznik odgovoran je za pravilan sastav vlaka, raspored vozila u vlaku i učinkovitost kočenja vlaka u skladu s odredbama ovoga Zakona i izravno primjenjivim propisima Europske unije, posebno s TSI-em za podsustav "odvijanje prometa i upravljanje prometom".

(2) Vlak mora biti sastavljen u skladu s tehničkim svojstvima željezničke pruge ili pružne dionice po kojoj se kreće, a koja su navedena u Registru željezničke infrastrukture iz članka 91. ovoga Zakona.

(3) Duljina vlaka, masa vlaka, osiguranje tereta i neupotrijebljenih pokretnih dijelova vozila od pomicanja te masa tereta koja ne smije prelaziti dopušteno opterećenje vozila uvjetovani su tehničkim svojstvima željezničke pruge.

(4) Vozilo koje ne udovoljava uvjetima iz stavka 3. ovoga članka (izvanredna pošiljka) iznimno može prometovati uz odobrenje upravitelja infrastrukture i u skladu s posebnim uvjetima upravitelja infrastrukture.

(5) Način i uvjeti prijevoza izvanrednih pošiljaka iz stavka 4. ovoga članka propisuje ministar pravilnikom.

Kočenje vlaka

Članak 94.

(1) Željeznički prijevoznik odgovoran je za propisanu učinkovitost automatskog kočenja vlaka u skladu s odredbama ovoga Zakona i izravno primjenjivim propisima Europske unije, posebno s TSI-em za podsustav "odvijanje prometa i upravljanje prometom".

(2) Prije polaska vlaka iz mjesta u kojem je sastavljen ili mjesta promjene sastava, kao i u drugim propisanim slučajevima, na vlaku se mora izvršiti propisana provjera funkcioniranja sustava za automatsko kočenje vlaka.

Signalna pravila

Članak 95.

(1) Upravitelj infrastrukture odgovoran je za opremanje željezničke infrastrukture propisanim signalima (sredstvima za davanje signalnih znakova), signalnim znakovima i signalnim oznakama s jedinstvenim značenjem.

(2) Željeznički prijevoznik odgovoran je za označavanje vlaka propisanim signalima u skladu s odredbama ovoga Zakona i izravno primjenjivim propisima Europske unije, posebno s TSI-em za podsustav "odvijanje prometa i upravljanje prometom" te za davanje propisanih signalnih znakova sa željezničkog vozila.

(3) Željeznička pruga ne mora biti opremljena signalima koji se odnose na dopuštenje za vožnju vlaka po osiguranom voznom putu ako je na pruzi i vučnim vozilima ugrađen Europski sustav upravljanja i nadzora vlakova (engl. European Train Control System – ETCS) razine koja osigurava sigurno kretanje vlakova bez ugrađenih signala.

(4) Upravitelj infrastrukture i željeznički prijevoznik odgovorni su za to da njihovi radnici, uključujući vanjsko ugovoreno osoblje, poštuju zabrane, ograničenja, obveze, obavijesti i upozorenja izražena signalnim znakovima i signalnim oznakama.

(5) Na sustav signalizacije na graničnoj pruzi primjenjuje se sporazum o graničnom željezničkom prometu između Republike Hrvatske i susjedne države.

(6) Upravitelj infrastrukture na željezničkoj pruzi mora, po potrebi, označiti privremene zabrane, ograničenja, obveze, obavijesti i upozorenja te ih ukloniti čim prestanu razlozi za njihovu uporabu.

(7) Vrste signala, signalne znakove i signalne oznake, njihov izgled, značenje, daljinu vidljivosti, mjesto ugradnje, postavljanje ili davanje i način uporabe propisuje ministar pravilnikom.

Vožnja vlaka

Članak 96.

(1) Upravitelj infrastrukture i željeznički prijevoznik, u skladu sa svojim nadležnostima, odgovorni su za sigurnu vožnju vlaka.

(2) Upravitelj infrastrukture mora svakom vlaku koji prometuje željezničkim prugama osigurati slobodan vozni put za sigurnu vožnju.

(3) Upravitelj infrastrukture i željeznički prijevoznik mora vozilo s vlastitim pogonom opremiti uređajem za automatsku zaštitu vlaka (autostop uređajem) ako prometuje na željezničkoj pruzi ili pružnoj dionici opremljenoj pružnim uređajima za automatsku zaštitu vlaka.

(4) Brzina vlaka određena voznim redom ili na drugi propisani način, ne smije se prekoračiti.

(5) Strojovođa upravlja vlakom u skladu s voznim redom vlaka, signalnim znakovima, signalnim oznakama i posebnim nalogima koji se na taj vlak odnose te ne smije prekoračiti brzinu vlaka određenu voznim redom ili na drugi propisani način.

(6) Upravitelj infrastrukture mora pouzdano i pravodobno, signalnim znacima ili na drugi propisani način, obavijestiti strojovođe o svim iznimnim prilikama i postupcima (smanjivanje brzine, neispravnost signalizacije, neispravnost uređaja za osiguravanje željezničko-cestovnih prijelaza, ulazak na zauzeti kolosijek i slično).

XIII. ŽELJEZNIČKE PRUGE I DRUGE PROMETNICE

Križanje željezničke pruge i druge prometnice

Članak 97.

(1) Križanje željezničke pruge i druge prometnice mora biti izvedeno na način da se promet po željezničkoj pruzi i drugoj prometnici odvija sigurno te da se osigura sigurnost svih sudionika u prometu.

(2) Križanje željezničke pruge i druge prometnice izvodi se kao križanje izvan razine ili križanje u istoj razini.

(3) Križanje željezničke pruge i ceste ne smije biti u istoj razini u sljedećim slučajevima:

- a) na križanju željezničke pruge i autoceste
- b) na križanju željezničke pruge za međunarodni promet i državne ceste
- c) na križanju glavne (koridorske) željezničke pruge za međunarodni promet i županijske ceste
- d) na novoizgrađenom križanju postojeće glavne (koridorske) željezničke pruge za međunarodni promet i ceste
- e) na križanju željezničke pruge s dopuštenom brzinom vlakova većom od 160 km/h i ceste
- f) na križanju željezničke pruge i ceste u kolodvorskom području na prostoru između ulaznih skretnica od kojih počinju kolodvorski kolosijeci
- g) na križanju željezničke pruge i ceste s intenzivnim željezničkim i cestovnim prometom ili
- h) na križanju željezničke pruge i ceste gdje uslijed specifičnih mjesnih prilika ili drugih razloga nije moguće uspostaviti propisanu sigurnost željezničkog sustava.

(4) Međusobno križanje željezničkih pruga, križanje željezničke pruge s tramvajskom prugom i prugom lake željeznice, kao i križanje željezničke pruge s industrijskim kolosijekom, ne smije biti u istoj razini.

(5) Uvjeti za određivanje zajedničkog mjesta i načina križanja željezničke pruge i druge prometnice te za otvaranje, premještanje, svođenje i zatvaranje željezničko-cestovnih prijelaza i pješačkih prijelaza preko pruge, propisuje ministar pravilnikom.

Željezničko-cestovni prijelaz i pješački prijelaz preko pruge

Članak 98.

(1) Prijelaz vozila i drugih sudionika u cestovnom prometu preko željezničke pruge u istoj razini dozvoljen je samo na željezničko-cestovnom prijelazu (u daljnjem tekstu: ŽCP), a prijelaz pješaka preko željezničke pruge u istoj razini dopušten je i na pješačkom prijelazu preko pruge (u daljnjem tekstu: PP), u skladu s odredbama propisa kojim se uređuje područje sigurnosti prometa na cestama.

(2) ŽCP ili PP smatraju se sastavnim dijelom željezničke pruge na dijelu gdje cesta, odnosno pješačka staza prelazi preko kolosijeka i određuje se mjerenjem okomito na os krajnjeg/krajnjih kolosijeka u duljini od tri metra sa svake strane.

(3) Upravitelj infrastrukture odgovoran je za uspostavu i održavanje ŽCP-a i PP-a, u skladu s odredbama ovoga Zakona.

(4) Upravitelj infrastrukture mora održavati ŽCP i PP na način da je zajamčena sigurnost željezničkog sustava i sigurnost prometa na cestama, u skladu s ovim Zakonom i propisima kojima je uređeno područje sigurnosti prometa na cestama, a po potrebi, moraju se poduzeti i druge propisane mjere.

(5) Način osiguravanja ŽCP-a mora biti usklađen s promjenama nastalim uslijed modernizacije željezničke pruge ili prekategorizacije ceste ili željezničke pruge, kao i s promjenama nastalim uslijed izgradnje nove ili rekonstrukcije postojeće ceste koja se križa s prugom na području postojećeg ŽCP-a.

(6) Način osiguravanja sigurnosti na ŽCP-ima i PP-ima, uvjeti kojima moraju udovoljavati mimoilazne zaštitne ograde, propisana preglednost s ceste, odnosno pješačke staze na željezničku prugu, kao i druge mjere koje se moraju poduzeti za siguran tijek prometa, ovisno o značaju i vrsti željezničke pruge i ceste, gustoći prometa, brzini vlakova, odnosno vozila i drugim uvjetima od značenja za sigurnost, propisuje ministar pravilnikom.

(7) Agencija na zahtjev investitora uz prethodne suglasnosti upravitelja infrastrukture, pravne osobe koja gospodari cestom, nadležne policijske uprave i jedinice područne (regionalne) ili lokalne samouprave izdaje odobrenje za otvaranje novoizgrađenoga stalnoga ili privremenoga ŽCP-a, odnosno PP-a.

(8) Agencija u postupku izdavanja odobrenja iz stavka 7. ovoga članka provjerava da li su ispunjeni uvjeti za otvaranje novoizgrađenoga stalnoga ili privremenoga ŽCP-a, odnosno PP-a i da li je predviđeni način osiguravanja prometa na prijelazu u skladu s propisanim tehničkim uvjetima.

(9) Agencija odluku o otvaranju novoizgrađenoga stalnoga ili privremenoga ŽCP-a, odnosno PP-a objavljuje u Narodnim novinama.

(10) Agencija na zahtjev upravitelja infrastrukture odluku o zatvaranju za promet postojećih ŽCP-a i PP-a donosi u skladu s programom rješavanja ŽCP-a i PP-a iz članka 102. stavka 3. ovoga Zakona i objavljuje ju u Narodnim novinama.

*Uređaj i oprema za osiguravanje ŽCP-a i PP-a***Članak 99.**

(1) Uređaj za osiguravanje ŽCP-a je uređaj za zatvaranje ŽCP-a (s branicima ili polubranicima) i/ili uređaj za davanje znakova kojima se najavljuje približavanje vlaka ili vozila.

(2) Uređaj za osiguravanje PP-a je uređaj za davanje znakova kojima se najavljuje približavanje vlaka ili vozila.

(3) Na PP-u preko pruge mogu biti postavljene mimoilazne zaštitne ograde za pješake.

(4) Upravitelj infrastrukture odgovoran je za postavljanje i održavanje uređaja za osiguravanje ŽCP-a, PP-a i mimoilaznih zaštitnih ograda za pješake.

(5) Tehničke uvjete za uređaje iz stavka 1. i 2. ovoga članka propisuje ministar pravilnikom.

*Propisana preglednost***Članak 100.**

(1) Preglednost za ŽCP ili PP na području izvan pružnog pojasa mora osigurati pravna osoba koja održava cestu na tom području, a unutar pružnog pojasa tu preglednost mora osigurati upravitelj infrastrukture.

(2) Upravitelj infrastrukture odgovoran je da se na željezničkoj pruzi ispred ŽCP-a ili PP-a koji je osiguran propisanom preglednošću postavi propisana signalna oznaka za davanje obavijesti strojovođi o približavanju takvom prijelazu i o obvezi davanja propisanih signalnih znakova sa željezničkog vozila.

*Dodatni uvjeti za ŽCP-e***Članak 101.**

(1) Na cesti koja prelazi preko elektrificirane željezničke pruge moraju se, na propisanoj udaljenosti s obiju strana ŽCP-a, postaviti zaštitne zapreke koje ograničavaju prolazak cestovnih vozila čija visina zajedno s teretom premašuje propisanu najveću dopuštenu visinu.

(2) Zaštitna zapreka iz stavka 1. ovoga članka postavlja se na udaljenosti od najmanje 8 m od najbliže tračnice mjereno po osi ceste i na visini od 4,5 m mjereno iznad kolnika ceste.

(3) Upravitelj infrastrukture odgovoran je za postavljanje i održavanje zaštitnih zapreka iz stavka 1. ovoga članka.

(4) Prelazak vozila koje se kreće na cesti s dozvolom za izvanredni prijevoz preko ŽCP-a dopušten je samo uz suglasnost i uz uvjete koje odredi upravitelj infrastrukture.

Program rješavanja ŽCP-a i PP-a

Članak 102.

(1) Program rješavanja ŽCP-a i PP-a sadrži pregled postojećih prijelaza na željezničkim prugama s vremenskim planom i obveznim redoslijedom te načinom rješavanja prijelaza koji se ne smatraju konačno riješenim.

(2) Predviđeni načini rješavanja ŽCP-a i PP-a preko pruge u programu su denivelacija, ukidanje sa ili bez svodenja, osiguravanje uređajem, nadopuna ili promjena postojećeg načina osiguranja uređajem.

(3) Program rješavanja ŽCP-a i PP-a iz stavka 1. ovoga članka za razdoblje od pet godina donosi ministar.

Usporedno vođenje željezničke pruge i druge prometnice

Članak 103.

(1) U kolodvorima i na otvorenoj pruzi trasa industrijskog kolosijeka koja je usporedna sa željezničkom prugom može se iznimno nalaziti unutar pružnog ili infrastrukturnog pojasa, uz uvjet ispunjenja propisanih sigurnosnih i funkcionalnih zahtjeva, a posebno pridržavanja osnog razmaka između kolosijeka.

(2) Razmak između željezničke pruge i usporedno vođene ceste ili pješačke ili biciklističke staze ne smije biti manji od 8 m, mjereno od osi najbližega kolosijeka do najbliže točke gornjega ustroja ceste ili staze.

(3) Iznimno od odredbe stavka 2. ovoga članka, razmak između željezničke pruge i ceste koja nema status autoceste može biti od 4 m do 8 m, uz uvjet da im se slobodni profili ne dodiruju i da je između njih dovoljan prostor za željezničke infrastrukturne uređaje i postrojenja te uz uvjet da gornji rub bliže tračnice na željezničkoj pruzi bude najmanje jedan metar iznad gornje površine kolnika ceste.

(4) U slučaju iz stavka 3. ovoga članka i ako gornji rub bliže tračnice na željezničkoj pruzi nije najmanje jedan metar iznad gornje površine kolnika ceste ili staze, pravna osoba koja održava cestu odgovorna je, uz uvjete upravitelja infrastrukture, za postavljanje i održavanje zaštitne ograde.

(5) Zaštitnu ogradu iz stavka 4. ovoga članka nije potrebno postavljati ako se između željezničke pruge i ceste nalazi prirodna ili umjetna prepreka koja može poslužiti istoj namjeni.

XIV. IZVRŠNI RADNICI

Poslovi koje obavljaju izvršni radnici

Članak 104.

(1) Izvršni radnici su radnici koji obavljaju poslove vezane za sigurnost željezničkog sustava, a posebno poslove na kojima neposredno sudjeluju u odvijanju željezničkog prometa.

(2) Odredbe članka 105. i članka 109. ovoga Zakona ne primjenjuju se na strojovođe.

(3) Popis poslova koje obavljaju izvršni radnici iz stavka 1. ovoga članka propisuje ministar pravilnikom.

Uvjeti za izvršnog radnika

Članak 105.

(1) Izvršni radnik mora imati najmanje 18 godina života i ispunjavati zahtjeve u pogledu fizičke, psihičke sposobnosti i stručne osposobljenosti za samostalno obavljanje poslova.

(2) Pri zapošljavanju izvršnog radnika, željeznički prijevoznik i upravitelj infrastrukture uzima u obzir njegovo prethodno stručno osposobljavanje, obrazovanje i radno iskustvo.

(3) Pri zapošljavanju izvršnog radnika, željeznički prijevoznik i upravitelj infrastrukture može zaposliti i radnika koji nije stručno osposobljen za obavljanje poslova vezanih za sigurnost željezničkog sustava, pri čemu mora osigurati njegovo stručno osposobljavanje.

Zdravstvena sposobnost

Članak 106.

(1) Izvršni radnik mora imati odgovarajuću zdravstvenu sposobnost, koja uključuje fizičku i psihičku sposobnost, za obavljanje poslova izvršnih radnika.

(2) Utvrđivanje zdravstvene sposobnosti obavlja se zdravstvenim pregledom te se o zdravstvenoj sposobnosti, odnosno fizičkoj i psihičkoj sposobnosti izvršnog radnika izdaje uvjerenje o zdravstvenoj sposobnosti.

(3) Utvrđivanje zdravstvene sposobnosti, odnosno fizičke i psihičke sposobnosti izvršnog radnika vrši se prethodno, a mora se provjeravati periodično i u propisanim prilikama izvanredno.

(4) Upravitelj infrastrukture i željeznički prijevoznik, u okviru svojeg sustava upravljanja sigurnošću, moraju uspostaviti i dokumentirati postupak koji provode radi

osiguranja ispunjavanja zdravstvene sposobnosti, odnosno fizičke i psihičke sposobnosti izvršnih radnika.

(5) Upravitelj infrastrukture i željeznički prijevoznik odgovorni su da se zdravstvena sposobnost, odnosno fizička i psihička sposobnost izvršnoga radnika provjerava periodično, a u propisanim prilikama i izvanredno.

(6) Izvršni radnik mora odmah obavijestiti željezničkog prijevoznika ili upravitelja infrastrukture ako procijeni da njegova zdravstvena sposobnost, odnosno fizička i psihička sposobnost dovode u pitanje sposobnost za obavljanje posla.

(7) Za izvršne radnike, osim strojovođa, uvjeti zdravstvene sposobnosti, način i rokovi prethodnih, periodičnih i izvanrednih provjera zdravstvene sposobnosti propisuju se pravilnikom koji donosi ministar uz prethodnu suglasnost ministra nadležnog za zdravstvo.

Zdravstveni pregledi

Članak 107.

(1) Zdravstvene preglede iz članka 106. stavka 2. ovoga Zakona obavljaju zdravstvene ustanove, trgovačka društva koja obavljaju djelatnost medicine rada i specijalisti medicine rada u privatnoj praksi.

(2) Zdravstvene ustanove, trgovačka društva koja obavljaju djelatnost medicine rada i specijalisti medicine rada u privatnoj praksi u kojima se utvrđuje zdravstvena sposobnost, odnosno fizička i psihička sposobnost podnositelja zahtjeva za izdavanje dozvole, obvezne su zapošljavati ili imati sklopljen ugovor o obavljanju poslova s doktorom medicine – specijalistom psihijatrom ili neuropsihijatrom, doktorom medicine – specijalistom oftalmologom i psihologom.

(3) Doktori medicine – specijalisti iz stavka 2. ovoga članka moraju imati važeće odobrenje za samostalni rad (licenciju), a psiholog iz stavka 2. ovoga članka mora imati važeću dopusnicu za obavljanje psihološke djelatnosti.

(4) Podnositelji zahtjeva za izdavanje dozvole koji nisu zadovoljni ocjenom zdravstvene ustanove u kojoj su pregledani te podnositelji zahtjeva za izdavanje dozvole čija je zdravstvena sposobnost, odnosno fizička i psihička sposobnost različito ocijenjena u jednoj ili više zdravstvenih ustanova, mogu u roku od 15 dana od dana primitka ocjene izjaviti žalbu, na osnovi koje će drugostupanjsko zdravstveno povjerenstvo koje osniva ministarstvo nadležno za zdravstvo utvrditi fizičku i psihičku sposobnost za rad.

(5) U žalbenom postupku drugostupanjsko zdravstveno povjerenstvo u roku od 30 dana od dana primitka zahtjeva donosi konačnu ocjenu zdravstvene sposobnosti, odnosno fizičke i psihičke sposobnosti podnositelja zahtjeva za izdavanje dozvole, pri čemu će:

a) dati ocjenu zdravstvene sposobnosti, odnosno fizičke i psihičke sposobnosti bez ponovnog zdravstvenog pregleda, samo na osnovi medicinske dokumentacije ili

b) pozvati na proširenu medicinsku obradu, preglede i pretrage osobu na čiju je ocjenu izjavljena žalba i uputiti je na pregled u zdravstvene ustanove ili trgovačka društva ili na pregled kod specijalista određene specijalnosti, pri čemu će odrediti opseg pregleda i pretraga.

(6) Drugostupanjskom zdravstvenom povjerenstvu mora biti dostupna medicinska dokumentacija o prethodnim zdravstvenim pregledima osobe na čiju je ocjenu izjavljena žalba, a po potrebi i sva ostala medicinska dokumentacija.

Nekonzumiranje alkohola i ostalih tvari

Članak 108.

(1) Izvršni radnik ne smije konzumirati alkoholna pića, droge ili psihotropne tvari za vrijeme rada, niti smije početi obavljati poslove ako je pod utjecajem bilo kojih sredstava koja bi mogla utjecati na njegovu koncentraciju, pozornost ili ponašanje, posebno ako u organizmu ima alkohola, droga ili psihotropnih tvari.

(2) Izvršni radnik dužan je na zahtjev ovlaštenog radnika upravitelja infrastrukture ili željezničkog prijevoznika te željezničkog inspektora pristupiti ispitivanju ima li u organizmu alkohola, opojnih droga ili psihotropnih tvari odgovarajućim sredstvima ili uređajima.

(3) Ako izvršni radnik odbije ili ne pristupi ispitivanju ili ako se pri ispitivanju ustanovi da je pod utjecajem alkohola, opojnih droga ili psihotropnih tvari, osoba koja provodi ispitivanje zabranit će mu daljnji rad.

(4) Način i postupak provjere prisutnosti alkohola, opojnih droga i psihotropnih tvari u organizmu propisuje ministar pravilnikom uz prethodnu suglasnost ministra nadležnog za zdravstvo.

Stručna osposobljenost

Članak 109.

(1) Izvršni radnik mora biti stručno osposobljen, što se dokazuje uvjerenjem o položenom stručnom ispitu.

(2) Stručno osposobljavanje obuhvaća stjecanje znanja i vještina te primjenu teorijskog znanja u praksi u normalnim, otežanim i izvanrednim situacijama.

(3) Željeznički prijevoznik i upravitelj infrastrukture koji zapošljava izvršnog radnika mora, u okviru sustava upravljanja sigurnošću, osigurati program osposobljavanja izvršnih radnika, provedbu stručnih ispita i sustav kojim se osigurava njihova trajna osposobljenost i obavljanje poslova na stručan način.

(4) Stručno osposobljavanje i provedbu ispita izvršnih radnika mogu obavljati sve pravne i fizičke osobe, uključujući željezničke prijevoznike i upravitelje infrastrukture, ako ispunjavaju propisane uvjete.

(5) Osnovni program stručnog osposobljavanja, učestalost provedbe stručnih ispita, sadržaj uvjerenja o položenom stručnom ispitu, uvjeti kojima moraju udovoljavati pravne i fizičke osobe koje provode stručno osposobljavanje i provedbu ispita izvršnih radnika propisuje ministar pravilnikom.

Nadzor rada izvršnih radnika

Članak 110.

(1) Željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture odgovoran je za nadzor zdravstvene sposobnosti, odnosno fizičke i psihičke sposobnosti te stručne osposobljenosti izvršnog radnika kojeg zapošljava.

(2) Ako rezultati nadzora iz stavka 1. ovoga članka dovedu u pitanje sposobnost izvršnog radnika za obavljanje posla i valjanost uvjerenja o položenom stručnom ispitu, željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture mora bez odgađanja poduzeti potrebne mjere s ciljem osiguranja sigurnosti željezničkog sustava.

(3) Ako željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture ima saznanja ili ga liječnik obavijesti o pogoršanju zdravstvenog stanja izvršnog radnika do te mjere da je njegova sposobnost za obavljanje posla postala upitna, mora bez odgađanja poduzeti potrebne mjere, uključujući provedbu propisanog zdravstvenog pregleda.

(4) Željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture odgovoran je da izvršni radnik kojeg zapošljava u tijeku obavljanja posla ni u kojem trenutku nije pod utjecajem bilo kojih sredstava koja bi mogla utjecati na njegovu koncentraciju, pozornost ili ponašanje.

(5) Za provedbu odredbe stavka 4. ovoga članka željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture može narediti ispitivanja s ciljem utvrđivanja je li izvršni radnik pod utjecajem bilo kojih sredstava koja bi mogla utjecati na njegovu koncentraciju, pozornost ili ponašanje.

(6) Ovisno o rezultatima ispitivanja iz stavka 5. ovoga članka, željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture mora bez odgađanja poduzeti potrebne mjere s ciljem osiguranja sigurnosti željezničkog sustava.

Radno vrijeme izvršnog radnika

Članak 111.

(1) Radno vrijeme izvršnog radnika određuje upravitelj infrastrukture ili željeznički prijevoznik, s tim da radno vrijeme izvršnog radnika u jednoj smjeni ne smije trajati dulje od 12 sati.

(2) Iznimno od odredbe stavka 1. ovoga članka, željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture mora osigurati da radno vrijeme strojovođe kojeg zapošljava ili čije usluge je ugovorio i koji upravlja vlakom koji prevozi putnike ne traje dulje od 10 sati, pri čemu vrijeme neprekidne vožnje strojovođe ne smije biti dulje od šest sati, odnosno pet sati ako upravlja vlakom za prijevoz putnika.

(3) Željeznički prijevoznik mora za mobilnog radnika, izvršnog radnika koji kao član osoblja vlaka obavlja interoperabilne prekogranične usluge više od jednog sata i uz prelaženje razdaljine najmanje 15 km preko državne granice osigurati:

- a) dnevni odmor izvan mjesta prebivališta mobilnog radnika iza kojeg mora slijediti dnevni odmor u mjestu prebivališta
- b) odgovarajući smještaj mobilnog radnika koji koristi odmor izvan mjesta prebivališta
- c) da strojovođa koji samostalno upravlja vlakom u interoperabilnom prekograničnom prometu više od osam sati, ima pravo na stanku u trajanju od najmanje 45 minuta
- d) da je vrijeme trajanja stanke dostatno da se osigura djelotvorni oporavak mobilnog radnika pri čemu dio stanke treba biti korišten između trećeg i šestog radnog sata
- e) da svaki mobilni radnik ima godišnje pravo na 104 razdoblja odmora od 24 sata, uključujući 24-satna razdoblja od 12 mjeseci razdoblja odmora, uključujući:
 - 12 dvostrukih razdoblja odmora (od 48 sati plus jedan dnevni odmor od 12 sati) uključujući subotu i nedjelju i
 - 12 dvostrukih razdoblja odmora (od 48 sati plus jedan dnevni odmor od 12 sati) bez jamstva da će to uključivati subotu ili nedjelju te
- f) da je najduže vrijeme vožnje u razdoblju 14 dana ograničeno na 80 sati.

XV. STROJOVOĐE

Ovlaštenje strojovođe

Članak 112.

(1) Vučnim vozilom vlaka, lokomotivom, manevarskom lokomotivom, vozilom za posebne namjene s vlastitim pogonom i radnim vlakom, može samostalno upravljati samo ovlašteni strojovođa.

(2) Ovlaštenje strojovođe dokazuje se dozvolom i potvrdom.

(3) Oblik i sadržaj dozvole i potvrde, oblik preslike potvrde i oblik zahtjeva za izdavanje dozvole utvrđeni su u Uredbi Komisije (EU) br. 36/2010 od 3. prosinca 2009. o predlošcima Zajednice za dozvole za strojovođe, dopunske potvrde, ovjerene preslike dopunskih potvrda i obrasce zahtjeva za dozvole za strojovođe, u skladu s Direktivom 2007/59/EZ Europskog parlamenta i Vijeća (Tekst značajan za EGP) (SL L 13, 19.1.2010.).

Dozvola za strojovođe

Članak 113.

(1) Dozvolom se utvrđuje identitet te se dokazuje da strojovođa ispunjava minimalne zahtjeve u pogledu zdravstvene sposobnosti, odnosno fizičke i psihičke sposobnosti, obrazovanja i opće stručne osposobljenosti.

(2) Agencija, na zahtjev podnositelja, izdaje dozvolu u kojoj se navode osobni podaci o strojovođi, broj dozvole, tijelo koje ju je izdalo i rok važenja.

(3) Dozvola je vlasništvo strojovođe i vrijedi na području Europske unije.

(4) Strojovođa kad upravlja vozilom iz članka 112. stavka 1. ovoga Zakona, dužan je uz sebe imati dozvolu.

(5) U Republici Hrvatskoj priznaju se dozvole izdane strojovođama od nadležnih tijela drugih država članica Europske unije.

(6) Kako bi dozvola ostala valjana, strojovođa mora zadovoljiti redovne provjere ispunjavanja minimalnih uvjeta iz stavka 1. ovoga članka.

(7) Agencija će osigurati postupno uvođenje redovitih provjera ispunjavanja minimalnih zahtjeva iz stavka 1. ovoga članka.

(8) Minimalni zahtjevi iz stavka 1. ovoga članka te sadržaj i način njihove redovite provjere propisuje ministar pravilnikom.

Potvrda za strojovođe

Članak 114.

(1) Potvrdom se dokazuje da strojovođa ispunjava uvjete za upravljanje određenim vozilima na određenoj željezničkoj infrastrukturi, pri čemu se u potvrdi navode sva vozila kojima je ovlašten upravljati, željezničke pruge na kojima je ovlašten za vožnju, poznavanje operativnih pravila i signalno-sigurnosnih sustava te znanje jezika upravitelja infrastrukture.

(2) Potvrdom se strojovođa ovlašćuje za vožnju za jednu ili više kategorija:

a) kategorija A: manevarske lokomotive, radni vlakovi, vozila za posebne namjene s vlastitim pogonom (vozila za održavanje) i sve ostale lokomotive kada se koriste za ranžiranje i

b) kategorija B: prijevoz putnika i/ili tereta.

(3) Potvrdu izdaje željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture koji zapošljava ili ugovara usluge strojovođe.

(4) Vlasnik potvrde je željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture koji ju izdaje, uz uvjet da na zahtjev strojovođe izda ovjerenu kopiju potvrde.

(5) Potvrda vrijedi samo za željezničku infrastrukturu i za vozila koja su navedena u potvrdi.

(6) Za dobivanje potvrde te kako bi ista ostala valjana podnositelj zahtjeva mora imati dozvolu i ispunjavati uvjete iz stavka 1. ovoga članka.

(7) Kako bi potvrda ostala valjana strojovođa mora zadovoljiti redovne provjere ispunjavanja uvjeta iz stavka 1. ovoga članka.

(8) Željeznički prijevoznik i upravitelj infrastrukture moraju osigurati postupno uvođenje redovitih provjera ispunjavanja uvjeta iz stavka 1. ovoga članka.

(9) Ako, u slučaju izostanka redovne provjere ili u slučaju negativnog rezultata, željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture dovedu u pitanje sposobnost strojovođe za

obavljanje posla i nastavak važenja njegove dozvole ili potvrde, dužni su odmah poduzeti potrebne mjere, i po potrebi mu oduzeti potvrdu.

(10) U sljedećim iznimnim slučajevima strojovođa ne mora imati potvrdu za određene željezničke pruge, ako je uz njega tijekom vožnje prisutan strojovođa koji posjeduje važeću potvrdu za tu željezničku prugu:

- a) kada upravitelj infrastrukture ocijeni da je zbog smetnji u željezničkom prometu potrebno preusmjeravanje vlakova ili zbog radova na održavanju pruge
- b) za iznimne jednokratne vožnje muzejskim vlakovima
- c) za izniman jednokratni prijevoz tereta, pod uvjetom da je upravitelj željezničke infrastrukture s tim suglasan
- d) za isporuku ili predstavljanje novog vlaka ili lokomotive ili
- e) za namjene osposobljavanja i ispitivanja strojovođa.

(11) O primjeni mogućnosti iz stavka 10. ovoga članka odlučuje željeznički prijevoznik i ne može ju nametnuti nadležni upravitelj infrastrukture ili Agencija, a o odluci o korištenju dodatnog strojovođe željeznički prijevoznik mora unaprijed obavijestiti upravitelja infrastrukture.

(12) Uvjete za potvrdu iz stavka 1. ovoga članka te sadržaj i način njihove redovite provjere propisuje ministar pravilnikom.

Obrazovanje, osposobljavanje i ispiti za strojovođe

Članak 115.

(1) Strojovođa mora imati propisano obrazovanje i biti stručno osposobljen.

(2) Osposobljavanje strojovođa obuhvaća:

- a) dio koji se odnosi na dozvolu i koji odražava opće stručno znanje i
- b) dio koji se odnosi na potvrdu i koji odražava posebno stručno znanje.

(3) Osposobljavanje strojovođa provode centri za osposobljavanje.

(4) Agencija ovlašćuje centre za osposobljavanje i nadzire ispunjavaju li propisane uvjete, u skladu s kriterijima utvrđenim u Odluci Komisije 2011/765/EU od 22. studenoga 2011. o kriterijima za priznavanje centara za osposobljavanje strojovođa, o kriterijima za priznavanje ispitivača strojovođa i o kriterijima za organizaciju ispitivanja u skladu s Direktivom 2007/59/EZ Europskog parlamenta i Vijeća (Tekst značajan za EGP) (SL L 314, 29.11.2011.).

(5) Na kraju osposobljavanja polaže se ispit koji se sastoji od teoretskog i praktičnog dijela.

(6) Ispite osposobljenosti strojovođa za potrebe izdavanja dozvole i potvrde nadziru ispitivači ovlašteni od Agencije, a ispiti moraju biti organizirani na način da se izbjegne svaki sukob interesa.

(7) Uvjete za strojovođe koji se odnose na obrazovanje, sadržaj i način osposobljavanja i provedbu ispita propisuje ministar pravilnikom.

Izdavanje dozvole

Članak 116.

- (1) Agencija javno objavljuje smjernice za postupak za izdavanje dozvole.
- (2) Zahtjev za izdavanje dozvole Agenciji podnosi strojovođa pristupnik ili u njegovo ime pravna osoba koja ga zapošljava.
- (3) Agenciji se podnose zahtjevi za izdavanje nove dozvole, ažuriranje podataka u dozvoli, obnavljanje dozvole ili izdavanje duplikata.
- (4) Agencija izdaje dozvolu u jednom izvorniku na rok od 10 godina.
- (5) Zabranjeno je svako neovlašteno umnožavanje dozvole.

Izdavanje potvrde

Članak 117.

- (1) Potvrdu za strojovođu izdaje željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture.
- (2) Željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture mora, u okviru sustava upravljanja sigurnošću, uvesti postupke za izdavanje i ažuriranje potvrda za strojovođe u skladu s ovim Zakonom, kao i postupke žalbe kojima se strojovođama omogućuje provjera odluke o izdavanju, ažuriranju, privremenom stavljanju izvan snage ili poništenju potvrde.
- (3) Željeznički prijevoznici i upravitelji infrastrukture moraju bez odlaganja ažurirati potvrdu u slučaju da je strojovođa dobio dodatna ovlaštenja za vozila ili željezničku infrastrukturu.
- (4) Pri izdavanju potvrda strojovođi, željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture mora uzeti u obzir prethodne potvrde i sve dokumente kojima se dokazuje ispunjavanje propisanih uvjeta.

Nadzor sustava upravljanja kvalitetom

Članak 118.

U slučaju da aktivnosti povezane s osposobljavanjem i ispitivanjem strojovođa te ažuriranjem dozvola i potvrda nisu obuhvaćene sustavom upravljanja sigurnošću, Agencija nadzire da se iste provode u skladu sa sustavom upravljanja kvalitetom.

*Prestanak rada strojovođe***Članak 119.**

(1) O prestanku ugovora o radu sklopljenog između strojovođe i upravitelja infrastrukture ili željezničkog prijevoznika, strojovođa odmah obavještava Agenciju.

(2) U tom slučaju potvrda prestaje biti valjana, ali upravitelj infrastrukture ili željeznički prijevoznik mora strojovođi izdati ovjerenu presliku potvrde i svih dokumenata kojima se dokazuje njegova osposobljenost, kvalifikacije, iskustvo i stručna osposobljenost u skladu s Uredbom (EU) br. 36/2010.

(3) U slučajevima otkazivanja ugovora o radu od strane strojovođe i sporazumnog prestanka ugovora o radu sklopljenog između strojovođe i upravitelja infrastrukture ili željezničkog prijevoznika koji ga je osposobio, novi poslodavac dogovoriti će se s prijašnjim poslodavcem o naknadi za ulaganje u osposobljavanje strojovođe.

*Nadzor strojovođa od strane željezničkog prijevoznika i upravitelja infrastrukture***Članak 120.**

(1) Željeznički prijevoznik i upravitelj infrastrukture mora osigurati i provjeriti valjanost dozvola i potvrda strojovođe kojeg zapošljava ili čije je usluge ugovorio.

(2) Željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture mora uspostaviti sustav nadzora strojovođa.

(3) Ako rezultati nadzora dovedu u pitanje radnu sposobnost strojovođe i nastavak važenja njegove dozvole ili potvrde, željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture mora odmah poduzeti potrebne mjere.

(4) Ako strojovođa smatra da njegova zdravstvena sposobnost, odnosno fizička i psihička sposobnost dovodi u pitanje njegovu sposobnost za upravljanje vlakom, dužan je odmah o tome obavijestiti željezničkog prijevoznika ili upravitelja infrastrukture.

(5) Ako željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture ima saznanja ili ga liječnik obavijesti o pogoršanju zdravstvenog stanja strojovođe do te mjere da je njegova sposobnost za upravljanje vlakom postala upitna, on odmah mora poduzeti potrebne mjere, uključujući provedbu propisanog zdravstvenog pregleda te, po potrebi, mora oduzeti potvrdu i ažurirati podatke u registru potvrda.

(6) Željeznički prijevoznik i upravitelj infrastrukture odgovoran je da strojovođa kojeg zapošljava za vrijeme upravljanja vlakom ni u kojem trenutku nije pod utjecajem bilo kojih sredstava koja bi mogla utjecati na njihovu koncentraciju, pozornost ili ponašanje.

(7) Za provedbu odredbe stavka 6. ovoga članka željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture može narediti ispitivanja s ciljem utvrđivanja je li strojovođa kojeg zapošljava pod utjecajem bilo kojih sredstava koja bi mogla utjecati na njegovu koncentraciju, pozornost ili ponašanje.

(8) Upravitelj infrastrukture može zahtijevati provedbu ispitivanja strojovođe željezničkog prijevoznika koji koristi željezničku infrastrukturu s ciljem utvrđivanja je li strojovođa pod utjecajem bilo kojih sredstava koja bi mogla utjecati na njegovu koncentraciju, pozornost ili ponašanje.

(9) Ovisno o rezultatima ispitivanja iz stavaka 7. i 8. ovoga članka, željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture mora bez odgađanja udaljiti strojovođu s radnog mjesta.

(10) Željeznički prijevoznici i upravitelji infrastrukture moraju odmah obavijestiti Agenciju o svim slučajevima nesposobnosti za rad strojovođe kada ona traje dulje od tri mjeseca.

Nadzor osposobljenosti strojovođa od strane Agencije

Članak 121.

(1) Agencija može u bilo kojem trenutku nadzirati posjeduje li strojovođa valjane isprave izdane u skladu s ovim Zakonom.

(2) U slučaju sumnje na nemarno ponašanje strojovođe Agencija može provjeriti ispunjava li strojovođa uvjete stručnog znanja i osposobljenosti.

(3) Agencija može ispitati ispunjavaju li strojovođe, željeznički prijevoznici, upravitelji infrastrukture i ispitivači uvjete iz ovoga Zakona i ostalih propisa.

(4) Ako Agencija opravdano sumnja da strojovođa predstavlja ozbiljnu opasnost za sigurnost odvijanja željezničkog prometa, poduzet će potrebne mjere, npr. zahtijevati zaustavljanje vlaka i strojovođi privremeno zabraniti upravljanje vlakom.

(5) O poduzetoj mjeri iz stavka 4. ovoga članka Agencija odmah izvješćuje Europsku komisiju i tijela nadležna za sigurnost ostalih država članica Europske unije.

Neispunjavanje uvjeta za dozvolu

Članak 122.

(1) Ako Agencija utvrdi da strojovođa više ne ispunjava jedan ili više uvjeta za valjanost dozvole, privremeno ili trajno ukida dozvolu, ovisno o utjecaju na sigurnost željezničkog sustava.

(2) O odluci iz stavka 1. ovoga članka Agencija će odmah obavijestiti strojovođu i njegovog poslodavca te navesti način za ponovno dobivanje dozvole.

(3) Ako Agencija utvrdi da strojovođa više ne ispunjava jedan ili više uvjeta za valjanost dozvole koju je izdalo tijelo nadležno za sigurnost druge države članice Europske unije, uputit će zahtjev za provedbu dodatnih provjera ili ukidanje dozvole te će o tome obavijestiti Europsku komisiju i tijela nadležna za sigurnost ostalih država članica Europske unije.

(4) U slučaju iz stavka 3. ovoga članka Agencija može zabraniti rad strojovođama sve dok ne primi obavijest o odluci nadležnog tijela koje je izdalo dozvolu.

(5) Ako Agencija zaprimi zahtjev za provedbu dodatnih provjera ili ukidanje dozvole od strane druge države članice Europske unije, o tome će donijeti odluku u roku 30 dana i o svojoj odluci obavijestiti tijelo nadležno za sigurnost koje je podnijelo zahtjev te će o tome obavijestiti Europsku komisiju i tijela nadležna za sigurnost ostalih država članica Europske unije.

Neispunjavanje uvjeta za potvrdu

Članak 123.

(1) Ako Agencija utvrdi da strojovođa više ne ispunjava jedan ili više uvjeta za valjanost potvrde, uputit će zahtjev upravitelju infrastrukture ili željezničkom prijevozniku koji je izdao potvrdu da provede dodatne provjere ili da ukine potvrdu.

(2) Upravitelj infrastrukture ili željeznički prijevoznik dužan je odmah poduzeti odgovarajuće mjere te u roku 30 dana o tome obavijestiti Agenciju.

(3) U slučaju iz stavka 1. ovoga članka Agencija može zabraniti rad strojovođama sve dok ne primi obavijest o odluci tijela koje je izdalo potvrdu te će o tome obavijestiti Europsku komisiju i tijela nadležna za sigurnost ostalih država članica Europske unije.

Registar dozvola

Članak 124.

(1) Agencija vodi i ažurira registar svih dozvola koje su izdane, ažurirane, obnovljene, izmijenjene i dopunjene, istekle, privremeno stavljene izvan snage, oduzete ili prijavljene kao izgubljene, ukradene ili uništene, u skladu s Odlukom Komisije 2010/17/EZ od 29. listopada 2009. o donošenju osnovnih parametara za registre dozvola za strojovođe i dopunskih potvrda predviđenih Direktivom 2007/59/EZ Europskog parlamenta i Vijeća (Tekst značajan za EGP) (SL L 8, 13.1.2010.).

(2) Registar dozvola sadržava podatke sadržane u dozvoli i podatke o redovitim provjerama fizičke i psihičke sposobnosti za rad.

(3) Agencija će dostaviti, na utemeljeni zahtjev, podatke o statusu dozvola tijelima nadležnim za sigurnost ostalih država članica Europske unije, Agenciji Europske unije za željeznice ili poslodavcima strojovođa.

(4) Strojovođe imaju pravo na pristup svojim podacima u registru dozvola te na zahtjev moraju dobiti kopije svojih podataka.

Registar potvrda

Članak 125.

(1) Željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture mora osigurati vođenje i ažuriranje registra potvrda koje je izdao i koje su ažurirane, obnovljene, izmijenjene i dopunjene, istekle, privremeno stavljene izvan snage, oduzete ili prijavljene kao izgubljene, ukradene ili uništene, u skladu s Odlukom 2010/17/EZ.

(2) Registar potvrda mora sadržavati podatke sadržane u potvrdi i podatke o redovitim provjerama znanja jezika i stručne osposobljenosti.

(3) Željeznički prijevoznik i upravitelj infrastrukture mora s Agencijom razmjenjivati podatke iz registra potvrda i omogućiti Agenciji pristup traženim podacima.

(4) Željeznički prijevoznik i upravitelj infrastrukture mora tijelima nadležnim za sigurnost ostalih država članica Europske unije, na utemeljen zahtjev, dostaviti podatke o sadržaju registra potvrda.

(5) Strojovođe imaju pravo na pristup svojim podacima u registru potvrda te na zahtjev moraju dobiti kopije svojih podataka.

XVI. ISTRAŽIVANJE NESREĆA I INCIDENATA

Istražno tijelo

Članak 126.

(1) Neovisno Istražno tijelo provodi istraživanje ozbiljnih nesreća u željezničkom sustavu, kao i nesreća i incidenata koji su pod određenim okolnostima mogli dovesti do ozbiljnih nesreća, s ciljem očuvanja i poboljšanja sigurnosti željezničkog sustava.

(2) Istražno tijelo ima najmanje jednog glavnog istražitelja za područje željeznice, koji je samostalan i neovisan u obavljanju svoje djelatnosti i pri donošenju odluka.

(3) Za donošenje odluke o pokretanju istraživanja, za organizaciju, provođenje, nadzor i izvještavanje o obavljenim istraživanjima nesreća i incidenata te za davanje sigurnosnih preporuka odgovoran je glavni istražitelj u Istražnom tijelu.

Obvezatnost istraživanja

Članak 127.

(1) Istražno tijelo mora provesti istraživanje ozbiljne nesreće u željezničkom sustavu.

(2) Istražno tijelo može istražiti i one nesreće i incidente koje su pod neznatno drugačijim okolnostima mogle dovesti do ozbiljnih nesreća, uključujući tehničke neispravnosti strukturnih podsustava ili sastavnih dijelova interoperabilnosti željezničkog sustava Europske unije.

(3) Istražno tijelo pri donošenju odluke o pokretanju istraživanja nesreća i incidenata iz stavka 2. ovoga članka uzima u obzir:

- a) težinu nesreće ili incidenta
- b) činjenicu da je pojedina nesreća ili incident dio niza nesreća ili incidenata koji su značajni za sigurnost željezničkog sustava u cjelini
- c) utjecaj nesreće ili incidenata na sigurnost željezničkog sustava Europske unije i
- d) zahtjeve upravitelja infrastrukture, željezničkog prijevoznika, Agencije ili ostalih država članica Europske unije.

Cilj i opseg istraživanja

Članak 128.

(1) Cilj istraživanja Istražnog tijela je, kada je to moguće, poboljšanje sigurnosti željezničkoga sustava i sprječavanje budućih nesreća.

(2) Istraživanjem Istražnog tijela se ni u kojem slučaju ne utvrđuje krivnja ili odgovornost za nesreću ili incident te se istraživanje provodi neovisno od moguće sudske istrage o istom događaju.

(3) Istražno tijelo određuje opseg istraživanja i postupke koje će primijeniti u provođenju pojedinog istraživanja, uzimajući u obzir načela i ciljeve istražnog postupka u skladu s ovim Zakonom te spoznaje povezane s unaprjeđenjem sigurnosti željezničkog sustava koje se očekuju kao rezultat istraživanja.

Obavijesti i pokretanje istraživanja

Članak 129.

(1) Osoba koja je sudionik ozbiljne nesreće ili nesreće odnosno osoba koja naiđe na mjesto ozbiljne nesreće ili nesreće dužna je odmah obavijestiti ministarstvo nadležno za unutarnje poslove na broj telefona 192 ili 112.

(2) Željeznički prijevoznik, upravitelj infrastrukture i, prema potrebi, Agencija moraju obavijestiti Istražno tijelo o ozbiljnim nesrećama, nesrećama i incidentima odmah po saznanju o istima te dostaviti sve dostupne informacije.

(3) Obavijest iz stavka 2. ovoga članka potrebno je, kada je to prikladno, izmijeniti ili dopuniti čim informacije koje nedostaju postanu dostupne.

(4) Istražno tijelo osigurat će stalnu pripravnost za primanje obavijesti iz stavka 2. ovoga članka.

(5) Istražno tijelo mora biti sposobno poduzeti pripremne radnje kako bi istraživanje moglo započeti najkasnije u roku od tjedan dana po saznanju o ozbiljnoj nesreći, nesreći ili incidentu. Istražno tijelo bez odgode te u svakom slučaju u roku od 30 dana nakon primitka obavijesti o nesreći ili incidentu odlučuje o tome hoće li pokrenuti istragu.

(6) Istražno tijelo posebno će osigurati odgovarajuća sredstva, uključujući praktična i tehnička znanja potrebna za provedbu istraživanja pojedine nesreće ili incidenta.

(7) U nedostatku vlastitih stručnjaka i pod uvjetom da se time ne dovodi u pitanje neovisnost istražnog tijela, Istražno tijelo može osigurati potrebna praktična i tehnička znanja, ovisno o vrsti nesreće ili incidenta koje istražuje, i izvan Istražnog tijela.

Provođenje istraživanja

Članak 130.

(1) Nadležna tijela u okviru svojih ovlasti, upravitelj infrastrukture, željeznički prijevoznik i ostale strane koje su povezane s nesrećom ili incidentom, moraju Istražnom tijelu omogućiti nesmetan rad, a posebno u što kraćem roku omogućiti:

a) trenutačan pristup mjestu nesreće ili incidenta i vozilima, odnosno željezničkoj infrastrukturi

b) pravo na prikupljanje dokaza i nadzirano uklanjanje oštećenih vozila i dijelova željezničke infrastrukture za potrebe ispitivanja ili analize

c) neograničen pristup sadržajima uređaja za automatsko bilježenje podataka u vozilima i opreme za snimanje govornih poruka te registracije rada signalno-sigurnosne i prometno-upravljačke opreme

d) pristup rezultatima obdukcije tijela žrtava

e) pristup rezultatima ispitivanja osoblja vlaka i drugih željezničkih radnika uključenih u nesreću ili incident

f) ispitivanje uključenih željezničkih radnika i drugih svjedoka

g) pristup svim odgovarajućim informacijama ili snimkama koje posjeduju upravitelj infrastrukture, uključeni željeznički prijevoznik, subjekt nadležan za održavanje i Agencija i

h) pristup svoj potrebnoj dokumentaciji koju posjeduju upravitelj infrastrukture, uključeni željeznički prijevoznici, subjekt nadležan za održavanje i Agencija.

(2) S ciljem potpunog razdvajanja istraživanja koje provodi Istražno tijelo od istraga koju provode nadležna tijela u okviru svojih ovlasti sukladno posebnim propisima, sporazumno će se utvrditi načela postupanja, prava, dužnosti i ovlasti Istražnog tijela i pripadnika nadležnih tijela, a posebno neposredan, slobodan i neometan pristup mjestu nesreće, načini osiguranja dokaza i pristupa dokazima, načini početnog i tekućeg izvještavanja o tijeku svakog pojedinog postupka, način razmjene informacija, određivanje zaštite tajnosti podataka, pristup klasificiranim podacima, način izvješćivanja javnosti i način rješavanja sporova.

(3) Istraživanje koje provodi Istražno tijelo provodi se neovisno o bilo kojem sudskom postupku.

(4) Istraživanje se provodi što je moguće transparentnije, tako da se svim uključenim strankama omogući da budu saslušane i da im se omogući pristup rezultatima istraživanja.

(5) Sve zainteresirane strane koje su na bilo koji način povezane s nesrećom ili incidentom (upravitelj infrastrukture, željeznički prijevoznici, Agencija, Agencija Europske unije za željeznice, žrtve i članovi njihove uže obitelji, vlasnici oštećene imovine, proizvođači, uključene hitne službe i predstavnici zaposlenika i korisnika) moraju biti redovito obaviješteni

o istraživanju i njegovom tijeku te im se mora omogućiti pružanje potrebne tehničke informacije kako bi se poboljšala kvaliteta izvješća o istrazi.

(6) Istražno tijelo mora završiti istraživanje na mjestu nesreće ili incidenta u najkraćem mogućem roku kako bi upravitelj infrastrukture mogao što prije popraviti oštećenu željezničku infrastrukturu i uspostaviti redoviti željeznički promet.

Istraživanje s međunarodnim obilježjem

Članak 131.

(1) Ako nije moguće utvrditi u kojoj se državi članici Europske unije dogodila nesreća ili incident, ili su se navedeni događaji dogodili na granici ili u neposrednoj blizini granice s državom članicom Europske unije, Istražno tijelo dogovara s istražnim tijelom druge države članice Europske unije koje će od njih provesti istraživanje ili dogovaraju međusobnu suradnju.

(2) Odredbe iz stavka 1. ovoga članka primjenjuju se i na države koje nisu države članice Europske unije, pri čemu se primjenjuju odredbe međunarodnih sporazuma o graničnom željezničkom prometu između Republike Hrvatske i susjednih država.

(3) Istražno tijelo druge države članice Europske unije u slučaju iz stavka 1. ovoga članka može sudjelovati u istraživanju i u potpunosti koristiti njegove rezultate.

(4) Istražno tijelo poziva na sudjelovanje u istraživanju istražno tijelo druge države članice Europske unije, u slučaju kada je:

- a) željeznički prijevoznik sudionik nesreće ili incidenta, a ima poslovni nastan i dozvolu za obavljanje usluga u željezničkom prijevozu u državi članici Europske unije ili
- b) vozilo koje je upisano u registar vozila ili koje se održava u jednoj od tih država članica uključeno u nesreću ili incident.

(5) Istražnim tijelima iz pozvanih država članica Europske unije daju se potrebne ovlasti kako bi mogla, kada se to od njih traži, pomoći u prikupljanju dokaza za istražno tijelo druge države članice Europske unije.

(6) Istražnim tijelima iz pozvanih država članica Europske unije omogućuje se pristup podacima i dokazima potrebnima kako bi mogli djelotvorno sudjelovati u istrazi, uz poštivanje zakonodavstva Republike Hrvatske.

(7) Istražno tijelo može i u drugim slučajevima provoditi istraživanje u suradnji s istražnim tijelima ostalih država članica Europske unije.

Izvješća

Članak 132.

(1) Istraživanje ozbiljnih nesreća, nesreća i incidenata iz članka 127. stavaka 1. i 2. ovoga Zakona predmet je izvješća koje je primjereno vrsti i ozbiljnosti nesreće ili incidenta i značaju zaključaka istraživanja.

(2) U izvješću se navode ciljevi istraživanja iz članka 128. stavka 1. ovoga Zakona i, kada je to primjereno, sigurnosne preporuke.

(3) Istražno tijelo javno objavljuje konačno izvješće u pravilu najkasnije u roku 12 mjeseci nakon nesreće ili incidenta.

(4) Ako se konačno izvješće ne može objaviti u roku od 12 mjeseci, istražno tijelo objavljuje privremenu izjavu najmanje na svaku obljetnicu nesreće u kojoj iznosi detalje o napretku istrage i sva pokrenuta pitanja u vezi sa sigurnošću.

(5) Izvješće mora slijediti strukturu koja je uspostavljena provedbenim aktom Europske komisije.

(6) Konačno izvješće, zajedno sa sigurnosnim preporukama, dostavlja se zainteresiranim stranama iz članka 130. stavka 5. ovoga Zakona, kao i zainteresiranim tijelima i strankama iz ostalih država članica Europske unije.

(7) Istražno tijelo svake godine, najkasnije do 30. rujna, javno objavljuje godišnje izvješće o provedenim istraživanjima za prethodnu godinu, danih sigurnosnim preporukama i mjerama koje su poduzete na osnovu prethodno danih sigurnosnih preporuka.

(8) Istražno tijelo konačno izvješće i godišnje izvješće iz stavka 7. ovoga članka dostavlja Agenciji Europske unije za željeznice.

Obavijest o pokretanju istraživanja

Članak 133.

(1) Istražno tijelo obavješćuje Agenciju Europske unije za željeznice o pokretanju istraživanja u roku od sedam dana od dana donošenja odluke o pokretanju istraživanja.

(2) Obavijest mora sadržavati dan, vrijeme i mjesto događaja, vrstu događaja, broj poginulih i ozlijeđenih osoba te materijalnu štetu.

Međunarodna suradnja istražnih tijela

Članak 134.

(1) Istražno tijelo može, prema potrebi, a pod uvjetom da se time ne dovodi u pitanje njegova neovisnost iz članka 126. stavka 2. ovoga Zakona, zatražiti pomoć istražnih tijela država članica Europske unije ili od Agencije Europske unije za željeznice kako bi pribavilo stručna znanja ili provelo tehničke preglede, analize ili vrednovanja.

(2) Istražno tijelo provodi razmjenu stajališta i iskustava s istražnim tijelima država članica Europske unije u svrhu razvoja zajedničkih metoda istraživanja, utvrđivanja zajedničkih načela za donošenje sigurnosnih preporuka i prilagođavanja tehničkom i znanstvenom napretku.

(3) Istražno tijelo, sudjeluje u programu stručnih provjera koji je uspostavljen od istražnih tijela država članica Europske unije uz potporu Agencije Europske unije za željeznice.

Sigurnosne preporuke

Članak 135.

(1) Istražno tijelo u svrhu ostvarivanja ciljeva istraživanja iz članka 128. stavka 1. ovoga Zakona daje sigurnosne preporuke.

(2) Sigurnosne preporuke upućuju se Agenciji, a po potrebi i Agenciji Europske unije za željeznice, ostalim nadležnim tijelima Republike Hrvatske i državama članicama Europske unije.

(3) Agencija, ostala nadležna tijela i Agencija Europske unije za željeznice, u granicama svojih nadležnosti, poduzimaju potrebne mjere kako bi se osiguralo da se sigurnosne preporuke Istražnog tijela prikladno uzimaju u obzir i da se po potrebi postupa u skladu s njima.

(4) Sigurnosna preporuka ne smije ni u kom slučaju pretpostaviti krivnju ili odgovornost za nesreću ili incident.

(5) Agencija Europske unije za željeznice, Agencija i druga nadležna tijela Republike Hrvatske i ostalih država članica Europske unije, kojima su upućene preporuke, najmanje jednom godišnje izvještavaju Istražno tijelo o mjerama koje su poduzeli ili planiraju poduzeti u vezi sigurnosne preporuke.

Obveze upravitelja infrastrukture i željezničkog prijevoznika

Članak 136.

(1) U slučaju prekida odvijanja željezničkog prometa zbog nesreće ili incidenta, upravitelj infrastrukture i, po potrebi, željeznički prijevoznik moraju u što kraćem roku poduzeti mjere za ponovnu uspostavu odvijanja redovnog željezničkog prometa.

(2) Upravitelj infrastrukture i željeznički prijevoznik moraju, u okviru sustava upravljanja sigurnošću, uspostaviti postupke kojima se osigurava da se nesreće, incidenti, izbjegnute nesreće i ostale opasne pojave prijavljuju, istražuju i analiziraju te da se poduzimaju potrebne mjere za njihovo sprječavanje.

(3) O provedenom istraživanju ozbiljne nesreće, nesreće ili incidenta, upravitelj infrastrukture i željeznički prijevoznik dužni su u najkraćem mogućem vremenu, a najkasnije u roku šest mjeseci nakon ozbiljne nesreće ili nesreće, odnosno u roku tri mjeseca nakon incidenta, dostaviti Istražnom tijelu izvješće i analizu iz stavka 2. ovoga članka.

XVII. UNUTARNJI RED I ZAŠTITA ŽELJEZNIČKE INFRASTRUKTURE I VOZILA

Unutarnji red

Članak 137.

(1) Zabranjen je fizičkim osobama neovlašten pristup i kretanje željezničkom infrastrukturom i u vozilima te svako ugrožavanje sigurnosti željezničkog sustava.

(2) U pružnom pojasu dozvoljen je pristup i kretanje pješacima i cestovnim vozilima samo na mjestima koja odredi upravitelj infrastrukture.

(3) Sve fizičke osobe koje prema prirodi posla samostalno obavljaju poslove unutar pružnog pojasa (projektanti, šefovi gradilišta, nadzorni inženjeri i ostali) moraju biti stručno osposobljene za obavljanje poslova na stručan i siguran način u normalnim, otežanim i izvanrednim situacijama te za postupanje i obavljanje određenih radnji na željezničkoj infrastrukturi.

(4) Program stručnog osposobljavanja, uključujući provjeru stručnog znanja i sposobnost primjene toga znanja u praksi, iz stavka 3. ovoga članka utvrđuje upravitelj infrastrukture, uz prethodnu suglasnost Agencije.

(5) Osobe iz stavaka 6., 7., i 8. ovoga članka ovlaštene su zatražiti pomoć policije, ako se prilikom obavljanja poslova iz njihove nadležnosti pruža otpor ili se pružanje otpora može opravdano očekivati.

(6) Upravitelj infrastrukture odgovoran je za održavanje unutarnjeg reda u pružnom pojasu.

(7) Željeznički prijevoznik odgovoran je za održavanje unutarnjeg reda u vozilima.

(8) Radnici ovlašteni za provedbu unutarnjega reda moraju imati propisanu iskaznicu.

(9) Radnici iz stavka 8. ovoga članka, uz predočenje iskaznice, mogu zatražiti na uvid osobnu iskaznicu od osoba koje se ne pridržavaju unutarnjega reda.

(10) Upravitelj infrastrukture i željeznički prijevoznik određuju osobe koje su ovlaštene za održavanje unutarnjeg reda željezničkog sustava i vode evidenciju o danim ovlaštenjima sa svim potrebnim podacima.

(11) Odredbe o unutarnjem redu željezničkog sustava i izgled iskaznice iz stavka 9. ovoga članka propisuje ministar pravilnikom.

Zaštita željezničke infrastrukture i vozila

Članak 138.

(1) Zabranjeno je fizičkoj osobi oštećivati željezničku infrastrukturu i vozila, bacati ili stavljati na željezničku prugu bilo kakve predmete i stvari, bacati predmete na vozila ili iz tih vozila, ometati rad radnika upravitelja infrastrukture i željezničkog prijevoznika, ili na koji drugi način ugrožavati ili ometati odvijanje željezničkog prometa.

(2) Uz željezničku prugu, a posebno u blizini željezničkih signala, pravna ili fizička osoba ne smije saditi visoko drveće i nasade, postavljati znakove, oznake, izvore obojene ili zasljepljujuće svjetlosti ili druge predmete i naprave koje bojom, oblikom ili svjetlošću mogu dovesti u zabunu izvršne radnike u vezi značenja signalnih znakova.

(3) Na željezničkoj infrastrukturi, u pružnom pojasu i zaštitnom pružnom pojasu, bez prethodne suglasnosti upravitelja infrastrukture, nije dozvoljeno obavljanje bilo kakvih radova.

(4) Upravitelj infrastrukture ovlašten je zahtijevati od vlasnika, odnosno posjednika zemljišta u primjerenom roku uklanjanje drveća, nasada, naprava ili predmeta iz stavka 2. ovoga članka.

(5) Ako vlasnik, odnosno posjednik zemljišta ne postupi u primjerenom roku po zahtjevu upravitelja infrastrukture u slučajevima iz stavka 4. ovoga članka, upravitelj infrastrukture poduzet će potrebne mjere, a vlasnik, odnosno posjednik morat će nastale troškove nadoknaditi upravitelju infrastrukture.

XVIII. UPRAVNI I INSPEKCIJSKI NADZOR

Upravni nadzor

Članak 139.

Upravni nadzor nad Agencijom obavlja Ministarstvo.

Inspekcijski nadzor

Članak 140.

(1) Inspekcijski nadzor nad provedbom ovoga Zakona i izravno primjenjivim propisima Europske unije, u okviru ovlaštenja koja su im dana, obavljaju ovlaštene osobe Agencije (u daljnjem tekstu: željeznički inspektori).

(2) Željeznički inspektor mora imati:

- a) diplomski sveučilišni studij ili specijalistički diplomski stručni studij odgovarajućeg smjera
- b) najmanje pet godina radnog iskustva u području koje nadzire
- c) položeni stručni ispit za inspektora željezničkog prometa i
- d) funkcionalno znanje i udovoljavanje posebnim uvjetima prema sistematizaciji radnih mjesta.

(3) Poslovi inspekcijskog nadzora iz stavka 1. ovoga članka smatraju se poslovima kod kojih postoje posebni uvjeti rada.

(4) Pojedine stručne poslove vezane za inspekcijski nadzor (tehničke procjene, analize, ispitivanja), za koje je potrebna posebna stručnost, mogu provoditi i druge stručne osobe koje im u okviru svojih ovlasti povjeri Agencija.

(5) Radna mjesta s ovlastima inspekcijskog nadzora i podrobnijim uvjetima koje moraju ispunjavati osobe na tim radnim mjestima utvrđuju se općim aktom Agencije.

Službena iskaznica i značka željezničkog inspektora

Članak 141.

(1) Željeznički inspektor ima službenu iskaznicu i značku kojom se dokazuje njegovo službeno svojstvo, identitet i ovlasti.

(2) Agencija vodi očevidnik izdanih i nevažećih službenih iskaznica i znački željezničkih inspektora.

(3) Izgled i način korištenja službene iskaznice i značke iz stavka 1. ovoga članka propisuje ministar pravilnikom.

Ovlasti željezničkog inspektora

Članak 142.

(1) U obavljanju inspekcijskog nadzora željeznički inspektor je ovlašten:

- a) zabraniti uporabu pojedinog ili više infrastrukturnih podsustava ili njihovih dijelova te vozila
- b) zabraniti nepravilno odvijanje željezničkog prometa i upravljanje željezničkim prometom te po potrebi odrediti privremene mjere sigurnosti
- c) zabraniti radove koji se izvode na infrastrukturnim podsustavima ili u zaštitnom pružnom pojasu
- d) zabraniti rad izvršnom radniku ili strojovođi, odnosno zahtijevati njegovo udaljavanje s radnog mjesta
- e) zabraniti radnje kojima bi se mogla ugroziti sigurnost željezničkog sustava
- f) narediti uklanjanje nepravilnosti i nedostataka u odvijanju željezničkog prometa i po potrebi odrediti privremene mjere sigurnosti
- g) narediti uklanjanje građevina, vodova i ostalih objekata izgrađenih suprotno odredbama članka 87. i članka 88. ovoga Zakona
- h) nadzirati održavanje infrastrukturnih podsustava ili njihovih dijelova i narediti prestanak nepravilnog održavanja, odnosno u nedostatku održavanja narediti početak pravilnog održavanja
- i) nadzirati održavanje vozila i narediti prestanak nepravilnog održavanja vozila
- j) narediti provedbu ispitivanja s ciljem utvrđivanja je li izvršni radnik pod utjecajem bilo kojih sredstava koja bi mogla utjecati na njegovu koncentraciju, pozornost ili ponašanje, a posebno provjeravati prisutnost alkohola, droga ili psihotropnih tvari u organizmu

k) zatražiti pisano izvješće nadzirane osobe o poduzetim mjerama naređenim u inspekcijskom nadzoru

l) nakon obavljanja inspekcijskog nadzora zatražiti izvršenje pojedine radnje i odrediti rok za izvršenje te radnje

m) privremeno oduzeti dokumentaciju i predmete koji u sudskom postupku mogu poslužiti kao dokaz i o tome izdati potvrdu s točnim podacima o oduzetoj dokumentaciji i predmetima

n) uzimati izjave od odgovornih osoba, kao i od drugih osoba nazočnih inspekcijskom nadzoru, radi pribavljanja dokaza o činjenicama koje se ne mogu izravno utvrditi i

o) poduzimati i druge mjere u skladu s ovim Zakonom i izravno primjenjivim propisima Europske unije.

(2) Željeznički inspektor mora s podacima za koje nadzirana osoba dokaže da su poslovna tajna postupati sukladno određenim uvjetima za njihovo čuvanje.

(3) Na prikupljanje podataka primjenjuju se posebni propisi kojima se uređuje područje zaštite podataka, tajnosti podataka i informacijske sigurnosti.

Obveze nadziranih osoba

Članak 143.

(1) U postupku inspekcijskog nadzora željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture ili druga pravna i fizička osoba koja podliježe inspekcijskom nadzoru prema ovom Zakonu mora željezničkom inspektorom omogućiti i osigurati nesmetano obavljanje inspekcijskog nadzora.

(2) Obavljanje inspekcijskog nadzora iz stavka 1. ovoga članka uključuje:

a) pregled isprava (osobne iskaznice, putovnice i slično) na temelju kojih željeznički inspektor može utvrditi identitet nadzirane osobe, kao i drugih osoba nazočnih inspekcijskom nadzoru

b) pristup i pregled željezničke infrastrukture

c) pristup i pregled vozila

d) pristup opremi za automatsko bilježenje podataka

e) pregled tehničke i druge dokumentacije koja se odnosi na željezničku infrastrukturu i vozila

f) provjeru načina odvijanja željezničkog prometa i upravljanja željezničkim prometom

g) provjeru načina izvođenja radova na željezničkoj infrastrukturi

h) provjeru ovlaštenja i načina obavljanja poslova izvršnih radnika

i) pregled dokumentacije koja se odnosi na zdravstvenu sposobnost i stručnu osposobljenost izvršnih radnika

j) provjeru dozvola i potvrda strojovođa

k) utvrđivanje činjeničnog stanja na vizualni način (fotografiranje, snimanje kamerom, videozapis i slično)

l) na pisani zahtjev željezničkog inspektora, dostavljanje ili pripremanje bez naplate dodatnih podataka potrebnih za obavljanje inspekcijskog nadzora i

m) osiguravanje svih ostalih uvjeta za neometan i potpun inspekcijski nadzor.

(3) Željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture ili druga pravna i fizička osoba koja podliježe inspekcijskom nadzoru sukladno ovom Zakonu mora željezničkom inspektor osigurati potrebne dozvole za vožnju u vozilima i dozvole (propusnice) koje omogućuju nesmetan pristup svim odgovarajućim dokumentima, objektima postrojenjima i opremi.

Inspekcijski postupak

Članak 144.

(1) U obavljanju poslova inspekcijskog nadzora željeznički inspektor je ovlašten u slučajevima povrede odredaba ovoga Zakona i izravno primjenjivih propisa Europske unije u obliku pisanog rješenja, izricati zabrane, naredbe i druge mjere po kojima je upravitelj infrastrukture ili željeznički prijevoznik ili druga pravna ili fizička osoba koja podliježe inspekcijskom nadzoru prema ovom Zakonu dužan/dužna postupiti.

(2) U svrhu izricanja zabrana, naredbi i drugih mjera iz stavka 1. ovoga članka željeznički inspektor će po službenoj dužnosti pokrenuti upravni postupak, sukladno odredbama propisa kojima se uređuje opći upravni postupak i poduzeti propisane mjere.

(3) U slučaju poduzimanja žurnih mjera radi otklanjanja neposredne opasnosti za sigurnost željezničkog sustava, željeznički inspektor može izreći usmenu zabranu, naredbu i drugu mjeru koja se unosi u zapisnik, o čemu će pisano rješenje izdati na zahtjev stranke.

(4) Ako tijekom inspekcijskog nadzora željeznički inspektor utvrdi da nije ovlašten izravno postupati, odmah će izvijestiti odgovarajuće nadležno tijelo o uočenim nezakonitostima ili nepravilnostima te predložiti pokretanje postupka i poduzimanje propisanih mjera u skladu s posebnim propisima.

Upravni spor

Članak 145.

Protiv rješenja željezničkog inspektora nije dopuštena žalba, ali se može u roku 30 dana od dana dostave rješenja pokrenuti upravni spor.

XIX. PREKRŠAJNE ODREDBE

Prekršaji pravnih i fizičkih osoba čije osoblje i sredstva, odnosno djelatnost, podliježu inspekcijskom nadzoru

Članak 146.

(1) Novčanom kaznom u iznosu od 100.000,00 do 300.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj pravna osoba:

1. upravitelj infrastrukture ako za obavljanje djelatnosti upravljanja željezničkom infrastrukturom nema rješenje o uvjerenju o sigurnosti koje izdaje Agencija (članak 33. stavak 1.)

2. upravitelj infrastrukture ako za svaki infrastrukturni podsustav koji se nalazi ili se koristi na teritoriju Republike Hrvatske prije puštanja u uporabu nema odobrenje za puštanje u uporabu koje izdaje Agencija (članak 56. stavak 2.)

3. podnositelj zahtjeva ako stavlja vozilo na tržište bez odobrenja za stavljanje na tržište koje izdaje Agencija Europske unije za željeznice u skladu s člankom 70. ovoga Zakona ili Agencija u skladu s člankom 71. ovoga Zakona (članak 69. stavak 1.)

4. željeznički prijevoznik ako prije uporabe vozila na području uporabe koje je utvrđeno u odobrenju za stavljanje na tržište nije provjerio da je za vozilo izdano odobrenje za stavljanje na tržište te da je ono uredno upisano u registar vozila (članak 77. stavak 1. točka a)

5. željeznički prijevoznik ako prije uporabe vozila na području uporabe koje je utvrđeno u odobrenju za stavljanje na tržište nije provjerio da je vozilo kompatibilno s trasom na temelju registra infrastrukture, odgovarajućih TSI-a ili bilo kojih potrebnih informacija koje upravitelj infrastrukture mora dostaviti bez naknade i u razumnom roku, ako registar infrastrukture ne postoji ili je nepotpun (članak 77. stavak 1. točka b)

6. željeznički prijevoznik ako prije uporabe vozila na području uporabe koje je utvrđeno u odobrenju za stavljanje na tržište nije provjerio da je vozilo ispravno uključeno u sastav vlaka namijenjeno za vožnju, uzimajući u obzir sustav upravljanja sigurnošću utvrđen ovim Zakonom i TSI-om za odvijanje prometa i upravljanje prometom. (članak 77. stavak 1. točka c)

7. subjekt nadležan za održavanje ako ne osigura kroz sustav održavanja da su vozila, za čije je održavanje nadležan, u tehnički ispravnom stanju koje omogućuje sigurnu vožnju, neovisno od odgovornosti za sigurnu vožnju vlaka željezničkog prijevoznika i upravitelja infrastrukture (članak 81. stavak 3.)

8. upravitelj infrastrukture i željeznički prijevoznik ako vozilo s vlastitim pogonom nije opremio uređajem za automatsku zaštitu vlaka (autostop uređajem) ukoliko prometuje na željezničkoj pruzi ili pružnoj dionici opremljenoj pružnim uređajima za automatsku zaštitu vlaka (članak 96. stavak 3.)

9. željeznički prijevoznik i upravitelj infrastrukture ako ne osigura i provjeri valjanost dozvola i potvrda strojovođe kojeg zapošljava ili čije je usluge ugovorio (članak 120. stavak 1.) i

10. upravitelj infrastrukture ili željeznički prijevoznik ili pravna osoba koja podliježe inspekcijskom nadzoru prema ovom Zakonu ako ne postupi po u obliku pisanog rješenja izrečenoj zabrani, naredbi i drugoj mjeri željezničkog inspektora za koji je on u okviru obavljanja poslova inspekcijskog nadzora ovlašten u slučajevima povrede odredaba ovoga Zakona i izravno primjenjivih propisa Europske unije (članak 144. stavak 1.)

(2) Za prekršaj iz stavka 1. ovoga članka kaznit će se i odgovorna osoba u pravnoj osobi novčanom kaznom u iznosu od 10.000,00 do 30.000,00 kuna.

(3) Novčanom kaznom u iznosu od 50.000,00 do 150.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj:

1. centar za osposobljavanje, pravna osoba ovlaštena od strane Agencije, ako željezničkim prijevoznicima i upraviteljima infrastrukture te njihovim radnicima koji obavljaju zadaće bitne za sigurnost ne osigura jednak i nediskriminirajući pristup osposobljavanju strojovođa i izvršnih radnika u slučaju kada je takvo osposobljavanje potrebno za pružanje usluga na njihovoj mreži (članak 36. stavak 1.)

2. centar za osposobljavanje ako ne omogućuje jednak i nediskriminirajući pristup osposobljavanju ostalim željezničkim prijevoznicima uz primjerenu i nediskriminirajuću naknadu, temeljenu na izravnim troškovima i uvećanu za razumnu dobit, ako su centri za

osposobljavanje dostupni samo kod jednog željezničkog prijevoznika i upravitelja infrastrukture (članak 36. stavak 5.)

3. posjednik vozila koji ne osigura da svako vozilo prije početka uporabe na mreži ima dodijeljen subjekt nadležan za održavanje (engl. Entity in Charge of Maintenance – ECM) koji se upisuje u registar vozila iz članka 90. ovoga Zakona (članak 81. stavak 1.)

4. subjekt nadležan za održavanje ako ne uspostavi sustav održavanja za vozila te ako putem tog sustava ne osigurava da se vozila održavaju u skladu s uputama za održavanje proizvođača, uputama za održavanje posjednika vozila te svim primjenjivim zahtjevima za održavanje, uključujući nacionalna pravila za održavanje i odgovarajuće odredbe TSI-a (članak 81. stavak 4. točka a)

5. subjekt nadležan za održavanje ako ne uspostavi sustav održavanja za vozila te ako putem tog sustava ne uvodi potrebne metode za vrednovanje i procjenu rizika uspostavljene u zajedničkim sigurnosnim metodama, prema potrebi u suradnji s drugim sudionicima (članak 81. stavak 4. točka b)

6. subjekt nadležan za održavanje ako ne uspostavi sustav održavanja za vozila te ako putem tog sustava ne osigurava da njegovi izvođači provode mjere za upravljanje rizicima putem primjene zajedničkih sigurnosnih metoda za nadgledanje te da je to propisano odredbama ugovora koji se predočuju na zahtjev Agencije Europske unije za željeznice ili Agencije (članak 81. stavak 4. točka c)

7. subjekt nadležan za održavanje ako ne uspostavi sustav održavanja za vozila te ako putem tog sustava ne osigurava sljedivost djelatnosti održavanja (članak 81. stavak 4. točka d)

8. pravna osoba posjednik vozila, ako nije osigurao da je vozilo, kojemu je izdano odobrenje za stavljanje na tržište, upisano u registar vozila (članak 90. stavak 1.)

9. upravitelj infrastrukture i željeznički prijevoznik, ako njihovi radnici koji neposredno sudjeluju u odvijanju željezničkog prometa, uključujući vanjsko ugovoreno osoblje, ne obavljaju poslove na propisan i siguran način (članak 92. stavak 2.)

10. upravitelj infrastrukture i željeznički prijevoznik, ako za svaki vlak ne vode propisane evidencije ili podatke (članak 92. stavak 3.)

11. upravitelj infrastrukture i željeznički prijevoznik, ako, u okviru sustava upravljanja sigurnošću, detaljnije ne razrade provedbu propisa o sigurnom odvijanju i upravljanju željezničkim prometom (članak 92. stavak 4.)

12. upravitelj infrastrukture i željeznički prijevoznik, ako u slučaju izvanrednih okolnosti, posebno u slučaju nesreća i većih elementarnih nepogoda, u okviru sustava upravljanja sigurnošću ne odrede pravila o postupanju, davanju upozorenja i informiranju javnosti u slučaju opasnosti (članak 92. stavak 5.)

13. željeznički prijevoznik, ako vlak nema pravilan sastav, raspored vozila u vlaku i učinkovitost kočenja vlaka u skladu s odredbama ovoga Zakona i izravno primjenjivim propisima Europske unije, posebno s TSI-em za podsustav "odvijanje prometa i upravljanje prometom" (članak 93. stavak 1.)

14. željeznički prijevoznik, ako vlak nema propisanu učinkovitost automatskog kočenja vlaka u skladu s odredbama ovoga Zakona i izravno primjenjivim propisima Europske unije, posebno s TSI-em za podsustav "odvijanje prometa i upravljanje prometom" (članak 94. stavak 1.)

15. upravitelj infrastrukture, ako željezničku infrastrukturu ne opremi propisanim signalima (sredstvima za davanje signalnih znakova), signalnim znakovima i signalnim oznakama s jedinstvenim značenjem (članak 95. stavak 1.)

16. željeznički prijevoznik ako vlak ne označi propisanim signalima u skladu s odredbama ovoga Zakona i izravno primjenjivim propisima Europske unije, posebno s TSI-em

za podsustav "odvijanje prometa i upravljanje prometom" te ako ne osigura davanje propisanih signalnih znakova sa željezničkog vozila (članak 95. stavak 2.)

17. upravitelj infrastrukture ako svakom vlaku koji prometuje željezničkim prugama ne osigura slobodan vožni put za sigurnu vožnju (članak 96. stavak 2.)

18. upravitelj infrastrukture ako ne postavi i ne održava uređaje za osiguravanje ŽCP-a i PP-a i mimoilaznih zaštitnih ograda za pješake (članak 99. stavak 4.)

19. željeznički prijevoznik i upravitelj infrastrukture, ako ima saznanja ili ga liječnik obavijesti o pogoršanju zdravstvenog stanja strojovođe do te mjere da je njegova sposobnost za upravljanje vlakom postala upitna i odmah ne poduzme potrebne mjere, uključujući provedbu propisanog zdravstvenog pregleda te, po potrebi, ne oduzme potvrdu i ažurira podatke u registru potvrda (članak 120. stavak 5.)

20. željeznički prijevoznik i upravitelj infrastrukture, ako, ovisno o rezultatima ispitivanja iz članka 120. stavaka 7. i 8. ovoga Zakona, bez odgađanja ne udalji strojovođu s radnog mjesta (članak 120. stavak 9.)

21. upravitelj infrastrukture ili željeznički prijevoznik ili pravna osoba koja podliježe inspekcijskom nadzoru prema ovom Zakonu ako željezničkom inspektor ne omogući i ne osigura nesmetano obavljanje inspekcijskog nadzora (članak 143. stavak 1.) i

22. željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture ili druga pravna osoba koja podliježe inspekcijskom nadzoru sukladno ovom Zakonu ako željezničkom inspektor ne osigura potrebne dozvole za vožnju u vozilima i dozvole (propusnice) koje omogućuju nesmetan pristup svim odgovarajućim dokumentima, objektima postrojenja i opremi (članak 143. stavak 3.)

(4) Za prekršaj iz stavka 3. ovoga članka kaznit će se i odgovorna osoba u pravnoj osobi novčanom kaznom u iznosu od 5.000,00 do 15.000,00 kuna.

(5) Novčanom kaznom u iznosu od 25.000,00 do 100.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj pravna osoba:

1. centar za osposobljavanje, uključujući željezničkog prijevoznika i upravitelja infrastrukture, ako strojovođama i izvršnim radnicima ne odobri pristup, dostavu i presliku svih isprava koje svjedoče o njihovom obrazovanju, općoj i stručnoj osposobljenosti te radnom iskustvu (članak 36. stavak 6.)

2. upravitelj infrastrukture ako po isteku vremena trajanja probne pružne dionice ne ukloni strukturne podsustave ili njihove dijelove koji su predmet ispitivanja, a za koje nije pokrenut postupak izdavanja odobrenja za puštanje u uporabu, a u svakom slučaju ako se odobrenje ne izda (članak 67. stavak 3.)

3. upravitelj infrastrukture ako ne osigura sigurno izvođenje radova na željezničkoj pruzi, a posebno ako ne osigura uvjete i način izvođenja radova kojima se osigurava sigurnost željezničkog sustava (članak 85. stavak 1. točka a)

4. upravitelj infrastrukture ako ne osigura sigurno izvođenje radova na željezničkoj pruzi, a posebno ako ne osigura stručnu osposobljenost svih radnika, što ugovoreno vanjsko osoblje dokazuje odgovarajućom ispravom (članak 85. stavak 1. točka b)

5. upravitelj infrastrukture ako ne osigura sigurno izvođenje radova na željezničkoj pruzi, a posebno ako ne osigura izvođenje radova na stručan i siguran način, osiguravajući upoznatost radnika i ugovorenog vanjskog osoblja s mjerama sigurnosti (članak 85. stavak 1. točka c)

6. upravitelj infrastrukture, ako ne osigura sigurno izvođenje radova na željezničkoj pruzi, a posebno ako ne osigura vožnju radnih strojeva i radnih vlakova na siguran način do mjesta izvođenja radova (članak 85. stavak 1. točka d)

7. upravitelj infrastrukture kada se radovi izvode na željezničkoj pruzi otvorenoj za redovan željeznički promet, ako uz uvjete iz stavka 1. ovoga članka ne odredi i osigura privremene uvjete i način za sigurno odvijanje željezničkog prometa i s njima upozna sve željezničke prijevoznike, kao i sve korisnike željezničkog prijevoza (članak 85. stavak 2.)

8. upravitelj infrastrukture, ako po potrebi na željezničkoj pruzi ne označi privremene zabrane, ograničenja, obveze, obavijesti i upozorenja te ih ne ukloni čim prestanu razlozi za njihovu uporabu (članak 95. stavak 6.)

9. upravitelj infrastrukture, ako na željezničkoj pruzi ispred ŽCP-a ili PP-a koji je osiguran propisanom preglednošću na željezničku prugu ne postavi propisanu signalnu oznaku za davanje obavijesti strojovođi o približavanju takvom prijelazu i o obvezi davanja propisanih signalnih znakova sa željezničkog vozila (članak 100. stavak 2.)

10. upravitelj infrastrukture ako ne postavi i održava zaštitne zapreke iz članka 101. stavka 1. ovoga Zakona (članak 101. stavak 3.)

11. željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture ako ne osigura da radno vrijeme strojovođe kojeg zapošljava ili čije usluge je ugovorio i koji upravlja vlakom koji prevozi putnike ne traje dulje od 10 sati, pri čemu vrijeme neprekidne vožnje strojovođe traje dulje od šest sati, odnosno pet sati ako upravlja vlakom za prijevoz putnika (članak 111. stavak 2.)

12. željeznički prijevoznik ako za mobilnog radnika, izvršnog radnika koji kao član osoblja vlaka obavlja interoperabilne prekogranične usluge više od jednog sata i uz prelaženje razdaljine najmanje 15 km preko državne granice ne osigura dnevni odmor izvan mjesta prebivališta mobilnog radnika iza kojeg mora slijediti dnevni odmor u mjestu prebivališta (članak 111. stavak 3. točka a)

13. željeznički prijevoznik ako za mobilnog radnika, izvršnog radnika koji kao član osoblja vlaka obavlja interoperabilne prekogranične usluge više od jednog sata i uz prelaženje razdaljine najmanje 15 km preko državne granice ne osigura odgovarajući smještaj mobilnog radnika koji koristi odmor izvan mjesta prebivališta (članak 111. stavak 3. točka b)

14. željeznički prijevoznik ako za mobilnog radnika, izvršnog radnika koji kao član osoblja vlaka obavlja interoperabilne prekogranične usluge više od jednog sata i uz prelaženje razdaljine najmanje 15 km preko državne granice ne osigura da strojovođa koji samostalno upravlja vlakom u interoperabilnom prekograničnom prometu više od osam sati, ima pravo na stanku u trajanju od najmanje 45 minuta (članak 111. stavak 3. točka c)

15. željeznički prijevoznik ako za mobilnog radnika, izvršnog radnika koji kao član osoblja vlaka obavlja interoperabilne prekogranične usluge više od jednog sata i uz prelaženje razdaljine najmanje 15 km preko državne granice ne osigura da je vrijeme trajanja stanke dostatno da se osigura djelotvorni oporavak mobilnog radnika pri čemu dio stanke treba biti korišten između trećeg i šestog radnog sata (članak 111. stavak 3. točka d)

16. željeznički prijevoznik ako za mobilnog radnika, izvršnog radnika koji kao član osoblja vlaka obavlja interoperabilne prekogranične usluge više od jednog sata i uz prelaženje razdaljine najmanje 15 km preko državne granice ne osigura da svaki mobilni radnik ima godišnje pravo na 104 razdoblja odmora od 24 sata, uključujući 24-satna razdoblja od 12 mjeseci razdoblja odmora, uključujući 12 dvostrukih razdoblja odmora (od 48 sati plus jedan dnevni odmor od 12 sati) uključujući subotu i nedjelju i 12 dvostrukih razdoblja odmora (od 48 sati plus jedan dnevni odmor od 12 sati) bez jamstva da će to uključivati subotu ili nedjelju (članak 111. stavak 3. točka e)

17. željeznički prijevoznik ako za mobilnog radnika, izvršnog radnika koji kao član osoblja vlaka obavlja interoperabilne prekogranične usluge više od jednog sata i uz prelaženje razdaljine najmanje 15 km preko državne granice ne osigura da je najduže vrijeme vožnje u razdoblju 14 dana ograničeno na 80 sati (članak 111. stavak 3. točka f)

18. željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture ako ne uspostavi sustav nadzora strojovođa (članak 120. stavak 2.)

19. željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture, ako odmah ne poduzme potrebne mjere, kada rezultati nadzora dovedu u pitanje radnu sposobnost strojovođe i nastavak važenja njegove dozvole ili potvrde (članak 120. stavak 3.)

20. upravitelj infrastrukture ako ne održava unutarnji red u pružnom pojasu (članak 137. stavak 6.)

21. željeznički prijevoznik ako ne održava unutarnji red u vozilima (članak 137. stavak 7.)

22. pravna osoba ako uz željezničku prugu, a posebno u blizini željezničkih signala sadi visoko drveće i nasade, postavlja znakove, oznake, izvore obojene ili zasljepljujuće svjetlosti, ili druge predmete i naprave koje bojom, oblikom ili svjetlošću mogu dovesti u zabunu izvršne radnike u vezi značenja signalnih znakova (članak 138. stavak 2.)

(6) Za prekršaj iz stavka 5. ovoga članka kaznit će se i odgovorna osoba u pravnoj osobi novčanom kaznom u iznosu od 2.500,00 do 10.000,00 kuna.

(7) Novčanom kaznom u iznosu od 1.000,00 do 5.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj:

1. ispitivači koji su ovlaštteni od strane Agencije ako ne osiguraju pošten i nediskriminirajući pristup ispitivanju i dobivanju potvrda o osposobljenosti i u slučaju da osposobljavanje iz članka 36. stavaka 1. i 2. ne uključuje ispitivanje (članak 36. stavak 3.)

2. fizička osoba posjednik vozila, ako vozilu prije početka uporabe na mreži nije dodijeljen subjekt nadležan za održavanje (engl. Entity in Charge of Maintenance - ECM) koji se upisuje u registar vozila iz članka 90. ovoga Zakona (članak 81. stavak 1.)

3. fizička osoba subjekt nadležan za održavanje ako ne osigura kroz sustav održavanja da su vozila, za čije je održavanje nadležan, u tehnički ispravnom stanju koje omogućuje sigurnu vožnju, neovisno od odgovornosti za sigurnu vožnju vlaka željezničkog prijevoznika i upravitelja infrastrukture (članak 81. stavak 3.)

4. fizička osoba subjekt nadležan za održavanje ako ne uspostavi sustav održavanja za vozila te ako putem tog sustava ne osigurava da se vozila održavaju u skladu s uputama za održavanje proizvođača, uputama za održavanje posjednika vozila te svim primjenjivim zahtjevima za održavanje, uključujući nacionalna pravila za održavanje i odgovarajuće odredbe TSI-a (članak 81. stavak 4. točka a)

5. fizička osoba subjekt nadležan za održavanje ako ne uspostavi sustav održavanja za vozila te ako putem tog sustava ne uvodi potrebne metode za vrednovanje i procjenu rizika uspostavljene u zajedničkim sigurnosnim metodama, prema potrebi u suradnji s drugim sudionicima (članak 81. stavak 4. točka b)

6. fizička osoba subjekt nadležan za održavanje ako ne uspostavi sustav održavanja za vozila te ako putem tog sustava ne osigurava da njegovi izvođači provode mjere za upravljanje rizicima putem primjene zajedničkih sigurnosnih metoda za nadgledanje te da je to propisano odredbama ugovora koji se predočuju na zahtjev Agencije Europske unije za željeznice ili Agencije (članak 81. stavak 4. točka c)

7. fizička osoba subjekt nadležan za održavanje ako ne uspostavi sustav održavanja za vozila te ako putem tog sustava ne osigurava sljedivost djelatnosti održavanja (članak 81. stavak 4. točka d)

8. fizička osoba posjednik vozila, ako nije osigurao da je vozilo kojemu je izdano odobrenje za puštanje u uporabu u Republici Hrvatskoj upisano u registar vozila (članak 90. stavak 1.)

9. strojovođa kad upravlja vozilom iz članka 112. stavka 1. ovoga Zakona, ukoliko nema uz sebe dozvolu (članak 113. stavak 4.)

10. fizička osoba koja neovlašteno pristupa i kreće se u infrastrukturnom pojasu i u vozilima te svako ugrožavanje sigurnosti željezničkog sustava (članak 137. stavak 1.)

11. fizička osoba koja prema prirodi posla samostalno obavlja poslove unutar pružnog pojasa (projektanti, šefovi radilišta, nadzorni inženjeri i ostali) i koja nije stručno osposobljena za obavljanje poslova na stručan i siguran način u normalnim, otežanim i izvanrednim situacijama te za postupanje i obavljanje određenih radnji na željezničkoj infrastrukturi (članak 137. stavak 3.)

12. fizička osoba, ako oštećuje željezničku infrastrukturu i vozila, baca ili stavlja na željezničku prugu bilo kakve predmete i tvari, baca predmete na vozila ili iz tih vozila, ometa rad radnika upravitelja infrastrukture i željezničkog prijevoznika, ili na koji drugi način ugrožava ili ometa odvijanje željezničkog prometa (članak 138. stavak 1.)

13. fizička osoba, ako uz željezničku prugu, a naročito u blizini željezničkih signala sadi visoko drveće i nasade, postavlja znakove, oznake, izvore obojene ili zasljepljujuće svjetlosti, ili druge predmete i naprave koje bojom, oblikom ili svjetlošću mogu dovesti u zabunu izvršne radnike u vezi značenja signalnih znakova (članak 138. stavak 2.)

14. fizička osoba koja podliježe inspekcijskom nadzoru prema ovom Zakonu ako željezničkom inspektor ne omogući i ne osigura nesmetano obavljanje inspekcijskog nadzora (članak 143. stavak 1.)

15. fizička osoba koja podliježe inspekcijskom nadzoru prema ovom Zakonu ako željezničkom inspektor ne osigura potrebne dozvole za vožnju u vozilima i dozvole (propusnice) koje omogućuju nesmetan pristup svim odgovarajućim dokumentima, objektima postrojenja i opremi (članak 143. stavak 3.) i

16. fizička osoba koja podliježe inspekcijskom nadzoru prema ovom Zakonu ako ne postupi po u obliku pisanog rješenja izrečenoj zabrani, naredbi i drugoj mjeri željezničkog inspektora za koji je on u okviru obavljanja poslova inspekcijskog nadzora ovlašten u slučajevima povrede odredaba ovoga Zakona i izravno primjenjivih propisa Europske unije (članak 144. stavak 1.)

Prekršaji pravnih i fizičkih osoba čija djelatnost podliježe nadzoru Agencije

Članak 147.

(1) Novčanom kaznom u iznosu od 20.000,00 do 100.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj:

1. upravitelj infrastrukture ili željeznički prijevoznik ako u postupku nadzora sustava upravljanja sigurnošću ne postupi po upozorenjima, naredbama i drugim primjerenim mjerama Agencije (članak 9. stavak 7.)

2. upravitelj infrastrukture i željeznički prijevoznik, ako ne omoguće Agenciji pristup svim odgovarajućim dokumentima i objektima, postrojenjima i opremi (članak 13. stavak 4.)

3. željeznički prijevoznik, upravitelj infrastrukture i druge pravne osobe ako ne postupe po izrečenoj mjeri iz članka 14. stavka 1. ovoga Zakona (članak 14. stavak 2.)

4. upravitelj infrastrukture i željeznički prijevoznik, ako svake godine najkasnije do 30. svibnja ne dostave Agenciji izvješće o sigurnosti (članak 26. stavak 1.)

5. upravitelj infrastrukture, ako redovito ne dostavlja Agenciji dnevne evidencije o nepravilnostima u odvijanju redovnog željezničkog prometa (članak 26. stavak 3.)

6. željeznički prijevoznik, imatelj potvrde o sigurnosti, ako ne obavijesti Agenciju o svim većim izmjenama uvjeta u potvrdi o sigurnosti (članak 29. stavak 4.)

7. upravitelj infrastrukture, imatelj uvjerenja o sigurnosti, ako ne obavijesti bez odlaganja Agenciju o svim izmjenama sustava upravljanja sigurnošću, a posebno u slučajevima iz članka 34. stavka 2. ovoga Zakona (članak 34. stavak 3.)

8. pravna osoba posjednik vozila, ako odmah ne prijavi Agenciji svaku promjenu podataka unesenih u registar vozila, uništenje vozila ili svoju odluku da vozilo više ne registrira (članak 90. stavak 7.)

9. upravitelj infrastrukture, ako ne osigura točnost, potpunost, dosljednost i pravovremenost podataka u mrežnoj aplikaciji RINF i dostavljanje ažuriranih podataka čim ti podaci postanu dostupni (članak 91. stavak 2.)

10. upravitelj infrastrukture ili željeznički prijevoznik, ako ne poduzme odgovarajuće mjere i o tome obavijesti Agenciju u roku od 30 dana (članak 123. stavak 2.)

11. željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture, ako ne osigura vođenje i ažuriranje registra potvrda koje je izdao i koje su ažurirane, obnovljene, izmijenjene i dopunjene, istekle, privremeno stavljene izvan snage, oduzete ili prijavljene kao izgubljene, ukradene ili uništene, u skladu s Odlukom 2010/17/EZ (članak 125. stavak 1).

(2) Za prekršaj iz stavka 1. ovoga članka kaznit će i odgovorna osoba u pravnoj osobi novčanom kaznom u iznosu od 5.000,00 do 15.000,00 kuna.

(3) Novčanom kaznom u iznosu od 1.000,00 do 5.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj fizička osoba posjednik vozila, ako odmah ne prijavi Agenciji svaku promjenu podataka unesenih u registar vozila, uništenje vozila ili svoju odluku da vozilo više ne registrira (članak 90. stavak 7.)

Prekršajni postupak

Članak 148.

Prekršajni postupak po prekršajima iz ovoga Zakona vodi se po općem propisu o prekršajima.

XX. PRIJELAZNE I ZAVRŠNE ODREDBE

Važeća i nova rješenja i odobrenja

Članak 149.

(1) Potvrde i uvjerenja o sigurnosti, dozvole za strojovođe, ECM ovlaštenja i odobrenja za puštanje u uporabu strukturnih podsustava (infrastrukturnih podsustava i vozila), izdani od Agencije prema odredbama Zakona o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava (Narodne novine, br. 82/13, 18/15, 110/15 i 70/17) ostaju na snazi do njihovog isteka.

(2) Odobrenja za tijela za ocjenjivanje sukladnosti izdana od Ministarstva prema odredbama Zakona o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava (Narodne novine, br. 82/13, 18/15, 110/15 i 70/17) ostaju na snazi do njihovog isteka.

(3) Odobrenja za održavanje željezničkih vozila izdana od Ministarstva prema odredbama Pravilnika o uvjetima kojima moraju udovoljavati pravne i fizičke osobe ovlaštene za održavanje željezničkih vozila (Narodne novine, br. 99/11 i 122/12) ostaju na snazi do njihovog isteka.

(4) Važeća odobrenja za početak rada infrastrukturnih podsustava i odobrenja za uporabu vozila, dodijeljena prije 15. lipnja 2016. godine, uključujući odobrenja izdana u skladu s međunarodnim sporazumima, posebno u skladu s odredbama Međunarodnih propisa o putničkim vagonima (Regolamento Internazionale Carrozze- RIC) i Međunarodnih propisa o teretnim vagonima (Regolamento Internazionale Veicoli- RIV), izdana u skladu s propisima koja su važila prije stupanja na snagu ovoga Zakona, ostaju na snazi.

Započeti postupci

Članak 150.

Postupci započeti prema odredbama Zakona o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava (Narodne novine, br. 82/13, 18/15, 110/15 i 70/17) do dana stupanja na snagu ovoga Zakona dovršit će se prema odredbama tog Zakona.

Postojeće građevine u pružnom pojasu

Članak 151.

Postojeće građevine izgrađene do dana stupanja na snagu ovoga Zakona ili njihovi dijelovi koji se nalaze u pružnom pojasu i koji se ne mogu smatrati sastavnim dijelovima infrastrukturnih podsustava, odnosno građevina uvjetovanim križanjem sa željezničkom prugom u smislu članka 87. stavka 1. ovoga Zakona, mogu iznimno zadirati u pružni pojas, pod uvjetom da ne ugrožavaju sigurnost željezničkog sustava i da odvijanje željezničkog prometa ne ugrožava sigurnost i stabilnost građevina ili njihovih dijelova.

Privremena izuzeća

Članak 152.

(1) Odredbe o tehničkim uvjetima za željezničku infrastrukturu i tehničkim uvjetima za željezničke infrastrukturne podsustave i njihovo održavanje iz članka 84. ovoga Zakona i odredbe o odvijanju i upravljanju prometom iz članka 92. i 95. ovoga Zakona privremeno se ne primjenjuju na sljedeće pruge i pružne dionice:

- a) L212 Rijeka Brajdica – Rijeka
- b) M601 Vinkovci – Vukovar – Borovo naselje – Vukovar, dionica Vukovar–Borovo naselje – Vukovar.

(2) Usklađivanje s odredbama ovoga Zakona mora se obaviti prilikom prve modernizacije željezničke pruge, te do tada upravitelj infrastrukture mora odrediti uvjete i mjere kojima se osigurava sigurnost željezničkog sustava.

(3) Usklađivanje ŽCP-a na nerazvrstanim cestama s odredbom članka 100. stavka 1. ovoga Zakona mora se obaviti prilikom prve modernizacije željezničke pruge, a najkasnije do 31. prosinca 2025. godine.

(4) Važeća odobrenja Ministarstva izdana u skladu s propisima koji su važili prije stupanja na snagu ovoga Zakona, a odnose se na privremeno izuzeće od primjene

propisanih uvjeta na pružnim dionicama, na kojima su u agresiji na Republiku Hrvatsku uništeni ili teško oštećeni dijelovi prometno-upravljačkoga i signalno-sigurnosnoga infrastrukturnoga podsustava te ostala postrojenja i uređaji, kao i odobrenjima propisani dopunski uvjeti i sigurnosne mjere, ostaju na snazi do njihove modernizacije ili obnove, koja se mora provesti najkasnije u roku pet godina od stupanja na snagu ovoga Zakona.

Agencija

Članak 153.

Članovi Upravnog vijeća Agencije i ravnatelj Agencije, imenovani na temelju Zakona o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava („Narodne novine“, br. 82/13, 18/15, 110/15 i 70/17) nastavljaju s radom do isteka mandata.

Provedbeni propisi

Članak 154.

(1) Ministar će pravilnike iz članka 71. stavka 7., članka 80. stavka 6., članka 81. stavaka 10. i 11., članka 84. stavaka 10. i 11., članka 88. stavka 6., članka 89. stavka 8., članka 92. stavka 7., članka 93. stavka 5., članka 95. stavka 7., članka 97. stavka 5., članka 98. stavka 6., članka 99. stavka 5., članka 104. stavka 3., članka 106. stavka 7., članka 108. stavka 4., članka 109. stavka 5., članka 113. stavka 8., članka 114. stavka 12., članka 115. stavka 7., članka 137. stavka 11. i članka 141. stavka 3. ovoga Zakona donijeti najkasnije u roku tri godine od dana stupanja na snagu ovoga Zakona.

(2) Do stupanja na snagu pravilnika iz stavka 1. ovoga članka ostaju na snazi i odgovarajuće se primjenjuju sljedeći podzakonski propisi osim odredbi koje su suprotne odredbama ovoga Zakona i odredbama izravno primjenjivih propisa Europske unije:

a) Pravilnik o signalima, signalnim znakovima i signalnim oznakama u željezničkom prometu (Narodne novine, broj 94/15)

b) Pravilnik o uvjetima za određivanje križanja željezničke pruge i drugih prometnica (Narodne novine, broj 111/15)

c) Pravilnik o načinu osiguravanja prometa na željezničko-cestovnim prijelazima i pješačkim prijelazima preko pruge (Narodne novine, broj 111/15)

d) Pravilnik o željezničkim vozilima (Narodne novine, broj 121/15)

e) Pravilnik o tehničkim uvjetima za prometno-upravljački i signalno-sigurnosni željeznički infrastrukturni podsustav (Narodne novine, broj 97/15)

f) Pravilnik o načinu i uvjetima za sigurno odvijanje i upravljanje željezničkim prometom (Narodne novine, broj 107/16)

g) Pravilnik o popisu poslova izvršnih radnika željezničkog sustava (Narodne novine, broj 53/15)

h) Pravilnik o utvrđivanju zdravstvene sposobnosti, načinu i postupku utvrđivanja prisutnosti alkohola, opojnih droga i psihotropnih tvari u organizmu izvršnih radnika željezničkog sustava (Narodne novine, broj 122/16)

i) Pravilnik o stručnom osposobljavanju izvršnih radnika željezničkog sustava (Narodne novine, broj 86/17)

j) Pravilnik o ovlaštenju strojovođa (Narodne novine, br. 96/13, 74/15 i 75/16)

k) Pravilnik o unutarnjem redu željezničkog sustava (Narodne novine, br. 95/17 i 57/18)

l) Pravilnik o službenoj iskaznici i znački željezničkog inspektora (Narodne novine, broj 136/14)

m) Pravilnik o uvjetima kojima moraju udovoljavati pravne i fizičke osobe ovlaštene za održavanje željezničkih vozila (Narodne novine, br. 99/11 i 122/12)

n) Pravilnik o općim uvjetima za građenje u zaštitnom pružnom pojasu (Narodne novine, broj 93/10)

o) Pravilnik o tehničkim uvjetima za sigurnost željezničkoga prometa kojima moraju udovoljavati industrijski i drugi željeznički kolosijeci koji nisu javno dobro u općoj uporabi (Narodne novine, broj 99/11)

p) Pravilnik o uvjetima za prijevoz izvanrednih pošiljaka u željezničkom prometu (Narodne novine, broj 156/08)

r) Pravilnik o tehničkim uvjetima za sigurnost željezničkoga prometa kojima moraju udovoljavati željezničke pruge (Narodne novine, broj 128/08)

i

s) Pravilnik o tehničkim uvjetima kojima mora udovoljavati željeznički elektroenergetski infrastrukturni podsustav (Narodne novine, br. 129/10 i 23/11).

(3) Do donošenja planova iz članka 37. stavka 4. i članka 84. stavka 3. i programa iz članka 102. stavka 3. ovoga Zakona ostaju na snazi odluke donesene na temelju Zakona o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava (Narodne novine, br. 82/13, 18/15, 110/15 i 70/17):

a) Odluka o donošenju Nacionalnog provedbenog plana za Uredbu Komisije (EU) 2015/995 od 8. lipnja 2015. o izmjeni Odluke 2012/757/EU o tehničkoj specifikaciji za interoperabilnost podsustava "odvijanje prometa i upravljanje prometom" željezničkog sustava u Europskoj uniji (klase: 341-01/17-01/73, urbroja: 530-05-2-1-17-2, od 21. prosinca 2017. godine)

b) Odluka o donošenju Nacionalnog provedbenog plana za Uredbu Komisije (EU) 2016/919/EU od 27. svibnja 2016. godine o tehničkoj specifikaciji za interoperabilnost u vezi s "prometno-upravljačkim i signalno-sigurnosnim podsustavima" željezničkog sustava u Europskoj uniji (klase: 341-02/17-01/39, urbroja: 530-05-3-2-2-17-1, od 21. prosinca 2017. godine)

c) Odluka o donošenju Nacionalnog provedbenog plana za Uredbu Komisije (EU) 1300/2014 od 18. studenog 2014. o tehničkoj specifikaciji za interoperabilnost u vezi s pristupačnošću željezničkog sustava Unije osobama s invaliditetom i osobama s ograničenom pokretljivošću (klase: 341-01/17-01/74, urbroja: 530-05-2-1-1-17-6, od 21. prosinca 2017. godine) i

d) Odluka o donošenju Programa rješavanja željezničko-cestovnih i pješačkih prijelaza preko pruge za razdoblje od 2018. do 2022. godine (klase: 011-01/18-01/80, urbroja: 530-05-3-1-18-1, od 3. svibnja 2018. godine).

Sadržaj izvješća o istraživanju nesreća i incidenata

Članak 155.

Kod sastavljanja izvješća Istražnog tijela iz članka 132. ovoga Zakona Izvješće slijedi strukturu sukladno Prilogu 7. "Osnovni sadržaj izvješća o istraživanju nesreća i incidenata" Zakona o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava (Narodne novine, br. 82/13, 18/15, 110/15 i 70/17) do stupanja na snagu provedbenog akta Europske komisije iz članka 132. stavka 5. ovoga Zakona.

*Prestanak važenja propisa***Članak 156.**

Danom stupanja na snagu ovoga Zakona prestaje važiti:

- a) Zakon o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava (Narodne novine, br. 82/13, 18/15, 110/15 i 70/17)
- b) Odluka o uvjetima za izdavanje posebnog dijela potvrde o sigurnosti (Dio B (Narodne novine, broj 127/13) i
- c) Pravilnik o radnom vremenu izvršnih radnika u željezničkom prometu (Narodne novine, br. 150/08 i 33/13).

*Stupanje na snagu***Članak 157.**

Ovaj Zakon objavit će se u Narodnim novinama, a stupa na snagu 16. lipnja 2020. godine, osim članka 17. stavka 2. u dijelu imenovanja predstavnika radnika u Upravnom vijeću koji stupa na snagu 10. studenoga 2022. godine.

PRILOG 1.**DIJELOVI ŽELJEZNIČKOG SUSTAVA EUROPSKE UNIJE****1. MREŽA**

U smislu ovoga Zakona mreža Europske unije uključuje sljedeće dijelove:

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

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

2. VOZILA

U smislu ovoga Zakona vozila Europske unije obuhvaćaju sva vozila koja će prometovati čitavom mrežom Europske unije ili dijelom te mreže:

- a) lokomotive i putnička željeznička vozila, uključujući vučna vozila s motorima s unutarnjim izgaranjem ili električna vučna vozila, vlakove s motorima s unutarnjim izgaranjem na vlastiti pogon ili električne putničke vlakove i putničke vagone
 - b) teretne vagone, uključujući niskopodne vagone projektirane za cijelu mrežu i vozila projektirana za prijevoz kamiona
 - c) posebna vozila poput vozila za održavanje i pružnih strojeva.
- Taj popis vozila uključuje i vozila posebno projektirana za rad na različitim tipovima pruga velikih brzina opisanih u točki 1.

PRILOG 2.

PODSUSTAVI

1. POPIS PODSUSTAVA

U smislu ovoga Zakona željeznički sustav dijeli se na sljedeće podsustave:

a) strukturni podsustavi:

- građevinski podsustav
- elektroenergetski podsustav
- prometno-upravljački i signalno-sigurnosni podsustav na pruzi
- prometno-upravljački i signalno-sigurnosni podsustav na vozilu i
- vozila

b) funkcionalni podsustavi:

- odvijanje prometa i upravljanje prometom
- održavanje i
- telematske aplikacije za putnički i teretni promet.

U smislu ovoga Zakona infrastrukturni podsustavi uključuju:

a) građevinski podsustav

b) elektroenergetski podsustav

c) prometno-upravljački i signalno-sigurnosni podsustav na pruzi.

2. OPIS PODSUSTAVA

Sastavni dijelovi podsustava:

2.1. Građevinski podsustav

Tračnice, skretnice, željezničko-cestovni prijelazi, pješački prijelazi preko pruge, građevinske konstrukcije (mostovi, tuneli itd.), sastavni dijelovi kolodvora povezani sa željeznicom (ulazi, peroni, područja pristupa, područja za usluge održavanja, toaleti i informacijski sustavi, kao i njihova svojstva pristupačnosti za osobe s invaliditetom i za osobe s ograničenom pokretljivošću), sigurnosna i zaštitna oprema.

2.2. Elektroenergetski podsustav

Sustav napajanja električnom energijom, uključujući kontaktnu mrežu i dio sustava za mjerenje i obračun potrošnje električne energije ugrađen na pruzi.

2.3. Prometno-upravljački i signalno-sigurnosni podsustav na pruzi

Sva pružna oprema koja je potrebna radi osiguranja sigurnosti, upravljanja i nadzora vožnje vlakova kojima je odobreno prometovanje na mreži.

2.4. Prometno-upravljački i signalno-sigurnosni podsustav na vozilu

Sva oprema ugrađena na vozilu koja je potrebna za osiguranje sigurnosti, upravljanja i nadzora vožnje vlakova kojima je odobreno prometovanje na mreži.

2.5. Odvijanje prometa i upravljanje prometom

Postupci i pripadajuća oprema, koja omogućuje usklađen rad različitih strukturnih podsustava kako pri uobičajenom radu, tako i pri radu u otežanim uvjetima, uključujući posebno sastav i vožnju vlaka te planiranje i upravljanje prometom.

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

2.6. Telematske aplikacije

U skladu s Prilogom 1. ovoga Zakona taj se podsustav sastoji od dva dijela:

a) aplikacije za putnički promet, uključujući sustave davanja informacija putnicima prije i tijekom putovanja, sustavi rezervacija i plaćanja, postupanje s prtljagom i presjedanje između vlakova i povezivanje s drugim vrstama prijevoza

b) aplikacije za teretni promet, uključujući informacijske sustave (nadzor tereta i vlakova u realnom vremenu), sustavi za ranžiranje i sastavljanje vlakova, sustavi rezervacije, plaćanja i fakturiranja, povezivanje s ostalim vrstama prijevoza i izrada pratećih dokumenata u elektroničkom obliku.

2.7. Vozila

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

2.8. Održavanje

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

PRILOG 3.**OSNOVNI ZAHTJEVI****1. OPĆENITO****1.1. Sigurnost**

1.1.1. Projektiranje, izgradnja ili proizvodnja, održavanje i nadzor dijelova koji su bitni za sigurnost, a posebno dijelova povezanih s vožnjom vlakova, moraju jamčiti sigurnost na razini koja odgovara ciljevima utvrđenima za mrežu, uključujući posebno otežane situacije.

1.1.2. Parametri za kontakt kotač/tračnica moraju ispunjavati zahtjeve stabilnosti potrebne za osiguranje sigurne vožnje vlakova najvećom dopuštenom brzinom. Parametri opreme za kočenje moraju jamčiti mogućnost zaustavljanja vlaka unutar zaustavnog puta pri najvećoj dozvoljenoj brzini.

1.1.3. Dijelovi koji se koriste moraju za vrijeme trajanja uporabnog vijeka podnijeti sva uobičajena ili iznimna opterećenja. Sigurnosne posljedice slučajnih ispada moraju biti ograničene odgovarajućim mjerama.

1.1.4. Projektiranje stabilnih postrojenja i željezničkih vozila te izbor predloženih materijala mora biti takav da se u slučaju požara ograničava nastanak, širenje i učinci vatre i dima.

1.1.5. Sva oprema koja je namijenjena da njom rukuju putnici mora biti projektirana tako da ne ugrožava sigurno funkcioniranje opreme, niti zdravlje i sigurnost korisnika kada se upotrebljava na način koji je predvidljiv, ali nije u skladu s objavljenim uputama.

1.2. Pouzdanost i dostupnost

Nadzor i održavanje stabilnih i pokretnih dijelova koji su uključeni u vožnju vlaka moraju se planirati, provoditi i kvantificirati na takav način da se osigurava njihova funkcionalnost u predviđenim uvjetima.

1.3. Zaštita zdravlja

1.3.1. Materijali za koje je vjerojatno da zbog načina uporabe predstavljaju opasnost po zdravlje onih koji im imaju pristup, ne smiju se upotrebljavati u vlakovima i na željezničkoj infrastrukturi.

1.3.2. Materijali se moraju birati, postavljati i koristiti na takav način da se ograniči emisija štetnih i opasnih dimova i plinova, posebno u slučaju požara.

1.4. Zaštita okoliša

1.4.1. Učinak izgradnje i uporabe željezničkog sustava na okoliš mora se ocijeniti i uzeti u obzir u fazi projektiranja sustava, u skladu s važećim odredbama propisa Europske unije.

1.4.2. Materijali koji se koriste u vlakovima i na infrastrukturi moraju sprječavati emisiju dimova ili plinova koji su štetni i opasni za okoliš, posebno u slučaju požara.

1.4.3. Vozila i sustavi za napajanje električnom energijom moraju biti projektirani i proizvedeni na takav način da budu elektromagnetski kompatibilni s instalacijama, opremom i javnim ili privatnim mrežama s kojima mogu interferirati.

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

- a) u područjima blizu željezničke infrastrukture koja je određena propisom kojim se uređuje područje željeznice i
- b) u upravljačnici.

1.4.5. Rad željezničkog sustava ne smije uzrokovati nedopuštenu razinu vibracija tla za aktivnosti i područja u blizini infrastrukture i pri uobičajenom stanju održavanja.

1.5. Tehnička kompatibilnost

Tehnička svojstva infrastrukture i stabilnih postrojenja moraju biti uzajamno kompatibilna i sa svojstvima vlakova koji će se koristiti u željezničkom sustavu. Ovaj zahtjev uključuje sigurnu integraciju podsustava vozila u infrastrukturu.

Ukoliko se pokaže da je na određenim dijelovima mreže teško postići sukladnost s tim svojstvima, moguće je primijeniti privremena rješenja koja jamče kompatibilnost u budućnosti.

1.6. Pristupačnost

1.6.1. "Građevinski" podsustavi i podsustavi "vozila" moraju biti pristupačni osobama s invaliditetom i osobama s ograničenom pokretljivošću na način da se osigura jednako pravo pristupa kao i ostalim osobama, sprječavanjem ili uklanjanjem prepreka ili na drugi odgovarajući način. To uključuje projektiranje, izgradnju, obnovu, modernizaciju, održavanje i uporabu dijelova podsustava kojima javnost ima pristup.

1.6.2. Funkcionalni podsustavi "odvijanje prometa i upravljanje prometom" i "telematske aplikacije za putnički promet" moraju omogućiti funkcionalnost neophodnu za omogućavanje pristupa osobama s invaliditetom i osobama ograničene pokretljivosti na način da se osigura jednako pravo pristupa kao i ostalim osobama, sprječavanjem ili uklanjanjem prepreka ili na drugi odgovarajući način.

2. ZAHTJEVI SVOJSTVENI POJEDINOM PODSUSTAVU

2.1. Građevinski podsustav

2.1.1. Sigurnost

Potrebno je poduzeti odgovarajuće mjere za sprječavanje pristupa postrojenjima ili neželjenog ulaska u postrojenja.

Potrebno je poduzeti mjere za ograničavanje opasnosti kojima su izložene osobe, posebno dok vlakovi prolaze kroz kolodvore.

Građevine kojima javnost ima pristup moraju biti projektirane i izgrađene tako da ograničavaju sve opasnosti za sigurnost ljudi (stabilnost, požar, pristup, evakuacija, peroni itd.)

Potrebno je donijeti odgovarajuće odredbe kako bi se u obzir uzeli posebni sigurnosni uvjeti u vrlo dugačkim tunelima i vijaduktima.

2.1.2. Pristupačnost

"Građevinski" podsustavi kojima javnost ima pristup moraju biti pristupačni osobama s invaliditetom i osobama ograničene pokretljivosti u skladu s točkom 1.6.

2.2. Elektroenergetski podsustav

2.2.1. Sigurnost

Rad sustava za napajanje energijom ne smije ugrožavati sigurnost vlakova i osoba (korisnika, osoblja, osoba koji stanuju u blizini pruga i trećih osoba).

2.2.2. Zaštita okoliša

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

2.2.3. Tehnička kompatibilnost

Sustavi za napajanje električnom i toplinskom energijom koji se koriste moraju:

- a) omogućiti vlakovima postizanje utvrđenog stupnja radnih svojstava
- b) sustav za napajanje električnom energijom mora biti kompatibilan s oduzimačem struje na vlaku.

2.3. Prometno-upravljački i signalno-sigurnosni podsustav

2.3.1. Sigurnost

Uređaji i postupci koji se koriste u prometno-upravljačkom i signalno-sigurnosnom podsustavu moraju omogućiti vlakovima vožnju stupnja sigurnosti koji odgovara utvrđenim ciljevima za mrežu. Prometno-upravljački i signalno-sigurnosni podsustav mora osigurati siguran promet vlakova kojima je dozvoljena daljnja vožnja pod otežanim uvjetima.

2.3.2. Tehnička kompatibilnost

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

Oprema prometno-upravljačkog i signalno-sigurnosnog podsustava koja je ugrađena u upravljačnicu mora u danim uvjetima omogućiti uobičajenu vožnju čitavim željezničkim sustavom.

2.4. Vozila

2.4.1. Sigurnost

Konstrukcije željezničkih vozila i priključaka između vozila moraju biti projektirane na takav način da u slučaju sudara ili iskakanja iz tračnica zaštite prostor za putnike i strojovođe.

Električna oprema ne smije ugrožavati rad na siguran način opreme prometno-upravljačkog i signalno-sigurnosnog podsustava.

Tehnike i sile kočenja moraju biti kompatibilne s projektiranom izvedbom kolosijeka, građevinskim konstrukcijama i sustavima signalizacije.

Potrebno je poduzeti mjere za sprječavanje pristupa opremi pod električnim naponom, kako se ne bi ugrozila sigurnost osoba.

U slučaju opasnosti, uređaji moraju omogućiti putnicima da o tome obavijeste strojovođu, a pratećem osoblju da stupi u kontakt s njima. Mora se osigurati sigurnost putnika koji se ukrcavaju na vlak ili se iskrcavaju s njega. Pristupna vrata moraju biti opremljena sustavom za otvaranje i zatvaranje koji jamči sigurnost putnika. Izlazi u slučaju opasnosti moraju postojati i biti označeni. Moraju se utvrditi odgovarajuće odredbe kako bi se u obzir uzeli posebni sigurnosni uvjeti u vrlo dugačkim tunelima. Na vlakovima je obvezan sustav rasvjete u slučaju opasnosti zadovoljavajuće jačine i trajanja. Vlakovi se moraju opremiti sustavom javnog razglasa kojim se osigurava sredstvo komunikacije između osoblja u vlaku i putnika. Putnicima se priopćuju lako razumljive i sveobuhvatne informacije o pravilima koja se na njih primjenjuju kako na kolodvorima tako i u vlakovima.

2.4.2. Pouzdanost i dostupnost

Način izrade najvažnije opreme, pogonske i vučne opreme, opreme za kočenje i prometno-upravljačkog i signalno-sigurnosnog podsustava mora biti takav da omogućuje nastavak vožnje vlakova u posebnim otežanim uvjetima bez štetnih posljedica za opremu koja je i dalje u pogonu.

2.4.3. Tehnička kompatibilnost

Električna oprema mora biti kompatibilna s radom prometno-upravljačke i signalno-sigurnosne opreme.

Kod električne vuče, svojstva uređaja oduzimača struje moraju biti takva da omogućuju promet vlakova u svim sustavima za napajanje cijelog željezničkog sustava.

Svojstva željezničkih vozila moraju biti takva da omogućuju njihov promet na svakoj pruzi na kojoj je njihov promet predviđen, uzimajući u obzir odnosne klimatske uvjete.

2.4.4. Nadzor

Vlakovi moraju biti opremljeni uređajem za automatsko bilježenje podataka. Podaci prikupljeni tim uređajem i obrada njihovih podataka moraju se uskladiti.

2.4.5. Pristupačnost

Podsustavi "vozila" za javni prijevoz putnika moraju biti pristupačni osobama s invaliditetom i osobama s ograničenom pokretljivošću u skladu s točkom 1.6.

2.5. Održavanje

2.5.1. Zdravlje i sigurnost

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

2.5.2. Zaštita okoliša

Utjecaj na okoliš tehničke opreme i postupci koji se koriste u radionicama za održavanje ne smiju prelaziti dozvoljene razine smetnje.

2.5.3. Tehnička kompatibilnost

Radionice za održavanje željezničkih vozila moraju omogućavati izvođenje sigurnog, za zdravlje neškodljivog i ugodnog rada na svim vozilima za koje su namijenjena.

2.6. Odvijanje prometa i upravljanje prometom

2.6.1. Sigurnost

Usklađenost prometnih pravila za željezničku mrežu i osposobljenost strojovođa, osoblja u vlaku i prometnih radnika mora biti takva da omogućuje sigurno odvijanje željezničkog prometa, pri čemu je potrebno poštivati različite zahtjeve za nacionalni i prekogranični promet. Način i učestalost održavanja, obuka i osposobljenost radnika za održavanje i radnika u ispitnim centrima te sustav osiguranja kvalitete, koji u radionicama i ispitnim centrima uspostavljaju dotični prijevoznici, moraju jamčiti visoku razinu sigurnosti.

2.6.2. Pouzdanost i dostupnost

Način i učestalost održavanja, obuka i osposobljenost radnika za održavanje i radnika u ispitnim centrima te sustav osiguranja kvalitete, koji u radionicama i ispitnim centrima uspostavljaju dotični prijevoznici, moraju jamčiti visoku razinu pouzdanosti i dostupnosti.

2.6.3. Tehnička kompatibilnost

Usklađenost prometnih pravila za mrežu i osposobljenost strojovođa, osoblja u vlaku i prometnih radnika mora biti takva da omogućuje učinkovitost željezničkog sustava, pri čemu je potrebno poštivati različite zahtjeve za nacionalni i prekogranični promet.

2.6.4. Pristupačnost

Moraju se poduzeti odgovarajuće mjere kako bi se osiguralo da prometna pravila omogućе funkcionalnost neophodnu za ostvarenje pristupačnosti osobama s invaliditetom i osobama ograničene pokretljivosti.

2.7. Telematske aplikacije za teretni i putnički promet

2.7.1. Tehnička kompatibilnost

Osnovni zahtjevi za telematske aplikacije moraju jamčiti minimalnu kakvoću usluga za putnike i korisnike teretnog prijevoza, posebno u smislu tehničke kompatibilnosti.

Potrebno je poduzeti mjere radi osiguranja:

- a) da se baze podataka, programska podrška i protokoli prijenosa podataka izrađuju tako da omogućuju mnogostruku razmjenu podataka među različitim aplikacijama i različitim prijevoznicima, osim povjerljivih poslovnih podataka
- b) jednostavnog pristupa informacijama za korisnike.

2.7.2. Pouzdanost i dostupnost

Načini uporabe, upravljanje, ažuriranje i održavanje tih baza podataka, programske podrške i protokola prijenosa podataka moraju zajamčiti učinkovitost tih sustava i kakvoću usluga.

2.7.3. Zdravlje

Sučelja između tih sustava i korisnika moraju ispunjavati minimalna pravila ergonomije i zaštite zdravlja.

2.7.4. Sigurnost

Za pohranjivanje ili prijenos sigurnosno važnih podataka potrebno je osigurati odgovarajuće razine integriteta i pouzdanosti.

2.7.5. Pristupačnost

Moraju se poduzeti odgovarajuće mjere kako bi se osiguralo da telematske aplikacije za putnički promet omogućе funkcionalnost neophodnu za ostvarenje pristupačnosti osobama s invaliditetom i osobama ograničene pokretljivosti.

PRILOG 4.

ZAJEDNIČKI SIGURNOSNI POKAZATELJI

Agencija svake godine izvješćuje o zajedničkim sigurnosnim pokazateljima (CSI-evima).

Pokazatelji koji se odnose na mreže koje su funkcionalno odvojene od ostatka željezničkog sustava i namijenjene samo za odvijanje lokalnog, gradskog ili prigradskog putničkog prometa, kao i željezničke prijevoznike, koji djeluju isključivo na ovim mrežama, prikazuju se odvojeno.

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

Zajedničke definicije za CSI-eve i metode izračunavanja gospodarskog učinka nesreća navedene su u Dodatku Priloga 4.

1. Pokazatelji koji se odnose na nesreće

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

- a) sudar vlaka sa željezničkim vozilom
- b) sudar vlaka s preprekom unutar slobodnog profila
- c) iskliznuće vlaka
- d) nesreća na željezničko-cestovnom prijelazu, uključujući nesreću u kojoj sudjeluju pješaci na željezničko-cestovnom prijelazu te dodatna raščlamba za pet vrsta željezničko-cestovnih prijelaza definiranih u točki 6.2.
- e) nesreća osoba koje uključuju željezničko vozilo u pokretu, osim samoubojstava i pokušaja samoubojstva
- f) požar u željezničkom vozilu
- g) ostalo.

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

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

- a) putnici (također u odnosu na ukupan broj putničkih kilometara i putničkih vlak-kilometara)
- b) zaposlenici ili izvođači
- c) korisnici željezničko-cestovnih prijelaza
- d) neovlaštene osobe
- e) druge osobe na peronu
- f) druge osobe izvan perona.

2. Pokazatelji koji se odnose na opasne tvari

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

- a) nesreće u kojima sudjeluje najmanje jedno željezničko vozilo koje prevozi opasne tvari, kako je definirano u Dodatku Priloga 4.
- b) broj takvih nesreća u kojima je došlo do ispuštanja opasnih tvari.

3. Pokazatelji koji se odnose na samoubojstva

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

4. Pokazatelji koji se odnose na pretkazivače nesreća

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

- a) puknuće tračnice
- b) izbacivanja i druge deformacije kolosijeka
- c) ispad signalizacije u nesigurno stanje
- d) prolazak pokraj signala kojim se zabranjuje daljnja vožnja uz prolazak opasne točke
- e) prolazak pokraj signala kojim se zabranjuje daljnja vožnja bez prolaska opasne točke
- f) puknut kotač na željezničkom vozilu u prometu
- g) puknuta osovina na željezničkom vozilu u prometu.

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

5. Pokazatelji za izračunavanje gospodarskog učinka nesreća

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

- a) broj smrtno stradalih osoba i teških ozljeda pomnožen s vrijednošću sprječavanja stradavanja (engl. *Value of Preventing a Casualty – VPC*)
- b) troškovi štete po okoliš
- c) troškovi materijalne štete na željezničkim vozilima ili infrastrukturi
- d) troškovi kašnjenja kao posljedice nesreća.

Agencija izvješćuje o gospodarskom učinku značajnih nesreća.

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

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

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

- a) upozorenje
- b) upozorenje i automatsko zaustavljanje
- c) upozorenje i automatsko zaustavljanje i nepostojani nadzor brzine
- d) upozorenje i automatsko zaustavljanje i postojani nadzor brzine.

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

- (a) pasivni (nezaštićeni) željezničko-cestovni prijelaz
- (b) aktivni (zaštićeni) željezničko-cestovni prijelaz:

- i. ručni
- ii. automatski s upozorenjem korisnika
- iii. automatski sa zaštitom korisnika
- iv. sa zaštitom pruge.

DODATAK PRILOGU 4.

ZAJEDNIČKE DEFINICIJE ZA CSI-eye I METODE IZRAČUNAVANJA GOSPODARSKOG UČINKA NESREĆA

1. Pokazatelji koji se odnose na nesreće

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

1.2. "znatna šteta na željezničkim vozilima, tračnicama, drugim postrojenjima ili u okolišu" znači šteta koja odgovara iznosu od 150.000 eura ili više

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

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

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

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

1.7. "iskliznuće vlaka" znači svaki slučaj kada najmanje jedan kotač vlaka ispadne s tračnice

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

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

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

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

1.12. "putnik" znači svaka osoba, osim članova posade vlaka, koja putuje željeznicom uključujući, isključivo za potrebe statističkih podataka o nesrećama, putnika koji se pokušava ukrcati na vlak ili iskrcati s vlaka koji je u pokretu

1.13. "zaposlenik ili izvođač" znači svaka osoba čije je zaposlenje povezano sa željeznicom i koje se u trenutku nesreće nalazi na radnom mjestu, uključujući osoblje izvođača,

samozaposlene izvođače, osoblje vlaka i osobe koje rukuju željezničkim vozilima i postrojenjima infrastrukture

1.14. "korisnik željezničko-cestovnog prijelaza" znači svaka osoba koja se koristi prijelazom radi prelaženja željezničke pruge bilo kojim prijevoznim sredstvom ili pješice

1.15. "neovlaštena osoba" znači svaka osoba koja se nalazi na željezničkoj infrastrukturi, u pružnom pojasu i zaštitnom pružnom pojasu gdje je nazočnost zabranjena, osim korisnika željezničko-cestovnih prijelaza

1.16. "druga osoba na peronu" znači svaka osoba na željezničkom peronu koja nije definirana kao "putnik", "zaposlenik ili izvođač", "korisnik željezničko-cestovnih prijelaza", "druga osoba izvan perona" ili "neovlaštena osoba"

1.17. "druga osoba izvan perona" znači svaka osoba koja nije na peronu i nije definirana kao "putnik", "zaposlenik ili izvođač", "korisnik željezničko-cestovnih prijelaza", "druga osoba na peronu" ili "neovlaštena osoba"

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

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

2. Pokazatelji koji se odnose na opasne tvari

2.1. "nesreća kod prijevoza opasnih tvari željeznicom" znači svaka nesreća ili poremećaj koji je potrebno prijaviti u skladu s Europskim sporazumom o međunarodnom prijevozu opasnih tvari željeznicom (RID)/Europskim sporazumom o međunarodnom cestovnom prijevozu opasnih tvari (ADR), odjeljkom 1.8.5.

2.2. "opasne tvari" znači one tvari i proizvode čiji je prijevoz zabranjen RID-om ili dopušten samo pod uvjetima propisanim u njemu.

3. Pokazatelji koji se odnose na samoubojstva

3.1. "samoubojstvo" znači čin namjernog samoozljeđivanja čija je posljedica smrt, kako ga je zabilježilo i razvrstalo nadležno nacionalno tijelo

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

4. Pokazatelji koji se odnose na pretkazivače nesreća

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

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

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

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

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

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

- a) pokraj svjetlosnog signala u boji ili likovnog signala uz prugu kojima se upozorava na opasnost ili pokazuje naredba STOJ, kada sustav za zaštitu vlakova (TPS) nije u funkciji
- b) kraja dopuštenog sigurnog kretanja koje je utvrđeno u TPS-u
- c) pokraj točke koja je priopćena pisanim ili usmenim odobrenjem utvrđenim u propisima
- d) pokraj ploče sa znakom obveznog zaustavljanja (ublaživači udarca nisu uključeni) ili ručnih signala.

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

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

4.6. "puknut kotač na željezničkom vozilu u prometu" znači lom koji utječe na kotač i stvara rizik od nesreće (iskliznuća ili sudara)

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

5. Zajedničke metodologije za izračunavanje gospodarskog učinka nesreća

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

(1) vrijednosti sigurnosti *per se*: vrijednosti spremnosti na plaćanje (engl. *Willingness to Pay – WTP*) na temelju studija navedenih preferencija, koje su provedene u državama članicama na koje se primjenjuju

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

a) troškova liječenja i oporavka

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

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

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

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

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

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

b) uzorak ispitanika korišten za vrijednosti reprezentativan je za dotično stanovništvo. Uzorak posebno mora odražavati raspodjelu prema dobiti/dohotku zajedno s ostalim mjerodavnim društveno-gospodarskim/demografskim značajkama stanovništva

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

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

5.3. Definicije

5.3.1. "troškovi štete po okoliš" znači troškovi koje mora pokriti željeznički prijevoznik i/ili upravitelj infrastrukture koji se procjenjuju na temelju njihova iskustva kako bi se oštećeno područje ponovno vratilo u stanje prije željezničke nesreće

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

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

VT = novčana vrijednost uštede vremena putovanja

Vrijednost vremena za putnike u vlaku (po satu)

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

VTP se mjeri u eurima po putniku po satu

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

Vrijednost vremena za teretni vlak (po satu)

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

VTF se mjeri u eurima po toni tereta po satu

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

CM = trošak jedne minute kašnjenja vlaka

Putnički vlak

CMP = K1 * (VTP / 60) * [(putnički kilometar) / (vlak-kilometar)]

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

Teretni vlak

CMF = K2 * (VTF/60)

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

Troškovi kašnjenja zbog nesreće = CMP * (minute kašnjenja putničkih vlakova) + CMF * (minute kašnjenja teretnih vlakova)

Područje primjene modela

Troškovi kašnjenja izračunavaju se za značajne nesreće kako slijedi:

- stvarna kašnjenja na željezničkim prugama na kojima su se dogodile nesreće, mjereno na krajnjim postajama
- stvarna kašnjenja ili, ako to nije moguće, procijenjena kašnjenja na ostalim zahvaćenim prugama.

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

6.1. "sustav za zaštitu vlakova (TPS)" znači sustav koji pomaže osigurati poštivanje signala i ograničenja brzine.

6.2. "ugrađeni sustavi" znači sustavi koji pomažu strojovođi da poštuje pružnu signalizaciju i signalizaciju u upravljačnici i time osiguravaju zaštitu opasnih mjesta i provođenje ograničenja brzine.

Ugrađeni TPS-ovi opisani su kako slijedi:

- (a) upozorenje, kojim se pruža automatsko upozorenje strojovodi
- (b) upozorenje i automatsko zaustavljanje, kojim se pruža automatsko upozorenje strojovodi i automatsko zaustavljanje pri prolasku signala kojim se zabranjuje daljnja vožnja
- (c) upozorenje i automatsko zaustavljanje i nepostojani nadzor brzine, kojim se pruža osiguranje opasnih mjesta, gdje "nepostojani nadzor brzine" znači nadzor brzine na određenim mjestima (uređajima za ograničavanje brzine) kod prilaza signalu
- (d) upozorenje i automatsko zaustavljanje i postojani nadzor brzine, kojim se pruža osiguranje opasnih mjesta i stalni nadzor ograničenja brzine pruge, gdje "stalni nadzor brzine" znači stalno navođenje i provođenje najveće dopuštene ciljne brzine na svim dijelovima pruge.

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

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

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

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

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

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

Zaštita upotrebom fizičkih naprava uključuje:

- a) branike ili polubranike
- b) zaštitne ograde.

Upozorenje korištenjem ugrađene opreme na željezničko-cestovnim prijelazima:

- a) vidljive naprave: svjetla
- b) zvučne naprave: zvana, trube, sirene itd.

Aktivni željezničko-cestovni prijelazi razvrstani su kako slijedi:

- (a) ručni: željezničko-cestovni prijelaz na kojemu zaštitu korisnika ili upozorenje ručno aktivira zaposlenik željeznice
- (b) automatski s upozorenjem korisnika: željezničko-cestovni prijelaz kod kojeg upozorenje aktivira nadolazeći vlak
- (c) automatski sa zaštitom korisnika: željezničko-cestovni prijelaz kod kojeg zaštitu korisnika aktivira nadolazeći vlak, to uključuje željezničko-cestovni prijelaz sa zaštitom i upozorenjem korisnika
- (d) sa zaštitom pruge: željezničko-cestovni prijelaz kod kojeg signal ili drugi sustav zaštite vlakova dopušta prolazak vlaka samo ako je željezničko-cestovni prijelaz zaštićen i prohodan.

7. Definicije mjernih jedinica

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

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

7.3. "kilometar pruge" je u kilometrima izmjerena duljina željezničke mreže u državama članicama, čije je područje primjene utvrđeno u članku 4. ovoga Zakona. Kod željezničkih pruga s više kolosijeka računa se samo udaljenost između mjesta polaska i odredišta.

7.4. "kolosiječni kilometar" je u kilometrima izmjerena duljina željezničke mreže u državama članicama, čije je područje primjene utvrđeno u članku 4. ovoga Zakona. Računa se svaki kolosijek željezničke pruge s više kolosijeka.

PRILOG 5.**POSTUPAK "EZ" PROVJERE PODSUSTAVA****1. Opća načela**

"EZ provjera" znači postupak koji provodi podnositelj zahtjeva u smislu članaka 60. i 63. ovoga Zakona radi dokazivanja da su ispunjeni zahtjevi mjerodavnog prava Unije i svih mjerodavnih nacionalna pravila koji se odnose na podsustav te da podsustav može dobiti odobrenje za puštanje u uporabu.

2. Potvrda o provjeri koju izdaje prijavljeno tijelo**2.1. Uvod**

Za potrebe ovoga Zakona, provjera upućivanjem na TSI-e jest postupak u kojem prijavljeno tijelo provjerava i potvrđuje da je podsustav usklađen s odgovarajućim tehničkim specifikacijama za interoperabilnost. Time se ne dovode u pitanje obveze podnositelja zahtjeva da se uskladi s drugim primjenjivim pravnim aktima Europske unije i sve provjere tijela za ocjenjivanje sukladnosti koje se zahtijevaju ostalim pravilima.

2.2. Privremena izjava o provjeri (ISV)**2.2.1. Načela**

Na zahtjev podnositelja zahtjeva provjere se mogu provesti za dijelove podsustava ili mogu biti ograničene na određene faze postupka provjere. U tim slučajevima, rezultati provjere mogu se evidentirati u "privremenoj izjavi o provjeri" (ISV) koju izdaje prijavljeno tijelo koje je odabrao podnositelj zahtjeva. ISV mora sadržavati upućivanje na TSI-e u odnosu na koje je sukladnost ocijenjena.

2.2.2. Dijelovi podsustava

Podnositelj zahtjeva može podnijeti zahtjev za ISV za bilo koji od dijelova na koje odluči podijeliti podsustav. Svaki se dio provjerava u svakoj fazi kako je navedeno u točki 2.2.3.

2.2.3. Faze postupka provjere

Podsustav ili određeni dijelovi podsustava provjeravaju se u svakoj od sljedećih faza:

(a) cjelokupnom projektiranju

(b) proizvodnji: izgradnji, uključujući posebno djelatnosti građevinskih radova, izradi, sklapanju sastavnih dijelova i cjelokupnoj prilagodbi

(c) konačnom ispitivanju podsustava. Podnositelj zahtjeva može zatražiti ISV za fazu projektiranja (uključujući tipska ispitivanja) i za fazu proizvodnje za cijeli podsustav ili bilo koji od dijelova na koje je odlučio podijeliti podsustav sukladno točki 2.2.2.

2.3. Potvrda o provjeri

2.3.1. Prijavljeno tijelo odgovorno za provjeru ocjenjuje projektiranje, proizvodnju i konačno ispitivanje podsustava te izrađuje potvrdu o provjeri koja je namijenjena podnositelju zahtjeva koji zatim sastavlja "EZ" izjavu o provjeri. Potvrda o provjeri mora sadržavati upućivanje na TSI-e u odnosu na koje je sukladnost ocijenjena. Kada nije ocijenjena sukladnost podsustava sa svim odgovarajućim TSI-ima (npr. u slučaju odstupanja, djelomične primjene TSI-a kod modernizacije ili obnove, prijelaznog razdoblja u TSI-u ili u specifičnom slučaju), u potvrdi o provjeri navodi se točno upućivanje na TSI-e ili njihove dijelove čiju sukladnost prijavljeno tijelo nije ispitalo tijekom postupka provjere.

2.3.2. Kada je izdan ISV, prijavljeno tijelo odgovorno za provjeru podsustava uzima u obzir ISV te, prije izdavanja potvrde o provjeri:

(a) provjerava obuhvaća li ISV odgovarajuće zahtjeve TSI-a na ispravan način

(b) provjerava sve aspekte koji nisu obuhvaćeni ISV-om

(c) provjerava konačno ispitivanje podsustava u cjelini.

2.3.3. U slučaju preinake podsustava obuhvaćenog potvrdom o provjeri, prijavljeno tijelo provodi samo ona ispitivanja i preglede koji su relevantni i nužni, odnosno ocjena se odnosi samo na dijelove podsustava koji su promijenjeni i njihova sučelja prema nepromijenjenim dijelovima podsustava.

2.3.4. Svako prijavljeno tijelo koje sudjeluje u provjeri podsustava sastavlja dokumentaciju u skladu s člankom 60. stavcima 3., 4. i 5. ovoga Zakona koja obuhvaća opseg njegovih aktivnosti.

2.4. Tehnička dokumentacija priložena "EZ" izjavi o provjeri

Tehničku dokumentaciju priloženu "EZ" izjavi o provjeri prikuplja podnositelj zahtjeva, a ona mora sadržavati sljedeće:

(a) tehničke značajke povezane s projektom, uključujući opće i detaljne nacрте za izvedbu, sheme električne i hidraulične opreme, sheme upravljačkih sklopova, opis sustava za obradu podataka i automatiku s dovoljno detalja za dokumentiranje provedene provjere sukladnosti, dokumentaciju za uporabu i održavanje itd., relevantne za odgovarajući podsustav

(b) popis sastavnih dijelova interoperabilnosti ugrađenih u podsustav, u skladu s TSI-evima

(c) dokumentaciju iz članka 60. stavaka 3., 4. i 5. ovoga Zakona koju sastavlja svako prijavljeno tijelo uključeno u provjeru podsustava, a koja sadržava:

i) preslike "EZ" izjava o sukladnosti i, ako je primjenjivo, "EZ" izjava o prikladnosti za uporabu izrađenih za sastavne dijelove interoperabilnosti iz TSI-a, prema potrebi zajedno s pripadajućim izračunima i preslikom zapisnika o ispitivanjima i pregledima koje su provela prijavljena tijela na temelju zajedničkih tehničkih specifikacija

ii) ako postoji, ISV koji se prilaže potvrdi o provjeri, uključujući i rezultat provjere valjanosti ISV-a koju je provelo prijavljeno tijelo

iii) potvrdu o provjeri zajedno s pripadajućim izračunima koju je potpisalo prijavljeno tijelo odgovorno za provjeru, a kojom se potvrđuje usklađenost podsustava sa zahtjevima odgovarajućih TSI-a i u kojoj su navedene eventualne zadržke zabilježene tijekom izvođenja aktivnosti, a koje nisu povučene; potvrdi o provjeri valja priložiti i izvješća o ispitivanju i inspekcijskim pregledima koja je sastavilo isto tijelo u okviru svojih zadaća, kako je određeno u točkama 2.5.2. i 2.5.3.

(d) potvrde o provjeri izdane u skladu s drugim pravnim aktima Europske unije

(e) kada je u skladu s člankom 56. stavkom 7. točkom c) i člankom 69. stavkom 4. točkom (c) potrebna provjera sigurne integracije, relevantna tehnička dokumentacija uključuje izvješća ocjenjivača o CSM-ovima za procjenu rizika na temelju zajedničkih sigurnosnih metoda u skladu s primjenjivim propisima Europske unije.

2.5. Nadzor od strane prijavljenih tijela

2.5.1. Prijavljeno tijelo odgovorno za provjeru proizvodnje mora imati stalan pristup gradilištima, proizvodnim radionicama, skladišnim prostorima i prema potrebi postrojenjima za montažu i ispitivanje te općenito svim prostorima koje smatra potrebnima za ispunjavanje svojih zadaća. Prijavljeno tijelo od podnositelja zahtjeva mora dobiti sve dokumente potrebne u tu svrhu, a posebno izvedbene nacрте i tehničku dokumentaciju za podsustav.

2.5.2. Prijavljeno tijelo odgovorno za provjeru provedbe mora povremeno obavljati preglede kako bi potvrdilo usklađenost s odgovarajućim TSI-ima. Izvješće o provedenim pregledima mora dostaviti odgovornima za provedbu. Tijekom određenih faza izgradnje njegova nazočnost može biti potrebna.

2.5.3. Pored toga, prijavljeno tijelo može nenajavljeno posjetiti gradilišta ili proizvodne radionice. Tijekom takvih posjeta prijavljeno tijelo može provesti cjelokupne ili djelomične inspekcijske preglede. Izvješće o ispitivanju i, prema potrebi, izvješće o inspekcijskom pregledu mora dostaviti odgovornima za provođenje.

2.5.4. Prijavljeno tijelo može nadzirati podsustav na koji je ugrađen sastavni dio interoperabilnosti kako bi, kada se to zahtijeva u odgovarajućem TSI-u, procijenilo njegovu prikladnost za uporabu u predviđenom željezničkom okruženju.

2.6. Podnošenje

Podnositelj zahtjeva mora čuvati presliku tehničke dokumentacije priložene "EZ" izjavi o provjeri tijekom cijelog radnog vijeka podsustava. Dokumentacija se na zahtjev mora poslati bilo kojoj državi članici ili Agenciji Europske unije za željeznice. Dokumentacija koja se podnosi u svrhu zahtjeva za odobrenje za puštanje u uporabu podnosi se tijelu od kojeg se traži odobrenje. Agencija Europske unije za željeznice ili Agencija mogu zahtijevati da se dio/dijelovi dokumenata podnesenih zajedno s odobrenjem prevedu na njihov jezik.

2.7. Objava

Svako prijavljeno tijelo mora povremeno objavljivati informacije o:

- (a) zaprimljenim zahtjevima za provjeru i ISV
- (b) zahtjevima za ocjenu sukladnosti i prikladnosti za uporabu sastavnih dijelova interoperabilnosti
- (c) izdanim ili uskraćenim ISV-ima
- (d) izdanim ili uskraćenim potvrđama o provjeri i "EZ" potvrđama o prikladnosti za uporabu
- (e) izdanim ili odbijenim potvrđama o provjeri.

2.8. Jezik

Dokumentacija i dopisi koji se odnose na postupak "EZ" provjere moraju biti sastavljeni na službenom jeziku države članice Europske unije u kojoj podnositelj zahtjeva ima poslovni nastan ili na službenom jeziku Europske unije koji je podnositelj zahtjeva prihvatio.

3. Potvrda o provjeri koju izdaje imenovano tijelo

3.1. Uvod

U slučaju primjene prijavljenih nacionalnih pravila, provjera uključuje postupak u kojem tijelo imenovano u skladu s člankom 39. ovoga Zakona (imenovano tijelo) provjerava i potvrđuje usklađenost podsustava s nacionalnim pravilima prijavljenima u skladu s člankom 23. ovoga Zakona za svaku državu članicu u kojoj se podsustav namjerava odobriti ili pustiti u uporabu.

3.2. Potvrda o provjeri

Imenovano tijelo izrađuje potvrdu o provjeri namijenjenu podnositelju zahtjeva. Potvrda sadržava točnu uputu na nacionalno(a) pravilo(a) čiju je sukladnost ispitalo imenovano tijelo u postupku provjere. U slučaju nacionalnih pravila povezanih s podsustavima od kojih se sastoji vozilo, imenovano tijelo dijeli potvrdu na dva dijela, pri čemu su u prvom dijelu navedena upućivanja na ona nacionalna pravila koja se strogo odnose na tehničku kompatibilnost između vozila i dotične mreže, a u drugom na sva ostala nacionalna pravila.

3.3. Dokumentacija

Dokumentacija koju je sastavilo imenovano tijelo, a koja se prilaže uz potvrdu o provjeri u slučaju nacionalnih pravila, mora biti uključena u tehničku dokumentaciju priloženu "EZ" izjavi o provjeri iz točke 2.4. i sadržavati tehničke podatke potrebne za ocjenu sukladnosti podsustava s tim nacionalnim pravilima.

3.4. Jezik

Dokumentacija i korespondencija koje se odnose na postupak "EZ" provjere moraju biti sastavljene na službenom jeziku države članice Europske unije u kojoj podnositelj zahtjeva ima poslovni nastan ili na službenom jeziku Europske unije koji je podnositelj zahtjeva prihvatio.

4. Provjera dijelova podsustava u skladu s člankom 60. stavkom 8. ovoga Zakona

Ako se potvrda o provjeri izdaje za određene dijelove podsustava, za te se dijelove odredbe ovoga Priloga primjenjuju mutatis mutandis.

PRILOG 6.**ZAHTJEVI I KRITERIJI OCJENJIVANJA ZA ORGANIZACIJE KOJE PODNOSE
ZAHTJEV ZA ECM OVLAŠTENJE ILI ZA OVLAŠTENJE U POGLEDU FUNKCIJA
ODRŽAVANJA KOJE SUBJEKT NADLEŽAN ZA ODRŽAVANJE PODUGOVARA
S VANJSKIM IZVOĐAČIMA**

Upravljanje organizacijom mora se dokumentirati u svim relevantnim dijelovima te se njime posebice opisuje raspodjela odgovornosti unutar organizacije i s podizvođačima. Njime se pokazuje na koji je način osiguran nadzor uprave na različitim razinama, na koji su način zaposlenici i njihovi predstavnici na svim razinama uključeni i kako se osigurava kontinuirano poboljšanje.

Sljedeći osnovni zahtjevi primjenjuju se na četiri funkcije subjekta nadležnog za održavanje (ECM) koje treba obuhvatiti sama organizacija ili se obuhvaćaju putem ugovornih aranžmana:

1. Vodstvo – obveza organizacije prema razvoju i provedbi sustava održavanja organizacije i kontinuiranom poboljšanju njegove djelotvornosti
2. Procjena rizika – strukturirani pristup procjeni rizika povezanih s održavanjem vozila, uključujući one koji izravno proizlaze iz operativnih procesa i aktivnosti drugih organizacija ili osoba te utvrđivanje odgovarajućih mjera za upravljanje rizicima
3. Nadgledanje – strukturirani pristup kojim se osigurava da su mjere za upravljanje rizicima uvedene, pravilno djeluju i ostvaruju ciljeve organizacije
4. Kontinuirano poboljšanje – strukturirani pristup analizi informacija koje su prikupljene redovitim nadgledanjem, revizijama ili iz drugih relevantnih izvora te uporabi rezultata radi učenja i donošenja preventivnih ili korektivnih mjera kako bi se održala ili poboljšala razina sigurnosti
5. Struktura i odgovornost – strukturirani pristup utvrđivanju odgovornosti pojedinaca i timova kojim se osigurava postizanje ciljeva organizacije u vezi sa sigurnošću
6. Upravljanje kompetencijama – strukturirani pristup kojim se osigurava da zaposlenici posjeduju tražene kompetencije kako bi na siguran, djelotvoran i učinkovit način postizali ciljeve organizacije u svim okolnostima
7. Informacije – strukturirani pristup kojim se osigurava dostupnost važnih informacija onim osobama koje donose prosudbe i odluke na svim razinama organizacije te kako bi se osigurala cjelovitost i primjerenost informacija
8. Dokumentacija – strukturirani pristup kojim se osigurava sljedivost svih potrebnih informacija
9. Ugovorne aktivnosti – strukturirani pristup kojim se osigurava odgovarajuće upravljanje aktivnostima dodijeljenima podizvođačima radi ostvarivanja ciljeva organizacije i pokrivanja svih kompetencija i zahtjeva
10. Aktivnosti održavanja – strukturirani pristup kojim se osigurava:

- a) da su identificirane sve aktivnosti održavanja koje utječu na sigurnost i komponente bitne za sigurnost te da se njima pravilno upravlja, da su identificirane sve nužne promjene tih aktivnosti održavanja koje utječu na sigurnost te da se njima pravilno upravlja na temelju razmjene iskustava i primjene zajedničkih sigurnosnih metoda za procjenu rizika te da su pravilno dokumentirane
- b) sukladnost s osnovnim zahtjevima u pogledu interoperabilnosti
- c) uspostava i provjera objekata za održavanje, opreme i alata posebno izrađenih i potrebnih za izvođenje održavanja
- d) analiza početne dokumentacije koja se odnosi na vozilo koja služi za pripremu prve dokumentacije o održavanju i osiguravanje njezine ispravne primjene kroz izradu naloga za održavanje
- e) da se komponente (uključujući rezervne dijelove) i materijali upotrebljavaju kako je navedeno u nalogima za održavanje i dokumentaciji dobavljača; oni se pohranjuju, s njima se postupa i oni se prevoze na odgovarajući način kako je navedeno u nalogima za održavanje i dokumentaciji dobavljača te su usklađeni s odgovarajućim nacionalnim i međunarodnim pravilima, kao i sa zahtjevima iz odgovarajućih naloga za održavanje
- f) da se odrede, utvrde, osiguravaju, bilježe i drže na raspolaganju prikladni i odgovarajući objekti, oprema i alati kako bi se omogućilo pružanje usluga održavanja u skladu s nalogima za održavanje i drugim primjenjivim specifikacijama, čime se osigurava sigurna provedba održavanja, ergonomija i zaštita zdravlja
- g) da organizacija ima procese kojima osigurava da se njezina oprema za mjerenje, svi prostori, oprema i alati pravilno koriste, umjeravaju, čuvaju i održavaju u skladu s dokumentiranim procesima

11. Aktivnosti nadzora – strukturirani pristup kojim se osigurava:

- a) povlačenje vozila iz prometa radi predviđenog, uvjetovanog ili korektivnog održavanja u propisanom trenutku ili u slučaju kada su utvrđeni nedostaci ili druge potrebe
- b) potrebne mjere za nadziranje kvalitete
- c) obavljanje zadaća održavanja u skladu s nalogima za održavanje i izdavanje obavijesti o ponovnom stavljanju u promet koja uključuje moguća ograničenja uporabe
- d) da se moguće pojave neusklađenosti pri primjeni sustava upravljanja, koje bi mogle za posljedicu imati nesreće, incidente, izbjegnute nesreće ili ostale opasne događaje prijavljuju, istražuju i analiziraju te da se poduzimaju potrebne preventivne mjere u skladu sa zajedničkom sigurnosnom metodom za nadgledanje
- e) periodična interna revizija i postupak nadgledanja u skladu sa zajedničkom sigurnosnom metodom za nadgledanje.

OBRAZLOŽENJE

I. RAZLOZI ZBOG KOJIH SE ZAKON DONOSI

Cilj Konačnog prijedloga zakona je potpuno usklađivanje s pravnom stečevinom Europske unije, i to s četvrtim željezničkim paketom koji je predstavljen kroz dvije domene, tehnički i upravljački (tržišni) stup. Glavni cilj četvrtog željezničkog paketa je uspostava jedinstvenog europskog željezničkog prostora. Ovim tehničkim dijelom paketa stvara se ujednačenost unutarnjeg tržišta željezničkog sustava i pojednostavljuje se europski zakonodavni okvir za pružanje usluga željezničkog prijevoza. Navedeno se očituje kroz uspostavu jedinstvene kontaktne točke za izdavanje potvrda o sigurnosti za željezničke prijevoznike i odobrenja za stavljanje željezničkih vozila na tržište. Otklanjanjem tih preostalih zakonskih, administrativnih i tehničkih prepreka u konačnici bi rezultiralo jačanjem konkurentnosti željezničkog prometa u odnosu na ostale vidove prometa.

Konačnim prijedlogom zakona u hrvatski pravni sustav prenose se odredbe Direktive (EU) 2016/797 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. svibnja 2016. o interoperabilnosti željezničkog sustava u Europskoj uniji i Direktive (EU) 2016/798 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. svibnja 2016. o sigurnosti željeznica, a koje sačinjavaju tehnički stup četvrtog željezničkog paketa, te Direktive 2007/59/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 23. listopada 2007. o davanju ovlaštenja strojovođama koji upravljaju lokomotivama i vlakovima na željezničkom sustavu Zajednice i Direktive Vijeća 2005/47/EZ od 18. srpnja 2005. o Sporazumu između Zajednice europskih željeznica (CER) i Europske federacije radnika u prometu (ETF) o određenim pitanjima uvjeta rada mobilnih radnika u interoperabilnom prekograničnom prometu u željezničkom sektoru.

Bilo je nužno izraditi novi prijedlog Zakona o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava obzirom da su odredbe predmetnih Direktiva donijele opsežne i sveobuhvatne promjene.

II. PITANJA KOJA SE ZAKONOM RJEŠAVAJU

Konačnim prijedlogom zakona utvrđuju se uvjeti za sigurno upravljanje željezničkim prometom i za sigurno odvijanje željezničkog prometa, mjere za razvoj i upravljanje sigurnošću uzimajući u obzir cjelovitost željezničkog sustava Europske unije, uvjeti za postizanje interoperabilnosti željezničkog sustava Europske unije, uvjeti za obavljanje djelatnosti upravitelja infrastrukture i željezničkih prijevoznika, uvjeti za strojovođe i ostale izvršne radnike, postupanje tijela nadležnog za sigurnost željezničkog prometa i tijela za istraživanje željezničkih nesreća, nadzor sigurnosti te upravni i inspekcijski nadzor.

Konačnim prijedlogom zakona o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava postiže se izmjena zakonodavnog okvira za upravljanje sigurnošću željezničkog sustava s ciljem usklađivanja s tehničkim stupom četvrtog željezničkog paketa, prije svega uspostavom sustava za izdavanje jedinstvenih potvrda o sigurnosti i odobrenja za stavljanje vozila na tržište.

Određuje se da Agencija Europske unije za željeznice izdaje jedinstvenu potvrdu o sigurnosti željezničkim prijevoznicima koji obavljaju svoju djelatnost na području više država članica Europske unije, dok je do sada željeznički prijevoznik morao za svaku državu članicu

Europske unije ishoditi posebnu potvrdu. Kroz potvrdu o sigurnosti dokazuje se uspostava sustava upravljanja sigurnošću te obavljanje djelatnosti na siguran način na području obuhvaćenom navedenom potvrdom. Bitno je za istaknuti kako sustav upravljanja sigurnošću predstavlja organizacijska rješenja, mjere i postupke koje upravitelj infrastrukture i željeznički prijevoznik uspostavlja radi sigurnog upravljanja svojom djelatnošću. Upravitelj infrastrukture može dati pristup željezničkoj infrastrukturi samo onim željezničkim prijevoznicima koji imaju važeću potvrdu o sigurnosti.

Kada je područje djelovanja željezničkog prijevoznika ograničeno samo na jednu državu članicu Europske unije, tada nacionalno tijelo nadležno za sigurnost kojemu je povjerena zadaća reguliranja i nadzora sigurnosti željezničkog sustava određene države članice Europske unije može izdati jedinstvenu potvrdu o sigurnosti za tu državu. Zakonskim prijedlogom propisuju se i temeljne odredbe o Agenciji za sigurnost željezničkog prometa kao nacionalnog tijela za sigurnost, utvrđuje se nadležnost te nadzorne i inspeksijske ovlasti navedene Agencije.

Propisuje se također da je upravitelj infrastrukture dužan uspostaviti sustav upravljanja sigurnošću što dokazuje kroz uvjerenje o sigurnosti koje izdaje Agencija za sigurnost željezničkog prometa. Dakle, za obavljanje djelatnosti upravljanja željezničkom infrastrukturom nužno je posjedovati uvjerenje o sigurnosti. Upravitelj infrastrukture dužan je uspostaviti, voditi, ažurirati i javno objaviti registar željezničke infrastrukture kojom upravlja.

Nadalje, propisuju se i uvjeti vezani za tijela za ocjenjivanje sukladnosti (prijavljeno tijelo i imenovano tijelo), a koje obavljaju postupak ocjenjivanja sukladnosti vezano uz odgovarajući TSI ili nacionalna pravila, uvjeti vezani za "EZ" izjave o sukladnosti ili prikladnosti za uporabu. Infrastrukturni podsustavi i vozila moraju biti u skladu s TSI-ima koji su na snazi u trenutku podnošenja zahtjeva za puštanje u uporabu ili stavljanje na tržište.

Dovršenje jedinstvenog europskog željezničkog prostora postiže se i izdavanjem jedinstvenog odobrenja za stavljanje na tržište željezničkih vozila od strane Agencije Europske unije za željeznice, dok je do sada željeznički prijevoznik morao za svaku državu članicu Europske unije ishoditi posebno odobrenje za puštanje u uporabu. Kada je područje uporabe ograničeno na mrežu Republike Hrvatske tada Agencija za sigurnost željezničkog prometa može izdati odobrenje za stavljanje vozila na tržište. Agencija za sigurnost željezničkog prometa dužna je osigurati unos i ažuriranje podataka u Europskom registru željezničkih vozila te nadzirati da su u njemu sadržani podaci vezani uz sigurnost ispravni i potpuni.

Daljnje ostvarenje jedinstvenog europskog željezničkog prostora postiže se i na način da Agencija Europske unije za željeznice izdaje i prethodno odobrenje za tehnička rješenja pružnih dijelova Europskog sustava upravljanja željezničkim prometom (ERTMS).

S ciljem očuvanja i poboljšanja sigurnosti željezničkog sustava zakonskim prijedlogom propisuju se temeljne odredbe o neovisnom istražnom tijelu te se utvrđuje postupak istraživanja željezničkih nesreća i incidenata i obvezatnost provođenja istraživanja ozbiljnih nesreća u željezničkom sustavu.

Pružanje kvalitetne, pouzdane i sigurne usluge u željezničkom sustavu osigurava se kroz sustav ovlaštenja strojovođa kroz izdavanje dozvola i potvrda strojovođama kojima se osigurava ispunjavanje uvjeta vezanih uz zdravstveno stanje, obrazovanje, stručnu sposobnost te ispunjavanje uvjeta za upravljanje određenim vozilima na određenoj

željezničkoj infrastrukturi. Također se osigurava i propisivanje uvjeta vezanih za izvršne radnike u željezničkom sustavu koji obavljaju poslove na kojima neposredno sudjeluju u odvijanju željezničkog prometa.

Radi uređenja željezničkog sustava na jasan i precizan način zakonskim prijedlogom uređuju se i područja vezana uz željezničku infrastrukturu, utvrđuju se uvjeti za odvijanje i upravljanje željezničkim prometom na siguran način te unutarnji red i zaštita željezničke infrastrukture i vozila.

Konačni prijedlog zakona povjerava obavljanje poslova inspeksijskog nadzora nad provedbom zakona Agenciji za sigurnost željezničkog prometa, određuje ovlasti i obveze inspektora te propisuje prekršajne odredbe vezane uz provedbu ovoga zakona.

III. OBRAZLOŽENJE ODREDBI PREDLOŽENOG ZAKONA

Uz članak 1.

Odredbama ovoga članka propisuje se predmet Zakona.

Uz članak 2.

Ovim Zakonom se u hrvatsko zakonodavstvo prenose odredbe Direktive (EU) 2016/797, Direktive (EU) 2016/798, Direktive 2007/59/EZ i Direktive Vijeća 2005/47/EZ.

Uz članak 3.

Ovim člankom se određuje primjena ostalih propisa i to propisa kojima se uređuje prostorno uređenje i gradnja, propisa kojima se uređuje energetska učinkovitost, propisa kojima se uređuje zaštita okoliša i prirode, propisa kojima se uređuje sigurnost prometa na cestama, propisa kojima se uređuje područje rada i obrazovanja i propisa kojima se uređuje prijevoz opasnih tvari.

Uz članak 4.

Ovim člankom se određuje primjena ovoga Zakona na željeznički sustav u cjelini te se određuju sastavni dijelovi samog željezničkog sustava. Ovim člankom se i sukladno pravnoj stečevini Europske unije određuje izuzeće od primjene ili cijelog Zakona ili samo njegovih pojedinih dijelova.

Uz članak 5.

U ovom članku navode se javnopravna tijela nadležna za željeznički sustav prema ovom Zakonu.

Uz članak 6.

Ovim člankom se određuju pojmovi koji se upotrebljavaju u ovom Zakonu.

Uz članak 7.

Ovim člankom se propisuje da je Agencija nacionalno nadležno tijelo u smislu zakonodavstva Europske unije o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava Europske unije, da je Agencija pravna osoba s javnim ovlastima sa sjedištem u Zagrebu, njezin osnivač je Republika Hrvatska, a osnivačka prava u skladu s odredbama ovoga Zakona ostvaruje Vlada. Nadalje, određuju se poslovi koje Agencija obavlja na temelju javne ovlasti i poslovi u skladu s propisima donesenim na temelju ovoga Zakona i izravno primjenjivim propisima Europske

unije. Ovim člankom propisuje se odgovornost i neovisnost Agencije, na način da je Agencija samostalna u obavljanju poslova iz svojeg djelokruga, a za svoj rad odgovara Vladi. Na sva pitanja u vezi s radom Agencije, a koja nisu uređena ovim Zakonom, primjenjuju se odredbe propisa kojim se uređuju ustanove.

Uz članak 8.

Ovim člankom se propisuje djelatnost i nadležnost Agencije. Također propisano je da se za obavljanje istih poslova ne može sklopiti ugovor s upraviteljem infrastrukture, željezničkim prijevoznikom ili naručiteljem.

Uz članak 9.

Agencija obavlja poslove nadzora nad uspostavom i održavanjem sustava upravljanja sigurnošću željezničkog prijevoznika i upravitelja infrastrukture iz članaka 24. i 25. ovoga Zakona pri čemu je dužna primijeniti načela utvrđena u odgovarajućim zajedničkim sigurnosnim metodama u smislu odredaba Uredbe Komisije (EU) br. 2018/762. U postupku nadzora sustava upravljanja sigurnošću utvrđeno je ovlaštenje Agencije za izricanjem upozorenja, naredbi i drugih primjerenih mjera i obveza provođenja inspekcijskog nadzora kod sumnje u povrede ovoga Zakona i izravno primjenjivih propisa Europske unije.

Uz članak 10.

Ovim člankom se utvrđuje ovlast Agencije da ukoliko utvrdi da imatelj jedinstvene potvrde o sigurnosti više ne ispunjava uvjete za potvrdu, da zahtijeva od Agencije Europske unije za željeznice izmjenu ili ukidanje te potvrde o čemu Agencija Europske unije za željeznice odmah obavještava sva nacionalna tijela za sigurnost. Ovim člankom uređuje se i postupak rješavanja neslaganja između Agencije Europske unije za željeznice i Agencije. Propisuje se i pravo Agencije da, ako je samostalno izdala jedinstvenu potvrdu o sigurnosti u skladu s ovim Zakonom, može istu izmijeniti ili ukinuti. Nadalje, propisuje se pravo imatelja jedinstvene potvrde o sigurnosti na podnošenje žalbe čiju su potvrdu Agencija Europske unije za željeznice ili Agencija djelomično ili u cijelosti ukinuli. Ukoliko Agencija tijekom nadzora utvrdi ozbiljan rizik u pogledu sigurnosti može u bilo kojem trenutku primijeniti privremene sigurnosne mjere, uključujući trenutačno ograničavanje ili privremenu zabranu obavljanja odgovarajuće djelatnosti.

Uz članak 11.

Ovim člankom određuje se da Agencija, u slučaju prekograničnih infrastruktura, obavlja svoje aktivnosti nadzora iz članka 8. stavka 2. točke b) ovoga Zakona u suradnji s drugim nacionalnim tijelima nadležnima za sigurnost.

Uz članak 12.

Kako bi se osigurala razmjena svih bitnih informacija o određenom željezničkom prijevozniku, nacionalna tijela nadležna za sigurnost u državama članicama Europske unije u kojima djeluje željeznički prijevoznik surađuju u koordiniranju aktivnosti nadzora, Agencija razmjenjuje informacije s tim tijelima i Agencijom Europske unije za željeznice, ako otkrije da željeznički prijevoznik ne poduzima potrebne mjere za upravljanje rizicima. Ovim člankom daje se mogućnost nacionalnim tijelima nadležnim za sigurnost za razvijanje zajedničkog plana nadzora kako bi se osigurala periodična provedba provjera i drugih inspekcija, uzimajući u obzir vrstu i opseg djelatnosti prijevoza u svakoj od uključenih država članica Europske unije.

Uz članak 13.

Ovim člankom određuju se načela rada Agencije.

Uz članak 14.

Ovim člankom određuje se da radi provedbe svojih nadležnosti propisanih ovim Zakonom i izravno primjenjivim propisima Europske unije Agencija može donositi obvezujuće mjere za održavanje i poboljšavanje sigurnosti i ostvarenje interoperabilnosti željezničkog sustava. Nadalje utvrđeno je da su željeznički prijevoznik, upravitelj infrastrukture i druge pravne osobe dužni postupiti po navedenim izrečenim mjerama i propisani su akti Agencije.

Uz članak 15.

U članku se uređuje pitanje Statuta Agencije, njegov opseg, sadržaj i način donošenja.

Uz članak 16.

Tijela Agencije su Upravno vijeće i ravnatelj te za svoj rad odgovaraju Vladi.

Uz članak 17.

Ovim člankom uređuje se sastav Upravnog vijeća Agencije, način imenovanja članova, uvjeti za njihov odabir, njihova uloga i ovlasti, razlozi za njihovo prijevremeno razrješenje, učestalost njihovih sastanaka te pravo na mjesečnu naknadu za njihov rad i naknadu troškova u vezi njihova rada.

Uz članak 18.

Ovim člankom određuju se ovlasti, uvjeti i način imenovanja, trajanje mandata i način razrješenja ravnatelja Agencije.

Uz članak 19.

Ovim člankom određuje se koji se propisi primjenjuju na zaposlenike Agencije koji obavljaju stručne poslove u okviru rada i poslovanja Agencije, kao i da se sredstva za obavljanje djelatnosti Agencije osiguravaju iz državnog proračuna. Također, ovim člankom uređuje se način financijskog poslovanja Agencije, ograničenja glede stjecanja, opterećivanja i otuđivanja nekretnina i druge imovine Agencije, kao i vrijednost pravnih poslova za koje je potrebna suglasnost Vlade te je utvrđeno da Agencija odgovara za obveze cijelom svojom imovinom, a Republika Hrvatska solidarno i neograničeno za obveze Agencije.

Uz članak 20.

Agencija podnosi Vladi godišnje izvješće o svom radu i izvješće o svojim aktivnostima Agenciji Europske unije za željeznice, propisuju se rokovi podnošenja izvješća i njihov sadržaj.

Uz članak 21.

Upravitelji infrastrukture i željeznički prijevoznici odgovorni su, u okviru svoje djelatnosti, za sigurnost željezničkog sustava Europske unije i upravljanje povezanim rizicima, dužni su provoditi mjere potrebne za upravljanje rizicima, primjenjivati pravila Europske Unije i nacionalna pravila te uspostaviti sustav upravljanja sigurnošću u skladu s ovim Zakonom. Pored navedenih načela koja su upravitelj infrastrukture i željeznički prijevoznik dužni primjenjivati, propisuju se i elementi koje su dužni propisati u sustavu upravljanja sigurnošću, a uzimajući u obzir rizike povezane s aktivnostima drugih sudionika i trećih osoba. Propisano je da se u cilju razvoja i unaprjeđenja sigurnosti na mreži Europske unije razvijaju zajednički sigurnosni ciljevi i zajedničke sigurnosne metode te se razvijaju i objavljuju godišnji sigurnosni planovi u kojima se navode mjere planirane za ostvarivanje zajedničkih sigurnosnih ciljeva. U slučaju razmjene vozila između željezničkih prijevoznika, svaki sudionik koji je uključen u razmjenu odgovoran

je za potpuno i istinito prenošenje svih relevantnih informacija kako bi se provjerilo jesu li vozila ispravna za korištenje.

Uz članak 22.

U cilju ocjene postizanja zajedničkih sigurnosnih ciljeva i praćenja općeg razvoja sigurnosti željezničkog sustava, Agencija prikuplja podatke o zajedničkim sigurnosnim pokazateljima te ih u okviru godišnjeg izvješća podnosi Agenciji Europske unije za željeznice, a ako nakon podnošenja tog izvješća otkrije nove činjenice ili uoči greške, izmijenit će ili ispraviti zajedničke sigurnosne pokazatelje za određenu godinu prvom prilikom, a najkasnije u sljedećem godišnjem izvješću.

Uz članak 23.

U članku se određuju slučajevi u kojima se mogu utvrditi nova nacionalna pravila, koja se donose u obliku zakonskih i podzakonskih propisa te se objavljuju u Narodnim novinama. Propisuje se obveza Ministarstvu da dostavlja izrađeni nacrt novog nacionalnog pravila Agenciji Europske unije za željeznice i Europskoj komisiji na razmatranje prije uvođenja predloženog novog pravila u zakonodavstvo Republike Hrvatske, pružajući obrazloženje za njegovo uvođenje, putem odgovarajućeg informatičkog sustava u skladu s člankom 27. Uredbe (EU) 2016/796. Međutim, u slučaju hitnih preventivnih mjera novo nacionalno pravilo može se odmah donijeti i primjenjivati, ali Ministarstvo je o njemu dužno obavijestiti Agenciju Europske unije za željeznice i Europsku komisiju. Nadalje, propisana je mogućnost neobavješćavanja Agencije Europske unije za željeznice i Europske komisije o pravilima i ograničenjima izričito lokalne naravi.

Uz članak 24.

Upravitelji infrastrukture i željeznički prijevoznici uspostavljaju sustave upravljanja sigurnošću radi osiguranja da željeznički sustav Europske Unije može ostvariti barem zajedničke sigurnosne ciljeve, a u skladu sa sigurnosnim zahtjevima utvrđenim u TSI-ima, te da se primjenjuju odgovarajući dijelovi zajedničkih sigurnosnih metoda i nacionalna pravila o kojima se obavijestilo u skladu s člankom 23. Zakona. Propisuje se koje sastavne elemente sustav upravljanja sigurnošću mora sadržavati, a posebno se naglašava da je potrebno osigurati kontrolu od strane uprave na različitim razinama te na koji način su uključeni osoblje i njegovi predstavnici na svim razinama. Također, propisuje se obveza upravitelja infrastrukture i željezničkog prijevoznika da imenuju osobu nadležnu za sustav upravljanja sigurnošću i o tome obavijeste Agenciju.

Uz članak 25.

Ovim člankom određuju se osnovni dijelovi sustava upravljanja sigurnošću.

Uz članak 26.

Upravitelj infrastrukture i željeznički prijevoznici svake godine dostavljaju Agenciji izvješće o sigurnosti za prethodnu kalendarsku godinu. Propisuje se njegov sadržaj, kao i obveza upravitelja infrastrukture da redovito dostavi Agenciji dnevne evidencije o nepravilnostima u odvijanju redovnog željezničkog prometa.

Uz članak 27.

U cilju pružanja usluge prijevoza putnika i tereta na siguran način, upravitelj infrastrukture može dati pristup željezničkoj infrastrukturi samo željezničkom prijevozniku koji ima jedinstvenu potvrdu o sigurnosti izdanu od Agencije Europske unije za željeznice ili Agencije, kojom željeznički prijevoznik dokazuje da je uspostavio vlastiti sustav upravljanja sigurnošću

i da može na siguran način obavljati djelatnost na određenom području. Zahtjev za jedinstvenu potvrdu o sigurnosti se podnosi putem jedinstvene kontaktne točke iz članka 12. Uredbe (EU) 2016/796. Pored toga određuje se da se u jedinstvenoj potvrdi o sigurnosti utvrđuju vrsta i opseg obuhvaćenih željezničkih djelatnosti te područje djelovanja i da može obuhvaćati i sporedne kolosijeke koje željeznički prijevoznik posjeduje, ako su obuhvaćeni njegovim sustavom upravljanja sigurnošću.

Uz članak 28.

Na zahtjev podnositelja zahtjeva Agencija Europske unije za željeznice ili po izboru podnositelja zahtjeva Agencija, kada je područje djelovanja podnositelja zahtjeva ograničeno na teritorij Republike Hrvatske izdaje jedinstvenu potvrdu o sigurnosti ili obavještava podnositelja zahtjeva o negativnoj odluci u unaprijed utvrđenom i razumnom roku. Također, određuje se u kojim slučajevima ju izdaje Agencija Europske unije za željeznice, u kojem roku, u kojim slučajevima upućuje cjelokupnu dokumentaciju željezničkog prijevoznika Agenciji radi ocjene bitnih elemenata, pri čemu je Agencija ovlaštena obavljati posjete i inspekcije u prostorima željezničkog prijevoznika, provoditi provjere, a može zatražiti i dodatne potrebne informacije uz koordinaciju s Agencijom Europske unije za željeznice. U ovom se članku uređuje postupak koji se provodi u slučajevima kada postoji neslaganje Agencije Europske unije za željeznice i Agencije oko izdavanja jedinstvene potvrde o sigurnosti, a podnositelju zahtjeva daje se mogućnost da zatraži preispitivanje te odluke kao i podnošenja žalbe odboru za žalbe.

Uz članak 29.

Propisuje se postupak izdavanja i ukidanja jedinstvene potvrde o sigurnosti, tijelo nadležno za izdavanje, rok na koji se izdaje, slučajevi u kojima se mijenja i obveza Agencije da obavještava Agenciju Europske unije za željeznice o izdavanju, izmjeni ili ukidanju jedinstvene potvrde o sigurnosti.

Uz članak 30.

Uređuje se postupak izdavanja jedinstvene potvrde o sigurnosti kada je područje djelovanja ograničeno na teritorij Republike Hrvatske, ovlasti Agencije prilikom izdavanja, rokovi unutar postupka i područje važenja jedinstvene potvrde o sigurnosti.

Uz članak 31.

Ovim člankom određuje se pod kojim uvjetima upravitelj infrastrukture može željezničkim prijevoznicima iz trećih zemalja odobriti pristup kolodvoru na teritoriju i u blizini granice Republike Hrvatske.

Uz članak 32.

Ovim člankom određuje se postupak ako podnositelj zahtjeva posjeduje jedinstvenu potvrdu o sigurnosti, a želi izmijeniti svoje područje djelovanja ili želi proširiti svoje područje djelovanja na drugu državu članicu, kome se podnosi zahtjev za izmjenu, dokumentaciju koja se treba dostaviti i na koji način.

Uz članak 33.

Upravitelj infrastrukture je obavezan, za obavljanje djelatnosti upravljanja željezničkom infrastrukturom, posjedovati uvjerenje o sigurnosti koje izdaje Agencija. Ovom odredbom se određuje što se potvrđuje uvjerenjem o sigurnosti.

Uz članak 34.

Agencija je nadležna za izdavanje uvjerenja o sigurnosti, određuje se postupak izdavanja i ukidanja uvjerenja o sigurnosti, uvjeti za izmjenu i ukidanje istog, vremensko trajanje postupka i obveza Agencije da obavijesti Agenciju Europske unije za željeznice o izdanim ili ukinutim uvjerenjima o sigurnosti.

Uz članak 35.

Agencija na svojoj internetskoj stranici javno objavljuje vodič sa smjernicama za podnošenje zahtjeva za izdavanje potvrde i uvjerenja o sigurnosti. Podnositelj zahtjeva, na traženje Agencije, bez odgode dostavlja dodatne informacije potrebne za upotpunjavanje zahtjeva.

Uz članak 36.

Kako bi se osigurao jednak i nediskriminirajući pristup ispitivanju i dobivanju potvrde o osposobljenosti, propisuju se uvjeti pristupa uslugama osposobljavanja i što uključuju. Nadalje, određuje se da Agencija, u postupku izdavanja potvrde i uvjerenja o sigurnosti, utvrđuje da su radnici podnositelja zahtjeva osposobljeni u skladu s ovim Zakonom, sa sigurnosnim zahtjevima iz TSI-a ili nacionalnim pravilima. Centar za osposobljavanje dužan je omogućiti jednak i nediskriminirajući pristup osposobljavanju ostalim željezničkim prijevoznicima uz primjerenu i nediskriminirajuću naknadu, temeljenu na izravnim troškovima i uvećanu za razumnu dobit. Nadalje, dužan je strojovođama i izvršnim radnicima odobriti pristup, dostavu i presliku svih isprava koje svjedoče o njihovom obrazovanju, općoj i stručnoj osposobljenosti te radnom iskustvu. Pored toga, određuje se obveza željezničkim prijevoznicima i upraviteljima infrastrukture da svojim sustavom upravljanja sigurnošću osiguraju potrebnu razinu obrazovanja i osposobljenosti izvršnih radnika i strojovođa.

Uz članak 37.

Ovim člankom uređuje se područje primjene i sadržaj TSI-a. Ministar donosi plan provedbe za određeni TSI, u skladu s odredbama, uputama i rokovima utvrđenim u TSI-u.

Uz članak 38.

TSI ili njegov dio podnositelj zahtjeva ne mora primjenjivati u slučajevima koji se propisuju ovim člankom. Ministarstvo dostavlja Europskoj komisiji popis projekata koji su u kasnijoj fazi razvoja, a izvode se na području Republike Hrvatske. Uređuje se u kojim slučajevima Ministarstvo Europskoj komisiji dostavlja odluku da neće primjenjivati jedan ili više TSI-a ili njihovih dijelova, odnosno zahtjev za neprimjenu TSI-a ili dijelova TSI-a. U potonjem slučaju navode se alternativne odredbe koje Republika Hrvatska namjerava primjenjivati umjesto TSI-a, a primjenjuju se bez odgode dok Europska komisija ne donese odluku o zahtjevu.

Uz članak 39.

Prijavljeno tijelo i imenovano tijelo su tijela za ocjenjivanje sukladnosti. Ono obavlja zadaće ocjenjivanja sukladnosti koje su mu dodijeljene odgovarajućim TSI-em i za koje je prijavljeno, pri čemu je dužno imati na raspolaganju propisana sredstva i imati osiguranje od odgovornosti. Ono sudjeluje u aktivnostima normizacije i aktivnostima koordinacijske grupe prijavljenih tijela za ocjenjivanje sukladnosti osnovane u skladu s mjerodavnim pravom Europske unije i u aktivnostima grupe za ERTMS. Ministarstvo provodi postupke ocjenjivanja i redovitog nadzora za imenovana tijela, a ministar daje odobrenja tijelima za ocjenjivanje sukladnosti koja su osnovana u Republici Hrvatskoj. Ako više ne ispunjava zahtjeve iz ovoga Zakona ministar će tijelu za ocjenjivanje sukladnosti oduzeti ovlaštenje. Prijavljeno tijelo se može odrediti kao imenovano tijelo.

Uz članak 40.

Propisuje se neovisnost i nepristranost tijela za ocjenjivanje sukladnosti te uvjeti provođenja aktivnosti ocjenjivanja sukladnosti od strane tijela za ocjenjivanje sukladnosti i njegovog osoblja.

Uz članak 41.

Osoblje odgovorno za provedbu aktivnosti ocjenjivanja sukladnosti mora udovoljavati uvjetima određenim u ovom članku.

Uz članak 42.

Prijavljeno tijelo zadržava punu odgovornost za zadaće koje obavljaju podizvođači ili društva kćeri, ako im je dodijelio određene zadaće povezane s ocjenjivanjem sukladnosti, što se uvjetuje pristankom podnositelja zahtjeva.

Uz članak 43.

Radi provedbe postupaka određenih u modulima, podnositelji zahtjeva mogu se koristiti akreditiranim internim tijelom, koje u tu svrhu mora ispunjavati propisane zahtjeve. Akreditirano interno tijelo ne prijavljuje se državama članicama niti Europskoj komisiji, ali informacije o njegovoj akreditaciji pruža trgovačko društvo čiji je ono dio ili nacionalno akreditacijsko tijelo obavještava o tome Ministarstvo na njegov zahtjev.

Uz članak 44.

Ministarstvu se podnosi zahtjev za prijavljivanje tijela za ocjenjivanje sukladnosti koje ima poslovni nastan u Republici Hrvatskoj, uz koji se prilaže potrebna dokumentacija.

Uz članak 45.

Zahtjevi vezani za tijela za ocjenjivanje sukladnosti odgovarajuće se primjenjuju i na imenovana tijela, osim iznimno u slučajevima propisanim ovim člankom.

Uz članak 46.

Ovim člankom propisuje se nadležnost Ministarstva za prijavu tijela za ocjenjivanje sukladnosti te se uređuje postupak prijave.

Uz članak 47.

O tijelu za ocjenjivanje sukladnosti Ministarstvo obavještava Europsku komisiju i druga tijela država članica Europske unije ovlaštena za provedbu zadaća ocjenjivanja sukladnosti trećih strana, pri čemu mora osigurati uvjete propisane ovim člankom. Ako prijavljeno tijelo više ne ispunjava utvrđene zahtjeve Ministarstvo ograničava, privremeno ukida ili povlači prijavu ako je to potrebno, uz obavijest Europskoj komisiji i ostalim državama članicama Europske unije.

Uz članak 48.

Ovim člankom se uređuje postupak ocjenjivanja sukladnosti.

Uz članak 49.

Ovim člankom propisuje se o čemu je prijavljeno tijelo obvezno obavijestiti Ministarstvo i Agenciju. Pored toga, propisuje mu se i obveza da drugim prijavljenim tijelima pruži relevantne podatke o negativnim i pozitivnim rezultatima ocjenjivanja sukladnosti te obveza da dostavi Agenciji Europske unije za željeznice "EZ" potvrde o provjeri podsustava, "EZ" potvrde o sukladnosti sastavnih dijelova interoperabilnosti i "EZ" potvrde o prikladnosti za uporabu

sastavnih dijelova interoperabilnosti. Uz navedeno, obvezno je sudjelovati u radu resorne grupe prijavljenih tijela koju je osnovala Europska komisija.

Uz članak 50.

Sastavni dijelovi interoperabilnosti mogu se isključivo staviti na tržište ako udovoljavaju zahtjevima propisanim ovim člankom, uz navođenje slučajeva kada se ti zahtjevi ne primjenjuju za stavljanje na tržište sastavnih dijelova interoperabilnosti.

Uz članak 51.

Prijavljeno tijelo koje izdaje "EZ" potvrdu o sukladnosti ili prikladnosti za uporabu obavlja ocjenjivanje sukladnosti ili prikladnosti za uporabu sastavnih dijelova interoperabilnosti kada se to nalaže u odgovarajućem TSI-u, uz presumpciju da ispunjavaju osnovne zahtjeve iz Priloga 3. ovoga Zakona, ako su u skladu s uvjetima utvrđenim u odgovarajućim TSI-ima ili odgovarajućim europskim specifikacijama izrađenim radi usklađivanja s tim uvjetima. Da je taj postupak proveden, potvrđuje se "EZ" izjavom o sukladnosti ili prikladnosti za uporabu. Navedeni postupak se ne provodi kada se u te podsustave ugrađuju rezervni dijelovi za strukturne podsustave koji su već u uporabi kada odgovarajući TSI stupi na snagu.

Uz članak 52.

Ovim člankom određuje se koje odredbe se primjenjuju za izradu »EZ« izjave o sukladnosti ili prikladnosti za uporabu sastavnih dijelova interoperabilnosti, tko je obavezan ispuniti obveze koje iz njih proizlaze te što se uz "EZ" izjavu prilaže.

Uz članak 53.

Ovaj članak sadrži odredbe o postupcima koje Agencija primjenjuje kada je sastavni dio interoperabilnosti nesukladan s osnovnim zahtjevima, pri čemu se ograničava njegovo područje primjene, zabranjuje se njegova uporaba, naređuje se njegovo povlačenje s tržišta ili ga se uklanja s tržišta.

Uz članak 54.

Ovim člankom propisuje se slobodno kretanje strukturnih podsustava na području Republike Hrvatske, a koji su dio željezničkog sustava i koji ispunjavaju osnovne zahtjeve ne dovodeći pri tome u pitanje odredbe ovoga Zakona o stavljanju na tržište i puštanje u uporabu te primjenu ostalih propisa (iz područja gradnje, zaštite okoliša i ostalih).

Uz članak 55.

Ovim člankom propisuje se sukladnost strukturnih podsustava s odgovarajućim osnovnim zahtjevima te se utvrđuje da su interoperabilni ukoliko su obuhvaćeni "EZ" izjavom o provjeri izdanom upućivanjem na TSI-e ili izjavom o provjeri izdanom upućivanjem na nacionalna pravila, u skladu s odredbama ovoga Zakona.

Uz članak 56.

Ovaj članak sadrži odredbe o pravilima koje upravitelj infrastrukture u okviru sustava upravljanja sigurnošću mora uspostaviti za puštanje u uporabu infrastrukturnih podsustava. Svaki infrastrukturni podsustav koji se koristi na području Republike Hrvatske mora imati odobrenje za puštanje u uporabu koje izdaje Agencija te se u članku propisuju i pravila za izdavanje odobrenja od strane Agencije.

Uz članak 57.

Ovaj članak sadrži odredbe o postupku izdavanja odobrenja za puštanje u uporabu infrastrukturnog podsustava, a koje određuju da je Agencija dužna donijeti rješenje o odobrenju za puštanje u uporabu infrastrukturnog podsustava u roku od najduže 60 dana od podnošenja potpunog zahtjeva. Podnositelj zahtjeva ima pravo u slučaju negativne odluke o odobrenju za puštanje u uporabu infrastrukturnog podsustava podnijeti Agenciji zahtjev da preispita svoju odluku, a ukoliko Agencija potvrdi svoju odluku može pokrenuti upravni spor.

Uz članak 58.

Ovaj članak sadrži odredbe o postupku u slučaju obnove ili modernizacije postojećih podsustava, a Agencija odlučuje je li potrebno novo odobrenje za puštanje u uporabu najkasnije u roku od najduže 60 dana od primitka svih potrebnih informacija.

Uz članak 59.

Ovaj članak sadrži odredbe o usklađenoj provedbi Europskog sustava upravljanja željezničkim prometom na način da Agencija Europske unije za željeznice donosi odluku o odobrenju tehničkih rješenja predviđenih za projekte pružne opreme Europskog sustava upravljanja željezničkim prometom. Članak sadrži i opis dokumentacije koju je potrebno priložiti uz zahtjev za odobrenje.

Uz članak 60.

Ovaj članak sadrži odredbe o "EZ" provjeri podsustava te propisuje da "EZ" provjera podsustava počinje u fazi projektiranja i traje cijelo razdoblje proizvodnje do faze preuzimanja prije početka stavljanja podsustava na tržište ili puštanja u uporabu. Nadalje, članak propisuje da tehnička dokumentacija sadrži sve potrebne dokumente o svojstvima podsustava i po potrebi sve dokumente o potvrđivanju sukladnosti sastavnog interoperabilnog dijela. Podnositelj zahtjeva odgovaran je za prikupljanje tehničke dokumentacije koju je potrebno priložiti "EZ" izjavi o provjeri.

Uz članak 61.

Ovaj članak sadrži odredbe o postupku koji provodi Agencija kod nesukladnosti strukturnog podsustava koji je obuhvaćen "EZ" izjavom o provjeri s priloženom tehničkom dokumentacijom s odredbama ovoga Zakona, a posebno ako ne ispunjava osnovne zahtjeve.

Uz članak 62.

Ovim člankom je utvrđena pretpostavka sukladnosti s osnovnim zahtjevima ukoliko su sastavni dijelovi interoperabilnosti i podsustavi sukladni s usklađenim normama ili njihovim dijelovima, a na koje su upućivanja objavljena u Službenom listu Europske unije.

Uz članak 63.

Ovaj članak sadrži odredbe koje propisuju elemente koje "EZ" izjava o provjeri podsustava mora sadržavati.

Uz članak 64.

Ovaj članak sadrži odredbe koje propisuju elemente koje "EZ" izjava o provjeri podsustava mora sadržavati u slučaju da podnositelj zahtjeva koji izvodi radove na izmjeni podsustava dokaže da izmjena ne utječe na osnovne značajke podsustava bitne za usklađenost s osnovnim parametrima te u slučaju da podnositelj zahtjeva koji izvodi radove na izmjeni podsustava dokaže da izmjena utječe na osnovne značajke podsustava bitne za usklađenost s određenim parametrima.

Uz članak 65.

Ovaj članak sadrži odredbe o određivanju probnog rada prometno-upravljačkog i signalno-sigurnosnog podsustava u trajanju od najmanje 30 dana od strane Agencije kod podnošenja zahtjeva, a prije izdavanja odobrenja za puštanje u uporabu prometno-upravljačkog i signalno-sigurnosnog podsustava.

Uz članak 66.

Ovaj članak sadrži odredbe o nadzoru strukturnog podsustava nakon puštanja u uporabu ili stavljanju na tržište, a u okviru sustava upravljanja sigurnošću od strane Agencije.

Uz članak 67.

Ovaj članak sadrži odredbe o odobrenju probne pružne dionice od strane Agencije u svrhu ispitivanja materijala, elemenata, sklopova, uređaja, postrojenja te vozila i njihovih dijelova za koje nisu propisani tehnički uvjeti i hrvatske norme, odnosno za koje ne postoje odgovarajući dokumenti o sukladnosti izdani od ovlaštenih tijela za ocjenjivanje sukladnosti. Članak propisuje i koje elemente odobrenje za probnu pružnu dionicu mora sadržavati.

Uz članak 68.

Podnositelj zahtjeva stavlja mobilne podsustave na tržište samo ako su projektirani, izrađeni i ugrađeni tako da ispunjavaju osnovne zahtjeve, a ovaj članak propisuje i da podnositelj zahtjeva osigurava postojanje odgovarajuće izjave o provjeri.

Uz članak 69.

Ovaj članak propisuje da podnositelj zahtjeva stavlja željezničko vozilo na tržište nakon što je primio odobrenje za stavljanje vozila na tržište koje prema nadležnosti izdaje Agencija Europske unije za željeznice ili Agencija. Kada je područje uporabe ograničeno na mrežu Republike Hrvatske, Agencija izdaje na vlastitu odgovornost i po zahtjevu podnositelja zahtjeva odobrenje za stavljanje vozila na tržište, a ukoliko je područje primjene određeno za područje više država članica Europske unije tada odobrenje izdaje Agencija Europske unije za željeznice. Člankom je propisana i dokumentacija koju je potrebno priložiti uz zahtjev za odobrenje za stavljanje vozila na tržište.

Uz članak 70.

Ovaj članak sadrži odredbe o postupku koji se provodi kod izdavanja odobrenja za stavljanje željezničkih vozila na tržište kada postupak provodi Agencija Europske unije za željeznice.

Uz članak 71.

Ovaj članak sadrži odredbe o postupku koji se provodi kod izdavanja odobrenja za stavljanje željezničkih vozila na tržište kada postupak provodi Agencija, gdje je područje primjene ograničeno na mrežu Republike Hrvatske.

Uz članak 72.

Ovaj članak sadržava odredbe koje utvrđuju koje elemente sadržava odobrenje za stavljanje na tržište željezničkih vozila.

Uz članak 73.

Kod obnove ili modernizacije postojećih željezničkih vozila koja već imaju odobrenje za stavljanje vozila na tržište, novo odobrenje za stavljanje vozila na tržište potrebno je kada to zahtijevaju odgovarajući TSI-i, ukoliko bi radovi mogli imati negativan učinak na ukupnu

razinu sigurnosti vozila te u slučaju izmijenjene vrijednosti parametara u odnosu na to kako su utvrđeni u odgovarajućem TSI-u.

Uz članak 74.

Ovaj članak sadrži odredbe o uvjetima koje je potrebno zadovoljiti kod podnošenja zahtjeva za proširenjem područja uporabe već odobrenih vozila te o odgovarajućem postupku koji provodi Agencija.

Uz članak 75.

Ovaj članak propisuje da se na lokomotive i vlakove na vlastiti pogon iz trećih zemalja za koje je predviđeno da će prometovati do kolodvora koji se nalazi na području Republike Hrvatske u blizini granice i koji je namijenjen za odvijanje prekograničnog prometa ne primjenjuju članci od 69. do 73. ovoga zakona koji se odnose na uvjete za vozila i odobrenje za stavljanje vozila na tržište. Članak također propisuje i da sukladnost s osnovnim zahtjevima željeznički prijevoznik osigurava u skladu sa svojim sustavom upravljanja sigurnošću i prema potrebi s člankom 31. ovoga Zakona.

Uz članak 76.

Ovaj članak sadrži odredbe o registraciji vozila čije je stavljanje na tržište odobreno. Vozilo, čije je područje uporabe ograničeno na mrežu Republike Hrvatske, registrira se u Republici Hrvatskoj. Ako područje uporabe vozila obuhvaća mrežu više od jedne države članice Europske unije, vozilo se registrira u jednoj od tih država članica.

Uz članak 77.

Ovaj članak sadržava odredbe koje propisuju obveze koje je željeznički prijevoznik dužan izvršiti prije uporabe vozila za koje je izdano odobrenje za stavljanje vozila na tržište.

Uz članak 78.

Ovaj članak sadržava odredbe o postupku za izdavanje odobrenja za tip vozila. Tip vozila je vozilo koje odgovara osnovnim projektiranim svojstvima vozila koja su obuhvaćena potvrdom o tipskom ispitivanju ili ispitivanju projekta opisanom u odgovarajućem modulu za provjeru.

Uz članak 79.

Ovaj članak sadržava odredbe o postupku kada se utvrdi nesukladnost vozila ili tipova vozila s osnovnim zahtjevima. Kada željeznički prijevoznik tijekom uporabe utvrdi da vozilo kojim se koristi ne ispunjava jedan od osnovnih zahtjeva, dužan je poduzeti potrebne korektivne mjere kako bi osigurala sukladnost tog vozila. Ako željeznički prijevoznik ima dokaz da je neusklađenost postojala već u trenutku izdavanja odobrenja za stavljanje na tržište, o tome obavještava Agenciju Europske unije za željeznice i Agenciju koje mogu donijeti odluku o privremenom ukidanju, ukidanju ili izmjeni odobrenja za stavljanje vozila na tržište. Članak sadržava i odredbe koje propisuju pravne lijekove koji stoje na raspolaganju imatelju odobrenja, u slučaju negativne odluke o odobrenju za stavljanje vozila na tržište.

Uz članak 80.

Ovaj članak sadrži odredbe o označavanju željezničkih vozila na način da Agencija svakom vozilu dodjeljuje europski broj vozila (engl. European Vehicle Number – EVN) nakon registracije vozila u registru vozila, a sam postupak označavanja vozila je utvrđen u TSI-u "odvijanje prometa i upravljanje prometom". Propisano je kako svako vozilo mora, osim jedinstvenog broja, sadržavati i oznaku posjednika vozila (engl. Vehicle Keeper Marking – VKM).

Uz članak 81.

Ovaj članak sadrži odredbe kojima se propisuje da posjednik vozila mora osigurati da svako vozilo prije početka uporabe na mreži mora imati dodijeljen subjekt nadležan za održavanje (engl. Entity in Charge of Maintenance – ECM), a koji se upisuje u registar vozila. U članku je propisano i da je subjekt nadležan za održavanje dužan uspostaviti sustav upravljanja sigurnošću te je određeno od kojih se funkcija sustav upravljanja sigurnošću mora sastojati.

Uz članak 82.

Ovaj članak sadrži odredbe o davanju ovlaštenja subjektu nadležnom za održavanje teretnih vagona i drugih vozila od strane Agencije i uvjetima koje subjekt nadležan za održavanje mora ispuniti. Ukoliko je subjekt nadležan za održavanje željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture tada se potrebne provjere mogu izvršiti u okviru postupaka izdavanja potvrda o sigurnosti. Propisane su i iznimke u odlučivanju Agencije ukoliko je vozilo registrirano u trećim zemljama, ukoliko se radi o različitoj širini kolosijeka te ukoliko se radi o vojnoj opremi i posebnom prijevozu.

Uz članak 83.

Ovim člankom određuju se pojmovi željezničke infrastrukture i željezničke pruge te njihovi sastavni dijelovi.

Uz članak 84.

Ovim člankom propisuju se uvjeti kojima željeznička infrastruktura mora udovoljiti te se određuju podzakonski propisi kojima će se ti uvjeti detaljnije odrediti.

Uz članak 85.

Ovim člankom određuju se obveze upravitelja infrastrukture vezane uz radove na željezničkoj pruzi.

Uz članak 86.

Ovim člankom propisuju se obveze upravitelja infrastrukture vezane uz održavanje željezničke infrastrukture.

Uz članak 87.

Ovim člankom određuje se da je u pružnom pojasu dozvoljeno građenje isključivo infrastrukturnih podsustava i njihovih postrojenja i opreme te građevina koje su uvjetovane križanjem sa željezničkom prugom.

Uz članak 88.

Ovim člankom propisuje se što je dozvoljeno graditi u zaštitnom pružnom i infrastrukturnom pojasu te kako se određuju opći i posebni uvjeti za građenje.

Uz članak 89.

Na industrijskim kolosijecima nije dozvoljeno odvijanje prometa vlakova, uz iznimke kada Agencija može odobriti odvijanje prometa vlakova na pojedinim industrijskim kolosijecima, uz odgovornost posjednika industrijskog kolosijeka. Pravilnikom se propisuju tehnički uvjeti za industrijske kolosijeke. Novi, modernizirani ili obnovljeni industrijski kolosijek mora imati odobrenje za puštanje u uporabu izdano od Agencije.

Uz članak 90.

Posjednik vozila odgovoran je da je svako vozilo, kojemu je izdano odobrenje za stavljanje na tržište, upisano u registar vozila. Europski registar vozila uspostavlja i održava Agencija Europske unije za željeznice u skladu s Provedbenom odlukom Komisije (EU) 2018/1614. Sve dok u skladu s navedenom odlukom Komisije Europski registar vozila ne postane operativan, Agencija osigurava uspostavu i uredno vođenje nacionalnog registra vozila te nadzire da su u njemu sadržani podaci vezani uz sigurnost ispravni i aktualni. Određuje se što mora sadržavati Nacionalni registar vozila i pod kojim uvjetima.

Uz članak 91.

Upravitelj infrastrukture uspostavlja, vodi, ažurira i javno objavljuje registar željezničke infrastrukture kojom upravlja. Propisuje se sadržaj registra i odgovornost upravitelja infrastrukture za točnost, potpunost, dosljednost i pravovremenost podataka u mrežnoj aplikaciji RINF i dostavljanje ažuriranih podataka čim ti podaci postanu dostupni.

Uz članak 92.

Za sigurno odvijanje željezničkog prometa i upravljanje željezničkim prometom odgovorni su upravitelj infrastrukture i željeznički prijevoznik, kao i da njihovi radnici koji neposredno sudjeluju u odvijanju željezničkog prometa, uključujući vanjsko ugovoreno osoblje, obavljaju poslove na propisan i siguran način. Za svaki vlak moraju voditi propisane evidencije ili podatke te u slučaju izvanrednih okolnosti, u okviru sustava upravljanja sigurnošću, određuju pravila o postupanju, davanju upozorenja i informiranja javnosti.

Uz članak 93.

Za pravilan sastav vlaka, raspored vozila u vlaku i učinkovitost kočenja vlaka odgovoran je željeznički prijevoznik. Propisuju se uvjeti u skladu s kojima mora biti sastavljen vlak te iznimni slučajevi u kojima može prometovati vlak koji ne udovoljava tim uvjetima.

Uz članak 94.

Željeznički prijevoznik odgovoran je za propisanu učinkovitost automatskog kočenja. Određuje se kada se na vlaku mora izvršiti propisana provjera funkcioniranja sustava za automatsko kočenje vlaka.

Uz članak 95.

Upravitelj infrastrukture odgovoran je za opremanje željezničke infrastrukture propisanim signalima, signalnim znakovima i signalnim oznakama s jedinstvenim značenjem, odgovoran je za označavanje vlaka propisanim signalima te za davanje propisanih signalnih znakova sa željezničkog vozila. Željeznička pruga ne mora biti opremljena signalima koji se odnose na dopuštenje za vožnju vlaka po osiguranom voznom putu ako je na pruzi i vučnim vozilima ugrađen Europski sustav upravljanja i nadzora vlakova razine koja osigurava sigurno kretanje vlakova bez ugrađenih signala. Upravitelj infrastrukture i željeznički prijevoznik odgovorni su za to da njihovi radnici, uključujući vanjsko ugovoreno osoblje, poštuje zabrane, ograničenja, obveze, obavijesti i upozorenja izražena signalnim znakovima i signalnim oznakama. Nadalje, ovaj članak određuje da se na sustav signalizacije na graničnoj pruzi primjenjuje sporazum o graničnom željezničkom prometu između Republike Hrvatske i susjedne države. Uz navedeno, određuje se obveza upravitelja infrastrukture da na željezničkoj pruzi, po potrebi, označi privremene zabrane, ograničenja, obveze, obavijesti i upozorenja te ih ukloni čim prestanu razlozi za njihovu uporabu.

Uz članak 96.

Za sigurnu vožnju vlaka odgovorni su upravitelj infrastrukture i željeznički prijevoznik, uz obvezu upravitelja infrastrukture da svakom vlaku koji prometuje željezničkim prugama osigura slobodan vozni put za sigurnu vožnju, pri čemu se brzina vlaka određena voznim redom ne smije prekoračiti. Strojovođa je obavezan upravljati vlakom u skladu s propisanim pravilima, uz zabranu prekoračenja brzine vlaka određene voznim redom. O svim iznimnim prilikama i postupcima upravitelj infrastrukture mora ga obavijestiti pouzdano i pravedno.

Uz članak 97.

S ciljem da se promet po željezničkoj pruzi i drugoj prometnici odvija sigurno te da se osigura sigurnost svih sudionika u prometu, propisuju se uvjeti za izvođenje križanja željezničke pruge i druge prometnice. Pravilnikom koji donosi ministar propisuju se uvjeti za određivanje zajedničkog mjesta i načina križanja željezničke pruge i druge prometnice te za otvaranje, premještanje, svodenje i zatvaranje željezničko-cestovnih prijelaza i pješačkih prijelaza preko pruge.

Uz članak 98.

Željezničko-cestovni prijelaz i pješački prijelaz preko pruge jedina su mjesta na kojima je dozvoljen prijelaz vozila i drugih sudionika u cestovnom prometu, odnosno pješaka preko željezničke pruge u istoj razini. Odgovornost za uspostavu i održavanje ŽCP-a i PP-a je na upravitelju infrastrukture. Nadalje propisuje se da Agencija izdaje odobrenje za otvaranje novoizgrađenoga stalnoga ili privremenoga ŽCP-a odnosno PP-a, te objavljuje odluku o otvaranju navedenog ŽCP-a odnosno PP-a u Narodnim novinama. Agencija odluku o zatvaranju za promet postojećih ŽCP-a i PP-a donosi u skladu s programom rješavanja ŽCP-a i PP-a iz članka 102. stavka 3. ovoga Zakona i objavljuje ju u Narodnim novinama.

Uz članak 99.

Ovim člankom definira se uređaj za osiguravanje ŽCP-a i uređaj za osiguravanje PP-a, a pravilnikom koji donosi ministar propisuju se tehnički uvjeti koje isti moraju zadovoljavati.

Uz članak 100.

Ovim člankom određuje se tko osigurava preglednost za ŽCP ili PP kako na području izvan pružnog pojasa tako i unutar istog, što se mora postaviti na željezničkoj pruzi ispred ŽCP-a ili PP-a koji je osiguran propisanom preglednošću te tko je odgovoran za to.

Uz članak 101.

Upravitelj infrastrukture odgovoran je za postavljanje i održavanje zaštitnih zapreka na cesti koja prelazi preko elektrificirane željezničke pruge, a koje ograničavaju prolazak cestovnih vozila čija visina zajedno s teretom premašuje propisanu najveću dopuštenu visinu. On daje suglasnost i određuje uvjete za prelazak vozila koje se kreće na cesti s dozvolom za izvanredni prijevoz preko ŽCP-a.

Uz članak 102.

Ministar donosi program rješavanja ŽCP-a i PP-a koji sadrži pregled postojećih prijelaza na željezničkim prugama s vremenskim planom i obveznim redoslijedom te načinom rješavanja prijelaza koji se ne smatraju konačno riješenim.

Uz članak 103.

Ako se usporedno uz željezničku prugu nalazi i druga prometnica moraju se zadovoljiti određeni uvjeti koji se propisuju u ovom članku.

Uz članak 104.

Ministar donosi pravilnik kojim se propisuju poslovi koje obavljaju izvršni radnici, a to su radnici koji obavljaju poslove vezane za sigurnost željezničkog sustava, a posebno poslove na kojima neposredno sudjeluju u odvijanju željezničkog prometa.

Uz članak 105.

Određuje uvjete kojima mora udovoljavati izvršni radnik.

Uz članak 106.

Zdravstvena sposobnost izvršnih radnika podrazumijeva njihovu fizičku i psihičku sposobnost za obavljanje poslova izvršnih radnika. Utvrđuje se postupak utvrđivanja zdravstvene sposobnosti koji upravitelj infrastrukture i željeznički prijevoznik moraju uspostaviti unutar svojeg sustava upravljanja sigurnošću. Na izvršnom radniku je odgovornost da obavijesti željezničkog prijevoznika ili upravitelja infrastrukture da njegovo zdravstveno stanje dovodi u pitanje sposobnost za obavljanje posla.

Uz članak 107.

Zdravstvene ustanove, trgovačka društva koja obavljaju djelatnost medicine rada i specijalisti medicine rada u privatnoj praksi obavljaju zdravstvene preglede kojima se utvrđuje zdravstvena sposobnost izvršnih radnika, propisuju se uvjeti za zaposlenike koje ovlaštene ustanove zapošljavaju. U slučaju nezadovoljstva ocjenom zdravstvene sposobnosti, podnositelji zahtjeva za izdavanje dozvole mogu izjaviti žalbu. U tom slučaju drugostupanjsko zdravstveno povjerenstvo utvrđuje fizičku i psihičku sposobnost za rad te donosi konačnu ocjenu zdravstvenog stanja, odnosno fizičke i psihičke sposobnosti podnositelja zahtjeva.

Uz članak 108.

Izvršnom radniku zabranjeno je konzumiranje alkoholnih pića, droge ili psihotropnih tvari za vrijeme rada, kao i započinjanje rada ako je pod utjecajem sredstava koji bi mogli utjecati na njegovu sposobnost obavljanja posla, uz obvezu da pristupi ispitivanju ima li u organizmu alkohola, opojnih droga ili psihotropnih tvari na zahtjev ovlaštenog radnika upravitelja infrastrukture ili željezničkoga prijevoznika te inspektora sigurnosti željezničkoga prometa. Zabranit će mu se daljnji rad, ako izvršni radnik odbije ili ne pristupi ispitivanju ili ako se pri ispitivanju ustanovi da je pod utjecajem alkohola, opojnih droga ili psihotropnih tvari. Pravilnikom koji donosi ministar određuje se način i postupak provjere prisutnosti alkohola, opojnih droga i psihotropnih tvari u organizmu.

Uz članak 109.

Ovim člankom određuje se da izvršni radnik dokazuje stručnu osposobljenost uvjerenjem o položenom stručnom ispitu, što obuhvaća stručno osposobljavanje. Navedeno mora biti dio sustava upravljanja sigurnošću željezničkog prijevoznika i upravitelja infrastrukture koji zapošljavaju izvršnog radnika. Pravilnikom koji donosi ministar propisuje se osnovni program stručnog osposobljavanja, učestalost provedbe stručnih ispita, sadržaj uvjerenja o položenom stručnom ispitu te uvjeti kojima moraju udovoljavati pravne i fizičke osobe koje provode stručno osposobljavanje i provedbu ispita izvršnih radnika.

Uz članak 110.

Za nadzor zdravstvene sposobnosti i stručne osposobljenosti izvršnog radnika odgovoran je željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture koji ga zapošljava, pri čemu su dužni, ako je dovedena u pitanje sposobnost izvršnog radnika za obavljanje posla i valjanost uvjerenja o

položenom stručnom ispitu, bez odgađanja poduzeti potrebne mjere s ciljem osiguranja sigurnosti željezničkog sustava. Pored toga, potrebne mjere moraju poduzeti i ako se zdravstveno stanje izvršnog radnika pogoršalo do te mjere da je njegova sposobnost za obavljanje posla postala upitna. Na isti način odgovorni su da, izvršni radnik kojeg zapošljavaju, u tijeku obavljanja posla, ni u kojem trenutku nije pod utjecajem bilo kojih sredstava koja bi mogla utjecati na njegovu koncentraciju, pozornost ili ponašanje.

Uz članak 111.

Posebno se propisuje trajanje radnog vremena izvršnog radnika, odnosno strojovođe.

Uz članak 112.

Samo ovlašteni strojovođa može upravljati vučnim vozilom vlaka, lokomotivom, manevarskom lokomotivom, vozilom za posebne namjene s vlastitim pogonom i radnim vlakom, a svoje ovlaštenje dokazuje dozvolom i potvrdom.

Uz članak 113.

Agencija je nadležna za izdavanje dozvole za strojovođe, a ovim se člankom uređuje što se u njoj navodi i što se njome dokazuje. Zakonom se ne propisuju minimalni zahtjevi koje strojovođa mora ispunjavati, već se to uređuje pravilnikom kojeg donosi ministar.

Uz članak 114.

Željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture koji zapošljava ili ugovara usluge strojovođe, izdaje potvrdu kojom se dokazuje da strojovođa ispunjava uvjete za upravljanje određenim vozilima na određenoj željezničkoj infrastrukturi. Uz navedeno, uređuje se što se u potvrdi propisuje, za što se strojovođa ovlašćuje i za što ona vrijedi. Također, uređuju se uvjeti koje mora zadovoljiti strojovođa da bi dobio potvrdu te da bi ona ostala valjana. Iznimno od toga, navode se slučajevi u kojima strojovođa ne mora imati potvrdu za određene željezničke pruge, o čemu odlučuje željeznički prijevoznik. Ministar će donijeti pravilnik kojim se propisuju uvjeti za potvrdu te sadržaj i način njihove redovite provjere.

Uz članak 115.

Ovim člankom određuje se obrazovanje i osposobljavanje koje strojovođa mora imati te da mora položiti ispit osposobljenosti za potrebe izdavanja dozvole i potvrde. Navedena materija će se detaljnije urediti pravilnikom koji donosi ministar.

Uz članak 116.

Uređuje se podnošenje zahtjeva za izdavanje dozvole.

Uz članak 117.

U okviru sustava upravljanja sigurnošću željeznički prijevoznici i upravitelji infrastrukture obvezni su uvesti postupke za izdavanje i ažuriranje potvrda za strojovođe te postupke žalbe kojima se strojovođama omogućuje provjera odluke o izdavanju, ažuriranju, privremenom stavljanju izvan snage ili poništenju potvrde.

Uz članak 118.

Predviđa se da Agencija na prikladan način primjenjuje sustav upravljanja kvalitetom prilikom nadzora aktivnosti povezanih s osposobljavanjem i ispitivanjem strojovođa te ažuriranjem dozvola i potvrda, ako iste nisu obuhvaćene sustavom upravljanja sigurnošću.

Uz članak 119.

Strojovođa je dužan obavijestiti Agenciju o prestanku zapošljavanja, odnosno ugovornog odnosa s upraviteljem infrastrukture ili željezničkim prijevoznikom. Uz navedeno, propisuje se kakve to posljedice ima na potvrdu izdanu strojovođi te se uređuje da će se, u slučaju dobrovoljnog prestanka rada strojovođe, novi poslodavac dogovoriti s prijašnjim poslodavcem o naknadi za ulaganje u osposobljavanje strojovođe.

Uz članak 120.

Utvrđuje se odgovornost željezničkih prijevoznika i upravitelja infrastrukture kod nadzora strojovođa, kao i sam postupak nadzora.

Uz članak 121.

Agencija je nadležna nadzirati valjanost isprava strojovođa izdanih u skladu s ovim Zakonom te pri tome provoditi sve potrebne provjere.

Uz članak 122.

Ovim člankom utvrđuju se ovlasti Agencije kada utvrdi da strojovođa više ne ispunjava uvjete za valjanost dozvole.

Uz članak 123.

Ovim člankom utvrđuju se ovlasti Agencije, i dužnosti upravitelja infrastrukture ili željezničkog prijevoznika koji je izdao potvrdu kada utvrde da strojovođa više ne ispunjava uvjete za valjanost potvrde.

Uz članak 124.

Registar dozvola koji sadržava podatke sadržane u dozvoli i podatke o redovitim provjerama fizičke i psihičke sposobnosti za rad, vodi i ažurira Agencija, a pravo pristupa svojim podacima imaju strojovođe te, na osnovi utemeljenog zahtjeva, tijela nadležna za sigurnost ostalih država članica Europske unije, Agencija Europske unije za željeznice ili poslodavci strojovođa.

Uz članak 125.

Ovaj članak propisuje obvezu razmjene podataka između Agencije i željezničkih prijevoznika i upravitelja infrastrukture sadržanih u registru potvrda. Spomenuti registar sadrži podatke sadržane u potvrdi i podatke o redovitim provjerama znanja jezika i stručne osposobljenosti pri čemu Agencija ima pravo pristupa navedenim podacima. Pravo pristupa podacima također imaju strojovođe te, na temelju opravdanog zahtjeva, tijela nadležna za sigurnost ostalih država članica Europske unije.

Uz članak 126.

Ovim člankom određuje se nadležnost neovisnog Istražnog tijela te se utvrđuje odgovornost glavnog istražitelja za područje željeznice, koji mora biti zaposlenik Istražnog tijela.

Uz članak 127.

Istražno tijelo je obvezno istražiti ozbiljne nesreće u željezničkom sustavu, kao i one nesreće i incidente koje su pod neznatno drugačijim okolnostima mogle dovesti do ozbiljnih nesreća. Propisuje se što ono mora uzeti u obzir prilikom donošenja odluke o pokretanju istrage.

Uz članak 128.

Istraga se vrši u cilju poboljšanja sigurnosti željezničkoga sustava i sprječavanja budućih nesreća, pri čemu Istražno tijelo ne utvrđuje krivnju ili odgovornost za nesreću ili incident, a istraga se provodi neovisno od moguće sudske istrage o istom događaju.

Uz članak 129.

Obvezuje se svaka osoba koja je sudionik ozbiljne nesreće ili nesreće odnosno osoba koja naiđe na mjesto ozbiljne nesreće ili nesreće da obavijesti ministarstvo nadležno za unutarnje poslove na broj telefona 192 ili 112. Obvezu obavještanja Istražnog tijela o takvim saznanjima imaju željeznički prijevoznik, upravitelj infrastrukture i prema potrebi Agencija, pri čemu Istražno tijelo mora osigurati pripravnost za primanje tih obavijesti. U ovome članku propisuju se i ostale dužnosti Istražnog tijela vezane uz provedbu istraživanja pojedine nesreće ili incidenta.

Uz članak 130.

Istražnom tijelu moraju nadležna tijela u okviru svojih ovlasti, upravitelj infrastrukture, željeznički prijevoznik i ostale strane koje su povezane s nesrećom ili incidentom omogućiti nesmetan rad. Nadležno tijelo koje provodi istragu u okviru svojih ovlasti u skladu s posebnim propisima i Istražno tijelo sporazumno će urediti načela postupanja, prava, dužnosti i ovlasti s ciljem potpunog razdvajanja istraživanja. Istražno tijelo se obvezuje, u svrhu poboljšanja kvalitete izvješća o istrazi, omogućiti svim zainteresiranim stranama koje su na bilo koji način povezane s nesrećom ili incidentom pružiti relevantne tehničke informacije te redovito obavješćivanje o istraživanju i njegovom tijeku.

Uz članak 131.

Ovim člankom uređuje se postupanje Istražnog tijela i istražnog tijela druge države članice Europske unije, odnosno države koja nije država članica Europske unije, ako nije moguće utvrditi u kojoj se državi članici Europske unije dogodila nesreća ili incident, ili su se navedeni događaji dogodili na granici ili u neposrednoj blizini granice s državom članicom Europske unije.

Uz članak 132.

Konačno izvješće, s propisanim sadržajem, javno objavljuje Istražno tijelo u propisanom roku, te se dostavlja zainteresiranim stranama, zainteresiranim tijelima i strankama iz ostalih država članica Europske unije i Agenciji Europske unije za željeznice. Pored toga, Istražno tijelo javno objavljuje i godišnje izvješće propisanog sadržaja, koje također dostavlja Agenciji Europske unije za željeznice.

Uz članak 133.

Propisuje se obveza Istražnog tijela da obavijesti Agenciju Europske unije za željeznice o pokretanju istraživanja u roku od sedam dana od dana donošenja odluke o pokretanju istraživanja.

Uz članak 134.

Istražna tijela svih država članica mogu surađivati međusobno ili s Agencijom Europske unije za željeznice.

Uz članak 135.

Sigurnosne preporuke koje Istražno tijelo upućuje Agenciji, a po potrebi i Agenciji Europske unije za željeznice, ostalim nadležnim tijelima Republike Hrvatske i državama članicama Europske unije, ne smije pretpostaviti krivnju ili odgovornost za nesreću ili incident. Ta tijela

po tim preporukama poduzimaju potrebne mjere i najmanje jednom godišnje izvještavaju Istražno tijelo o poduzetim ili budućim mjerama.

Uz članak 136.

Propisuju se obveze upravitelja infrastrukture i željezničkog prijevoznika da u slučaju prekida odvijanja željezničkog prometa zbog nesreće ili incidenta, u što kraćem roku poduzmu mjere za ponovnu uspostavu odvijanja redovnog željezničkog prometa kao i da u okviru sustava upravljanja sigurnošću uspostave postupke kojim se osigurava da se nesreće, incidenti, izbjegnute nesreće i ostale opasne pojave prijavljuju, istražuju i analiziraju te da se poduzimaju potrebne mjere za njihovo sprječavanje kao i obveza dostave izvješća i analize Istražnom tijelu o provedenom istraživanju ozbiljne nesreće, nesreće ili incidenta.

Uz članak 137.

Ovim člankom uređuje se pristup i kretanje željezničkom infrastrukturom, vozilima i u pružnom pojasu, uz propisivanje uvjeta kojima moraju udovoljavati sve fizičke osobe koje prema prirodi posla samostalno obavljaju poslove unutar pružnog pojasa. Za održavanje unutarnjeg reda u pružnom pojasu odgovoran je upravitelj infrastrukture, a za održavanje unutarnjeg reda u vozilima željeznički prijevoznik. Pravilnikom koji donosi ministar propisuju su odredbe o unutarnjem redu željezničkog sustava i izgled iskaznice koju imaju radnici ovlaštene za provedbu unutarnjega reda.

Uz članak 138.

Ovim člankom uređuje se zaštita željezničke infrastrukture i vozila.

Uz članak 139.

Upravni nadzor nad Agencijom obavlja Ministarstvo.

Uz članak 140.

Željeznički inspektori provode inspekcijski nadzor nad provedbom ovoga Zakona i izravno primjenjivim propisima Europske unije. Ovim člankom propisuju se uvjeti koje oni moraju zadovoljiti.

Uz članak 141.

Svoje službeno svojstvo, identitet i ovlasti željeznički inspektor dokazuje službenom iskaznicom i značkom. Pravilnikom koji donosi ministar propisuje se izgled i način korištenja službene iskaznice i značke.

Uz članak 142.

Ovim člankom određuju se ovlasti željezničkog inspektora.

Uz članak 143.

Ovim člankom određuju se obveze željezničkog prijevoznika i upravitelja infrastrukture te drugih pravnih i fizičkih osoba koje podliježu inspekcijskom nadzoru prema ovom Zakonu, u postupku inspekcijskog nadzora.

Uz članak 144.

Ovim člankom uređuje se postupak inspekcijskog nadzora.

Uz članak 145.

Ovim člankom propisuje se pravo pokretanja upravnog spora protiv rješenja željezničkog inspektora, uz propisivanje roka za podnošenje.

Uz članak 146.

Ovim se člankom propisuju prekršaji iz područja djelatnosti fizičkih i pravnih osoba čija djelatnost podliježe inspekcijskom nadzoru.

Uz članak 147.

Ovim se člankom propisuju prekršaji iz područja djelatnosti fizičkih i pravnih osoba čija djelatnost podliježe nadzoru Agencije.

Uz članak 148.

Ovim člankom se propisuje da se prekršajni postupak vodi po propisima o prekršajima.

Uz članak 149.

Ovim člankom određuje se ostanak na snazi važećih rješenja i odobrenja.

Uz članak 150.

Ovim člankom se određuje da se započeti postupci vode prema propisu važećem na dan započinjanja postupka.

Uz članak 151.

Ovim člankom propisuje se mogućnost zadiranja postojećih građevina izgrađenih do dana stupanja na snagu ovoga Zakona u pružni pojas, pod uvjetom da ne ugrožavaju sigurnost željezničkog sustava.

Uz članak 152.

Ovim člankom propisuje se privremeno izuzeće o tehničkim uvjetima za željezničku infrastrukturu i tehničkim uvjetima za željezničke infrastrukturne podsustave i to na sljedeće pruge i pružne dionice L214 Rijeka Brajdica –Rijeka i M601 Vinkovci –Vukovar – Borovo naselje, dionica Vukovar – Borovo naselje –Vukovar. Usklađivanje s odredbama ovoga Zakona mora se obaviti prilikom prve modernizacije pruge. Također, propisano je i da važeća odobrenja koja se odnose na privremena izuzeća od primjene propisanih uvjeta na pružnim dionicama, na kojima su u agresiji na Republiku Hrvatsku uništeni ili teško oštećeni dijelovi prometno-upravljачkog i signalno-sigurnosnog infrastrukturnog podsustava te ostala postrojenja i uređaji ostaju na snazi do njihove obnove ili modernizacije.

Uz članak 153.

Ovim člankom određuje se da članovi Upravnog vijeća Agencije i ravnatelj Agencije zadržavaju svoj status do isteka roka na koji su imenovani.

Uz članak 154.

Ovim člankom određuje se rok za donošenje predviđenih pravilnika, planova i programa, ostajanje na snazi i primjena postojećih pravilnika i odluka.

Uz članak 155.

Ovim člankom određuje se primjena Priloga 7. "Osnovni sadržaj izvješća o istraživanju nesreća i incidenata" Zakona o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava do donošenja i stupanja na snagu provedbenog akta Europske komisije iz članka 132. stavka 5. ovoga Zakona.

Uz članak 156.

Ovim člankom određuje se prestanak važenja postojećeg Zakona o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava, Odluke o uvjetima za izdavanje posebnog dijela potvrde o sigurnosti (Dio B) i Pravilnika o radnom vremenu izvršnih radnika u željezničkom prometu.

Uz članak 157.

Ovim člankom određuje se stupanje na snagu ovoga Zakona. Zakon stupa na snagu 16. lipnja 2020. godine sukladno roku za usklađivanje s pravnom stečevinom Europske unije sadržanom u predmetnim Direktivama, osim članka 17. stavka 2. koji propisuje da je jedan član Upravnog vijeća predstavnik radnika koji se imenuje sukladno propisima koji uređuju područje rada i koji se može imenovati tek nakon isteka mandata postojećih članova Upravnog vijeća.

IV. OCJENA I IZVORI SREDSTAVA POTREBNIH ZA PROVOĐENJE ZAKONA

Za provođenje ovoga zakona nije potrebno osigurati dodatna financijska sredstva u državnom proračunu Republike Hrvatske.

V. RAZLIKE IZMEĐU RJEŠENJA KOJA SE PREDLAŽU KONAČNIM PRIJEDLOGOM ZAKONA U ODNOSU NA RJEŠENJA IZ PRIJEDLOGA ZAKONA, TE RAZLOZI ZBOG KOJIH SU TE RAZLIKE NASTALE

U odnosu na tekst Prijedloga zakona koji je prošao prvo čitanje u Hrvatskome saboru, Konačni prijedlog zakona doraden je u pravnom i nomotehničkom smislu, sukladno primjedbama Odbora za zakonodavstvo Hrvatskoga sabora.

U tom smislu u cijelom tekstu propisa ujednačeno je pisanje rokova, utvrđenje neke činjenice ili događaja određeno je danom, te su izvršene nomotehničke korekcije u predmetnim člancima. U članku 6. stavku 1. dodan je pod točkom 30. novi pojam: "planirani koridor željezničke pruge" i izvršena je odgovarajuća numeracija točaka te je s tim u vezi doraden članak 88. Također, članak 14. doraden je u pravnom i nomotehničkom smislu radi preciznosti i jasnoće odredbi, te je precizirano da se radi o upravnim aktima agencije i propisan je pravni lijek protiv upravnih akata agencije.

Nadalje, u podnaslovu iznad članka 23. brisane su riječi: "u području sigurnosti", s obzirom na to da se nacionalna pravila odnose na područja sigurnosti i interoperabilnosti sukladno Direktivi (EU) 2016/797 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. svibnja 2016. o interoperabilnosti željezničkog sustava u Europskoj uniji (Tekst značajan za EGP) (SL L 138, 26.5.2016.) i Direktivi (EU) 2016/798 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. svibnja 2016. o sigurnosti željeznica (Tekst značajan za EGP) (SL L 138, 26.5.2016.). Također, članci 28., 34., 56., 57., 58. i 70. doradeni su pravno i nomotehnički, sukladno odredbama Zakona o općem upravnom postupku, u dijelu rokova za postupanje Agencije.

U članku 111. dodan je novi stavak 3. kojim se detaljnije propisuju prava mobilnih radnika koji obavljaju interoperabilne prekogranične usluge više od jednog sata i uz prelaženje razdaljine najmanje 15 km preko državne granice. S obzirom na to da istu materiju nije potrebno uređivati pravilnikom, izbrisan je dosadašnji stavak 3. koji propisuje obvezu donošenja

pravilnika. S tim u vezi, u članku 6. stavku 1. dodan je pod točkom 8. novi pojam "interoperabilna prekogranična usluga", u članku 146. stavku 5. dodane su nove točke vezane uz propisivanje prekršajnih sankcija, a u članku 154. izvršene su nomotehničke korekcije. Također, u članku 156. dodana je odredba koja propisuje prestanak važenja predmetnog pravilnika.

Zaključno, u članku 154. skraćen je rok za donošenje pravilnika sa pet na tri godine, a u članku 157. kojim se propisuje stupanje na snagu zakona ispravljen je datum stupanja iz 19. lipnja u 16. lipnja 2020. godine, budući da je prilikom izrade zakona u prvom čitanju došlo do greške u pisanju.

VI. PRIJEDLOZI I MIŠLJENJA DANI NA PRIJEDLOG ZAKONA, KOJE PREDLAGATELJ NIJE PRIHVATIO, S OBRAZLOŽENJEM

Prijedlozi i mišljenja na Prijedlog zakona izneseni na raspravi u Hrvatskome saboru i njegovim radnim tijelima, a koje predlagatelj nije mogao prihvatiti navode se u nastavku.

Nije prihvaćena primjedba Odbora za zakonodavstvo Hrvatskoga sabora vezano uz to da je u članku 6. potrebno odrediti značenje skraćenica gdje se prvi put spominju "EZ" izjava (točka 13.) i TSI (točka 23.), budući da su navedene skraćenice definirane sukladno relevantnoj pravnoj stečevini Europske unije. Također, nije prihvaćena primjedba saborske zastupnice Anke Mrak-Taritaš u odnosu na brojnost pravilnika propisanih u članku 154. stavku 1. Konačnog prijedloga zakona, s obzirom na to da se radi o sveobuhvatnoj i kompleksnoj materiji koja se tiče različitih područja, a koju nije moguće obuhvatiti zakonom.

Prilog:

- Izjava o usklađenosti prijedloga propisa s pravnom stečevinom Europske unije, s tablicama usporednog prikaza

1. Naziv prijedloga propisa

Zakon o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava (II. čitanje)

2. Stručni nositelj izrade prijedloga propisa

MINISTARSTVO MORA, PROMETA I INFRASTRUKTURE

3. Veza s Programom Vlade Republike Hrvatske za preuzimanje i provedbu pravne stečevine Europske unije

Predviđeno Programom Vlade Republike Hrvatske za preuzimanje i provedbu pravne stečevine Europske unije za 2020. godinu.

Rok: II. kvartal 2020.

4. Preuzimanje odnosno provedba pravne stečevine Europske unije

a) Odredbe primarnih izvora prava Europske unije

Ugovor o funkcioniranju Europske unije
članak/članci 91.

b) Sekundarni izvori prava Europske unije

Direktiva (EU) 2016/798 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. svibnja 2016. o sigurnosti željeznica (preinaka) (Tekst značajan za EGP) (SL L 138, 26.5.2016.)

32016L0798

Direktiva (EU) 2016/797 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. svibnja 2016. o interoperabilnosti željezničkog sustava u Europskoj uniji (Tekst značajan za EGP) (SL L 138, 26.5.2016.)

32016L0797

Direktiva Vijeća 2005/47/EZ od 18. srpnja 2005. o Sporazumu između Zajednice europskih željeznica (CER) i Europske federacije radnika u prometu (ETF) o određenim pitanjima uvjeta rada mobilnih radnika u interoperabilnom prekograničnom prometu u željezničkom sektoru (SL L 195, 27.7.2005.)

32005L0047

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

32007L0059

- Članci 10., 12., 23. i 25. Prilozi 2., 3., 4., 5., 6. i 7. preuzeto: Pravilnik o ovlaštenju strojovođa (NN 96/2013)
- Članci 11. i 13. preuzeto: Pravilnik o izmjenama i dopunama pravilnika o ovlaštenju strojovođa (2015) (NN 74/15)

Provedbena odluka Komisije (EU) 2018/1614 od 25. listopada 2018. o utvrđivanju specifikacija za registre vozila iz članka 47. Direktive (EU) 2016/797 Europskog parlamenta i Vijeća te o izmjeni i stavljanju izvan snage Odluke Komisije 2007/756/EZ (Tekst značajan za EGP.) (SL L 268, 26.10.2018.)

32018D1614

c) Ostali izvori prava Europske unije

5. Prilog: tablice usporednih prikaza za propise kojima se preuzimaju odredbe sekundarnih izvora prava Europske unije u zakonodavstvo Republike Hrvatske

Da.

Potpis EU koordinатора stručnog nositelja izrade prijedloga propisa, datum i pečat

Josip Bilaver

Državni tajnik

(potpis)

26-02-2020

(datum i pečat)



Potpis EU koordinatora Ministarstva vanjskih i europskih poslova, datum i pečat

Andreja Metelko-Zgombić

Državna tajnica

(potpis)

4. 3. 2020.

(datum i pečat)



21
13D
4/3/20

USPOREDNI PRIKAZ PODUDARANJA ODREDBI PROPISA EUROPSKE UNIJE S PRJEDLOGOM PROPISA

1. Naziv propisa Europske unije Direktiva (EU) 2016/797 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. svibnja 2016. o interoperabilnosti željezničkog sustava u Europskoj uniji (Tekst značajan za EGP)			
Naziv prijedloga propisa Zakon o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava			
3. Usklađenost odredbi propisa Europske unije (sekundarni izvori prava) s odredbama prijedloga propisa			
a) Odredbe propisa Europske unije	b) Odredbe prijedloga propisa	c) Je li sadržaj odredbe propisa Europske unije u potpunosti preuzet u odredbu prijedloga propisa?	d) Obrazloženje (ako sadržaj odredbe propisa Europske unije nije preuzet ili je djelomično preuzet u odredbu prijedloga propisa)
<p>POGLAVLJE I. OPĆE ODREDBE Članak 1. Predmet i područje primjene</p> <p>1. Ovom se Direktivom utvrđuju uvjeti koji se moraju ispuniti radi ostvarivanja interoperabilnosti u željezničkom sustavu Unije u skladu s Direktivom (EU) 2016/798 kako bi se definirala optimalna razina tehničke usklađenosti, omogućilo olakšavanje, poboljšanje i razvoj usluga željezničkog prijevoza u Uniji i s trećim zemljama te doprinijelo dovršetku jedinstvenog europskog željezničkog prostora i postupnom ostvarenju unutarnjeg tržišta. Ti se uvjeti odnose na projektiranje, izgradnju, puštanje u uporabu, modernizaciju, obnovu, rad i održavanje dijelova tog sustava, kao i stručne kvalifikacije te zdravstvene i sigurnosne uvjete koji se primjenjuju na osoblje koje doprinosi njegovu radu i održavanju.</p> <p>2. Ovom se Direktivom za svaki podsustav utvrđuju odredbe o sastavnim dijelovima interoperabilnosti, sučeljima i postupcima te uvjetima za ukupnu kompatibilnost željezničkog sustava Unije koji su potrebni kako bi se ostvarila interoperabilnost.</p> <p>3. Ova Direktiva ne primjenjuje se na:</p> <p>(a) podzemne željeznice;</p> <p>(b) tramvaje i vozila lake željeznice te infrastrukturu kojom se isključivo koriste ta vozila;</p> <p>(c) mreže koje su funkcionalno odvojene od ostatka željezničkog sustava Unije i koje su predviđene samo za odvijanje lokalnog, gradskog ili prigradskog prijevoza putnika, kao ni prijevoznike koji obavljaju promet isključivo na tim mrežama.</p> <p>4. Države članice mogu iz područja primjene mjera kojima se provodi ovu Direktivu isključiti:</p> <p>(a) privatnu željezničku infrastrukturu, uključujući sporedne kolosijeke, koju koristi njezin vlasnik ili prijevoznik za vlastiti prijevoz tereta ili putnika u nekomercijalne svrhe, te vozila koja se koriste isključivo na takvoj infrastrukturi;</p> <p>(b) infrastrukturu i vozila predviđena isključivo za lokalnu, povijesnu ili turističku uporabu;</p> <p>(c) infrastrukturu lake željeznice koju povremeno koriste teška željeznička vozila pod operativnim uvjetima sustava lake željeznice, a kada je to potrebno u svrhu povezivanja samo za ta vozila; i</p> <p>(d) vozila koja se prvenstveno koriste na infrastrukturi lake željeznice, ali koja su opremljena određenim komponentama teške željeznice kako bi se omogućilo izvršavanje provoza na ograničenom dijelu infrastrukture teške željeznice, i to isključivo u svrhu povezivanja.</p> <p>5. U slučaju sustava tramvaj-vlak koji prometuju u željezničkom sustavu Unije kada ne postoje TSI-ovi koji se primjenjuju na te sustave tramvaj-vlak, primjenjuje se sljedeće:</p> <p>(a) dotične države članice osiguravaju donošenje nacionalnih pravila ili drugih relevantnih dostupnih mjera kako bi se osiguralo da takvi sustavi tramvaj-vlak ispunjavaju odgovarajuće osnovne zahtjeve;</p> <p>(b) države članice mogu donijeti nacionalna pravila kako bi odredile postupak za izdavanje odobrenja koji se primjenjuje na takve sustave tramvaj-vlak. Tijelo koje izdaje odobrenje za vozilo savjetuje se s relevantnim nacionalnim tijelom nadležnim za sigurnost kako bi osiguralo da mješovito prometovanje sustava tramvaj-vlak i vlakova teške željeznice ispunjava sve osnovne zahtjeve kao i relevantne zajedničke sigurnosne ciljeve („CST-ovi”);</p> <p>(c) odstupajući od članka 21., u slučaju prekograničnog odvijanja prometa, relevantna nadležna tijela</p>	<p>Uz stavak 1. i 2. Članak 1. (3) Uvjeti koji se moraju ispuniti radi postizanja interoperabilnosti željezničkog sustava Europske unije utvrđuju se u svrhu definiranja optimalne razine tehničke usklađenosti, omogućavanja, olakšavanja, poboljšanja i razvoja usluga željezničkog prijevoza unutar Europske unije i s trećim zemljama te doprinosa dovršavanja jedinstvenog europskog željezničkog prostora i postupnog stvaranja jedinstvenog unutarnjeg tržišta Europske unije. (4) Uvjeti iz stavka 3. ovoga članka odnose se na projektiranje, izgradnju, puštanje u uporabu, modernizaciju, obnovu, uporabu i održavanje dijelova željezničkog sustava, stručnu osposobljenost te zdravstvene i sigurnosne uvjete radnika koji doprinose njegovom radu, funkcioniranju i održavanju. (5) Ovim se Zakonom za svaki podsustav utvrđuju odredbe o sastavnim dijelovima interoperabilnosti, sučeljima i postupcima te uvjetima za ukupnu kompatibilnost željezničkog sustava Europske unije koji su potrebni kako bi se ostvarila interoperabilnost. Uz stavke 3 i 4. Članak 4. (4) Ovaj Zakon se ne primjenjuje na: a) podzemne željeznice b) tramvaje i vozila lake željeznice te infrastrukturu kojom se isključivo koriste ta vozila c) mreže koje su funkcionalno odvojene od ostatka željezničkog sustava Europske unije i koje su namijenjene samo za odvijanje lokalnog, gradskog ili prigradskog putničkog prometa, kao ni prijevoznike koji obavljaju djelatnost isključivo na tim mrežama d) željezničku infrastrukturu u privatnom vlasništvu, uključujući sporedne kolosijeke, koju isključivo koristi njezin vlasnik za vlastiti prijevoz tereta i vozila koja se isključivo koriste na takvoj infrastrukturi te na strojovođe koji upravljaju tim vozilima e) željezničku infrastrukturu i vozila predviđena isključivo za lokalnu, povijesnu ili turističku uporabu f) infrastrukturu lake željeznice koju povremeno koriste teška željeznička vozila pod operativnim uvjetima sustava lake željeznice, a kada je to potrebno u svrhu povezivanja samo za ta vozila i g) vozila koja se prvenstveno koriste na infrastrukturi lake željeznice, ali koja su opremljena određenim komponentama teške željeznice kako bi se omogućilo izvršavanje provoza na ograničenom dijelu infrastrukture teške željeznice, i to isključivo u svrhu povezivanja.</p> <p>Uz stavak 5. Nije primjenjivo na teritoriju Republike Hrvatske</p>	<p>U potpunosti preuzeto</p>	<p>Obrazloženje (ako sadržaj odredbe propisa Europske unije nije preuzet ili je djelomično preuzet u odredbu prijedloga propisa)</p>
		<p>Nije potrebno preuzimanje</p>	<p>U tekstu</p>

<p>suraduju s ciljem izdavanja odobrenja za vozila. Ovaj stavak ne primjenjuje se na vozila isključena iz područja primjene ove Direktive u skladu sa stavcima 3. i 4</p>		
<p>Članak 2. Definicije Za potrebe ove Direktive: 1. „željeznički sustav Unije“ znači elementi navedeni u Prilogu I.; 2. „interoperabilnost“ znači sposobnost željezničkog sustava za siguran i neprekinuti promet vlakova kojim se postižu potrebne razine učinkovitosti; 3. „vozilo“ znači željezničko vozilo koje je prikladno za kretanje na kotačima po željezničkoj pruzi, s pogonom ili bez njega; vozilo se sastoji od jednog ili više strukturnih ili funkcionalnih podsustava; 4. „mreža“ znači pruge, kolodvori, terminali i sve vrste nepokretne opreme potrebne za osiguranje sigurnog i neprekinutog rada željezničkog sustava Unije; 5. „podsustavi“ znači strukturni ili funkcionalni dijelovi željezničkog sustava Unije, kako je navedeno u Prilogu II.; 6. „mobilni podsustav“ znači podsustav željezničkog vozila i prometno-upravljački te signalno-sigurnosni podsustav ugrađen u vozilo; 7. „sastavni dijelovi interoperabilnosti“ znači svi osnovni sastavni dijelovi, skupine sastavnih dijelova, podsklop ili cjelovit sklop opreme koja je ugrađena ili koju se namjerava ugraditi u podsustav o kojem, izravno ili neizravno, ovisi interoperabilnost željezničkog sustava, uključujući materijalne i nematerijalne predmete; 8. „proizvod“ znači proizvod dobiven postupkom proizvodnje, uključujući sastavne dijelove interoperabilnosti i podsustave; 9. „osnovni zahtjevi“ znači svi uvjeti navedeni u Prilogu III. koje željeznički sustav Unije, podsustavi i sastavni dijelovi interoperabilnosti, uključujući sučelja, moraju ispunjavati; 10. „europska specifikacija“ znači specifikacija koja pripada u jednu od sljedećih kategorija: — zajednička tehnička specifikacija kako je definirana u Prilogu VIII. Direktivi 2014/25/EU, — europska tehnička suglasnost kako je navedena u članku 60. Direktive 2014/25/EU; ili — europska norma kako je definirana u članku 2. stavku 1. točki (b) Uredbe (EU) br. 1025/2012; 11. „tehnička specifikacija za interoperabilnost“ (TSI) znači specifikacija donesena u skladu s ovom Direktivom, kojom je obuhvaćen svaki podsustav ili dio podsustava, kako bi se ispunili osnovni zahtjevi i osigurala interoperabilnost željezničkog sustava Unije; 12. „osnovni parametar“ znači svaki regulatorni, tehnički ili operativni uvjet koji je od velike važnosti za interoperabilnost i utvrđen je u relevantnim TSI-ovima; 13. „poseban slučaj“ znači svaki dio željezničkog sustava za koji su u TSI-ovima potrebne posebne privremene ili trajne odredbe zbog zemljopisnih, topografskih ili urbanističkih ograničenja ili takvih koja utječu na kompatibilnost s postojećim sustavom, posebno željezničke pruge i mreže izdvojene od ostatka mreže Unije, slobodni profil, širinu kolosijeka ili razmak između tračnica, te željeznička vozila koja su namijenjena isključivo za lokalnu, regionalnu ili povijesnu uporabu, kao i željeznička vozila s polazištem ili odredištem u trećim zemljama; 14. „modernizacija“ znači svaka veća preinaka podsustava ili dijela podsustava koja donosi promjenu tehničke dokumentacije koja se prilaže „EZ“ izvaji o provjeri, ako takva tehnička dokumentacija postoji, i koja poboljšava cjelokupnu izvedbu podsustava; 15. „obnova“ znači svaka veća izmjena na podsustavu ili dijelu podsustava kojom se ne mijenja cjelokupna izvedba podsustava; 16. „postojeći željeznički sustav“ znači infrastruktura koju čine pruge i nepokretna postrojenja postojeće željezničke mreže, kao i željeznička vozila svih kategorija i podrijetla koja prometuju po toj infrastrukturi; 17. „zamjena u okviru održavanja“ znači svaka zamjena sastavnih dijelova u okviru preventivnog ili korektivnog održavanja dijelovima s istom funkcijom i izvedbom; 18. „tramvaj-vlak“ znači vozilo projektirano za kombiniranu uporabu i na infrastrukturi lake željeznice i na infrastrukturi teške željeznice; 19. „puštanje u uporabu“ znači sve aktivnosti kojima se podsustav stavlja u operativno stanje; 20. „naručitelj“ znači javni ili privatni subjekt koji naručuje projektiranje i/ili izgradnju, obnovu ili modernizaciju podsustava; 21. „posjednik“ znači fizička ili pravna osoba koja kao vlasnik vozila ili imatelj prava korištenja upotrebljava</p>	<p>Članak 6. (1) Pojmovi uporabljeni u ovom Zakonu imaju sljedeće značenje: 1. Agencija Europske unije za željeznice je agencija Europske unije nadležna za sigurnost i interoperabilnost željezničkog sustava Europske unije, osnovana Uredbom (EU) 2016/796 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. svibnja 2016. o Agenciji Europske unije za željeznice i stavljanju izvan snage Uredbe (EZ) br. 881/2004 (Tekst značajan za EGP) (SL L 138, 26.5.2016.) 2. akreditacija je akreditacija kako je određena u članku 2. točke 10. Uredbe (EZ) br. 765/2008 Europskog parlamenta i Vijeća od 9. srpnja 2008. o utvrđivanju zahtjeva za akreditaciju i za nadzor tržišta u odnosu na stavljanje proizvoda na tržište i o stavljanju izvan snage Uredbe (EEZ) br. 339/93 (Tekst značajan za EGP) (SL L 218, 13.8.2008.) 3. europska specifikacija je specifikacija koja pripada u jednu od sljedećih kategorija: a) zajednička tehnička specifikacija u smislu odredbi propisa kojim se uređuje postupak javne nabave b) europsko tehničko odobrenje u smislu odredbi propisa kojim se uređuje postupak javne nabave i c) europska norma u smislu članka 2. stavka 1. točke b) Uredbe (EU) br. 1025/2012 Europskog parlamenta i Vijeća od 25. listopada 2012. o europskoj normizaciji, o izmjeni direktiva Vijeća 89/686/EEZ i 93/15/EEZ i direktiva 94/9/EEZ, 94/25/EEZ, 95/16/EEZ, 97/23/EEZ, 98/34/EEZ, 2004/22/EEZ, 2007/23/EEZ, 2009/23/EEZ i 2009/105/EEZ Europskog parlamenta i Vijeća te o stavljanju izvan snage Odluke Vijeća 87/95/EEZ i Odluke br. 1673/2006/EZ Europskog parlamenta i Vijeća (Tekst značajan za EGP) (SL L 316, 14.11.2012.) 8. interoperabilnost je sposobnost željezničkog sustava za siguran i neprekinuti željeznički promet, pri čemu se postižu zahtijevane razine učinkovitosti 11. laka željeznica je gradski i/ili prigradski sustav željezničkog prijevoza s otpomošću na sudare kategorije C-III ili C-IV (u skladu s EN 15227:2011) i najvećom čvrstoćom vozila od 800 kN (uzdužna tlačna sila u području priključivanja vagona) čiji sustavi mogu imati vlastitu infrastrukturu ili je mogu dijeliti s cestovnim prijevozom te obično ne razmjenjuju vozila s daljinskim prijevozom putnika ili tereta na dugim relacijama 12. mobilni podsustav je podsustav željezničkog vozila te prometno-upravljački i signalno-sigurnosni podsustav ugrađen u vozilo 13. modernizacija je svaka veća preinaka strukturnog podsustava ili dijela podsustava koja ima za posljedicu promjenu tehničke dokumentacije koja se prilaže „EZ“ izvaji o provjeri, ako takva tehnička dokumentacija postoji, i koja poboljšava cjelokupnu izvedbu podsustava; u smislu propisa o gradnji modernizacija se odnosi na radove kojima se mijenjaju bitni zahtjevi za građevinu i/ili usklađenost građevine s lokacijskim uvjetima u skladu s kojima je izgrađena (rekonstrukcija) 14. mreža se sastoji od željezničkih pruga, kolodvora, terminala i svih vrsta stabilnih postrojenja potrebnih za osiguranje sigurnog i neprekinutog rada željezničkog sustava Europske unije 15. nacionalna pravila su svi propisi Republike Hrvatske koji sadrže zahtjeve u vezi sa sigurnošću željeznica ili tehničke zahtjeve, osim onih utvrđenih pravilima Europske unije ili međunarodnim pravilima, i koja se primjenjuju na željezničke prijevoznike, upravitelje infrastrukture ili treće osobe 16. nacionalno akreditacijsko tijelo je nacionalno akreditacijsko tijelo kako je određeno u članku 2. točke 11. Uredbe (EZ) br. 765/2008 17. nacionalno tijelo nadležno za sigurnost je nacionalno tijelo kojemu su povjereni zadaci u vezi sa sigurnošću željeznice u skladu s ovim Zakonom ili bilo koje tijelo kojemu je više država članica Europske unije povjerenilo te zadatke kako bi se osigurao jedinstven sustav sigurnosti 20. obnova je svaka veća izmjena na podsustavu ili dijelu strukturnog podsustava kojom se ne mijenja cjelokupna izvedba podsustava; u smislu propisa o gradnji, ovisno o tome utječe li se radovima obnove na način ispunjavanja bitnih zahtjeva za građevinu i/ili lokacijske uvjete u skladu s kojima je izgrađena, obnova infrastrukturnih podsustava može predstavljati održavanje</p>	<p>U potpunosti preuzeto</p>

<p>voziло kao prijevozno sredstvo te je kao takva registrirana u registru vozila iz članka 47.;</p> <p>22. „podnositelj zahtjeva” znači fizička ili pravna osoba koja traži odobrenje, bez obzira na to radi li se o željezničkom prijevozniku, upravitelju infrastrukture ili bilo kojoj drugoj osobi ili pravnom subjektu, poput proizvođača, vlasnika ili posjednika; za potrebe članka 15. „podnositelj zahtjeva” znači naručitelj ili proizvođač ili njihovi ovlašteni zastupnici; za potrebe članka 19. „podnositelj zahtjeva” znači fizička ili pravna osoba koja zahtijeva odluku Agencije o odobrenju tehničkih rješenja predviđenih za projekte pružne opreme ERTMS-a;</p> <p>23. „projekt u kasnijoj fazi razvoja” znači svaki projekt u kojemu je faza planiranja ili izgradnje dostigla točku kada bi promjena tehničkih specifikacija mogla ugroziti održivost planiranog projekta;</p> <p>24. „usklađena norma” znači europska norma kako je definirana u članku 2. stavku 1. točki (c) Uredbe (EU) br. 1025/2012.;</p> <p>25. „nacionalno tijelo nadležno za sigurnost” znači tijelo nadležno za sigurnost kako je definirano u članku 3. točki 7. Direktive (EU) 2016/798;</p> <p>26. „tip” znači tip vozila koji određuje osnovne značajke projekta vozila, kako su obuhvaćene potvrdom o tipskom ispitivanju ili ispitivanju projekta opisanom u odgovarajućem modulu za provjeru;</p> <p>27. „serija” znači niz identičnih vozila jednog projektiranog tipa;</p> <p>28. „subjekt nadležan za održavanje” („ECM”) znači subjekt koji je nadležan za održavanje vozila kako je definiran u članku 3. točki 20. Direktive (EU) 2016/798;</p> <p>29. „laka željeznica” znači gradski i/ili prigradski sustav željezničkog prijevoza s otpornošću na sudare od C-III ili C-IV (u skladu s EN 15227:2011) i najvećom čvrstoćom vozila od 800 kN (uzdužna tlačna sila u području priključivanja vagona); sustavi lake željeznice mogu imati vlastitu trasu ili je mogu dijeliti s cestovnim prijevozom te obično ne razmjenjuju vozila s prijevozom putnika ili tereta na dugim relacijama;</p> <p>30. „nacionalna pravila” znače sva obvezujuća pravila donesena u nekoj državi članici, neovisno o tome koje tijelo ih izdaje, koja sadrže zahtjeve u vezi sa sigurnošću željeznica ili tehničke zahtjeve, osim onih utvrđenih pravilima Unije ili međunarodnim pravilima, koja se u toj državi članici primjenjuju na željezničke prijevoznike, upravitelje infrastrukture ili treće osobe;</p> <p>31. „projektirano stanje uporabe” znači uobičajeni način rada i predviđivi pogoršani uvjeti (uključujući trošenje) u opsegu i pod uvjetima uporabe navedenima u tehničkoj dokumentaciji i dokumentaciji o održavanju;</p> <p>32. „područje uporabe vozila” znači mreža ili mreže unutar države članice ili grupe država članica u kojima se vozilo namjerava upotrebljavati;</p> <p>33. „prihvatljiv način osiguravanja usklađenosti” znači neobvezujuća mišljenja koja izdaje Agencija radi definiranja načina utvrđivanja usklađenosti s osnovnim zahtjevima;</p> <p>34. „prihvatljiv nacionalni način osiguravanja usklađenosti” znači neobvezujuća mišljenja koja izdaju države članice radi definiranja načina utvrđivanja usklađenosti s nacionalnim pravilima;</p> <p>35. „stavljanje na tržište” znači prvo stavljanje sastavnog dijela interoperabilnosti, podsustava ili vozila koje je spremno funkcionirati u projektiranom stanju uporabe na tržište Unije;</p> <p>36. „proizvođač” znači svaka fizička ili pravna osoba koja proizvodi proizvod u obliku sastavnih dijelova interoperabilnosti, podsustava ili vozila ili za koju taj proizvod projektira ili proizvodi netko drugi te koja taj proizvod stavlja na tržište pod vlastitim imenom ili žigom;</p> <p>37. „ovlašteni zastupnik” znači svaka fizička ili pravna osoba s poslovnim nastanom u Uniji, koju je proizvođač ili naručitelj pisano ovlastio da u ime proizvođača ili naručitelja obavlja određene zadatke;</p> <p>38. „tehnička specifikacija” znači dokument kojim se propisuju tehnički zahtjevi koje proizvod, podsustav, postupak ili usluga moraju ispuniti;</p> <p>39. „akreditacija” znači akreditacija kako je definirana u članku 2. točki 10. Uredbe (EZ) br. 765/2008;</p> <p>40. „nacionalno akreditacijsko tijelo” znači nacionalno akreditacijsko tijelo kako je definirano u članku 2. točki 11. Uredbe (EZ) br. 765/2008.;</p> <p>41. „ocjenjivanje sukladnosti” znači postupak kojim se dokazuje da su određeni zahtjevi koji se odnose na proizvod, postupak, uslugu, podsustav, osobu ili tijelo ispunjeni;</p> <p>42. „tijelo za ocjenjivanje sukladnosti” znači tijelo koje je prijavljeno ili imenovano kao tijelo odgovorno za poslove ocjenjivanja sukladnosti, uključujući umjeravanje, ispitivanje, potvrđivanje i pregled, tijelo za ocjenjivanje sukladnosti klasificirano je kao „prijavljeno tijelo” nakon što ga prijavi država članica; tijelo za ocjenjivanje sukladnosti klasificirano je kao „imenovano tijelo” nakon što ga imenuje država članica;</p> <p>43. „osoba s invaliditetom i osoba sa smanjenom pokretljivošću” znači svaka osoba koja ima trajno ili privremeno tjelesno, duševno, intelektualno ili osjetilno oštećenje koje, u interakciji s različitim</p>	<p>ili rekonstrukciju</p> <p>21. ocjenjivanje sukladnosti je postupak kojim se dokazuje da su određeni zahtjevi koji se odnose na proizvod, postupak, uslugu, podsustav, osobu ili tijelo ispunjeni</p> <p>22. opseg djelovanja je opseg koji je obilježen brojem putnika i/ili količinom robe i procijenjenom veličinom željezničkog prijevoznika u pogledu broja zaposlenika koji rade u željezničkom sektoru</p> <p>23. osnovni parametri su svi regulatorni, tehnički ili operativni uvjeti koji su od presudnog značaja za interoperabilnost i koji su navedeni u odgovarajućim TSI-ima</p> <p>24. osnovni zahtjevi su svi zahtjevi utvrđeni u Prilogu 3. ovoga Zakona koje mora ispunjavati željeznički sustav Europske unije te podsustavi i sastavni dijelovi interoperabilnosti, uključujući sučelja</p> <p>25. osoba s invaliditetom i osoba sa ograničenom pokretljivošću je svaka osoba koja ima trajno ili privremeno tjelesno, duševno, intelektualno ili osjetilno oštećenje koje, u interakciji s različitim preprekama, može ometati potpuno i učinkovito korištenje te osobe prijevoznim sredstvima na ravnopravnoj osnovi s ostalim putnicima ili čija je pokretljivost u prometu ograničena zbog dobi</p> <p>29. podnositelj zahtjeva je fizička ili pravna osoba koja traži odobrenje, bez obzira na to radi li se o željezničkom prijevozniku, upravitelju infrastrukture ili bilo kojoj drugoj pravnoj osobi, primjerice proizvođaču, vlasniku ili posjedniku; za potrebe članka 63. ovoga Zakona podnositelj zahtjeva je naručitelj ili proizvođač ili njihovi ovlašteni zastupnici; za potrebe članka 59. ovoga Zakona podnositelj zahtjeva je pravna ili fizička osoba koja zahtijeva odobrenje Agencije Europske unije za željeznice u vezi tehničkih rješenja za projekte pružne opreme Europskog sustava upravljanja željezničkim prometom (engl. European Rail Traffic Management System- ERTMS)</p> <p>30. područje djelovanja je mreža ili mreže u jednoj državi članici ili više njih na kojima željeznički prijevoznik namjerava obavljati svoju djelatnost</p> <p>31. područje uporabe vozila je mreža ili mreže unutar države članice ili grupe država članica u kojima se vozilo namjerava upotrebljavati</p> <p>32. podsustavi su strukturni ili funkcionalni dijelovi željezničkog sustava Europske unije kako je određeno u Prilogu 2. ovoga Zakona</p> <p>33. poseban slučaj (izuzetke) je bilo koji dio željezničkog sustava, za koji su u TSI-ima potrebne posebne privremene ili trajne odredbe uslijed zemljopisnih ili topografskih ograničenja, ograničenja uslijed prostornih planova, ili odredbe kojima se utječe na usklađenost s postojećim stanjem sustava; to može posebno uključivati željezničke pruge i mreže koje su odvojene od ostatka mreže Europske unije, tovari profil, širinu kolosijeka ili razmak između kolosijeka te vozila koja su namijenjena isključivo za lokalnu, regionalnu ili povijesnu uporabu, kao i vozila iz trećih zemalja ili koja su namijenjena trećim zemljama</p> <p>34. posjednik vozila je pravna ili fizička osoba, koja kao vlasnik vozila ili imatelj prava korištenja, koristi vozilo kao prijevozno sredstvo te je kao posjednik upisan u registru vozila</p> <p>35. postojeći željeznički sustav je željeznička infrastruktura koja se sastoji od željezničkih pruga i stabilnih postrojenja postojeće željezničke mreže, uz vozila svih kategorija i podrijetla koja prometuju na toj infrastrukturi</p> <p>38. prihvatljiv nacionalni način osiguravanja usklađenosti su neobvezujuća mišljenja koja izdaju države članice Europske unije radi definiranja načina utvrđivanja usklađenosti s nacionalnim pravilima</p> <p>39. prihvatljiv način osiguravanja usklađenosti su neobvezujuća mišljenja koja izdaje Agencija Europske unije za željeznice radi definiranja načina utvrđivanja usklađenosti s osnovnim zahtjevima</p> <p>40. prijevoznik je trgovačko društvo koje obavlja prijevoz u skladu s ugovorom o prijevozu</p> <p>42. proizvod je konačni rezultat dobiven postupkom proizvodnje, uključujući sastavne dijelove interoperabilnosti i podsustave</p> <p>43. proizvođač je svaka fizička ili pravna osoba koja proizvodi proizvod u obliku sastavnih dijelova interoperabilnosti, podsustava ili vozila ili za koju taj proizvod projektira ili proizvodi netko drugi te koja taj proizvod stavlja na tržište pod vlastitim imenom ili zaštitnim znakom</p> <p>44. projekt u kasnijoj fazi razvoja je projekt u kojemu je faza planiranja ili izgradnje dostigla točku u kojoj bi promjena tehničkih specifikacija mogla ugroziti održivost planiranog projekta</p> <p>45. projektirano stanje uporabe je uobičajeni način rada i predviđivi pogoršani uvjeti (uključujući trošenje) u opsegu i pod uvjetima uporabe navedenima u tehničkoj dokumentaciji i</p>	
--	--	--

<p>preprekama, može ometati potpuno i učinkovito korištenje te osobe prijevoznim sredstvima na ravnopravnoj osnovi s ostalim putnicima ili čija je pokretljivost u prometu smanjena zbog dobi;</p> <p>44. „upravitelj infrastrukture“ znači upravitelj infrastrukture kako je definiran u članku 3. točki 2. Direktive 2012/34/EU Europskog parlamenta i Vijeća (11);</p> <p>45. „željeznički prijevoznik“ znači željeznički prijevoznik kako je definiran u članku 3. točki 1. Direktive 2012/34/EU i bilo koje drugo javno ili privatno poduzeće čija je djelatnost prijevoz robe i/ili putnika željeznicom, pri čemu to poduzeće treba osigurati vuču; to također uključuje poduzeća koja osiguravaju samo vuču.</p>	<p>dokumentaciji o održavanju</p> <p>48. puštanje u uporabu je skup aktivnosti kojima se infrastrukturni podsustav stavlja u operativno stanje</p> <p>49. sastavni dijelovi interoperabilnosti su osnovni elementi, skupine elemenata, sklopovi, naprave ili uređaji (što obuhvaća materijalne i nematerijalne proizvode kao što je programska podrška), koji su ugrađeni ili koji se namjeravaju ugraditi u podsustav i o kojima izravno ili neizravno ovisi interoperabilnost željezničkog sustava</p> <p>50. serija je niz istovrsnih vozila jednog određenog tipa s istovjetnim bitnim svojstvima</p> <p>51. stavljanje na tržište je prvo stavljanje sastavnog dijela interoperabilnosti, podsustava ili vozila na tržište Europske unije koje je spremno funkcionirati u projektiranom stanju uporabe</p> <p>53. subjekt nadležan za održavanje (engl. Entity in Charge of Maintenance - ECM) je subjekt koji je nadležan za održavanje vozila i koji je kao takav upisan u registru vozila</p> <p>55. tehnička specifikacija je dokument kojim se propisuju tehnički zahtjevi koje proizvod, podsustav, postupak ili usluga moraju ispuniti</p> <p>56. tehnička specifikacija za interoperabilnost (TSI) je specifikacija kojom je obuhvaćen svaki podsustav ili dio podsustava s ciljem ispunjavanja osnovnih zahtjeva i postizanja interoperabilnosti željezničkog sustava Europske unije</p> <p>57. tijelo za ocjenjivanje sukladnosti je tijelo koje je prijavljeno ili imenovano kao tijelo odgovorno za poslove ocjenjivanja sukladnosti, uključujući umjeravanje, ispitivanje, potvrđivanje i pregled; tijelo za ocjenjivanje sukladnosti klasificirano je kao „prijavljeno tijelo“ (engl. Notified Body – NoBo) nakon što ga prijavi država članica, a tijelo za ocjenjivanje sukladnosti klasificirano je kao „imenovano tijelo“ (engl. Designated Body – DeBo) nakon što ga imenuje država članica</p> <p>58. upravitelj infrastrukture je upravitelj infrastrukture kako je određeno u propisu kojim se uređuje područje željeznice</p> <p>59. usklađena norma je europska norma u smislu članka 2. stavka 1. točke (c) Uredbe (EU) br. 1025/2012</p> <p>63. vlak je sastavljeni i spojeni niz željezničkih vozila s jednim ili više vučnih vozila ili samo vučno vozilo, odnosno više međusobno spojenih vučnih vozila, koji prometuju pod određenim brojem ili oznakom, označen signalnim znakom čelnoga i završnoga signala, dok se vlakom ne smatraju vozila za posebne namjene s vlastitim pogonom, koja sama ili s priključenim vozilima, ne udovoljavaju propisanim tehničkim uvjetima (osovinsko opterećenje, električni otpor osovinskog sklopa, izmjere kotača i sl.)</p> <p>64. vozilo je željezničko vozilo, s vlastitim pogonom ili bez njega, sposobno kretati se željezničkom prugom na kotačima, a sastoji se od jednog ili više strukturnih i funkcionalnih podsustava ili njihovih dijelova</p> <p>65. vrsta usluga je usluga prijevoza putnika, uključujući ili isključujući uslugu prijevoza pri velikim brzinama, usluga prijevoza tereta, uključujući ili isključujući uslugu prijevoza opasnih tvari te samo usluga ranžiranja</p> <p>68. zamjena u okviru održavanja je zamjena sastavnih dijelova strukturnih podsustava iste funkcije i izvedbe u okviru preventivnog ili korektivnog održavanja</p> <p>70. željeznička infrastruktura je željeznička infrastruktura kako je određeno u propisu kojim se uređuje područje željeznice</p> <p>71. željeznički prijevoznik je željeznički prijevoznik kako je određeno u propisu kojim se uređuje područje željeznice i svaka druga pravna osoba koja obavlja usluge prijevoza putnika i/ili tereta željeznicom, pod uvjetom da ta pravna osoba osigurava vuču vlakova, a to također uključuje i pravnu osobu koja obavlja samo vuču vlakova</p> <p>72. željeznički sustav Europske unije sastoji se od dijelova koji su određeni u Prilogu 1. ovoga Zakona</p>		
<p>Članak 3.</p> <p>Osnovni zahtjevi</p> <p>1. Željeznički sustav Unije, podsustavi i sastavni dijelovi interoperabilnosti, uključujući sučelja, moraju ispunjavati relevantne osnovne zahtjeve.</p> <p>2. Tehničke specifikacije iz članka 60. Direktive 2014/25/EU, koje su potrebne za dopunjavanje europskih</p>	<p>Uz stavak 1.</p> <p>Članak 1.</p> <p>(6) Željeznički sustav Unije, podsustavi i sastavni dijelovi interoperabilnosti, uključujući sučelja, moraju ispunjavati relevantne osnovne zahtjeve iz Priloga 2. ovoga Zakona.</p>	<p>Nije potrebno preuzimanje</p> <p>U potpunosti preuzeto</p>	<p>Nije primjenjivo za Republiku Hrvatsku</p>
	<p>Uz stavak 2.</p>	<p>Nije potrebno preuzimanje</p>	<p>izravno primjenjivo</p>

specifikacija ili drugih normi koje se koriste u Uniji, ne smiju biti u suprotnosti s osnovnim zahtjevima.			
<p>POGLAVLJE II. TEHNIČKE SPECIFIKACIJE ZA INTEROPERABILNOST (TSI) Članak 4. Sadržaj TSI-a</p> <p>1. Svaki podsustav definiran u Prilogu II. obuhvaćen je jednim TSI-em. Ako je to potrebno, podsustav može biti obuhvaćen s nekoliko TSI-ova i jedan TSI može obuhvaćati nekoliko podsustava.</p> <p>2. Nepokretni podsustavi moraju biti u skladu s TSI-ovima i nacionalnim pravilima koji su na snazi u trenutku podnošenja zahtjeva za odobrenje za puštanje u uporabu u skladu s ovom Direktivom i ne dovodeći u pitanje stavak 3. točku (f). Vozila moraju biti u skladu s TSI-ovima i nacionalnim pravilima koji su na snazi u trenutku podnošenja zahtjeva za odobrenje za stavljanje na tržište u skladu s ovom Direktivom i ne dovodeći u pitanje stavak 3. točku (f). Sukladnost i usklađenost nepokretnih podsustava i vozila moraju se stalno održavati dok su oni u uporabi.</p> <p>3. U svakom TSI-u mora se, u opsegu potrebnom za ostvarenje ciljeva ove Direktive iz članka 1.:</p> <p>(a)navesti predviđeno područje primjene (dio mreže ili vozila iz Priloga I.; podsustav ili dio podsustava iz Priloga II.);</p> <p>(b)utvrditi osnovne zahtjeve za svaki dotični podsustav i njegova sučelja u odnosu na druge podsustave;</p> <p>(c)uspostaviti funkcionalne i tehničke specifikacije koje podsustav i njegova sučelja trebaju ispunjavati u odnosu na druge podsustave. Prema potrebi, te se specifikacije mogu razlikovati ovisno o uporabi podsustava, na primjer u odnosu na kategorije pruga, čvorišta i/ili vozila predviđene u Prilogu I.;</p> <p>(d)odrediti sastavne dijelove interoperabilnosti i sučelja, koji moraju biti obuhvaćeni europskim specifikacijama, uključujući europske norme, koji su potrebni za ostvarenje interoperabilnosti u željezničkom sustavu Unije;</p> <p>(e)za svaki razmatrani slučaj navesti koji se postupci moraju upotrijebiti kako bi se ocijenilo sukladnost ili prikladnost za uporabu sastavnih dijelova interoperabilnosti, s jedne strane, ili EZ provjere podsustava, s druge strane. Ti se postupci moraju temeljiti na modulima utvrđenima u Odluci Komisije 2010/713/EU (12);</p> <p>(f)navesti strategiju za primjenu TSI-a. Posebno je potrebno utvrditi faze koje treba dovršiti, uzimajući u obzir procijenjene troškove i koristi te očekivane posljedice za dionike na koje se utječe, kako bi se ostvario postupni prijelaz iz postojećeg stanja u konačno stanje u kojem usklađenost s TSI-ovima postaje norma. Ako je potrebna koordinirana provedba TSI-a, primjerice na koridorima ili između upravitelja infrastrukture i željezničkih prijevoznika, u strategiji mogu biti sadržani prijedlozi za dovršenje u fazama;</p> <p>(g)za dotično osoblje navesti stručne kvalifikacije te zdravstvene i sigurnosne uvjete na radnome mjestu koji se zahtijevaju pri radu s gore navedenim podsustavom i pri njegovu održavanju, kao i za primjenu TSI-a;</p> <p>(h)navesti odredbe koje se primjenjuju na postojeće podsustave i vozila, posebno u slučaju modernizacije i obnove te u takvim slučajevima navesti radove na izmjenama koji iziskuju podnošenje zahtjeva za novo odobrenje;</p> <p>(i)navesti parametre vozila i nepokretnih podsustava koje provjerava željeznički prijevoznik i postupke koji se primjenjuju za provjeru tih parametara nakon dodjele odobrenja za stavljanje vozila na tržište, a prije prvog korištenja vozilom kako bi se osigurala kompatibilnost između vozila i pruga na kojima oni trebaju prometovati.</p>	<p>Uz stavak 2. Članak 37. stavci 1 i 2. (1) Infrastrukturni podsustavi moraju biti u skladu s TSI-ima i nacionalnim pravilima koji su na snazi u trenutku podnošenja zahtjeva za odobrenje za puštanje u uporabu u skladu s ovim Zakonom. (2) Vozila moraju biti u skladu s TSI-ima i nacionalnim pravilima koji su na snazi u trenutku podnošenja zahtjeva za odobrenje za stavljanje na tržište u skladu s ovim Zakonom.</p>	U potpunosti preuzeto	
<p>4. Svaki TSI izrađuje se na temelju ispitivanja postojećeg podsustava i navodi ciljni podsustav koji je moguće postupno postići u razumnom roku. U skladu s time, donošenje TSI-a i usklađenost s njima postupno olakšavaju ostvarenje interoperabilnosti željezničkog sustava Unije.</p> <p>5. U TSI-ovima se mora na odgovarajući način sačuvati kompatibilnost postojećeg željezničkog sustava svake države članice. U tu je svrhu moguće za svaki TSI predvidjeti posebne slučajeve, kako s obzirom na infrastrukturu, tako i na vozila, a posebno za slobodni profil, širinu kolosijeka ili razmak između kolosijeka i vozila s polazištem ili određište u trećim zemljama. Za svaki poseban slučaj, TSI-ovima se određuju provedbena pravila za elemente TSI-a koji su predviđeni u stavku 3. točkama od (c) do (g).</p> <p>6. Ako određeni tehnički aspekti koji odgovaraju osnovnim zahtjevima ne mogu biti izričito obuhvaćeni TSI-em, oni se moraju jasno naznačiti u Prilogu TSI-u kao otvorena pitanja.</p> <p>7. TSI-ovima se ne sprečavaju države članice da se odluče koristiti se infrastrukturnama za promet željezničkih vozila koje nisu obuhvaćene TSI-ovima.</p> <p>8. U TSI-ovima se može izravno i jasno upućivati na europske ili međunarodne norme ili specifikacije ili</p>	<p>Stavke 1. i 3 do 8.</p>	Nije potrebno preuzimanje	izravno primjenjivo

<p>tehničku dokumentaciju koju objavi Agencija, ako je to apsolutno potrebno kako bi se ostvarili ciljevi ove Direktive. U takvom se slučaju te norme ili specifikacije (ili njihovi odgovarajući dijelovi) ili tehnička dokumentacija smatraju priložima dotičnim TSI-ovima i postaju obvezni od trenutka kada TSI postane primjenjiv. U nedostatku takvih normi ili specifikacija ili tehničke dokumentacije i do njihovog razvoja moguće je upućivati na druge, jasno utvrđene normativne dokumente koji su lako dostupni i u javnoj uporabi.</p>			
<p>Članak 5.</p> <p>Izrada nacrt, donošenje i preispitivanje TSI-a</p> <p>1. Kako bi se utvrdili posebni ciljevi svakog TSI-a, Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata u skladu s člankom 50., a posebno i prema potrebi u vezi s:</p> <p>(a) zemljopisnim i tehničkim opsegom TSI-a;</p> <p>(b) primjenjivim osnovnim zahtjevima;</p> <p>(c) popisom regulatornih, tehničkih i operativnih uvjeta koje treba uskladiti na razini podsustava i na razini sučelja između podsustava i njihove očekivane razine usklađivanja;</p> <p>(d) postupcima, koji su specifični za željeznicu, za ocjenjivanje sukladnosti i prikladnosti za uporabu sastavnih dijelova interoperabilnosti;</p> <p>(e) postupcima, koji su specifični za željeznicu, za ocjenu „EZ” provjere podsustava;</p> <p>(f) kategorijama osoblja uključenog u rad i održavanje dotičnih podsustava i općim ciljevima za utvrđivanje minimalnih zahtjeva u pogledu stručnih kvalifikacija i zdravstvenih i sigurnosnih uvjeta za dotično osoblje;</p> <p>(g) svim ostalim potrebnim elementima koje treba uzeti u obzir radi osiguranja interoperabilnosti u željezničkom sustavu Unije u skladu s člankom 1. stavcima 1. i 2., kao što je usklađivanje TSI-a s europskim i međunarodnim normama ili specifikacijama.</p> <p>Pri donošenju tih delegiranih akata Komisija mora opravdati potrebu za novim ili znatno izmijenjenim TSI-em, uključujući njegov utjecaj na postojeća pravila i tehničke specifikacije.</p> <p>2. Kako bi se osigurala jedinstvena provedba delegiranih akata iz stavka 1., Komisija zahtijeva od Agencije izradu nacrt TSI-a i njihovih izmjena te da Komisiji da odgovarajuće preporuke.</p> <p>Svaki nacrt TSI-a izrađuje se u sljedećim fazama:</p> <p>(a) Agencija utvrđuje osnovne parametre za TSI kao i sučelja s ostalim podsustavima i svaki drugi poseban slučaj prema potrebi;</p> <p>(b) Agencija na temelju osnovnih parametara iz točke (a) izrađuje nacrt TSI-a. Agencija prema potrebi uzima u obzir tehnički napredak, već obavljeni rad na normizaciji, već uspostavljene radne skupine i priznat istraživački rad.</p> <p>3. Pri izradi ili preispitivanju svakog TSI-a, uključujući osnovne parametre, Agencija u obzir uzima procijenjene troškove i koristi svih razmotrenih tehničkih rješenja, zajedno sa sučeljima između njih, radi uspostavljanja i provedbe najodrživijih rješenja. U toj ocjeni navodi se vjerojatni utjecaj na sve uključene prijevoznike i gospodarske subjekte te se vodi računa o zahtjevima Direktive (EU) 2016/798. Države članice sudjeluju u toj ocjeni dostavljanjem, kada je to potrebno, traženih podataka.</p> <p>4. Agencija izrađuje TSI-eve i njihove izmjene u skladu s člancima 5. i 19. Uredbe (EU) 2016/796 istodobno ispunjavajući kriterije otvorenosti, konsenzusa i transparentnosti kako je definirano u Prilogu II. Uredbi (EU) br. 1025/2012.</p> <p>5. Odbor iz članka 51. („odbor”) periodično se izvješćuje o pripremnom radu na TSI-ovima. Tijekom tog rada, kako bi se uskladila s delegiranim aktima iz stavka 1. ovog članka, Komisija može formulirati opis zadaća ili korisne preporuke koje se odnose na izgled TSI-a i analizu troškova i koristi. Komisija posebno može zatražiti ispitivanje alternativnih rješenja i navođenje procjene troškova i koristi tih alternativnih rješenja u izvješću koje je priloženo nacrtu TSI-a.</p> <p>6. Ako je zbog tehničke kompatibilnosti potrebno istodobno puštanje u uporabu različitih podsustava, datumi primjene relevantnih TSI-a također moraju biti isti.</p> <p>7. Pri izradi, donošenju ili preispitivanju TSI-a Agencija uzima u obzir mišljenje korisnika u pogledu značajki koje imaju izravan utjecaj na uvjete u kojima oni koriste te podsustave. U tu se svrhu Agencija u fazi izrade i preispitivanja TSI-a savjetuje s udrugama i tijelima koji predstavljaju korisnike. Izvješće o rezultatima tog savjetovanja prilaže se nacrtu TSI-a.</p> <p>8. U skladu s člankom 7. Uredbe (EU) 2016/796, Komisija, uz pomoć odbora, sastavlja i periodički ažurira popis udruga putnika i tijela s kojima se mora provesti savjetovanje. Taj popis je moguće ponovno ispitati i ažurirati na zahtjev države članice ili na inicijativu Komisije.</p> <p>9. Pri izradi ili preispitivanju TSI-a Agencija uzima u obzir mišljenje socijalnih partnera u pogledu stručnih</p>		<p>Nije potrebno preuzimanje</p>	<p>Ne prenosi se, obaveza Europske Komisije i Agencije</p>

<p>kvalifikacija i zdravstvenih te sigurnosnih uvjeta na radnom mjestu iz članka 4. stavka 3. točke (g). Agencija se u tu svrhu savjetuje sa socijalnim partnerima prije podnošenja preporuka Komisiji u vezi s TSI-ovima i njihovim izmjenama. Sa socijalnim partnerima provodi se savjetovanje u okviru Odbora za sektorski dijalog osnovanog u skladu s Odlukom Komisije 98/500/EZ (13). Socijalni partneri svoje mišljenje daju u roku od tri mjeseca od savjetovanja.</p> <p>10. Kada preispitivanje TSI-a vodi do promjene zahtjeva, novom se verzijom TSI-a mora osigurati kompatibilnost s podsustavima puštenima u uporabu u skladu s prethodnim verzijama TSI-a.</p> <p>11. Komisija provedbenim aktima utvrđuje TSI-eve radi provedbe posebnih ciljeva navedenih u delegiranim aktima iz stavka 1. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 51. stavka 3. Oni sadržavaju sve elemente navedene u članku 4. stavku 3. i ispunjavaju sve zahtjeve navedene u članku 4. stavicama od 4. do 6. i stavku 8.</p>			
<p>Članak 6. Nedostaci u TSI-ovima</p> <p>1. Ako se nakon donošenja TSI-a pokaže da on ima nedostatak, taj će se TSI izmijeniti u skladu s člankom 5. stavkom 11. Komisija, prema potrebi, primjenjuje ovaj postupak bez odgode. Takvi nedostaci uključuju slučajeve koji bi mogli dovesti do nesigurnog rada u državi članici.</p> <p>2. Dok se ne preispita TSI, Komisija od Agencije može zatražiti mišljenje. Komisija analizira mišljenje Agencije i obavješćuje odbor o svojim zaključcima.</p> <p>3. Na zahtjev Komisije, mišljenje Agencije iz stavka 2. predstavlja prihvatljiv način osiguravanja usklađenosti i stoga se može koristiti za ocjenjivanje projekata do donošenja revidiranog TSI-a.</p> <p>4. Svaki član mreže predstavničkih tijela iz članka 38. stavka 4. Uredbe (EU) 2016/796 može upozoriti Komisiju na moguće nedostatke TSI-a.</p>		Nije potrebno preuzimanje	odredbe kojima se propisuju obveze za institucije, tijela i agencije Europske unije,
<p>Članak 7. Neprihvatljiva TSI-a</p> <p>1. Države članice mogu podnositelju zahtjeva dopustiti da ne primjenjuje jedan ili više TSI-ova ili njihovih dijelova u sljedećim slučajevima:</p> <p>(a) za predloženi novi podsustav ili njegov dio, za obnovu ili modernizaciju postojećeg podsustava ili njegovog dijela, ili za bilo koji element iz članka 1. stavka 1. koji je u kasnijoj fazi razvoja ili koji je predmet ugovora koji se nalazi u provedbi na datum primjene dotičnih TSI-ova;</p> <p>(b) ako nakon nesreće ili prirodne katastrofe uvjeti za brzu ponovnu uspostavu mreže ne dopuštaju, u gospodarskom ili tehničkom smislu, djelomičnu ili potpunu primjenu relevantnih TSI-ova, u kojem se slučaju neprihvatljiva TSI-ova ograničava na razdoblje prije ponovne uspostave mreže;</p> <p>(c) za svaku predloženu obnovu, nadogradnju ili modernizaciju postojećeg podsustava ili njegova dijela, u slučaju kada bi primjena dotičnih TSI-ova ugrozila gospodarsku održivost projekta i/ili kompatibilnost željezničkog sustava u dotičnoj državi članici, na primjer u vezi sa slobodnim profilom, širinom kolosijeka, razmakom između tračnica ili električnim naponom;</p> <p>(d) za vozila s polazištem ili odredištem u trećim zemljama u kojima je širina kolosijeka drukčija od širine kolosijeka na glavnoj željezničkoj mreži u Uniji;</p> <p>(e) za predloženi novi podsustav ili za predloženu obnovu ili modernizaciju postojećeg podsustava na državnom području dotične države članice, ako je njezina željeznička mreža odvojena ili izolirana morem ili je uslijed posebnih zemljopisnih uvjeta odvojena od željezničke mreže ostatka Unije.</p> <p>2. U slučaju iz stavka 1. točke (a), dotična država članica unutar razdoblja od godine dana od stupanja na snagu svakog TSI-a Komisiji dostavlja popis projekata koji se provode na njezinu državnom području i koji su, prema mišljenju dotične države članice, u kasnijoj fazi razvoja.</p> <p>3. U slučajevima iz stavka 1. točaka (a) i (b), dotična država članica priopćuje Komisiji odluku da neće primjenjivati jedan ili više TSI-ova ili njihovih dijelova.</p> <p>4. U slučajevima iz stavka 1. točaka (a), (c), (d) i (e) ovog članka, dotična država članica podnosi Komisiji zahtjev za neprihvatnju TSI-a ili dijelova TSI-a zajedno s dokumentacijom koja sadrži obrazloženje zahtjeva i u kojoj se navode alternativne odredbe koje ta država članica namjerava primjenjivati umjesto TSI-a. U slučaju iz stavka 1. točke (e) ovog članka, Komisija analizira zahtjev te odlučuje hoće li ga prihvatiti na temelju cjelovitosti i dosljednosti informacija sadržanih u dokumentaciji. U slučajevima iz stavka 1. točaka (c) i (d) ovog članka, Komisija donosi odluku provedbenim aktima na temelju takve analize. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 51. stavka 3.</p> <p>U slučajevima iz članka 21. stavka 6. trećeg podstavka, podnositelj zahtjeva podnosi dokumentaciju Agenciji. Agencija se savjetuje s odgovarajućim tijelima nadležnima za sigurnost i Komisiji dostavlja svoje</p>	<p>Uz stavak 1. Članak 38 (1) Podnositelj zahtjeva ne mora primjenjivati jedan ili više TSI-a ili njihovih dijelova u sljedećim slučajevima:</p> <p>a) za predloženi novi podsustav ili njegov dio, za obnovu ili modernizaciju postojećeg podsustava ili njegovog dijela, ili za bilo koji element iz članka 1. stavka 3. ovoga Zakona koji je u kasnijoj fazi razvoja ili koji je predmet ugovora koji se nalazi u provedbi na datum primjene odgovarajuće skupine TSI-a</p> <p>b) za svaku predloženu obnovu, proširenje ili modernizaciju postojećeg podsustava, u slučaju kada bi primjena tih TSI-a štetila ekonomskoj održivosti projekta i/ili kompatibilnosti željezničkog sustava</p> <p>c) ako nakon nesreće ili prirodne katastrofe uvjeti za brzu ponovnu uspostavu mreže u ekonomskom ili tehničkom smislu ne dopuštaju djelomičnu ili potpunu primjenu odgovarajućih TSI-a, u kojem se slučaju neprihvatljiva TSI-a ograničava na razdoblje prije ponovne uspostave mreže</p> <p>d) za vozila koja dolaze ili odlaze u treće zemlje, a u kojima je širina kolosijeka drugačija od širine kolosijeka na glavnoj željezničkoj mreži Europske unije ili</p> <p>e) za predloženi novi podsustav ili za predloženu obnovu odnosno modernizaciju postojećeg podsustava na teritoriju države članice Europske unije, ako je njezina željeznička mreža odvojena ili izolirana morem ili je uslijed posebnih zemljopisnih uvjeta odvojena od željezničke mreže ostatka Europske unije.</p> <p>Uz stavak 2. Članak 38 (2) U slučaju iz stavka 1. točke a) ovoga članka, Ministarstvo će u roku godinu dana od stupanja na snagu odgovarajućeg TSI-a dostaviti Europskoj komisiji popis projekata koji su u kasnijoj fazi razvoja a izvode se na teritoriju Republike Hrvatske.</p> <p>Uz stavak 3. Članak 38. (3) U slučajevima iz stavka 1. točaka a) i d) ovoga članka Ministarstvo dostavlja Europskoj komisiji odluku da neće primjenjivati jedan ili više TSI-a ili njihovih dijelova.</p> <p>Uz stavak 4. članak 38. (4) U slučajevima iz stavka 1. točaka a), b), d) i e) ovoga članka, Ministarstvo podnosi Europskoj</p>	U potpunosti preuzeto	

<p>konačno mišljenje.</p> <p>5. Komisija provedbenim aktom utvrđuje informacije koje se unose u dokumentaciju iz stavka 4., traženi format dokumentacije i način njezine dostave. Taj se provedbeni akt donosi u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 51. stavka 3.</p> <p>6. Dok Komisija ne donese odluku, država članica može bez odgode primjenjivati alternativne odredbe iz stavka 4.</p> <p>7. Komisija svoju odluku donosi u roku od četiri mjeseca od podnošenja zahtjeva kojemu je priložena potpuna dokumentacija. U nedostatku takve odluke, zahtjev se smatra prihvaćenim.</p> <p>8. Države članice obavješćuju se o rezultatima analize i ishodu postupka navedenog u stavku 4.</p>	<p>komisiji zahtjev za neprimjenu TSI-a ili dijelova TSI-a zajedno s dokumentacijom koja sadrži obrazloženje zahtjeva i u kojoj se navode alternativne odredbe koje Republika Hrvatska namjerava primjenjivati umjesto TSI-a.</p> <p>Uz stavak 5. Članak 38. (5) Alternativne odredbe iz stavka 4. ovoga članka mogu se primjenjivati bez odgode dok Europska komisija ne donese odluku o zahtjevu.</p> <p>Uz stavke 5 i 7. Ne prenosi se, obveza EK</p> <p>Uz stavak 8. Izravno primjenjivo.</p>		
<p>POGLAVLJE III. SASTAVNI DIJELOVI INTEROPERABILNOSTI Članak 8. Uvjeti za stavljanje na tržište sastavnih dijelova interoperabilnosti</p> <p>1. Države članice poduzimaju sve potrebne korake kako bi osigurale da se sastavni dijelovi interoperabilnosti:</p> <p>(a) stave na tržište samo ako omogućuju ostvarivanje interoperabilnosti u željezničkom sustavu Unije uz istodobno ispunjavanje osnovnih zahtjeva;</p> <p>(b) koriste u području uporabe koje im je namijenjeno te na primjeren način ugrade i održavaju. Ovim se stavkom ne sprečava stavljanje tih sastavnih dijelova na tržište za druge primjene.</p> <p>2. Države članice na svom državnom području i na temelju ove Direktive ne zabranjuju, ograničavaju ili ometaju stavljanje sastavnih dijelova interoperabilnosti na tržište za uporabu u željezničkom sustavu Unije ako su ti sastavni dijelovi u skladu s ovom Direktivom. Posebno ne zahtijevaju preglede koji su već provedeni kao dio postupka za ishođenje „EZ” izjave o sukladnosti ili prikladnosti za uporabu kao što je predviđeno u članku 10.</p>	<p>Uz stavak 1. Članak 50. (1) Sastavni dijelovi interoperabilnosti mogu se isključivo: a) staviti na tržište ukoliko omogućuju postizanje interoperabilnosti u željezničkom sustavu Europske unije uz istodobno ispunjavanje osnovnih zahtjeva i b) koristiti u namijenjenom području uporabe te propisno ugrađivati i održavati.</p> <p>(2) Stavak 1. ovoga članka ne primjenjuje se za stavljanje na tržište sastavnih dijelova interoperabilnosti kada nisu namijenjeni za uporabu kao sastavni dijelovi interoperabilnosti u smislu ovoga Zakona.</p> <p>Uz stavak 2. Članak 50. (3) Sastavni dijelovi interoperabilnosti namijenjeni za uporabu u željezničkom sustavu Europske unije koji udovoljavaju odredbama ovoga Zakona i odgovarajućih TSI-a stavljanju se na tržište bez ikakvih daljnjih ograničenja te se priznaju prethodne provjere izvršene u okviru postupka sastavljanja „EZ” izjave o sukladnosti ili prikladnosti za uporabu.</p>	Nije potrebno preuzimanje	Kao u tekstu.
<p>Članak 9. Sukladnost ili prikladnost za uporabu</p> <p>1. Države članice i Agencija smatraju da određeni sastavni dio interoperabilnosti ispunjava osnovne zahtjeve ako je u skladu s uvjetima utvrđenima u odgovarajućem TSI-u ili u odgovarajućim europskim specifikacijama razvijenima radi usklađivanja s tim uvjetima. „EZ” izjava o sukladnosti ili prikladnosti za uporabu potvrđuje da su sastavni dijelovi interoperabilnosti podvrgnuti postupcima utvrđenima u odgovarajućem TSI-u za ocjenjivanje sukladnosti ili prikladnosti za uporabu.</p> <p>2. Kada se TSI-em to zahtijeva, uz „EZ” izjavu prilažu se:</p> <p>(a) potvrda o suštinskoj sukladnosti zasebno razmotrenog sastavnog dijela interoperabilnosti s tehničkim specifikacijama koje moraju biti ispunjene, koju je izdalo prijavljeno tijelo ili prijavljena tijela;</p> <p>(b) potvrda o prikladnosti za uporabu sastavnog dijela interoperabilnosti, razmotrenog u njegovom željezničkom okruženju, a posebno u slučaju dotičnih funkcionalnih zahtjeva, koju je izdalo prijavljeno tijelo ili prijavljena tijela.</p> <p>3. Proizvođač ili njegov ovlašten zastupnik označuje datumom i potpisuje „EZ” izjavu.</p> <p>4. Komisija provedbenim aktima utvrđuje obrazac „EZ” izjave o sukladnosti ili prikladnosti za uporabu sastavnih dijelova interoperabilnosti i popis popratnih dokumenata. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 51. stavka 3.</p> <p>5. Rezervni dijelovi za podsustave koji su već pušteni u uporabu u trenutku stupanja na snagu odgovarajućeg TSI-a mogu se ugraditi u te podsustave, a da ne podliježu stavku 1.</p> <p>6. U TSI-ovima moguće je predvidjeti prijelazno razdoblje za željezničke proizvode koji su u tim TSI-ovima utvrđeni kao sastavni dijelovi interoperabilnosti koji su već stavljeni na tržište u trenutku stupanja na snagu tih TSI-a. Takvi sastavni dijelovi moraju biti usklađeni s člankom 8. stavkom 1.</p>	<p>Uz stavak 1. Članak 51. (1) Ocjenjivanje sukladnosti ili prikladnosti za uporabu sastavnih dijelova interoperabilnosti, kada se to nalaže u odgovarajućem TSI-u, obavlja prijavljeno tijelo koje izdaje „EZ” potvrdu o sukladnosti ili prikladnosti za uporabu kojemu je proizvođač ili njegov ovlašten zastupnik podnio zahtjev.</p> <p>(2) Smatra se da sastavni dijelovi interoperabilnosti ispunjavaju osnovne zahtjeve iz Priloga 3. ovoga Zakona ako su u skladu s uvjetima utvrđenim u odgovarajućim TSI-ima ili odgovarajućim europskim specifikacijama izrađenima radi usklađivanja s tim uvjetima.</p> <p>Uz stavak 2. Članak 52. (4) Kada se TSI-em to zahtijeva, uz „EZ” izjavu se prilažu: a) potvrda o sukladnosti zasebno razmotrenog sastavnog dijela interoperabilnosti s tehničkim specifikacijama koje moraju biti ispunjene, koju je izdalo prijavljeno tijelo ili prijavljena tijela ili b) potvrda o sukladnosti za uporabu sastavnog dijela interoperabilnosti, razmotrenog u njegovom željezničkom okruženju, a posebno u slučaju funkcionalnih zahtjeva, koju je izdalo prijavljeno tijelo ili prijavljena tijela.</p> <p>Uz stavak 3. Članak 52. (5) Proizvođač ili njegov ovlašten predstavnik označava datumom i potpisuje „EZ” izjavu.</p> <p>Uz stavak 5. Članak 51. (4) Rezervni dijelovi za strukturne podsustave koji su već u uporabi kada odgovarajući TSI stupa na snagu, mogu se ugrađivati u te podsustave bez da podliježu postupku iz stavka 1. ovoga članka.</p> <p>Uz stavak 6. Članak 50. (1) Sastavni dijelovi interoperabilnosti mogu se isključivo: a) staviti na tržište ukoliko omogućuju postizanje interoperabilnosti u željezničkom sustavu</p>	U potpunosti preuzeto	

	<p>Europske unije uz istodobno ispunjavanje osnovnih zahtjeva i b) koristiti u namijenjenom području uporabe, te propisno ugrađivati i održavati.</p> <p>Uz stavak 4. Ne prenosi se, obveza EK</p>	Nije potrebno preuzimanje	Ne prenosi se, obveza EK
<p>Članak 10. Postupak za „EZ” izjavu o sukladnosti ili prikladnosti za uporabu</p> <p>1. Za sastavljanje „EZ” izjave o sukladnosti ili prikladnosti za uporabu određenog sastavnog dijela interoperabilnosti, proizvođač ili njegov ovlašten zastupnik primjenjuju odredbe utvrđene relevantnim TSI-ovima.</p> <p>2. Kada se to zahtijeva u odgovarajućem TSI-u, ocjenjivanje sukladnosti ili prikladnosti za uporabu sastavnog dijela interoperabilnosti provodi prijavljeno tijelo kojemu je proizvođač ili njegov ovlašten zastupnik podnio zahtjev.</p> <p>3. Kada sastavni dijelovi interoperabilnosti podliježu drugim pravnim aktima Unije kojima su obuhvaćena druga pitanja, u „EZ” izjavi o sukladnosti ili prikladnosti za uporabu navodi se da sastavni dijelovi interoperabilnosti također ispunjavaju uvjete tih drugih pravnih akata.</p> <p>4. Kada niti proizvođač niti njegov ovlašten zastupnik nisu ispunili obveze utvrđene u stavcima 1. i 3., te je obveze dužna ispuniti ona osoba koja sastavne dijelove interoperabilnosti stavlja na tržište. Za potrebe ove Direktive jednake obveze primjenjuju se na sve one osobe koje sklapaju sastavne dijelove interoperabilnosti ili dijelove sastavnih dijelova interoperabilnosti različitog podrijetla ili koje proizvode sastavne dijelove interoperabilnosti za vlastitu uporabu.</p> <p>5. Ako država članica utvrdi da je „EZ” izjava sastavljena neopravdano, ona je dužna pobrinuti se da se sastavni dio interoperabilnosti ne stavi na tržište. U takvom slučaju, proizvođač ili njegov ovlašten zastupnik dužni su sastavni dio interoperabilnosti vratiti u stanje sukladnosti pod uvjetima utvrđenima u toj državi članici.</p>	<p>Uz stavak 1. Članak 52. stavak 1. (1) Za izradu „EZ” izjave o sukladnosti ili prikladnosti za uporabu sastavnog dijela interoperabilnosti, proizvođač ili njegov ovlašten predstavnik s poslovnim nastanom u Europskoj uniji primjenjuje odredbe utvrđene u odgovarajućim TSI-ima.</p> <p>Uz stavak 2. Članak 51. stavak 1. (1) Ocjenjivanje sukladnosti ili prikladnosti za uporabu sastavnih dijelova interoperabilnosti, kada se to nalaže u odgovarajućem TSI-u, obavlja prijavljeno tijelo koje izdaje „EZ” potvrdu o sukladnosti ili prikladnosti za uporabu kojemu je proizvođač ili njegov ovlašten zastupnik podnio zahtjev.</p> <p>Uz stavak 3. Članak 52. stavak 2. (2) Ako se na sastavni dio interoperabilnosti odnose odredbe pravnih akata Europske unije iz područja koja nisu obuhvaćena ovim Zakonom, tada se u „EZ” izjavi o sukladnosti ili prikladnosti za uporabu navodi da sastavni dijelovi interoperabilnosti također ispunjavaju zahtjeve tih pravnih akata.</p> <p>Uz stavak 4. Članak 52. stavak 3. (3) Ako ni proizvođač niti njegov ovlašten predstavnik nisu ispunili obveze koje proizlaze iz stavaka 1. i 2. ovoga članka, te je obveze dužan ispuniti onaj koji sastavne dijelove interoperabilnosti stavlja na tržište te onaj koji sklapa sastavne dijelove interoperabilnosti ili njihove dijelove različitog podrijetla ili koji proizvodi sastavne dijelove interoperabilnosti za vlastitu uporabu.</p> <p>Uz stavak 5. Članak 53. stavak 5 i 6. (5) Kada Agencija ustanovi da je „EZ” izjava o sukladnosti nepropisno sastavljena, ona poduzima odgovarajuće mjere kako bi se zabranilo stavljanje sastavnih dijelova interoperabilnosti na tržište. (6) Kod utvrđene nesukladnosti iz stavka 4. ovoga članka proizvođač ili njegov ovlašten predstavnik dužni su iznova uspostaviti sukladnost sastavnog dijela interoperabilnosti i pri tome se pridržavati odredbi ovoga Zakona.</p>	U potpunosti preuzeto	
<p>Članak 11. Neusklađenost sastavnih dijelova interoperabilnosti s osnovnim zahtjevima</p> <p>1. Ako država članica utvrdi da sastavni dio interoperabilnosti koji je obuhvaćen „EZ” izjavom o sukladnosti ili prikladnosti za uporabu i stavljen na tržište vjerojatno neće ispunjavati osnovne zahtjeve kada ga se bude upotrebljavalo u skladu s njegovom namjenom, ta država članica poduzima sve potrebne korake kako bi ograničila njegovo područje primjene, zabranila njegovu uporabu, povukla ga s tržišta ili ga opozvala. Država članica odmah obavješćuje Komisiju, Agenciju i druge države članice o poduzetim mjerama i navodi razloge za svoju odluku, pri čemu posebno naznačuje proizlazi li neusklađenost iz:</p> <p>(a) neispunjavanja osnovnih zahtjeva; (b) neispravne primjene europskih specifikacija, ako se takve specifikacije primjenjuju; (c) nepotpunosti europskih specifikacija.</p> <p>2. Agencija na temelju mandata Komisije bez odgode, a u svakom slučaju u roku od 20 dana od primitka tog mandata, započinje postupak savjetovanja sa zainteresiranim stranama. Ako Agencija nakon tog savjetovanja utvrdi da mjera nije opravdana, ona o tome odmah obavješćuje Komisiju, državu članicu koja je poduzela inicijativu kao i ostale države članice te proizvođača ili njegova ovlaštenog zastupnika. Ako Agencija utvrdi da je mjera opravdana, ona o tome odmah obavješćuje države članice.</p> <p>3. Kada odluka iz stavka 1. proizlazi iz nepotpunosti europskih specifikacija, države članice, Komisija ili Agencija, prema potrebi, primjenjuju jednu ili više sljedećih mjera:</p> <p>(a) djelomično ili potpuno povlačenje dotičnih specifikacija iz publikacija u kojima su navedene;</p>	<p>Uz stavak 1. Članak 53. stavak 1 i 2. (1) Kada Agencija utvrdi da sastavni dio interoperabilnosti koji je obuhvaćen „EZ” izjavom o sukladnosti ili prikladnosti za uporabu i koji je stavljen na tržište vjerojatno neće, pri namjenskoj uporabi, ispunjavati osnovne zahtjeve, ograničit će njegovo područje primjene, zabraniti njegovu uporabu, narediti njegovo povlačenje s tržišta ili ga ukloniti s tržišta. (2) Agencija odmah obavješćava Europsku komisiju, Agenciju Europske unije za željeznice i druge države članice Europske unije o poduzetim mjerama i navodi razloge za svoju odluku, pri čemu posebno naznačuje proizlazi li neusklađenost iz:</p> <p>a) neispunjavanja osnovnih zahtjeva b) neispravne primjene europskih specifikacija, ako se takve specifikacije primjenjuju ili c) nepotpunosti europskih specifikacija.</p> <p>Uz stavak 3. Članak 53. stavak 3. (3) Kada odluka iz stavka 1. ovoga članka proizlazi iz nepotpunosti europskih specifikacija, Agencija, primjenjuje jednu ili više sljedećih mjera:</p> <p>a) djelomično ili potpuno povlačenje specifikacija iz službenog glasila u kojima su navedene ili b) ako odgovarajuća specifikacija predstavlja usklađenu normu, tada se ta norma ograničava ili povlači u smislu članka 11. Uredbe (EU) br. 1025/2012.</p>	U potpunosti preuzeto	

<p>(b) ako odgovarajuća specifikacija predstavlja usklađenu normu, tada se ta norma ograničava ili povlači u skladu s člankom 11. Uredbe (EU) br. 1025/2012;</p> <p>(c) preispitivanje TSI-a u skladu s člankom 6.</p> <p>4. Kada se pokaže da sastavni dio interoperabilnosti za koji postoji „EZ” izjava o sukladnosti nije usklađen s osnovnim zahtjevima, nadležna država članica poduzima odgovarajuće mjere protiv subjekta koji je sastavio izjavu te o tome obavješćuje Komisiju i ostale države članice.</p>	<p>Uz stavak 4. Članak 53. stavak 4. (4) Kada Agencija utvrdi da sastavni dio interoperabilnosti za koji postoji „EZ” izjava o sukladnosti nije sukladan s osnovnim zahtjevima, poduzet će odgovarajuće zakonske mjere protiv onoga tko je sastavio izjavu o sukladnosti te o tome obavijestiti Europsku komisiju i ostale države članice Europske unije.</p> <p>Uz stavak 2. Ne prenosi se, obveza Agencije.</p>	<p>Nije potrebno preuzimanje</p>	<p>Ne prenosi se, obveza Agencije</p>
<p>POGLAVLJE IV. PODSUSTAVI Članak 12. Slobodno kretanje podsustava Ne dovodeći u pitanje odredbe poglavlja V., države članice na svom državnom području i zbog razloga povezanih s ovom Direktivom ne smiju zabraniti, ograničiti ili priječiti gradnju, puštanje u uporabu i rad strukturnih podsustava koji su dio željezničkog sustava i koji ispunjavaju osnovne zahtjeve. One posebno ne smiju zahtijevati provjere koje su već obavljene: (a) u okviru postupka koji vodi do sastavljanja „EZ” izjave o provjeri; ili (b) u drugim državama članicama, prije ili nakon stupanja na snagu ove Direktive, s ciljem provjere usklađenosti s istim zahtjevima pod istim radnim uvjetima.</p>	<p>Uz članak 12. Članak 54. stavak 1 i 2. (1) Uz odredbe ovoga Zakona o stavljanju na tržište i puštanju u uporabu te primjenu ostalih propisa (iz područja gradnje, zaštite okoliša i ostalih), strukturni podsustavi koji su dio željezničkog sustava i koji ispunjavaju osnovne zahtjeve mogu se bez zabrane i ograničenja graditi, puštati u uporabu i koristiti na teritoriju Republike Hrvatske. (2) U smislu stavka 1. ovoga članka priznaju se pregledi koji su već obavljeni: a) u okviru postupka koji vodi do sastavljanja „EZ” izjave o provjeri ili b) u ostalim državama članicama Europske unije s ciljem provjere sukladnosti s istovjetnim zahtjevima u istovjetnim uvjetima rada.</p>	<p>U potpunosti preuzeto</p>	
<p>Članak 13. Sukladnost s TSI-ovima i nacionalnim pravilima 1. Agencija i nacionalna tijela nadležna za sigurnost smatraju da osnovne zahtjeve ispunjavaju oni strukturni podsustavi koji su dio željezničkog sustava te koji su, prema potrebi, obuhvaćeni „EZ” izjavom o provjeri izdanom upućivanjem na TSI-ove u skladu s člankom 15., ili izjavom o provjeri izdanom upućivanjem na nacionalna pravila u skladu s člankom 15. stavkom 8., ili koji su obuhvaćeni objema izjavama. 2. Nacionalna pravila za provedbu osnovnih zahtjeva i, prema potrebi, prihvatljivi nacionalni načini osiguravanja usklađenosti, primjenjuju se u sljedećim slučajevima: (a) ako TSI-ovi ne obuhvaćaju ili ne obuhvaćaju u potpunosti određene aspekte koji odgovaraju osnovnim zahtjevima, uključujući otvorena pitanja, kako je navedeno u članku 4. stavku 6.; (b) ako se o neprimjeni jednog ili više TSI-a ili njihovih dijelova obavijestilo u skladu s člankom 7.; (c) ako poseban slučaj zahtijeva primjenu tehničkih pravila koja nisu uključena u relevantni TSI; (d) nacionalna pravila koja se koriste za određivanje postojećih sustava, čija je svrha ograničena na ocjenjivanje tehničke usklađenosti vozila s mrežom; (e) mreže i vozila koja nisu obuhvaćena TSI-ovima; (f) kao nužnu privremenu preventivnu mjeru, posebno nakon nesreće.</p>	<p>Uz stavak 1. Članak 55. stavak 1. (1) Smatra se da su strukturni podsustavi koji su obuhvaćeni „EZ” izjavom o provjeri izdanom upućivanjem na TSI-e u skladu s člankom 60. i člankom 63. stavcima 1., 2. i 3. ovoga Zakona ili izjavom o provjeri izdanom upućivanjem na nacionalna pravila u skladu s člankom 39. stavcima 3. i 15. ovog Zakona odnosno koji su obuhvaćeni objema izjavama, interoperabilni i sukladni s odgovarajućim osnovnim zahtjevima. Uz stavak 2. Članak 55. stavak 2. (2) Nacionalna pravila za provedbu osnovnih zahtjeva i, prema potrebi, prihvatljivi nacionalni načini osiguravanja usklađenosti, primjenjuju se u sljedećim slučajevima: a) ako TSI-i ne obuhvaćaju ili ne obuhvaćaju u potpunosti određene dijelove koji odgovaraju osnovnim zahtjevima, uključujući otvorena pitanja b) ako se ne primjenjuje jedan ili više TSI-a ili njihovi dijelovi u skladu s člankom 38. ovoga Zakona c) ako poseban slučaj zahtijeva primjenu tehničkih pravila koja nisu uključena u odgovarajući TSI d) nacionalna pravila koja se koriste za određivanje postojećih sustava, čija je svrha ograničena na ocjenjivanje tehničke usklađenosti vozila s mrežom e) mreže i vozila koja nisu obuhvaćena TSI-ima ili f) kao nužnu privremenu preventivnu mjeru, posebno nakon nesreće.</p>	<p>U potpunosti preuzeto</p>	
<p>Članak 14. Obavješćivanje o nacionalnim pravilima 1. Države članice obavješćuju Komisiju i Agenciju o postojećim nacionalnim pravilima iz članka 13. stavka 2. u sljedećim slučajevima: (a) kada se o nacionalnom(-om) pravilu(-ima) nije obavijestilo do 15. lipnja 2016. U tom slučaju o njima se obavješćuje do 16. prosinca 2016.; (b) pri svakoj promjeni pravila; (c) ako je podnesen novi zahtjev za neprimjenu TSI-a u skladu s člankom 7.; (d) ako nacionalna pravila postanu suvišna nakon objave ili revidiranja dotičnog TSI-a. 2. Države članice obavješćuju o cjelovitom tekstu nacionalnih pravila iz stavka 1. putem odgovarajućeg informatičkog sustava u skladu s člankom 27. Uredbe (EU) 2016/796. 3. Države članice osiguravaju da su nacionalna pravila iz stavka 1., uključujući ona koja obuhvaćaju sučelja između vozila i mreža, lako dostupna, da su u javnoj domeni i da se u njima koristi terminologija koju sve zainteresirane strane mogu razumjeti. Od država članica može se zatražiti da pruže dodatne informacije o tim nacionalnim pravilima.</p>	<p>Uz stavak 3. Članak 23. stavak 2. (2) Nacionalna pravila iz stavka 1. ovoga članka donose se u obliku zakonskih i podzakonskih propisa te se objavljuju u "Narodnim novinama". Uz stavak 4. Članak 23. stavak 1. (1) Nova nacionalna pravila se mogu utvrditi samo u sljedećim slučajevima: a) ako pravila koja se odnose na postojeće sigurnosne metode nisu obuhvaćena zajedničkim sigurnosnim metodama b) ako operativna pravila željezničke mreže još nisu obuhvaćena TSI-ima c) kada TSI ne ispunjava u potpunosti osnovne zahtjeve d) kao hitnu preventivnu mjeru, posebice nakon nesreće ili incidenta e) kada je potrebno revidirati pravilo o kojem se već obavijestilo ili f) kada pravila o zahtjevima koje trebaju ispunjavati radnici koji obavljaju zadaće bitne za sigurnost, uključujući kriterije za odabir, fizičku i psihičku sposobnost te stručnu osposobljenost,</p>	<p>U potpunosti preuzeto</p>	

<p>4. Države članice mogu utvrditi nova nacionalna pravila samo u sljedećim slučajevima:</p> <p>(a) kada TSI ne ispunjava u potpunosti osnovne zahtjeve;</p> <p>(b) kao hitnu preventivnu mjeru, posebice nakon nesreće.</p> <p>5. Države članice podnose, putem odgovarajućeg informatičkog sustava u skladu s člankom 27. Uredbe (EU) 2016/796, nacрте novih nacionalnih pravila Agenciji i Komisiji na razmatranje prije očekivanog uvođenja predloženog novog pravila u nacionalni pravni sustav, pravovremeno i u rokovima iz članka 25. stavka 1. Uredbe (EU) 2016/796 te pružaju obrazloženje za uvođenje tog novog pravila. Države članice osiguravaju da je nacrt u dovoljnoj mjeri dovršen kako bi Agencija mogla provesti njegovo ispitivanje u skladu s člankom 25. stavkom 2. Uredbe (EU) 2016/796.</p> <p>6. Kada donesu određeno novo nacionalno pravilo, države članice o njemu obavješćuju Agenciju i Komisiju putem odgovarajućeg informatičkog sustava u skladu s člankom 27. Uredbe (EU) 2016/796.</p> <p>7. U slučaju hitnih preventivnih mjera države članice mogu odmah donijeti i primijeniti novo pravilo. O tom pravilu obavješćuje se u skladu s člankom 27. stavkom 2. Uredbe (EU) 2016/796 i ono podliježe ocjeni Agencije u skladu s člankom 26. stavcima 1., 2. i 5. te Uredbe.</p> <p>8. Pri obavješćivanju o nacionalnom pravilu iz stavka 1. ili novom nacionalnom pravilu države članice pružaju obrazloženje potrebe za tim pravilom kako bi ispunile osnovni zahtjev koji još nije obuhvaćen relevantnim TSI-em.</p> <p>9. Nacрте nacionalnih pravila i nacionalna pravila iz stavka 1. ispituje Agencija u skladu s postupcima utvrđenima u člancima 25. i 26. Uredbe (EU) 2016/796.</p> <p>10. Komisija provedbenim aktima utvrđuje razvrstavanje nacionalnih pravila o kojima se obavijestilo u različite skupine s ciljem olakšavanja uzajamnog prihvaćanja u različitim državama članicama i stavljanja vozila na tržište, uključujući kompatibilnost između nepokretne i mobilne opreme. Ti se provedbeni akti temelje na napretku koji je Agencija ostvarila u području uzajamnog prihvaćanja i donose se u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 51. stavka 3. U skladu s provedbenim aktima iz prvog podstavka Agencija razvrstava nacionalna pravila o kojima se obavijestilo u skladu s ovim člankom.</p> <p>11. Države članice mogu odlučiti da ne obavijeste o pravilima i ograničenjima izričito lokalne naravi. U takvim slučajevima države članice navode ta pravila i ograničenja u registriranim infrastrukture iz članka 49.</p> <p>12. Nacionalna pravila o kojima se obavijestilo u skladu s ovim člankom ne podliježu postupku obavješćivanja utvrđenom u Direktivi (EU) 2015/1535 Europskog parlamenta i Vijeća (14).</p> <p>13. Nacionalna pravila o kojima se nije obavijestilo u skladu s ovim člankom ne primjenjuju se za potrebe ove Direktive.</p>	<p>još nisu obuhvaćena TSI-om ili ovim Zakonom.</p> <p>Uz stavak 5. Članak 23. stavak 3. (3) Ministarstvo dostavlja izrađeni nacrt novog nacionalnog pravila Agenciji Europske unije za željeznice i Europskoj komisiji na razmatranje pravovremeno i u rokovima iz članka 25. stavka 1. Uredbe (EU) 2016/796 prije uvođenja predloženog novog pravila u zakonodavstvo Republike Hrvatske, pružajući obrazloženje za njegovo uvođenje, putem odgovarajućeg informatičkog sustava u skladu s člankom 27. Uredbe (EU) 2016/796, a Agencija Europske unije za željeznice provodi ispitivanje u skladu s člankom 25. stavkom 2. Uredbe (EU) 2016/796.</p> <p>Uz stavak 6. Članak 23. stavak 7. (7) O donošenju novog nacionalnog pravila iz stavka 1. točke c) ovoga članka Ministarstvo obavješćava Agenciju Europske unije za željeznice i Europsku komisiju putem odgovarajućeg informatičkog sustava u skladu s člankom 27. Uredbe (EU) 2016/796 te se obrazlaže potreba za donošenjem novog pravila kako bi se ispunio osnovni zahtjev koji još nije obuhvaćen odgovarajućim TSI-em.</p> <p>Uz stavak 7. Članak 23. stavak 4. (4) U slučaju hitnih preventivnih mjera novo nacionalno pravilo može se odmah donijeti i primjenjivati.</p> <p>Uz stavak 8. Članak 23. stavak 7. (7) O donošenju novog nacionalnog pravila iz stavka 1. točke c) ovoga članka Ministarstvo obavješćava Agenciju Europske unije za željeznice i Europsku komisiju putem odgovarajućeg informatičkog sustava u skladu s člankom 27. Uredbe (EU) 2016/796 te se obrazlaže potreba za donošenjem novog pravila kako bi se ispunio osnovni zahtjev koji još nije obuhvaćen odgovarajućim TSI-em.</p> <p>Uz stavak 11. Članak 23. stavak 8 (8) Ministarstvo može odlučiti ne obavijestiti Agenciju Europske unije za željeznice i Europsku komisiju o pravilima i ograničenjima izričito lokalne naravi.</p> <p>Uz stavak 13. Članak 23. stavak 10. (10) Pravila o kojima Ministarstvo nije obavijestilo Agenciju Europske unije za željeznice i Europsku komisiju u skladu s ovim člankom ne primjenjuju se za potrebe ovoga Zakona.</p> <p>Uz stavke 1, 2, 9, 10, 12.</p>		
<p>Članak 15. Postupak za sastavljanje „EZ” izjave o provjeri</p> <p>1. Kako bi sastavio „EZ” izjavu o provjeri koja je potrebna za stavljanje na tržište i puštanje u uporabu iz poglavlja V., podnositelj zahtjeva zahtjeva od tijela ili tijela za ocjenjivanje sukladnosti koje je odabrao u tu svrhu da provede(-u) postupak „EZ” provjere naveden u Prilogu IV.</p> <p>2. Podnositelj zahtjeva sastavlja „EZ” izjavu o provjeri podsustava. Podnositelj zahtjeva pod svojom isključivom odgovornošću izjavljuje da je dotični podsustav podvrgnut odgovarajućim postupcima provjere i da ispunjava zahtjeve mjerodavnog prava Unije i svakog mjerodavnog nacionalnog pravila. „EZ” izjavu o provjeri podsustava i prateću dokumentaciju podnositelj zahtjeva označuje datumom i potpisuje.</p> <p>3. Zadaća prijavljenog tijela odgovornog za „EZ” provjeru podsustava počinje u fazi projektiranja i obuhvaća čitavo razdoblje proizvodnje sve do faze preuzimanja prije početka stavljanja podsustava na tržište ili puštanja u uporabu. U skladu s relevantnim TSI-em, ona također obuhvaća provjeru sučelja dotičnog podsustava u odnosu na sustav čijim sastavnim dijelom on postaje.</p> <p>4. Podnositelj zahtjeva odgovoran je za prikupljanje tehničke dokumentacije koju treba priložiti „EZ” izjavi o provjeri. Ta tehnička dokumentacija sadržava sve potrebne dokumente koji se odnose na značajke podsustava i, prema potrebi, sve dokumente o potvrđivanju sukladnosti sastavnih dijelova interoperabilnosti. Ona također sadrži sve elemente koji se odnose na uvjete i ograničenja uporabe te upute o servisiranju, stalnom ili rutinskom nadgledanju, prilagodavanju i održavanju.</p> <p>5. U slučaju obnove ili modernizacije podsustava koja za posljedicu ima izmjenu tehničke dokumentacije i</p>	<p>Uz stavak 1. Članak 63. stavak 1. (1) Podnositelj zahtjeva zahtjeva od tijela za ocjenjivanje sukladnosti koje je odabrao u tu svrhu da provede postupak „EZ” provjere naveden u Prilogu 5. ovoga Zakona, u svrhu sastavljanja „EZ” izjave o provjeri koja je potrebna za stavljanje na tržište i puštanje u uporabu u skladu sa odredbama ovoga Zakona.</p> <p>Uz stavak 2. Članak 63. stavak 2 i 3. (2) „EZ” izjava o provjeri podsustava je izjava koju sastavlja podnositelj zahtjeva i u kojoj pod materijalnom i kaznenom odgovornošću izjavljuje da predmetni podsustav koji je bio podvrgnut odgovarajućim postupcima provjere ispunjava zahtjeve mjerodavnog zakonodavstva Europske unije uključujući sva primjenjiva nacionalna pravila. (3) „EZ” izjava o provjeri podsustava i prateća dokumentacija moraju biti datirani i ovjereni potpisom podnositelja zahtjeva.</p> <p>Uz stavak 3. Članak 60. stavak 1 i 2. (1) „EZ” provjera podsustava počinje u fazi projektiranja i traje cijelo razdoblje proizvodnje do faze preuzimanja prije početka stavljanja podsustava na tržište ili puštanja u uporabu. (2) „EZ” provjera podsustava uključuje i provjeru sučelja podsustava prema sustavu u koji se</p>	<p>Nije potrebno preuzimanje U potpunosti preuzeto</p>	<p>Izravno primjenjivo</p>

<p>koja utječe na valjanost već provedenih postupaka provjera, podnositelj zahtjeva procjenjuje potrebu za novom „EZ” izjavom o provjeri.</p> <p>6. Prijavljeno tijelo može izdati privremenu potvrdu o provjeri kako bi obuhvatilo određene faze postupka provjere ili određene dijelove podsustava.</p> <p>7. Ako to relevantni TSI-ovi omogućuju, prijavljeno tijelo može izdati potvrde o provjeri za jedan ili više podsustava ili određenih dijelova tih podsustava.</p> <p>8. Države članice određuju tijela odgovorna za provedbu postupka provjere u skladu s nacionalnim pravilima. U tom smislu, imenovana tijela odgovorna su za s time povezane zadaće. Ne dovodeći u pitanje članak 30., država članica može odrediti prijavljeno tijelo kao imenovano tijelo te u tom slučaju jedinstveno tijelo za ocjenjivanje sukladnosti može provesti cijeli postupak.</p> <p>9. Komisija provedbenim aktima može odrediti:</p> <p>(a) pojedinstvo „EZ” postupaka provjere podsustava, uključujući postupak provjere u slučaju nacionalnih pravila i dokumente koje podnositelj zahtjeva podnosi za potrebe tog postupka;</p> <p>(b) obrasce za „EZ” izjavu o provjeri, među ostalim u slučaju izmjene podsustava ili u slučaju dodatnih provjera, privremenu potvrdu o provjeri te obrasce za dokumente tehničke dokumentacije koji se moraju priložiti uz te izjave, kao i obrasce za potvrdu o provjeri.</p> <p>Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 51. stavka 3.</p>	<p>pod sustav integrira, u skladu s odgovarajućim TSI-em.</p> <p>Uz stavak 4. Članak 60. stavak 3., 4. i 5.</p> <p>(3) Podnositelj zahtjeva odgovoran je za prikupljanje tehničke dokumentacije koju treba priložiti „EZ” izjavi o provjeri.</p> <p>(4) Tehnička dokumentacija sadrži sve potrebne dokumente o svojstvima podsustava i po potrebi sve dokumente o potvrđivanju sukladnosti sastavnog dijela interoperabilnosti.</p> <p>(5) Tehnička dokumentacija sadrži sve podatke koji se odnose na uvjete i ograničenja uporabe, te upute za popravak, stalni ili rutinski nadzor, podešavanje i održavanje.</p> <p>Uz stavak 5. Članak 60. stavak 6.</p> <p>(6) U slučaju obnove ili modernizacije podsustava koja za posljedicu ima izmjenu tehničke dokumentacije i koja utječe na valjanost već provedenih postupaka provjera, podnositelj zahtjeva procjenjuje potrebu za novom „EZ” izjavom o provjeri.</p> <p>Uz stavak 6. Članak 60. stavak 7.</p> <p>(7) U tijeku postupka provjere podsustava prijavljeno tijelo može izdati privremeni izvještaj o pojedinim fazama provjere ili o provjeri pojedinih dijelova podsustava (engl. <i>Intermediate Statement of Verification – ISV</i>).</p> <p>Uz stavak 7. Članak 60. stavak 8.</p> <p>(8) Prijavljeno tijelo može izdati potvrde o provjeri za seriju podsustava ili za određene dijelove tih podsustava, ako je to predviđeno odgovarajućim TSI-ima.</p> <p>Uz stavak 8. Članak 39. stavak 3. i 15.</p> <p>(3) Imenovano tijelo je pravna osoba koja obavlja zadaće ocjenjivanja sukladnosti za koje je imenovano, a u skladu s nacionalnim pravom pod vlastitom odgovornošću.</p> <p>(15) Neovisno o ovom članku, prijavljeno tijelo se može odrediti kao imenovano tijelo te u tom slučaju jedinstveno tijelo za ocjenjivanje sukladnosti može provesti cijeli postupak „EZ” provjere podsustava iz članka 60. ovoga Zakona.</p>		
<p>Članak 16.</p> <p>Neusklađenost podsustava s osnovnim zahtjevima</p> <p>1. Kada država članica utvrdi da strukturni podsustav koji je obuhvaćen „EZ” izjavom o provjeri s priloženom tehničkom dokumentacijom nije u potpunosti u skladu s ovom Direktivom i posebno ne ispunjava osnovne zahtjeve, ona može zatražiti provedbu dodatnih provjera.</p> <p>2. Država članica koja podnosi zahtjev odmah obavješćuje Komisiju o svim zatraženim dodatnim provjerama i navodi razloge za to. Komisija se savjetuje sa zainteresiranim stranama.</p> <p>3. Država članica koja podnosi zahtjev navodi je li nepostojanje potpune usklađenosti s ovom Direktivom posljedica:</p> <p>(a) neusklađenosti s osnovnim zahtjevima ili s TSI-em ili nepravilne primjene TSI-a, u kojem slučaju Komisija odmah obavješćuje državu članicu u kojoj prebiva osoba koja je neopravdano sastavila „EZ” izjavu o provjeri i od države članice zahtijeva da poduzme odgovarajuće mjere;</p> <p>(b) nepotpunosti TSI-a, u kojem se slučaju primjenjuje postupak izmjene TSI-a kako je navedenu u članku 6.</p>	<p>Uz stavak 9. Ne prenosi se</p> <p>Uz stavak 1. Članak 61. stavak 1</p> <p>(1) Ako u bilo kojem trenutku Agencija utvrdi da strukturni podsustav koji je obuhvaćen „EZ” izjavom o provjeri s priloženom tehničkom dokumentacijom, nije u potpunosti u skladu s ovim Zakonom, a naročito ako ne ispunjava osnovne zahtjeve, može zatražiti dodatne preglede te o tome izvijestiti Europsku komisiju.</p> <p>Uz stavak 3. Članak 61. stavak 2.</p> <p>(2) Agencija navodi je li nepostojanje potpune usklađenosti s ovom Zakonom posljedica:</p> <p>(a) neusklađenosti s osnovnim zahtjevima ili s TSI-em ili nepravilne primjene TSI-a, u kojem slučaju Europska komisija odmah obavješćava državu članicu Europske komisije u kojoj ima prebivalište ili sjedište osoba koja je neopravdano sastavila „EZ” izjavu o provjeri i od države članice Europske unije zahtijeva da poduzme odgovarajuće mjere ili</p> <p>(b) nepotpunosti TSI-a, u kojem se slučaju primjenjuje postupak izmjene TSI-a.</p>	Nije potrebno preuzimanje	Ne prenosi se, obveza EK
<p>Članak 17.</p> <p>Pretpostavka sukladnosti</p> <p>Za sastavne dijelove interoperabilnosti i podsustave koji su sukladni s usklađenim normama ili njihovim dijelovima, a na koje su upućivanja objavljena u Službenom listu Europske unije, pretpostavlja se da su sukladni s osnovnim zahtjevima obuhvaćenim tim normama ili njihovim dijelovima.</p>	<p>Uz stavak 2. Ne prenosi se</p> <p>Članak 62.</p> <p>Za sastavne dijelove interoperabilnosti i podsustave koji su sukladni s usklađenim normama ili njihovim dijelovima, a na koje su upućivanja objavljena u Službenom listu Europske unije, pretpostavlja se da su sukladni s osnovnim zahtjevima obuhvaćenim tim normama ili njihovim dijelovima.</p>	Nije potrebno preuzimanje	Ne prenosi se, nije primjenjivo
<p>POGLAVLJE V.</p> <p>STAVLJANJE NA TRŽIŠTE I PUŠTANJE U UPORABU</p>	<p>Uz stavak 1. Članak 56. stavak 4.</p>	U potpunosti preuzeto	

Članak 18.

Odobrenje za puštanje nepokretnih postrojenja u uporabu

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

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

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

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

(a) izjavama o provjeri iz članka 15.;

(b) tehničkoj kompatibilnosti podsustava sa sustavom u koji se integriraju, utvrđenoj na temelju relevantnih TSI-a, nacionalnih pravila i registara;

(c) sigurnoj integraciji podsustava, utvrđenoj na temelju relevantnih TSI-a, nacionalnih pravila te zajedničkih sigurnosnih metoda („CSM-ovi”) određenih u članku 6. Direktive (EU) 2016/798;

(d) u slučaju pružnih prometno-upravljačkih i signalno-sigurnosnih podsustava koji obuhvaćaju opremu Europskog sustava upravljanja i nadzora vlakova (ETCS) i/ili Globalnog sustava pokretnih komunikacija za željeznički promet (GSM-R), pozitivne odluke Agencije izdane u skladu s člankom 19. ove Direktive; i u slučaju promjene nacrt specifikacija natječaja ili opisa predviđenih tehničkih rješenja koja su izrađena nakon pozitivne odluke, usklađenosti s rezultatima postupka iz članka 30. stavka 2. Uredbe (EU) 2016/796.

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

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

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

(a) predviđeni radovi mogli bi imati negativan učinak na ukupnu razinu sigurnosti dotičnog podsustava;

(b) to zahtijevaju relevantni TSI-ovi;

(c) to zahtijevaju nacionalni planovi provedbe koje su utvrdile države članice; ili

(d) izmijenjene su vrijednosti parametara na temelju kojih je već dodijeljeno odobrenje.

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

7. Nacionalno tijelo nadležno za sigurnost dužno je primjereno utemeljiti odluku kojom se odbija zahtjev za odobrenje za puštanje u uporabu nepokretnih postrojenja. Podnositelj zahtjeva može, u roku od mjeseca dana od primitka negativne odluke, nacionalnom tijelu nadležnom za sigurnost podnijeti zahtjev da preispita svoju odluku. Uz zahtjev se prilaže obrazloženje. Nacionalno tijelo nadležno za sigurnost ima dva mjeseca od datuma primitka zahtjeva za preispitivanje da potvrdi ili opozove svoju odluku. Ako negativna odluka nacionalnog tijela nadležnog za sigurnost bude potvrđena, podnositelj zahtjeva može podnijeti žalbu tijelu

(4) Infrastrukturni podsustavi se puštaju u uporabu samo ako su projektirani, izgrađeni i ugrađeni tako da pri uključivanju u željeznički sustav ispunjavaju osnovne zahtjeve i ako je za te podsustave izdano odgovarajuće odobrenje u skladu s ovim člankom.

Uz stavak 2.

Članak 56. stavak 2.

(2) Upravitelj infrastrukture mora za svaki infrastrukturni podsustav koji se nalazi ili se koristi na teritoriju Republike Hrvatske prije puštanja u uporabu imati odobrenje za puštanje u uporabu koje izdaje Agencija.

Uz stavak 3.

Članak 56. stavak 5.

(5) Agencija je dužna na svojoj internetskoj stranici javno objaviti smjernice za podnošenje zahtjeva za izdavanje odobrenja iz ovog članka u kojem će opisati postupak izdavanja, navesti zahtjeve koje je potrebno ispuniti za izdavanje i navesti dokumentaciju koju je potrebno priložiti zahtjevu.

Uz stavak 4.

Članak 56. stavak 7.

(7) Podnositelj zahtjeva podnosi Agenciji zahtjev za odobrenje za puštanje u uporabu infrastrukturnih podsustava, uz koji prilaže dokaze o:

a) „EZ” izjavama o provjeri

b) tehničkoj kompatibilnosti podsustava sa sustavom u koji se integriraju, utvrđenoj na temelju odgovarajućih TSI-a, nacionalnih pravila i registara

c) sigurnoj integraciji podsustava, utvrđenoj na temelju odgovarajućih TSI-a, nacionalnih pravila te zajedničkih sigurnosnih metoda i

d) pozitivnoj odluci Agencije Europske unije za željeznice izdanoj u skladu s člankom 59. ovoga Zakona u slučaju prometno-upravljačkih i signalno-sigurnosnih podsustava na pruzi koji obuhvaćaju opremu Europskog sustava upravljanja i nadzora vlakova (ETCS) i/ili Globalnog sustava pokretnih komunikacija za željeznički promet (GSM-R) te usklađenosti s rezultatima postupka u smislu članka 30. stavka 2. Uredbe (EU) 2016/796, a u slučaju promjene nacrt specifikacija natječaja ili opisa predviđenih tehničkih rješenja koja su izrađena nakon te pozitivne odluke.

Uz stavak 5.

Članak 56. stavak 8., 9., 10.

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

(9) Agencija provjerava potpunost, ispravnost i dosljednost dokumentacije, i, u slučaju pružne opreme ETRMS-a, usklađenost s pozitivnom odlukom Agencije Europske unije za željeznicu, izdanom u skladu s člankom 59. ovoga Zakona i, prema potrebi, usklađenost s rezultatom postupka u smislu članka 30. stavka 2. Uredbe (EU) 2016/796.

(10) Nakon potvrde iz stavka 9. ovoga članka, Agencija izdaje rješenje o odobrenju za puštanje u uporabu infrastrukturnih podsustava ili obavješćuje podnositelja zahtjeva o svojoj negativnoj odluci u unaprijed utvrđenom, razumnom roku, a u svakom slučaju u roku sukladno odredbama propisa kojima se uređuje opći upravni postupak od primitka svih potrebnih informacija.

Uz stavak 6.

Članak 57.

(1) Agencija će odluku o izdavanju odobrenja za puštanje u uporabu infrastrukturnog podsustava donijeti bez odgađanja, a najkasnije u roku četiri mjeseca od dostave potpunog zahtjeva.

Članak 58.

(1) U slučaju obnove ili modernizacije postojećih podsustava, podnositelj zahtjeva šalje dokumentaciju Agenciji u kojoj se opisuje projekt.

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

<p>za žalbe koje određuje nadležna država članica u skladu s člankom 18. stavkom 3. Direktive (EU) 2016/798.</p>	<p>(3) Agencija, a u slučaju pružnih projekata ERTMS-a i u bliskoj suradnji s Agencijom Europske unije za željeznice, ispituje dokumentaciju i odlučuje je li potrebno novo odobrenje za puštanje u uporabu, i to na temelju sljedećih kriterija:</p> <p>a) predviđeni radovi mogli bi imati negativan učinak na ukupnu razinu sigurnosti određenog podsustava</p> <p>b) to zahtijevaju odgovarajući TSI-i</p> <p>c) to zahtijevaju nacionalni planovi provedbe koje su utvrdile države članice Europske unije ili</p> <p>d) izmijenjene su vrijednosti parametara na temelju kojih je već dodijeljeno odobrenje.</p> <p>(4) Agencija donosi svoju odluku u unaprijed utvrđenom, razumnom roku, a u svakom slučaju u roku od četiri mjeseca od primitka svih potrebnih informacija.</p> <p>Uz stavak 7. Članak 57.</p> <p>(1) Agencija će odluku o podnesenom zahtjevu za izdavanje odobrenja za puštanje u uporabu infrastrukturnog podsustava donijeti bez odgađanja, a najkasnije u roku četiri mjeseca od dostave potpunog zahtjeva.</p> <p>(2) Odluka Agencije kojom se odbija zahtjev za odobrenje za puštanje u uporabu infrastrukturnih podsustava mora biti valjano obrazložena.</p> <p>(3) Podnositelj zahtjeva može, u roku od mjesec dana od primitka negativne odluke, Agenciji podnijeti obrazloženi zahtjev da preispita svoju odluku.</p> <p>(4) Agencija je dužna u roku od dva mjeseca od datuma primitka zahtjeva za preispitivanje potvrditi ili opozvati svoju odluku.</p> <p>(5) Ako Agencija potvrdi svoju negativnu odluku, podnositelj zahtjeva može pokrenuti upravni spor.</p>		
<p>Članak 19.</p> <p>Usklađena provedba ERTMS-a u Uniji</p> <p>1. U slučaju pružnih prometno-upravljačkih i signalno-sigurnosnih podsustava koji obuhvaćaju opremu ETCS-a i/ili GSM-R-a, Agencija osigurava usklađenu primjenu ERTMS-a u Uniji.</p> <p>2. Kako bi se osigurala usklađena primjena ERTMS-a i interoperabilnost na razini Unije, prije svakog poziva za podnošenje ponuda povezanih s pružnom opremom ERTMS-a Agencija provjerava jesu li predviđena tehnička rješenja u potpunosti usklađena s relevantnim TSI-ovima i stoga u potpunosti interoperabilna.</p> <p>3. Podnositelj zahtjeva podnosi zahtjev za odobrenje Agencije. Uz zahtjev koji se odnosi na pojedinačne projekte ERTMS-a ili za kombinaciju projekata, prugu, skupinu pruga ili mrežu, prilaže se dokumentacija koja uključuje:</p> <p>(a) nacrt specifikacija natječaja ili opis predviđenih tehničkih rješenja;</p> <p>(b) dokumentirane dokaze uvjeta potrebnih za tehničku i operativnu kompatibilnost podsustava s vozilima koja su namijenjena za rad na određenoj mreži;</p> <p>(c) dokumentirane dokaze o usklađenosti predviđenih tehničkih rješenja s relevantnim TSI-ovima;</p> <p>(d) sve ostale relevantne dokumente, kao što su mišljenja nacionalnih tijela nadležnih za sigurnost, izjave o provjeri ili potvrde o sukladnosti.</p> <p>Taj zahtjev i informacije o svim zahtjevima, fazama relevantnih postupaka i njihovom ishodu, te, prema potrebi, zahtjevi i odluke odbora za žalbe podnose se putem jedinstvene kontaktne točke iz članka 12. Uredbe (EU) 2016/796.</p> <p>Nacionalna tijela nadležna za sigurnost mogu izdati mišljenje o zahtjevu za odobrenje podnositelju zahtjeva prije podnošenja zahtjeva ili Agenciji nakon takvog podnošenja.</p>	<p>Uz stavak 3. Članak 59.</p> <p>(1) Podnositelj zahtjeva za odobrenje ERTMS-a je fizička ili pravna osoba koja zahtijeva odluku Agencije Europske unije za željeznice o odobrenju tehničkih rješenja predviđenih za projekte pružne opreme ERTMS-a.</p> <p>(2) Podnositelj zahtjeva podnosi zahtjev za odobrenje Agenciji Europske unije za željeznice.</p> <p>(3) Uz zahtjev iz stavka 1. ovoga članka, a koji se odnosi na pojedinačne projekte ERTMS-a ili za kombinaciju projekata, prugu, skupinu pruga ili mrežu, prilaže se dokumentacija koja uključuje:</p> <p>a) nacrt specifikacija natječaja ili opis predviđenih tehničkih rješenja</p> <p>b) dokumentirane dokaze uvjeta potrebnih za tehničku i operativnu kompatibilnost podsustava s vozilima koja su namijenjena za rad na određenoj mreži</p> <p>c) dokumentirane dokaze o usklađenosti predviđenih tehničkih rješenja s odgovarajućim TSI-ima i</p> <p>d) sve ostale potrebne dokumente, kao što su mišljenja nacionalnih tijela nadležnih za sigurnost, izjave o provjeri ili potvrde o sukladnosti.</p> <p>(4) Zahtjev iz stavka 2. ovoga članka i informacije o svim zahtjevima, fazama postupaka i njihovom ishodu, te, prema potrebi, zahtjevi i odluke odbora za žalbe podnose se putem jedinstvene kontaktne točke u smislu članka 12. Uredbe (EU) 2016/796.</p> <p>(5) Agencija može izdati mišljenje o zahtjevu za odobrenje podnositelju zahtjeva prije podnošenja zahtjeva ili Agenciji Europske unije za željeznice nakon takvog podnošenja.</p>	U potpunosti preuzeto	
<p>4. U roku od mjesec dana od primitka zahtjeva podnositelja Agencija obavješćuje podnositelja zahtjeva da je dokumentacija potpuna ili traži potrebne dodatne informacije, za čije pružanje određuje razuman rok. Agencija izdaje pozitivnu odluku ili obavješćuje podnositelja zahtjeva o mogućim nedostacima u unaprijed utvrđenom, razumnom roku, a u svakom slučaju u roku od dva mjeseca od primitka svih relevantnih informacija. Agencija temelji svoje mišljenje na dokumentaciji podnositelja zahtjeva i na mogućim mišljenjima nacionalnih tijela nadležnih za sigurnost.</p> <p>Ako se podnositelj zahtjeva složi s nedostacima koje je utvrdila Agencija, podnositelj zahtjeva ispravlja nacrt projekta i Agenciji predaje novi zahtjev za odobrenje.</p> <p>Ako se podnositelj zahtjeva ne složi s nedostacima koje je utvrdila Agencija, primjenjuje se postupak iz stavka 5.</p>	<p>Uz stavak 1., 2., 4., 5., 6. Ne prenosi se, Obveza Agencije</p>	Nije potrebno preuzimanje	Ne prenosi se, Obveza Agencije

<p>U slučaju iz članka 7. stavka 1. točke (a), podnositelj zahtjeva ne traži novo ocjenjivanje.</p> <p>5. Ako odluka Agencije nije pozitivna, Agencija je obrazlaže na odgovarajući način. Podnositelj zahtjeva može u roku od mjesec dana od primitka takve odluke podnijeti obrazloženi zahtjev za preispitivanje odluke od strane Agencije. Agencija potvrđuje ili opoziva svoju odluku u roku od dva mjeseca od datuma primitka zahtjeva. Ako Agencija potvrdi svoju prvotnu odluku, podnositelj zahtjeva ima pravo podnijeti žalbu odboru za žalbe uspostavljenom u skladu s člankom 55. Uredbe (EU) 2016/796.</p> <p>6. U slučaju promjene nacrtu specifikacija natječajna ili opisa predviđenih tehničkih rješenja do koje je došlo nakon pozitivne odluke, podnositelj zahtjeva bez odgode obavješćuje Agenciju i nacionalno tijelo nadležno za sigurnost putem jedinstvene kontaktne točke iz članka 12. Uredbe (EU) 2016/796. U tom slučaju primjenjuje se članak 30. stavak 2. te Uredbe.</p>			
<p>Članak 20.</p> <p>Stavljanje mobilnih podsustava na tržište</p> <p>1. Podnositelj zahtjeva stavlja mobilne podsustave na tržište samo ako su projektirani, izrađeni i ugrađeni tako da ispunjavaju osnovne zahtjeve.</p> <p>2. Podnositelj zahtjeva posebno osigurava postojanje odgovarajuće izjave o provjeri.</p>	<p>Uz članak 20. Članak 68.</p> <p>(1) Podnositelj zahtjeva stavlja mobilne podsustave na tržište samo ako su projektirani, izrađeni i ugrađeni tako da ispunjavaju osnovne zahtjeve.</p> <p>(2) Podnositelj zahtjeva iz stavka 1. ovoga članka osigurava postojanje odgovarajuće izjave o provjeri.</p>	<p>U potpunosti preuzeto</p>	
<p>Članak 21.</p> <p>Odobrenje za stavljanje vozila na tržište</p> <p>1. Podnositelj zahtjeva stavlja vozilo na tržište tek nakon što je primio odobrenje za stavljanje vozila na tržište, koje izdaje Agencija u skladu sa stavcima od 5. do 7. ili nacionalno tijelo nadležno za sigurnost u skladu sa stavkom 8.</p> <p>2. U svojem zahtjevu za odobrenje za stavljanje vozila na tržište podnositelj zahtjeva određuje područje uporabe vozila. Zahtjev uključuje dokaze da je provjerena tehnička kompatibilnost između vozila i mreže područja uporabe.</p> <p>3. Uz zahtjev za odobrenje za stavljanje vozila na tržište prilaže se dokumentacija u vezi s vozilom ili tipom vozila te uključuje dokumentirane dokaze o:</p> <p>(a) stavljanju na tržište mobilnih podsustava od kojih se sastoji vozilo u skladu s člankom 20., na temelju „EZ” izjave o provjeri;</p> <p>(b) tehničkoj kompatibilnosti podsustava iz točke (a) u vozilu, utvrđenoj na temelju relevantnih TSI-a i, prema potrebi, nacionalnih pravila;</p> <p>(c) sigurnoj integraciji podsustava iz točke (a) u vozilu, utvrđenoj na temelju relevantnih TSI-a i, prema potrebi, nacionalnih pravila te CSM-ova iz članka 6. Direktive (EU) 2016/798;</p> <p>(d) tehničkoj kompatibilnosti vozila s mrežom na području uporabe iz stavka 2., utvrđenoj na temelju relevantnih TSI-a i, prema potrebi, nacionalnih pravila, registara infrastrukture te CSM-a za procjenu rizika iz članka 6. Direktive (EU) 2016/798.</p> <p>Taj zahtjev i informacije o svim zahtjevima, fazama relevantnih postupaka i njihovom ishodu te, prema potrebi, zahtjevi i odluke odbora za žalbe podnose se putem jedinstvene kontaktne točke iz članka 12. Uredbe (EU) 2016/796.</p> <p>Kada su za dobivanje dokumentiranih dokaza o tehničkoj kompatibilnosti iz prvog podstavka točaka (b) i (d) potrebna ispitivanja, uključena nacionalna tijela nadležna za sigurnost mogu podnositelju zahtjeva izdati privremeno odobrenje za upotrebu vozila u svrhu praktičnih provjera na mreži. Upravitelj infrastrukture, uz savjetovanje s podnositeljem zahtjeva, ulaže sve napore da osigura provedbu svih ispitivanja u roku od tri mjeseca od primitka zahtjeva podnositelja. Prema potrebi, nacionalno tijelo nadležno za sigurnost poduzima mjere kojima se osigurava provedba tih ispitivanja.</p> <p>4. Agencija ili, u slučaju iz stavka 8., nacionalno tijelo nadležno za sigurnost izdaje odobrenja za vozila za stavljanje na tržište ili obavješćuje podnositelja zahtjeva o negativnoj odluci unutar unaprijed određenog razumnog roka te, u svakom slučaju, u roku od četiri mjeseca nakon primitka svih relevantnih informacija od podnositelja zahtjeva. Agencija ili, u slučajevima predviđenima u stavku 8., nacionalno tijelo nadležno za sigurnost primjenjuje praktične aranžmane o postupku izdavanja odobrenja koji se utvrđuju u provedbenom aktu, kako je navedeno u stavku 9. Ta odobrenja omogućuju stavljanje vozila na tržište Unije.</p> <p>5. Agencija izdaje odobrenje za stavljanje vozila na tržište za vozila koja imaju područje uporabe u jednoj ili više država članica. Kako bi izdala takva odobrenja, Agencija:</p> <p>(a) ocjenjuje elemente dokumentacije navedene u stavku 3. prvom podstavku točkama (b), (c) i (d) kako bi provjerile cjelovitost, relevantnost i dosljednost dokumentacije u odnosu na relevantne TSI-ove; i</p> <p>(b) upućuje dokumentaciju podnositelja zahtjeva nacionalnom tijelu nadležnom za sigurnost za namjeravano</p>	<p>Uz stavke 1., 2., 3. Članak 69.</p> <p>(1) Podnositelj zahtjeva stavlja vozilo na tržište nakon što je primio odobrenje za stavljanje vozila na tržište koje izdaje Agencija Europske unije za željeznice u skladu s člankom 70. ovoga Zakona ili Agencija u skladu s člankom 71. ovoga Zakona.</p> <p>(2) U svojem zahtjevu za odobrenje za stavljanje vozila na tržište iz stavka 1. ovoga članka, podnositelj zahtjeva određuje područje uporabe vozila.</p> <p>(3) Zahtjev iz stavka 2. ovoga članka mora sadržavati dokaze da je provjerena tehnička kompatibilnost između vozila i mreže područja uporabe.</p> <p>(4) Uz zahtjev iz stavka 2. ovoga članka prilaže se dokumentacija u vezi s vozilom ili tipom vozila kojom se dokazuje:</p> <p>a) stavljanje na tržište mobilnih podsustava od kojih se sastoji vozilo u skladu s člankom 68. ovoga Zakona, na temelju „EZ” izjave o provjeri</p> <p>b) tehničkoj kompatibilnosti podsustava iz točke a) ovoga stavka u vozilu, utvrđenoj na temelju odgovarajućih TSI-a i, prema potrebi, nacionalnih pravila</p> <p>c) sigurnoj integraciji podsustava iz točke a) ovoga stavka u vozilu, utvrđenoj na temelju odgovarajućih TSI-a i, prema potrebi, nacionalnih pravila te zajedničkih sigurnosnih metoda i</p> <p>d) tehničkoj kompatibilnosti vozila s mrežom na području uporabe iz stavka 2. ovoga članka, utvrđenoj na temelju odgovarajućih TSI-a i, prema potrebi, nacionalnih pravila, registara infrastrukture te zajedničkih sigurnosnih metoda za procjenu rizika.</p> <p>(5) Zahtjev iz stavka 2. ovoga članka i informacije o svim zahtjevima, fazama pokrenutih postupaka i njihovom ishodu te zahtjevi i odluke odbora za žalbe podnose se putem jedinstvene kontaktne točke iz članka 12. Uredbe (EU) 2016/796.</p> <p>(6) Kada su za dobivanje dokumentacije o tehničkoj kompatibilnosti iz stavka 4. točaka b) i d) ovoga članka potrebna ispitivanja, Agencija može podnositelju zahtjeva izdati privremeno odobrenje za stavljanje vozila na tržište u svrhu daljnjih provjera kompatibilnosti na mreži.</p> <p>(7) Upravitelj infrastrukture je dužan, uz savjetovanje s podnositeljem zahtjeva, osigurati provedbu svih ispitivanja u roku od tri mjeseca od primitka zahtjeva podnositelja.</p> <p>(8) Prema potrebi, Agencija poduzima mjere kojima se osigurava provedba ispitivanja iz stavka 7. ovoga članka.</p> <p>Uz stavak 4., 5. i 7. Članak 70.</p> <p>(1) Na zahtjev podnositelja zahtjeva Agencija Europske unije za željeznice ili po izboru podnositelja zahtjeva Agencija, kada je područje uporabe vozila ograničeno na mrežu Republike Hrvatske, izdaje odobrenje za stavljanje vozila na tržište ili obavješćava podnositelja zahtjeva o negativnoj odluci unutar unaprijed određenog razumnog roka te, u svakom slučaju, najkasnije u roku od četiri mjeseca nakon primitka svih potrebnih informacija od podnositelja zahtjeva.</p> <p>(2) Agencija Europske unije za željeznice ili Agencija provodi postupak izdavanja odobrenja kako je određeno u Provedbenoj uredbi Komisije (EU) 2018/545 od 4. travnja 2018. o</p>	<p>U potpunosti preuzeto</p>	

<p>područje uporabe radi ocjenjivanja dokumentacije kako bi se provjerile njezina cjelovitost, relevantnost i dosljednost u odnosu na stavak 3. prvi podstavak točku (d) te na elemente navedene u stavku 3. prvom podstavku točkama (a), (b) i (c) u odnosu na relevantna nacionalna pravila.</p> <p>U okviru ocjena iz točaka (a) i (b) i u slučaju opravdane sumnje Agencija ili nacionalna tijela nadležna za sigurnost mogu zatražiti provedbu ispitivanja na mreži. Kako bi se olakšala ta ispitivanja, uključena nacionalna tijela nadležna za sigurnost mogu podnositelju zahtjeva izdati privremena odobrenja za uporabu vozila za provedbu ispitivanja na mreži. Upravitelj infrastrukture ulaže sve napore da osigura provedbu svih ispitivanja u roku od tri mjeseca od zahtjeva Agencije ili nacionalnog tijela nadležnog za sigurnost.</p> <p>6. U roku od mjesec dana od primitka zahtjeva podnositelja Agencija obavješćuje podnositelja zahtjeva da je dokumentacija potpuna ili traži relevantne dodatne informacije, za čije pružanje određuje razuman rok. S obzirom na cjelovitost, relevantnost i dosljednost dokumentacije Agencija također može ocijeniti elemente navedene u stavku 3. točki (d).</p> <p>Agencija u cijelosti uzima u obzir ocjene iz stavka 5. prije donošenja odluke o izdavanju odobrenja za stavljanje vozila na tržište. Agencija izdaje odobrenje za stavljanje vozila na tržište ili obavješćuje podnositelja zahtjeva o svojoj negativnoj odluci u unaprijed utvrđenom, razumnom roku, a u svakom slučaju u roku od četiri mjeseca od primitka svih potrebnih informacija.</p> <p>U slučaju neprimjene jednog ili više TSI-a ili njihovih dijelova kako je navedeno u članku 7., Agencija izdaje odobrenje za vozilo tek nakon primjene postupka utvrđenog u tom članku.</p> <p>Agencija preuzima punu odgovornost za odobrenja koja izdaje.</p> <p>7. Ako se Agencija ne složi s negativnom ocjenom jednog ili više nacionalnih tijela nadležnih za sigurnost u skladu sa stavkom 5. točkom (b), o tome obavješćuje dotično tijelo ili tijela i navodi razloge za svoje neslaganje. Agencija i nacionalno tijelo ili nacionalna tijela nadležna za sigurnost surađuju s ciljem postizanja dogovora o uzajamno prihvatljivoj ocjeni. Agencija i nacionalno tijelo ili nacionalna tijela nadležna za sigurnost prema potrebi mogu odlučiti u taj postupak uključiti i podnositelja zahtjeva. Ako u roku od mjeseca dana nakon što je Agencija o svojem neslaganju obavijestila nacionalno tijelo ili nacionalna tijela nadležna za sigurnost nije bilo moguće postići dogovor o uzajamno prihvatljivoj ocjeni, Agencija donosi konačnu odluku, osim ako su nacionalno tijelo ili nacionalna tijela nadležna za sigurnost predmet uputila na arbitražu pred odbor za žalbe koji je uspostavljen u skladu s člankom 55. Uredbe (EU) 2016/796. Odbor za žalbe odlučuje o tome hoće li potvrditi nacrt odluke Agencije u roku od mjesec dana od zahtjeva nacionalnog tijela ili nacionalnih tijela nadležnih za sigurnost.</p> <p>Ako se odbor za žalbe složi s Agencijom, Agencija donosi odluku bez odgođ.</p> <p>Ako se odbor za žalbe složi s negativnom ocjenom nacionalnog tijela nadležnog za sigurnost, Agencija izdaje odobrenje za područje uporabe koje isključuje dijelove mreže za koje je dobivena negativna ocjena.</p> <p>Ako se Agencija ne složi s pozitivnom ocjenom jednog ili više nacionalnih tijela nadležnih za sigurnost u skladu sa stavkom 5. točkom (b), ona o tome obavješćuje dotično tijelo ili tijela i navodi razloge za svoje neslaganje. Agencija i nacionalno tijelo ili nacionalna tijela nadležna za sigurnost surađuju s ciljem postizanja dogovora o uzajamno prihvatljivoj ocjeni. Agencija i nacionalno tijelo ili nacionalna tijela nadležna za sigurnost prema potrebi mogu odlučiti u taj postupak uključiti i podnositelja zahtjeva. Ako u roku od mjeseca dana nakon što je Agencija o svom neslaganju obavijestila nacionalno tijelo ili nacionalna tijela nadležna za sigurnost nije bilo moguće postići dogovor o uzajamno prihvatljivoj ocjeni, Agencija donosi konačnu odluku.</p> <p>8. Kada je područje uporabe ograničeno na mrežu ili mreže u samo jednoj državi članici, nacionalno tijelo nadležno za sigurnost te države članice može, na vlastitu odgovornost i na zahtjev podnositelja zahtjeva, izdati odobrenje za stavljanje vozila na tržište. Kako bi izdalo takvo odobrenje, nacionalno tijelo nadležno za sigurnost ocjenjuje dokumentaciju u odnosu na elemente navedene u stavku 3. i u skladu s postupcima koje treba utvrditi u provedbenom aktu donesenom u skladu sa stavkom 9. U roku od mjesec dana od primitka zahtjeva podnositelja zahtjeva, nacionalno tijelo nadležno za sigurnost obavješćuje podnositelja zahtjeva da je dokumentacija potpuna ili traži relevantne dodatne informacije. Odobrenje je važeće i bez proširenja područja uporabe za vozila koja voze do kolodvora u susjednim državama članicama sa sličnim značajkama mreže, ako su ti kolodvori u blizini granice, nakon savjetovanja s nadležnim nacionalnim tijelima nadležnima za sigurnost. Ta savjetovanja mogu se provoditi za svaki slučaj zasebno ili mogu biti određena u prekograničnom sporazumu između nacionalnih tijela nadležnih za sigurnost.</p> <p>Kada je područje uporabe ograničeno na državno područje jedne države članice, te u slučaju neprimjene jednog ili više TSI-ova ili njihovih dijelova kako je navedeno u članku 7., nacionalno tijelo nadležno za sigurnost izdaje odobrenje tek nakon primjene postupka utvrđenog u tom članku.</p>	<p>utvrđivanju praktičnih aranžmana za postupak odobravanja željezničkih vozila i postupak odobravanja tipa željezničkih vozila u skladu s Direktivom (EU) 2016/797 Europskog parlamenta i Vijeća (Tekst značajan za EGP) (SL L 90, 6.4.2018.).</p> <p>(3) Odobrenja iz stavka 1. ovoga članka omogućuju stavljanje vozila na tržište Europske unije.</p> <p>(4) Agencija Europske unije za željeznice izdaje odobrenje za stavljanje vozila na tržište za vozila koja imaju područje uporabe u jednoj ili više država članica.</p> <p>(5) U svrhu izdavanja odobrenja iz stavka 4. ovoga članka, Agencija Europske unije za željeznice:</p> <p>a) ocjenjuje dokumentaciju navedenu u članku 69. stavku 4. točkama b), c) i d) ovoga Zakona kako bi provjerila potpunost, ispravnost i dosljednost dokumentacije u odnosu na odgovarajuće TSI-e i</p> <p>b) upućuje dokumentaciju podnositelja zahtjeva Agenciji za namjeravano područje uporabe radi ocjenjivanja dokumentacije kako bi se provjerila njezina potpunost, ispravnost i dosljednost u odnosu na članak 69. stavak 4. točku d) ovoga Zakona i u odnosu na članak 69. stavak 4. točkama a), b) i c) ovoga Zakona u odnosu na važeća nacionalna pravila.</p> <p>(6) U okviru ocjena iz stavka 5. ovoga članka i u slučaju opravdane sumnje Agencija Europske unije za željeznice ili Agencija mogu zatražiti provedbu ispitivanja na mreži.</p> <p>(7) U svrhu olakšavanja i provedbe ispitivanja na mreži iz stavka 6. ovoga članka Agencija može izdati privremena odobrenja za stavljanje vozila na tržište.</p> <p>(8) Upravitelj infrastrukture je dužan osigurati provedbu svih ispitivanja u roku od tri mjeseca od zahtjeva Agencije Europske unije za željeznice ili Agencije.</p> <p>(9) Ako Agencija Europske unije za željeznice nije suglasna s negativnom ocjenom Agencije u skladu sa stavkom 5. točkom b) ovoga članka, o tome obavješćava to tijelo i navodi razloge za svoje neslaganje.</p> <p>(10) Agencija Europske unije za željeznice i Agencija surađuju s ciljem postizanja dogovora o uzajamno prihvatljivoj ocjeni, a prema potrebi mogu u taj postupak uključiti i podnositelja zahtjeva.</p> <p>(11) Ako u roku od mjeseca dana nakon što je Agencija Europske unije za željeznice o svojem neslaganju obavijestila Agenciju nije bilo moguće postići dogovor o uzajamno prihvatljivoj ocjeni, Agencija Europske unije za željeznice donosi konačnu odluku, osim ako je Agencija predmet uputila na arbitražu pred odbor za žalbe koji je uspostavljen u skladu s člankom 55. Uredbe (EU) 2016/796.</p> <p>(12) Ako se Agencija Europske unije za željeznice ne složi s pozitivnom ocjenom Agencije u skladu sa stavkom 5. točkom b) ovoga članka, o tome obavješćava to tijelo i navodi razloge za svoje neslaganje.</p> <p>(13) Agencija Europske unije za željeznice i Agencija surađuju s ciljem postizanja dogovora o uzajamno prihvatljivoj ocjeni iz stavka 10. ovoga članka, a prema potrebi mogu u taj postupak uključiti i podnositelja zahtjeva.</p> <p>(14) Ako u roku od mjesec dana nakon što je Agencija Europske unije za željeznice o svom neslaganju iz stavka 12. ovoga članka obavijestila Agenciju nije bilo moguće postići dogovor o uzajamno prihvatljivoj ocjeni, Agencija Europske unije za željeznice donosi konačnu odluku.</p> <p>(15) Svaka odluka kojom se odbija odobrenje za stavljanje vozila na tržište ili kojom se isključuju dijelovi mreže u skladu s negativnom ocjenom kako je navedeno u ovome članku mora biti obrazložena.</p> <p>(16) U roku od mjesec dana od primitka negativne odluke podnositelj zahtjeva može prema nadležnosti od Agencije Europske unije za željeznice ili Agencije zatražiti preispitivanje odluke.</p> <p>(17) Agencija Europske unije za željeznice ili Agencija imaju dva mjeseca od datuma primitka zahtjeva za preispitivanje da potvrde ili opozovu svoju odluku.</p> <p>(18) Ako negativna ocjena Agencije Europske unije za željeznice bude potvrđena, podnositelj zahtjeva može podnijeti žalbu odboru za žalbe određenom u skladu s člankom 55. Uredbe (EU) 2016/796.</p> <p>(19) Ako negativna odluka Agencije bude potvrđena, podnositelj zahtjeva može pokrenuti upravni spor.</p> <p>Uz stavak 8. Članak 71.</p>		
--	--	--	--

<p>Nacionalno tijelo nadležno za sigurnost preuzima punu odgovornost za odobrenja koja izdaje.</p> <p>9. Do 16. lipnja 2018. Komisija provedbenim aktima donosi praktične aranžmane u kojima se utvrđuje:</p> <p>(a) način na koji podnositelj zahtjeva ispunjava zahtjeve za odobrenje za stavljanje vozila na tržište i za odobrenje za tip vozila utvrđene u ovom članku te popis potrebnih dokumenata;</p> <p>(b) pojedinosti postupka odobravanja, kao što su postupovne faze i rokovi za svaku fazu postupka;</p> <p>(c) način na koji Agencija i nacionalno tijelo nadležno za sigurnost poštuju zahtjeve utvrđene u ovom članku tijekom različitih faza postupka podnošenja zahtjeva i odobravanja, među ostalim pri ocjenjivanju dokumentacije podnositelja zahtjeva.</p> <p>Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 51. stavka 3. Njima se uzima u obzir iskustvo stečeno tijekom pripreme sporazumâ o suradnji iz stavka 14. ovog članka.</p> <p>10. U odobrenjima za stavljanje vozila na tržište navode se:</p> <p>(a) područje (područja) uporabe;</p> <p>(b) vrijednosti parametara navedene u TSI-ovima i, ako je primjenjivo, u nacionalnim pravilima, za provjeru tehničke kompatibilnosti između vozila i područja uporabe;</p> <p>(c) usklađenost vozila s relevantnim TSI-ovima i skupovima nacionalnih pravila, u odnosu na parametre iz točke (b);</p> <p>(d) uvjeti korištenja vozilom i druga ograničenja.</p> <p>11. Svaka odluka kojom se odbija odobrenje za stavljanje vozila na tržište ili kojom se isključuju dijelovi mreže u skladu s negativnom ocjenom kako je navedeno u stavku 7. obrazlaže se na odgovarajući način. U roku od mjesec dana od primitka negativne odluke podnositelj zahtjeva može od Agencije ili nacionalnog tijela nadležnog za sigurnost, prema potrebi, zatražiti preispitivanje odluke. Agencija ili nacionalno tijelo nadležno za sigurnost imaju dva mjeseca od datuma primitka zahtjeva za preispitivanje da potvrde ili opozovu svoju odluku.</p> <p>Ako negativna ocjena Agencije bude potvrđena, podnositelj zahtjeva može podnijeti žalbu odboru za žalbe određenom u skladu s člankom 55. Uredbe (EU) 2016/796.</p> <p>Ako negativna odluka nacionalnog tijela nadležnog za sigurnost bude potvrđena, podnositelj zahtjeva može podnijeti žalbu tijelu za žalbe u skladu s nacionalnim pravom. Države članice za potrebe tog žalbenog postupka mogu odrediti regulatorno tijelo iz članka 55. Direktive 2012/34/EU. U tom se slučaju primjenjuje članak 18. stavak 3. Direktive (EU) 2016/798.</p> <p>12. U slučaju obnove ili modernizacije postojećih vozila koja već imaju odobrenje za stavljanje vozila na tržište, novo odobrenje za stavljanje vozila na tržište potrebno je ako:</p> <p>(a) se izmijene vrijednosti parametara iz stavka 10. točke (b) koje su izvan raspona prihvatljivih parametara kako su utvrđeni u TSI-ovima;</p> <p>(b) bi predviđeni radovi mogli imati negativan učinak na ukupnu razinu sigurnosti dotičnog vozila; ili</p> <p>(c) to zahtijevaju relevantni TSI-ovi.</p> <p>13. Ako podnositelj zahtjeva želi proširiti područje uporabe već odobrenog vozila, on dopunjava dokumentaciju relevantnim dokumentima iz stavka 3. koji se odnose na dodatno područje uporabe. Podnositelj zahtjeva podnosi dokumentaciju Agenciji koja, nakon provedbe postupaka utvrđenih u stavcima od 4. do 7., izdaje ažurirano odobrenje koje obuhvaća prošireno područje uporabe.</p> <p>Ako je podnositelj zahtjeva dobio odobrenje u skladu sa stavkom 8. i želi proširiti područje uporabe u toj državi članici, on dopunjava dokumentaciju relevantnim dokumentima iz stavka 3. koji se odnose na dodatno područje uporabe. On podnosi dokumentaciju nacionalnom tijelu nadležnom za sigurnost koje, nakon provedbe postupaka utvrđenih u stavku 8., izdaje ažurirano odobrenje koje obuhvaća prošireno područje uporabe.</p> <p>14. Za potrebe stavaka 5. i 6. ovog članka Agencija sklapa sporazume o suradnji s nacionalnim tijelima nadležnima za sigurnost u skladu s člankom 76. Uredbe (EU) 2016/796. Ti sporazumi mogu biti posebni sporazumi ili okvirni sporazumi te mogu uključivati jedno ili više nacionalnih tijela nadležnih za sigurnost. Oni sadrže detaljan opis zadaća i uvjete za radove koje treba provesti, rokove utvrđene u svrhu njihovog ostvarenja i raspodjelu naknada koje plaća podnositelj zahtjeva. Oni mogu uključivati i posebne aranžmane o suradnji u slučaju mreža koje zahtijevaju specifičnu stručnost zbog zemljopisnih ili povijesnih razloga, s ciljem smanjenja administrativnih opterećenja i troškova za podnositelja zahtjeva. Ako su te mreže izolirane od ostatka željezničkog sustava Unije, takvi posebni aranžmani o suradnji mogu uključivati mogućnost prijenosa zadaća relevantnim nacionalnim tijelima nadležnima za sigurnost putem ugovora, kada je to potrebno kako bi se osigurala učinkovita i razmjerna raspodjela sredstava za odobrenja. Ti sporazumi moraju biti sklopljeni prije nego što Agencija počne provoditi zadaće povezane s odobrenjima u</p>	<p>(1) Kada je područje uporabe vozila ograničeno na mrežu Republike Hrvatske, Agencija na zahtjev i po izboru podnositelja zahtjeva izdaje odobrenje za stavljanje vozila na tržište za čije izdavanje je odgovorna Agencija.</p> <p>(2) Kod izdavanja odobrenja iz stavka 1. ovog članka, Agencija ocjenjuje dokumentaciju u skladu s člankom 69. ovog Zakona, posebno u odnosu na tehničke uvjete za vozila i u skladu s postupcima utvrđenima u izravno primjenjivim propisima Europske unije.</p> <p>(3) U roku od mjesec dana od primitka zahtjeva iz stavka 1. ovog članka, Agencija obavještava podnositelja zahtjeva da je dokumentacija potpuna ili traži potrebne dodatne informacije.</p> <p>(4) Odobrenje je važeće i bez proširenja područja uporabe nakon savjetovanja s nadležnim nacionalnim tijelima nadležnima za sigurnost za vozila koja voze do kolodvora u susjednim državama članicama sa sličnim značajkama mreže, ako su ti kolodvori u blizini granice.</p> <p>(5) Savjetovanja iz stavka 4. ovog Zakona mogu se provoditi za svaki slučaj zasebno ili mogu biti određena u sporazumu između nacionalnih tijela nadležnih za sigurnost.</p> <p>(6) Kada je područje uporabe ograničeno na državno područje Republike Hrvatske te u slučaju neprimjene jednog ili više TSI-a ili njihovih dijelova kako je navedeno u članku 38. ovog Zakona, Agencija izdaje odobrenje tek nakon primjene postupka utvrđenog u tom članku.</p> <p>(7) Tehnički uvjeti kojima moraju udovoljavati vozila propisuje ministar pravilnikom.</p> <p>Uz stavak 10 i 11.</p> <p>Članak 72.</p> <p>(1) U odobrenjima za stavljanje vozila na tržište navode se:</p> <p>a) područje (područja) uporabe</p> <p>b) vrijednosti parametara navedene u TSI-ima i, ako je primjenjivo, u nacionalnim pravilima, za provjeru tehničke kompatibilnosti između vozila i područja uporabe</p> <p>c) usklađenost vozila s odgovarajućim TSI-ima i skupovima nacionalnih pravila, u odnosu na parametre iz točke b) ovog stavka i</p> <p>d) uvjeti korištenja vozilom i druga ograničenja.</p> <p>(2) Svaka odluka kojom se odbija zahtjev za izdavanje odobrenja za stavljanje vozila na tržište ili kojom se isključuju dijelovi mreže u skladu s negativnom ocjenom kako je navedeno u članku 70. stavcima od 9. do 19. ovog Zakona obrazlaže se na odgovarajući način.</p> <p>(3) U roku od mjesec dana od primitka negativne odluke podnositelj zahtjeva može od Agencije Europske unije za željeznice ili Agencije, zatražiti preispitivanje odluke.</p> <p>(4) Agencija Europske unije za željeznice ili Agencija je dužna u roku od dva mjeseca od datuma primitka zahtjeva za preispitivanje potvrditi ili opozvati svoju odluku.</p> <p>Uz stavak 12.</p> <p>Članak 73.</p> <p>U slučaju obnove ili modernizacije postojećih vozila koja već imaju odobrenje za stavljanje vozila na tržište, novo odobrenje za stavljanje vozila na tržište potrebno je ako:</p> <p>a) se izmijene vrijednosti parametara iz članka 72. stavka 1. točke b) ovog Zakona koje su izvan raspona prihvatljivih parametara kako su utvrđeni u TSI-ima</p> <p>b) bi predviđeni radovi mogli imati negativan učinak na ukupnu razinu sigurnosti vozila ili</p> <p>- c) to zahtijevaju odgovarajući TSI-i.</p> <p>Uz stavak 13.</p> <p>Članak 74.</p> <p>(1) Ako podnositelj zahtjeva želi proširiti područje uporabe već odobrenog vozila, on dopunjava dokumentaciju relevantnim dokumentima iz članka 69. stavka 4. ovog Zakona koji se odnose na dodatno područje uporabe.</p> <p>(2) Podnositelj zahtjeva podnosi dokumentaciju Agenciji Europske unije za željeznice koja, nakon provedbe postupaka utvrđenih u članku 70. ovog Zakona izdaje ažurirano odobrenje koje obuhvaća prošireno područje uporabe.</p> <p>Uz stavak 17.</p> <p>Članak 75.</p> <p>(1) Članci od 69. do 73. ovog Zakona ne primjenjuju se na lokomotive i vlakove na vlastiti pogon iz trećih zemalja za koje je predviđeno da će prometovati do kolodvora koji se nalazi na teritoriju Republike Hrvatske u blizini granice i koji je namijenjen za odvijanje prekograničnog</p>	
---	--	--

<p>skladu s člankom 54. stavkom 4. ove Direktive.</p> <p>15. U slučaju onih država članica u kojima je širina kolosijeka na mreži drukčija od širine kolosijeka na glavnoj željezničkoj mreži u Uniji te kada takve mreže imaju iste tehničke i operativne zahtjeve kao i susjedne treće zemlje, sva dotična nacionalna tijela nadležna za sigurnost iz tih država članica, uz sporazume o suradnji iz stavka 14., s Agencijom sklapaju multilateralni sporazum s ciljem utvrđivanja uvjeta pod kojima je odobrenje za vozilo izdano u jednoj od tih država članica valjano i u drugim dotičnim državama članicama.</p> <p>16. Ovaj se članak ne primjenjuje na teretne ili putničke vagone koji se zajednički upotrebljavaju s trećim zemljama u kojima je širina kolosijeka drukčija od širine kolosijeka na glavnoj željezničkoj mreži u Uniji i koji su odobreni u skladu s drukčijim postupkom za odobrenje vozila. Pravila kojima se uređuje postupak odobravanja takvih vozila objavljuju se i o njima se obavješćuje Komisija. Sukladnost tih vozila s osnovnim zahtjevima ove Direktive osigurava dotični željeznički prijevoznik u kontekstu svog sustava upravljanja sigurnošću. Komisija, na temelju izvješća Agencije, može dati mišljenje o tome jesu li takva pravila u skladu s ciljevima ove Direktive. Ako takva pravila nisu u skladu s ciljevima ove Direktive, dotične države članice i Komisija mogu surađivati kako bi utvrdile odgovarajuća djelovanja koja treba poduzeti, u suradnji s relevantnim međunarodnim tijelima, ako je to potrebno.</p> <p>17. Država članica može odlučiti da ovaj članak ne primjenjuje na lokomotive i vlakove na vlastiti pogon iz trećih zemalja za koje je predviđeno da će prometovati do kolodvora koji se nalazi na njezinu državnom području u blizini granice i koji je namijenjen za odvijanje prekograničnog prometa. Sukladnost tih vozila s osnovnim zahtjevima ove Direktive osigurava dotični željeznički prijevoznik u kontekstu svog sustava upravljanja sigurnošću i prema potrebi u skladu s člankom 10. stavkom 9. Direktive (EU) 2016/798.</p>	<p>prometa.</p> <p>(2) Sukladnost lokomotiva i vlakova na vlastiti pogon iz trećih zemalja iz stavka 1. ovoga članka s osnovnim zahtjevima ovoga Zakona željeznički prijevoznik osigurava u skladu sa svojim sustavom upravljanja sigurnošću i prema potrebi u skladu s člankom 31. ovoga Zakona.</p> <p>Uz stavak 6. i 14. Ne prenosi se, obveza Agencije</p> <p>Uz stavak 9. Ne prenosi se, obveza EK.</p> <p>Uz stavak 15. Ne prenosi se, izravno primjenjivo</p> <p>Uz stavak 16. Nije primjenjivo na RH</p>	<p>Nije potrebno preuzimanje</p>	<p>Kao u tekstu</p>
<p>Članak 22.</p> <p>Registracija vozila čije je stavljanje na tržište odobreno</p> <p>1. Prije prve uporabe vozila i nakon što je odobrenje za njegovo stavljanje na tržište dodijeljeno u skladu s člankom 21., vozilo se na zahtjev posjednika registrira u registru vozila kako je navedeno u članku 47.</p> <p>2. Ako je područje uporabe vozila ograničeno na državno područje jedne države članice, vozilo se registrira u toj državi članici.</p> <p>3. Ako područje uporabe vozila obuhvaća državno područje više od jedne države članice, vozilo se registrira u jednoj od dotičnih država članica.</p>	<p>Uz članak 22. Članak 76.</p> <p>(1) Prije prve uporabe vozila i nakon što je odobrenje za njegovo stavljanje na tržište dodijeljeno u skladu s ovim Zakonom, vozilo se na zahtjev posjednika mora upisati u registar vozila u skladu s člankom 90. ovoga Zakona.</p> <p>(2) Ako je područje uporabe vozila ograničeno na mrežu Republike Hrvatske, vozilo se upisuje u registar vozila u Republici Hrvatskoj.</p> <p>(3) Ako područje uporabe vozila obuhvaća mrežu više od jedne države članice Europske unije, vozilo se upisuje u registar vozila u jednoj od tih država članica.</p>	<p>U potpunosti preuzeto</p>	
<p>Članak 23.</p> <p>Provjere prije uporabe odobrenih vozila</p> <p>1. Prije nego što željeznički prijevoznik uporabi vozilo na području uporabe koje je utvrđeno u odobrenju za stavljanje na tržište, on provjerava da je:</p> <p>(a) za vozilo izdano odobrenje za stavljanje na tržište u skladu s člankom 21. te da je ono propisno registrirano;</p> <p>(b) vozilo kompatibilno s trasom na temelju registra infrastrukture, relevantnih TSI-ova ili bilo kojih relevantnih informacija koje upravitelj infrastrukture mora dostaviti bez naknade i u razumnom roku, ako registar infrastrukture ne postoji ili je nepotpun; te</p> <p>(c) vozilo ispravno uključeno u sastav vlaka ako je namijenjeno za prometovanje, uzimajući u obzir sustav upravljanja sigurnošću utvrđen u članku 9. Direktive (EU) 2016/798 i TSI za odvijanje prometa i upravljanje njime.</p> <p>2. Za potrebe stavka 1. željeznički prijevoznik može provesti ispitivanja u suradnji s upraviteljem infrastrukture.</p> <p>Upravitelj infrastrukture, uz savjetovanje s podnositeljem zahtjeva, ulaže sve napore da osigura provedbu svih ispitivanja u roku od tri mjeseca od primitka zahtjeva podnositelja.</p>	<p>Uz članak 23. Članak 77.</p> <p>(1) Željeznički prijevoznik je dužan prije uporabe vozila na području uporabe koje je utvrđeno u odobrenju za stavljanje na tržište, provjeriti da je:</p> <p>a) za vozilo izdano odobrenje za stavljanje na tržište te da je ono uredno upisano u registar vozila</p> <p>b) vozilo kompatibilno s trasom na temelju registra infrastrukture, odgovarajućih TSI-a ili bilo kojih potrebnih informacija koje upravitelj infrastrukture mora dostaviti bez naknade i u razumnom roku, ako registar infrastrukture ne postoji ili je nepotpun i</p> <p>c) vozilo ispravno uključeno u sastav vlaka namijenjeno za vožnju, uzimajući u obzir sustav upravljanja sigurnošću utvrđen ovim Zakonom i TSI-om za odvijanje prometa i upravljanje njime.</p> <p>(2) Radi ispunjavanja uvjeta iz stavka 1. ovoga članka željeznički prijevoznik može provesti ispitivanja u suradnji s upraviteljem infrastrukture.</p> <p>(3) Upravitelj infrastrukture, uz savjetovanje s podnositeljem zahtjeva, osigurava provedbu svih ispitivanja u roku od tri mjeseca od primitka zahtjeva podnositelja.</p>	<p>U potpunosti preuzeto</p>	
<p>Članak 24.</p> <p>Odobrenje za tip vozilâ</p> <p>1. Agencija ili nacionalno tijelo nadležno za sigurnost može, prema potrebi, u skladu s postupkom utvrđenim u članku 21. dodijeliti odobrenja za tip vozila. Zahtjev za odobrenjem za tip vozila i informacije o svim zahtjevima, fazama relevantnih postupaka i njihovom ishodu te, prema potrebi, zahtjevi i odluke odbora za žalbe, podnose se putem jedinstvene kontaktne točke iz članka 12. Uredbe (EU) 2016/796.</p> <p>2. Ako Agencija ili nacionalno tijelo nadležno za sigurnost izdaje odobrenje za stavljanje vozila na tržište, ona/ono istodobno sa zahtjevom podnositelja zahtjeva izdaje i odobrenje za tip vozila, koje je povezano s istim područjem uporabe vozila.</p>	<p>Uz stavke 1., 2., 3., 5., 6., 7. Članak 78.</p> <p>(1) Tip vozila je vozilo koje odgovara osnovnim projektiranim svojstvima vozila koja su obuhvaćena potvrdom o tipskom ispitivanju ili ispitivanju projekta opisanom u odgovarajućem modulu za provjeru.</p> <p>(2) Zahtjev za odobrenjem za tip vozila iz stavka 1. ovoga članka i informacije o svim zahtjevima, tijeku pokrenutih postupaka i njihovom ishodu te zahtjevi i odluke odbora za žalbe, podnose se putem jedinstvene kontaktne točke iz članka 12. Uredbe (EU) 2016/796.</p> <p>(3) Agencija Europske unije za željeznice ili Agencija izdaje odobrenje za tip vozila u skladu s</p>	<p>U potpunosti preuzeto</p>	

<p>3. U slučaju promjene odgovarajućih odredaba u TSI-ovima ili nacionalnim pravilima na temelju kojih je izdano odobrenje za tip vozila, u TSI-u ili nacionalnom pravilu određuje se ostaje li već izdano odobrenje za tip vozila i dalje važeće ili ga je potrebno obnoviti. Ako odobrenje treba obnoviti, provjere koje provodi Agencija ili nacionalno tijelo nadležno za sigurnost mogu se odnositi samo na promijenjena pravila.</p> <p>4. Komisija provedbenim aktima utvrđuje model izjave o sukladnosti tipa. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 51. stavka 3.</p> <p>5. Izjava o sukladnosti tipa utvrđuje se u skladu s:</p> <p>(a) postupcima provjere relevantnih TSI-ova; ili</p> <p>(b) ako se TSI-ovi ne primjenjuju, postupcima ocjenjivanja sukladnosti kako je utvrđeno u modulima B+D, B+F i H1 Odluke br. 768/2008/EZ Europskog parlamenta i Vijeća (15).</p> <p>6. Komisija, kada je to primjereno, može donijeti provedbene akte kojima uspostavlja ad hoc module za ocjenjivanje sukladnosti. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 51. stavka 3.</p> <p>7. Odobrenje za tipove vozila unosi se u Europski registar odobrenih tipova vozila iz članka 48.</p>	<p>postupkom izdavanja odobrenja za stavljanje vozila na tržište iz provedbenog akta Europske komisije.</p> <p>(4) Ako Agencija Europske unije za željeznice ili Agencija izdaje odobrenje za stavljanje vozila na tržište, istovremeno izdaje i odobrenje za tip vozila, koje je povezano s istim područjem uporabe vozila.</p> <p>(5) Vozilo ili serija vozila koji su sukladni s odobrenim tipom vozila bez dodatnih provjera dobivaju odobrenje za vozilo na temelju izjave o sukladnosti s tim tipom vozila, koju podnosi podnositelj zahtjeva.</p> <p>(6) U slučaju promjene odgovarajućih odredaba u TSI-ima ili nacionalnim pravilima na temelju kojih je izdano odobrenje za tip vozila, u TSI-u ili nacionalnom pravilu određuje se ostaje li već izdano odobrenje za tip vozila i dalje važeće ili ga je potrebno obnoviti.</p> <p>(7) U slučaju iz stavka 5. ovoga članka Agencija Europske unije za željeznicu, odnosno Agencija može provjeravati samo kriterije koji se odnose na izmijenjena pravila.</p> <p>(8) Obnavljanje odobrenja za tip vozila iz stavka 5. ovoga članka ne utječe na odobrenja za stavljanje vozila na tržište koja su već izdana na temelju prethodnog odobrenja za stavljanje tog tipa vozila na tržište.</p> <p>(9) Izjava o sukladnosti tipa utvrđuje se u skladu s:</p> <p>a) postupcima provjere odgovarajućih TSI-a ili</p> <p>b) ako se TSI-i ne primjenjuju, postupcima ocjenjivanja sukladnosti kako je utvrđeno u modulima B+D, B+F i H1 Odluke br. 768/2008/EZ Europskog parlamenta i Vijeća.</p> <p>(10) Odobrenja za tip vozila registriraju se u Europskom registru odobrenih tipova vozila.</p>		
<p>Članak 25.</p> <p>Sukladnost vozilâ s odobrenim tipom vozila</p> <p>1. Vozilo ili serija vozila koji su sukladni s odobrenim tipom vozila bez dodatnih provjera dobivaju odobrenje za vozilo u skladu s člankom 21. na temelju izjave o sukladnosti s tim tipom vozila, koju podnosi podnositelj zahtjeva.</p> <p>2. Obnavljanje odobrenja za tip vozila kako je navedeno u članku 24. stavku 3. ne utječe na odobrenja za stavljanje vozila na tržište koja su već izdana na temelju prethodnog odobrenja za stavljanje tog tipa vozila na tržište.</p>	<p>Uz stavak 4.</p> <p>Uz članak 1.</p> <p>Članak 78. stavak 5.</p> <p>(5) Vozilo ili serija vozila koji su sukladni s odobrenim tipom vozila bez dodatnih provjera dobivaju odobrenje za vozilo na temelju izjave o sukladnosti s tim tipom vozila, koju podnosi podnositelj zahtjeva.</p> <p>Uz stavak 2.</p> <p>Članak 78. stavak 8.</p> <p>(8) Obnavljanje odobrenja za tip vozila iz stavka 5. ovoga članka ne utječe na odobrenja za stavljanje vozila na tržište koja su već izdana na temelju prethodnog odobrenja za stavljanje tog tipa vozila na tržište.</p>	Nije potrebno preuzimanje	Ne prenosi se, obveza EK
<p>Članak 26.</p> <p>Neusklađenost vozila ili tipova vozila s osnovnim zahtjevima</p> <p>1. Kada željeznički prijevoznik tijekom uporabe utvrdi da vozilo kojim se koristi ne ispunjava jedan od primjenjivih osnovnih zahtjeva, on poduzima potrebne korektivne mjere kako bi osigurao sukladnost tog vozila. Osim toga, on može obavijestiti Agenciju i bilo koja dotična nacionalna tijela nadležna za sigurnost o poduzetim mjerama. Ako željeznički prijevoznik ima dokaz da je neusklađenost postojala već u trenutku izdavanja odobrenja za stavljanje na tržište, o tome obavješćuje Agenciju i bilo koja druga dotična nacionalna tijela nadležna za sigurnost.</p> <p>2. Kada nacionalno tijelo nadležno za sigurnost sazna, primjerice u okviru postupka nadzora predviđenog u članku 17. Direktive (EU) 2016/798, da vozilo ili tip vozila, za koje je odobrenje za stavljanje na tržište izdala Agencija u skladu s člankom 21. stavkom 5. ili člankom 24., ili nacionalno tijelo nadležno za sigurnost u skladu s člankom 21. stavkom 8. ili člankom 24., kada ga se upotrebljava u skladu s njegovom namjenom ne ispunjava jedan od primjenjivih osnovnih zahtjeva, ono o tome obavješćuje željezničkog prijevoznika koji upotrebljava to vozilo ili tip vozila i od njega traži da poduzme potrebne korektivne mjere kako bi osigurao sukladnost tog vozila ili tih vozila. Nacionalno tijelo nadležno za sigurnost obavješćuje Agenciju i bilo koja druga dotična nacionalna tijela nadležna za sigurnost, uključujući ona na državnom području na kojem je u tijeku obrada zahtjeva za odobrenje za stavljanje na tržište vozila istog tipa.</p> <p>3. Kada, u slučajevima navedenima u stavcima 1. i 2. ovog članka, korektivne mjere koje je primijenio željeznički prijevoznik ne osiguraju sukladnost s primjenjivim osnovnim zahtjevima i ta nesukladnost dovede do ozbiljnog sigurnosnog rizika, dotično nacionalno tijelo nadležno za sigurnost može primijeniti privremene sigurnosne mjere u okviru svojih zadaća nadzora, u skladu s člankom 17. stavkom 6. Direktive (EU) 2016/798. Privremene sigurnosne mjere u obliku suspenzije odobrenja tipa vozila istodobno mogu</p>	<p>Uz stavke 1., 2., 3., 4., 5., 7., 8., 9.</p> <p>Članak 79.</p> <p>(1) Kada željeznički prijevoznik tijekom uporabe utvrdi da vozilo kojim se koristi ne ispunjava jedan od osnovnih zahtjeva, dužan je poduzeti potrebne korektivne mjere kako bi osigurao sukladnost tog vozila, pri čemu može obavijestiti Agenciju Europske unije za željeznice i Agenciju o poduzetim mjerama.</p> <p>(2) Ako željeznički prijevoznik ima dokaz da je neusklađenost postojala već u trenutku izdavanja odobrenja za stavljanje na tržište, o tome obavještava Agenciju Europske unije za željeznice i Agenciju.</p> <p>(3) Kada Agencija sazna, u okviru postupka nadzora predviđenog ovim Zakonom ili na neki drugi način, da vozilo ili tip vozila, za koje je odobrenje za stavljanje na tržište izdala prema nadležnosti Agencija Europske unije za željeznice ili Agencija u skladu s člankom 69. ili člankom 78. ovoga Zakona, kada ga se upotrebljava u skladu s njegovom namjenom, a ne ispunjava jedan od osnovnih zahtjeva, o tome obavještava željezničkog prijevoznika koji upotrebljava to vozilo ili tip vozila i od njega traži da poduzme potrebne korektivne mjere kako bi osigurao sukladnost tog vozila ili tih vozila.</p> <p>(4) Agencija obavještava Agenciju Europske unije za željeznice i nacionalna tijela nadležna za sigurnost, uključujući ona na čijem državnom području na kojem je u tijeku obrada zahtjeva za odobrenje za stavljanje na tržište vozila istog tipa o okolnostima iz stavka 3. ovoga članka.</p> <p>(5) Kada, u slučajevima navedenima u stavcima 1. i 3. ovog članka, korektivne mjere koje je primijenio željeznički prijevoznik ne osiguraju sukladnost s osnovnim zahtjevima i ta nesukladnost dovede do ozbiljnog sigurnosnog rizika, Agencija može primijeniti privremene</p>	U potpunosti preuzeto	

<p>primijeniti nacionalno tijelo nadležno za sigurnost ili Agencija te podliježu sudskom preispitivanju i arbitražnom postupku utvrđenom u članku 21. stavku 7.</p> <p>4. U slučajevima iz stavka 3. Agencija ili nacionalno tijelo nadležno za sigurnost koje je izdalo odobrenje, nakon preispitivanja djelatnosti bilo kojih mjera poduzetih radi uklanjanja ozbiljnog sigurnosnog rizika, može odlučiti ukinuti ili izmijeniti odobrenje kada se dokaže da u trenutku izdavanja odobrenja nije bio ispunjen određeni osnovni zahtjev. U tu svrhu oni o svojoj odluci obavješćuju nositelja odobrenja za stavljanje na tržište ili odobrenja za tip vozila, navodeći razloge za svoje odluke. Nositelj može, u roku od mjesec dana od primitka odluke Agencije ili nacionalnog tijela nadležnog za sigurnost, zatražiti preispitivanje odluke. U tom se slučaju odluku o ukidanju privremeno suspendira. Agencija ili nacionalno tijelo nadležno za sigurnost mogu u roku od mjesec dana od datuma primitka zahtjeva za preispitivanje potvrditi ili opozvati svoju odluku.</p> <p>Kada je to potrebno, u slučaju neslaganja između Agencije i nacionalnog tijela nadležnog za sigurnost u vezi s potrebom da se ograniči ili ukine odobrenje, primjenjuje se arbitražni postupak predviđen u članku 21. stavku 7. Ako je rezultat tog postupka takav da se odobrenje za vozilo ne ograničava niti ukida, suspendiraju se privremene sigurnosne mjere iz stavka 3. ovog članka.</p> <p>5. Ako odluka Agencije bude potvrđena, nositelj odobrenja za vozilo može podnijeti žalbu odboru za žalbe određenom u skladu s člankom 55. Uredbe (EU) 2016/796 u roku iz članka 59. te Uredbe. Ako odluka nacionalnog tijela nadležnog za sigurnost bude potvrđena, nositelj odobrenja za vozilo može podnijeti žalbu, u roku od dva mjeseca od priopćenja te odluke, u okviru nacionalnog sudskog preispitivanja iz članka 18. stavka 3. Direktive (EU) 2016/798. Države članice za potrebe takvog žalbenog postupka mogu odrediti regulatomo tijelo navedeno u članku 56. Direktive 2012/34/EU.</p> <p>6. Ako Agencija odluči ukinuti ili izmijeniti odobrenje za stavljanje na tržište koje je dodijelila, ona izravno obavješćuje sva nacionalna tijela nadležna za sigurnost, navodeći razloge za svoju odluku. Ako nacionalno tijelo nadležno za sigurnost odluči ukinuti odobrenje za stavljanje na tržište koje je dodijelilo, ono o tome odmah obavješćuje Agenciju i navodi razloge za svoju odluku. Agencija zatim o tome obavješćuje ostala nacionalna tijela nadležna za sigurnost.</p> <p>7. Odluka Agencije ili nacionalnog tijela nadležnog za sigurnost o ukidanju odobrenja unosi se u odgovarajući registar vozila u skladu s člankom 22. ili, u slučaju odobrenja za tip vozila, u Europski registar odobrenih tipova vozila u skladu s člankom 24. stavkom 7. Agencija i nacionalna tijela nadležna za sigurnost osiguravaju da željeznički prijevoznici koji se koriste vozilima istog tipa kao što je vozilo ili tip koji podliježe ukidanju budu primjereno obaviješteni. Ti željeznički prijevoznici najprije provjeravaju postoji li isti problem neusklađenosti. U tom se slučaju primjenjuje postupak predviđen u ovom članku.</p> <p>8. Kada se odobrenje za stavljanje na tržište ukine, dotično vozilo ne smije se više upotrebljavati, a njegovo se područje uporabe ne smije proširivati. Kada se odobrenje za tip vozila ukine, vozila izrađena na temelju tog odobrenja ne smiju se staviti na tržište ili, ako su već bila stavljena na tržište, moraju se povući s tržišta. Novo odobrenje može se za pojedinačna vozila zatražiti na temelju postupka predviđenog u članku 21. odnosno za tip vozila na temelju postupka predviđenog u članku 24.</p> <p>9. Kada je, u slučajevima predviđenima u stavcima 1. i 2., neusklađenost s osnovnim zahtjevima ograničena na dio područja uporabe dotičnog vozila i ako je ta neusklađenost postojala već u trenutku izdavanja odobrenja za stavljanje na tržište, odobrenje se mijenja tako da se isključe dotični dijelovi područja uporabe.</p>	<p>sigurnosne mjere u okviru nadzora, u skladu s ovim Zakonom.</p> <p>(6) Privremene sigurnosne mjere u obliku privremenog ukidanja odobrenja tipa vozila istodobno mogu primijeniti Agencija ili Agencija Europske unije za željeznice te podliježu nadležnom sudskom preispitivanju i arbitražnom postupku utvrđenom u članku 70. ovog Zakona.</p> <p>(7) U slučajevima iz stavka 5. Agencija Europske unije za željeznice ili Agencija, nakon preispitivanja djelatnosti bilo kojih mjera poduzetih radi uklanjanja ozbiljnog sigurnosnog rizika, može odlučiti ukinuti ili izmijeniti odobrenje kada se dokaže da u trenutku izdavanja odobrenja nije bio ispunjen određeni osnovni zahtjev.</p> <p>(8) Agencija Europske unije za željeznice ili Agencija o odluci iz stavka 7. ovoga članka obavješćava imatelja odobrenja za stavljanje na tržište ili odobrenja za tip vozila, navodeći razloge za svoju odluku.</p> <p>(9) Imatelj iz stavka 8. ovoga članka može, u roku od mjesec dana od primitka odluke Agencija Europske unije za željeznice zatražiti preispitivanje odluke, u kojem se slučaju odluku o ukidanju privremeno obustavlja.</p> <p>(10) Agencija Europske unije za željeznice ili Agencija mogu u roku od mjesec dana od datuma primitka zahtjeva za preispitivanje potvrditi ili ukinuti svoju odluku.</p> <p>(11) Kada je to potrebno, u slučaju neslaganja između Agencije Europske unije za željeznice i Agencije u vezi s potrebom da se ograniči ili ukine odobrenje, primjenjuje se arbitražni postupak predviđen člankom 70. ovoga Zakona, a ako je rezultat tog postupka takav da se odobrenje za vozilo ne ograničava niti ukida, obustavljaju se privremene sigurnosne mjere iz stavka 5. ovoga članka.</p> <p>(12) Ako odluka Agencije Europske unije za željeznice bude potvrđena, imatelj odobrenja za vozilo može podnijeti žalbu odboru za žalbe određenom u skladu s člankom 55. Uredbe (EU) 2016/796 u roku iz članka 59. te Uredbe.</p> <p>(13) Ako odluka Agencije bude potvrđena, imatelj odobrenja za vozilo može pokrenuti odgovarajući postupak pred nadležnim sudom, u roku u od dva mjeseca od dostave te odluke.</p> <p>(14) Ako Agencija odluči ukinuti odobrenje za stavljanje na tržište koje je dodijelila o tome odmah obavješćava Agenciju Europske unije za željeznice i navodi razloge za svoju odluku, a Agencija Europske unije za željeznice zatim o tome obavješćava ostala nacionalna tijela nadležna za sigurnost.</p> <p>(15) Odluka Agencije Europske unije za željeznice ili Agencije o ukidanju odobrenja unosi se u odgovarajući registar vozila ili, u slučaju odobrenja za tip vozila, u Europski registar odobrenih tipova vozila, pri čemu Agencija Europske unije za željeznice i Agencija osiguravaju da željeznički prijevoznici koji se koriste vozilima istog tipa kao što je vozilo ili tip koji podliježe ukidanju budu pravovremeno obaviješteni.</p> <p>(16) Željeznički prijevoznici iz stavka 15. ovoga članka najprije provjeravaju postoji li neusklađenost vozila ili tipova vozila s osnovnim zahtjevima, u kojem se slučaju primjenjuje postupak predviđen u ovom članku.</p> <p>(17) Kada se odobrenje za stavljanje vozila na tržište ukine, vozilo se ne smije više upotrebljavati, a njegovo se područje uporabe ne smije proširivati.</p> <p>(18) Kada se odobrenje za tip vozila ukine, vozila izrađena na temelju tog odobrenja ne smiju se staviti na tržište ili, ako su već bila stavljena na tržište, moraju se povući s tržišta.</p> <p>(19) Novo odobrenje za pojedinačno vozilo ili za tip vozila može se zatražiti na temelju postupaka predviđenih ovim Zakonom.</p> <p>(20) Kada je, u slučajevima predviđenima u stavcima 1. i 3., neusklađenost s osnovnim zahtjevima ograničena na dio područja uporabe vozila i ako je ta neusklađenost postojala već u trenutku izdavanja odobrenja za stavljanje vozila na tržište, odobrenje se mijenja tako da se isključe spomi dijelovi područja uporabe.</p>		
<p>Uz stavak 6. Ne prenosi se, obveza EK</p>		Nije potrebno preuzimanje	Ne prenosi se, obveza EK
<p>POGLAVLJE VI. TIJELA ZA OCJENJIVANJE SUKLADNOSTI Članak 27. Tijela koja provode prijavljivanje</p> <p>1. Države članice određuju tijela koja provode prijavljivanje koja su odgovorna za utvrđivanje i provedbu</p>	<p>Uz stavak 1. Članak 46. stavak 1. (1) Ministarstvo je odgovorno za utvrđivanje i provedbu postupaka za ocjenjivanje, prijavljivanje i nadgledanje tijela za ocjenjivanje sukladnosti, uključujući ovisna društva prijavljenih tijela i podizvođače.</p>	U potpunosti preuzeto	

<p>postupaka za ocjenjivanje, prijavljivanje i nadgledanje tijela za ocjenjivanje sukladnosti, uključujući usklađenost s člankom 34.</p> <p>2. Države članice osiguravaju da ta tijela obavješćuju Komisiju i druga tijela država članica ovlaštena za provedbu zadaća ocjenjivanja sukladnosti trećih strana kako je predviđeno u članku 10. stavku 2. i članku 15. stavku 1. Također osiguravaju da obavješćuju Komisiju i druge države članice o imenovanim tijelima iz članka 15. stavka 8.</p> <p>3. Države članice mogu odlučiti da ocjenjivanje i nadgledanje iz stavka 1. treba provoditi nacionalno akreditacijsko tijelo u smislu Uredbe (EZ) br. 765/2008 i u skladu s njom.</p> <p>4. Kada tijelo koje provodi prijavljivanje delegira ili na drugi način povjerava ocjenjivanje, prijavljivanje ili nadgledanje iz stavka 1. ovog članka tijelu koje nije tijelo javne vlasti, to tijelo mora biti pravna osoba i ispunjavati zahtjeve utvrđene u članku 28. Ono ima uspostavljene aranžmane za pokrivanje odgovornosti koja proizlazi iz njegovih aktivnosti.</p> <p>5. Tijelo koje provodi prijavljivanje preuzima punu odgovornost za zadaće koje obavlja tijelo iz stavka 3.</p>	<p>Uz stavak 2. Članak 47. stavak 1. (1) Ministarstvo obavješćava Europsku komisiju i druga tijela država članica Europske unije ovlaštena za provedbu zadaća ocjenjivanja sukladnosti trećih strana o tijelima za ocjenjivanje sukladnosti.</p>		
<p>Uz stavak 3., 4. i 5.</p>		Nije potrebno preuzimanje	RH odlučuje da to isključivo vodi Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, čime se stvara pravna sigurnost
<p>Članak 28. Zahtjevi u vezi s tijelima koja provode prijavljivanje Tijelo koje provodi prijavljivanje: (a) uspostavlja se tako da se izbjegne svaki sukob interesa s tijelima za ocjenjivanje sukladnosti; (b) organizirano je i djeluje tako da zaštiti objektivnost i nepristranost svojih aktivnosti; (c) organizirano je tako da svaku odluku koja se odnosi na prijavljivanje tijela za ocjenjivanje sukladnosti donose stručne osobe različite od onih koje provode ocjenjivanje; (d) ne nudi niti obavlja bilo kakve aktivnosti koje obavljaju tijela za ocjenjivanje sukladnosti kao ni usluge savjetovanja na komercijalnoj ili konkurentskoj osnovi; (e) štiti povjerljivost prikupljenih informacija; (f) raspolaže dostatnim brojem stručnog osoblja za ispravno obavljanje svojih zadaća.</p>	<p>Uz članak 28. Članak 47. stavak 2. (2) Ministarstvo je u postupku prijavljivanja dužno osigurati: a) izbjegavanje svakog sukoba interesa s tijelima za ocjenjivanje sukladnosti b) objektivno i nepristrano postupanje c) da svaku odluku koja se odnosi na prijavljivanje tijela za ocjenjivanje sukladnosti donose stručne osobe različite od onih koje provode ocjenjivanje d) da ne nudi niti obavlja bilo kakve aktivnosti koje obavljaju tijela za ocjenjivanje sukladnosti kao ni usluge savjetovanja na komercijalnoj ili konkurentskoj osnovi e) zaštitu povjerljivosti prikupljenih informacija i f) da raspolaže dostatnim brojem stručnog osoblja za ispravno obavljanje svojih zadaća.</p>	U potpunosti preuzeto	
<p>Članak 29. Obveza tijela koja provode prijavljivanje da pružaju informacije Države članice obavješćuju Komisiju o svojim postupcima za ocjenjivanje, prijavljivanje i nadgledanje tijela za ocjenjivanje sukladnosti i svim promjenama u vezi s tim postupcima. Komisija osigurava dostupnost tih podataka javnosti.</p>	<p>Uz članak 29. Članak 47. stavak 3. (3) Ministarstvo obavješćava Europsku komisiju o svojim postupcima za ocjenjivanje, prijavljivanje i nadgledanje tijela za ocjenjivanje sukladnosti i svim promjenama u vezi s tim postupcima.</p>	U potpunosti preuzeto	
<p>Članak 30. Tijela za ocjenjivanje sukladnosti 1. Tijelo za ocjenjivanje sukladnosti mora za potrebe prijavljivanja ispunjavati zahtjeve utvrđene u stavcima od 2. do 7. ovog članka i u člancima 31. i 32. 2. Tijelo za ocjenjivanje sukladnosti osniva se u skladu s nacionalnim pravom i ima pravnu osobnost. 3. Tijelo za ocjenjivanje sukladnosti sposobno je obavljati sve zadaće ocjenjivanja sukladnosti koje su mu dodijeljene relevantnim TSI-em i za koje je prijavljeno, bez obzira na to obavlja li navedene zadaće samo tijelo za ocjenjivanje sukladnosti ili se one obavljaju u njegovo ime i pod njegovom odgovornošću. U svakom trenutku, za svaki zasebni postupak ocjenjivanja sukladnosti i svaku vrstu ili kategoriju proizvoda za koje je prijavljeno, tijelo za ocjenjivanje sukladnosti ima na raspolaganju: (a) potrebno osoblje s tehničkim znanjem i dostatnim i prikladnim iskustvom za obavljanje zadaća ocjenjivanja sukladnosti; (b) relevantne opise postupaka u skladu s kojima se ocjenjivanje sukladnosti treba provoditi, a kojima se osigurava transparentnost i sposobnost primjene tih postupaka. Također ima uspostavljenu prikladnu politiku i postupke za razlikovanje između zadaća koje obavlja kao prijavljeno tijelo za ocjenjivanje sukladnosti i drugih aktivnosti; (c) prikladne postupke za obavljanje aktivnosti kojima se vodi računa o veličini poduzeća, sektoru u kojem djeluje, njegovoj strukturi, stupnju složenosti dotične tehnologije proizvoda te masovnoj ili serijskoj prirodi proizvodnog procesa. Ono raspolaže sredstvima potrebnima za obavljanje tehničkih i administrativnih zadaća povezanih s aktivnostima ocjenjivanja sukladnosti na primjeren način te ima pristup svojoj potrebnoj opremi ili postrojenjima. 4. Tijela za ocjenjivanje sukladnosti sklapaju osiguranje od odgovornosti, osim ako odgovornost preuzima država u skladu s nacionalnim pravom ili ako je za ocjenjivanje sukladnosti izravno odgovorna sama država članica. 5. Osoblje tijela za ocjenjivanje sukladnosti mora čuvati poslovnu tajnu u odnosu na sve informacije</p>	<p>Uz stavak 1. Članak 40. stavak 2. (2) Tijelo koje pripada profitnom društvu ili profesionalnom udruženju koje predstavlja trgovačka društva uključena u projektiranje, proizvodnju, isporuku, sklapanje, upotrebu ili održavanje proizvoda koje ono ocjenjuje smatra se tijelom za ocjenjivanje sukladnosti pod uvjetom da je dokazana njegova neovisnost i nepostojanje sukoba interesa. Uz stavak 2. Članak 39. stavak 2. (2) Prijavljeno tijelo je pravna osoba koja obavlja zadaće ocjenjivanja sukladnosti u skladu s odabranim TSI-em za koje je prijavljeno, bez obzira na to obavlja li navedene zadaće tijelo za ocjenjivanje sukladnosti ili se one obavljaju u njegovo ime i pod njegovom odgovornošću. Uz stavak 3. Članak 39. stavak 2., 4. (2) Prijavljeno tijelo je pravna osoba koja obavlja zadaće ocjenjivanja sukladnosti u skladu s odabranim TSI-em za koje je prijavljeno, bez obzira na to obavlja li navedene zadaće tijelo za ocjenjivanje sukladnosti ili se one obavljaju u njegovo ime i pod njegovom odgovornošću. (4) U svakom trenutku, za svaki posebni postupak ocjenjivanja sukladnosti i svaku vrstu i/ili kategoriju proizvoda za koje je prijavljeno, tijelo za ocjenjivanje sukladnosti dužno je imati na raspolaganju: a) potrebno osoblje s tehničkim znanjem i dostatnim i prikladnim iskustvom za obavljanje zadaća ocjenjivanja sukladnosti b) odgovarajuće opise postupaka u skladu s kojima se ocjenjivanje sukladnosti treba provoditi, a kojima se osigurava transparentnost i sposobnost primjene tih postupaka te uspostavljenu prikladnu politiku i postupke za razlikovanje između zadaća koje obavlja kao prijavljeno tijelo za ocjenjivanje sukladnosti i drugih aktivnosti c) odgovarajuće postupke za obavljanje aktivnosti kojima se vodi računa o veličini trgovačkog</p>	U potpunosti preuzeto	

<p>dobivene prilikom obavljanja zadaća na temelju relevantnog TSI-a ili bilo koje odredbe nacionalnog prava kojim se njega provodi, osim u odnosu na nadležna tijela države članice u kojoj se obavljaju aktivnosti. Vlasnička su prava zaštićena.</p> <p>6. Tijela za ocjenjivanje sukladnosti sudjeluju u relevantnim aktivnostima normizacije i aktivnostima koordinacijske grupe prijavljenih tijela za ocjenjivanje sukladnosti osnovane u skladu s mjerodavnim pravom Unije ili osiguravaju da je njihovo osoblje koje provodi ocjenjivanje obaviješteno o tim aktivnostima, te kao opće smjernice primjenjuju administrativne odluke i dokumente nastale kao rezultat rada te grupe.</p> <p>7. Tijela za ocjenjivanje sukladnosti koja su prijavljena za pružne prometno-upravljačke i signalno-sigurnosne podsuštave i/ili one ugrađene u vozilo sudjeluju u aktivnostima grupe za ERTMS iz članka 29. Uredbe (EU) 2016/796 ili osiguravaju da je njihovo osoblje koje provodi ocjenjivanje obaviješteno o tim aktivnostima. Ona slijede smjernice koje su rezultat rada te grupe. Ako smatraju da je njihova primjena neprikladna ili nemoguća, tijela za ocjenjivanje sukladnosti svoje primjedbe podnose na raspravu grupi za ERTMS radi kontinuiranog poboljšavanja smjernica.</p>	<p>društva, sektoru u kojem djeluje, njegovoj strukturi, stupnju složenosti tehnologije proizvoda te masovnoj ili serijskoj prirodni proizvodnog procesa i</p> <p>d) sredstva potrebna za obavljanje tehničkih i administrativnih zadaća povezanih s aktivnostima ocjenjivanja sukladnosti na odgovarajući način te ima pristup svojoj potrebnoj opremi ili postrojenjima.</p> <p>Uz stavak 4. Članak 39. stavak 5.</p> <p>(5) Tijelo za ocjenjivanje sukladnosti dužno je imati osiguranje od odgovornosti, osim u slučaju ako je odgovornost preuzela država ili je država izravno odgovorna za ocjenjivanje sukladnosti.</p> <p>Uz stavak 5. Članak 39. stavak 6.</p> <p>(6) Podaci koji se dobiju tijekom postupka provjere su poslovna tajna, a osoblje koje provodi postupak provjere dužno je čuvati tajnost podataka koje saznaje tijekom obavljanja postupka provjere, osim u odnosu na državna tijela i istražno tijelo, ne dirajući time u prava vlasništva.</p> <p>Uz stavak 6. Članak 39. stavak 7.</p> <p>(7) Prijavljeno tijelo dužno je sudjelovati u aktivnostima normizacije i aktivnostima koordinacijske grupe prijavljenih tijela za ocjenjivanje sukladnosti osnovane u skladu s mjerodavnim pravom Europske unije ili osigurati da je njegovo osoblje koje provodi ocjenjivanje obaviješteno o tim aktivnostima te da kao opće smjernice primjenjuju administrativne odluke i dokumente nastale radom te grupe.</p> <p>Uz stavak 7. Članak 39. stavak 8. i 9.</p> <p>(8) Prijavljeno tijelo, koje je prijavljeno za pružne prometno-upravljačke i signalno-sigurnosne podsuštave i/ili one ugrađene u vozilo sudjeluju u aktivnostima grupe za ERTMS iz članka 29. Uredbe (EU) 2016/796 ili osiguravaju da je njihovo osoblje koje provodi ocjenjivanje obaviješteno o tim aktivnostima, pri čemu slijede smjernice koje su rezultat rada te grupe.</p> <p>(9) Ako prijavljeno tijelo smatra da je primjena smjernica iz stavka 7. ovoga članka neprikladna ili nemoguća ono podnosi primjedbe na raspravi grupe za ERTMS radi kontinuiranog poboljšavanja smjernica.</p>		
<p>Članak 31. Nepristranost tijela za ocjenjivanje sukladnosti</p> <p>1. Tijelo za ocjenjivanje sukladnosti jest tijelo koje ima svojstvo treće osobe i neovisno je o organizaciji ili proizvođaču čiji proizvod ocjenjuje.</p> <p>Tijelo koje pripada poslovnoj udruzi ili strukovnom savezu koji predstavlja poduzeća uključena u projektiranje, proizvodnju, isporuku, sklapanje, upotrebu ili održavanje proizvoda koje ono ocjenjuje može se smatrati tijelom za ocjenjivanje sukladnosti pod uvjetom da je dokazana njegova neovisnost i nepostojanje sukoba interesa.</p> <p>2. Nepristranost tijela za ocjenjivanje sukladnosti, njihove uprave i osoblja koje obavlja ocjenjivanje mora biti zajamčena.</p> <p>3. Tijelo za ocjenjivanje sukladnosti, njegova uprava i osoblje odgovorno za provedbu ocjenjivanja sukladnosti nisu projektant, proizvođač, dobavljač, ugraditelj, kupac, vlasnik, korisnik ili održavatelj proizvoda koje ocjenjuju, kao ni ovlašteni zastupnik bilo koje od tih stranaka. To ne isključuje upotrebu ocijenjenih proizvoda koji su potrebni za rad tijela za ocjenjivanje sukladnosti ili upotrebu takvih proizvoda u osobne svrhe.</p> <p>4. Tijelo za ocjenjivanje sukladnosti, njegova uprava i osoblje odgovorno za provedbu ocjenjivanja sukladnosti nisu izravno uključeni u projektiranje, proizvodnju ili izgradnju, stavljanje na tržište, ugrađivanje, uporabu ili održavanje tih proizvoda niti predstavljaju stranke koje sudjeluju u tim aktivnostima. Ne sudjeluju ni u kakvoj aktivnosti koja može biti u sukobu s neovisnošću njihove prosudbe ili poštenjem u odnosu na poslove ocjenjivanja sukladnosti za koje su prijavljeni. Navedena se zabrana posebno odnosi na usluge savjetovanja.</p> <p>5. Tijela za ocjenjivanje sukladnosti osiguravaju da aktivnosti njihovih društava kćeri ili podizvođača ne utječu na povjerljivost, objektivnost ili nepristranost njihova ocjenjivanja sukladnosti.</p> <p>6. Tijela za ocjenjivanje sukladnosti i njihovo osoblje provode aktivnosti ocjenjivanja sukladnosti na najvišem stupnju profesionalnosti i potrebne tehničke stručnosti u određenom području, bez pritiska i</p>	<p>Uz stavak 1. Članak 40. stavak 1 i 2.</p> <p>(1) Tijelo za ocjenjivanje sukladnosti je tijelo koje ima svojstvo treće osobe i neovisno je o organizaciji ili proizvođaču čiji proizvod ocjenjuje.</p> <p>(2) Tijelo koje pripada profitnom društvu ili profesionalnom udruženju koje predstavlja trgovačka društva uključena u projektiranje, proizvodnju, isporuku, sklapanje, uporabu ili održavanje proizvoda koje ono ocjenjuje smatra se tijelom za ocjenjivanje sukladnosti pod uvjetom da je dokazana njegova neovisnost i nepostojanje sukoba interesa.</p> <p>Uz stavak 2. Članak 40. stavak 3.</p> <p>(3) Nepristranost tijela za ocjenjivanje sukladnosti, njihove uprave i osoblja koje obavlja ocjenjivanje mora biti osigurana.</p> <p>Uz stavak 3. Članak 40. stavak 4.</p> <p>(4) Tijelo za ocjenjivanje sukladnosti, njegova uprava i osoblje odgovorno za provedbu ocjenjivanja sukladnosti nisu projektant, proizvođač, dobavljač, ugraditelj, kupac, vlasnik, korisnik ili održavatelj proizvoda koje ocjenjuju, kao ni ovlašteni zastupnik bilo koje od tih stranaka, što ne isključuje upotrebu ocijenjenih proizvoda koji su potrebni za rad tijela za ocjenjivanje sukladnosti ili upotrebu takvih proizvoda u osobne svrhe.</p> <p>Uz stavak 4. Članak 40. stavak 5.</p> <p>(5) Tijelo za ocjenjivanje sukladnosti, njegova uprava i osoblje odgovorno za provedbu ocjenjivanja sukladnosti ne smiju biti izravno uključeni u projektiranje, proizvodnju ili izgradnju, stavljanje na tržište, ugrađivanje, uporabu ili održavanje tih proizvoda niti predstavljati stranke koje sudjeluju u tim aktivnostima, kao ni sudjelovati u kakvoj aktivnosti koja može biti u sukobu s</p>	<p>U potpunosti preuzeto</p>	

<p>poticaja, posebno financijskih, koji bi mogli utjecati na njihovu prosudbu ili rezultate njihove ocjene sukladnosti, posebno u vezi s osobama ili skupinama osoba koje su zainteresirane za rezultate tih aktivnosti.</p>	<p>neovisnošću njihove prosudbe ili poštenjem u odnosu na poslove ocjenjivanja sukladnosti za koje su prijavljeni, a posebno u odnosu na usluge savjetovanja.</p> <p>Uz stavak 5. Članak 40. stavak 6. (6) Tijela za ocjenjivanje sukladnosti osiguravaju da aktivnosti njihovih ovisnih društava ili podizvođača ne utječu na povjerljivost, objektivnost ili nepristranost njihova ocjenjivanja sukladnosti.</p> <p>Uz stavak 6. Članak 40. stavak 7. (7) Tijela za ocjenjivanje sukladnosti i njihovo osoblje dužni su provoditi aktivnosti ocjenjivanja sukladnosti na najvišem stupnju profesionalnosti i potrebne tehničke stručnosti u određenom području, bez pritiska i poticaja, posebno financijskih, koji bi mogli utjecati na njihovu prosudbu ili rezultate njihove ocjene sukladnosti, posebno u vezi s osobama ili skupinama osoba koje su zainteresirane za rezultate tih aktivnosti.</p>		
<p>Članak 32. Osoblje tijela za ocjenjivanje sukladnosti 1. Osoblje odgovorno za provedbu aktivnosti ocjenjivanja sukladnosti ima sljedeće vještine: (a) dobru tehničku i stručnu osposobljenost kojom su obuhvaćene sve aktivnosti ocjenjivanja sukladnosti za koje je tijelo za ocjenjivanje sukladnosti prijavljeno; (b) zadovoljavajuće poznavanje zahtjeva povezanih s ocjenjivanjima koja provode i odgovarajuće ovlaštenje za provedbu tih ocjenjivanja; (c) odgovarajuće znanje o osnovnim zahtjevima, primjenjivim usklađenim normama i relevantnim odredbama prava Unije te razumijevanje tih zahtjeva, normi i odredaba; (d) sposobnost izrade potvrda, bilješki i izvješća kojima se dokazuje da su ocjenjivanja provedena. 2. Naknada za rad uprave i osoblja koje provodi ocjenjivanje u tijelu za ocjenjivanje sukladnosti ne ovisi o broju provedenih ocjenjivanja niti o rezultatima tih ocjenjivanja.</p>	<p>Uz stavak 1. Članak 41. stavak 1. (1) Osoblje odgovorno za provedbu aktivnosti ocjenjivanja sukladnosti dužno je imati: a) odgovarajuću tehničku i stručnu osposobljenost kojom su obuhvaćene sve aktivnosti ocjenjivanja sukladnosti za koje je tijelo za ocjenjivanje sukladnosti ovlašteno b) odgovarajuće poznavanje zahtjeva povezanih s ocjenjivanjima koja provode i odgovarajuće ovlaštenje za provedbu tih ocjenjivanja c) odgovarajuće znanje o osnovnim zahtjevima, primjenjivim usklađenim normama i relevantnim odredbama prava Europske unije te razumijevanje tih zahtjeva, normi i odredaba i d) sposobnost izrade dokumentacije kojom se dokazuje da su ocjenjivanja provedena.</p> <p>Uz stavak 2. Članak 41. stavak 2. (2) Naknada za rad uprave i osoblja koji provode ocjenjivanje u tijelu za ocjenjivanje sukladnosti ne ovisi o broju provedenih ocjenjivanja niti o rezultatima tih ocjenjivanja.</p>	U potpunosti preuzeto	
<p>Članak 33. Pretpostavka o sukladnosti tijela za ocjenjivanje sukladnosti Ako tijelo za ocjenjivanje sukladnosti dokaže da ispunjava kriterije utvrđene u relevantnim usklađenim normama ili njihovim dijelovima, a na koje su upućivanja objavljena u Službenom listu Europske unije, pretpostavlja se da ono ispunjava zahtjeve utvrđene u člancima od 30. do 32. ako su ti zahtjevi obuhvaćeni primjenjivim usklađenim normama.</p>	<p>Uz članak 33. Članak 39. stavak 10. (10) Ako tijelo za ocjenjivanje sukladnosti iz stavka 1. ovoga članka dokaže da ispunjava kriterije utvrđene u odgovarajućim usklađenim normama ili njihovim dijelovima, a na koje su upućivanja objavljena u Službenom listu Europske unije, predmnijeva se da ono ispunjava zahtjeve utvrđene u člancima od 39. do 41. ovoga Zakona ako su ti zahtjevi obuhvaćeni primjenjivim usklađenim normama.</p>	U potpunosti preuzeto	
<p>Članak 34. Društva kćeri prijavljenih tijela i dodjela ugovora podizvođačima od strane prijavljenih tijela 1. Ako prijavljeno tijelo za ocjenjivanje sukladnosti dodijeli ugovorom podizvođaču određene zadaće povezane s ocjenjivanjem sukladnosti ili se opredijeli za društvo kćer, ono osigurava da podizvođač ili društvo kći ispunjava zahtjeve utvrđene u člancima od 30. do 32. i obavješćuje tijelo koje provodi prijavljivanje na odgovarajući način. 2. Prijavljena tijela preuzimaju punu odgovornost za zadaće koje obavljaju podizvođači ili društva kćeri bez obzira na mjesto njihovog poslovnog nastana. 3. Aktivnosti prijavljenih tijela mogu se dodijeliti podizvođaču ili ih može obaviti društvo kći samo uz pristanak klijenta. 4. Prijavljena tijela stavljaju na raspolaganje tijelu koje provodi prijavljivanje odgovarajuće dokumente koji se odnose na ocjenjivanje kvalifikacija podizvođača ili društva kćeri i poslova koje oni obavljaju u skladu s relevantnim TSI-em.</p>	<p>Uz stavak 1. Članak 42. stavak 1. (1) Ako prijavljeno tijelo za ocjenjivanje sukladnosti dodijeli ugovorom podizvođaču određene zadaće povezane s ocjenjivanjem sukladnosti ili se opredijeli za ovisno društvo, ono osigurava da podizvođač ili ovisno društvo ispunjava zahtjeve utvrđene u člancima od 39. do 41. ovoga Zakona i obavještava Ministarstvo o tome.</p> <p>Uz stavak 2. Članak 42. stavak 2. (2) Prijavljena tijela preuzimaju punu odgovornost za zadaće koje obavljaju podizvođači ili ovisna društva bez obzira na mjesto njihovog poslovnog nastana.</p> <p>Uz stavak 3. Članak 42. stavak 3. (3) Aktivnosti prijavljenih tijela mogu se dodijeliti podizvođaču ili ih može obaviti ovisno društvo samo uz pristanak podnositelja zahtjeva.</p> <p>Uz stavak 4. Članak 42. stavak 4. (4) Prijavljena tijela stavljaju na raspolaganje tijelu koje provodi prijavljivanje odgovarajuće dokumente koji se odnose na ocjenjivanje kvalifikacija podizvođača ili ovisnog društva i poslova koje oni obavljaju u skladu s odgovarajućim TSI-em.</p>	U potpunosti preuzeto	
<p>Članak 35.</p>	<p>Uz stavak 1.</p>	U potpunosti preuzeto	

<p>Akreditirana interna tijela</p> <p>1. Podnositelji zahtjeva mogu se koristiti akreditiranim internim tijelom za provedbu aktivnosti ocjenjivanja sukladnosti radi provedbe postupaka određenih u modulima A1, A2, C1 ili C2 koji su utvrđeni u Prilogu II. Odluci br. 768/2008/EZ i modulima CA1 i CA2 koji su utvrđeni u Prilogu I. Odluci 2010/713/EU. To tijelo predstavlja zaseban i odvojen dio dotičnog podnositelja zahtjeva te ne sudjeluje u projektiranju, proizvodnji, isporuci, ugradnji, uporabi ili održavanju proizvoda koje ocjenjuje.</p> <p>2. Akreditirano interno tijelo ispunjava sljedeće zahtjeve:</p> <p>(a) akreditirano je u skladu s Uredbom (EZ) br. 765/2008;</p> <p>(b) tijelo i njegovo osoblje se unutar poduzeća čiji su dio razlikuju na organizacijskoj razini i koriste se metodama izvješćivanja kojima se osigurava njihova nepristranost te to dokazuju nadležnom nacionalnom akreditacijskom tijelu;</p> <p>(c) ni tijelo ni njegovo osoblje nisu odgovorni za projektiranje, proizvodnju, isporuku, ugradnju, rad ili održavanje proizvoda koje ocjenjuju niti obavljaju aktivnosti koje bi mogle biti u sukobu s neovisnošću njihove prosudbe ili poštenjem u odnosu na njihove aktivnosti ocjenjivanja;</p> <p>(d) tijelo pruža svoje usluge isključivo poduzeću čiji je ono dio.</p> <p>3. Akreditirano interno tijelo ne prijavljuje se državama članicama niti Komisiji, ali informacije o njegovoj akreditaciji pruža poduzeće čiji je ono dio ili nacionalno akreditacijsko tijelo obavješćuje tijelo koje provodi prijavljivanje na zahtjev tijela koje provodi prijavljivanje.</p>	<p>Članak 43. stavak 1.</p> <p>(1) Podnositelji zahtjeva mogu se koristiti akreditiranim internim tijelom za provedbu postupka ocjenjivanja sukladnosti radi provedbe postupaka određenih u modulima A1, A2, C1 ili C2 koji su utvrđeni u Prilogu II. Odluci br. 768/2008/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 9. srpnja 2008. o zajedničkom okviru za stavljanje na tržište proizvoda i o stavljanju izvan snage Odluke Vijeća 93/465/EEZ (Tekst značajan za EGP) (SL L 218, 13.08.2008.) i modulima CA1 i CA2 koji su utvrđeni u Prilogu I. Odluci 2010/713/EU od 9. studenoga 2010. o modulima za postupke ocjene sukladnosti, prikladnosti za uporabu i EZ provjere podsustava koji se koriste u tehničkim specifikacijama za interoperabilnost donesenima na temelju Direktive 2008/57 Europskog parlamenta i Vijeća (Tekst značajan za EGP) (SL L 319, 4.12.2010.), pri čemu to tijelo predstavlja zaseban i odvojen dio tog podnositelja zahtjeva te ne sudjeluje u projektiranju, proizvodnji, isporuci, ugradnji, uporabi ili održavanju proizvoda koje ocjenjuje.</p> <p>Uz stavak 2.</p> <p>Članak 43. stavak 2.</p> <p>(2) Akreditirano interno tijelo ispunjava sljedeće zahtjeve:</p> <p>a) akreditirano je u skladu s Uredbom (EZ) br. 765/2008</p> <p>b) tijelo i njegovo osoblje se unutar trgovačkog društva čiji su dio razlikuju na organizacijskoj razini i koriste se metodama izvješćivanja kojima se osigurava njihova nepristranost te to dokazuju nadležnom nacionalnom akreditacijskom tijelu</p> <p>c) ni tijelo ni njegovo osoblje nisu odgovorni za projektiranje, proizvodnju, isporuku, ugradnju, rad ili održavanje proizvoda koje ocjenjuju niti obavljaju postupke koji bi mogli biti u sukobu s neovisnošću njihove prosudbe ili poštenjem u odnosu na njihov postupak ocjenjivanja i</p> <p>d) tijelo pruža svoje usluge isključivo trgovačkom društvu čiji je ono dio.</p> <p>Uz stavak 3.</p> <p>Članak 43. stavak 3.</p> <p>(3) Akreditirano interno tijelo ne prijavljuje se državama članicama niti Europskoj komisiji, ali informacije o njegovoj akreditaciji pruža trgovačko društvo čiji je ono dio ili nacionalno akreditacijsko tijelo o tome obavješćuje Ministarstvo na njegov zahtjev.</p>		
<p>Članak 36.</p> <p>Zahtjev za prijavljivanje</p> <p>1. Tijelo za ocjenjivanje sukladnosti podnosi zahtjev za prijavljivanje tijelu koje provodi prijavljivanje države članice u kojoj ima poslovni nastan.</p> <p>2. Tom zahtjevu prilaže se opis aktivnosti ocjenjivanja sukladnosti, modul ili moduli za ocjenjivanje sukladnosti i proizvod ili proizvodi za koje navedeno tijelo tvrdi da je nadležno, kao i potvrda o akreditaciji, ako ona postoji, koju je izdalo nacionalno akreditacijsko tijelo kojom se potvrđuje da tijelo za ocjenjivanje sukladnosti ispunjava zahtjeve utvrđene u člancima od 30. do 32.</p> <p>3. Ako dotično tijelo za ocjenjivanje sukladnosti ne može dostaviti potvrdu o akreditaciji, ono tijelo koje provodi prijavljivanje dostavlja sve dokumentirane dokaze potrebne za provjeru, priznavanje i redovno nadgledanje njegove usklađenosti sa zahtjevima utvrđenima u člancima od 30. do 32.</p>	<p>Uz stavak 1.</p> <p>Članak 44. stavak 1.</p> <p>(1) Tijelo za ocjenjivanje sukladnosti koje ima poslovni nastan u Republici Hrvatskoj podnosi zahtjev za prijavljivanje Ministarstvu.</p> <p>Uz stavak 2.</p> <p>Članak 44. stavak 2.</p> <p>(2) Zahtjevu iz stavka 1. ovoga članka prilaže se opis postupka ocjenjivanja sukladnosti, modul ili moduli za ocjenjivanje sukladnosti i proizvod ili proizvodi za koje tijelo iz stavka 1. ovoga članka tvrdi da je nadležno, kao i potvrda o akreditaciji, ako ona postoji, koju je izdalo nacionalno akreditacijsko tijelo kojom se potvrđuje da tijelo za ocjenjivanje sukladnosti ispunjava zahtjeve utvrđene u člancima od 39. do 41. ovoga Zakona.</p> <p>Uz stavak 3.</p> <p>Članak 44. stavak 3.</p> <p>(3) Ako tijelo za ocjenjivanje sukladnosti iz stavka 1. ovoga članka ne može dostaviti potvrdu o akreditaciji, Ministarstvu dostavlja sve dokumentirane dokaze potrebne za provjeru, priznavanje i redovno nadgledanje njegove usklađenosti sa zahtjevima utvrđenima u člancima od 39. do 41. ovoga Zakona.</p>	U potpunosti preuzeto	
<p>Članak 37.</p> <p>Postupak prijavljivanja</p> <p>1. Tijela koja provode prijavljivanje prijavljuju samo ona tijela za ocjenjivanje sukladnosti koja ispunjavaju zahtjeve utvrđene u člancima od 30. do 32.</p> <p>2. Tijela koja provode prijavljivanje prijavljuju tijela iz stavka 1. Komisiji i drugim državama članicama koristeći se elektroničkim alatom za prijavljivanje koji je izradila i kojim upravlja Komisija.</p> <p>3. Prijavljivanje uključuje sve pojedinosti o aktivnostima ocjenjivanja sukladnosti, dotični modul ili module za ocjenjivanje sukladnosti i dotični proizvod ili proizvode te relevantnu potvrdu o akreditaciji ili druge potvrde o stručnosti predviđene u stavku 4.</p> <p>4. Ako se prijavljivanje ne temelji na potvrdi o akreditaciji kako je navedeno u članku 36. stavku 2., tijelo</p>	<p>Uz stavke 1., 2., 3.</p> <p>Članak 46. stavak 2.</p> <p>(2) Ministarstvo prijavljuje Europskoj komisiji i državama članicama Europske unije samo ono tijelo za ocjenjivanje sukladnosti koje ispunjava zahtjeve iz članka 39. do 41. ovoga Zakona koristeći se elektroničkim alatom za prijavljivanje koje je izradila i kojim upravlja Europska komisija, navodeći sve pojedinosti o postupku ocjenjivanja sukladnosti, modulu za ocjenjivanje sukladnosti i proizvodu te odgovarajuću potvrdu o akreditaciji ili druge potvrde o stručnosti.</p> <p>Uz stavak 4.</p> <p>Članak 46. stavak 3.</p> <p>(3) Ako se prijavljivanje ne temelji na potvrdi o akreditaciji kako je navedeno u članku 44. stavku</p>	U potpunosti preuzeto	

<p>koje provodi prijavljivanje dostavlja Komisiji i ostalim državama članicama dokumentirane dokaze kojima se potvrđuje stručnost tijela za ocjenjivanje sukladnosti i uspostavljeni aranžmani radi osiguranja da će to tijelo biti periodično nadgledano i da će nastaviti ispunjavati zahtjeve utvrđene u člancima od 30. do 32.</p> <p>5. Dotično tijelo može obavljati aktivnosti prijavljenog tijela samo ako Komisija i druge države članice ne podnesu prigovor u roku od dva tjedna od prijavljivanja kada je upotrijebljena potvrda o akreditaciji ili u roku od dva mjeseca od prijavljivanja kada akreditacija nije upotrijebljena.</p> <p>6. Komisiju i druge države članice obavješćuje se o svakoj naknadnoj relevantnoj promjeni u prijavi.</p>	<p>2. ovoga Zakona, Ministarstvo dostavlja Europskoj komisiji i državama članicama Europske Unije dokumentirane dokaze kojima se potvrđuje stručnost tijela za ocjenjivanje sukladnosti i uspostavljene postupke radi osiguranja da će tijelo biti periodično nadgledano i da će nastaviti ispunjavati zahtjeve utvrđene u člancima od 39. do 41. ovoga Zakona.</p> <p>Uz stavak 5. Članak 46. stavak 4. (4) Tijelo iz stavka 1. ovoga članka može obavljati aktivnosti prijavljenog tijela samo ako Europska komisija i države članice Europske unije ne podnesu prigovor u roku od dva tjedna od dana prijavljivanja kada je upotrijebljena potvrda o akreditaciji ili u roku od dva mjeseca od dana prijavljivanja kada akreditacija nije upotrijebljena.</p> <p>Uz stavak 6. Članak 46. stavak 5. (5) Europska komisija i države članice Europske unije obavještavaju se o svakoj naknadnoj bitnoj promjeni u prijavi.</p>		
<p>Članak 38. Identifikacijski brojevi i popisi prijavljenih tijela</p> <p>1. Komisija prijavljenom tijelu dodjeljuje identifikacijski broj. Prijavljenom tijelu dodjeljuje se jedan identifikacijski broj čak i ako je ono prijavljeno na temelju nekoliko pravnih akata Unije.</p> <p>2. Komisija objavljuje popis tijela prijavljenih na temelju ove Direktive, uključujući identifikacijske brojeve koji su im dodijeljeni i aktivnosti za koje su prijavljena. Komisija osigurava ažuriranje navedenog popisa.</p>		Nije potrebno preuzimanje	Obveza EK
<p>Članak 39. Promjene u prijavama</p> <p>1. Ako tijelo koje provodi prijavljivanje utvrdi ili je obaviješteno o tome da prijavljeno tijelo više ne ispunjava zahtjeve utvrđene u člancima od 30. do 32. ili da ne ispunjava svoje obveze, tijelo koje provodi prijavljivanje ograničava, suspendira ili povlači prijavu, ako je to potrebno, ovisno o ozbiljnosti neispunjavanja tih zahtjeva ili obveza. Ono o tome odmah obavješćuje Komisiju i ostale države članice.</p> <p>2. U slučaju ograničenja, suspenzije ili povlačenja prijave, ili ako je prijavljeno tijelo prestalo s radom, država članica koja provodi prijavljivanje poduzima odgovarajuće korake kako bi osigurala da dokumentaciju obradi drugo prijavljeno tijelo ili da se stavi na raspolaganje odgovornim tijelima koja provode prijavljivanje i tijelima za nadzor tržišta, na njihov zahtjev.</p>	<p>Uz stavak 1. Članak 47. stavak 4. (4) Ako Ministarstvo utvrdi ili je obaviješteno o tome da prijavljeno tijelo više ne ispunjava zahtjeve utvrđene u člancima od 39. do 41. ovoga Zakona ili da ne ispunjava svoje obveze, Ministarstvo ograničava, privremeno ukida ili povlači prijavu Europskoj komisiji, ako je to potrebno, ovisno o ozbiljnosti neispunjavanja tih zahtjeva ili obveza, o čemu odmah obavještava Europsku komisiju i ostale države članice Europske unije.</p> <p>Uz stavak 2. Članak 47. stavak 5 (5) U slučaju ograničenja, privremenog ukidanja ili povlačenja prijave, ili ako je prijavljeno tijelo prestalo s radom, Ministarstvo poduzima odgovarajuće korake kako bi osiguralo da dokumentaciju obradi drugo prijavljeno tijelo ili da se stavi na raspolaganje odgovornim tijelima koja provode prijavljivanje ovlaštenim od strane države članice Europske unije i tijelima nadležnim za nadzor tržišta na njihov zahtjev.</p>	U potpunosti preuzeto	
<p>Članak 40. Osporavanje stručnosti prijavljenih tijela</p> <p>1. Komisija istražuje sve slučajeve u kojima ona ima bilo kakve sumnje ili je upozorena na postojanje sumnje u pogledu stručnosti prijavljenog tijela ili njegova kontinuiranog ispunjavanja zahtjeva i obveza kojima to tijelo podliježe.</p> <p>2. Država članica koja provodi prijavljivanje na zahtjev dostavlja Komisiji sve informacije koje se odnose na osnovu za prijavljivanje ili održavanje stručnosti dotičnog tijela.</p> <p>3. Komisija osigurava da se sa svim osjetljivim informacijama dobivenima tijekom njezina istraživanja postupa povjerljivo.</p> <p>4. Ako Komisija utvrdi da prijavljeno tijelo ne ispunjava ili više ne ispunjava zahtjeve za prijavljivanje, ona o tome obavješćuje državu članicu koja provodi prijavljivanje i od nje zahtjeva da poduzme potrebne korektivne mjere, uključujući povlačenje prijave ako je to potrebno.</p>	<p>Uz stavak 2. (6) Ministarstvo koje provodi prijavljivanje na zahtjev dostavlja Europskoj komisiji sve informacije koje se odnose na osnovu za prijavljivanje ili održavanje stručnosti tijela.</p> <p>Uz stavak 1., 3. i 4.</p>	U potpunosti preuzeto	
<p>Članak 41. Operativne obveze prijavljenih tijela</p> <p>1. Prijavljena tijela provode ocjenjivanje sukladnosti u skladu s postupcima ocjenjivanja sukladnosti predviđenima u relevantnom TSI-u.</p> <p>2. Ocjenjivanja sukladnosti provode se razmjerno tako da se izbjegnju nepotrebna opterećenja</p>	<p>Uz stavak 1. Članak 48. stavak 1. (1) Prijavljeno tijelo provodi ocjenjivanje sukladnosti u skladu s postupcima ocjenjivanja sukladnosti predviđenima u odgovarajućem TSI-u.</p> <p>Uz stavak 2.</p>	U potpunosti preuzeto	

<p>gospodarskih subjekata. Prijavljena tijela pri obavljanju svojih aktivnosti vode računa o veličini poduzeća, sektoru u kojem djeluje, njegovoj strukturi, stupnju složenosti dotične tehnologije proizvoda te masovnoj ili serijskoj prirodi proizvodnog procesa.</p> <p>Pri tome ona ipak djeluju s ciljem ocjenjivanja usklađenosti proizvoda s ovom Direktivom.</p> <p>3. Ako prijavljeno tijelo utvrdi da proizvođač ne ispunjava zahtjeve utvrđene u relevantnom TSI-u, odgovarajućim usklađenim normama ili tehničkim specifikacijama, ono zahtijeva da proizvođač poduzme odgovarajuće korektivne mjere i ne izdaje potvrdu o sukladnosti.</p> <p>4. Ako prijavljeno tijelo tijekom nadgledanja sukladnosti nakon izdavanja potvrde utvrdi da proizvod više nije u skladu s relevantnim TSI-em ili odgovarajućim usklađenim normama ili tehničkim specifikacijama, ono zahtijeva da proizvođač poduzme odgovarajuće korektivne mjere i, ako je to potrebno, suspendira ili povlači potvrdu.</p> <p>5. Ako korektivne mjere nisu poduzete ili nemaju traženi učinak, prijavljeno tijelo prema potrebi ograničava, suspendira ili povlači potvrde.</p>	<p>Članak 48. stavak 2 i 3.</p> <p>(2) Ocjenjivanje sukladnosti provodi se razmjerno, da se izbjegnju nepotrebna opterećenja gospodarskih subjekata, pri čemu prijavljeno tijelo vodi računa o veličini trgovačkog društva, sektoru u kojem djeluje, njegovoj strukturi, stupnju složenosti tehnologije proizvoda te masovnoj ili serijskoj prirodi proizvodnog procesa.</p> <p>(3) Pri postupku iz stavka 2. ovoga članka prijavljeno tijelo djeluje s ciljem ocjenjivanja usklađenosti proizvoda s ovim Zakonom.</p> <p>Uz stavak 3.</p> <p>Članak 48., stavak 4.</p> <p>(4) Ako prijavljeno tijelo utvrdi da proizvođač ne ispunjava zahtjeve utvrđene u odgovarajućem TSI-u, odgovarajućim usklađenim normama ili tehničkim specifikacijama, ono zahtijeva da proizvođač poduzme odgovarajuće korektivne mjere i ne izdaje potvrdu o sukladnosti.</p> <p>Uz stavak 4.</p> <p>Članak 48. stavak 5.</p> <p>(5) Ako prijavljeno tijelo tijekom nadgledanja sukladnosti, a nakon izdavanja potvrde utvrdi da proizvod više nije u skladu s odgovarajućim TSI-em ili odgovarajućim usklađenim normama ili tehničkim specifikacijama, ono zahtijeva da proizvođač poduzme odgovarajuće korektivne mjere i, ako je to potrebno, privremeno ukine ili ukine potvrdu.</p> <p>Uz stavak 5.</p> <p>Članak 48. stavak 6.</p> <p>(6) Ako korektivne mjere iz stavaka 4. i 5. ovoga članka nisu poduzete ili nemaju traženi učinak, prijavljeno tijelo prema potrebi ograničava, privremeno ili trajno ukida potvrdu.</p>		
<p>Članak 42.</p> <p>Obveza prijavljenih tijela da pružaju informacije</p> <p>1. Prijavljena tijela obavješćuju tijelo koje provodi prijavljivanje o sljedećem:</p> <p>(a) o svakom odbijanju, ograničenju, suspenziji ili povlačenju potvrde;</p> <p>(b) o svim okolnostima koje utječu na opseg prijave i uvjete prijave;</p> <p>(c) o svakom zahtjevu za obavješćivanje koji su primili od tijela za nadzor nad tržištem u vezi s aktivnostima ocjenjivanja sukladnosti;</p> <p>(d) na zahtjev, o aktivnostima ocjenjivanja sukladnosti provedenima na području za koje su prijavljeni i svakoj drugoj provedenoj aktivnosti, uključujući prekogranične aktivnosti i ugovore s podizvođačima.</p> <p>Nadležna nacionalna tijela nadležna za sigurnost također se obavješćuje o svakom odbijanju, ograničenju, suspenziji ili povlačenju potvrde u skladu s točkom (a).</p> <p>2. Prijavljena tijela osiguravaju drugim tijelima koja su prijavljena na temelju ove Direktive i koja provode slične aktivnosti ocjenjivanja sukladnosti kojima su obuhvaćeni isti proizvodi relevantne informacije o pitanjima u vezi s negativnim i, na zahtjev, pozitivnim rezultatima ocjenjivanja sukladnosti.</p> <p>3. Prijavljena tijela dostavljaju Agenciji „EZ“ potvrde o provjeri podsustava, „EZ“ potvrde o sukladnosti sastavnih dijelova interoperabilnosti i „EZ“ potvrde o prikladnosti za upotrebu sastavnih dijelova interoperabilnosti.</p>	<p>Uz stavak 1.</p> <p>Članak 49. stavak 1.</p> <p>(1) Prijavljeno tijelo dužno je obavijestiti Ministarstvo o:</p> <p>a) o svakom odbijanju, ograničenju, privremenom ukidanju ili ukidanju potvrde</p> <p>b) o svim okolnostima koje utječu na opseg prijave i uvjete prijave</p> <p>c) o svakom zahtjevu za obavješćivanje koje je primilo od tijela nadležnog za nadzor nad tržištem u vezi s aktivnostima ocjenjivanja sukladnosti i</p> <p>d) na zahtjev, o aktivnostima ocjenjivanja sukladnosti provedenima na području za koje je prijavljeno i svakoj drugoj provedenoj aktivnosti, uključujući prekogranične aktivnosti i ugovore s podizvođačima.</p> <p>Uz stavak 2.</p> <p>Članak 49. stavak 3.</p> <p>(3) Prijavljeno tijelo je dužno pružiti drugim prijavljenim tijelima koja provode slične aktivnosti ocjenjivanja sukladnosti kojima su obuhvaćeni isti proizvodi potrebne podatke o pitanjima u vezi s negativnim i, na zahtjev, pozitivnim rezultatima ocjenjivanja sukladnosti.</p> <p>Uz stavak 3.</p> <p>Članak 49. stavak 4.</p> <p>(4) Prijavljeno tijelo dužno je dostaviti Agenciji Europske unije za željeznice „EZ“ potvrde o provjeri podsustava, „EZ“ potvrde o sukladnosti sastavnih dijelova interoperabilnosti i „EZ“ potvrde o prikladnosti za upotrebu sastavnih dijelova interoperabilnosti.</p>	U potpunosti preuzeto	
<p>Članak 43.</p> <p>Razmjena najbolje prakse</p> <p>Komisija organizira razmjenu najbolje prakse među nacionalnim tijelima država članica koja su odgovorna za politiku prijavljivanja.</p>	<p>Uz članak 43.</p> <p>Ne prenosi se, obveza EK</p>	Nije potrebno preuzimanje	Ne prenosi se, obveza EK
<p>Članak 44.</p> <p>Koordinacija prijavljenih tijela</p> <p>Komisija osigurava odgovarajuću koordinaciju i suradnju među tijelima koja su prijavljena u skladu s ovom Direktivom uspostavljanjem resorne grupe prijavljenih tijela. Agencija podupire aktivnosti prijavljenih tijela u skladu s člankom 24. Uredbe (EU) 2016/796.</p> <p>Države članice osiguravaju da tijela koja su one prijavile sudjeluju u radu te grupe izravno ili putem imenovanih zastupnika.</p>	<p>Uz članak 44.</p> <p>Članak 49. stavak 5.</p> <p>(5) Prijavljeno tijelo je dužno sudjelovati u radu resorne grupe prijavljenih tijela, koju je osnovala Europska komisija, izravno ili putem imenovanih zastupnika.</p>	U potpunosti preuzeto	
<p>Članak 45.</p> <p>Imenovana tijela</p>	<p>Uz stavak 1.</p> <p>Članak 45. stavak 1.</p>	U potpunosti preuzeto	

<p>1. Zahtjevi u vezi s tijelima za ocjenjivanje sukladnosti određeni u člancima od 30. do 34. primjenjuju se i na tijela imenovana u skladu s člankom 15. stavkom 8. osim:</p> <p>(a) u slučaju vještina koje osoblje tih tijela mora posjedovati u skladu s člankom 32. stavkom 1. točkom (c), pri čemu je imenovano tijelo dužno posjedovati odgovarajuće znanje o nacionalnom pravu i razumijevanje tog prava;</p> <p>(b) u slučaju dokumentacije koju treba staviti na raspolaganje tijelu koje provodi prijavljivanje u skladu s člankom 34. stavkom 4., pri čemu je imenovano tijelo dužno uključiti dokumente povezane s radom koji su obavili podizvođači ili društva kćeri u skladu s relevantnim nacionalnim pravilima.</p> <p>2. Operativne obveze utvrđene u članku 41. primjenjuju se i na tijela imenovana u skladu s člankom 15. stavkom 8., osim ako se te obveze odnose na nacionalna pravila umjesto na TSI-ove.</p> <p>3. Obveza obavješćivanja utvrđena u članku 42. stavku 1. primjenjuje se i na imenovana tijela koja na odgovarajući način obavješćuju države članice.</p>	<p>(1) Zahtjevi u vezi s tijelima za ocjenjivanje sukladnosti određeni su u člancima od 39. do 43. ovoga Zakona, a primjenjuju se i na tijela imenovana u skladu s člankom 39. stavcima 3. i 15. ovoga Zakona, osim:</p> <p>a) u slučaju vještina koje osoblje tih tijela mora posjedovati u skladu s člankom 41. stavkom 1. točkom c) ovoga Zakona, pri čemu je imenovano tijelo dužno posjedovati odgovarajuće znanje o nacionalnom pravu i razumijevanje tog prava ili</p> <p>b) u slučaju dokumentacije koju treba staviti na raspolaganje Ministarstvu u skladu s člankom 42. stavkom 4. ovoga Zakona, pri čemu je imenovano tijelo dužno uključiti dokumente povezane s radom koji su obavili podizvođači ili ovisna društva u skladu s odgovarajućim nacionalnim pravilima.</p> <p>Uz stavak 2. Članak 45. stavak 2.</p> <p>(2) Operativne obveze utvrđene u članku 48. ovoga Zakona primjenjuju se i na tijela imenovana u skladu s člankom 39. stavcima 3. i 15. ovoga Zakona, osim ako se te obveze odnose na nacionalna pravila umjesto na TSI-e.</p> <p>Uz stavak 3. Članak 45. stavak 3.</p> <p>(3) Obveza obavješćivanja utvrđena u članku 49. stavku 1. ovoga Zakona primjenjuje se i na imenovana tijela koja na odgovarajući način obavješćuju države članice.</p>		
<p>POGLAVLJE VII. REGISTRI Članak 46. Sustav označavanja vozila brojevima</p> <p>1. Nakon registracije u skladu s člankom 22., nadležno tijelo u državi članici registriranja dodjeljuje svakom vozilu europski broj vozila (EVN). Svako vozilo označuje se dodijeljenim EVN-om.</p> <p>2. Specifikacije za EVN utvrđene su u mjerama iz članka 47. stavka 2. u skladu s relevantnim TSI-em.</p> <p>3. Svakom se vozilu EVN dodjeljuje samo jedanput, osim ako je drukčije određeno u mjerama iz članka 47. stavka 2. u skladu s relevantnim TSI-em.</p> <p>4. Neovisno o stavku 1. u slučaju vozila koja prometuju ili koja su namijenjena za prometovanje iz trećih zemalja ili u treće zemlje, u kojima je širina kolosijeka drukčija od širine kolosijeka na glavnoj željezničkoj mreži u Uniji, države članice mogu prihvatiti vozila koja su jasno označena u skladu s drukčijim sustavom kodiranja.</p>	<p>Uz stavak 1. Članak 80. stavak 1</p> <p>(1) Agencija svakom vozilu dodjeljuje europski broj vozila (engl. European vehicle number – EVN) nakon registracije vozila u registru vozila.</p> <p>Uz stavak 3. Članak 80. stavak 3.</p> <p>(3) Vozilu se jedinstveni broj vozila dodjeljuje samo jednom, osim ako nije drugačije određeno Provedbenom odlukom Komisije (EU) 2018/1614 u skladu s relevantnim TSI-em.</p> <p>Uz stavak 2. i 3. Ne prenosi se; nije primjenjivo.</p>	U potpunosti preuzeto	
<p>Članak 47. Registri vozila</p> <p>1. Sve dok Europski registar vozila iz stavka 5. ne postane operativan, svaka država članica vodi nacionalni registar vozila. Taj registar:</p> <p>(a) ispunjava zajedničke specifikacije iz stavka 2.;</p> <p>(b) ažurira tijelo koje je neovisno o svim željezničkim prijevoznicima;</p> <p>(c) dostupan je nacionalnim tijelima nadležnim za sigurnost i istražnim tijelima određenim u člancima 16. i 22. Direktive (EU) 2016/798; također je dostupan na svaki legitiman zahtjev, regulatornim tijelima navedenima u članku 55. Direktive 2012/34/EU, te Agenciji, željezničkim prijevoznicima i upraviteljima infrastrukture, kao i onim osobama ili organizacijama koje vozila registriraju ili koje su navedene u registru.</p> <p>2. Komisija provedbenim aktima donosi zajedničke specifikacije za nacionalne registre vozila u pogledu sadržaja, oblika podataka, funkcionalne i tehničke arhitekture, načina rada, uključujući aranžmane za razmjenu podataka te pravila za unos i pretraživanje podataka.</p> <p>Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 51. stavka 3.</p> <p>3. Nacionalni registar vozila mora sadržavati najmanje sljedeće elemente:</p> <p>(a) EVN;</p> <p>(b) upućivanja na „EZ” izjavu o provjeri i tijelo koje ju je izdalo;</p> <p>(c) upućivanja na Europski registar odobrenih tipova vozila iz članka 48.;</p> <p>(d) identifikacijske podatke o vlasniku i posjedniku vozila;</p> <p>(e) ograničenja u vezi s načinom uporabe vozila;</p> <p>(f) upućivanja na subjekt nadležan za održavanje.</p> <p>4. Sve dok nacionalni registri vozila država članica nisu povezani u skladu sa specifikacijom iz stavka 2.,</p>	<p>Uz stavak 1. Članak 90.</p> <p>(4) Sve dok u skladu s Provedbenom odlukom Komisije (EU) 2018/1614 Europski registar vozila ne postane operativan, Agencija osigurava uspostavu i uredno vođenje nacionalnog registra vozila te nadzire da su u njemu sadržani podaci vezani uz sigurnost ispravni i potpuni.</p> <p>(5) Nacionalni registar vozila:</p> <p>a) mora ispunjavati zajedničke specifikacije registra vozila u skladu s Provedbenom odlukom Komisije (EU) 2018/1614</p> <p>b) mora biti dostupan tijelima nadležnim za sigurnost i neovisnim tijelima za istraživanje željezničkih nesreća država članica Europske unije i</p> <p>c) mora se učiniti dostupnim regulatornim tijelima, Europskoj agenciji za željeznice, željezničkim prijevoznicima i upraviteljima infrastrukture, ako pokažu pravni interes, kao i podnositeljima zahtjeva za registraciju vozila ili onima koji su navedeni u registru vozila.</p> <p>Uz stavak 3 Članak 90. stavak 6.</p> <p>(6) Nacionalni registar vozila mora sadržavati najmanje:</p> <p>a) europski broj vozila</p> <p>b) upućivanja na „EZ” izjavu o provjeri i tijelo koje ju je izdalo</p> <p>c) upućivanja na Europski registar odobrenih tipova vozila iz članka 78. ovoga Zakona</p> <p>d) identifikacijske podatke o vlasniku i posjedniku vozila</p> <p>e) ograničenja u vezi s načinom uporabe vozila i</p> <p>f) upućivanja na subjekt nadležan za održavanje.</p> <p>Uz stavak 4.</p>	U potpunosti preuzeto	Ne prenosi se, nije primjenjivo.

<p>svaka država članica ažurira svoj registar izmjenama koje je u svoj registar unijela druga država članica, u pogledu podataka koji je se tiču.</p> <p>5. S ciljem smanjenja administrativnih opterećenja i nepotrebnih troškova za države članice i dionike, Komisija do 16. lipnja 2018., uzimajući u obzir rezultate analize troškova i koristi, provedbenim aktima donosi tehničke i funkcionalne specifikacije za Europski registar vozila kojim bi se objedinili nacionalni registri vozila s ciljem osiguravanja usklađenog sučelja za sve korisnike za registraciju vozila i upravljanje podacima. Primjenjuju se stavak 1. točke (b) i (c) i stavak 3. Takva specifikacija uključuje sadržaj, oblik podataka, funkcionalnu i tehničku arhitekturu, način rada, uključujući aranžmane za razmjenu podataka te pravila za unos i pretraživanje podataka, kao i korake za prijelaz.</p> <p>Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 51. stavka 3. i na temelju preporuke Agencije.</p> <p>Europski registar vozila razvija se uzimajući u obzir informatičke aplikacije i registre koje su već uspostavile Agencija i države članice, kao što je Europski centralizirani virtualni registar vozila povezan s nacionalnim registrima vozila. Europski registar vozila stavlja se u funkciju do 16. lipnja 2021.</p> <p>6. Posjednik u državi članici u kojoj je vozilo registrirano odmah prijavljuje svaku izmjenu podataka unesenih u registre vozila, uništenje vozila ili svoju odluku da vozilo više ne registrira.</p> <p>7. U slučaju vozila koja su prvi put odobrena u trećoj zemlji, a potom korištena u državi članici, ta država članica osigurava da se podaci o vozilu, uključujući barem podatke o posjedniku dotičnog vozila, subjektu koji je nadležan za njegovo održavanje te ograničenjima u vezi s time kako se vozilo može upotrebljavati, mogu dobiti putem registra vozila ili se na drugi način bez odgode učine dostupnima u lako čitljivom obliku i na temelju istovjetnih nediskriminirajućih načela koja se primjenjuju na slične podatke iz registra vozila.</p>	<p>Članak 90. stavak 8.</p> <p>(8) Sve dok se registar vozila ne poveže s registrima vozila ostalih država članica Europske unije, Agencija će osigurati da se registar vozila ažurira s promjenama koje je u svoj registar unijela druga država članica Europske unije, a tiču se vozila unesenih u registar vozila.</p> <p>Uz stavak 6.</p> <p>Članak 90. stavak 7.</p> <p>(7) Ako je vozilo upisano u registar vozila u Republici Hrvatskoj, posjednik vozila dužan je odmah prijaviti svaku promjenu podataka unesenih u registar vozila, uništenje vozila ili svoju odluku da vozilo više ne registrira.</p> <p>Uz stavak 7.</p> <p>Članak 90. stavak 9.</p> <p>(7) Za vozilo koje je prvotno pušteno u uporabu u zemlji koja nije država članica Europske unije, a kojem je izdano odobrenje za puštanje u uporabu u Republici Hrvatskoj, Agencija će osigurati da se u registru vozila podaci o vozilu, uključujući barem podatke o posjedniku vozila, subjektu koji je nadležan za njegovo održavanje te ograničenjima u vezi s time kako se vozilo može upotrebljavati, mogu dobiti putem registra vozila ili se na drugi način bez odgode učine dostupnim u lako čitljivom obliku i na temelju istovjetnih nediskriminirajućih načela koja se primjenjuju na slične podatke iz registra vozila.</p>		
	<p>Uz stavak 2. i 5.</p>	Nije potrebno preuzimanje	Ne preuzima se, obaveza EK
<p>Članak 48.</p> <p>Europski registar odobrenih tipova vozila</p> <p>1. Agencija uspostavlja i vodi registar odobrenja za stavljanje tipova vozila na tržište izdanih u skladu s člankom 24. Taj registar:</p> <p>(a) javan je i dostupan u elektroničkom obliku;</p> <p>(b) ispunjava zajedničke specifikacije iz stavka 2.;</p> <p>(c) povezan je s relevantnim registrima vozila.</p> <p>2. Komisija provedbenim aktima donosi zajedničke specifikacije za registar odobrenih tipova vozila koje se odnose na sadržaj, oblik podataka, funkcionalnu i tehničku arhitekturu, način rada te pravila za unos i pretraživanje podataka. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 51. stavka 3.</p> <p>3. Taj registar mora obuhvaćati barem sljedeće elemente za svaki tip vozila:</p> <p>(a) tehničke karakteristike, uključujući one koje se odnose na pristup osobama s invaliditetom i osobama smanjene pokretljivosti, tipa vozila kako je utvrđeno u relevantnim TSI-ovima;</p> <p>(b) naziv proizvođača;</p> <p>(c) podatke o odobrenjima koji se odnose na područje uporabe za tip vozila, uključujući sva ograničenja ili povlačenja.</p>		Nije potrebno preuzimanje	Obveza Agencije Europske unije za željeznice i Europske komisije.
<p>Članak 49.</p> <p>Registar infrastrukture</p> <p>1. Svaka država članica osigurava objavu registra infrastrukture u kojem se navode vrijednosti mrežnih parametara svakog podsustava ili dijela dotičnog podsustava kako je utvrđeno u relevantnom TSI-u.</p> <p>2. Vrijednosti parametara zabilježenih u registru infrastrukture upotrebljavaju se u kombinaciji s vrijednostima parametara zabilježenih u odobrenju za vozilo za stavljanje na tržište radi provjere tehničke kompatibilnosti između vozila i mreže.</p> <p>3. U registru infrastrukture mogu biti utvrđeni uvjeti upotrebe nepokretnih postrojenja i ostala ograničenja.</p> <p>4. Svaka država članica osigurava da se registar infrastrukture ažurira u skladu sa stavkom 5.</p> <p>5. Komisija provedbenim aktima za registar infrastrukture donosi zajedničke specifikacije koje se odnose na sadržaj, oblik podataka, funkcionalnu i tehničku arhitekturu, načina rada te pravila za unos i pretraživanje podataka. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 51. stavka 3.</p>	<p>Članak 91.</p> <p>(1) Registar željezničke infrastrukture Europske unije uspostavlja se, vodi, ažurira i javno objavljuje u skladu s Provedbenom uredbom Komisije (EU) 2019/777 od 16. svibnja 2019. o zajedničkim specifikacijama registra željezničke infrastrukture i o stavljanju izvan snage Provedbene odluke 2014/880/EU (Tekst značajan za EGP) (SL L 139, 27.5.2019.).</p> <p>(2) Upravitelj infrastrukture odgovoran je za točnost, potpunost, dosljednost i pravovremenost podataka u mrežnoj aplikaciji RINF i dostavljanje ažuriranih podataka čim ti podaci postanu dostupni.</p> <p>(3) U registru željezničke infrastrukture navode se vrijednosti mrežnih parametara svakog podsustava ili dijela podsustava kako je utvrđeno u relevantnom TSI-u koji se upotrebljavaju u kombinaciji s vrijednostima parametara zabilježenih u odobrenju za stavljanje vozila na tržište radi provjere tehničke kompatibilnosti između vozila i mreže.</p> <p>(4) U registru mogu biti utvrđeni uvjeti uporabe infrastrukturnih postrojenja i ostala ograničenja.</p>	U potpunosti preuzeto	
	<p>Uz stavak 5.</p> <p>Ne prenosi se, obaveza EK</p>	Nije potrebno preuzimanje	Ne prenosi se, obaveza EK
<p>POGLAVLJE VIII.</p>	<p>Uz članak 50.</p>	Nije potrebno preuzimanje	Ne prenosi se,

<p>PRIJELAZNE I ZAVRŠNE ODREDBE</p> <p>Članak 50.</p> <p>Izvršavanje delegiranja ovlasti</p> <p>1. Ovlašt za donošenje delegiranih akata dodjeljuje se Komisiji podložno uvjetima utvrđenima u ovom članku.</p> <p>2. Ovlašt za donošenje delegiranih akata iz članka 5. stavka 1. dodjeljuje se Komisiji na razdoblje od pet godina počevši od 15. lipnja 2016. Komisija izrađuje izvješće o delegiranju ovlasti najkasnije devet mjeseci prije kraja razdoblja od pet godina. Delegiranje ovlasti prešutno se produljuje za razdoblja jednakog trajanja, osim ako se Europski parlament ili Vijeće tom produljenju usprotive najkasnije tri mjeseca prije kraja svakog razdoblja.</p> <p>3. Od posebne je važnosti da Komisija slijedi svoju uobičajenu praksu i da provodi savjetovanja sa stručnjacima, među ostalim sa stručnjacima država članica, prije donošenja tih delegiranih akata.</p> <p>4. Europski parlament ili Vijeće u svakom trenutku mogu opozvati delegiranje ovlasti iz članka 5. stavka 1. Odlukom o opozivu prekida se delegiranje ovlasti koje je u njoj navedeno. Opoziv počinje proizvoditi učinke sljedećeg dana od dana objave spomenute odluke u Službenom listu Europske unije ili na kasniji dan naveden u spomenutoj odluci. On ne utječe na valjanost delegiranih akata koji su već na snazi.</p> <p>5. Čim donese delegirani akt, Komisija ga istodobno priopćuje Europskom parlamentu i Vijeću.</p> <p>6. Delegirani akt donesen na temelju članka 5. stavka 1. stupa na snagu samo ako Europski parlament ili Vijeće u roku od dva mjeseca od priopćenja tog akta Europskom parlamentu i Vijeću na njega ne podnesu nikakav prigovor ili ako su prije isteka tog roka i Europski parlament i Vijeće obavijestili Komisiju da neće podnijeti prigovore. Taj se rok produljuje za dva mjeseca na inicijativu Europskog parlamenta ili Vijeća.</p>	<p>Ne prenosi se, obveza EK</p>		<p>obveza EK</p>
<p>Članak 51.</p> <p>Postupak odbora</p> <p>1. Komisiji pomaže odbor koji je osnovan člankom 21. Direktive Vijeća 96/48/EZ (16). Navedeni odbor je odbor u smislu Uredbe (EU) br. 182/2011.</p> <p>2. Pri upućivanju na ovaj stavak primjenjuje se članak 4. Uredbe (EU) br. 182/2011.</p> <p>3. Pri upućivanju na ovaj stavak primjenjuje se članak 5. Uredbe (EU) br. 182/2011. Ako odbor ne da nikakvo mišljenje, Komisija ne donosi nacrt provedbenog akta i primjenjuje se članak 5. stavak 4. treći podstavak Uredbe (EU) br. 182/2011.</p>	<p>Uz članak 51. Ne prenosi se, obveza EK</p>	<p>Nije potrebno preuzimanje</p>	<p>Ne prenosi se, obveza EK</p>
<p>Članak 52.</p> <p>Obrazloženje</p> <p>U svakoj se odluci donesenoj na temelju ove Direktive o ocjenjivanju sukladnosti ili prikladnosti za uporabu sastavnih dijelova interoperabilnosti ili provjeri podsustava koji čine željeznički sustav Unije ili svakoj odluci donesenoj na temelju članaka 7., 12. i 17. detaljno navode razlozi na kojima se ona temelji. O njoj se, što je prije moguće, obavješćuje dotična strana, zajedno s naznakom pravnih lijekova koji su dostupni u skladu sa zakonodavstvom koje je na snazi u dotičnoj državi članici te rokovima za podnošenje tih pravnih lijekova.</p>	<p>Uz članak 52. Ne prenosi se, uređeno Zakonom o općem upravnom postupku</p>	<p>Nije potrebno preuzimanje</p>	<p>Ne prenosi se, uređeno Zakonom o općem upravnom postupku</p>
<p>Članak 53.</p> <p>Izvješća i informacije</p> <p>1. Do 16. lipnja 2018., Komisija izvješćuje o napretku u pripremi za pojačanu ulogu Agencije u skladu s ovom Direktivom. Osim toga, Komisija svake tri godine, a prvi put tri godine nakon isteka prijelaznog razdoblja predviđenog u članku 54., izvješćuje Europski parlament i Vijeće o postignutom napretku u ostvarivanju interoperabilnosti željezničkog sustava Unije i funkcioniranja Agencije u tom kontekstu. To izvješće također uključuje vrednovanje provedbe i uporabe registara iz poglavlja VII. te analizu slučajeva navedenih u članku 7. i primjene poglavlja V., posebno ocjenjujući funkcioniranje sporazuma o suradnji sklopljenih između Agencije i nacionalnih tijela nadležnih za sigurnost. Komisija za potrebe prvog izvješća, nakon kraja prijelaznog razdoblja, provodi opsežna savjetovanja s relevantnim dionicima i uspostavlja program kako bi omogućila ocjenu napretka. Ako je to primjereno s obzirom na gore navedenu analizu, Komisija predlaže zakonodavne mjere, uključujući mjere koje se odnose na buduću ulogu Agencije u poboljšanju interoperabilnosti.</p> <p>2. Agencija izrađuje i periodično ažurira alat kojim se, na zahtjev države članice, Europskog parlamenta ili Komisije, može pružiti pregled razine interoperabilnosti željezničkog sustava Unije. U tom se alatu koriste informacije koje su dostupne u registrima predviđenima u poglavlju VII.</p>	<p>Uz stavak 1. Ne prenosi se, obveza EK.</p> <p>Uz stavak 2. Ne prenosi se, obveza EK.</p>	<p>Nije potrebno preuzimanje</p>	<p>Ne prenosi se, obveza EK.</p>
<p>Članak 54.</p> <p>Prijelazni režim za uporabu vozila</p> <p>1. Ne dovodeći u pitanje stavak 4. ovog članka, vozila koja moraju biti odobrena između 15. lipnja 2016. i</p>	<p>Uz stavak 2. Članak 149. stavak 4. (4) Važeća odobrenja za početak rada infrastrukturnih podsustava i odobrenja za uporabu vozila,</p>	<p>U potpunosti preuzeto</p>	

<p>16. lipnja 2019. podliježu odredbama navedenima u poglavlju V. Direktive 2008/57/EZ.</p> <p>2. Odobrenja za puštanje vozila u uporabu koja su dodijeljena u skladu sa stavkom 1. i sva ostala odobrenja dodijeljena prije 15. lipnja 2016., uključujući odobrenja izdana na temelju međunarodnih sporazuma, a posebno RIC-a (Regolamento Internazionale Carrozze) i RIV-a (Regolamento Internazionale Veicoli), važe i dalje u skladu s uvjetima pod kojima su ta odobrenja dodijeljena.</p> <p>3. Vozila odobrena za puštanje u uporabu u skladu sa stavicama 1. i 2. dobivaju novo odobrenje za stavljanje na tržište radi prometovanja na jednoj ili više mreža koje još nisu obuhvaćene njihovim odobrenjem. Stavljanje na tržište na tim dodatnim mrežama podliježe članku 21.</p> <p>4. Najkasnije od 16. lipnja 2019. Agencija obavlja zadaće povezane s odobrenjima u skladu s člancima 21. i 24. i zadaće iz članka 19. u vezi s područjem uporabe u državama članicama koje Agenciju i Komisiju nisu obavijestile u skladu s člankom 57. stavkom 2.. Odstupajući od članaka 21. i 24., nacionalna tijela država članica nadležna za sigurnost koja su Agenciju i Komisiju obavijestila u skladu s člankom 57. stavkom 2. mogu i dalje izdavati odobrenja u skladu s Direktivom 2008/57/EZ do 16. lipnja 2020.</p>	<p>dodijeljena prije 15. lipnja 2016. godine, uključujući odobrenja izdana u skladu s međunarodnim sporazumima, posebno u skladu s odredbama Međunarodnih propisa o putničkim vagonima (Regolamento Internazionale Carrozze- RIC) i Međunarodnih propisa o teretnim vagonima (Regolamento Internazionale Veicoli- RIV), izdana u skladu s propisima koja su važila prije stupanja na snagu ovoga Zakona, ostaju na snazi.</p> <p>Uz stavak 3. Članak 149. stavak 1. (1) Potvrde i uvjerenja o sigurnosti, dozvole za strojovođe, ECM ovlaštenja i odobrenja za puštanje u uporabu strukturnih podsustava (infrastrukturnih podsustava i vozila), izdani od Agencije prema odredbama Zakona o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava (Narodne novine, br. 82/13, 18/15, 110/15 i 70/17) ostaju na snazi do njihovog isteka.</p>		
<p>Uz stavak 1. i 4.</p>		Nije potrebno preuzimanje	Ne prenosi se, obveza EK.
<p>Članak 55. Ostale prijelazne odredbe</p> <p>1. Prilozi IV., V., VII. i IX. Direktivi 2008/57/EZ primjenjuju se do datuma početka primjene odgovarajućih provedbenih akata iz članka 7. stavka 5., članka 9. stavka 4., članka 14. stavka 10. te članka 15. stavka 9. ove Direktive.</p> <p>2. Direktiva 2008/57/EZ nastavlja se primjenjivati u odnosu na pružne projekte ERTMS-a koji trebaju biti pušteni u uporabu između 15. lipnja 2016. i 16. lipnja 2019.</p> <p>3. Projekti za koje je faza provedbe javnog natječaja ili ugovaranja dovršena prije 16. lipnja 2019. ne podliježu prethodnom odobrenju Agencije iz članka 19.</p> <p>4. Do 16. lipnja 2031. mogućnosti sadržane u ugovorima koji su potpisani prije 15. lipnja 2016. ne podliježu prethodnom odobrenju Agencije iz članka 19., čak i ako se izvršavaju nakon 15. lipnja 2016.</p> <p>5. Prije odobravanja puštanja u uporabu pružne opreme ERTMS-a koja nije podlijegala prethodnom odobrenju Agencije iz članka 19., nacionalna tijela nadležna za sigurnost surađuju s Agencijom kako bi osigurala da su tehnička rješenja potpuno interoperabilna, u skladu s člankom 30. stavkom 3. i člankom 31. stavkom 2. Uredbe (EU) 2016/796.</p>		Nije potrebno preuzimanje	Ne prenosi se, izravno primjenjivo.
<p>Članak 56. Preporuke i mišljenja Agencije</p> <p>Agencija daje preporuke i mišljenja u skladu s člankom 19. Uredbe (EU) 2016/796 za potrebe primjene ove Direktive. Ako je potrebno, te preporuke i mišljenja uzimaju se u obzir pri izradi provedbenih akata na temelju ove Direktive.</p>		Nije potrebno preuzimanje	Ne prenosi se, izravno primjenjivo.
<p>Članak 57. Prenošenje</p> <p>1. Države članice stavljaju na snagu zakone i druge propise koji su potrebni radi usklađivanja s člancima 1. i 2., člankom 7. stavicama od 1. do 4. i stavkom 6., člankom 8., člankom 9. stavkom 1., člankom 10. stavkom 5., člankom 11. stavicama 1., 3. i 4., člancima 12., 13. i 14., člankom 15. stavicama od 1. do 8., člankom 16., člankom 18., člankom 19. stavkom 3., člancima od 21. do 39., člankom 40. stavkom 2., člancima 41., 42., 44., 45. i 46., člankom 47. stavicama 1., 3., 4. i 17., člankom 49. stavicama od 1. do 4., člankom 54. i prilozi I., II., III. i IV. do 16. lipnja 2019. One Komisiji odmah dostavljaju tekst tih mjera.</p> <p>2. Države članice mogu produžiti razdoblje prenošenja iz stavka 1. za godinu dana. U tu svrhu, do 16. prosinca 2018. države članice koje ne stave na snagu zakone i druge propise u roku za prenošenje iz stavka 1. obavješćuju Agenciju i Komisiju o tome i iznose razloge za takvo produženje.</p> <p>3. Kada države članice donose te mjere, one sadržavaju upućivanje na ovu Direktivu ili se na nju upućuje prilikom njihove službene objave. One sadržavaju i izjavu da se upućivanja u postojećim zakonima i drugim propisima na direktive stavljene izvan snage ovom Direktivom smatraju upućivanjima na ovu Direktivu. Države članice određuju načine tog upućivanja i način oblikovanja te izjave.</p> <p>4. Države članice Komisiji dostavljaju tekst glavnih odredbi nacionalnog prava koje donesu u području na koje se odnosi ova Direktiva.</p> <p>5. Obveza prenošenja i provedbe članka 13., članka 14. stavaka od 1. do 8., stavaka 11. i 12., članka 15. stavaka od 1. do 9., članka 16. stavka 1., članka od 19. do 26., članka 45., 46. i 47., članka 49. stavaka</p>	<p>Uz stavak 1., 2., 4. i 5.</p>	Nije potrebno preuzimanje	prijelazne i završne odredbe koje očito nije potrebno prenositi u zakonodavstvo RH
	<p>Uz stavak 3. (1) Ovim se Zakonom u pravni poredak Republike Hrvatske prenose sljedeće direktive Europske unije: a) Direktiva (EU) 2016/797 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. svibnja 2016. o interoperabilnosti željezničkog sustava u Europskoj uniji (Tekst značajan za EGP) (SL L 138, 26.5.2016.)</p>	U potpunosti preuzeto	

<p>od 1. do 4. i članka 54. ove Direktive ne primjenjuje se na Cipar i Maltu sve dok se na njihovim državnim područjima ne uspostavi željeznički sustav.</p> <p>Međutim, čim javni ili privatni subjekt podnese službeni zahtjev za izgradnju željezničke pruge s ciljem da njome prometuje jedan ili više željezničkih prijevoznika, dotične države članice u roku od dvije godine od primitka zahtjeva uspostavljaju mjere za provedbu članaka iz prvog podstavka.</p>			
<p>Članak 58.</p> <p>Stavljanje izvan snage</p> <p>Direktiva 2008/57/EZ, kako je izmijenjena direktivama navedenima u Prilogu V. dijelu A, stavlja se izvan snage s učinkom od 16. lipnja 2020., ne dovodeći u pitanje obveze država članica koje se odnose na rokove za prenošenje u nacionalno pravo direktiva navedenih u Prilogu V. dijelu B.</p> <p>Upućivanja na direktivu stavljenju izvan snage smatraju se upućivanjima na ovu Direktivu i čitaju se u skladu s korelacijskom tablicom iz Priloga VI.</p>	<p>Uz članak 58.</p> <p>Ne prenosi se, izravno primjenjivo.</p>	<p>Nije potrebno preuzimanje</p>	<p>prijelazne i završne odredbe koje očitito nije potrebno prenositi u zakonodavstvo RH</p>
<p>Članak 59.</p> <p>Stupanje na snagu</p> <p>Ova Direktiva stupa na snagu dvadesetog dana od dana objave u Službenom listu Europske unije.</p>	<p>Uz članak 59.</p> <p>Ne prenosi se, izravno primjenjivo.</p>	<p>Nije potrebno preuzimanje</p>	<p>prijelazne i završne odredbe koje očitito nije potrebno prenositi u zakonodavstvo RH</p>
<p>Članak 60.</p> <p>Adresati</p> <p>Ova je Direktiva upućena državama članicama.</p>		<p>Nije potrebno preuzimanje</p>	<p>prijelazne i završne odredbe koje očitito nije potrebno prenositi u zakonodavstvo RH</p>
<p>PRILOG I.</p> <p>Elementi željezničkog sustava Unije</p> <p>1. Mreža</p> <p>Za potrebe ove Direktive mreža Unije uključuje sljedeće elemente:</p> <p>(a) posebno izgrađene pruge velikih brzina opremljene za brzine uglavnom od 250 km/h ili veće;</p> <p>(b) posebno modernizirane pruge velikih brzina opremljene za brzine reda od oko 200 km/h;</p> <p>(c) posebno modernizirane pruge velikih brzina koje imaju posebne značajke zbog topografskih, reljefnih ili urbanističkih ograničenja, kojima se brzina mora prilagoditi u svakom pojedinom slučaju. Ta kategorija uključuje pruge za međusobno povezivanje mreža pruga velikih brzina i konvencionalnih pruga, pruge kroz kolodvore, pristupe terminalima, opskrbne terminale itd. po kojima vozila velikih brzina voze konvencionalnim brzinama;</p> <p>(d) konvencionalne pruge namijenjene prijevozu putnika;</p> <p>(e) konvencionalne pruge namijenjene mješovitom prijevozu (prijevoz putnika i tereta);</p> <p>(f) konvencionalne pruge namijenjene prijevozu tereta;</p> <p>(g) putnička čvorišta;</p> <p>(h) teretna čvorišta, uključujući intermodalne terminale;</p> <p>(i) pruge koje povezuju navedene sastavnice.</p> <p>Ta mreža uključuje sustave za upravljanje prometom, sustave praćenja i navigacije, tehnička postrojenja za obradu podataka i telekomunikacije predviđene za prijevoz putnika i tereta na velike udaljenosti na mreži radi osiguranja sigurnog i usklađenog odvijanja prometa na mreži i učinkovitog upravljanja prometom.</p> <p>2. Vozila</p> <p>Za potrebe ove Direktive vozila Unije obuhvaćaju sva vozila za koja je vjerojatno da će prometovati čitavom mrežom Unije ili dijelom te mreže:</p> <p>—lokomotive i putnička željeznička vozila, uključujući vučna vozila s motorima s unutarnjim sagorijevanjem ili električna vučna vozila, vlakove s motorima s unutarnjim sagorijevanjem na vlastiti pogon ili električne putničke vlakove i putničke vagonne,</p> <p>—teretne vagonne, uključujući tegljače projektirane za cijelu mrežu i vozila projektirana za prijevoz kamiona,</p> <p>— posebna vozila poput pružnih strojeva.</p> <p>Taj popis vozila uključuje i vozila posebno projektirana za rad na različitim tipovima pruga velikih brzina opisanih u točki 1.</p>	<p>PRILOG 1.</p> <p>DIJELOVI ŽELJEZNIČKOG SUSTAVA EUROPSKE UNIJE</p> <p>1. Mreža</p> <p>U smislu ovog Zakona mreža Europske unije uključuje sljedeće dijelove:</p> <p>a) posebno izgrađene pruge velikih brzina opremljene za brzine uglavnom od 250 km/h ili veće</p> <p>b) posebno modernizirane pruge velikih brzina opremljene za brzine reda od oko 200 km/h</p> <p>c) posebno modernizirane pruge velikih brzina koje imaju posebne značajke zbog topografskih, reljefnih ili urbanističkih ograničenja, kojima se brzina mora prilagoditi u svakom pojedinom slučaju; ta kategorija uključuje pruge za međusobno povezivanje mreža pruga velikih brzina i konvencionalnih pruga, pruge kroz kolodvore, pristupe terminalima, industrijske pruge itd. po kojima vozila velikih brzina voze konvencionalnim brzinama</p> <p>d) konvencionalne pruge namijenjene prijevozu putnika</p> <p>e) konvencionalne pruge namijenjene mješovitom prijevozu (prijevoz putnika i tereta)</p> <p>f) konvencionalne pruge namijenjene prijevozu tereta</p> <p>g) putnička čvorišta</p> <p>h) teretna čvorišta, uključujući intermodalne terminale i</p> <p>i) pruge koje povezuju prethodno navedene pruge i čvorišta.</p> <p>Ta mreža uključuje sustave za upravljanje prometom, sustave praćenja i navigacije, tehnička postrojenja za obradu podataka i električne komunikacije predviđene za usluge prijevoza putnika i tereta na velike udaljenosti na mreži radi osiguranja sigurnog i usklađenog odvijanja prometa na mreži i učinkovitog upravljanja prometom.</p> <p>2. VOZILA</p> <p>U smislu ovog Zakona vozila Europske unije obuhvaćaju sva vozila koja će prometovati čitavom mrežom Europske unije ili dijelom te mreže:</p> <p>a) lokomotive i putnička željeznička vozila, uključujući vučna vozila s motorima s unutarnjim izgaranjem ili električna vučna vozila, vlakove s motorima s unutarnjim izgaranjem na vlastiti pogon ili električne putničke vlakove i putničke vagonne</p> <p>b) teretne vagonne, uključujući niskopodne vagonne projektirane za cijelu mrežu i vozila projektirana za prijevoz kamiona</p> <p>c) posebna vozila poput vozila za održavanje i pružnih strojeva.</p> <p>Taj popis vozila uključuje i vozila posebno projektirana za rad na različitim tipovima pruga velikih brzina opisanih u točki 1.</p>	<p>U potpunosti preuzeto</p>	
<p>PRILOG II.</p>	<p>PRILOG 2.</p>	<p>U potpunosti preuzeto</p>	

<p>PODSUSTAVI</p> <p>1. Popis podsustava</p> <p>Za potrebe ove Direktive željeznički sustav Unije može se podijeliti na sljedeće podsustave:</p> <p>(a) strukturalna područja:</p> <ul style="list-style-type: none"> — građevinski podsustav, — elektroenergetski podsustav, — pružni prometno-upravljački i signalno sigurnosni podsustav, — prometno-upravljački i signalno-sigurnosni podsustav ugrađen u vozilo, — željeznička vozila; ili <p>(b) funkcionalna područja:</p> <ul style="list-style-type: none"> — odvijanje prometa i upravljanje prometom, — održavanje, — telematske aplikacije za prijevoz putnika i tereta. <p>2. Opis podsustava</p> <p>Za svaki podsustav ili dio podsustava Agencija pri izradi relevantnog nacrtisa TSI-a predlaže popis sastavnih dijelova i aspekata koji se odnose na interoperabilnost. Ne dovodeći u pitanje izbor aspekata i sastavnih dijelova koji se odnose na interoperabilnost ili redoslijed prema kojem će podlijegati TSI-ovima, podsustavi uključuju sljedeće:</p> <p>2.1. Građevinski podsustav</p> <p>Tračnice, skretnice, željezničko-cestovni prijelazi, građevinske konstrukcije (mostovi, tuneli itd.), sastavni dijelovi kolodvora povezani sa željeznicom (uključujući ulaze, perone, područja pristupa, mjesta za servisiranje, toalete i informacijske sustave, kao i karakteristike njihove pristupačnosti za osobe s invaliditetom i osobe s ograničenom pokretljivošću), sigurnosna i zaštitna oprema.</p> <p>2.2. Elektroenergetski podsustav</p> <p>Sustav napajanja električnom energijom, uključujući kontaktnu mrežu i sustav uz prugu za mjerenje i naplatu potrošnje električne energije.</p> <p>2.3. Pružni prometno-upravljački i signalno-sigurnosni podsustav</p> <p>Sva pružna oprema koja je potrebna radi osiguranja sigurnosti, upravljanja vožnjom vlakova kojima je odobreno prometovanje na mreži i nadzor nad njom.</p> <p>2.4. Pružni prometno-upravljački i signalno-sigurnosni podsustav ugrađen u vozilo</p> <p>Sva oprema ugrađena u vozilo koja je potrebna radi osiguranja sigurnosti i upravljanja vožnjom vlakova kojima je odobreno prometovanje na mreži i nadzora nad njom.</p> <p>2.5. Odvijanje prometa i upravljanje prometom</p> <p>Postupci i pripadajuća oprema koja omogućuje usklađen rad različitih strukturalnih podsustava kako pri uobičajenom radu, tako i pri radu u pogođenim uvjetima, uključujući posebno sastav i vožnju vlaka, te planiranje prometa i upravljanje njime.</p> <p>Stručne kvalifikacije koje bi mogle biti potrebne za izvođenje bilo koje vrste usluga željezničkog prijevoza.</p> <p>2.6. Telematske aplikacije</p> <p>U skladu s Prilogom I. taj se podsustav sastoji od dva elementa:</p> <p>(a) aplikacije za prijevoz putnika, uključujući sustave za pružanje informacija putnicima prije i tijekom putovanja, sustave za rezervacije i plaćanja, upravljanje prtljagom i upravljanje povezivanjima vlakova međusobno i s drugim načinima prijevoza;</p> <p>(b) aplikacije za prijevoz tereta, uključujući informacijske sustave (praćenje tereta i vlakova u realnom vremenu), ranžirni sustavi i sustavi raspodjele vlakova, sustavi za rezervacije, plaćanja i fakturiranja, upravljanje povezivanjima s drugim načinima prijevoza i izrada pratećih dokumenata u elektroničkom obliku.</p> <p>2.7. Željeznička vozila</p> <p>Konstrukcija, sustav upravljanja i nadzora za svu opremu vlaka, oprema oduzimača struje, oprema vuče i uređaji za pretvaranje električne energije, oprema ugrađena u vozilo za mjerenje i naplatu potrošnje električne energije, naprave za kočenje, naprave za priključivanje vagona, pogonski mehanizmi (podvozje vagona, osovine itd.) i ovjes, vrata, sučelja čovjek/stroj (strojovođa, osoblje u vlaku i putnici, uključujući karakteristike njihove pristupačnosti za osobe s invaliditetom i osobe s ograničenom pokretljivošću), pasivne ili aktivne sigurnosne naprave i pomagala potrebna za zdravlje putnika i osoblja u vlaku.</p> <p>2.8. Održavanje</p> <p>Postupci, pripadajuća oprema, logistički centri za održavanje i rezerve koji provode obvezno korektivno i</p>	<p>1. POPIS PODSUSTAVA</p> <p>U smislu ovog Zakona željeznički sustav dijeli se na sljedeće podsustave:</p> <p>(a) strukturalni podsustavi:</p> <ul style="list-style-type: none"> — građevinski podsustav — elektroenergetski podsustav — prometno-upravljački i signalno-sigurnosni podsustav na pruzi — prometno-upravljački i signalno-sigurnosni podsustav na vozilu — vozila; <p>(b) funkcionalni podsustavi:</p> <ul style="list-style-type: none"> — odvijanje i upravljanje prometom — održavanje — telematske aplikacije za putnički i teretni promet. <p>U smislu ovog Zakona infrastrukturni podsustavi uključuju:</p> <p>a) građevinski podsustav</p> <p>b) elektroenergetski podsustav</p> <p>c) prometno-upravljački i signalno-sigurnosni podsustav na pruzi.</p> <p>2. OPIS PODSUSTAVA</p> <p>Ne dovodeći u pitanje odredbe propisa Europske unije, podsustavi se sastoje od:</p> <p>2.1. Građevinski podsustav</p> <p>Tračnice, skretnice, željezničko-cestovni prijelazi, građevinske konstrukcije (mostovi, tuneli itd.), sastavni dijelovi kolodvora povezani sa željeznicom (uključujući ulaze, perone, područja pristupa, mjesta za servisiranje, toalete i informacijske sustave, kao i karakteristike njihove pristupačnosti za osobe s invaliditetom i osobe s ograničenom pokretljivošću), sigurnosna i zaštitna oprema.</p> <p>2.2. Elektroenergetski podsustav</p> <p>Sustav napajanja električnom energijom, uključujući kontaktnu mrežu i dio sustava za mjerenje potrošnje električne energije ugrađen na pruzi.</p> <p>2.3. Prometno-upravljački i signalno-sigurnosni podsustav na pruzi</p> <p>Sva pružna oprema koja je potrebna radi osiguranja sigurnosti, upravljanja i nadzora vožnje vlakova kojima je odobreno prometovanje na mreži.</p> <p>2.4. Prometno-upravljački i signalno-sigurnosni podsustav na vozilu</p> <p>Sva oprema ugrađena na vozilu koja je potrebna za osiguranje sigurnosti, upravljanja i nadzora vožnje vlakova kojima je odobreno prometovanje na mreži.</p> <p>2.5. Odvijanje i upravljanje prometom</p> <p>Postupci i pripadajuća oprema koja omogućuje usklađen rad različitih strukturalnih podsustava kako pri uobičajenom radu, tako i pri radu u otežanim uvjetima, uključujući naročito sastav i vožnju vlaka, te planiranje i upravljanje prometom.</p> <p>Stručne kvalifikacije koje bi mogle biti potrebne za izvođenje bilo koje vrste usluga željezničkog prijevoza.</p> <p>2.6. Telematske aplikacije</p> <p>U skladu s Prilogom 4. ovog Zakona taj se podsustav sastoji od dva dijela:</p> <p>a) aplikacije za putnički promet, uključujući sustave davanja informacija putnicima prije i tijekom putovanja, sustavi rezervacija i plaćanja, postupanje s prtljagom i presjedanje između vlakova i povezivanje s drugim vrstama prijevoza</p> <p>b) aplikacije za teretni promet, uključujući informacijske sustave (nadzor tereta i vlakova u realnom vremenu), sustavi za ranžiranje i sastavljanje vlakova, sustavi rezervacije, plaćanja i fakturiranja, povezivanje s ostalim vrstama prijevoza i izrada pratećih dokumenata u elektroničkom obliku.</p> <p>2.7. Vozila</p> <p>Konstrukcija, sustav upravljanja i nadzora za svu opremu vlaka, oprema oduzimača struje, oprema vuče i uređaji za pretvaranje električne energije, oprema ugrađena u vozilo za mjerenje i naplatu potrošnje električne energije, naprave za kočenje, naprave za priključivanje vagona, pogonski mehanizmi (podvozje vagona, osovine itd.) i ovjes, vrata, sučelja čovjek/stroj (strojovođa, osoblje u vlaku i putnici, uključujući karakteristike njihove pristupačnosti za osobe s invaliditetom i osobe s ograničenom pokretljivošću), pasivne ili aktivne sigurnosne naprave i</p>	
---	--	--

<p>preventivno održavanje kako bi se osigurala interoperabilnost željezničkog sustava Unije i zajamčila potrebna učinkovitost.</p>	<p>pomagala potrebna za zdravlje putnika i osoblja u vlaku.</p> <p>2.8. Održavanje Postupci, pripadajuća oprema, logistički centri za održavanje i rezerve koji provode obvezno korektivno i preventivno održavanje kako bi se osigurala interoperabilnost željezničkog sustava Europske unije i potrebna učinkovitost.</p>		
<p>PRILOG III. OSNOVNI ZAHTJEVI</p> <p>1. Opći zahtjevi</p> <p>1.1. Sigurnost</p> <p>1.1.1. Projektiranje, izgradnja ili sklapanje, održavanje i nadzor komponenti ključnih za sigurnost, a posebno onih koji su uključeni u vožnju vlaka, moraju osigurati sigurnost na razini koja odgovara ciljevima utvrđenima za mrežu, uključujući one za specifične pogođene uvjete.</p> <p>1.1.2. Parametri za kontakt kotač/tračnica moraju ispunjavati zahtjeve stabilnosti potrebne za osiguranje sigurne vožnje najvećom dozvoljenom brzinom. Parametri opreme za kočenje moraju osigurati mogućnost zaustavljanja unutar zaustavnog puta pri najvećoj dozvoljenoj brzini.</p> <p>1.1.3. Sastavni dijelovi koji se koriste moraju tijekom svoje uporabe podnijeti sva specificirana uobičajena ili iznimna naprezanja. Odgovarajućim mjerama moraju se ograničiti posljedice po sigurnost u slučaju nepredvidivih ispada.</p> <p>1.1.4. Projektiranje nepokretnih postrojenja i željezničkih vozila te izbor korištenog materijala mora biti usmjereno na ograničavanje nastanka, širenja i posljedica vatre i dima u slučaju požara.</p> <p>1.1.5. Sve naprave koje su namijenjene za rukovanje od strane korisnika moraju biti projektirane tako da ne ugrožavaju sigurno rukovanje njima ili zdravlje i sigurnost korisnika ako se upotrebljavaju na predvidljiv način iako to nije u skladu s objavljenim uputama.</p> <p>1.2. Pouzdanost i dostupnost</p> <p>Nadzor i održavanje nepokretnih ili pokretnih dijelova koji su uključeni u vožnju vlaka moraju biti organizirani, provedeni i kvantificirani tako da se njihov rad održi pod predviđenim uvjetima.</p> <p>1.3. Zdravlje</p> <p>1.3.1. Materijali koji zbog načina upotrebe mogu predstavljati opasnost po zdravlje onih koji imaju pristup tim materijalima ne smiju se upotrebljavati u vlakovima i na željezničkoj infrastrukturi.</p> <p>1.3.2. Ti se materijali moraju izabirati, postavljati i upotrebljavati tako da se ograniči emisija štetnih i opasnih dimova i plinova, posebno u slučaju požara.</p> <p>1.4. Zaštita okoliša</p> <p>1.4.1. Utjecaj uspostavljanja i rada željezničkog sustava na okoliš mora se ocijeniti i uzeti u obzir u fazi projektiranja sustava u skladu s važećim pravom Unije.</p> <p>1.4.2. Materijali koji se upotrebljavaju u vlakovima i na infrastrukturi moraju sprečavati emisiju dimova ili plinova koji su štetni i opasni za okoliš, posebno u slučaju požara.</p> <p>1.4.3. Željeznička vozila i sustavi za napajanje energijom moraju biti projektirani i proizvedeni tako da budu elektromagnetski kompatibilni s postrojenjima, opremom i javnim ili privatnim mrežama s kojima dolaze u doticaj.</p> <p>1.4.4. Konstrukcija i rad željezničkog sustava ne smije dovesti do nedopuštene razine emisije buke koju on proizvede: —u područjima blizu željezničke infrastrukture, kako je definirano u članku 3. točki 3. Direktive 2012/34/EU, te — u upravljачnici.</p> <p>1.4.5. Rad željezničkog sustava ne smije uzrokovati nedopuštenu razinu vibracija tla tijekom aktivnosti i na područjima u blizini infrastrukture te pri uobičajenom stanju održavanja.</p> <p>1.5. Tehnička kompatibilnost</p> <p>Tehničke značajke infrastrukture i nepokretnih postrojenja moraju biti kompatibilne uzajamno i sa značajkama vlakova koji će se koristiti u željezničkom sustavu. Ovaj zahtjev uključuje sigurnu integraciju podsustava vozila u infrastrukturu.</p> <p>Ako se pokaže da je na određenim dijelovima mreže teško postići usklađenost s tim značajkama, moguće je primijeniti privremena rješenja kojima se jamči kompatibilnost u budućnosti.</p> <p>1.6. Pristupačnost</p> <p>1.6.1. Građevinski podsustav i podsustav željeznička vozila moraju biti dostupni osobama s invaliditetom i</p>	<p>PRILOG 3. OSNOVNI ZAHTJEVI</p> <p>1. OPĆENITO</p> <p>1.1. Sigurnost</p> <p>1.1.1. Projektiranje, izgradnja ili proizvodnja, održavanje i nadzor dijelova koji su bitni za sigurnost, a naročito dijelova povezanih s vožnjom vlakova, moraju jamčiti sigurnost na razini koja odgovara ciljevima utvrđenima za mrežu, uključujući posebno otežane situacije.</p> <p>1.1.2. Parametri za kontakt kotač/tračnica moraju ispunjavati zahtjeve stabilnosti potrebne za osiguranje sigurne vožnje vlakova najvećom dopuštenom brzinom. Parametri opreme za kočenje moraju jamčiti mogućnost zaustavljanja vlaka unutar zaustavnog puta pri najvećoj dozvoljenoj brzini.</p> <p>1.1.3. Dijelovi koji se koriste moraju za vrijeme trajanja uporabnog vijeka podnijeti sva uobičajena ili iznimna opterećenja. Sigurnosne posljedice slučajnih ispada moraju biti ograničene odgovarajućim mjerama.</p> <p>1.1.4. Projektiranje nepokretnih postrojenja i željezničkih vozila te izbor predloženih materijala mora biti takav da se u slučaju požara ograničava nastanak, širenje i učinci vatre i dima.</p> <p>1.1.5. Sva oprema koja je namijenjena da njom rukuju putnici mora biti projektirana tako da ne ugrožava sigurno funkcioniranje opreme, niti zdravlje i sigurnost korisnika kada se upotrebljava na način koji je predvidljiv, ali nije u skladu s objavljenim uputama.</p> <p>1.2. Pouzdanost i dostupnost</p> <p>Nadzor i održavanje nepokretnih i pokretnih dijelova koji su uključeni u vožnju vlaka moraju se planirati, provoditi i kvantificirati na takav način da se osigurava njihova funkcionalnost u predviđenim uvjetima.</p> <p>1.3. Zaštita zdravlja</p> <p>1.3.1. Materijali za koje je vjerojatno da zbog načina uporabe predstavljaju opasnost po zdravlje onih koji im imaju pristup, ne smiju se upotrebljavati u vlakovima i na željezničkoj infrastrukturi.</p> <p>1.3.2. Materijali se moraju birati, postavljati i koristiti na takav način da se ograniči emisija štetnih i opasnih dimova i plinova, naročito u slučaju požara.</p> <p>1.4. Zaštita okoliša</p> <p>1.4.1. Učinak izgradnje i uporabe željezničkog sustava na okoliš mora se ocijeniti i uzeti u obzir u fazi projektiranja sustava u skladu s važećim odredbama propisa Europske unije.</p> <p>1.4.2. Materijali koji se koriste u vlakovima i na infrastrukturi moraju sprečavati emisiju dimova ili plinova koji su štetni i opasni za okoliš, naročito u slučaju požara.</p> <p>1.4.3. Vozila i sustavi za napajanje električnom energijom moraju biti projektirani i proizvedeni na takav način da budu elektromagnetski kompatibilni s instalacijama, opremom i javnim ili privatnim mrežama s kojima mogu interferirati.</p> <p>1.4.4. Projektiranje i rad željezničkog sustava ne smije dovesti do nedopuštene razine emisije buke koju on proizvede: a) u područjima blizu željezničke infrastrukture koja je određena propisom kojim se uređuje željeznica i b) u upravljачnici.</p> <p>1.4.5. Rad željezničkog sustava ne smije uzrokovati nedopuštenu razinu vibracija tla za aktivnosti i područja u blizini infrastrukture i pri uobičajenom stanju održavanja.</p> <p>1.5. Tehnička kompatibilnost</p> <p>Tehnička svojstva infrastrukture i nepokretnih postrojenja moraju biti uzajamno kompatibilna i sa svojstvima vlakova koji će se koristiti u željezničkom sustavu. Ovaj zahtjev uključuje sigurnu integraciju podsustava vozila u infrastrukturu.</p> <p>Ukoliko se pokaže da je na određenim dijelovima mreže teško postići sukladnost s tim svojstvima, moguće je primijeniti privremena rješenja koja jamče kompatibilnost u budućnosti.</p>	<p>U potpunosti preuzeto</p>	

osobama sa smanjenom pokretljivošću kako bi se osigurao pristup na ravnopravnoj osnovi sprečavanjem ili uklanjanjem prepreka te drugim prikladnim mjerama. To uključuje projektiranje, izgradnju, obnovu, modernizaciju, održavanje i rad relevantnih dijelova podsustava kojima javnost ima pristup.

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

2. Posebni zahtjevi za svaki podsustav

2.1. Građevinski podsustav

2.1.1. Sigurnost

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

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

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

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

2.1.2. Pristupačnost

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

2.2. Elektroenergetski podsustav

2.2.1. Sigurnost

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

2.2.2. Zaštita okoliša

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

2.2.3. Tehnička kompatibilnost

Sustavi napajanja električnom i toplinskom energijom koji se upotrebljavaju moraju:

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

2.3. Prometno-upravljački i signalno-sigurnosni podsustav

2.3.1. Sigurnost

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

2.3.2. Tehnička kompatibilnost

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

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

2.4. Željeznička vozila

2.4.1. Sigurnost

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

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

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

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

1.6. Pristupačnost

1.6.1. „Građevinski“ podsustavi i podsustavi „vozila“ moraju biti pristupačni osobama s invaliditetom i osobama s ograničenom pokretljivošću na način da se osigura jednako pravo pristupa kao i ostalim osobama, sprječavanjem ili uklanjanjem prepreka ili na drugi odgovarajući način. To uključuje projektiranje, izgradnju, obnovu, modernizaciju, održavanje i uporabu dijelova podsustava kojima javnost ima pristup.

1.6.2. Funkcionalni podsustavi „odvijanje i upravljanje prometom“ i „telematske aplikacije za putnički promet“ moraju omogućiti funkcionalnost neophodnu za omogućavanje pristupa osobama s invaliditetom i osobama smanjene pokretljivosti na način da se osigura jednako pravo pristupa kao i ostalim osobama, sprječavanjem ili uklanjanjem prepreka ili na drugi odgovarajući način.

2. ZAHTJEVI SVOJSTVENI POJEDINOM PODSUSTAVU

2.1. Građevinski podsustav

2.1.1. Sigurnost

Potrebno je poduzeti odgovarajuće mjere za sprečavanje pristupa postrojenjima ili neželjenog ulaska u postrojenja.

Potrebno je poduzeti mjere za ograničavanje opasnosti kojima su izložene osobe, posebno dok vlakovi prolaze kroz kolodvore.

Građevine kojima javnost ima pristup moraju biti projektirane i izgrađene tako da ograničavaju sve opasnosti za sigurnost ljudi (stabilnost, požar, pristup, evakuacija, peroni itd.).

Potrebno je donijeti odgovarajuće odredbe kako bi se u obzir uzeli posebni sigurnosni uvjeti u vrlo dugačkim tunelima i vijaduktima.

2.1.2. Pristupačnost

„Građevinski“ podsustavi kojima javnost ima pristup moraju biti pristupačni osobama s invaliditetom i osobama smanjene pokretljivosti u skladu s točkom 1.6.

2.2. Elektroenergetski podsustav

2.2.1. Sigurnost

Rad sustava za napajanje energijom ne smije ugrožavati sigurnost vlakova i osoba (korisnika, osoblja, osoba koji stanuju u blizini pruga i trećih osoba).

2.2.2. Zaštita okoliša

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

2.2.3. Tehnička kompatibilnost

Sustavi za napajanje električnom i toplinskom energijom koji se koriste moraju:

- a) omogućiti vlakovima postizanje utvrđenog stupnja radnih svojstava
- b) sustav za napajanje električnom energijom mora biti kompatibilan s oduzimačem struje na vlaku.

2.3. Prometno-upravljački i signalno-sigurnosni podsustav

2.3.1. Sigurnost

Uredaji i postupci koji se koriste u prometno-upravljačkom i signalno-sigurnosnom podsustavu moraju omogućiti vlakovima vožnju stupnja sigurnosti koji odgovara utvrđenim ciljevima za mrežu. Prometno-upravljački i signalno-sigurnosni podsustav mora osigurati siguran promet vlakova kojima je dozvoljena daljnja vožnja pod otežanim uvjetima.

2.3.2. Tehnička kompatibilnost

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

Oprema prometno-upravljačkog i signalno-sigurnosnog podsustava koja je ugrađena u upravljačnicu mora u danim uvjetima omogućiti uobičajenu vožnju čitavim željezničkim sustavom.

2.4. Vozila

2.4.1. Sigurnost

Konstrukcije željezničkih vozila i priključaka između vozila moraju biti projektirane na takav način da u slučaju sudara ili iskakanja iz tračnica zaštite prostor za putnike i strojovode.

Električna oprema ne smije ugrožavati rad na siguran način opreme prometno-upravljačkog i

<p>U slučaju opasnosti, uređaji moraju omogućiti putnicima da o tome obavijeste strojovođu, a pratećem osoblju da stupi u kontakt s njima.</p> <p>Mora se osigurati sigurnost putnika koji se ukrcavaju na vlak ili se iskrcavaju s njega. Pristupna vrata moraju biti opremljena sustavom za otvaranje i zatvaranje koji jamči sigurnost putnika.</p> <p>Izlazi u slučaju opasnosti moraju postojati i biti označeni.</p> <p>Moraju se utvrditi odgovarajuće odredbe kako bi se u obzir uzeli posebni sigurnosni uvjeti u vrlo dugačkim tunelima.</p> <p>Na vlakovima je obavezan sustav rasvjete u slučaju opasnosti zadovoljavajuće jačine i trajanja.</p> <p>Vlakovi se moraju opremiti sustavom javnog razglasa kojim se osigurava sredstvo komunikacije između osoblja u vlaku i putnika.</p> <p>Putnicima se priopćuju lako razumljive i sveobuhvatne informacije o pravilima koja se na njih primjenjuju kako na kolodvorima tako i u vlakovima.</p> <p>2.4.2. Pouzdanost i dostupnost</p> <p>Projekti najvažnije opreme te pogonske, vučne i opreme za kočenje kao i sustava upravljanja i nadzora moraju biti takvi da omoguću nastavak vožnje vlakova u specifičnim pogoršanim uvjetima bez štetnih posljedica za opremu koja je i dalje u uporabi.</p> <p>2.4.3. Tehnička kompatibilnost</p> <p>Električna oprema mora biti kompatibilna s radom prometno-upravljačkih i signalno-sigurnosnih postrojenja.</p> <p>Kod električne vuče značajke opreme oduzimača struje moraju biti takve da omogućuju prometovanje vlakova unutar sustava za napajanje energijom željezničkog sustava.</p> <p>Značajke željezničkih vozila moraju biti takve da omogućuju njihovo prometovanje na svakoj pruzi na kojoj je on predviđen, uzimajući u obzir relevantne klimatske uvjete.</p> <p>2.4.4. Nadzor</p> <p>Vlakovi moraju biti opremljeni uređajem za snimanje. Podaci prikupljeni tim uređajem i obrada podataka moraju se uskladiti.</p> <p>2.4.5. Pristupačnost</p> <p>Podsustavi željezničkih vozila kojima javnost ima pristup moraju biti dostupni osobama s invaliditetom i osobama sa smanjenom pokretljivošću u skladu s točkom 1.6.</p> <p>2.5. Održavanje</p> <p>2.5.1. Zdravlje i sigurnost</p> <p>Tehnička postrojenja i postupci koji se koriste u centrima moraju osigurati siguran rad podsustava i ne smiju predstavljati opasnost za zdravlje i sigurnost.</p> <p>2.5.2. Zaštita okoliša</p> <p>Tehnička postrojenja i postupci koji se koriste u centrima za održavanje ne smiju prelaziti dozvoljenu razinu štetnog djelovanja na okolinu.</p> <p>2.5.3. Tehnička kompatibilnost</p> <p>Postrojenja za održavanje željezničkih vozila moraju biti takva da omogućuju izvođenje sigurnog, za zdravlje neškodljivog i ugodnog rada na svim vozilima za koja su projektirana.</p> <p>2.6. Odvijanje prometa i upravljanje prometom</p> <p>2.6.1. Sigurnost</p> <p>Usklađivanje pravila za odvijanje prometa na mreži i kvalifikacija strojovođa i osoblja u vlaku, kao i osoblja u centrima za upravljanje prometom mora biti takvo da osigura sigurno odvijanje prometa, imajući na umu različite zahtjeve prekograničnog i domaćeg prometa.</p> <p>Radovi na održavanju i njihova učestalost, osposobljavanje i kvalifikacije osoblja na poslovima održavanja i osoblja u centrima za upravljanje prometom te sustava osiguranja kvalitete, koje su u centrima za upravljanje prometom i centrima za održavanje uspostavili dotični prijevoznici, moraju jamčiti visoku razinu sigurnosti.</p> <p>2.6.2. Pouzdanost i dostupnost</p> <p>Radovi na održavanju i razdoblja kada se izvršavaju, osposobljavanje i kvalifikacije osoblja na poslovima održavanja i osoblja u nadzornim centrima te sustavi osiguranja kvalitete koje su u nadzornim centrima i centrima za održavanje uspostavili dotični prijevoznici moraju jamčiti visoku razinu pouzdanosti i dostupnosti.</p> <p>2.6.3. Tehnička kompatibilnost</p> <p>Usklađivanje pravila za odvijanje prometa na mreži i kvalifikacije strojovođa i osoblja u vlaku, kao i prometnika mora biti takva da omogućuje radnu učinkovitost željezničkog sustava, imajući na umu različite</p>	<p>signalno-sigurnosnog podsustava.</p> <p>Tehnike i sile kočenja moraju biti kompatibilne s projektiranom izvedbom kolosijeka, građevinskim konstrukcijama i sustavima signala i zračne.</p> <p>Potrebno je poduzeti mjere za sprečavanje pristupa opremi pod električnim naponom, kako se ne bi ugrozila sigurnost osoba.</p> <p>U slučaju opasnosti, uređaji moraju omogućiti putnicima da o tome obavijeste strojovođu, a pratećem osoblju da stupi u kontakt s njima. Mora se osigurati sigurnost putnika koji se ukrcavaju na vlak ili se iskrcavaju s njega. Pristupna vrata moraju biti opremljena sustavom za otvaranje i zatvaranje koji jamči sigurnost putnika. Izlazi u slučaju opasnosti moraju postojati i biti označeni. Moraju se utvrditi odgovarajuće odredbe kako bi se u obzir uzeli posebni sigurnosni uvjeti u vrlo dugačkim tunelima. Na vlakovima je obavezan sustav rasvjete u slučaju opasnosti zadovoljavajuće jačine i trajanja. Vlakovi se moraju opremiti sustavom javnog razglasa kojim se osigurava sredstvo komunikacije između osoblja u vlaku i putnika. Putnicima se priopćuju lako razumljive i sveobuhvatne informacije o pravilima koja se na njih primjenjuju kako na kolodvorima tako i u vlakovima.</p> <p>2.4.2. Pouzdanost i dostupnost</p> <p>Način izrade najvažnije opreme, pogonske i vučne opreme, opreme za kočenje i prometno-upravljačkog i signalno-sigurnosnog podsustava mora biti takav da omogućuje nastavak vožnje vlakova u posebnim otežanim uvjetima bez štetnih posljedica za opremu koja je i dalje u pogonu.</p> <p>2.4.3. Tehnička kompatibilnost</p> <p>Električna oprema mora biti kompatibilna s radom prometno-upravljačke i signalno-sigurnosne opreme.</p> <p>Kod električne vuče, svojstva uređaja oduzimača struje moraju biti takva da omogućuju promet vlakova u svim sustavima za napajanje cijelog željezničkog sustava.</p> <p>Svojstva željezničkih vozila moraju biti takva da omogućuju njihov promet na svakoj pruzi na kojoj je njihov promet predviđen, uzimajući u obzir odnosne klimatske uvjete.</p> <p>2.4.4. Nadzor</p> <p>Vlakovi moraju biti opremljeni uređajem za automatsko bilježenje podataka. Podaci prikupljeni tim uređajem i obrada njihovih podataka moraju se uskladiti.</p> <p>2.4.5. Pristupačnost</p> <p>Podsustavi „vozila“ kojima javnost ima pristup moraju biti pristupačni osobama s invaliditetom i osobama s ograničenom pokretljivošću u skladu s točkom 1.6.</p> <p>2.5. Održavanje</p> <p>2.5.1. Zdravlje i sigurnost</p> <p>Tehnička oprema i postupci koji se koriste u radionicama za održavanje moraju osigurati siguran rad podsustava i ne smiju predstavljati opasnost za zdravlje i sigurnost.</p> <p>2.5.2. Zaštita okoliša</p> <p>Utjecaj na okoliš tehničke opreme i postupci koji se koriste u radionicama za održavanje ne smiju prelaziti dozvoljene razine smetnje.</p> <p>2.5.3. Tehnička kompatibilnost</p> <p>Radionice za održavanje željezničkih vozila moraju omogućavati izvođenje sigurnog, za zdravlje neškodljivog i ugodnog rada na svim vozilima za koje su namijenjena.</p> <p>2.6. Odvijanje i upravljanje prometom</p> <p>2.6.1. Sigurnost</p> <p>Usklađenost prometnih pravila za željezničku mrežu i osposobljenost strojovođa, osoblja u vlaku i prometnih radnika mora biti takva da omogućuje sigurno odvijanje željezničkog prometa, pri čemu je potrebno poštivati različite zahtjeve za racionalni i prekogranični promet.</p> <p>Način i učestalost održavanja, obuka i osposobljenost radnika za održavanje i radnika u ispitnim centrima, te sustav osiguranja kvalitete, koji u radionicama i ispitnim centrima uspostavljaju dotični prijevoznici, moraju jamčiti visoku razinu sigurnosti.</p> <p>2.6.2. Pouzdanost i dostupnost</p> <p>Način i učestalost održavanja, obuka i osposobljenost radnika za održavanje i radnika u ispitnim centrima, te sustav osiguranja kvalitete, koji u radionicama i ispitnim centrima uspostavljaju dotični prijevoznici, moraju jamčiti visoku razinu pouzdanosti i dostupnosti.</p>	
--	--	--

<p>zahtjeve prekograničnog i domaćeg prometa.</p> <p>2.6.4. Pristupačnost Moraju se poduzeti odgovarajuće mjere kako bi se osiguralo da operativna pravila predviđaju potrebnu funkcionalnost za osiguravanje pristupa osobama s invaliditetom i osobama sa smanjenom pokretljivošću.</p> <p>2.7. Telematske aplikacije za prijevoz putnika i tereta</p> <p>2.7.1. Tehnička kompatibilnost Osnovni zahtjevi za telematske aplikacije osiguravaju minimalnu kvalitetu usluge za putnike i korisnike prijevoza tereta, posebno u smislu tehničke kompatibilnosti. Moraju se poduzeti mjere radi osiguranja: — da se baze podataka, programska podrška i protokoli prijenosa podataka izrađuju tako da omogućuju maksimalnu razmjenu podataka među različitim aplikacijama i prijevoznicima, osim povjerljivih poslovnih podataka, — jednostavnog pristupa informacijama za korisnike.</p> <p>2.7.2. Pouzdanost i dostupnost Načini upotrebe tih baza podataka, upravljanje njima, njihovo ažuriranje i održavanje, programska podrška i protokoli razmjene podataka moraju osigurati učinkovitost tih sustava i kvalitetu usluge.</p> <p>2.7.3. Zdravlje Sučelja između tih sustava i korisnika moraju ispunjavati minimalna pravila ergonomije i zaštite zdravlja.</p> <p>2.7.4. Sigurnost Za pohranjivanje ili prijenos informacija povezanih sa sigurnošću mora se osigurati odgovarajuća razina integriteta i pouzdanosti.</p> <p>2.7.5. Pristupačnost Moraju se poduzeti odgovarajuće mjere kako bi se osiguralo da telematske aplikacije za prijevoz putnika predviđaju potrebne funkcionalnosti za osiguravanje pristupa osobama s invaliditetom i osobama sa smanjenom pokretljivošću.</p>	<p>2.6.3. Tehnička kompatibilnost Usklađenost prometnih pravila za mrežu i osposobljenost strovođa, osoblja u vlaku i prometnih radnika mora biti takva da omogućuje učinkovitost željezničkog sustava, pri čemu je potrebno poštivati različite zahtjeve za nacionalni i prekogranični promet.</p> <p>2.6.4. Pristupačnost Moraju se poduzeti odgovarajuće mjere kako bi se osiguralo da prometna pravila omogućue funkcionalnost neophodnu za ostvarenje pristupačnosti osobama s invaliditetom i osobama smanjene pokretljivosti.</p> <p>2.7. Telematske aplikacije za teretni i putnički promet</p> <p>2.7.1. Tehnička kompatibilnost Osnovni zahtjevi za telematske aplikacije moraju jamčiti minimalnu kakvoću usluga za putnike i korisnike teretnog prijevoza, posebno u smislu tehničke kompatibilnosti. Potrebno je poduzeti mjere radi osiguranja: a) da se baze podataka, programska podrška i protokoli prijenosa podataka izrađuju tako da omogućuju mnogostruku razmjenu podataka među različitim aplikacijama i različitim prijevoznicima, osim povjerljivih poslovnih podataka b) jednostavnog pristupa informacijama za korisnike.</p> <p>2.7.2. Pouzdanost i dostupnost Načini uporabe, upravljanje, ažuriranje i održavanje tih baza podataka, programske podrške i protokola prijenosa podataka moraju zajamčiti učinkovitost tih sustava i kakvoću usluga.</p> <p>2.7.3. Zdravlje Sučelja između tih sustava i korisnika moraju ispunjavati minimalna pravila ergonomije i zaštite zdravlja.</p> <p>2.7.4. Sigurnost Za pohranjivanje ili prijenos sigurnosno važnih podataka potrebno je osigurati odgovarajuće razine integriteta i pouzdanosti.</p> <p>2.7.5. Pristupačnost Moraju se poduzeti odgovarajuće mjere kako bi se osiguralo da telematske aplikacije za putnički promet omogućue funkcionalnost neophodnu za ostvarenje pristupačnosti osobama s invaliditetom i osobama smanjene pokretljivosti.</p>		
<p>PRILOG IV. POSTUPAK „EZ“ PROVJERE PODSUSTAVA</p> <p>1. OPĆA NAČELA „EZ provjera“ znači postupak koji provodi podnositelj zahtjeva u smislu članka 15. radi dokazivanja da su ispunjeni zahtjevi mjerodavnog prava Unije i svih mjerodavnih nacionalna pravila koji se odnose na podsustav te da podsustav može dobiti odobrenje za puštanje u uporabu.</p> <p>2. POTVRDA O PROVJERI KOJU IZDAJE PRIJAVLJENO TIJELO</p> <p>2.1. Uvod Za potrebe ove Direktive, provjera upućivanjem na TSI-e jest postupak u kojem prijavljeno tijelo provjerava i potvrđuje da je podsustav usklađen s relevantnim tehničkim specifikacijama za interoperabilnost (TSI). Time se ne dovode u pitanje obveze podnositelja zahtjeva da se uskladi s drugim primjenjivim pravnim aktima Unije i sve provjere tijela za ocjenjivanje sukladnosti koje se zahtijevaju ostalim pravilima.</p> <p>2.2. Privremena izjava o provjeri (ISV)</p> <p>2.2.1. Načela Na zahtjev podnositelja zahtjeva provjere se mogu provesti za dijelove podsustava ili mogu biti ograničene na određene faze postupka provjere. U tim slučajevima, rezultati provjere mogu se evidentirati u „privremenoj izjavi o provjeri“ (ISV) koju izdaje prijavljeno tijelo koje je odabrao podnositelj zahtjeva. ISV mora sadržavati upućivanje na TSI-ove u odnosu na koje je sukladnost ocijenjena.</p> <p>2.2.2. Dijelovi podsustava Podnositelj zahtjeva može podnijeti zahtjev za ISV za bilo koji od dijelova na koje odluči podijeliti podsustav. Svaki se dio provjerava u svakoj fazi kako je navedeno u točki 2.2.3.</p> <p>2.2.3. Faze postupka provjere Podsustav ili određeni dijelovi podsustava provjeravaju se u svakoj od sljedećih faza: (a) cjelokupnom projektiranju; (b) proizvodnji, izgradnji, uključujući posebno djelatnosti građevinskih radova, izradi, sklapanju sastavnih</p>	<p>PRILOG 6. POSTUPAK »EZ« PROVJERE PODSUSTAVA</p> <p>1. Opća načela „EZ provjera“ znači postupak koji provodi podnositelj zahtjeva u smislu članka 60. i 63. ovoga Zakona radi dokazivanja da su ispunjeni zahtjevi mjerodavnog prava Unije i svih mjerodavnih nacionalna pravila koji se odnose na podsustav te da podsustav može dobiti odobrenje za puštanje u uporabu.</p> <p>2. Potvrda o provjeri koju izdaje prijavljeno tijelo</p> <p>2.1. Uvod Za potrebe ovog Zakona, provjera upućivanjem na TSI-e jest postupak u kojem prijavljeno tijelo provjerava i potvrđuje da je podsustav usklađen s odgovarajućim tehničkim specifikacijama za interoperabilnost. Time se ne dovode u pitanje obveze podnositelja zahtjeva da se uskladi s drugim primjenjivim pravnim aktima Europske unije i sve provjere tijela za ocjenjivanje sukladnosti koje se zahtijevaju ostalim pravilima.</p> <p>2.2. Privremena izjava o provjeri (ISV)</p> <p>2.2.1. Načela Na zahtjev podnositelja zahtjeva provjere se mogu provesti za dijelove podsustava ili mogu biti ograničene na određene faze postupka provjere. U tim slučajevima, rezultati provjere mogu se evidentirati u „privremenoj izjavi o provjeri“ (ISV) koju izdaje prijavljeno tijelo koje je odabrao podnositelj zahtjeva. ISV mora sadržavati upućivanje na TSI-e u odnosu na koje je sukladnost ocijenjena.</p> <p>2.2.2. Dijelovi podsustava Podnositelj zahtjeva može podnijeti zahtjev za ISV za bilo koji od dijelova na koje odluči podijeliti podsustav. Svaki se dio provjerava u svakoj fazi kako je navedeno u točki 2.2.3.</p> <p>Faze postupka provjere</p>	<p>U potpunosti preuzeto</p>	

<p>dijelova i cjelokupnoj prilagodbi;</p> <p>(c) konačnom ispitivanju podsustava.</p> <p>Podnositelj zahtjeva može zatražiti ISV za fazu projektiranja (uključujući tipska ispitivanja) i za fazu proizvodnje za cijeli podsustav ili bilo koji od dijelova na koje je odlučio podijeliti podsustav (vidjeti točku 2.2.2.).</p> <p>2.3. Potvrda o provjeri</p> <p>2.3.1. Prijavljeno tijelo odgovorno za provjeru ocjenjuje projektiranje, proizvodnju i konačno ispitivanje podsustava te izrađuje potvrdu o provjeri koja je namijenjena podnositelju zahtjeva koji zatim sastavlja „EZ” izjavu o provjeri. Potvrda o provjeri mora sadržavati upućivanje na TSI-ove u odnosu na koje je sukladnost ocijenjena.</p> <p>Kada nije ocijenjena sukladnost podsustava sa svim relevantnim TSI-ovima (npr. u slučaju odstupanja, djelomične primjene TSI-ova kod modernizacije ili obnove, prijelaznog razdoblja u TSI-u ili u specifičnom slučaju), u potvrdi o provjeri navodi se točno upućivanje na TSI-ove ili njihove dijelove čiju sukladnost prijavljeno tijelo nije ispitalo tijekom postupka provjere.</p> <p>2.3.2. Kada je izdan ISV, prijavljeno tijelo odgovorno za provjeru podsustava uzima u obzir ISV te, prije izdavanja potvrde o provjeri:</p> <p>(a) provjerava obuhvaća li ISV relevantne zahtjeve TSI-a na ispravan način;</p> <p>(b) provjerava sve aspekte koji nisu obuhvaćeni ISV-om; te</p> <p>(c) provjerava konačno ispitivanje podsustava u cjelini.</p> <p>2.3.3. U slučaju preinake podsustava obuhvaćenog potvrdom o provjeri, prijavljeno tijelo provodi samo ona ispitivanja i preglede koji su relevantni i nužni, odnosno ocjena se odnosi samo na dijelove podsustava koji su promijenjeni i njihova sučelja prema nepromijenjenim dijelovima podsustava.</p> <p>2.3.4. Svako prijavljeno tijelo koje sudjeluje u provjeri podsustava sastavlja dokumentaciju u skladu s člankom 15. stavkom 4. koja obuhvaća opseg njegovih aktivnosti.</p> <p>2.4. Tehnička dokumentacija priložena „EZ” izjavi o provjeri</p> <p>Tehničku dokumentaciju priloženu „EZ” izjavi o provjeri prikuplja podnositelj zahtjeva, a ona mora sadržavati sljedeće:</p> <p>(a) tehničke značajke povezane s projektom, uključujući opće i detaljne nacрте za izvedbu, sheme električne i hidraulične opreme, sheme upravljačkih sklopova, opis sustava za obradu podataka i automatiku s dovoljno detalja za dokumentiranje provedene provjere sukladnosti, dokumentaciju za uporabu i održavanje itd., relevantne za dotični podsustav;</p> <p>(b) popis sastavnih dijelova interoperabilnosti ugrađenih u podsustav, kako je navedeno u članku 4. stavku 3. točki (d);</p> <p>(c) dokumentaciju iz članka 15. stavka 4. koju sastavlja svako prijavljeno tijelo uključeno u provjeru podsustava, a koja sadržava:</p> <p>— preslike „EZ” izjava o sukladnosti i, ako je primjenjivo, „EZ” izjava o prikladnosti za uporabu izrađenih za sastavne dijelove interoperabilnosti iz članka 4. stavka 3. točke (d), prema potrebi zajedno s pripadajućim izračunima i preslikom zapisnika o ispitivanjima i pregledima koje su provela prijavljena tijela na temelju zajedničkih tehničkih specifikacija,</p> <p>— ako postoji, ISV koji se prilaže potvrdi o provjeri, uključujući i rezultat provjere valjanosti ISV-a koju je provelo prijavljeno tijelo,</p> <p>— potvrdu o provjeri zajedno s pripadajućim izračunima koju je potpisalo prijavljeno tijelo odgovorno za provjeru, a kojom se potvrđuje usklađenost podsustava sa zahtjevima relevantnih TSI-ova i u kojoj su navedene eventualne zadržke zabilježene tijekom izvođenja aktivnosti a koje nisu povučene; potvrdi o provjeri valja priložiti i izvješća o ispitivanju i inspeksijskim pregledima koja je sastavilo isto tijelo u okviru svojih zadaća, kako je određeno u točkama 2.5.2. i 2.5.3.;</p> <p>(d) potvrde o provjeri izdane u skladu s drugim pravnim aktima Unije;</p> <p>(e) kada je u skladu s člankom 18. stavkom 4. točkom (c) i člankom 21. stavkom 3. točkom (c) potrebna provjera sigurne integracije, relevantna tehnička dokumentacija uključuje izvješća ocjenjivača o CSM-ovima za procjenu rizika iz članka 6. stavka 3. Direktive 2004/49/EZ Europskog parlamenta i Vijeća (1).</p> <p>2.5. Nadzor od strane prijavljenih tijela</p> <p>2.5.1. Prijavljeno tijelo odgovorno za provjeru proizvodnje mora imati stalan pristup gradilištima, proizvodnim radionicama, skladišnim prostorima i prema potrebi postrojenjima za montažu i ispitivanje te općenito svim prostorima koje smatra potrebnima za ispunjavanje svojih zadaća. Prijavljeno tijelo od podnositelja zahtjeva mora dobiti sve dokumente potrebne u tu svrhu, a posebno izvedbene nacрте i</p>	<p>Podsustav ili određeni dijelovi podsustava provjeravaju se u svakoj od sljedećih faza:</p> <p>(a) cjelokupnom projektiranju</p> <p>(b) proizvodnji: izgradnji, uključujući posebno detalnosti građevinskih radova, izradi, sklapanju sastavnih dijelova i cjelokupnoj prilagodbi</p> <p>(c) konačnom ispitivanju podsustava. Podnositelj zahtjeva može zatražiti ISV za fazu projektiranja (uključujući tipska ispitivanja) i za fazu proizvodnje za cijeli podsustav ili bilo koji od dijelova na koje je odlučio podijeliti podsustav (vidjeti točku 2.2.2.).</p> <p>2.3. Potvrda o provjeri</p> <p>2.3.1. Prijavljeno tijelo odgovorno za provjeru ocjenjuje projektiranje, proizvodnju i konačno ispitivanje podsustava te izrađuje potvrdu o provjeri koja je namijenjena podnositelju zahtjeva koji zatim sastavlja „EZ” izjavu o provjeri. Potvrda o provjeri mora sadržavati upućivanje na TSI-e u odnosu na koje je sukladnost ocijenjena. Kada nije ocijenjena sukladnost podsustava sa svim odgovarajućim TSI-ima (npr. u slučaju odstupanja, djelomične primjene TSI-a kod modernizacije ili obnove, prijelaznog razdoblja u TSI-u ili u specifičnom slučaju), u potvrdi o provjeri navodi se točno upućivanje na TSI-e ili njihove dijelove čiju sukladnost prijavljeno tijelo nije ispitalo tijekom postupka provjere.</p> <p>2.3.2. Kada je izdan ISV, prijavljeno tijelo odgovorno za provjeru podsustava uzima u obzir ISV te, prije izdavanja potvrde o provjeri:</p> <p>(a) provjerava obuhvaća li ISV odgovarajuće zahtjeve TSI-a na ispravan način</p> <p>(b) provjerava sve aspekte koji nisu obuhvaćeni ISV-om</p> <p>(c) provjerava konačno ispitivanje podsustava u cjelini.</p> <p>2.3.3. U slučaju preinake podsustava obuhvaćenog potvrdom o provjeri, prijavljeno tijelo provodi samo ona ispitivanja i preglede koji su relevantni i nužni, odnosno ocjena se odnosi samo na dijelove podsustava koji su promijenjeni i njihova sučelja prema nepromijenjenim dijelovima podsustava.</p> <p>2.3.4. Svako prijavljeno tijelo koje sudjeluje u provjeri podsustava sastavlja dokumentaciju u skladu s člankom 60. stavcima 3., 4. i 5. ovoga Zakona koja obuhvaća opseg njegovih aktivnosti.</p> <p>2.4. Tehnička dokumentacija priložena „EZ” izjavi o provjeri</p> <p>Tehničku dokumentaciju priloženu „EZ” izjavi o provjeri prikuplja podnositelj zahtjeva, a ona mora sadržavati sljedeće:</p> <p>(a) tehničke značajke povezane s projektom, uključujući opće i detaljne nacрте za izvedbu, sheme električne i hidraulične opreme, sheme upravljačkih sklopova, opis sustava za obradu podataka i automatiku s dovoljno detalja za dokumentiranje provedene provjere sukladnosti, dokumentaciju za uporabu i održavanje itd., relevantne za odgovarajući podsustav</p> <p>(b) popis interoperabilnih sastavnih dijelova ugrađenih u podsustav, u skladu s TSI-evima</p> <p>(c) dokumentaciju iz članka 60. stavka 3., 4. i 5. ovoga Zakona koju sastavlja svako prijavljeno tijelo uključeno u provjeru podsustava, a koja sadržava:</p> <p>i) preslike „EZ” izjava o sukladnosti i, ako je primjenjivo, „EZ” izjava o prikladnosti za uporabu izrađenih za interoperabilne sastavne dijelove iz TSI-a, prema potrebi zajedno s pripadajućim izračunima i preslikom zapisnika o ispitivanjima i pregledima koje su provela prijavljena tijela na temelju zajedničkih tehničkih specifikacija</p> <p>ii) ako postoji, ISV koji se prilaže potvrdi o provjeri, uključujući i rezultat provjere valjanosti ISV-a koju je provelo prijavljeno tijelo</p> <p>iii) potvrdu o provjeri zajedno s pripadajućim izračunima koju je potpisalo prijavljeno tijelo odgovorno za provjeru, a kojom se potvrđuje usklađenost podsustava sa zahtjevima odgovarajućih TSI-a i u kojoj su navedene eventualne zadržke zabilježene tijekom izvođenja aktivnosti a koje nisu povučene; potvrdi o provjeri valja priložiti i izvješća o ispitivanju i inspeksijskim pregledima koja je sastavilo isto tijelo u okviru svojih zadaća, kako je određeno u točkama 2.5.2. i 2.5.3.</p> <p>(d) potvrde o provjeri izdane u skladu s drugim pravnim aktima Europske unije</p> <p>(e) kada je u skladu s člankom 56. stavkom 8. točkom (c) i člankom 69. stavkom 4. točkom (c) potrebna provjera sigurne integracije, relevantna tehnička dokumentacija uključuje izvješća ocjenjivača o CSM-ovima za procjenu rizika na temelju zajedničkih sigurnosnih metoda u skladu s primjenjivim propisima Europske unije.</p> <p>2.5. Nadzor od strane prijavljenih tijela</p>	
--	---	--

tehničku dokumentaciju za podsustav.

2.5.2. Prijavljeno tijelo odgovorno za provjeru provedbe mora povremeno obavljati inspekcijske preglede kako bi potvrdilo usklađenost s relevantnim TSI-ovima. Izvješće o inspekcijskom pregledu mora dostaviti odgovornima za provedbu. Tijekom određenih faza izgradnje njegova nazočnost može biti potrebna.

2.5.3. Pored toga, prijavljeno tijelo može nenajavljeno posjetiti gradilišta ili proizvodne radionice. Tijekom takvih posjeta prijavljeno tijelo može provesti cjelokupne ili djelomične inspekcijske preglede. Izvješće o ispitivanju i, prema potrebi, izvješće o inspekcijskom pregledu mora dostaviti odgovornima za provođenje.

2.5.4. Prijavljeno tijelo može nadzirati podsustav na koji je ugrađen sastavni dio interoperabilnosti kako bi, kada se to zahtijeva u relevantnom TSI-u, procijenilo njegovu prikladnost za uporabu u predviđenom željezničkom okruženju.

2.6. Podnošenje

Podnositelj zahtjeva mora čuvati presliku tehničke dokumentacije priložene „EZ” izvaji o provjeri tijekom cijelog radnog vijeka podsustava. Dokumentacija se na zahtjev mora poslati bilo kojoj državi članici ili Agenciji.

Dokumentacija koja se podnosi u svrhu zahtjeva za odobrenje za puštanje u uporabu podnosi se tijelu od kojeg se traži odobrenje. Nacionalno tijelo nadležno za sigurnost ili Agencija mogu zahtijevati da se dio/djelovi dokumenata podnesenih zajedno s odobrenjem prevedu na njihov jezik.

2.7. Objava

Svako prijavljeno tijelo mora povremeno objavljivati relevantne informacije o:

- (a) zaprimljenim zahtjevima za provjeru i ISV;
- (b) zahtjevima za ocjenu sukladnosti i prikladnosti za uporabu sastavnih dijelova interoperabilnosti;
- (c) izdanim ili uskraćenim ISV-ima;
- (d) izdanim ili uskraćenim potvrđama o provjeri i „EZ” potvrđama o prikladnosti za uporabu;
- (e) izdanim ili odbijenim potvrđama o provjeri.

2.8. Jezik

Dokumentacija i dopisi koji se odnose na postupak „EZ” provjere moraju biti sastavljeni na službenom jeziku države članice Unije u kojoj podnositelj zahtjeva ima poslovni nastan ili na službenom jeziku Unije koji je podnositelj zahtjeva prihvatio.

3. POTVRDA O PROVJERI KOJU IZDAJE IMENOVANO TIJELO

3.1. Uvod

U slučaju primjene prijavljenih nacionalnih pravila, provjera uključuje postupak u kojem tijelo imenovano u skladu s člankom 15. stavkom 8. (imenovano tijelo) provjerava i potvrđuje usklađenost podsustava s nacionalnim pravilima prijavljenima u skladu s člankom 14. za svaku državu članicu u kojoj se podsustav namjerava odobriti ili pustiti u uporabu.

3.2. Potvrda o provjeri

Imenovano tijelo izrađuje potvrdu o provjeri namijenjenu podnositelju zahtjeva.

Potvrda sadržava točnu uputu na nacionalno(-a) pravilo(-a) čiju je sukladnost ispitalo imenovano tijelo u postupku provjere.

U slučaju nacionalnih pravila povezanih s podsustavima od kojih se sastoji vozilo, imenovano tijelo dijeli potvrdu na dva dijela, pri čemu su u prvom dijelu navedena upućivanja na ona nacionalna pravila koja se strogo odnose na tehničku kompatibilnost između vozila i dotične mreže, a u drugom na sva ostala nacionalna pravila.

3.3. Dokumentacija

Dokumentacija koju je sastavilo imenovano tijelo, a koja se prilaže uz potvrdu o provjeri u slučaju nacionalnih pravila, mora biti uključena u tehničku dokumentaciju priloženu „EZ” izvaji o provjeri iz točke

2.4. i sadržavati tehničke podatke relevantne za ocjenu sukladnosti podsustava s tim nacionalnim pravilima.

3.4. Jezik

Dokumentacija i korespondencija koje se odnose na postupak „EZ” provjere moraju biti sastavljene na službenom jeziku države članice Unije u kojoj podnositelj zahtjeva ima poslovni nastan ili na službenom jeziku Unije koji je podnositelj zahtjeva prihvatio.

4. PROVJERA DIJELOVA PODSUSTAVA U SKLADU S ČLANKOM 15. STAVKOM 7.

Ako se potvrda o provjeri izdaje za određene dijelove podsustava, za te se dijelove odredbe ovog Priloga primjenjuju mutatis mutandis.

2.5.1. Prijavljeno tijelo odgovorno za provjeru proizvodnje mora imati stalan pristup gradilištima, proizvodnim radionicama, skladišnim prostorima i prema potrebi postrojenjima za montažu i ispitivanje te općenito svim prostorima koje smatra potrebnima za ispunjavanje svojih zadaća.

Prijavljeno tijelo od podnosioca zahtjeva mora dobiti sve dokumente potrebne u tu svrhu, a posebno izvedbene nacрте i tehničku dokumentaciju za podsustav.

2.5.2. Prijavljeno tijelo odgovorno za provjeru provedbe mora povremeno obavljati inspekcijske preglede kako bi potvrdilo usklađenost s odgovarajućim TSI-ima. Izvješće o inspekcijskom pregledu mora dostaviti odgovornima za provedbu. Tijekom određenih faza izgradnje njegova nazočnost može biti potrebna.

2.5.3. Pored toga, prijavljeno tijelo može nenajavljeno posjetiti gradilišta ili proizvodne radionice. Tijekom takvih posjeta prijavljeno tijelo može provesti cjelokupne ili djelomične inspekcijske preglede. Izvješće o ispitivanju i, prema potrebi, izvješće o inspekcijskom pregledu mora dostaviti odgovornima za provođenje.

2.5.4. Prijavljeno tijelo može nadzirati podsustav na koji je ugrađen interoperabilni sastavni dio kako bi, kada se to zahtijeva u odgovarajućem TSI-u, procijenilo njegovu prikladnost za uporabu u predviđenom željezničkom okruženju.

2.6. Podnošenje

Podnositelj zahtjeva mora čuvati presliku tehničke dokumentacije priložene „EZ” izvaji o provjeri tijekom cijelog radnog vijeka podsustava. Dokumentacija se na zahtjev mora poslati bilo kojoj državi članici ili Agenciji Europske unije za željeznicu. Dokumentacija koja se podnosi u svrhu zahtjeva za odobrenje za puštanje u uporabu podnosi se tijelu od kojeg se traži odobrenje. Agencija Europske unije za željeznicu ili Agencija mogu zahtijevati da se dio/djelovi dokumenata podnesenih zajedno s odobrenjem prevedu na njihov jezik.

2.7. Objava

Svako prijavljeno tijelo mora povremeno objavljivati informacije o:

- (a) zaprimljenim zahtjevima za provjeru i ISV
- (b) zahtjevima za ocjenu sukladnosti i prikladnosti za uporabu interoperabilnih sastavnih dijelova
- (c) izdanim ili uskraćenim ISV-ima
- (d) izdanim ili uskraćenim potvrđama o provjeri i „EZ” potvrđama o prikladnosti za uporabu
- (e) izdanim ili odbijenim potvrđama o provjeri.

2.8. Jezik

Dokumentacija i dopisi koji se odnose na postupak „EZ” provjere moraju biti sastavljeni na službenom jeziku države članice Europske unije u kojoj podnositelj zahtjeva ima poslovni nastan ili na službenom jeziku Europske unije koji je podnositelj zahtjeva prihvatio.

3. Potvrda o provjeri koju izdaje imenovano tijelo

3.1. Uvod

U slučaju primjene prijavljenih nacionalnih pravila, provjera uključuje postupak u kojem tijelo imenovano u skladu s člankom 60. stavkom 8. ovoga Zakona (imenovano tijelo) provjerava i potvrđuje usklađenost podsustava s nacionalnim pravilima prijavljenima u skladu s člankom 23. ovoga Zakona za svaku državu članicu u kojoj se podsustav namjerava odobriti ili pustiti u uporabu.

3.2. Potvrda o provjeri

Imenovano tijelo izrađuje potvrdu o provjeri namijenjenu podnositelju zahtjeva. Potvrda sadržava točnu uputu na nacionalno(a) pravilo(a) čiju je sukladnost ispitalo imenovano tijelo u postupku provjere. U slučaju nacionalnih pravila povezanih s podsustavima od kojih se sastoji vozilo, imenovano tijelo dijeli potvrdu na dva dijela, pri čemu su u prvom dijelu navedena upućivanja na ona nacionalna pravila koja se strogo odnose na tehničku kompatibilnost između vozila i dotične mreže, a u drugom na sva ostala nacionalna pravila.

3.3. Dokumentacija

Dokumentacija koju je sastavilo imenovano tijelo, a koja se prilaže uz potvrdu o provjeri u slučaju nacionalnih pravila, mora biti uključena u tehničku dokumentaciju priloženu „EZ” izvaji o provjeri iz točke 2.4. i sadržavati tehničke podatke potrebne za ocjenu sukladnosti podsustava s tim nacionalnim pravilima.

3.4. Jezik

(1) Direktiva 2004/49/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 29. travnja 2004. o sigurnosti željeznica

<p>Zajednice i izmjeni Direktive Vijeća 95/18/EZ o izdavanju dozvola za obavljanje usluga u željezničkom prijevozu i Direktive 2001/14/EZ o dodjeli željezničkog infrastrukturnog kapaciteta i ubiranju pristojbi za korištenje željezničke infrastrukture i dodjeli rješenja o sigurnosti (Direktiva o sigurnosti željeznice) (SL L 164, 30.4.2004., str. 44.).</p>	<p>Dokumentacija i korespondencija koje se odnose na postupak „EZ“ provjere moraju biti sastavljene na službenom jeziku države članice Europske unije u kojoj podnositelj zahtjeva ima poslovni nastan ili na službenom jeziku Europske unije koji je podnositelj zahtjeva prihvatio. 4. Provjera dijelova podsustava u skladu s člankom 60. stavkom 8. ovoga Zakona Ako se potvrda o provjeri izdaje za određene dijelove podsustava, za te se dijelove odredbe ovog Priloga primjenjuju mutatis mutandis.</p>		
<p>PRILOG V. DIO A Direktive stavljene izvan snage i popis njihovih naknadnih izmjena (iz članka 58.) Direktiva 2008/57/EZ (SL L 191, 18.7.2008., str. 1.) Direktiva 2009/131/EZ (SL L 273, 17.10.2009., str. 12.) Direktiva 2011/18/EU (SL L 57, 2.3.2011., str. 21.) DIO B Rokovi za prenošenje u nacionalno pravo (iz članka 57.) Direktiva Rok za prenošenje 2008/57/EZ 19. srpnja 2010. 2009/131/EZ 19. srpnja 2010. 2011/18/EU 31. prosinca 2011.</p>		Nije potrebno preuzimanje	Izravno primjenjivo.
<p>PRILOG VI. Korelacijska tablica Direktiva 2008/57/EZ Članak 1. Ova Direktiva Članak 2. točke od (a) do (z) Članak 1. - Članak 2. točke od 1. do 5., od 7. do 17. i od 19. do 28. - Članak 2. točke 6., 18. i od 29. do 45. Članak 3. - Članak 4. Članak 3. Članak 5. od stavka 1. do stavka 3. točke (g) Članak 4. od stavka 1. do stavka 3. točke (g) - Članak 4. stavak 3. točke (h) i (i) Članak 5. stavci od 4. do 8. Članak 4. stavci od 4. do 8. Članak 6. Članak 5. Članak 7. Članak 6. Članak 8. - Članak 9. Članak 7. Članak 10. Članak 8. Članak 11. Članak 9. Članak 12. - Članak 13. Članak 10. Članak 14. Članak 11. Članak 15. stavak 1. Članak 18. stavak 2. Članak 15. stavci 2. i 3. - Članak 16. Članak 12. Članak 17. Članci 13. i 14. Članak 18. Članak 15. Članak 19. Članak 16. - Članak 17. - Članak 18. (osim članka 18. stavka 3.) - Članci 19., 20., 21., 22. i 23. Članak 20. - Članak 21. - Članci od 22. do 25. - Članak 26. Članak 24. Članak 27. Članak 14. stavak 10. - Članak 25. Članak 28. i Prilog VIII. Članci od 27. do 44. - Članak 45. Članak 29. Članak 51. Članci 30. i 31. - Članak 32. Članak 46. Članak 33. Članak 47. stavci 3., 4., 6. i 7. - Članak 47. stavci 1., 2. i 5.</p>		Nije potrebno preuzimanje	Izravno primjenjivo

<p>Članak 34. Članak 35. Članak 36. - Članak 37. Članak 38. Članak 39. - - Članak 40. Članak 41. Članak 42. Prilozi od I. do III. Prilog IV. Prilog V. Prilog VI. Prilog VII. Prilog VIII. Prilog IX. Prilog X. Prilog XI.</p>	<p>Članak 48. Članak 49. - Članak 50. Članak 52. Članak 57. Članak 53. Članci 54. i 55. Članak 56. Članak 58. Članak 59. Članak 60. Prilozi od I. do III. Članak 9. stavak 2. Članak 15. stavak 9. Prilog IV. Članak 14. stavak 10. Članci 30., 31. i 32. Članak 7. stavak 5. Prilog V. Prilog VI.</p>			
<p>Izjava Komisije o dokumentima s obrazloženjima Komisija podsjeća da su se Europski parlament, Vijeće i Komisija u Zajedničkoj političkoj izjavi od 27. listopada 2011. o dokumentima s obrazloženjima složili da podaci o prenošenju direktiva u nacionalna zakonodavstva koje države članice dostavljaju Komisiji moraju biti „jasni i precizni” kako bi se Komisiji olakšalo izvršavanje njezina zadatka nadgledanja primjene prava Unije. U ovom slučaju dokumenti s obrazloženjima bili bi korisni u spomenute svrhe. Komisija žali što konačni tekst ne sadržava odredbe u tom pogledu.</p>			<p>Nije potrebno preuzimanje</p>	<p>odredbe izjava koje nije potrebno prenositi u zakonodavstvo RH</p>

USPOREDNI PRIKAZ PODUDARANJA ODREDBI PROPISA EUROPSKE UNIJE S PRIJEDLOGOM PROPISA

1. Naziv propisa Europske unije Provedbena odluka Komisije (EU) 2018/1614 od 25. listopada 2018. o utvrđivanju specifikacija za registre vozila iz članka 47. Direktive (EU) 2016/797 Europskog parlamenta i Vijeća te o izmjeni i stavljanju izvan snage Odluke Komisije 2007/756/EZ (Tekst značajan za EGP.)				
2. Naziv prijedloga propisa Zakon o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava				
3. Usklađenost odredbi propisa Europske unije (sekundarni izvori prava) s odredbama prijedloga propisa				
	a)	b)	c)	d)
Odredbes propisa Europske unije		Odredbes prijedloga propisa	Je li sadržaj odredbe propisa Europske unije u potpunosti preuzet u odredbu prijedloga propisa?	Obrazloženje (ako sadržaj odredbe propisa Europske unije nije preuzet ili je djelomično preuzet u odredbu prijedloga propisa)
Članak 1. Predmet Ovom se Odlukom mijenjaju zajedničke specifikacije za nacionalne registre vozila te se utvrđuju tehničke i funkcionalne specifikacije za Europski registar vozila.			Nije potrebno preuzimanje	uvodne odredbe koje nije potrebno prenositi u zakonodavstvo Republike Hrvatske
POGLAVLJE 2. NACIONALNI REGISTRI VOZILA Članak 2. Izmjene zajedničkih specifikacija za nacionalne registre vozila Prilog Odluci 2007/756/EZ mijenja se u skladu s Prilogom I. ovoj Odluci.			Nije potrebno preuzimanje	odredbe o izmjenama odluke koje nije potrebno prenositi u zakonodavstvo Republike Hrvatske
Članak 3. Povlačenje suvišnih registracija 1. U roku od godinu dana od 15. studenoga 2018. posjednik osigurava povlačenje suvišnih registracija vozila u nacionalnim registrima vozila u skladu s točkom 3.2.5. podtočkom 1. Priloga Odluci 2007/756/EZ, kako je izmijenjena Odlukom Komisije 2011/107/EU (3). 2. U roku od godinu dana od 15. studenoga 2018. posjednik osigurava povlačenje suvišnih registracija vozila trećih zemalja, koja su namijenjena za promet željeznicom u željezničkom sustavu Unije i registrirana u registru vozila u skladu sa specifikacijama Priloga Odluci 2007/756/EZ i koja su povezana s Virtualnim registrom vozila, navedenim u toj Odluci.			Nije potrebno preuzimanje	odredbe kojima se propisuju obveze za institucije, tijela i agencije Europske unije
POGLAVLJE 3.			Nije	odredbe

<p>EUROPSKI REGISTAR VOZILA Članak 4. SPECIFIKACIJE EUROPSKOG REGISTRA VOZILA Tehničke i funkcionalne specifikacije Europskog registra vozila utvrđene su u Prilogu II.</p>		<p>potrebno preuzimanje</p>	<p>kojima se propisuju obveze za institucije, tijela i agencije Europske unije</p>
<p>Članak 5. Registracijski subjekt</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Svaka država članica imenuje registracijski subjekt koji je neovisan o bilo kojem željezničkom prijevozniku koji će biti odgovoran za obradu zahtjeva i ažuriranje podataka u Europskom registru vozila povezanih s vozilima koja su registrirana u toj državi članici do 15. svibnja 2019. 2. Taj registracijski subjekt može biti tijelo imenovano u skladu s člankom 4. stavkom 1. Odluke 2007/756/EZ. Države članice osiguravaju da ti registracijski subjekti surađuju i razmjenjuju informacije kako bi se pravovremeno obavijestili o promjenama u Europskom registru vozila. 3. Ako registracijski subjekt nije tijelo imenovano u skladu s člankom 4. stavkom 1. Odluke 2007/756/EZ, države članice informiraju Komisiju i druge države članice najkasnije do 15. studenoga 2019. o subjektu imenovanom u skladu sa stavkom 1. 	<p>Članak 90. (3) Agencija je odgovorna za obradu zahtjeva i ažuriranje podataka u Europskom registru vozila povezanih s vozilima koja su upisana u registar vozila u Republici Hrvatskoj. (4) Sve dok u skladu s Provedbenom odlukom Komisije (EU) 2018/1614 Europski registar vozila ne postane operativan, Agencija osigurava uspostavu i uredno vođenje nacionalnog registra vozila te nadzire da su u njemu sadržani podaci vezani uz sigurnost ispravni i potpuni.</p>	<p>U potpunosti preuzeto</p>	

<p>Članak 6. Registracija vozila čije je stavljanje na tržište odobreno</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Posjednik putem Europskog registra vozila podnosi zahtjev za registraciju u državi članici po svojem izboru unutar područja uporabe. 2. Registracijski subjekti poduzimaju razumne mjere kako bi se osigurala točnost podataka koji se upisuju u Europski registar vozila. 3. Svaki registracijski subjekt može izdvajati podatke iz svojih evidentiranih registracija vozila. 		Nije potrebno preuzimanje	odredbe kojima se propisuju obveze za institucije, tijela i agencije Europske unije
<p>Članak 7. Arhitektura Europskog registra vozila</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Agencija uspostavlja i održava Europski registar vozila u skladu s ovom Odlukom. 2. Nakon migracije iz članka 8. Europski registar vozila je centralizirani registar koji svim korisnicima osigurava usklađeno sučelje za pretraživanje, registraciju vozila i upravljanje podacima. 3. Odstupajući od stavka 1., države članice mogu koristiti funkciju registracije iz točke 2.1.4. Priloga II. na decentralizirani način najkasnije do 16. lipnja 2024. 4. Države članice obavješćuju Agenciju najkasnije do 15. svibnja 2019., namjeravaju li upotrebljavati funkciju centralizirane registracije koju je uspostavila Agencija ili uspostaviti funkciju decentralizirane registracije. Do 16. lipnja 2020. dokazuju kako planiraju ispuniti uvjete utvrđene u stavku 5. 5. Ako država članica provodi funkciju registracije decentralizirano, osigurava kompatibilnost i komunikaciju s Europskim registrom vozila. Osigurava i da je funkcija decentralizirane registracije operativna u skladu sa specifikacijama Europskog registra vozila najkasnije do 16. lipnja 2021. 6. Države članice mogu u bilo kojem trenutku, uz uvjet da obavijeste Agenciju, izmijeniti svoju odluku o upotrebi funkcije decentralizirane registracije i umjesto toga se odlučiti za funkciju centralizirane registracije. Odluka proizvodi učinke šest mjeseci od obavijesti. 		Nije potrebno preuzimanje	odredbe kojima se propisuju obveze za institucije, tijela i agencije Europske unije,
<p>Članak 8. Migracija iz nacionalnih registara vozila u Europski registar vozila</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Države članice osiguravaju da se podaci za registrirana vozila prenesu iz nacionalnih registara vozila u Europski registar vozila i ti se podaci migriraju do 16. lipnja 2021. Za vrijeme migracije Agencija s registracijskim subjektima koordinira prijelaz s nacionalnih registara vozila na Europski registar vozila te Agencija osigurava dostupnost informatičkog okruženja. 2. Agencija državama članicama stavlja na raspolaganje funkcije Europskog registra vozila najkasnije do 15. studenoga 2020. 3. Agencija utvrđuje specifikacije za provedbu sučelja s funkcijom decentralizirane registracije i stavlja ih na raspolaganje državama članicama najkasnije do 16. siječnja 2020. 4. Od 16. lipnja 2021. države članice registriraju vozila u Europskom registru vozila u skladu s člankom 7. 5. Nakon 16. lipnja 2024. sve države članice upotrebljavaju samo funkciju centralizirane registracije. 	<p>Članak 90. (3) Agencija je odgovorna za obradu zahtjeva i ažuriranje podataka u Europskom registru vozila povezanih s vozilima koja su upisana u registar vozila u Republici Hrvatskoj. (4) Sve dok u skladu s Provedbenom odlukom Komisije (EU) 2018/1614 Europski registar vozila ne postane operativan, Agencija</p>	U potpunosti preuzeto	

	osigurava uspostavu i uredno vođenje nacionalnog registra vozila te nadzire da su u njemu sadržani podaci vezani uz sigurnost ispravni i potpuni.		
POGLAVLJE 4. ZAVRŠNE ODREDBE Članak 9. Stavljanje izvan snage Odluka 2007/756/EZ stavlja se izvan snage s učinkom od 16. lipnja 2021.		Nije potrebno preuzimanje	odredbe kojima se propisuju obveze za institucije, tijela i agencije Europske unije
Članak 10. Stupanje na snagu i primjena Ova Odluka stupa na snagu dvadesetog dana od dana objave u Službenom listu Europske unije. Odjeljci 2.2., 2.3., 2.4., 2.5., 3., 4.3. i 5. Priloga II. i dodaci od 1. do 6. tom Prilogu primjenjuju se od 16. lipnja 2021.		Nije potrebno preuzimanje	odredbe kojima se propisuju obveze za institucije, tijela i agencije Europske unije
PRILOG I. Prilog Odluci 2007/756/EZ mijenja se kako slijedi: 1. Točka 3.2.1. zamjenjuje se sljedećim: „3.2.1. Zahtjev za registraciju Obrazac iz Dodatka 4. upotrebljava se za zahtjev za registraciju. Subjekt koji podnosi zahtjev za registraciju vozila označava polje „Nova registracija”. Ispunjava obrazac i proslijeđuje ga: —registracijskom subjektu (dalje u tekstu: RE-u) države članice u kojoj se traži registracija, uz ispunjavanje svih polja, —RE-u prve države članice u kojoj namjerava upotrebljavati vozilo, za vozilo koje dolazi iz treće zemlje (vidjeti točku 3.2.5. podtočku 2.). U tom slučaju, obrazac mora sadržavati barem informacije o identifikacijskim podacima o vlasniku vozila i posjedniku, ograničenjima u vezi s time kako se vozilo može upotrebljavati te subjektu nadležnom za održavanje.” 2. U točki 3.2.3. dodaje se sljedeća podtočka: „RE bilježi promjene u NVR-u u roku od 20 radnih dana od primitka potpunog spisa zahtjeva. RE u tom roku upisuje vozilo u registar vozila ili traži ispravak/objašnjenje.” 3. Točka 3.2.5. zamjenjuje se sljedećim: „3.2.5. Odobrenje u nekoliko država članica 1. Vozila se registriraju samo u NVR-u države članice u kojoj je prvi put odobreno njihovo stavljanje u promet ili, za vozila za koja je odobrenje za stavljanje na tržište izdano u skladu s Direktivom (EU) 2016/797 Europskog parlamenta i Vijeća (*1), samo u državi članici u području uporabe odobrenja za stavljanje na tržište, ne dovodeći u pitanje prijenos registracije u drugi NVR, u skladu s točkom 3.2.6. podtočkom 2.		Nije potrebno preuzimanje	Direktno primjenjivo

2. Vozila koja ulaze u željeznički sustav Unije iz trećih zemalja, a upisana su u registar vozila koji nije u skladu s ovom specifikacijom ili nije povezan s ES VVR-om, registriraju se samo u NVR-u prve države članice u kojoj se vozilo namjerava upotrebljavati u željezničkom sustavu Unije.

3. Vozila koja ulaze u željeznički sustav Unije iz trećih zemalja, a upisana su u registar vozila koji je u skladu s ovom specifikacijom i povezan je s ES VVR-om, ako je tako predviđeno međunarodnim sporazumom kojeg je Europska unija stranka, ne registriraju se ni u jednom NVR-u.

4. Za svako vozilo, NVR u kojem se registrira sadržava podatke koji se odnose na stavke 2., 6., 12. i 13. za svaku državu članicu u kojoj je tom vozilu dodijeljena dozvola za stavljanje vozila u promet.

Ovom se odredbom ne dovode u pitanje članci 3. i 5.

(*1) Direktiva (EU) 2016/797 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. svibnja 2016. o interoperabilnosti željezničkog sustava u Europskoj uniji (SL L 138, 26.5.2016., str. 44.)."

4. U odjeljku 3.2. dodaje se sljedeća točka 3.2.6.:

„3.2.6 Prijenos registracije i promjena EVN-a

1. EVN se mijenja kada zbog tehničkih izmjena vozila ne odražava sposobnost interoperabilnosti ili tehničke značajke u skladu s Dodatkom 6. Takve tehničke izmjene mogu zahtijevati novu dozvolu za stavljanje u promet u skladu s člancima od 21. do 26. Direktive 2008/57/EZ Europskog parlamenta i Vijeća (*2) ili novo odobrenje za stavljanje na tržište i, prema potrebi, novo odobrenje za tip vozila u skladu s člancima 21. i 24. Direktive (EU) 2016/797. Posjednik obavješćuje RE državu članicu u kojoj je vozilo registrirano o tim promjenama i, ako je primjenjivo, o novoj dozvoli za stavljanje u promet ili o novom odobrenju za stavljanje na tržište. Taj RE dodjeljuje vozilu novi EVN.

2. EVN se može promijeniti na zahtjev posjednika novom registracijom vozila u NVR-u druge države članice povezane s ES VVR-om i naknadnim povlačenjem stare registracije.

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

5. Odjeljak 3.3. zamjenjuje se sljedećim:

„3.3. Prava pristupa

Prava pristupa podacima NVR-a određene države članice „XX” navedena su u tablici u nastavku:

Subjekt	Prava čitanja	Prava ažuriranja
RE države članice „XX”	Svi podaci	Svi podaci u registru vozila države članice „XX”
NSA	Svi podaci	Bez
Agencija	Svi podaci	Bez
Posjednik	Svi podaci o vozilima tog posjednika	Bez
ECM	Svi podaci, osim podataka o vlasniku, o vozilima za koja je ECM	Bez
Vlasnik	Svi podaci o vozilima tog vlasnika	Bez
Željeznički prijevoznik	Svi podaci, osim podataka o vlasniku, na temelju jednog ili više brojeva vozila	Bez
Upravitelj infrastrukture	Svi podaci, osim upućivanja vlasnika, na temelju jednog ili više brojeva vozila	Bez
Istražno tijelo iz članka 22. Direktive (EU) 2016/798 Europskog parlamenta i Vijeća (1) i regulatorno tijelo iz članka 55. Direktive 2012/34/EU Europskog parlamenta i Vijeća (2)	Svi podaci o vozilima koja pregledavaju ili nadziru	Bez
Tijelo koje izdaje izjavu o provjeri EZ-a (podnositelj zahtjeva)	Svi podaci o vozilima za koja je tijelo koje izdaje izjavu o provjeri EZ-a (podnositelj zahtjeva), osim podataka o vlasniku	Bez
Drugi zakoniti korisnik kojeg prizna NSA ili Agencija (3)	Definira se prema potrebi, trajanje se može ograničiti, osim podataka o vlasniku	Bez

Prava pristupa podacima NVR-a mogu se proširiti na relevantne subjekte iz trećih zemalja ili međuvladine organizacije ako je tako predviđeno međunarodnim sporazumom kojeg je Europska unija stranka."

6. Dodaci 1. i 2. zamjenjuju se sljedećim:

„ DODATAK 1.

OZNAČAVANJE OGRANIČENJA

1. NAČELA

Ograničenjima iz dozvole za stavljanje u promet u skladu s člancima od 21. do 26. Direktive 2008/57/EZ ili iz odobrenja za stavljanje na tržište i, prema potrebi, iz novog odobrenja za tip vozila u skladu s člancima 21. i 24. Direktive (EU) 2016/797 dodjeljuje se usklađena oznaka ili nacionalna oznaka.

2. STRUKTURA

Svaka je oznaka kombinacija:

- kategorije ograničenja,
- vrste ograničenja,
- vrijednosti ili specifikacije,

koje su spojene točkom (.):

[Kategorija],[Vrsta].[Vrijednost ili specifikacija].

3. OZNAKE OGRANIČENJA

1. Usklađene oznake ograničenja primjenjuju se u svim državama članicama.

Agencija ažurira i na svojoj internetskoj stranici objavljuje popis usklađenih oznaka ograničenja za cijeli željeznički sustav Unije.

Ako nacionalno tijelo nadležno za sigurnost smatra da je potrebno dodati novu oznaku na popis usklađenih oznaka ograničenja, ono zahtijeva od Agencije da razmotri uključivanje te nove oznake.

Agencija ocjenjuje zahtjev, prema potrebi u dogovoru s ostalim nacionalnim tijelima nadležnima za sigurnost. Kada je primjereno, Agencija uvrštava na popis novu oznaku ograničenja.

2. Agencija ažurira popis nacionalnih oznaka ograničenja. Uporaba nacionalnih oznaka ograničenja ograničena je na ona ograničenja koja odražavaju posebne značajke postojećeg željezničkog sustava države članice i koja se vjerojatno ne primjenjuju u istom smislu u drugim državama članicama.

Za vrste ograničenja koje nisu navedene u popisu iz točke 1., nacionalno tijelo nadležno za sigurnost zahtijeva od Agencije uključivanje nove oznake u popis nacionalnih oznaka ograničenja. Agencija ocjenjuje zahtjev, prema potrebi u dogovoru s ostalim nacionalnim tijelima nadležnima za sigurnost. Ako je primjereno, Agencija uvrštava na popis novu oznaku ograničenja.

3. Oznaka ograničenja za multinacionalna tijela nadležna za sigurnost vrednuje se kao nacionalna oznaka ograničenja.

4. Uporaba neoznačenih ograničenja ograničava se samo na ona ograničenja koja se zbog svojih posebnih svojstava vjerojatno neće primjenjivati na nekoliko tipova vozila.

Agencija vodi jedinstveni popis oznaka ograničenja za EVR, Europski registar odobrenih tipova vozila iz članka 48. Direktive (EU) 2016/797, jedinstvene kontaktne točke i baze podataka za interoperabilnost i sigurnost Europske agencije za željeznice.

5. Prema potrebi, Agencija može koordinirati postupak usklađivanja oznaka ograničenja s relevantnim međuvladinim organizacijama ako je tako predviđeno međunarodnim sporazumom kojeg je Europska unija stranka.

DODATAK 2.

STRUKTURA I SADRŽAJ EUROPSKOG IDENTIFIKACIJSKOG BROJA

Agencija utvrđuje strukturu i sadržaj europskog identifikacijskog broja (EIN), uključujući kodifikaciju predmetnih vrsta dokumenata, u tehničkom dokumentu te objavljuje taj tehnički dokument na svojoj internetskoj stranici.

7. Točka 1. dijela 1. Dodatka 6. zamjenjuje se sljedećim:

„1. Definicija oznake posjednika vozila (VKM)

Oznaka posjednika vozila (eng. Vehicle Keeper Marking, VKM) je slovna oznaka koja se sastoji od dva do pet slova (*3). VKM se upisuje na svako željezničko vozilo pored Europskog broja vozila. VKM označava posjednika vozila koji je upisan u nacionalni registar vozila.

VKM je jedinstven i vrijedi u svim državama članicama i svim državama koje sklope sporazum koji uključuje primjenu sustava numeriranja vozila i VKM-a, kako je utvrđeno u ovoj Odluci.

(*3) Za NMBS/SNCB može se nastaviti uporaba zaokružnog jednog slova B.”

8. Dio 4. Dodatka 6. zamjenjuje se sljedećim:

„DIO 4. – OZNAČAVANJE ZEMALJA U KOJIMA SU VOZILA REGISTRIRANA (ZNAMENKE 3–4 I POKRATA)

Informacije koje se odnose na treće zemlje daju se samo u informativne svrhe:

Zemlje	Slovna oznaka zemlje (1)	Brojčana oznaka zemlje	Zemlje	Slovna oznaka zemlje (1)	Brojčana oznaka zemlje
Albanija	AL	41	Litva	LT	24
Alžir	DZ	92	Luksemburg	L	82
Armenija	AM	58	bivša jugoslavenska republika Makedonija	MK	65
Austrija	A	81	Malta	M	
Azerbajdžan	AZ	57	Moldova	MD (1)	23
Bjelarus	BY	21	Monako	MC	
Belgija	B	88	Mongolija	MGL	31
Bosna i Hercegovina	BIH	50 i 44 (2)	Crna Gora	MNE	62
Bugarska	BG	52	Maroko	MA	93
Kina	RC	33	Nizozemska	NL	84
Hrvatska	HR	78	Sjeverna Koreja	PRK (1)	30
Kuba	CU (1)	40	Norveška	N	76
Cipar	CY		Poljska	PL	51
Češka	CZ	54	Portugal	P	94
Danska	DK	86	Rumunjska	RO	53
Egipat	ET	90	Rusija	RUS	20
Estonija	EST	26	Srbija	SRB	72
Finska	FIN	10	Slovačka	SK	56
Francuska	F	87	Slovenija	SLO	79
Gruzija	GE	28	Južna Koreja	ROK	61
Njemačka	D	80	Španjolska	E	71
Grčka	GR	73	Švedska	S	74
Mađarska	H	55	Švicarska	CH	85
Iran	IR	96	Sirija	SYR	97
Irak	IRQ (1)	99	Tadžikistan	TJ	66
Irska	IRL	60	Tunis	TN	91
Izrael	IL	95	Turska	TR	75
Italija	I	83	Turkmenistan	TM	67
Japan	J	42	Ukrajina	UA	22
Kazahstan	KZ	27	Ujedinjena Kraljevina	GB	70
Kirgistan	KS	59	Uzbekistan	UZ	29
Latvija	LV	25	Vijetnam	VN (1)	32
Libanon	RL	98			

(1) Prema sustavu slovnih oznaka iz Dodatka 4. Konvenciji iz 1949. i članku 45. stavku 4. Konvencije o cestovnom prometu iz 1968.

(2) Bosna i Hercegovina upotrebljava dvije posebne željezničke oznake. Rezervirana je brojčana oznaka zemlje 49."

(1) Direktiva (EU) 2016/798 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. svibnja 2016. o sigurnosti željeznica (SL L 138, 26.5.2016., str. 102.).

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

(3) Agencija u suradnji s NSA-ovima definira postupak priznavanja zakonitih korisnika.

PRILOG II.

1. SADRŽAJ I OBLIK ZAPISA PODATAKA

Sadržaj i oblik zapisa podataka Europskog registra vozila („EVR“) utvrđeni su u sljedećoj tablici.

Tablica 1.

Parametri EVR-a

Broj parametra	Naziv parametra	Opis	Oblik zapisa	Obvezan/neobvezan
1.	Identifikacijski podaci o vozilu			
1.1.	Europski broj vozila	Europski broj vozila. Brojčana identifikacijska oznaka kako je definirana u Dodatku 6.	Vidjeti Dodatak 6. (1)	Obvezan
1.2.	Prethodni broj vozila	Prethodni broj (ako je primjenjivo, za ponovno numerirano vozilo)		Obvezan (ako je primjenjiv)
2.	Država članica registracije			
2.1.	Država članica registracije	Država članica u kojoj je vozilo registrirano	Dvoslovnna oznaka (*1)	Obvezan
3.	Države članice u kojima je vozilo odobreno			
3.1.	Rezultirajuće područje uporabe	Polje automatski ispunjava sustav na temelju vrijednosti iz parametra 11.4.	Tekst	Polje automatski ispunjava sustav na temelju vrijednosti iz parametra 11.4.
4.	Dodatni uvjeti			
4.1.	Dodatni uvjeti koji se primjenjuju na vozilo	Utvrđivanje primjenjivih bilateralnih ili multilateralnih sporazuma kao što su RIV, RIC, TEN, TEN-CW, TEN-GE...	Tekst	Obvezan (ako je primjenjiv)
5.	Proizvodnja			
5.1.	Godina proizvodnje	Godina u kojoj je vozilo napustilo tvornicu	GGGG	Obvezan
5.2.	Serijski broj proizvodnje	Serijski broj proizvodnje, kako je označen na okviru vozila	Tekst	Nije obvezan
5.3.	Upućivanje na ERATV	Utvrđivanje u ERATV-u odobrenog tipa (2) vozila (ili izvedbe ili varijante) s kojim je vozilo u skladu	Alfanumerička oznaka	Obvezan (ako je dostupan)
5.4.	Serijski broj	Utvrđivanje serije kojoj pripada vozilo	Tekst	Obvezan (ako je primjenjiv)
6.	Upućivanja na izjave o provjeri EZ-a (3)			
6.1.	Datum izjave o provjeri EZ-a	Datum izjave o provjeri EZ-a	Datum (GGGGMMDD)	Obvezan (ako je dostupan)
6.2.	Upućivanje na izjavu o provjeri EZ-a	Upućivanje na izjavu o provjeri EZ-a	Za postojeća vozila: tekst Za nova vozila: Alfanumerička oznaka utemeljena na EIN-u, vidjeti Dodatak 2.	Obvezan (ako je dostupan)
6.3.	Tijelo koje izdaje izjavu o provjeri EZ-a (podnositelj zahtjeva)			
6.3.1.	Ime organizacije		Tekst	Obvezan (ako je dostupan)
6.3.2.	Registarski broj poduzeća		Tekst	Obvezan (ako je dostupan)
6.3.3.	Adresa	Adresa organizacije, ulica i broj	Tekst	Obvezan (ako je dostupan)

Nije potrebno preuzimanje

Nije potrebno preuzimanje, nego je direktno primjenjivo, jer se radi o okviru za informatički sustav registra koji Agencija za sigurnost željezničkog prometa direktno primjenjuje.

6.3.4.	Grad		Tekst	Obvezan (ako je dostupan)			
6.3.5.	Oznaka zemlje		Dvoslovna oznaka <u>(*1)</u>	Obvezan (ako je dostupan)			
6.3.6.	Poštanski broj		Alfanumerička oznaka	Obvezan (ako je dostupan)			
6.3.7.	Adresa elektroničke pošte		Adresa e-pošte	Obvezan (ako je dostupan)			
6.3.8.	Oznaka organizacije		Alfanumerička oznaka	Obvezan (ako je dostupan)			
7.	Vlasnik	Identifikacijski podaci o vlasniku vozila					
7.1.	Ime organizacije		Tekst	Obvezan			
7.2.	Registarski broj poduzeća		Tekst	Obvezan			
7.3.	Adresa		Tekst	Obvezan			
7.4.	Grad		Tekst	Obvezan			
7.5.	Oznaka zemlje		Dvoslovna oznaka <u>(*1)</u>	Obvezan			
7.6.	Poštanski broj		Alfanumerička oznaka	Obvezan			
7.7.	Adresa elektroničke pošte		Adresa e-pošte	Obvezan			
7.8.	Oznaka organizacije		Alfanumerička oznaka	Obvezan			
8.	Posjednik	Identifikacijski podaci o posjedniku vozila					
8.1.	Ime organizacije		Tekst	Obvezan			
8.2.	Registarski broj poduzeća		Tekst	Obvezan			
8.3.	Adresa		Tekst	Obvezan			
8.4.	Grad		Tekst	Obvezan			
8.5.	Oznaka zemlje		Dvoslovna oznaka <u>(*1)</u>	Obvezan			
8.6.	Poštanski broj		Alfanumerička oznaka	Obvezan			
8.7.	Adresa elektroničke pošte		Adresa e-pošte	Obvezan			
8.8.	Oznaka organizacije		Alfanumerička oznaka	Obvezan			
8.9.	Oznaka posjednika vozila		Alfanumerička oznaka	Obvezan			
9.	Subjekt nadležan za održavanje	Upućivanje na subjekt nadležan za održavanje					
9.1.	Ime organizacije		Tekst	Obvezan			
9.2.	Registarski broj poduzeća		Tekst	Obvezan			
9.3.	Adresa		Tekst	Obvezan			
9.4.	Grad		Tekst	Obvezan			
9.5.	Oznaka zemlje		Dvoslovna oznaka <u>(*1)</u>	Obvezan			
9.6.	Poštanski broj		Alfanumerička oznaka	Obvezan			
9.7.	Adresa elektroničke pošte		Adresa e-pošte	Obvezan			
9.8.	Oznaka organizacije		Alfanumerička oznaka	Obvezan			
10.	Status registracije						
10.1.	Status registracije (vidjeti Dodatak 3.)		Dvoznamenkasta oznaka	Obvezan			
10.2.	Datum statusa registracije	Datum statusa registracije	Datum (GGGGMMDD)	Obvezan			
10.3.	Obrazloženje statusa registracije		Tekst	Obvezan (ako je primjenjiv)			
11.	Odobrenja <u>(4)</u> za stavljanje na tržište <u>(5)</u>						
11.1.	Ime izdavatelja odobrenja	Subjekt (nacionalno tijelo nadležno za sigurnost ili Agencija) koji je odobrio stavljanje na tržište	Tekst	Obvezan			
11.2.	Država članica izdavatelja	Država članica izdavatelja odobrenja	Dvoslovna oznaka <u>(*1)</u>	Obvezan			

11.3.	odobrenja Europski identifikacijski broj (EIN)	Usklađeni broj odobrenja za stavljanje u promet koji je dodijelio izdavalatelj odobrenja	Broj odobrenja. Za nova vozila: alfanumerička oznaka utemeljena na EIN-u, vidjeti Dodatak 2.	Obvezan			
11.4.	Područje uporabe	Kako je navedeno u odobrenju izdanom za vozilo.	Tekst	Obvezan			
11.5.	Datum odobrenja		Datum (GGGGMMDD)	Obvezan			
11.6.	Odobrenje vrijedi do (ako je navedeno)		Datum (GGGGMMDD)	Obvezan (ako je primjenjiv)			
11.7.	Datum suspenzije odobrenja		Datum (GGGGMMDD)	Obvezan (ako je primjenjiv)			
11.8.	Datum ukidanja odobrenja		Datum (GGGGMMDD)	Obvezan (ako je primjenjiv)			
11.9.	Uvjeti za uporabu vozila i druga ograničenja u vezi s time kako se vozilo može upotrebljavati						
11.9.1.	Označeni uvjeti uporabe i ograničenja	Uvjeti uporabe i ograničenja u vezi s time kako se vozilo može upotrebljavati	Popis oznaka (vidjeti Dodatak 1.).	Obvezan (ako je primjenjiv)			
11.9.2.	Neoznačeni uvjeti uporabe i ograničenja	Uvjeti uporabe i ograničenja u vezi s time kako se vozilo može upotrebljavati	Tekst	Obvezan (ako je primjenjiv)			
12.	Dodatna polja <u>(6)</u>						
2. ARHITEKTURA							
2.1 Arhitektura EVR-a							
2.1.1 Funkcija pretraživanja podataka (funkcija DSC-a)							
Agencija provodi funkciju DSC-a centraliziranim internetskim alatom i sučeljem za komunikaciju među uređajima. Funkcija omogućuje pretraživanje podataka u EVR-u nakon autentikacije.							
Funkcija DSC-a registracijskim subjektima pruža sredstvo za izdvajanje vrijednosti parametara u tablici 1. njihovih evidentiranih registracija vozila.							
2.1.2 Funkcija za stvaranje korisnika i upravljanje njima (funkcija UCA-e)							
Funkcija UCA-e provodi se centraliziranim internetskim alatom koji je uspostavila Agencija. Funkcija omogućuje osobama i organizacijama da zatraže pristup podacima EVR-a i nadležnom registracijskom subjektu (RE) da stvara korisnike i upravlja pravima pristupa.							
2.1.3 Funkcija upravljanja referentnim podacima (funkcija RDA-a)							
Funkcija RDA-a provodi se centraliziranim internetskim alatom koji je uspostavila Agencija. Funkcija omogućuje RE-ovima i Agenciji upravljanje zajedničkim referentnim podacima.							
2.1.4 Funkcije prijave, registracije i pohrane podataka (funkcije ARS-a)							
Funkcija ARS-a omogućuje posjednicima, nakon autentikacije, da podnose zahtjeve za registraciju ili da ažuriraju postojeću registraciju u odabranom RE-u putem internetskog alata uz prikaz usklađenog e-obrasca (vidjeti Dodatak 4.). Ta funkcija omogućuje i RE-u da registrira podatke o registraciji. Skup registracija određene države članice naziva se registar vozila te države članice.							
Države članice mogu odlučiti da upotrebljavaju funkciju centraliziranog ARS-a (C-ARS) koju pruža Agencija ili mogu samostalno provoditi funkciju ARS-a na decentralizirani način. U potonjem slučaju, država članica i Agencija osiguravaju usklađenost i komunikaciju između decentraliziranih funkcija ARS-a (D-ARS) i centraliziranih funkcija (DSC, UCA i RDA).							
Funkcija centraliziranog ARS-a omogućuje prethodnu rezervaciju brojeva vozila i upravljanje njima. Postupak prethodne rezervacije omogućuje da podnositelj zahtjeva ili posjednik prethodno unese informacije koje se traže u e-obrascu.							
2.2 Uporabljivost							
Funkcije EVR-a dostupne su korisnicima s najčešće korištenim web-preglednicima i na svim službenim jezicima Unije.							
2.3 Dostupnost							
Kao opće pravilo, EVR mora biti stalno dostupan s ciljanom dostupnošću sustava od 98 %.							

Međutim, u slučaju da do kvara dođe izvan radnog vremena – od ponedjeljka do petka od 07:00 do 20:00 po srednjoeuropskom vremenu, usluga se ponovno uspostavlja sljedećeg radnog dana nakon kvara. Tijekom održavanja nedostupnost sustava mora biti svedena na najmanju moguću mjeru.

2.4 Razina usluge

Tijekom radnog vremena služba za korisnike korisnicima pruža pomoć u pogledu upotrebe sustava, a RE-ovima u pogledu funkcioniranja sustava.

Agencija osigurava testno okruženje za EVR.

2.5 Kontrola promjene

Agencija uspostavlja postupak upravljanja kontrolom promjene EVR-a.

2.6 Cjelovitost podataka

EVR osigurava primjerenu cjelovitost podataka.

2.7 Prethodna provjera

Sustav EVR osigurava automatske provjere podataka upisanih u e-obrazac, uključujući provjere registracija vozila u EVR-u, provjeru cjelovitosti i provjeru oblika zapisa upisanih podataka.

2.8 Olakšavanje uporabe u Uniji vozila registriranih u trećim zemljama

Agencija može provoditi funkciju DSC-a kako bi omogućila relevantnim subjektima u trećim zemljama da dobiju pristup primjerenim podacima EVR-a ako je tako predviđeno međunarodnim sporazumom kojeg je Europska unija stranka.

Agencija može subjektima u trećim zemljama dopustiti da upotrebljavaju funkcije EVR-a ako je tako predviđeno međunarodnim sporazumom kojeg je Europska unija stranka.

3. NAČIN RADA

3.1 Uporaba EVR-a

EVR se može upotrebljavati za potrebe kao što su:

- provjera je li vozilo propisno registrirano i status registracije,
- dobivanje informacija o odobrenjima za stavljanje na tržište, uključujući izdavatelja odobrenja, područje uporabe, uvjete za uporabu i druga ograničenja,
- dobivanje upućivanja na odobreni tip vozila s kojim je vozilo u skladu,
- identifikacija posjednika, vlasnika ili subjekta nadležnog za održavanje.

3.2 Registracija vozila

3.2.1 Opća pravila

1. Na zahtjev posjednika, vozilo se registrira u EVR-u nakon što je za njega izdano odobrenje za stavljanje na tržište, a prije njegove upotrebe. Posjednik ispunjava e-obrazac te podnosi zahtjev za registraciju u jednoj državi članici po svojem izboru u području uporabe. Na zahtjev podnositelja zahtjeva ili posjednika, država članica koja je odabrana za registraciju vozila nudi postupke za prethodnu rezervaciju broja vozila ili riza brojeva vozila.
2. Za određeno vozilo može postojati samo jedna valjana registracija u EVR-u. Vozilo bez valjane registracije ne smije se upotrebljavati.
3. Nakon registracije RE vozilu dodjeljuje europski broj vozila (EVN) u državi članici u kojoj je vozilo registrirano. EVN mora biti u skladu s pravilima iz Dodatka 6. U slučaju da je podnositelj zahtjeva ili posjednik – na zahtjev – primio unaprijed rezervirani broj vozila, taj se broj vozila upotrebljava za prvu registraciju.
4. EVN se može promijeniti u slučajevima navedenima u točkama 3.2.2.8. i 3.2.2.9.
5. U slučaju vozila koja ulaze u željeznički sustav Unije iz trećih zemalja, a upisana su u registar vozila koji nije u skladu s ovim Prilogom ili nije povezan s EVR-om, posjednik podnosi zahtjev za registraciju samo u prvoj državi članici u kojoj se vozilo namjerava upotrebljavati u željezničkom sustavu Unije.
6. Željeznička vozila, koja su prvi put stavljena u promet u trećoj zemlji i koja su namijenjena za upotrebu u Uniji kao dio vozila zajedničkog željezničkog sustava sa širinom kolosijeka od 1 520 mm, ne upisuju se u EVR. Međutim, u skladu s člankom 47. stavkom 7. Direktive (EU) 2016/797, mogu se dobiti informacije o posjedniku dotičnog vozila, subjektu koji je nadležan za njegovo održavanje te ograničenjima u vezi s time kako se vozilo može upotrebljavati.
7. Ako je tako predviđeno međunarodnim sporazumom kojeg je Europska unija stranka, vozila koja ulaze u željeznički sustav Unije iz trećih zemalja, a upisana su u registar vozila povezan s EVR-om (s pomoću funkcije DSC-a), u skladu s ovim Prilogom, registriraju se samo u tom registru vozila.
8. Za svako vozilo EVR sadržava upućivanja na sva odobrenja dodijeljena za vozilo, uključujući ona država koje nisu članice EU-a u kojima je vozilo prihvaćeno za međunarodni promet u skladu s Dodatkom G Konvenciji o međunarodnom željezničkom prijevozu, te odgovarajuće uvjete uporabe i druga ograničenja.
9. RE poduzima razumne mjere kako bi osigurao točnost podataka upisanih u EVR. U tu svrhu RE može zatražiti informacije od drugih RE-ova, posebno ako posjednik koji podnosi zahtjev za registraciju ima poslovni nastan u drugoj državi članici. RE može u propisno opravdanim slučajevima odlučiti suspendirati registraciju vozila.

10. Ako NSA ili Agencija smatra da je opravdana suspenzija registracije vozila u skladu s člankom 54. Provedbene uredbe Komisije (EU) 2018/545 (7), zahtijeva suspenziju od registracijskog subjekta. Registracijski subjekt bez odgode suspendira registraciju na takav zahtjev.
11. Posjednik podnosi zahtjeve za registraciju nadležnom RE-u putem elektroničkog internetskog obrasca. Internetski obrazac i kontrolna ploča dostupni su kao dio funkcije ARS-a i dostupni su nakon autentikacije.
12. Zahtjevi za registraciju mogu se odnositi na jedno vozilo ili na popis vozila.
13. Za neke svrhe registracije, države članice mogu zahtijevati da se popratna dokumentacija elektronički priloži zahtjevu za registraciju; za te potrebe RE objavljuje popis popratnih dokumenata koji su potrebni za svaku svrhu registracije.
14. Osim podataka navedenih u tablici 1., države članice mogu zahtijevati da se u zahtjevu za registraciju ispune dodatna polja; u tu svrhu RE objavljuje popis takvih polja.
15. EVR pruža mogućnost posjedniku i RE-u da u sustavu imaju uvid u zahtjeve za registraciju i njihove povezane privitke te, za evidentiranje registracija i promjena registracija, informacije povezane s tim promjenama.
16. RE unosi podatke u EVR-u u roku od 20 radnih dana od primitka potpunog spisa zahtjeva. RE u tom roku mora registrirati vozilo ili zatražiti ispravak ili objašnjenje.
17. Posjednik ima mogućnost uvida u napredak svojih prijava putem internetske kontrolne ploče.
18. EVR obavješćuje posjednika i RE o svakoj promjeni statusa zahtjeva za registraciju.
- 3.2.2 Svrhe registracije
- Svrhe registracije navedene su u nastavku. Ako je primjenjivo, različite se svrhe registracije mogu spojiti u jednu prijavu za registraciju vozila.
- 3.2.2.1 Nova registracija
- Sva se obvezna polja navedena u tablici 1. zajedno s dodatnim poljima koje zahtijeva država članica moraju ispuniti u skladu s točkom 3.2.1.14. Posjednik podnosi zahtjeve RE-u države članice u području uporabe vozila u kojem se traži registracija.
- Za vozila koja ulaze u željeznički sustav Unije iz trećih zemalja u skladu s točkom 3.2.1.5. zahtjevi se podnose RE-u prve države članice u kojoj se vozilo namjerava upotrebljavati. U tom slučaju, zahtjev mora sadržavati barem identifikacijske podatke o posjedniku, subjektu nadležnom za održavanje i ograničenjima u vezi s time kako se vozilo može upotrebljavati.
- 3.2.2.2 Ažuriranje postojeće registracije
- Posjednik podnosi zahtjeve RE-u države članice u kojoj je vozilo registrirano. Ispunjavaju se samo parametri u tablici 1.
- 3.2.2.3 Promjena posjednika
- Ako dođe do promjene posjednika vozila, trenutno registrirani posjednik mora pravovremeno obavijestiti RE kako bi RE mogao ažurirati EVR. Prethodni posjednik uklanja se iz registracije EVR-a i oslobađa odgovornosti tek kada novi posjednik potvrdi svoje prihvaćanje statusa posjednika. Ako na datum uklanjanja iz registra trenutno registriranog posjednika nijedan novi posjednik nije prihvatio status posjednika, registracija vozila se suspendira.
- 3.2.2.4 Promjena subjekta nadležnog za održavanje („ECM”)
- Ako dođe do promjene ECM-a vozila, posjednik mora pravovremeno obavijestiti RE kako bi RE mogao ažurirati EVR. Prethodni ECM dostavlja dokumentaciju o održavanju posjedniku ili novom ECM-u. Prethodni ECM oslobađa se odgovornosti kada je uklonjen iz registracije EVR-a. Ako na datum uklanjanja iz registra prethodnog ECM-a nijedan novi subjekt nije potvrdio da prihvaća status ECM-a, registracija vozila se suspendira.
- 3.2.2.5 Promjena vlasnika
- Ako dođe do promjene vlasnika, posjednik mora pravovremeno obavijestiti RE kako bi RE mogao ažurirati EVR.
- 3.2.2.6 Suspenzija ili ponovna aktivacija registracije
- Potrebno je ispuniti novi status (8) i obrazloženje statusa. Datum statusa automatski ispunjava EVR.
- Vozilo kojem je registracija suspendirana ne smije se upotrebljavati u željezničkom sustavu Unije.
- Za ponovnu aktivaciju registracije nakon suspenzije bit će nužno da RE ponovno ispita uvjete koji su uzrokovali suspenziju, ako je primjenjivo, u koordinaciji s NSA-om koji je zatražio suspenziju.
- 3.2.2.7 Povlačenje registracije
- Potrebno je ispuniti novi status (8) i obrazloženje statusa. Datum statusa automatski ispunjava sustav.
- Vozilo kojem je registracija povučena ne smije se upotrebljavati u željezničkom sustavu Unije s takvom registracijom.
- 3.2.2.8 Promjena EVN-a nakon tehničkih izmjena
- EVN se mijenja kada zbog tehničkih izmjena vozila ne odražava sposobnost interoperabilnosti ili tehničke značajke u skladu s Dodatkom 6. Takve tehničke

izmjene mogu zahtijevati novo odobrenje za stavljanje na tržište i, prema potrebi, novo odobrenje za tip vozila, u skladu s člancima 21. i 24. Direktive (EU) 2016/797. Posjednik obavješćuje RE države članice u kojoj je vozilo registrirano o tim promjenama i, ako je primjenjivo, o novom odobrenju za stavljanje na tržište. Taj RE dodjeljuje vozilu novi EVN.

Promjena EVN-a sastoji se od nove registracije vozila i slijedom toga povlačenja stare registracije.

3.2.2.9 Promjena EVN-a i države članice registracije

EVN se može promijeniti na zahtjev posjednika novom registracijom vozila od strane druge države članice u području uporabe i slijedom toga povlačenjem stare registracije.

3.2.3 Automatsko obavješćivanje o promjenama

Nakon promjene jedne ili više stavki registracije, IT sustav EVR-a elektroničkom poštom šalje posjedniku i dotičnim NSA-ima za područje uporabe vozila automatsku obavijest o promjeni ako su oni unaprijed zatražili takvo obavješćivanje.

Nakon promjene posjednika ili vlasnika ili ECM-a, IT sustav EVR-a šalje automatsku obavijest elektroničkom poštom prethodnom posjedniku i novom posjedniku ili prethodnom vlasniku i novom vlasniku ili prethodnom ECM-u i novom ECM-u.

Posjednik ili vlasnik ili ECM ili tijelo koje izdaje izjavu o provjeri EZ-a može odabrati automatsko primanje obavijesti elektroničkom poštom o promjenama registracija za koje su navedeni.

3.2.4 Arhivske evidencije

Svi se podaci u EVR-u čuvaju 10 godina od datuma povlačenja registracije vozila. Podaci moraju biti dostupni na internetu najmanje tijekom prve tri godine.

Nakon tri godine, podaci se mogu arhivirati. Ako u bilo kojem trenutku tijekom desetogodišnjeg razdoblja započne istraga koja uključuje vozilo ili vozila, podaci koji se odnose na ta vozila zadržavaju se i nakon 10 godina ako to zahtijevaju istražna tijela iz članka 22. Direktive (EU) 2016/798 Europskog parlamenta i Vijeća (9) ili nacionalne jurisdikcije.

Nakon povlačenja registracije vozila, ni jedan registarski broj dodijeljen vozilu ne smije se pripisati ni jednom drugom vozilu 100 godina od dana povlačenja registracije vozila.

Sve se promjene podataka u EVR-u evidentiraju.

3.3 Upravljanje korisnicima

3.3.1 Zahtjev korisnika

Svaka osoba ili organizacija mora imati mogućnost zatražiti pristup EVR-u putem internetskog obrasca (dio centralizirane funkcije UCA-e) od nadležnog RE-a u kojem je smještena osoba ili organizacija.

RE ocjenjuje zahtjev te, ako je primjereno, stvara korisnički račun za podnositelja zahtjeva i dodjeljuje odgovarajuća prava pristupa u skladu s točkama 3.3.2. i 3.3.3.

3.3.2 Prava pristupa

Prava pristupa podacima EVR-a navedena su u tablici u nastavku:

Tablica 2.

Subjekt	Prava čitanja	Prava ažuriranja
RE države članice „XX”	Svi podaci	Svi podaci u registru vozila države članice „XX”
NSA	Svi podaci	Bez
Agencija	Svi podaci	Bez
Posjednik	Svi podaci o vozilima tog posjednika	Bez
ECM	Svi podaci, osim podataka o vlasniku, o vozilima za koja je ECM	Bez
Vlasnik	Svi podaci o vozilima tog vlasnika	Bez
Željeznički prijevoznik	Svi podaci, osim podataka o vlasniku, na temelju jednog ili više brojeva vozila	Bez
Upravitelj infrastrukture	Svi podaci, osim podataka o vlasniku, na temelju jednog ili više brojeva vozila	Bez
Istražno tijelo iz članka 22. Direktive (EU) 2016/798 i regulatorno tijelo iz	Svi podaci o vozilima koja pregledavaju ili nadziru	Bez

članka 55. Direktive 2012/34/EU Europskog parlamenta i Vijeća (10)

Tijelo koje izdaje izjavu o provjeri EZ-a (podnositelj zahtjeva)

Svi podaci o vozilima za koja je tijelo koje izdaje izjavu o provjeri EZ-a (podnositelj zahtjeva), osim podataka o vlasniku

Bez

Drugi zakoniti korisnik kojeg prizna NSA ili Agencija (11)

Definira se prema potrebi, trajanje se može ograničiti, osim podataka o vlasniku

Bez

Prava pristupa podacima EVR-a mogu se proširiti na relevantne subjekte iz trećih zemalja ili međuvladine organizacije ako je tako predviđeno međunarodnim sporazumom kojeg je Europska unija stranka.

3.3.3 Druga prava

Posjednici mogu podnositi zahtjeve za registraciju.

Svaka organizacija ima mogućnost promjene vlastitih podataka pohranjenih u referentnim podacima (vidjeti odjeljak 3.4.).

3.3.4 Sigurnost

Autentikacija korisnika vrši se s pomoću korisničkog imena i lozinke. U slučaju posjednikâ (podnositelji zahtjeva za registraciju vozila) i RE-ova, autentikacijom se mora jamčiti razina osiguranja identiteta „značajna“ iz točke 2.2.1. Priloga Provedbenoj uredbi Komisije (EU) 2015/1502 (12).

3.3.5 Zaštita podataka

Podacima u EVR-u upravlja se u skladu s Uredbom (EU) 2016/679 Europskog parlamenta i Vijeća (13) i primjenjivim nacionalnim zakonodavstvom o zaštiti podataka.

3.4 Referentni podaci

EVR upotrebljava referentne podatke kako bi se zajamčilo usklađivanje unosa podataka u postupku registracije. Referentni podaci EVR-a za parametre u tablici 1. moraju biti dostupni posjednicima u usklađenom e-obrascu s pomoću funkcije ARS-a.

3.4.1 Ažuriranje referentnih podataka

Agencija redovito ažurira i stavlja na raspolaganje referentne podatke u središnjem alatu (dio funkcije RDA-a) u suradnji s RE-ovima.

Svaka organizacija koja je evidentirana u referentnim podacima mora imati mogućnost promjene svojih podataka putem internetskog sučelja.

Nakon podnošenja zahtjeva za registraciju, RE osigurava da se podaci o organizaciji evidentiraju u referentnim podacima uz dodjelu oznake organizacije od strane Agencije ili, ako su već evidentirani, da se referentni podaci ažuriraju novim podacima koje je dostavio posjednik vozila.

3.4.2 Oznake organizacija

3.4.2.1 Definicija oznake organizacije

Oznaka organizacije jedinstvena je identifikacijska oznaka koja se sastoji od četiri alfanumerička znaka koje Agencija dodjeljuje jednoj organizaciji.

3.4.2.2 Oblik zapisa oznaka organizacije

Za svaki od četiri alfanumerička znaka može se upotrijebiti bilo koje od 26 slova abecede ISO 8859-1 ili bilo koji broj od nula do devet. Piše se velikim slovima.

3.4.2.3 Dodjela oznaka organizacije

Svakoj organizaciji koja pristupa EVR-u ili koja je ondje navedena dodjeljuje se oznaka organizacije.

Agencija objavljuje i ažurira postupak za izradu i dodjelu oznaka organizacije.

Niz koji se dodjeljuje samo društvima obuhvaćenima TAP-om i TAF-om TSI-ja utvrđuje se u smjernicama za EVR.

3.4.2.4 Objava popisa oznaka organizacija

Agencija na svojoj internetskoj stranici objavljuje popis oznaka organizacija.

4. POSTOJEĆA VOZILA

4.1 Broj vozila

1. Vozila koja već posjeduju dvanestoznamenasti broj zadržavaju svoj trenutačni broj. Dvanaestoznamenasti broj mora se registrirati bez ikakvih izmjena.

2. Za vozila bez dvanaestoznamenastog broja (14) u EVR-u se dodjeljuje dvanaestoznamenasti broj (u skladu s Dodatkom 6.). IT sustav EVR-a povezuje taj EVN s trenutačnim brojem vozila. Za vozila koja se upotrebljavaju u međunarodnom prometu, osim onih rezerviranih za povijesnu uporabu, dvanaestoznamenasti broj fizički se nanosi na samo vozilo u razdoblju od šest godina od dodjele u EVR-u. Za vozila koja se upotrebljavaju u domaćem prometu i ona rezervirana za povijesnu uporabu, fizičko postavljanje dvanaestoznamenastog broja je proizvoljno.

4.2 Postupak za migraciju iz nacionalnih registara vozila (NVR) u EVR

Subjekt koji je prethodno bio odgovoran za registraciju vozila mora RE-u države u kojoj se vozilo nalazi staviti na raspolaganje sve informacije.

Postojeća vozila registrira samo jedna od sljedećih država članica:

- država članica u kojoj je tim vozilima prvi put odobreno stavljanje u promet u skladu s člancima od 21. do 26. Direktive 2003/57/EZ,
- država članica u kojoj su prvi put registrirana nakon što su dobila odobrenje u skladu s člancima od 21. do 25. Direktive 2016/797,
- u slučaju registracija koje je država članica prenijela u NVR druge države članice, ta država članica.

4.3 Postojeći sustavi

Obustavljaju se standardni sustavi NVR-a, prevoditeljskog programa i Virtualnog registra vozila iz Odluke 2007/756/EZ.

5. SMJERNICE

Kako bi olakšala provedbu i uporabu ovog Priloga, Agencija objavljuje i ažurira smjernice.

Države članice utvrđuju, objavljuju i ažuriraju smjernice te posebno opisuju svoju jezičnu politiku, uključujući odredbe o komunikaciji.

(*) Oznake su službeno objavljene i ažurirane na internetskoj stranici Unije u Međuinstitucijskom stilskom priručniku. U slučaju multinacionalnog tijela nadležnog za sigurnost Eurotunela upotrebljava se oznaka zemlje CT. Ako je riječ o Agenciji, upotrebljava se oznaka zemlje EU.

(1) Željeznička vozila koja su prvi put stavljena u promet u Estoniji, Latviji ili Litvi i koja su namijenjena za upotrebu izvan Unije kao dio vozila zajedničkog željezničkog sustava sa širinom kolosijeka od 1 520 mm, upisuju se u EVR i informacijsku bazu podataka Vijeća za željeznički promet Zajednice nezavisnih država. U tom se slučaju može primijeniti sustav numeriranja od osam znamenki umjesto sustava numeriranja utvrđenog u Dodatku 6.

(2) Za tipove vozila odobrene u skladu s člankom 26. Direktive 2008/57/EZ Europskog parlamenta i Vijeća (SL L 191, 18.7.2008., str. 1.) i člankom 24. Direktive (EU) 2016/797.

(3) Mora se omogućiti navođenje upućivanja na izjavu EZ-a o provjeri podsustava željezničkih vozila i prometno-upravljačkog i signalno-sigurnosnog podsustava.

(4) Mora biti moguće točno navesti podatke za sva odobrenja dodijeljena za vozilo.

(5) Odobrenje za stavljanje na tržište dodijeljeno u skladu s poglavljem V. Direktive (EU) 2016/797 ili dozvola za stavljanje u promet dodijeljena u skladu s poglavljem V. Direktive 2008/57/EZ ili u skladu s režimima odobrenja koji su postojali prije prenošenja Direktive 2008/57/EZ.

(6) Kada je primjereno, dodatna polja kako su navedena u točki 3.2.1.14.

(7) Provedbena uredba Komisije (EU) 2018/545 od 4. travnja 2018. o utvrđivanju praktičnih aranžmana za postupak odobravanja željezničkih vozila i postupak odobravanja tipa željezničkih vozila u skladu s Direktivom (EU) 2016/797 Europskog parlamenta i Vijeća (SL L 90, 6.4.2018., str. 66.).

(8) Kako je utvrđeno u Dodatku 3.

(9) Direktiva (EU) 2016/798 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. svibnja 2016. o sigurnosti željeznica (SL L 138, 26.5.2016., str. 102.).

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

(11) Agencija u suradnji s NSA-ovima definira postupak priznavanja zakonitih korisnika.

(12) Provedbena uredba Komisije (EU) 2015/1502 od 8. rujna 2015. o utvrđivanju minimalnih tehničkih specifikacija i postupaka za razine osiguranja identiteta koje se pripisuju sredstvima elektroničke identifikacije u skladu s člankom 8. stavkom 3. Uredbe (EU) br. 910/2014 Europskog parlamenta i Vijeća o elektroničkoj identifikaciji i uslugama povjerenja za elektroničke transakcije na unutarnjem tržištu (SL L 235, 9.9.2015., str. 7.).

(13) Uredba (EU) 2016/679 Europskog parlamenta i Vijeća od 27. travnja 2016. o zaštiti pojedinaca u vezi s obradom osobnih podataka i o slobodnom kretanju takvih podataka te o stavljanju izvan snage Direktive 95/46/EZ (Opća uredba o zaštiti podataka) (SL L 119, 4.5.2016., str. 1.).

(14) Ne dovodeći u pitanje bilješku 1. u tablici 1.

DODATAK 1.

OZNAČAVANJE OGRANIČENJA

1. NAČELA

Ograničenjima iz dozvole za stavljanje u promet u skladu s člancima od 21. do 26. Direktive 2008/57/EZ ili iz odobrenja za stavljanje na tržište i, prema potrebi, iz novog odobrenja za tip vozila u skladu s člancima 21. i 24. Direktive (EU) 2016/797 dodjeljuje se usklađena oznaka ili nacionalna oznaka.

2. STRUKTURA

Svaka je oznaka kombinacija:

- kategorije ograničenja,
- vrste ograničenja,
- vrijednosti ili specifikacije,

koje su spojene točkom (.):

[Kategorija].[Vrsta].[Vrijednost ili specifikacija].

3. OZNAKE OGRANIČENJA

1. Usklađene oznake ograničenja primjenjuju se u svim državama članicama.

Agencija ažurira i na svojoj internetskoj stranici objavljuje popis usklađenih oznaka ograničenja za cijeli željeznički sustav Unije.

Ako nacionalno tijelo nadležno za sigurnost smatra da je potrebno dodati novu oznaku na popis usklađenih oznaka ograničenja, ono zahtijeva od Agencije da razmotri uključivanje te nove oznake.

- Agencija ocjenjuje zahtjev, prema potrebi u dogovoru s ostalim nacionalnim tijelima nadležnima za sigurnost. Kada je primjereno, Agencija uvrštava na popis novu oznaku ograničenja.
2. Agencija ažurira popis nacionalnih oznaka ograničenja. Uporaba nacionalnih oznaka ograničenja ograničena je na ona ograničenja koja odražavaju posebne značajke postojećeg željezničkog sustava države članice i koja se vjerojatno ne primjenjuju u istom smislu u drugim državama članicama. Za vrste ograničenja koje nisu navedene u popisu iz točke 1., nacionalno tijelo nadležno za sigurnost zahtijeva od Agencije uključivanje nove oznake u popis nacionalnih oznaka ograničenja. Agencija ocjenjuje zahtjev, prema potrebi u dogovoru s ostalim nacionalnim tijelima nadležnima za sigurnost. Ako je primjereno, Agencija uvrštava na popis novu oznaku ograničenja.
3. Oznaka ograničenja za multinacionalna tijela nadležna za sigurnost vrednuje se kao nacionalna oznaka ograničenja.
4. Uporaba neoznačenih ograničenja ograničava se samo na ona ograničenja koja se zbog svojih posebnih svojstava vjerojatno neće primjenjivati na nekoliko tipova vozila. Agencija vodi jedinstveni popis oznaka ograničenja za EVR, Europski registar odobrenih tipova vozila iz članka 48. Direktive (EU) 2016/797, jedinstvene kontaktne točke i baze podataka za interoperabilnost i sigurnost Europske agencije za željeznice.
5. Prema potrebi, Agencija može koordinirati postupak usklađivanja oznaka ograničenja s relevantnim međuvladinim organizacijama ako je tako predviđeno međunarodnim sporazumom kojeg je Europska unija stranka.

DODATAK 2.

STRUKTURA I SADRŽAJ EUROPSKOG IDENTIFIKACIJSKOG BROJA

Agencija utvrđuje strukturu i sadržaj europskog identifikacijskog broja (EIN), uključujući kodifikaciju predmetnih vrsta dokumenata, u tehničkom dokumentu te objavljuje taj tehnički dokument na svojoj internetskoj stranici.

DODATAK 3.

OZNAČAVANJE STATUSA REGISTRACIJE

Oznaka	Status	Obrazloženje statusa registracije	Opis
		registracije <u>(1)</u>	
00	Valjana	Nije primjenjivo	Vozilo ima valjanu registraciju.
10	Suspendirana	Nije primjenjivo	Registracija vozila suspendirana je na zahtjev posjednika ili odlukom NSA-a države članice registracije ili RE-a. Oznaka koja više nije u upotrebi.
11	Suspendirana	Nije primjenjivo	Registracija vozila suspendirana je na zahtjev posjednika. Vozilo je namijenjeno skladištenju u voznom stanju kao neaktivna ili strateška rezerva.
12	Suspendirana	Određuje posjednik i evidentira u parametru 10.3	Registracija vozila suspendirana je na zahtjev posjednika. Drugo obrazloženje.
13	Suspendirana	Određuje NSA države članice registracije i evidentira u parametru 10.3	Registracija vozila suspendirana je na zahtjev NSA-a države članice registracije.
14	Suspendirana	Određuje RE i evidentira u parametru 10.3	Registracija vozila suspendirana je odlukom RE-a.
20	Povučena	Nije primjenjivo	Registracija vozila povučena je na zahtjev posjednika. Za vozilo je poznato da je ponovno registrirano pod drugim brojem, za daljnju uporabu u cijelom željezničkom sustavu Unije ili njegovu dijelu. Oznaka koja više nije u upotrebi.
21	Povučena	Nije primjenjivo	Registracija vozila povučena je na zahtjev posjednika. Za vozilo je poznato da je ponovno registrirano pod drugim EVN-om zbog tehničkih izmjena vozila. Vidjeti točku 3.2.2.8.
22	Povučena	Nije primjenjivo	Registracija vozila povučena je na zahtjev posjednika. Za vozilo je poznato da je ponovno registrirano pod drugim EVN-om i u drugoj državi članici u području uporabe. Vidjeti točku 3.2.2.9.
30	Povučena	Određuje posjednik i evidentira u	Registracija vozila povučena je na zahtjev posjednika.

	parametru 10.3	Registracija vozila za prometovanje željezničkom sustavom Unije istekla je bez poznate ponovne registracije.			
31	Povučena	Nije primjenjivo	Registracija vozila povučena je na zahtjev posjednika. Vozilo je namijenjeno daljnjoj uporabi kao željezničko vozilo izvan željezničkog sustava Unije.		
32	Povučena	Nije primjenjivo	Registracija vozila povučena je na zahtjev posjednika. Vozilo je namijenjeno za prikupljanje glavnih interoperabilnih sastavnih dijelova/modula/rezervnih dijelova ili za rekonstrukciju.		
33	Povučena	Nije primjenjivo	Registracija vozila povučena je na zahtjev posjednika. Vozilo je odbačeno kao metalni otpad (uključujući glavne rezervne dijelove) u svrhu dobivanja materijala za recikliranje.		
34	Povučena	Nije primjenjivo	Registracija vozila povučena je na zahtjev posjednika. Vozilo je namijenjeno za „čuvanje kao povijesno željezničko vozilo“ za vožnju na izdvojenoj mreži, ili statično izlaganje izvan europske željezničke mreže.		
Uporaba oznaka					
Oznake i obrazloženje temelje se isključivo na informacijama koje je RE-u dostavio subjekt koji zahtijeva promjenu statusa registracije.					
(1) U ovoj se tablici navodi samo status dovršenih registracija.					
DODATAK 4.					
Slika *					
* (vidi str. 25-27)					
DODATAK 5.					
POJMOVNIK					
Skraćeno ime ili pokratak	Definicija				
Agencija	Agencija Europske unije za željeznice, uspostavljena Uredbom (EU) 2016/796 Europskog parlamenta i Vijeća (1)				
Podnositelj zahtjeva	Fizička ili pravna osoba koja traži odobrenje za stavljanje vozila na tržište				
Područje uporabe vozila	Mreža ili mreže unutar države članice ili grupe država članica u kojima se vozilo namjerava upotrebljavati, kako je navedeno u članku 2. Direktive (EU) 2016/797				
Funkcija ARS-a	Funkcije prijave, registracije i pohrane podataka				
ATMF	Jedinstvena pravila o tehničkom odobrenju za prihvatljivost željezničkih sredstava namijenjenih za korištenje u međunarodnom prometu (ATMF – Dodatak G COTIF-u)				
Izdavatelj odobrenja	Subjekt (NSA ili Agencija) koji je odobrio stavljanje vozila na tržište				
Odobrenje	Odobrenje za stavljanje na tržište				
Funkcija C-ARS-a	Funkcija prijave, registracije i pohrane podataka (funkcija ARS-a, centralizirana)				
COTIF	Konvencija o međunarodnom željezničkom prijevozu				
Funkcija D-ARS-a	Funkcija prijave, registracije i pohrane podataka (funkcija ARS-a, decentralizirana)				
Funkcija DSC-a	Funkcija pretraživanja podataka				
ECM	Subjekt nadležan za održavanje				
EIN	Europski identifikacijski broj				
EVN	Europski broj vozila				
EVR	Europski registar vozila, kako je naveden u članku 47. Direktive (EU) 2016/797				
ERATV	Europski registar odobrenih tipova vozila, kako je naveden u članku 48. Direktive (EU) 2016/797				

Opća uredba o zaštiti podataka	Uredba (EU) 2016/679			
ISO	Međunarodna organizacija za normizaciju			
IT	Informacijska tehnologija			
NSA	Nacionalno tijelo nadležno za sigurnost			
NVR	Nacionalni registar vozila, kako je naveden u članku 47. Direktive (EU) 2016/797			
OTIF	Međuvladina organizacija za međunarodni željeznički prijevoz			
Funkcija RDA-a	Funkcija upravljanja referentnim podacima			
RE	Registracijski subjekt, odnosno tijelo koje je imenovala svaka država članica u skladu s ovom Odlukom			
RIC	Propisi kojima se uređuje uzajamna uporaba putničkih vagona i službenih vagona u međunarodnom prometu			
RIV	Propisi kojima se uređuje uzajamna uporaba teretnih vagona u međunarodnom prometu			
TAF (TSI)	Telematske aplikacije za teretni promet (TSI)			
TAP (TSI)	Telematske aplikacije za putnički promet (TSI)			
TSI	Tehnička specifikacija za interoperabilnost			
Funkcija UCA-e	Funkcija za stvaranje korisnika i upravljanje njima			
VKM	Oznaka posjednika vozila			
VKMR	Registar oznaka posjednika vozila			
VVR	Virtualni registar vozila, kako je definiran u Odluci 2007/756/EZ			

(1) Uredba (EU) 2016/796 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. svibnja 2016. o Agenciji Europske unije za željeznice i stavljanju izvan snage Uredbe (EZ) br. 881/2004 (SL L 138, 26.5.2016., str. 1.).

DODATAK 6.

DIO „0”

Identifikacijski podaci o vozilu

Opće napomene

U ovom se Dodatku opisuje europski broj vozila i povezano označavanje koje se na vidljiv način nanosi na vozilo za njegovu jedinstvenu i trajnu identifikaciju tijekom vožnje. Ne opisuju se drugi brojevi ili oznake koje mogu biti ugravirane ili pričvršćene na šasiju ili glavne sastavne dijelove vozila tijekom njegove izrade.

Europski broj vozila i povezane pokrate

Svako željezničko vozilo mora dobiti broj koji se sastoji od 12 znamenki (europski broj vozila, eng. European vehicle number, EVN) sa sljedećom strukturom:

Skupina željezničkih vozila	Sposobnost interoperabilnosti i tip vozila [dvije znamenke]	Zemlja u kojoj je vozilo registrirano [dvije znamenke]	Tehničke značajke [četiri znamenke]	Serijski broj [tri znamenke]	Kontrolni broj [jedna znamenka]
Vagoni	od 00 do 09 od 10 do 19 od 20 do 29 od 30 do 39 od 40 do 49 od 80 do 89 [opširnije u dijelu 6.]	od 01 do 99 [opširnije u dijelu 4.]	od 0000 do 9999 [opširnije u dijelu 9.]	od 000 do 999	od 0 do 9 [opširnije u dijelu 3.]
Vučeni putnički vagoni	od 50 do 59 od 60 do 69 od 70 do 79 [opširnije u dijelu 7.]		od 0000 do 9999 [opširnije u dijelu 10.]	od 000 do 999	

<p>Vučna vozila i željeznička vozila u kompoziciji u stalnoj ili predodređenoj kompoziciji Posebna vozila</p>	<p>od 90 do 99 [opširnije u dijelu 8.]</p>	<p>od 0000000 do 8999999 [značenje ovih znamenki određuju države članice konačno bilateralnim ili multilateralnim sporazumom] od 9000 do 9999 od 000 do 999 [opširnije u dijelu 11.]</p>			
<p>U određenoj su zemlji sedam znamenki za tehničke značajke i serijski broj dovoljni za jedinstvenu identifikaciju vozila unutar skupine vučenih putničkih vagona i posebnih vozila (1). Broj nadopunjuju slovne oznake: (a) pokrata države u kojoj je vozilo registrirano (opširnije u dijelu 4.); (b) oznaka posjednika vozila (opširnije u dijelu 1.); (c) pokrata za tehničke značajke (opširnije u dijelu 12. za teretne vagone, dijelu 13. za vučene putničke vagone).</p>					
<p>DIO 1. Oznake posjednika vozila 1. Definicija oznake posjednika vozila (VKM) Oznaka posjednika vozila (eng. Vehicle Keeper Marking, VKM) je slovna oznaka koja se sastoji od dva do pet slova (2). VKM se upisuje na svako željezničko vozilo, blizu EVN-a. VKM označuje posjednika koji je registriran u EVR-u. VKM je jedinstven i vrijedi u svim državama obuhvaćenima ovom Odlukom i svim državama koje sklope sporazum koji uključuje primjenu sustava numeriranja vozila i VKM, kako je opisano u ovoj Odluci. VKM za posjednika kojemu je glavno mjesto poslovanja u državi ugovornici OTIF-a koja nije članica EU-a treba zatražiti od Glavnog tajništva OTIF-a. 2. Oblik zapisa oznake posjednika vozila VKM predstavlja puno ime ili pokratu posjednika, ako je moguće na prepoznatljiv način. Može se upotrijebiti bilo koje od 26 slova abecede ISO 8859-1. VKM se piše velikim slovima. Slova koja ne predstavljaju prva slova riječi imena posjednika mogu se pisati malim slovima. Kod provjere jedinstvenosti teksta, slova napisana malim slovima uzimaju se u obzir kao da su napisana velikim slovima. Slova mogu sadržavati dijakritičke znakove (3). Dijakritički znakovi koje sadržavaju ta slova zanemaruju se pri provjeri jedinstvenosti. Za vozila posjednika koji boravi u zemlji u kojoj se ne koristi latinično pismo, iza VKM-a može se odvojen kosom crtom („/”) navesti prijevod VKM-a na pismo koje se koristi u toj zemlji. Taj se prevedeni VKM zanemaruje u svrhe obrade podataka. 3. Odredbe o dodjeli oznaka posjednika vozila Posjedniku se može dodijeliti više od jednog VKM-a ako: — posjednik ima službeni naziv na više od jednog jezika, — posjednik ima dobar razlog za razlikovanje pojedinačnih vozničkih parkova u svojoj organizaciji. Jedan VKM može se izdati za skupinu trgovačkih društava: — u okviru iste korporativne strukture (npr. holdinga), — koja pripadaju istoj korporativnoj strukturi koja je imenovala jednu organizaciju u svojoj strukturi za rješavanje svih pitanja u ime svih ostalih, — koja je imenovala posebnu pravnu osobu za rješavanje svih pitanja u njezino ime. U tom je slučaju ta pravna osoba posjednik. 4. Registar oznaka posjednika vozila i postupak dodjele Registar VKM-a javan je i ažurira se u stvarnom vremenu. Podnositelj zahtjeva podnosi zahtjev za VKM NSA-u države članice u kojoj podnositelj zahtjeva ima glavno mjesto poslovanja. NSA provjerava zahtjev i zatim ga prosjeđuje Agenciji. VKM se može upotrebljavati tek nakon objave Agencije. Nositelj VKM-a dužan je obavijestiti nadležno nacionalno tijelo kada prestane koristiti VKM, a nadležno nacionalno tijelo prosjeđuje informacije Agenciji. VKM se poništava kada posjednik dokaže da je oznaka promijenjena na svim predmetnim vozilima. Ne smije se ponovno izdavati 10 godina, osim ako se izdaje izvornom nositelju ili na njegov zahtjev nekom drugom nositelju. VKM se može prenijeti na drugog nositelja, koji je pravni sljednik izvornog nositelja. VKM ostaje valjan kada nositelj VKM-a promijeni ime u ime koje nije slično VKM-u. Ako dođe do promjene posjednika koja zahtijeva promjenu VKM-a, predmetni vagoni moraju se označavati novim VKM-om u roku od tri mjeseca od datuma</p>					

registracije promjene posjednika u EVR-u. U slučaju nedosljednosti između VKM-a koji je označen na vozilu i podataka registriranih u EVR-u, prednost ima registracija u EVR-u.

DIO 2.

Ne upotrebljava se

DIO 3.

Pravila za određivanje kontrolnog broja (znamenka 12)

Kontrolni broj određuje se na sljedeći način:

- kod znamenki na parnim položajima od osnovnog broja (brojeći s desne strane) uzimaju se njihove decimalne vrijednosti,
- znamenke na neparnim položajima od osnovnog broja (brojeći s desne strane) množe se s dva,
- zatim se utvrđuje zbroj znamenki na parnim položajima i svih znamenki koji čine umnoške brojeva na neparnim položajima,
- zadržava se znamenka jedinica tog zbroja,
- kontrolni je broj broj koji, zbrojen sa znamenkom jedinica, čini zbroj 10; ako je znamenka jedinica nula, onda je i kontrolni broj nula.

Primjeri

1. - Neka osnovni broj bude	3	3	8	4	4	7	9	6	1	0	0
Množitelj	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2
	6	3	16	4	8	7	18	6	2	0	0

Zbroj: $6 + 3 + 1 + 6 + 4 + 8 + 7 + 1 + 8 + 6 + 2 + 0 + 0 = 52$

Znamenka jedinica ovog zbroja je 2.

Kontrolni broj će stoga biti osam, a osnovni broj postaje registarski broj 33 84 4796 100 – 8.

2. - Neka osnovni broj bude	3	1	5	1	3	3	2	0	1	9	8
Množitelj	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2
	6	1	10	1	6	3	4	0	2	9	16

Zbroj: $6 + 1 + 1 + 0 + 1 + 6 + 3 + 4 + 0 + 2 + 9 + 1 + 6 = 40$

Znamenka jedinica ovog zbroja je 0.

Kontrolni broj će stoga biti nula, a osnovni broj postaje registarski broj 31 51 3320 198 – 0.

DIO 4.

Označavanje zemalja u kojima su vozila registrirana (znamenke 3–4 i pokrata)

Informacije koje se odnose na treće zemlje daju se samo u informativne svrhe.

Zemlje	Slovna oznaka zemlje (1)	Brojčana oznaka zemlje	Zemlje	Slovna oznaka zemlje (1)	Brojčana oznaka zemlje
Albanija	AL	41	Litva	LT	24
Alžir	DZ	92	Luksemburg	L	82
Armenija	AM	58	bivša jugoslavenska republika Makedonija	MK	65
Austrija	A	81 (6)	Malta	M	
Azerbajdžan	AZ	57	Moldova	MD (1)	23
Bjelarus	BY	21	Monako	MC	
Belgija	B	88	Mongolija	MGL	31
Bosna i Hercegovina	BIH	50 i 44 (2)	Crna Gora	MNE	62
Bugarska	BG	52	Maroko	MA	93
Kina	RC	33	Nizozemska	NL	84
Hrvatska	HR	78	Sjeverna Koreja	PRK (1)	30
Kuba	CU (1)	40	Norveška	N	76

Cipar	CY		Poljska	PL	51			
Češka	CZ	54	Portugal	P	94			
Danska	DK	86	Rumunjska	RO	53			
Egipat	ET	90	Rusija	RUS	20			
Estonija	EST	26	Srbija	SRB	72			
Finska	FIN	10	Slovačka	SK	56			
Francuska	F	87	Slovenija	SLO	79			
Gruzija	GE	28	Južna Koreja	ROK	61			
Njemačka	D	80 (7)	Španjolska	E	71			
Grčka	GR	73	Švedska	S	74			
Mađarska	H	55 (5)	Švicarska	CH	85 (4)			
Iran	IR	96	Sirija	SYR	97			
Irak	IRQ (1)	99	Tadžikistan	TJ	66			
Irska	IRL	60	Tunis	TN	91			
Izrael	IL	95	Turska	TR	75			
Italija	I	83 (3)	Turkmenistan	TM	67			
Japan	J	42	Ukrajina	UA	22			
Kazahstan	KZ	27	Ujedinjena Kraljevina	GB	70			
Kirgistan	KS	59	Uzbekistan	UZ	29			
Latvija	LV	25	Vijetnam	VN (1)	32			
Libanon	RL	98						
Lihtenštajn	FL							

(1) U skladu sa sustavom slovnih oznaka opisanim u Dodatku 4. Konvenciji iz 1949. i članku 45. stavku 4. Konvencije o cestovnom prometu iz 1968.

(2) Bosna i Hercegovina upotrebljava dvije posebne željezničke oznake. Rezervirana je brojčana oznaka zemlje 49.

(3) I posebna oznaka (*) 64 za FNME (Ferrovie Nord Milano Esercizio).

(4) I posebna oznaka (*) 63 za BLS (Bern-Lötschberg-Simplon Eisenbahn) upotrijebljena je za vozila odobrena prije 2007.

(5) I posebna oznaka (*) 43 za GySEV/ROeEE (Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút Részvénytársaság/Raab-

Ödenburg-Ebenfurter Eisenbahn) koristila se za vozila odobrena prije 2007.

(7) I posebna oznaka (*) 68 za AAE (Ahaus Alstätter Eisenbahn).

(*) Sva nova vozila registrirana u EVR-u za AAE, BLS, FNME ili GySEV/ROeEE trebaju dobiti standardnu oznaku zemlje. U IT sustavu EVR-a obje se oznake (glavna oznaka zemlje i posebna oznaka) odnose na istu zemlju.

DIO 5.

Ne upotrebljava se

DIO 6.

Oznake interoperabilnosti koje se upotrebljavaju za teretne vagonne (znamenke 1–2)

		2. znamenka										1. znamenka	
		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	0	1
1. znamenka													
		Širina kolosijeka s osovinama	Širina kolosijeka s osovinama	fiksna ili promjenjiva	fiksna ili promjenjiva	fiksna ili promjenjiva	fiksna ili promjenjiva	fiksna ili promjenjiva	fiksna ili promjenjiva	fiksna ili promjenjiva	Fiksna ili promjenjiva	Širina kolosijeka s osovinama	Širina kolosijeka s osovinama
Teretni vagoni ispunjavaju	0 1	Ne upotrebljava se	Ne upotrebljava se	teretni vagoni	Ne upotrebljava se	Ne upotrebljava se	Ne upotrebljava se	Ne upotrebljava se	Ne upotrebljava se	Ne upotrebljava se	Ne upotrebljava se	Ne upotrebljava se	Ne upotrebljava se

uvjete iz TSI-ja za teretne vagone (1) 2 uključujući 3 odjeljak 7.1.2. i sve uvjete utvrđene u Dodatku C	s osovinama s okretnim postoljem	teretni vagoni									(promjenjiva širina kolosijeka) PPV/PPW s osovinama 2 teretni s okretnim 3 vagoni postoljem (fiksna širina kolosijeka)					
Ostali 4 teretni vagoni 8	s osovinama (2) s okretnim postoljem (2)	teretni vagoni za održavanje	Ostali teretni vagoni									Vagoni s posebnim oznakama za tehničke značajke, koje nisu u uporabi u EU-u	4	8	2	
1. znamenka	2. znamenka	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	1. znamenka	2. znamenka			
DIO 7.																
Međunarodne oznake za prometnu sposobnost koje se upotrebljavaju za vučene putničke vagone (znamenke 1–2)																
	Domaći promet	TEN (4) i/ili COTIF (5) i/ili PPV/PPW					Domaći promet ili međunarodni promet na temelju posebnog sporazuma	TEN (4) i/ili COTIF (5)								
1. znamenka	2. znamenka	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9					
5	Vozila za domaći promet	Vozila s fiksnom širinom kolosijeka bez klimatizacije (uključujući vagone za prijevoz automobila)	Vozila s klimatizacijom s širinom (1435/1520)	Vozila bez klimatizacije s širinom (1435/1520)	Ne upotrebljava se	Vozila bez klimatizacije s širinom (1435/1668)	Povijesna vozila s klimatizacijom	Ne upotrebljava se (6)	Vozila s fiksnom širinom kolosijeka	Vozila s promjenjivom širinom kolosijeka (1435/1520) s promjenom okretnog postolja	Vozila s promjenjivom širinom kolosijeka (1435/1520) s osovinom koja se prilagođava širini kolosijeka					
6	Vozila za održavanje	Vozila s fiksnom širinom	Vozila s klimatizacijom s	Vozila za održavanje	Vozila s klimatizacijom s	Vagoni za prijevoz automobila	Ne upotrebljava se (6)									

Slovne oznake za vučene putničke vagon

Agencija upravlja oznakama za označavanje slovima vučenih putničkih vagona i objavljuje ih na svojoj internetskoj stranici (www.era.europa.eu).
Zahtjev za novu oznaku podnosi se registracijskom subjektu, koji ga šalje Agenciji. Nova oznaka može se upotrebljavati tek nakon objave Agencije.

- (1) Za posebna vozila u određenoj državi jedinstveni broj se mora sastojati od prve znamenke i pet zadnjih znamenki za tehničke značajke i serijskog broja.
- (2) Za NMBS/SNCB može se nastaviti uporaba zaokružnog jednog slova B.
- (3) Dijakritički znakovi su „naglasne oznake“ kao što su Á, Ç, Ö, Ç, Ž, Ā itd. Posebna slova kao što su Ø, Æ mora predstavljati jedno slovo, a u provjerama jedinstvenosti Ø se tretira kao O, a Æ kao A.
- (1) Uredba Komisije (EU) br. 321/2013 od 13. ožujka 2013. o tehničkoj specifikaciji za interoperabilnost u vezi s podsustavom „željeznička vozila – teretni vagoni“ željezničkog sustava u Europskoj uniji i o stavljanju izvan snage Odluke 2006/861/EZ (SL L 104, 12.4.2013., str. 1.).
- (2) Fiksna ili promjenjiva širina kolosijeka.
- (3) Iznimka u slučaju teretnih vagona u kategoriji I (teretni vagoni s kontroliranom temperaturom), neće se upotrebljavati za nova vozila za koja je odobreno stavljanje u promet.
- (4) Usklađenost s primjenjivim TSI-jima, vidjeti Dodatak H, dio 6. Uredbe Komisije (EU) 2015/995 od 8. lipnja 2015. o izmjeni Odluke 2012/757/EU o tehničkoj specifikaciji za interoperabilnost podsustava „odvijanje i upravljanje prometom“ željezničkog sustava u Europskoj uniji (SL L 165, 30.6.2015., str. 1.).
- (5) Uključujući vozila, koja prema postojećim propisima nose znamenke iz ove tablice. COTIF: vozilo u skladu s propisom o COTIF-u na snazi u trenutku puštanja u promet.
- (6) Osim za vagon s fiksnom širinom kolosijeka (56) i promjenjivom širinom kolosijeka (66) koji već prometuju, neće se upotrebljavati za nova vozila.

DODATAK 4.

4. **Dodatni uvjeti koji se primjenjuju na vozilo**

- 4.1. Dodatni uvjeti koji se primjenjuju na vozilo
- RIC RIV TEN
- TEN-CW TEN-GE Drugi (_____)

5. **Proizvodnja**

- 5.1. Godina proizvodnje: _____
- 5.2. Serijski broj proizvodnje: _____
- 5.3. Upućivanje na ERATV: _____
- 5.4. Serija: _____

6. **Upućivanja na izjave o provjeri EZ-a**

a. *Podsustav željezničkih vozila*

- 6.1. Datum izjave o provjeri EZ-a: _____
- 6.2. Upućivanje na izjavu o provjeri EZ-a: _____

Tijelo koje izdaje izjavu o provjeri EZ-a (podnositelj zahtjeva)

- 6.3.1. Ime organizacije: _____
- 6.3.2. RegistarSKI broj poduzeća: _____
- 6.3.3. Adresa: _____
- 6.3.4. Grad: _____
- 6.3.5. Oznaka zemlje: __
- 6.3.6. Poštanski broj: _____
- 6.3.7. Adresa elektroničke pošte: _____
- 6.3.8. Oznaka organizacije: _____

b. *Prometno-upravljački i signalno-sigurnosni podsustav ugrađen u vozilo*

- 6.1. Datum izjave o provjeri EZ-a: _____
- 6.2. Upućivanje na izjavu o provjeri EZ-a: _____

Tijelo koje izdaje izjavu o provjeri EZ-a (podnositelj zahtjeva)

- 6.3.1. Ime organizacije: _____
- 6.3.2. RegistarSKI broj poduzeća: _____
- 6.3.3. Adresa: _____
- 6.3.4. Grad: _____
- 6.3.5. Oznaka zemlje: __
- 6.3.6. Poštanski broj: _____
- 6.3.7. Adresa elektroničke pošte: _____
- 6.3.8. Oznaka organizacije: _____

INFORMACIJE O SUBJEKTIMA KOJI SU ODGOVORNI ZA VOZILU

7. **Vlasnik**

- 7.1. Ime organizacije: _____
- 7.2. RegistarSKI broj poduzeća: _____

- 7.3. Adresa: _____
- 7.4. Grad: _____
- 7.5. Oznaka zemlje: __
- 7.6. Poštanski broj: _____
- 7.7. Adresa elektroničke pošte: _____
- 7.8. Oznaka organizacije: _____

Promjena vlasnika

Datum promjene vlasnika (GGGGMMDD): _____

8. Posjednik

- 8.1. Ime organizacije _____
- 8.2. Registarski broj poduzeća: _____
- 8.3. Adresa: _____
- 8.4. Grad: _____
- 8.5. Oznaka zemlje: __
- 8.6. Poštanski broj: _____
- 8.7. Adresa elektroničke pošte: _____
- 8.8. Oznaka organizacije: _____
- 8.9. VKM: _____

Promjena posjednika

Datum promjene posjednika (GGGGMMDD): _____

Prihvatanje od strane novog posjednika:

Datum (GGGGMMDD): _____

Funkcija, ime i potpis ovlaštenog zastupnika: _____

OPERATIVNE INFORMACIJE

9. Subjekt nadležan za održavanje

- 9.1. Ime organizacije: _____
- 9.2. Registarski broj poduzeća _____
- 9.3. Ulica i broj: _____
- 9.4. Grad: _____
- 9.5. Oznaka zemlje: __
- 9.6. Poštanski broj: _____
- 9.7. Adresa elektroničke pošte: _____
- 9.8. Oznaka organizacije: _____

Promjena ECM-a

Datum promjene ECM-a (GGGGMMDD): _____

Prihvatanje od strane novog ECM-a:

Datum (GGGGMMDD): _____

Funkcija, ime i potpis ovlaštenog zastupnika: _____

10. **Status registracije**

- 10.1. Status registracije ⁽⁵⁾: __
- 10.2. Datum statusa registracije (GGGGMMDD): _____
- 10.3. Obrazloženje statusa registracije: _____

INFORMACIJE O ODOBRENJU

11. **Odobrenje za stavljanje na tržište**

- 11.1. Ime izdavatelja odobrenja: _____
- 11.2. Država članica izdavatelja odobrenja: __
- 11.3. EIN: _____
- 11.4. Odobreno područje uporabe: _____
- 11.5. Datum odobrenja (GGGGMMDD): _____
- 11.6. Odobrenje vrijedi do (GGGGMMDD): _____
- 11.7. Datum suspenzije odobrenja (GGGGMMDD): _____
- 11.8. Datum ukidanja odobrenja (GGGGMMDD): _____

11.9 **Uvjeti uporabe vozila i druga ograničenja**

- 11.9.1. Označena ograničenja (oznaka): _____

- 11.9.2. Neoznačena ograničenja (tekst): _____

DODATNA POLJA

[Dodatna polja iz točke 3.2.1.14. koja se trebaju uključiti u ovaj odjeljak]

Identifikacijski podaci o subjektu koji podnosi zahtjev za registraciju:

Ime: _____

Adresa: _____

Oznaka organizacije: _____

Datum (GGGGMMDD): _____

Funkcija, ime i potpis ovlaštenog zastupnika: _____

Upućivanja na registracijski subjekt

Datum primanja zahtjeva (GGGGMMDD): _____

Datum odobrenja (GGGGMMDD): _____

⁽⁵⁾ Za svrhu nove registracije polje se može ostaviti praznim.

USPOREDNI PRIKAZ PODUDARANJA ODREDBI PROPISA EUROPSKE UNIJE S PRIJEDLOGOM PROPISA

1. Naziv propisa Europske unije

Direktiva Vijeća 2005/47/EZ od 18. srpnja 2005. o Sporazumu između Zajednice europskih željeznica (CER) i Europske federacije radnika u prometu (ETF) o određenim pitanjima uvjeta rada mobilnih radnika u interoperabilnom prekograničnom prometu u željezničkom sektoru

2. Naziv prijedloga propisa

Zakon o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava

3. Usklađenost odredbi propisa Europske unije (sekundarni izvori prava) s odredbama prijedloga propisa

a)	b)	c)	d)
Odredbe propisa Europske unije	Odredbe prijedloga propisa	Je li sadržaj odredbe propisa Europske unije u potpunosti preuzet u odredbu prijedloga propisa?	Obrazloženje (ako sadržaj odredbe propisa Europske unije nije preuzet ili je djelomično preuzet u odredbu prijedloga propisa)
Članak 1. Svrha je ove Direktive provedba Sporazuma zaključenog 27. siječnja 2004. između Zajednice europskih željeznica (CER) i Europske federacije radnika u prometu (ETF) o određenim pitanjima uvjeta rada mobilnih radnika koji obavljaju interoperabilne prekogranične usluge. Tekst Sporazuma priložen je ovoj Direktivi.		Nije potrebno preuzimanje	Izravno primjenjivo
Članak 2. 1. Države članice mogu zadržati postojeće ili donijeti povoljnije odredbe od onih donesenih ovom Direktivom. 2. Provedba ove Direktive ne smije ni u kojem slučaju predstavljati razloge za opravdanje smanjivanja opće razine zaštite radnika na područjima koja uređuje ova Direktiva. Time se ne dovode u pitanje prava država članica i/ili uprave i radnika, u svjetlu promjene okolnosti, da donesu drukčije zakonske, regulatorne ili ugovorne mjere od onih koje su na snazi u trenutku usvajanja ove Direktive, ako se pritom poštuju minimalni zahtjevi utvrđeni ovom Direktivom.		Nije potrebno preuzimanje	odredbe kojima se propisuju uvjeti primjene direktive
Članak 3. Ne dovodeći u pitanje odredbe Sporazuma o praćenju i procjeni od strane potpisnica, Komisija će prije 27. srpnja 2011., nakon savjetovanja s upravom i radnicima na europskoj razini, izvijestiti Europski parlament i Vijeće o provedbi ove Direktive u kontekstu razvoja željezničkog sektora.		Nije potrebno preuzimanje	Obveza Europske komisije.
Članak 4. Države članice određuju koje se sankcije primjenjuju za kršenje nacionalnih odredaba donesenih u skladu s ovom Direktivom te poduzimaju sve potrebne mjere za osiguranje njihove provedbe. Sankcije moraju biti učinkovite, proporcionalne i odvraćajuće. Države članice obavješćuju Komisiju o tim odredbama do 27. srpnja 2008. te je pravovremeno obavješćuju o svim daljnjim izmjenama tih odredaba.	Članak 146. (5) Novčanom kaznom u iznosu od 25.000,00 do 100.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj pravna osoba: 12. željeznički prijevoznik ako za mobilnog radnika, izvršnog radnika koji kao član osoblja vlaka obavlja interoperabilne prekogranične usluge više od jednog sata i uz prelaženje razdaljine najmanje 15 km preko državne granice ne osigura dnevni odmor izvan mjesta prebivališta mobilnog radnika iza kojeg mora slijediti dnevni odmor u mjestu prebivališta (članak 111. stavak 3. točka a)	U potpunosti preuzeto	

	<p>13. željeznički prijevoznik ako za mobilnog radnika, izvršnog radnika koji kao član osoblja vlaka obavlja interoperabilne prekogranične usluge više od jednog sata i uz prelaženje razdaljine najmanje 15 km preko državne granice ne osigura odgovarajući smještaj mobilnog radnika koji koristi odmor izvan mjesta prebivališta (članak 111. stavak 3. točka b)</p> <p>14. željeznički prijevoznik ako za mobilnog radnika, izvršnog radnika koji kao član osoblja vlaka obavlja interoperabilne prekogranične usluge više od jednog sata i uz prelaženje razdaljine najmanje 15 km preko državne granice ne osigura da strojovođa koji samostalno upravlja vlakom u interoperabilnom prekograničnom prometu više od osam sati, ima pravo na stanku u trajanju od najmanje 45 minuta (članak 111. stavak 3. točka c)</p> <p>15. željeznički prijevoznik ako za mobilnog radnika, izvršnog radnika koji kao član osoblja vlaka obavlja interoperabilne prekogranične usluge više od jednog sata i uz prelaženje razdaljine najmanje 15 km preko državne granice ne osigura da je vrijeme trajanja stanke dostatno da se osigura djelotvorni oporavak mobilnog radnika pri čemu dio stanke treba biti korišten između trećeg i šestog radnog sata (članak 111. stavak 3. točka d)</p> <p>16. željeznički prijevoznik ako za mobilnog radnika, izvršnog radnika koji kao član osoblja vlaka obavlja interoperabilne prekogranične usluge više od jednog sata i uz prelaženje razdaljine najmanje 15 km preko državne granice ne osigura da svaki mobilni radnik ima godišnje pravo na 104 razdoblja odmora od 24 sata, uključujući 24-satna razdoblja od 52 tjedna razdoblja odmora, uključujući 12 dvostrukih razdoblja odmora (od 48 sati plus jedan dnevni odmor od 12 sati) uključujući subotu i nedjelju i 12 dvostrukih razdoblja odmora (od 48 sati plus jedan dnevni odmor od 12 sati) bez jamstva da će to uključivati subotu ili nedjelju (članak 111. stavak 3. točka e)</p> <p>17. željeznički prijevoznik ako za mobilnog radnika, izvršnog radnika koji kao član osoblja vlaka obavlja interoperabilne prekogranične usluge više od jednog sata i uz prelaženje razdaljine najmanje 15 km preko državne granice ne osigura da je najduže vrijeme vožnje u razdoblju dva tjedna ograničeno na 80 sati</p>		
--	--	--	--

	(članak 111. stavak 3. točka f)		
<p>Članak 5.</p> <p>Nakon savjetovanja sa socijalnim partnerima, države članice donose zakone i druge propise potrebne za usklađivanje s ovom Direktivom do 27. srpnja 2008. ili osiguravaju da socijalni partneri do tog datuma donesu potrebne odredbe u obliku sporazuma. Tekstove odredaba odmah proslijeđuju Komisiji. Države članice poduzimaju sve potrebne mjere koje će im omogućiti da u svakom trenutku, jamče rezultat koji zahtijeva ova Direktiva te o tome odmah obavješćuju Komisiju.</p> <p>Kada države članice donose ove mjere, te mjere prilikom njihove službene objave sadržavaju uputu na ovu Direktivu ili se uz njih navodi takva uputa. Načine tog upućivanja određuju države članice.</p>	<p>Članak 2.</p> <p>(1) Ovim se Zakonom u pravni poredak Republike Hrvatske prenose sljedeće direktive Europske unije:</p> <p>d) Direktiva Vijeća 2005/47/EZ od 18. srpnja 2005. o Sporazumu između Zajednice europskih željeznica (CER) i Europske federacije radnika u prometu (ETF) o određenim pitanjima uvjeta rada mobilnih radnika u interoperabilnom prekograničnom prometu u željezničkom sektoru (SL L 195, 27.7.2005.)</p>	U potpunosti preuzeto	
<p>Članak 6.</p> <p>Ova Direktiva stupa na snagu na dan objave u Službenom listu Europske unije.</p>		Nije potrebno preuzimanje	prijelazne i završne odredbe koje očito nije potrebno prenositi u zakonodavstvo Republike Hrvatske - odredbe o datumu stupanja na snagu direktive
<p>Članak 7.</p> <p>Ova je Direktiva upućena državama članicama.</p>		Nije potrebno preuzimanje	prijelazne i završne odredbe koje očito nije potrebno prenositi u zakonodavstvo Republike Hrvatske - odredbe kojima se propisuje da je direktiva upućena državama članicama

USPOREDNI PRIKAZ PODUDARANJA ODREDBI PROPISA EUROPSKE UNIJE S PRIJEDLOGOM PROPISA

1. Naziv propisa Europske unije Direktiva (EU) 2016/798 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. svibnja 2016. o sigurnosti željeznica (preinaka) (Tekst značajan za EGP)			
2. Naziv prijedloga propisa Zakon o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava			
3. Usklađenost odredbi propisa Europske unije (sekundarni izvori prava) s odredbama prijedloga propisa			
a)	b)	c)	d)
Odredbe propisa Europske unije	Odredbe prijedloga propisa	Je li sadržaj odredbe propisa Europske unije u potpunosti preuzet u odredbu prijedloga propisa?	Obrazloženje (ako sadržaj odredbe propisa Europske unije nije preuzet ili je djelomično preuzet u odredbu prijedloga propisa)
<p>POGLAVLJE 1. OPĆE ODREDBE Članak 1. Predmet</p> <p>Ovom se Direktivom utvrđuju odredbe za osiguranje razvoja i poboljšanja sigurnosti željezničkog sustava Unije te olakšanje pristupa tržištu usluga željezničkog prijevoza putem:</p> <p>(a) usklađivanja regulatorne strukture u državama članicama;</p> <p>(b) definiranja odgovornosti između sudionika u željezničkom sustavu Unije;</p> <p>(c) razvijanja zajedničkih sigurnosnih ciljeva („CST-ovi“) i zajedničkih sigurnosnih metoda („CSM-ovi“) s ciljem postupnog dokidanja potrebe za nacionalnim pravilima;</p> <p>(d) utvrđivanja načela za izdavanje, obnovu, izmjenu i ograničavanje ili ukidanje potvrda o sigurnosti i uvjerenja o sigurnosti;</p> <p>(e) zahtjeva za osnivanje nacionalnog tijela nadležnog za sigurnost te tijela za istragu nesreća i incidenata u svakoj državi članici; i</p> <p>(f) određivanja zajedničkih načela upravljanja, reguliranja i nadzora sigurnosti željeznice.</p>		Nije potrebno preuzimanje	uvodne odredbe koje nije potrebno prenositi u zakonodavstvo Republike Hrvatske
<p>Članak 2. Područje primjene</p> <p>1. Ova Direktiva primjenjuje se na željeznički sustav u državama članicama koji se može raščlaniti na podsustave za strukturna i funkcionalna područja. Ona obuhvaća sigurnosne zahtjeve za sustav kao cjelinu, uključujući sigurno upravljanje infrastrukturom i odvijanjem prometa te međudjelovanje među željezničkim prijevoznicima, upraviteljima infrastrukture i ostalim sudionicima željezničkog sustava Unije.</p> <p>2. Ova Direktiva se ne primjenjuje na:</p> <p>(a) podzemne željeznice;</p> <p>(b) tramvaje i vozila lake željeznice te infrastrukturu kojom se isključivo koriste ta vozila; ili</p> <p>(c) mreže koje su funkcionalno odvojene od ostatka željezničkog sustava Unije i koje su namijenjene samo za odvijanje lokalnog, gradskog ili prigradskog putničkog prometa, kao ni prijevoznike koji obavljaju djelatnost isključivo na tim mrežama.</p> <p>3. Države članice mogu iz područja primjene mjera za provedbu ove Direktive isključiti:</p> <p>(a) privatnu željezničku infrastrukturu, uključujući sporedne kolosijeka, koju koristi vlasnik ili operator u svrhu obavljanja vlastitog prijevoza tereta ili prijevoza osoba u nekomercijalne svrhe, te vozila koja se koriste isključivo na takvoj infrastrukturi;</p> <p>(b) infrastrukturu i vozila predviđena isključivo za lokalnu, povijesnu ili turističku uporabu;</p> <p>(c) infrastrukturu lake željeznice koju povremeno koriste teška željeznička vozila pod operativnim uvjetima sustava lake željeznice, a kada je to potrebno u svrhu povezivanja samo za ta vozila; i</p> <p>(d) vozila koja se prvenstveno koriste na infrastrukturi lake željeznice, ali koja su opremljena određenim komponentama teške željeznice kako bi se omogućilo izvršavanje provoza na ograničenom dijelu infrastrukture teške željeznice, i to isključivo u svrhu povezivanja.</p>	<p>Uz stavak 1. Članak 1. (1) Ovim se Zakonom utvrđuju uvjeti za sigurno upravljanje željezničkim prometom i za sigurno odvijanje željezničkog prometa, mjere za razvoj i upravljanje sigurnošću uzimajući u obzir cjelovitost željezničkog sustava Europske unije, uvjeti za postizanje interoperabilnosti željezničkog sustava Europske unije, uvjeti za obavljanje djelatnosti upravitelja infrastrukture i željezničkih prijevoznika, uvjeti za strojovode i ostale izvršne radnike, postupanje tijela nadležnog za sigurnost željezničkog prometa i tijela za istraživanje željezničkih nesreća te nadzor sigurnosti i inspeksijski nadzor. Članak 4. (1) Ovaj Zakon se primjenjuje na željeznički sustav u cjelini. (3) Željeznički sustav iz stavka 1. ovog članka u smislu ovoga Zakona dijeli se na strukturne podsustave i funkcionalne podsustave u skladu s Prilogom 1. ovoga Zakona. Uz stavak 2. i 3. Članak 4. (4) Ovaj Zakon se ne primjenjuje na: a) podzemne željeznice b) tramvaje i vozila lake željeznice te infrastrukturu kojom se isključivo koriste ta vozila c) mreže koje su funkcionalno odvojene od ostatka željezničkog sustava Europske unije i koje su namijenjene samo za odvijanje lokalnog, gradskog ili prigradskog putničkog prometa, kao ni prijevoznike koji obavljaju djelatnost isključivo na tim mrežama d) željezničku infrastrukturu u privatnom vlasništvu, uključujući sporedne kolosijeka, koju</p>	U potpunosti preuzeto	

<p>4. Neovisno o stavku 2., države članice mogu, prema potrebi, odlučiti primijeniti odredbe ove Direktive na podzemne željeznice i druge lokalne sustave u skladu s nacionalnim pravom.</p>	<p>isključivo koristi njezin vlasnik za vlastiti prijevoz tereta i vozila koja se isključivo koriste na takvoj infrastrukturi te na strojovođe koji upravljaju tim vozilima e) željezničku infrastrukturu i vozila predviđena isključivo za lokalnu, povijesnu ili turističku uporabu f) infrastrukturu lake željeznice koju povremeno koriste teška željeznička vozila pod operativnim uvjetima sustava lake željeznice, a kada je to potrebno u svrhu povezivanja samo za ta vozila i g) vozila koja se prvenstveno koriste na infrastrukturi lake željeznice, ali koja su opremljena određenim komponentama teške željeznice kako bi se omogućilo izvršavanje provoza na ograničenom dijelu infrastrukture teške željeznice, i to isključivo u svrhu povezivanja</p>		
<p>Članak 3. Definicije Za potrebe ove Direktive primjenjuju se sljedeće definicije: 1. „željeznički sustav Unije“ znači željeznički sustav Unije kako je definiran u članku 2. točki 1. Direktive (EU) 2016/797; 2. „upravitelj infrastrukture“ znači upravitelj infrastrukture kako je definiran u članku 3. točki 2. Direktive 2012/34/EU Europskog parlamenta i Vijeća (10); 3. „željeznički prijevoznik“ znači željeznički prijevoznik kako je definiran u članku 3. točki 1. Direktive 2012/34/EU i bilo koje drugo javno ili privatno poduzeće čija je djelatnost prijevoz robe i/ili putnika željeznicom, pri čemu to poduzeće treba osigurati vuču, uključujući poduzeća koja osiguravaju samo vuču; 4. „tehnička specifikacija za interoperabilnost“ (TSI) znači specifikacija donesena u skladu s Direktivom (EU) 2016/797, kojom je obuhvaćen svaki podsustav ili dio podsustava kako bi se ispunili osnovni zahtjevi i osigurala interoperabilnost željezničkog sustava Unije; 5. „zajednički sigurnosni ciljevi“ (CST-ovi) znači minimalne razine sigurnosti koje treba dosegnuti sustav kao cjelina i, kada je to izvedivo, različiti dijelovi željezničkog sustava Unije (kao što je konvencionalni željeznički sustav, željeznički sustav velikih brzina, dugački željeznički tuneli ili pruge koje se upotrebljavaju isključivo za prijevoz tereta); 6. „zajedničke sigurnosne metode“ (CSM-ovi) znači metode kojima se opisuje ocjena razine sigurnosti i postizanje sigurnosnih ciljeva te usklađenost s drugim sigurnosnim zahtjevima; 7. „nacionalno tijelo nadležno za sigurnost“ znači nacionalno tijelo kojemu su povjerene zadaće u vezi sa sigurnošću željeznice u skladu s ovom Direktivom ili bilo koje tijelo kojemu je više država članica povjerilo te zadaće kako bi se osigurao jedinstven sustav sigurnosti; 8. „nacionalna pravila“ znače sva obavezujuća pravila donesena u nekoj državi članici, neovisno o tome koje tijelo ih izdaje, koja sadrže zahtjeve u vezi sa sigurnošću željeznice ili tehničke zahtjeve, osim onih utvrđenih pravilima Unije ili međunarodnim pravilima, i koja se u toj državi članici primjenjuju na željezničke prijevoznike, upravitelje infrastrukture ili treće osobe; 9. „sustav upravljanja sigurnošću“ znači organizacija, aranžmani i postupci koje uspostavlja upravitelj infrastrukture ili željeznički prijevoznik radi osiguranja sigurnog upravljanja svojom djelatnošću; 10. „glavni istražitelj“ znači osoba odgovorna za organizaciju i provedbu istrage te nadzor nad njom; 11. „nesreća“ znači neželjeni ili nenamjeravani iznenadni događaj ili specifični niz takvih događaja koji imaju štetne posljedice; nesreće se dijele u sljedeće kategorije: sudari; iskliznuća; nesreće na željezničko-cestovnim prijelazima; nesreće s ljudskim žrtvama koje uključuju željeznička vozila u pokretu; požari i drugo; 12. „ozbiljna nesreća“ znači svaki sudar vlakova ili iskliznuće vlaka koje ima za posljedicu smrt najmanje jedne osobe ili teške ozljede pet ili više osoba ili veliku štetu na željezničkim vozilima, infrastrukturi ili okolišu te svaka druga nesreća sa sličnim posljedicama koja ima očigledan utjecaj na reguliranje sigurnosti željeznice ili upravljanje sigurnošću; „velika šteta“ znači šteta koju istražno tijelo može odmah procijeniti na ukupno najmanje 2 milijuna EUR; 13. „incident“ znači svaki događaj, osim nesreće ili ozbiljne nesreće, koji utječe ili može utjecati na sigurnost željezničkog prijevoza; 14. „istraga“ znači postupak koji se provodi u svrhu sprečavanja nesreća i incidenata koji uključuje prikupljanje i analizu podataka, izvođenje zaključaka, uključujući utvrđivanje uzroka i, prema potrebi, izradu sigurnosnih preporuka; 15. „uzroci“ znači radnje, propusti, događaji ili uvjeti, ili njihova kombinacija, koji su doveli do nesreće ili incidenta; 16. „laka željeznica“ znači gradski i/ili prigradski sustav željezničkog prijevoza s otpornošću na sudare kategorije C-III</p>	<p>Članak 6. (1) Pojmovi uporabljeni u ovom Zakonu imaju sljedeće značenje: 1. <i>Agencija Europske unije za željeznice</i> je agencija Europske unije nadležna za sigurnost i interoperabilnost željezničkog sustava Europske unije, osnovana Uredbom (EU) 2016/796 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. svibnja 2016. o Agenciji Europske unije za željeznice i stavljanju izvan snage Uredbe (EZ) br. 881/2004 (Tekst značajan za EGP) (SL L 138, 26.5.2016.) (u daljnjem tekstu: Uredba (EU) 2016/796) 2. <i>akreditacija</i> je akreditacija kako je određena u članku 2. točke 10. Uredbe (EZ) br. 765/2008 Europskog parlamenta i Vijeća od 9. srpnja 2008. o utvrđivanju zahtjeva za akreditaciju i za nadzor tržišta u odnosu na stavljanje proizvoda na tržište i o stavljanju izvan snage Uredbe (EEZ) br. 339/93 (Tekst značajan za EGP) (SL L 218, 13.8.2008.) (u daljnjem tekstu: Uredba (EU) 765/2008) 3. <i>europska specifikacija</i> je specifikacija koja pripada u jednu od sljedećih kategorija: a) zajednička tehnička specifikacija u smislu odredbi propisa kojim se uređuje postupak javne nabave b) europsko tehničko odobrenje u smislu odredbi propisa kojim se uređuje postupak javne nabave i c) europska norma u smislu članka 2. stavka 1. točke b) Uredbe (EU) br. 1025/2012 Europskog parlamenta i Vijeća od 25. listopada 2012. o europskoj normizaciji, o izmjeni direktiva Vijeća 89/686/EEZ i 93/15/EEZ i direktiva 94/9/EZ, 94/25/EZ, 95/16/EZ, 97/23/EZ, 98/34/EZ, 2004/22/EZ, 2007/23/EZ, 2009/23/EZ i 2009/105/EZ Europskog parlamenta i Vijeća te o stavljanju izvan snage Odluke Vijeća 87/95/EEZ i Odluke br. 1673/2006/EZ Europskog parlamenta i Vijeća (Tekst značajan za EGP) (SL L 316, 14.11.2012.) (u daljnjem tekstu: Uredba (EU) 1025/2012) 4. <i>glavni istražitelj</i> je osoba odgovorna za organizaciju i provedbu istrage te nadzor nad njom 5. <i>incident</i> je svaki događaj, osim nesreće ili ozbiljne nesreće, koji utječe ili može utjecati na sigurnost željezničkog prijevoza 6. <i>industrijski kolosijek</i> je željeznički kolosijek koji nije javno dobro u općoj uporabi, a koji je izravno ili neizravno povezan sa željezničkom infrastrukturom koja je javno dobro u općoj uporabi 7. <i>infrastrukturni pojas</i> je pojas kojega čini zemljište ispod željezničke pruge s pružnim pojasom, zemljište ispod ostalih funkcionalnih dijelova željezničke infrastrukture, kao i zemljište potrebno za tehnološka unaprjeđenja i razvoj željezničkog sustava te pripadajući zračni prostor 8. <i>interoperabilnost</i> je sposobnost željezničkog sustava za siguran i neprekinut željeznički promet, pri čemu se postižu zahtijevane razine učinkovitosti 9. <i>interoperabilna prekogranična usluga</i> je prekogranična usluga prijevoza, za koju željeznički prijevoznik posjeduje jedinstvenu potvrdu o sigurnosti s područjem djelovanja u najmanje dvije države članice 10. <i>iskrcatelj</i> je trgovačko društvo koje s vagona istovaruje kontejnere, kontejnere za rasuti teret, višedjelne plinske kontejnere, kontejnere cisterne ili prenosive cisterne ili</p>	<p>U potpunosti preuzeto</p>	

- ili C-IV (u skladu s EN 15227:2011) i najvećom čvrstoćom vozila od 800 kN (uzdužna tlačna sila u području priključivanja vagona); sustavi lake željeznice mogu imati vlastitu trasu ili je mogu dijeliti s cestovnim prijevozom te obično ne razmjenjuju vozila s prijevozom putnika ili tereta na dugim relacijama;
17. „tijelo za ocjenjivanje sukladnosti“ znači tijelo koje je prijavljeno ili imenovano kao tijelo odgovorno za poslove ocjenjivanja sukladnosti, uključujući umjeravanje, ispitivanje, izdavanje potvrde i pregled; tijelo za ocjenjivanje sukladnosti klasificirano je kao „prijavljeno tijelo“ nakon što ga prijavi država članica; tijelo za ocjenjivanje sukladnosti klasificirano je kao „imenovano tijelo“ nakon što ga imenuje država članica;
18. „sastavni dijelovi interoperabilnosti“ znači sastavni dijelovi operabilnosti kako su definirani u članku 2. točki 7. Direktive (EU) 2016/797;
19. „posjednik“ znači fizička ili pravna osoba koja kao vlasnik vozila ili imatelj prava korištenja upotrebljava vozilo kao prijevozno sredstvo te je kao takva registrirana u registru vozila iz članka 47. Direktive (EU) 2016/797;
20. „subjekt nadležan za održavanje“ („ECM“) znači subjekt koji je nadležan za održavanje vozila i koji je kao takav registriran u registru vozila iz članka 47. Direktive (EU) 2016/797;
21. „vozilo“ znači željezničko vozilo koje je prikladno za kretanje na kotačima po željezničkoj pruzi, s pogonom ili bez njega; vozilo se sastoji od jednog ili više strukturnih i funkcionalnih podsustava;
22. „proizvođač“ znači proizvođač kako je definiran u članku 2. točki 36. Direktive (EU) 2016/797;
23. „pošiljatelj“ znači poduzeće koje šalje robu u vlastito ime ili u ime treće osobe;
24. „primatelj“ znači svaka fizička ili pravna osoba koja prima robu u skladu s ugovorom o prijevozu; ako se prijevoz obavlja bez ugovora o prijevozu, svaka fizička ili pravna osoba koja preuzme robu pri dolasku smatra se primateljem;
25. „utovarivač“ znači poduzeće koje u ili na vagon ili kontejner utovaruje pakiranu robu, male kontejnere ili prenosive cisterne ili koje na vagon utovaruje kontejnere, kontejnere za rasuti teret, višedijelne plinske kontejnere, kontejnere cisterne ili prenosive cisterne;
26. „istovarivač“ znači poduzeće koje s vagona istovaruje kontejnere, kontejnere za rasuti teret, višedijelne plinske kontejnere, kontejnere cisterne ili prenosive cisterne ili bilo koje poduzeće koje iz ili sa vagona ili kontejnera istovaruje pakiranu robu, male kontejnere ili prenosive cisterne ili bilo koje poduzeće koje iskrcava robu iz cisterne (vagonske cisterne, cisterne koja se može skinuti, prenosive cisterne ili kontejnera cisterne) ili iz baterijskog vagona ili višedijelnog plinskog kontejnera ili iz vagona, velikog spremnika ili manjeg spremnika za prijevoz rasutog tereta ili kontejnera za prijevoz rasutog tereta;
27. „punilac“ znači poduzeće koje utovaruje robu u cisternu (uključujući vagonsku cisternu, vagon s cisternom koja se može skinuti, prenosivu cisternu ili kontejner cisternu), u vagon, u veliki kontejner ili manji kontejner za prijevoz rasutog tereta, u baterijski vagon ili u višedijelni plinski kontejner;
28. „praznilac“ znači poduzeće koje istovaruje robu iz cisterne (uključujući vagonsku cisternu, vagon s cisternom koja se može skinuti, prenosivu cisternu ili kontejner cisternu), iz vagona, velikog kontejnera ili manjeg kontejnera za prijevoz rasutog tereta, baterijskog vagona ili višedijelnog plinskog kontejnera;
29. „prijevoznik“ znači poduzeće koji obavlja prijevoz u skladu s ugovorom o prijevozu;
30. „naručitelj“ znači javni ili privatni subjekt koji naručuje projektiranje i/ili izgradnju, obnovu ili modernizaciju podsustava;
31. „vrsta djelovanja“ znači vrsta koju obilježava prijevoz putnika, uključujući ili isključujući usluge prijevoza pri velikim brzinama, prijevoz tereta, uključujući ili isključujući usluge prijevoza opasnih tvari te samo usluge ranžiranja;
32. „opseg djelovanja“ znači opseg koji je obilježen brojem putnika i/ili količinom robe i procijenjenom veličinom željezničkog prijevoznika u pogledu broja zaposlenika koji rade u željezničkom sektoru (primjerice, kao mikro, malo, srednje ili veliko poduzeće);
33. „područje djelovanja“ znači mreža ili mreže u jednoj državi članici ili više njih na kojima željeznički prijevoznik namjerava obavljati svoju djelatnost.

- trgovačko društvo koje iz ili sa vagona ili kontejnera istovaruje pakiranu robu, male kontejnere ili prenosive cisterne ili trgovačko društvo koje iskrcava robu iz cisterne (vagonske cisterne, cisterne koje se mogu skinuti, prenosive cisterne ili kontejneri cisterne), baterijskog vagona, višedijelnog plinskog kontejnera ili iz vagona
11. *Istraga* je postupak koji se provodi s ciljem sprječavanja ozbiljnih nesreća, nesreća i incidenata koji uključuje prikupljanje i analizu podataka, predlaganje zaključaka, uključujući otkrivanje uzroka ozbiljnih nesreća, nesreća i incidenata te prema potrebi, izradu i izdavanje sigurnosnih preporuka
12. *Iaka željeznica* je gradski ili prigradski sustav željezničkog prijevoza s otpomošću na sudare kategorije C-III ili C-IV (u skladu s EN 15227:2011) i najvećom čvrstoćom vozila od 800 kN (uzdužna tlačna sila u području priključivanja vagona) čiji sustavi mogu imati vlastitu infrastrukturu ili je mogu dijeliti s cestovnim prijevozom te obično ne razmjenjuju vozila s daljinskim prijevozom putnika ili tereta na dugim relacijama
13. *mobilni podsustav* je podsustav željezničkog vozila te prometno-upravljački i signalno-sigurnosni podsustav ugrađen u vozilo
14. *modernizacija* je svaka veća preinaka strukturnog podsustava ili dijela podsustava koja ima za posljedicu promjenu tehničke dokumentacije koja se prilaže "EZ" izvaji o provjeri, ako takva tehnička dokumentacija postoji, i koja poboljšava cjelokupnu izvedbu podsustava; u smislu propisa o gradnji modernizacija se odnosi na radove kojima se mijenjaju temeljni zahtjevi za građevinu i/ili usklađenost građevine s lokacijskim uvjetima u skladu s kojima je izgrađena (rekonstrukcija)
15. *mreža* se sastoji od željezničkih pruga, kolodvora, terminala i svih vrsta stabilnih postrojenja potrebnih za osiguranje sigurnog i neprekinutog rada željezničkog sustava Europske unije
16. *nacionalna pravila* su svi propisi Republike Hrvatske koji sadrže zahtjeve u vezi sa sigurnošću željeznica ili tehničke zahtjeve, osim onih utvrđenih pravilima Europske unije ili međunarodnim pravilima, i koja se primjenjuju na željezničke prijevoznike, upravitelje infrastrukture ili treće osobe
17. *nacionalno akreditacijsko tijelo* je nacionalno akreditacijsko tijelo kako je određeno u članku 2. točke 11. Uredbe (EZ) br. 765/2008
18. *nacionalno tijelo nadležno za sigurnost* je nacionalno tijelo kojemu su povjereni zadaci u vezi sa sigurnošću željeznice u skladu s ovim Zakonom ili bilo koje tijelo kojemu je više država članica Europske unije povjerilo te zadatke kako bi se osigurao jedinstven sustav sigurnosti
19. *naručitelj* je svaka pravna ili fizička osoba koja naručuje projektiranje i/ili građenje, obnovu ili modernizaciju strukturnog podsustava
20. *nesreća* je neželjeni ili neramjan iznenadni događaj ili poseban slijed takvih događaja koji ima štetne posljedice; nesreće mogu biti sudar, iskliznuće, nesreća na željezničko-cestovnom prijelazu ili pješачkom prijelazu preko pruge, nesreća s ljudskim žrtvama koja uključuje željezničko vozilo u pokretu, požar i ostalo
21. *obnova* je svaka veća izmjena na podsustavu ili dijelu strukturnog podsustava kojom se ne mijenja cjelokupna izvedba podsustava; u smislu propisa o gradnji, ovisno o tome utječe li se radovima obnove na način ispunjavanja temeljnih zahtjeva za građevinu i/ili lokacijske uvjete u skladu s kojima je izgrađena, obnova infrastrukturnih podsustava može predstavljati održavanje ili rekonstrukciju
22. *ocjenjivanje sukladnosti* je postupak kojim se dokazuje da su određeni zahtjevi koji se odnose na proizvod, postupak, uslugu, podsustav, osobu ili tijelo ispunjeni
23. *opseg djelovanja* je opseg koji je obilježen brojem putnika i/ili količinom robe i procijenjenom veličinom željezničkog prijevoznika u pogledu broja zaposlenika koji rade u željezničkom sektoru
24. *osnovni parametri* su svi regulatorni, tehnički ili operativni uvjeti koji su od presudnog značaja za interoperabilnost i koji su navedeni u odgovarajućim tehničkim specifikacijama za interoperabilnost (u daljnjem tekstu: TSI)
25. *osnovni zahtjevi* su svi zahtjevi utvrđeni u Prilogu 3. ovoga Zakona koje mora ispunjavati željeznički sustav Europske unije te podsustavi i sastavni dijelovi

interoperabilnosti, uključujući sučelja

26. *osoba s invaliditetom i osoba sa ograničenom pokretljivošću* je svaka osoba koja ima trajno ili privremeno tjelesno, duševno, intelektualno ili osjetilno oštećenje koje, u interakciji s različitim preprekama, može ometati potpuno i učinkovito korištenje te osobe prijevoznim sredstvima na ravnopravnoj osnovi s ostalim putnicima ili čija je pokretljivost u prometu ograničena zbog dobi

27. *ovlašteni zastupnik* je svaka fizička ili pravna osoba s prebivalištem ili sjedištem u Europskoj uniji, koju je proizvođač ili naručitelj pisano ovlastio da u ime proizvođača ili naručitelja obavlja određene zadaće

28. *ozbiljna nesreća* je sudar vlakova ili iskliznuće vlaka koje ima za posljedicu smrt najmanje jedne osobe ili teške ozljede pet ili više osoba ili veliku štetu na vozilima, željezničkoj infrastrukturi ili okolišu, kao i svaka druga nesreća sa sličnim posljedicama koja ima očigledan utjecaj na sigurnost željezničkog sustava ili na upravljanje sigurnošću

29. *pješački prijelaz preko pruge* je mjesto križanja željezničke pruge ili industrijskoga kolosijeka i pješačke staze, odnosno prometne površine određene za kretanje pješaka u istoj razini, a koji može biti i u sklopu željezničko-cestovnog prijelaza

30. *podnositelj zahtjeva* je fizička ili pravna osoba koja traži odobrenje, bez obzira na to radi li se o željezničkom prijevozniku, upravitelju infrastrukture ili bilo kojoj drugoj pravnoj osobi, primjerice proizvođaču, vlasniku ili posjedniku; u smislu odredbe članka 63. ovoga Zakona *podnositelj zahtjeva* je naručitelj ili proizvođač ili njihovi ovlašteni zastupnici; u smislu odredbe članka 59. ovoga Zakona *podnositelj zahtjeva* je pravna ili fizička osoba koja zahtjeva odobrenje Agencije Europske unije za željeznice u vezi tehničkih rješenja za projekte pružne opreme Europskog sustava upravljanja željezničkim prometom (engl. European Rail Traffic Management System - ERTMS) (u daljnjem tekstu: ERTMS)

31. *područje djelovanja* je mreža ili mreže u jednoj državi članici ili više njih na kojima željeznički prijevoznik namjerava obavljati svoju djelatnost

32. *područje uporabe vozila* je mreža ili mreže unutar države članice ili grupe država članica u kojima se vozilo namjerava upotrebljavati

33. *pod sustavi* su strukturni ili funkcionalni dijelovi željezničkog sustava Europske unije kako je određeno u Prilogu 2. ovoga Zakona

34. *poseban slučaj (izuzeće)* je bilo koji dio željezničkog sustava, za koji su u TSI-ima potrebne posebne privremene ili trajne odredbe uslijed zemljopisnih ili topografskih ograničenja, ograničenja uslijed prostornih planova, ili odredbe kojima se utječe na usklađenost s postojećim stanjem sustava; to može posebno uključivati željezničke pruge i mreže koje su odvojene od ostatka mreže Europske unije, tovarni profil, širinu kolosijeka ili razmak između kolosijeka te vozila koja su namijenjena isključivo za lokalnu, regionalnu ili povijesnu uporabu, kao i vozila iz trećih zemalja ili koja su namijenjena trećim zemljama

35. *posjednik vozila* je pravna ili fizička osoba, koja kao vlasnik vozila ili imatelj prava korištenja, koristi vozilo kao prijevozno sredstvo te je kao posjednik upisan u registru vozila

36. *postojeći željeznički sustav* je željeznička infrastruktura koja se sastoji od željezničkih pruga i stabilnih postrojenja postojeće željezničke mreže, uz vozila svih kategorija i podrijetla koja prometuju na toj infrastrukturi

37. *pošiljatelj* je trgovačko društvo koje šalje robu u vlastito ime ili u ime treće osobe

38. *praznitelj* je trgovačko društvo koje istovaruje robu iz cisterne (uključujući vagonsku cisternu, vagon s cisternom koja se može skinuti, prenosivu cisternu ili kontejner cisternu), vagona, velikog kontejnera ili manjeg kontejnera za prijevoz rasutog tereta, baterijskog vagona ili višedijelnog plinskog kontejnera

39. *prihvatljiv nacionalni način osiguravanja usklađenosti* su neobvezujuća mišljenja koja izdaju države članice Europske unije radi definiranja načina utvrđivanja usklađenosti s nacionalnim pravilima

40. *prihvatljiv način osiguravanja usklađenosti* su neobvezujuća mišljenja koja izdaje Agencija Europske unije za željeznice radi definiranja načina utvrđivanja usklađenosti s osnovnim zahtjevima

41. *prijevoznik* je trgovačko društvo koje obavija prijevoz u skladu s ugovorom o prijevozu

42. *primatelj* je svaka fizička ili pravna osoba koja prima robu u skladu s ugovorom o prijevozu, a ako se prijevoz obavlja bez ugovora o prijevozu i svaka fizička ili pravna osoba koja preuzme robu pri dolasku

43. *proizvod* je konačni rezultat: dobiven postupkom proizvodnje, uključujući sastavne dijelove interoperabilnosti i podsustave

44. *proizvođač* je svaka fizička ili pravna osoba koja proizvodi proizvod u obliku sastavnih dijelova interoperabilnosti, podsustava ili vozila ili za koju taj proizvod projektira ili proizvodi netko drugi te koja taj proizvod stavlja na tržište pod vlastitim imenom ili zaštitnim znakom

45. *projekt u kasnijoj fazi razvoja* je projekt u kojemu je faza planiranja ili izgradnje dostigla točku u kojoj bi promjena tehničkih specifikacija mogla ugroziti održivost planiranog projekta

46. *projektirano stanje uporabe* je uobičajeni način rada i predvidivi pogoršani uvjeti (uključujući trošenje) u opsegu i pod uvjetima uporabe navedenima u tehničkoj dokumentaciji i dokumentaciji o održavanju

47. *pružni pojas* je pojas kojega čini zemljište ispod željezničke pruge, odnosno kolosijeka, između kolosijeka i pokraj krajnjih kolosijeka s obje strane željezničke pruge, na udaljenosti od najmanje osam metara, odnosno najmanje šest metara ako željeznička pruga prolazi kroz naseljeno mjesto, mjereno vodoravno od osi krajnjega kolosijeka sa svake strane, kao i pripadajući zračni prostor

48. *punitelj* je trgovačko društvo koje utovaruje robu u cisternu (uključujući vagonsku cisternu, vagon s cisternom koja se može skinuti, prenosivu cisternu ili kontejner cisternu), vagon, veliki kontejner ili manji kontejner za prijevoz rasutog tereta, baterijski vagon ili višedijelni plinski kontejner

49. *puštanje u uporabu* je skup aktivnosti kojima se infrastrukturni podsustav stavlja u operativno stanje

50. *sastavni dijelovi interoperabilnosti* su osnovni elementi, skupine elemenata, sklopovi, naprave ili uređaji (što obuhvaća materijalne i nematerijalne proizvode kao što je programska podrška), koji su ugrađeni ili koji se namjeravaju ugraditi u podsustav i o kojima izravno ili neizravno ovisi interoperabilnost željezničkog sustava

51. *serija* je niz istovrsnih vozila jednog određenog tipa s istovjetnim bitnim svojstvima

52. *stavljanje na tržište* je prvo stavljanje sastavnog dijela interoperabilnosti, podsustava ili vozila na tržište Europske unije koje je spremno funkcionirati u projektiranom stanju uporabe

53. *strojovođa* je osoba koja je osposobljena i ovlaštena za samostalno, odgovorno i sigurno upravljanje vlakom za prijevoz putnika ili tereta, radnim vlakom, lokomotivom, manevarskom lokomotivom i vozilom za posebne namjene s vlastitim pogonom

54. *subjekt nadležan za održavanje* (engl. Entity in Charge of Maintenance - ECM) je subjekt koji je nadležan za održavanje vozila i koji je kao takav upisan u registru vozila

55. *sustav upravljanja sigurnošću* (engl. Safety Management System – SMS) su organizacija, mjere predostrožnosti i postupci koje upravitelj infrastrukture ili željeznički prijevoznik uspostavlja radi sigurnog upravljanja svojom djelatnosti

56. *tehnička specifikacija* je dokument kojim se propisuju tehnički zahtjevi koje proizvod, podsustav, postupak ili usluga moraju ispuniti

57. *tehnička specifikacija za interoperabilnost* je specifikacija kojom je obuhvaćen svaki podsustav ili dio podsustava s ciljem ispunjavanja osnovnih zahtjeva i postizanja interoperabilnosti željezničkog sustava Europske unije (TSI)

58. *tijelo za ocjenjivanje sukladnosti* je tijelo koje je prijavljeno ili imenovano kao tijelo odgovorno za poslove ocjenjivanja sukladnosti, uključujući umjerenje, ispitivanje, potvrđivanje i pregled; tijelo za ocjenjivanje sukladnosti klasificirano je kao "prijavljeno tijelo" (engl. Notified Body – NoBo) nakon što ga prijavi država članica, a tijelo za ocjenjivanje sukladnosti klasificirano je kao "imenovano tijelo" (engl. Designated Body – DeBo) nakon što ga imenuje država članica

59. *upravitelj infrastrukture* je upravitelj infrastrukture kako je određeno u propisu kojim se

	<p>uređuje područje željeznice</p> <p>60. <i>usklađena norma</i> je europska norma u smislu članka 2. stavka 1. točke (c) Uredbe (EU) br. 1025/2012</p> <p>61. <i>utovaritelj</i> je trgovačko društvo koje u ili na vagon ili kontejner utovaruje pakiranu robu, male kontejnere ili prenosive cisterne ili koje na vagon utovaruje kontejnere, kontejnere za rasuti teret, višedijelne plinske kontejnere, kontejnere cisterne ili prenosive cisterne</p> <p>62. <i>uzroci</i> su radnje, propusti, događaji ili uvjeti, ili njihova kombinacija, koji su doveli do nesreće ili incidenta</p> <p>63. <i>velika šteta</i> je šteta koju Istražno tijelo može odmah procijeniti na ukupan iznos od najmanje 2 milijuna eura u kunskoj protuvrijednosti</p> <p>64. <i>vlak</i> je sastavljeni i spojeni niz željezničkih vozila s jednim ili više vučnih vozila ili samo vučno vozilo, odnosno više međusobno spojenih vučnih vozila, koji prometuju pod određenim brojem ili oznakom, označen signalnim znakom čelnoga i završnoga signala, dok se vlakom ne smatraju vozila za posebne namjene s vlastitim pogonom, koja sama ili s priključenim vozilima, ne udovoljavaju propisanim tehničkim uvjetima (osovinsko opterećenje, električni otpor osovinskog sklopa, izmjere kotača i sl.)</p> <p>65. <i>vozilo</i> je željezničko vozilo, s vlastitim pogonom ili bez njega, sposobno kretati se željezničkom prugom na kotačima, a sastoji se od jednog ili više strukturnih i funkcionalnih podsustava ili njihovih dijelova</p> <p>66. <i>vrsta usluga</i> je usluga prijevoza putnika, uključujući ili isključujući uslugu prijevoza pri velikim brzinama, usluga prijevoza tereta, uključujući ili isključujući uslugu prijevoza opasnih tvari te samo usluga ranžiranja</p> <p>67. <i>zajednički sigurnosni ciljevi</i> (engl. Common Safety Targets – CST) su ciljevi kojima se utvrđuju minimalne razine sigurnosti koje treba ostvariti željeznički sustav kao cjelina, a kada je to izvedivo, i različiti dijelovi željezničkog sustava u svakoj državi članici i u Europskoj uniji (kao što je konvencionalni željeznički sustav, željeznički sustav velikih brzina, dugački željeznički tuneli ili pruge koje se upotrebljavaju isključivo za prijevoz tereta)</p> <p>68. <i>zajedničke sigurnosne metode</i> (engl. Common Safety Methods – CSM) su metode kojima se opisuje ocjena razine sigurnosti i postizanje sigurnosnih ciljeva i usklađenost s drugim sigurnosnim zahtjevima</p> <p>69. <i>zamjena u okviru održavanja</i> je zamjena sastavnih dijelova strukturnih podsustava iste funkcije i izvedbe u okviru preventivnog ili korektivnog održavanja</p> <p>70. <i>zaštitni pružni pojas</i> je pojas kojega čini zemljište s obje strane željezničke pruge, odnosno kolosijeka, na udaljenosti od 100 m mjereno vodoravno od osi krajnjega kolosijeka sa svake strane, kao i pripadajući zračni prostor</p> <p>71. <i>željeznička infrastruktura</i> je željeznička infrastruktura kako je određeno u propisu kojim se uređuje područje željeznice</p> <p>72. <i>željeznički prijevoznik</i> je željeznički prijevoznik kako je određeno u propisu kojim se uređuje područje željeznice i svaka druga pravna osoba koja obavlja usluge prijevoza putnika i/ili tereta željeznicom, pod uvjetom da ta pravna osoba osigurava vuču vlakova, a to također uključuje i pravnu osobu koja obavlja samo vuču vlakova</p> <p>73. <i>željeznički sustav Europske unije</i> sastoji se od dijelova koji su određeni u Prilogu 1. ovoga Zakona</p> <p>74. <i>željezničko-cestovni prijelaz</i> je mjesto križanja željezničke pruge ili industrijskoga kolosijeka i ceste u istoj razini koje može uključivati i križanje s pješačkom i biciklističkom stazom ili drugim putovima namijenjenim prolasku ljudi, životinja, vozila ili strojeva.</p> <p>(2) Izrazi koji se koriste u ovom Zakonu, a imaju rodno značenje odnose se jednako na ženski i muški rod.</p>		
<p>POGLAVLJE II. RAZVOJ SIGURNOSTI ŽELJEZNICA I UPRAVLJANJE SIGURNOŠĆU ŽELJEZNICA</p>	<p>Uz stavak 1. i 3. do 6. Članak 1.</p>	<p>U potpunosti preuzeto</p>	

<p>Članak 4.</p> <p>Uloga sudionika u željezničkom sustavu Unije u razvoju i poboljšanju sigurnosti željeznica</p> <p>1. S ciljem razvoja i poboljšanja sigurnosti željeznica, države članice u granicama svojih nadležnosti:</p> <p>(a) osiguravaju općenito održavanje sigurnosti željeznice i, kada je to razumno izvedivo, njezino kontinuirano poboljšavanje, uzimajući u obzir razvoj prava Unije i međunarodnih pravila te tehnički i znanstveni napredak, pri čemu se prednost daje sprečavanju nesreća;</p> <p>(b) osiguravaju da se sve primjenjivo zakonodavstvo izvršava na otvoren i nediskriminirajući način, potičući razvoj jedinstvenog europskog sustava željezničkog prijevoza;</p> <p>(c) osiguravaju da se mjerama za razvoj i poboljšanje sigurnosti željeznice uzima u obzir potreba za pristupom utemeljenim na sustavu;</p> <p>(d) osiguravaju da odgovornost za siguran rad željezničkog sustava Unije i upravljanje rizicima koji su s time povezani snose upravitelji infrastrukture i željeznički prijevoznici, pri čemu je svaki odgovoran za svoj dio sustava, čime ih se obvezuje da:</p> <p>i. provode potrebne mjere za upravljanje rizicima kako je navedeno u članku 6. stavku 1. točki (a), prema potrebi u međusobnoj suradnji;</p> <p>ii. primjenjuju pravila Unije i nacionalna pravila;</p> <p>iii. uspostave sustave upravljanja sigurnošću u skladu s ovom Direktivom;</p> <p>(e) ne dovodeći u pitanje građansko-pravnu odgovornost u skladu s pravnim zahtjevima država članica, osiguravaju da je svaki upravitelj infrastrukture i svaki željeznički prijevoznik odgovoran dotičnim korisnicima, klijentima, radnicima i drugim sudionicima iz stavka 4. za svoj dio sustava i njegov siguran rad, uključujući nabavu materijala i ugovaranje usluga;</p> <p>(f) razvijaju i objavljuju godišnje sigurnosne planove u kojima se navode mjere planirane za ostvarivanje CST-ova; i</p> <p>(g) prema potrebi, podržavaju Agenciju u njezinom radu na nadgledanju razvoja sigurnosti željeznica na razini Unije.</p> <p>2. Agencija, u granicama svojih nadležnosti, osigurava opće održavanje sigurnosti željeznice i, kada je to razumno izvedivo, njezino kontinuirano poboljšavanje, uzimajući u obzir razvoj prava Unije te tehnički i znanstveni napredak, pri čemu se prednost daje sprečavanju ozbiljnih nesreća.</p> <p>3. Željeznički prijevoznici i upravitelji infrastrukture:</p> <p>(a) provode potrebne mjere za upravljanje rizicima iz članka 6. stavka 1. točke (a), prema potrebi u međusobnoj suradnji i suradnji s drugim sudionicima;</p> <p>(b) u svojim sustavima upravljanja sigurnošću uzimaju u obzir rizike povezane s aktivnostima drugih sudionika i trećih osoba;</p> <p>(c) prema potrebi, ugovorno obvezuju druge sudionike iz stavka 4. koji imaju mogući utjecaj na siguran rad željezničkog sustava Unije da provode mjere za upravljanje rizicima; i</p> <p>(d) osiguravaju da njihovi izvođači provode mjere za upravljanje rizicima putem primjene CSM-ova za postupke nadgledanja koji su utvrđeni u CSM-ovima o nadgledanju iz članka 6. stavka 1. točke (c) te da je to propisano u ugovornim aranžmanima koje treba predočiti na zahtjev Agencije ili nacionalnog tijela nadležnog za sigurnost.</p> <p>4. Ne dovodeći u pitanje odgovornosti željezničkih prijevoznika i upravitelja infrastrukture iz stavka 3., subjekti nadležni za održavanje i svi ostali sudionici koji imaju potencijalni utjecaj na siguran rad željezničkog sustava Unije, uključujući proizvođače, pružatelje usluga održavanja, posjednike, pružatelje usluga, naručitelje, prijevoznike, pošiljatelje, primatelje, punioce, prazniocce, utovarivače, istovarivače:</p> <p>(a) provode potrebne mjere za upravljanje rizicima, prema potrebi u suradnji s drugim sudionicima;</p> <p>(b) osiguravaju da podsustavi, pribor i oprema koje dostavljaju te usluge koje pružaju ispunjavaju navedene zahtjeve i uvjete korištenja kako bi ih dotični željeznički prijevoznik i/ili upravitelj infrastrukture mogao koristiti na siguran način.</p> <p>5. Željeznički prijevoznici, upravitelji infrastrukture i svi sudionici iz stavka 4. koji otkriju sigurnosni rizik povezan s nedostatcima i nesukladnostima u konstrukciji ili kvarovima tehničke opreme, uključujući one na opremi strukturnih podsustava ili su obaviješteni o njima, u granicama svojih nadležnosti:</p> <p>(a) poduzimaju sve potrebne korektivne mjere kako bi se otklonio utvrđeni sigurnosni rizik;</p> <p>(b) obavješćuju o tim rizicima relevantne uključene strane kako bi im omogućili poduzimanje svakog daljnjeg potrebnog korektivnog djelovanja radi osiguranja neprekinute izvedbe željezničkog sustava Unije u pogledu sigurnosti. Agencija može uspostaviti alat kojim bi se olakšala ta razmjena informacija među relevantnim sudionicima, uzimajući u obzir privatnost uključenih korisnika, rezultate analize troškova i koristi, kao i informatičke aplikacije i registre koje je Agencija već uspostavila.</p> <p>6. U slučaju razmjene vozila među željezničkim prijevoznicima, svaki sudionik koji je uključen u razmjenu razmjenjuje sve informacije relevantne za siguran rad, uključujući, ali ne ograničavajući se na, stanje i povijest</p>	<p>(2) Sigurnost željezničkog sustava mora se sustavno održavati i trajno unaprjeđivati na nediskriminirajući i otvoren način, potičući i uzimajući u obzir razvoj prava Europske unije i međunarodnih pravila te tehnički i znanstveni napredak, a naročito s ciljem sprječavanja ozbiljnih nesreća.</p> <p>Članak 8., stavak 6</p> <p>(6) Agencija surađuje s Agencijom Europske unije za željeznice, osobito u svrhu nadgledanja razvoja sigurnosti željeznica na razini Europske unije.</p> <p>Članak 21.</p> <p>(1) Upravitelji infrastrukture i željeznički prijevoznici, u okviru svoje djelatnosti, odgovorni su za sigurnost željezničkog sustava Europske unije i za upravljanje povezanim rizicima.</p> <p>(2) Upravitelji infrastrukture i željeznički prijevoznici, dužni su provoditi mjere potrebne za upravljanje rizicima, primjenjivati pravila Europske unije i nacionalna pravila te uspostaviti sustav upravljanja sigurnošću u skladu s ovim Zakonom.</p> <p>(3) Ne dovodeći u pitanje građansko-pravnu odgovornost, upravitelji infrastrukture i željeznički prijevoznici odgovorni su korisnicima, putnicima, radnicima i ostalim strankama za dio sustava u okviru svoje djelatnosti i za njegov siguran rad, uključujući nabavu materijala i ugovaranje usluga.</p> <p>(4) Željeznički prijevoznici i upravitelji infrastrukture:</p> <p>a) u svojim sustavima upravljanja sigurnošću uzimaju u obzir rizike povezane s aktivnostima drugih sudionika i trećih osoba</p> <p>b) prema potrebi, ugovorno obvezuju druge sudionike iz stavka 5. ovog članka koji imaju mogući utjecaj na siguran rad željezničkog sustava Europske unije da provode mjere za upravljanje rizicima i</p> <p>c) osiguravaju da njihovi izvođači provode mjere za upravljanje rizicima putem primjene zajedničkih sigurnosnih metoda za postupke nadgledanja koji su utvrđeni u zajedničkim sigurnosnim metodama o nadgledanju te da je to propisano u odgovarajućim aktima koje treba predočiti na zahtjev Agencije Europske unije za željeznice ili Agencije.</p> <p>(5) Ne dovodeći u pitanje odgovornosti željezničkih prijevoznika i upravitelja infrastrukture iz stavka 4. ovoga članka, subjekti nadležni za održavanje i svi ostali sudionici koji imaju potencijalni utjecaj na siguran rad željezničkog sustava Unije, uključujući proizvođače, pružatelje usluga održavanja, posjednike, pružatelje usluga, naručitelje, prijevoznike, pošiljatelje, primatelje, punitelje, praznitelje, utovaritelje, iskratelje:</p> <p>a) provode potrebne mjere za upravljanje rizicima, prema potrebi u suradnji s drugim sudionicima i</p> <p>b) osiguravaju da podsustavi, pribor i oprema koje dostavljaju te usluge koje pružaju ispunjavaju navedene zahtjeve i uvjete korištenja kako bi ih željeznički prijevoznik i/ili upravitelj infrastrukture mogao koristiti na siguran način.</p> <p>(6) U cilju razvoja i unaprjeđenja sigurnosti na mreži Europske unije razvijaju se zajednički sigurnosni ciljevi i zajedničke sigurnosne metode te se razvijaju i objavljuju godišnji sigurnosni planovi u kojima se navode mjere planirane za ostvarivanje zajedničkih sigurnosnih ciljeva.</p> <p>(7) Željeznički prijevoznici, upravitelji infrastrukture i svi sudionici iz stavka 5. ovoga članka koji otkriju sigurnosni rizik povezan s nedostatcima i nesukladnostima u konstrukciji ili kvarovima tehničke opreme, uključujući one na opremi strukturnih podsustava ili su obaviješteni o njima, u granicama svojih nadležnosti:</p> <p>a) moraju poduzeti potrebne korektivne mjere kako bi se otklonio utvrđeni sigurnosni rizik i</p> <p>b) moraju obavijestiti o rizicima uključene stranke kako bi im omogućili poduzimanje svakog daljnjeg potrebnog korektivnog djelovanja radi osiguranja neprekinute izvedbe željezničkog sustava Europske unije u pogledu sigurnosti.</p> <p>8) U slučaju razmjene vozila između željezničkih prijevoznika, svaki sudionik koji je uključen u razmjenu odgovoran je za potpuno i istinito prenošenje svih potrebnih informacija kako bi se provjerilo jesu li vozila ispravna za korištenje, a osobito za informacije vezane uz stanje i povijest vozila, dokumentaciju o održavanju, sljedivost</p>	
--	---	--

<p>dotičnog vozila, elemente dokumentacije o održavanju u svrhu sljedivosti, sljedivost utovarnih djelatnosti i teretne listove.</p>	<p>utovarnih djelatnosti i teretnih listova. Uz stavak 2.</p>	<p>Nije potrebno preuzimanje</p>	<p>odredbe kojima se propisuju obveze za institucije, tijela i agencije EU</p>
<p>Članak 5. Zajednički sigurnosni pokazatelji („CSI-ovi“) 1. Kako bi se olakšala procjena ostvarenja CST-ova i osiguralo nadgledanje općeg razvoja sigurnosti željeznice, države članice prikupljaju informacije o CSI-ovima putem godišnjih izvješća nacionalnih tijela nadležnih za sigurnost iz članka 19. 2. CSI-ovi su navedeni u Prilogu I.</p>	<p>Uz stavak 1. Članak 22. (1) U cilju ocjene postizanja zajedničkih sigurnosnih ciljeva i praćenja općeg razvoja sigurnosti željezničkog sustava, Agencija prikuplja podatke o zajedničkim sigurnosnim pokazateljima (engl. Common Safety Indicators – CSI) te ih u okviru godišnjeg izvješća podnosi Agenciji Europske unije za željeznice. Uz stavak 2. Članak 22 (3) Zajednički sigurnosni pokazatelji utvrđeni su u Prilogu 4. ovoga Zakona.</p>	<p>U potpunosti preuzeto</p>	
<p>Članak 6. Zajedničke sigurnosne metode („CSM-ovi“) 1. CSM-ovi opisuju način na koji se ocjenjuju razine sigurnosti, ostvarivanje sigurnosnih ciljeva i usklađenost s drugim sigurnosnim zahtjevima, uključujući, prema potrebi, putem neovisnog tijela za ocjenu, objašnjavajući i definirajući: (a) metode vrednovanja i procjene rizika; (b) metode za ocjenu sukladnosti sa zahtjevima iz potvrda o sigurnosti i uvjerenja o sigurnosti izdanih u skladu s člancima 10. i 12.; (c) metode nadzora koje trebaju primijeniti nacionalna tijela nadležna za sigurnost i metode nadgledanja koje trebaju primijeniti željeznički prijevoznici, upravitelji infrastrukture i subjekti nadležni za održavanje; (d) metode za ocjenjivanje razine sigurnosti i izvedbe željezničkih prijevoznika u pogledu sigurnosti na nacionalnoj razini i razini Unije; (e) metode za ocjenjivanje ostvarenja sigurnosnih ciljeva na nacionalnoj razini i razini Unije; i (f) sve ostale metode koje obuhvaćaju postupak sustava upravljanja sigurnošću koje moraju biti usklađene na razini Unije. 2. Komisija provedbenim aktima daje mandat Agenciji za izradu nacrtu CSM-ova i njihovih izmjena te za davanje odgovarajućih preporuka Komisiji na temelju jasnog obrazloženja potrebe za novim ili izmijenjenim CSM-om i njegovog utjecaja na postojeća pravila i razinu sigurnosti željezničkog sustava Unije. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 28. stavka 3. Ako odbor iz članka 28. („odbor“) ne da nikakvo mišljenje, Komisija ne donosi nacrt provedbenog akta i primjenjuje se članak 5. stavak 4. treći podstavak Uredbe (EU) br. 182/2011. Pri izradi, donošenju i preispitivanju CSM-ova uzimaju se u obzir mišljenja korisnika, nacionalnih tijela nadležnih za sigurnost i dionika, među ostalim, prema potrebi, socijalnih partnera. Preporukama se prilaže izvješće o rezultatima tog savjetovanja i izvješće s procjenom učinka novog ili izmijenjenog CSM-a koji treba donijeti. 3. Za vrijeme izvršavanja mandata iz stavka 2. Agencija ili Komisija sustavno i redovno izvješćuju odbor o pripremnom radu na CSM-ovima. Komisija za vrijeme tog rada može Agenciji upućivati korisne preporuke u vezi s CSM-ovima i analizom troškova i koristi. Komisija posebno može zatražiti da Agencija ispita alternativna rješenja te da se procjena troškova i koristi tih alternativnih rješenja navede u izvješću koje je priloženo nacrtu CSM-ova. Pri izvršavanju zadaća navedenih u prvom podstavku Komisiji pomaže odbor. 4. Komisija ispituje preporuku koju je izdala Agencija kako bi provjerila je li ispunjen mandat iz stavka 2. Ako mandat nije ispunjen, Komisija od Agencije traži da preispita svoju preporuku, navođenjem točaka mandata koje nisu ispunjene. Komisija iz opravdanih razloga može odlučiti izmijeniti mandat dodijeljen Agenciji u skladu s postupkom navedenim u stavku 2. Pri izvršavanju zadaća navedenih u prvom podstavku Komisiji pomaže odbor. 5. CSM-ovi se revidiraju u redovitim vremenskim razmacima, uzimajući u obzir iskustvo stečeno njihovom primjenom i globalni razvoj sigurnosti željeznica te s ciljem općenitog održavanja i, kada je to razumno izvedivo, kontinuiranog poboljšanja sigurnosti. 6. Na temelju preporuke koju je izdala Agencija i nakon ispitivanja iz stavka 4. ovog članka Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata u skladu s člankom 27. u vezi sa sadržajem CSM-ova i svih njihovih izmjena. 7. Države članice bez odgode donose sve potrebne izmjene svojih nacionalnih pravila u svjetlu donošenja i izmjena</p>	<p>Uz stavak 1. do 6. Uz stavak 7. Ne prenosi se, izravno primjenjivo.</p>	<p>Nije potrebno preuzimanje</p>	<p>odredbe kojima se propisuju obveze za institucije, tijela i agencije EU</p>

<p>CSM-ova.</p> <p>Članak 7.</p> <p>Zajednički sigurnosni ciljevi („CST-ovi“)</p> <p>1. CST-ovima se uspostavljaju minimalne razine sigurnosti koje sustav kao cjelina treba dosegnuti te, kada je to izvedivo, različiti dijelovi željezničkog sustava u svakoj državi članici i u Uniji. CST-ovi mogu biti izraženi u kriterijima za prihvatljivost rizika ili ciljnim razinama sigurnosti i posebno uzimaju u obzir:</p> <p>(a) pojedinačne rizike koji se odnose na putnike, osoblje, uključujući zaposlenike ili izvođače, korisnike željezničko-cestovnih prijelaza i ostale te, ne dovodeći u pitanje postojeća nacionalna i međunarodna pravila o odgovornosti, pojedinačne rizike koji se odnose na neovlaštene osobe;</p> <p>(b) društvene rizike.</p> <p>2. Komisija provedbenim aktima daje mandat Agenciji za izradu nacrtu CST-ova i njihovih izmjena te za davanje odgovarajućih preporuka Komisiji na temelju jasnog obrazloženja potrebe za novim ili izmijenjenim CST-om i njegovog utjecaja na postojeća pravila. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 28. stavka 3. Ako odbor ne da nikakvo mišljenje, Komisija ne donosi nacrt provedbenog akta i primjenjuje se članak 5. stavak 4. treći podstavak Uredbe (EU) br. 182/2011.</p> <p>3. Za vrijeme izvršavanja mandata iz stavka 2. ovog članka Agencija ili Komisija sustavno i redovno izvješćuju odbor o pripremnom radu na CSM-ovima. Komisija za vrijeme tog rada može Agenciji upućivati korisne preporuke u vezi s CSM-ovima i analizom troškova i koristi. Komisija posebno može zatražiti da Agencija ispita alternativna rješenja te da se procjena troškova i koristi tih alternativnih rješenja navede u izvješću koje je priloženo nacrtu CSM-ova. Pri izvršavanju zadaća navedenih u prvom podstavku Komisiji pomaže odbor.</p> <p>4. Komisija ispituje preporuku koju je izdala Agencija kako bi provjerila je li ispunjen mandat iz stavka 2. Ako mandat nije ispunjen, Komisija od Agencije traži da preispita svoju preporuku, navođenjem točaka mandata koje nisu ispunjene. Komisija iz opravdanih razloga može odlučiti izmijeniti mandat dodijeljen Agenciji u skladu s postupkom navedenim u stavku 2. Pri izvršavanju zadaća navedenih u prvom podstavku Komisiji pomaže odbor.</p> <p>5. CST-ovi se revidiraju u redovitim vremenskim razmacima, uzimajući u obzir globalni razvoj sigurnosti željeznica. Revidirani CST-ovi odražavaju svako prioritarno područje u kojem treba dodatno poboljšati sigurnost.</p> <p>6. Na temelju preporuke koju je izdala Agencija i nakon ispitivanja iz stavka 4 ovog članka Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata u skladu s člankom 27. u vezi sa sadržajem CSM-ova i svih njihovih izmjena.</p> <p>7. Države članice donose sve potrebne izmjene svojih nacionalnih pravila kako bi ostvarile barem CST-ove i sve revidirane CST-ove u skladu s rasporedom provedbe koji im je priložen. Te se izmjene uzimaju u obzir u godišnjim sigurnosnim planovima iz članka 4. stavka 1. točke (f). Države članice o tim pravilima obavješćuju Komisiju u skladu s člankom 8.</p>	<p>Uz stavak 1. do 6.</p> <p>Uz stavak 7.</p> <p>Ne prenosi se, izravno primjenjivo.</p>	<p>Nije potrebno preuzimanje</p>	<p>odredbe kojima se propisuju obveze za institucije, tijela i agencije EU</p>
<p>Članak 8.</p> <p>Nacionalna pravila u području sigurnosti</p> <p>1. Nacionalna pravila o kojima je obaviješteno do 15. lipnja 2016. u skladu s Direktivom 2004/49/EZ primjenjuju se ako:</p> <p>(a) pripadaju jednoj od kategorija utvrđenih u Prilogu II., i</p> <p>(b) su usklađena s pravom Unije, uključujući posebice TSI-ove, CST-ove i CSM-ove; te</p> <p>(c) ne bi rezultirala proizvodnjom diskriminacijom ili prikrivenim ograničenjem željezničkog prijevoza među državama članicama.</p> <p>2. Do 15. lipnja 2018. države članice preispituju nacionalna pravila iz stavka 1. i stavljaju izvan snage:</p> <p>(a) sva nacionalna pravila o kojima nije obaviješteno ili koja ne ispunjavaju kriterije utvrđene u stavku 1.;</p> <p>(b) sva nacionalna pravila koja su na temelju prava Unije postala suvišna, uključujući posebice TSI-ove, CST-ove i CSM-ove.</p> <p>U tu svrhu države članice mogu se koristiti alat za upravljanje pravilima iz članka 27. stavka 4. Uredbe (EU) 2016/796 i mogu od Agencije zatražiti da ispita određena pravila u odnosu na kriterije utvrđene u ovom stavku.</p> <p>3. Države članice mogu utvrditi nova nacionalna pravila na temelju ove Direktive samo u sljedećim slučajevima:</p> <p>(a) ako pravila koja se odnose na postojeće sigurnosne metode nisu obuhvaćena CSM-om;</p> <p>(b) ako operativna pravila željezničke mreže još nisu obuhvaćena TSI-ovima;</p> <p>(c) kao hitnu preventivnu mjeru, posebice nakon nesreće ili incidenta;</p> <p>(d) kada je potrebno revidirati pravilo o kojem se već obavijestilo;</p> <p>(e) kada pravila o zahtjevima koje treba ispunjavati osoblje koje obavlja zadaće bitne za sigurnost, uključujući kriterije za odabir, fizičku i psihičku sposobnost te stručnu osposobljenost, još nisu obuhvaćena TSI-om ili Direktivom 2007/59/EZ Europskog parlamenta i Vijeća (11).</p>	<p>Uz stavak 1. i 2.</p> <p>Uz stavak 3.</p> <p>Članak 23.</p> <p>(1) Nova nacionalna pravila se mogu utvrditi samo u sljedećim slučajevima:</p> <p>a) ako pravila koja se odnose na postojeće sigurnosne metode nisu obuhvaćena zajedničkim sigurnosnim metodama</p> <p>b) ako operativna pravila željezničke mreže još nisu obuhvaćena TSI-ima</p> <p>c) kada TSI ne ispunjava u potpunosti osnovne zahtjeve</p> <p>d) kao hitnu preventivnu mjeru, posebice nakon nesreće ili incidenta</p> <p>e) kada je potrebno revidirati pravilo o kojem se već obavijestilo ili</p> <p>f) kada pravila o zahtjevima koje treba ispunjavati osoblje koje obavlja zadaće bitne za sigurnost, uključujući kriterije za odabir, fizičku i psihičku sposobnost te stručnu osposobljenost, još nisu obuhvaćena TSI-om ili ovim Zakonom.</p> <p>Uz stavak 4.</p> <p>Članak 23</p> <p>(3) Ministarstvo dostavlja izrađeni nacrt novog nacionalnog pravila Agenciji Europske unije za željeznice i Europskoj komisiji na razmatranje pravovremeno i u rokovima iz članka 25. stavka 1. Uredbe (EU) 2016/796 prije uvođenja predloženog novog pravila u zakonodavstvo Republike Hrvatske, pružajući obrazloženje za njegovo uvođenje, putem odgovarajućeg informatičkog sustava u skladu s člankom 27. Uredbe (EU) 2016/796, a Agencija Europske unije za željeznice provodi ispitivanje u skladu s člankom 25. stavkom 2. Uredbe (EU) 2016/796.</p>	<p>Izravno primjenjivo</p>	

<p>4. Države članice podnose nacrt novog nacionalnog pravila Agenciji i Komisiji na razmatranje pravovremeno i u rokovima iz članka 25. stavka 1. Uredbe (EU) 2016/796 prije očekivanog uvođenja predloženog novog pravila u nacionalni pravni sustav, pružajući obrazloženje za njegovo uvođenje, putem odgovarajućeg informatičkog sustava u skladu s člankom 27. Uredbe (EU) 2016/796. Države članice osiguravaju da je nacrt u dovoljnoj mjeri dovršen kako bi Agencija mogla provesti ispitivanje u skladu s člankom 25. stavkom 2. Uredbe (EU) 2016/796.</p> <p>5. U slučaju hitnih preventivnih mjera države članice mogu odmah donijeti i primjenjivati novo pravilo. O tom pravilu obavješćuje se u skladu s člankom 27. stavkom 2. Uredbe (EU) 2016/796 i podložno ocjeni Agencije u skladu s člankom 26. stavcima 1., 2. i 5. Uredbe (EU) 2016/796.</p> <p>6. Ako Agencija utvrdi da je neko nacionalno pravilo, bez obzira na to je li o njemu obaviješteno ili ne, postalo suvišno ili da je u suprotnosti s CSM-ovima ili nekim drugim pravom Unije donesenim nakon početka primjene dotičnog nacionalnog pravila, primjenjuje se postupak predviđen u članku 26. Uredbe (EU) 2016/796.</p> <p>7. Države članice obavješćuju Agenciju i Komisiju o donesenim nacionalnim pravilima. One se koriste odgovarajućim informatičkim sustavom u skladu s člankom 27. Uredbe (EU) 2016/796. Države članice osiguravaju da su postojeća nacionalna pravila lako dostupna, u javnoj domeni i da se u njima koristi terminologija koju sve zainteresirane strane mogu razumjeti. Od država članica može se zatražiti da pruže dodatne informacije o svojim nacionalnim pravilima.</p> <p>8. Države članice mogu odlučiti da ne obavijeste o pravilima i ograničenjima izričito lokalne naravi. U takvim slučajevima države članice navode ta pravila i ograničenja u registrima infrastrukture iz članka 49. Direktive (EU) 2016/797 ili ih naznačuju u izvješću o mreži iz članka 27. Direktive 2012/34/EU u kojem su objavljena ta pravila i ograničenja.</p> <p>9. Nacionalna pravila o kojima se obavijestilo u skladu s ovim člankom ne podliježu postupku obavješćivanja predviđenom Direktivom (EU) 2015/1535 Europskog parlamenta i Vijeća (12).</p> <p>10. Nacrte nacionalnih pravila i postojeća nacionalna pravila ispituje Agencija u skladu s postupcima utvrđenima u člancima 25. i 26. Uredbe (EU) 2016/796.</p> <p>11. Ne dovodeći u pitanje stavak 8., nacionalna pravila o kojima se nije obavijestilo u skladu s ovim člankom ne primjenjuju se za potrebe ove Direktive.</p>	<p>Uz stavak 5. Članak 23. (4) U slučaju hitnih preventivnih mjera novo nacionalno pravilo može se odmah donijeti i primjenjivati. (5) Ministarstvo o nacionalnom pravilu iz stavka 4. ovoga članka obavještava Agenciju Europske unije za željeznice i Europsku komisiju u skladu s člankom 27. stavkom 2. Uredbe (EU) 2016/796 i podložno je ocjeni Agencije Europske unije za željeznice u skladu s člankom 26. stavcima 1., 2. i 5. Uredbe (EU) 2016/796.</p> <p>Uz stavak 6. Članak 23. (8) Ministarstvo može odlučiti ne obavijestiti Agenciju Europske unije za željeznice i Europsku komisiju o pravilima i ograničenjima izričito lokalne naravi.</p> <p>Uz stavak 7. Članak 23. (6) Ministarstvo o donesenim nacionalnim pravilima obavještava Agenciju Europske unije za željeznice i Europsku komisiju koristeći se odgovarajućim informatičkim sustavom u skladu s člankom 27. Uredbe (EU) 2016/796.</p> <p>Uz stavak 8. Članak 23. (9) Ministarstvo u slučajevima iz stavka 8. ovoga članka navodi pravila i ograničenja u registrima infrastrukture iz ovoga Zakona ili ih naznačuje u izvješću o mreži u skladu s odredbama propisa kojim se uređuje željeznica. (10) Ne dovodeći u pitanje stavak 8. ovoga članka, nacionalna pravila o kojima Ministarstvo nije obavijestilo Agenciju Europske unije za željeznice i Europsku komisiju u skladu s ovim člankom ne primjenjuju se za potrebe ovoga Zakona.</p>		
	<p>Uz stavak 9. Uz stavak 10. Ne prenosi se</p>	Izravno primjenjivo Nije potrebno preuzimanje	odredbe kojima se propisuju obveze za institucije, tijela i agencije EU
<p>Članak 9. Sustavi upravljanja sigurnošću</p> <p>1. Upravitelji infrastrukture i željeznički prijevoznici uspostavljaju svoje sustave upravljanja sigurnošću radi osiguranja da željeznički sustav Unije može ostvariti barem CST-ove, da je sukladan sa sigurnosnim zahtjevima utvrđenima u TSI-ovima te da se primjenjuju relevantni dijelovi CSM-ova i nacionalna pravila o kojima se obavijestilo u skladu s člankom 8.</p> <p>2. Sustav upravljanja sigurnošću mora se dokumentirati u svim relevantnim dijelovima i mora posebno opisivati raspodjelu odgovornosti unutar organizacije upravitelja infrastrukture ili željezničkog prijevoznika. Mora pokazati na koji je način osigurana kontrola od strane uprave na različitim razinama, na koji su način osoblje i njegovi predstavnici na svim razinama uključeni i kako se osigurava kontinuirano poboljšanje sustava upravljanja sigurnošću. On mora uključivati jasnu obvezu dosljedne primjene znanja i metoda u vezi s ljudskim čimbenicima. Upravitelji infrastrukture i željeznički prijevoznici putem sustava upravljanja sigurnošću promiču kulturu uzajamnog povjerenja, pouzdanja i učenja u kojoj se osoblje potiče da doprinosi razvoju sigurnosti, osiguravajući pritom povjerljivost.</p> <p>3. Sustav upravljanja sigurnošću sadrži sljedeće osnovne elemente:</p> <p>(a) sigurnosnu politiku koju je odobrio izvršni direktor organizacije i o kojoj je obavijestio sve osoblje;</p> <p>(b) kvalitativne i kvantitativne ciljeve organizacije za održavanje i unapređenje sigurnosti te planove i postupke za postizanje tih ciljeva;</p> <p>(c) postupke za ispunjavanje postojećih, novih i izmijenjenih tehničkih i operativnih normi ili drugih propisanih uvjeta, kako su utvrđeni u TSI-ovima, nacionalnim pravilima iz članka 8. i Priloga II., u drugim relevantnim pravilima ili u odlukama tijela;</p> <p>(d) postupke za osiguranje usklađenosti s normama i drugim propisanim uvjetima tijekom cijelog životnog ciklusa opreme i obavljanja djelatnosti;</p> <p>(e) postupke i metode za otkrivanje rizika, provedbu procjene rizika i implementaciju mjera za upravljanje rizicima u slučaju kada promjena uvjeta poslovanja ili uvođenje novih materijala postavljaju nove rizike za infrastrukturu ili</p>	<p>Uz stavak 1. Članak 24. (1) Upravitelji infrastrukture i željeznički prijevoznici dužni su uspostaviti sustave upravljanja sigurnošću radi osiguranja da željeznički sustav Europske unije može ostvariti barem zajedničke sigurnosne ciljeve, da je u skladu sa sigurnosnim zahtjevima utvrđenim u TSI-ima, da se primjenjuju odgovarajući dijelovi zajedničkih sigurnosnih metoda i nacionalna pravila o kojima se obavijestilo u skladu s člankom 23. ovoga Zakona.</p> <p>Uz stavak 2. Članak 24. (2) Sustav upravljanja sigurnošću iz stavka 1. ovoga članka mora zadovoljiti zahtjeve iz ovoga članka i sadržavati dijelove sustava upravljanja sigurnošću iz članka 25. ovoga Zakona, prilagođene svojstvima, opsegu i drugim uvjetima obavljanja djelatnosti upravitelja infrastrukture ili željezničkog prijevoznika. (3) Sustav upravljanja sigurnošću iz stavka 1. ovoga članka mora pokazati na koji je način osigurana kontrola od strane uprave na različitim razinama, na koji su način osoblje i njegovi predstavnici na svim razinama uključeni, kako se osigurava kontinuirano poboljšanje sustava upravljanja sigurnošću te kako se kontrolira utjecaj ljudskog faktora uz primjenu odgovarajućih metoda kontrole.</p> <p>Uz stavak 3. Članak 25. (1) Osnovni dijelovi sustava upravljanja sigurnošću su: a) politika sigurnosti odobrena od uprave trgovačkog društva i dostupna svim radnicima b) kvalitativni i kvantitativni ciljevi održavanja i poboljšanja sigurnosti te planovi i postupci</p>	U potpunosti preuzeto	

<p>sučelje čovjek-stroj-organizacija;</p> <p>(f) osiguravanje programa za osposobljavanje osoblja i sustava radi osiguranja održavanja osposobljenosti osoblja i odgovarajućeg obavljanja zadaca, uključujući aranžmane u pogledu fizičke i psihičke sposobnosti;</p> <p>(g) aranžmane za pružanje dostatnih informacija unutar organizacije i, prema potrebi, između organizacija u željezničkom sustavu;</p> <p>(h) postupke i oblike za dokumentiranje informacija o sigurnosti i određivanje postupka za kontrolu konfiguracije bitnih informacija o sigurnosti;</p> <p>(i) postupke kojima se osigurava prijavljivanje, istraživanje i analiziranje nesreća, incidenata, izbjegnutih nesreća i ostalih opasnih događaja te poduzimanje potrebnih preventivnih mjera; i</p> <p>(j) osiguravanje planova djelovanja, upozoravanja i informiranja u izvanrednim situacijama koji su dogovoreni s odgovarajućim javnim tijelima; i</p> <p>(k) osiguravanje redovitih unutarnjih revizija sustava upravljanja sigurnošću.</p> <p>Upravitelji infrastrukture i željeznički prijevoznici dodaju sve ostale elemente koji su potrebni kako bi se obuhvatili sigurnosni rizici, u skladu s procjenom rizika koji proizlaze iz njihove vlastite djelatnosti.</p> <p>4. Sustav upravljanja sigurnošću prilagođen je vrsti, opsegu, području djelovanja i drugim uvjetima djelatnosti koja se obavlja. Njime se osigurava upravljanje svim rizicima povezanim s djelatnošću upravitelja infrastrukture ili željezničkog prijevoznika, uključujući pružanje usluga održavanja, ne dovodeći u pitanje članak 14., i nabavu materijala te ugovaranje vanjskih usluga. Ne dovodeći u pitanje postojeća nacionalna i međunarodna pravila o odgovornosti, sustavom upravljanja sigurnošću također se uzimaju u obzir, kada je to primjereno i razumno, rizici koji proizlaze iz djelatnosti drugih sudionika iz članka 4.</p> <p>5. Sustavom upravljanja sigurnošću bilo kojeg upravitelja infrastrukture uzimaju se u obzir učinci obavljanja djelatnosti različitih željezničkih prijevoznika na mrežu te se njime svim željezničkim prijevoznicima osigurava da mogu djelovati u skladu s TSI-ovima i nacionalnim pravilima te s uvjetima koji su utvrđeni u njihovoj potvrdi o sigurnosti.</p> <p>Sustavi upravljanja sigurnošću razvijaju se s ciljem koordiniranja postupaka u slučaju izvanrednih situacija koje provodi upravitelj infrastrukture sa svim željezničkim prijevoznicima koji pružaju usluge na njegovoj infrastrukturi i s hitnim službama kako bi se olakšala brza intervencija službi spašavanja te sa svakom drugom stranom koja bi u izvanrednu situaciju mogla biti uključena. Kada je riječ o prekograničnoj infrastrukturi, suradnjom među relevantnim upraviteljima infrastrukture olakšava se potrebna koordinacija i pripremljenost nadležnih hitnih službi s obje strane granice.</p> <p>Nakon ozbiljne nesreće željeznički prijevoznik pruža pomoć žrtvama pomažući im u postupcima u povodu pritužbi u skladu s pravom Unije, a osobito Uredbom (EZ) br. 1371/2007 Europskog parlamenta i Vijeća (13), ne dovodeći pritom u pitanje obveze drugih strana. U okviru takve pomoći koriste se kanali za komunikaciju s obiteljima žrtava te ona uključuje psihološku podršku za žrtve nesreće i njihove obitelji.</p> <p>6. Prije 31. svibnja svake godine svi upravitelji infrastrukture i željeznički prijevoznici podnose nacionalnom tijelu nadležnom za sigurnost godišnje izvješće o sigurnosti koje se odnosi na prethodnu kalendarsku godinu. Izvješće o sigurnosti sadrži:</p> <p>(a) podatke o tome kako se ispunjavaju korporativni sigurnosni ciljevi organizacije i rezultate sigurnosnih planova;</p> <p>(b) pregled razvoja nacionalnih sigurnosnih pokazatelja i CSI-ova iz članka 5., ako je to relevantno za organizaciju koja podnosi izvješće;</p> <p>(c) rezultate unutarnje revizije sigurnosti;</p> <p>(d) zapazanja o smetnjama i ispadima u radu pri odvijanju željezničkog prijevoza i upravljanju infrastrukturom koji bi mogli biti relevantni za nacionalno tijelo nadležno za sigurnost, uključujući sažetak informacija koje su pružili relevantni sudionici u skladu s člankom 4. stavkom 5. točkom (b); i</p> <p>(e) izvješće o primjeni relevantnih CSM-ova.</p> <p>7. Na temelju informacija koje su dostavila nacionalna tijela nadležna za sigurnost u skladu s člancima 17. i 19., Agencija može Komisiji uputiti preporuku za CSM koja obuhvaća elemente sustava upravljanja sigurnošću koji trebaju biti usklađeni na razini Unije, među ostalim putem usklađenih normi, kako je navedeno u članku 6. stavku 1. točki (f). U tom slučaju primjenjuje se članak 6. stavak 2.</p>	<p>trgovačkog društva za postizanje tih ciljeva</p> <p>c) postupci za zadovoljavanje postojećih, novih i izmijenjenih tehničkih normi i operativnih standarda ili drugih propisanih uvjeta utvrđenih u:</p> <p>– TSI-ima</p> <p>– nacionalnim pravilima</p> <p>– drugim mjerodavnim pravilima</p> <p>– odlukama nadležnih tijela</p> <p>d) postupci koji osiguravaju da su oprema i postupci usklađeni s normama i drugim propisanim uvjetima tijekom cijelog uporabnog vijeka opreme i tijekom cijelog rada sustava</p> <p>e) postupci i metode za otkrivanje rizika, provedbu procjene rizika i implementaciju mjera za upravljanje rizicima u slučaju kada promjena uvjeta poslovanja ili uvođenje novih materijala postavljaju nove rizike za infrastrukturu ili međuodnos između čovjeka, stroja i organizacije</p> <p>f) programi osposobljavanja radnika i sustavi kojima se osigurava njihova trajna osposobljenost i obavljanje poslova na stručan način, uključujući i programe u pogledu fizičke i psihičke sposobnosti</p> <p>g) mjere za dostupnost i razmjenu informacija unutar trgovačkog društva i po potrebi između trgovačkih društava u željezničkom sustavu</p> <p>h) postupci i obrasci za dokumentiranje sigurnosnih informacija i određivanje postupaka za kontrolu najvažnijih sigurnosnih informacija</p> <p>i) postupci prijave, istraživanja i analize nesreća, incidenata, izbjegnutih nesreća i ostalih opasnih događaja, te poduzimanje nužnih preventivnih mjera</p> <p>j) pravila o postupanju, davanju upozorenja i informiranja javnosti u izvanrednim situacijama, usuglašena s nadležnim tijelima i</p> <p>k) redovite unutarnje provjere sustava upravljanja sigurnošću.</p> <p>(2) Upravitelji infrastrukture i željeznički prijevoznici dodaju sve ostale elemente koji su potrebni kako bi se obuhvatili sigurnosni rizici, u skladu s procjenom rizika koji proizlaze iz njihove vlastite djelatnosti.</p> <p>Uz stavak 4.</p> <p>Članak 24.</p> <p>(5) Sustav upravljanja sigurnošću prilagođen je vrsti, opsegu, području djelovanja i drugim uvjetima djelatnosti koja se obavlja.</p> <p>(6) Sustavom se osigurava upravljanje svim rizicima povezanim s djelatnošću upravitelja infrastrukture ili željezničkog prijevoznika, uključujući pružanje usluga održavanja te nabavu materijala i ugovaranje vanjskih usluga, neovisno o subjektu nadležnom za održavanje.</p> <p>(7) Uz postojeća nacionalna i međunarodna pravila o građanskopravnoj odgovornosti, sustavom upravljanja sigurnošću uzimaju se u obzir, kada je to primjereno i razumno, rizici koji proizlaze iz djelatnosti svih uključenih stranaka.</p> <p>Uz stavak 5.</p> <p>Članak 24., (8) Sustavom upravljanja sigurnošću upravitelja infrastrukture uzimaju se u obzir učinci obavljanja djelatnosti željezničkih prijevoznika na željezničku mrežu te se osigurava da željeznički prijevoznici mogu djelovati u skladu s TSI-ima, nacionalnim pravilima i s uvjetima koji su utvrđeni u njihovoj potvrdi o sigurnosti.</p> <p>(9) Sustavi upravljanja sigurnošću razvijaju se s ciljem koordiniranja postupaka u slučaju izvanrednih situacija koje provodi upravitelj infrastrukture sa svim željezničkim prijevoznicima koji pružaju usluge na njegovoj infrastrukturi i s hitnim službama kako bi se olakšala brza intervencija službi spašavanja te sa svakom drugom stranom koja bi u izvanrednu situaciju mogla biti uključena.</p> <p>(10) U slučaju iz stavka 9. ovoga članka kod prekogranične infrastrukture se suradnjom upravitelja infrastrukture olakšava potrebna koordinacija i pripremljenost nadležnih hitnih službi s obje strane granice.</p> <p>(11) Željeznički prijevoznik pruža pomoć žrtvama nakon ozbiljne nesreće pomažući im u</p>	
--	---	--

	<p>postupcima pritužbi u skladu s pravom Europske unije, a osobito Uredbom (EZ) br. 1371/2007 Europskog parlamenta i Vijeća, ne dovodeći u pitanje obveze drugih stranaka.</p> <p>(12) U okviru pomoći iz stavka 11. ovoga članka koriste se kanali za komunikaciju s obiteljima žrtava te ona uključuje psihološku podršku za žrtve nesreće i njihove obitelji.</p> <p>Uz stavak 6. Članak 26., (1) Upravitelji infrastrukture i željeznički prijevoznici moraju svake godine dostaviti Agenciji najkasnije do 31. svibnja izvješće o sigurnosti za prethodnu kalendarsku godinu. (2) Izvješće o sigurnosti iz stavka 1. ovoga članka mora sadržavati: a) podatke o ispunjavanju unutarnjih sigurnosnih ciljeva trgovačkog društva i rezultate planova sigurnosti b) razvoj nacionalnih sigurnosnih pokazatelja i zajedničkih sigurnosnih pokazatelja utvrđenih u Prilogu 3. ovoga Zakona, u mjeri u kojoj se to odnosi na podnositelja izvješća c) rezultate unutarnje provjere sigurnosti d) podatke o nedostacima i nepravilnostima u odvijanju željezničkog prometa i upravljanju željezničkom infrastrukturom koje mogu biti od značaja za Agenciju, uključujući sažetak informacija koje su pružile stranke u skladu s člankom 21. stavkom 7. točkom (b) i (e) izvješće o primjeni zajedničkih sigurnosnih metoda.</p>		
	<p>Uz stavak 7. Ne prenosi se</p>	Nije potrebno preuzimanje	odredbe kojima se propisuju obveze za institucije, tijela i agencije EU
<p>POGLAVLJE III. IZDAVANJE POTVRDA I UVJERENJA O SIGURNOSTI Članak 10.</p> <p>Jedinstvena potvrda o sigurnosti</p> <p>1. Ne dovodeći u pitanje stavak 9., pristup željezničkoj infrastrukturi odobrava se samo željezničkim prijevoznicima koji imaju jedinstvenu potvrdu o sigurnosti koju je izdala Agencija u skladu sa stavicama od 5. do 7. ili koje je izdalo nacionalno tijelo nadležno za sigurnost u skladu sa stavkom 8.</p> <p>Svrha jedinstvene potvrde o sigurnosti jest pružanje dokaza o tome da je dotični željeznički prijevoznik ustanovio sustav upravljanja sigurnošću i da može na siguran način obavljati djelatnost na planiranom području djelovanja.</p> <p>2. U svom zahtjevu za jedinstvenu potvrdu o sigurnosti željeznički prijevoznik navodi vrstu i opseg obuhvaćenih željezničkih djelatnosti te planirano područje djelovanja.</p> <p>3. Uz zahtjev za jedinstvenu potvrdu o sigurnosti prilaže se dokumentacija koja sadrži dokumentirane dokaze: (a) da je željeznički prijevoznik uspostavio svoj sustav upravljanja sigurnošću u skladu s člankom 9. i da taj sustav ispunjava zahtjeve utvrđene u TSI-ovima, CSM-ovima i CST-ovima i ostalom relevantnom zakonodavstvu kako bi se upravljalo rizicima i osiguralo sigurno obavljanje usluga prijevoza na mreži; i (b) da željeznički prijevoznik, prema potrebi, ispunjava zahtjeve utvrđene u relevantnim nacionalnim pravilima o kojima se obavijestilo u skladu s člankom 8.</p> <p>Taj zahtjev i informacije o svim zahtjevima, fazama relevantnih postupaka i njihovom ishodu, te, prema potrebi, zahtjevima i odlukama odbora za žalbe, podnose se putem jedinstvene kontaktne točke iz članka 12. Uredbe (EU) 2016/796.</p> <p>4. Agencija ili, u slučajevima predviđenima u stavku 8., nacionalno tijelo nadležno za sigurnost izdaje jedinstvenu potvrdu o sigurnosti ili obavješćuje podnositelja zahtjeva o negativnoj odluci u unaprijed utvrđenom i razumnom roku, a u svakom slučaju, najkasnije četiri mjeseca nakon što je podnositelj zahtjeva dostavio sve potrebne informacije i sve dodatne tražene informacije. Agencija ili, u slučajevima predviđenima u stavku 8., nacionalno tijelo nadležno za sigurnost primjenjuje praktične aranžmane o postupku izdavanja potvrde koje treba utvrditi u provedbenom aktu, kako je navedeno u stavku 10.</p> <p>5. Agencija izdaje jedinstvenu potvrdu o sigurnosti željezničkim prijevoznicima čije se područje djelovanja nalazi u jednoj državi članici ili više njih. Kako bi izdala takvu potvrdu, Agencija:</p>	<p>Uz stavak 1. Članak 27., (1) Upravitelj infrastrukture, u cilju pružanja usluge prijevoza putnika i tereta na siguran način, može dati pristup željezničkoj infrastrukturi samo željezničkom prijevozniku koji ima jedinstvenu potvrdu o sigurnosti izdanu od Agencije Europske unije za željeznice ili Agencije, kojom željeznički prijevoznik dokazuje da je uspostavio vlastiti sustav upravljanja sigurnošću i da može na siguran način obavljati djelatnost na određenom području.</p> <p>Uz stavak 2. Članak 27., (2) U svom zahtjevu za jedinstvenu potvrdu o sigurnosti željeznički prijevoznik navodi vrstu i opseg obuhvaćenih željezničkih djelatnosti te planirano područje djelovanja.</p> <p>Uz stavak 3. Članak 27. (3) Uz zahtjev za jedinstvenu potvrdu o sigurnosti prilažu se isprave kojima se dokazuje: a) da je željeznički prijevoznik uspostavio svoj sustav upravljanja sigurnošću u skladu s člankom 24. ovoga Zakona, da taj sustav ispunjava zahtjeve utvrđene u TSI-ima, zajedničkim sigurnosnim metodama, zajedničkim sigurnosnim ciljevima i ostalom primjenjivom zakonodavstvu kako bi se upravljalo rizicima i osiguralo sigurno obavljanje usluga prijevoza na mreži i b) da željeznički prijevoznik, prema potrebi, ispunjava zahtjeve utvrđene u nacionalnim pravilima o kojima se obavijestilo u skladu s člankom 23. ovoga Zakona.</p> <p>(4) Zahtjev iz stavka 3. ovoga članka podnosi se putem jedinstvene kontaktne točke iz članka 12. Uredbe (EU) 2016/796, putem koje su dostupne informacije o svim zahtjevima, fazama postupaka u tijeku i njihovom ishodu, te, prema potrebi, zahtjevima i odlukama odbora za žalbe.</p> <p>Uz stavak 4.</p>	U potpunosti preuzeto	

(a) ocjenjuje elemente navedene u stavku 3. točki (a); i

(b) odmah upućuje cjelokupnu dokumentaciju željezničkog prijevoznika nacionalnom tijelu nadležnom za sigurnost na planiranom području djelovanja radi ocjene elemenata navedenih u stavku 3. točki (b).

U okviru gore navedenih ocjena Agencija ili nacionalna tijela nadležna za sigurnost ovlaštena su obavljati posjete i inspekcije u prostorima željezničkog prijevoznika i provoditi revizije, te mogu zatražiti relevantne dodatne informacije. Agencija i nacionalna tijela nadležna za sigurnost koordiniraju organizaciju takvih posjeta, revizija i inspekcija.

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

Agencija u cjelosti uzima u obzir ocjene iz stavka 5. prije donošenja odluke o izdavanju jedinstvene potvrde o sigurnosti.

Agencija preuzima punu odgovornost za sve jedinstvene potvrde o sigurnosti koje izdaje.

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

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

Ako se odbor za žalbe složi s negativnom ocjenom nacionalnog tijela nadležnog za sigurnost, Agencija izdaje jedinstvenu potvrdu o sigurnosti za područje djelovanja koje isključuje dijelove mreže za koje je dobivena negativna ocjena.

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

8. Kada je područje djelovanja ograničeno na jednu državu članicu, nacionalno tijelo nadležno za sigurnost te države članice može, na vlastitu odgovornost i na zahtjev podnositelja zahtjeva, izdati jedinstvenu potvrdu o sigurnosti. Kako bi izdalo takvu potvrdu, nacionalno tijelo nadležno za sigurnost ocjenjuje dokumentaciju u odnosu na sve elemente navedene u stavku 3. i primjenjuje praktične aranžmane koje treba utvrditi u provedbenim aktima iz stavka 10. U okviru gore navedenih ocjena nacionalno tijelo nadležno za sigurnost ovlašteno je obavljati posjete i inspekcije u prostorima željezničkog prijevoznika te provoditi revizije. U roku od mjesec dana od primitka zahtjeva podnositelja zahtjeva, nacionalno tijelo nadležno za sigurnost obavješćuje podnositelja zahtjeva da je dokumentacija potpuna ili traži relevantne dodatne informacije. Jedinstvena potvrda o sigurnosti važeća je i bez proširenja područja djelovanja za željezničke prijevoznike koji voze do kolodvora u susjednim državama članicama sa sličnim značajkama mreže te sličnim operativnim pravilima, ako su ti kolodvori u blizini granice, nakon savjetovanja s nadležnim nacionalnim tijelima nadležnima za sigurnost. Ta savjetovanja mogu se provoditi za svaki slučaj zasebno ili biti navedena u prekograničnom sporazumu među državama članicama ili nacionalnim tijelima nadležnima za sigurnost. Nacionalno tijelo nadležno za sigurnost preuzima punu odgovornost za svaku jedinstvenu potvrdu o sigurnosti koju izdaje.

9. Država članica može operatorima iz trećih zemalja odobriti pristup kolodvoru na svojem državnom području koji je određen za prekogranične aktivnosti i nalazi se u blizini granice te države članice, a da za to ne mora zahtijevati jedinstvenu potvrdu o sigurnosti, pod uvjetom da se osigura primjerena razina sigurnosti putem:

(a) prekograničnog sporazuma između dotične države članice i susjedne treće zemlje; ili

(b) ugovornih aranžmana između operatora iz treće zemlje i željezničkog prijevoznika ili upravitelja infrastrukture koji imaju jedinstvenu potvrdu o sigurnosti ili uvjerenje o sigurnosti za rad na toj mreži, pod uvjetom da njihov sustav upravljanja sigurnošću pravilno odražava aspekte tih aranžmana povezane se sigurnošću.

Članak 28.

(1) Agencija izdaje jedinstvenu potvrdu o sigurnosti ili obavješćava podnositelja zahtjeva o negativnoj odluci u unaprijed utvrđenom i razumnom roku, a u svakom slučaju najkasnije četiri mjeseca nakon što je podnositelj zahtjeva dostavio sve potrebne informacije i sve dodatne tražene informacije.

(2) Agencija u postupku izdavanja potvrde primjenjuje postupak iz članka 35. stavka 2. ovoga Zakona.

Uz stavak 5.

Članak 28.

(3) Agencija Europske unije za željeznice izdaje jedinstvenu potvrdu o sigurnosti željezničkim prijevoznicima čije se područje djelovanja nalazi u jednoj ili više država članica Europske unije, a radi ocjene elemenata navedenih u članku 27. stavku 3. točki b) upućuje cjelokupnu dokumentaciju željezničkog prijevoznika Agenciji.

(4) U slučaju iz stavka 3. ovoga članka Agencija je ovlaštena obavljati posjete i inspekcije u prostorima željezničkog prijevoznika, provoditi provjere, a može zatražiti i dodatne informacije o elementima iz članka 27. stavka 3. točke b) ovoga Zakona.

(5) Agencija Europske unije za željeznice i Agencija koordiniraju organizaciju posjeta, provjera i inspekcija iz stavka 4. ovoga članka.

Uz stavak 7.

Članak 28.

(6) Ako se Agencija Europske unije za željeznice ne složi s negativnom odnosno pozitivnom ocjenom Agencije u skladu sa stavkom 3. ovoga članka o tome obavješćava Agenciju i navodi razloge za svoje neslaganje.

(7) Agencija Europske unije za željeznice i Agencija surađuju s ciljem postizanja dogovora o uzajamno prihvatljivoj ocjeni, a prema potrebi u taj postupak mogu uključiti i željezničkog prijevoznika.

(8) Ako u roku od mjesec dana nakon što je Agencija Europske unije za željeznice o svojem neslaganju s negativnom ocjenom obavijestila Agenciju nije bilo moguće postići dogovor o uzajamno prihvatljivoj ocjeni, Agencija Europske unije za željeznice donosi konačnu odluku, osim ako je Agencija predmet uputila na arbitražu pred odbor za žalbe koji je uspostavljen u skladu s člankom 55. Uredbe (EU) 2016/796.

(9) Ako u roku od mjesec dana nakon što je Agencija Europske unije za željeznice o svom neslaganju s pozitivnom odlukom obavijestila Agenciju nije bilo moguće postići dogovor o uzajamno prihvatljivoj ocjeni, Agencija Europske unije za željeznice donosi konačnu odluku.

Uz stavak 8.

Članak 30.

(1) Kada je područje djelovanja ograničeno na teritorij Republike Hrvatske, Agencija može na temelju zahtjeva podnositelja zahtjeva i na vlastitu odgovornost, izdati jedinstvenu potvrdu o sigurnosti.

(2) Radi izdavanja potvrde iz stavka 1. ovoga članka, Agencija ocjenjuje dokumentaciju iz članka 27. stavka 3. ovoga Zakona i u skladu s izravno primjenjivim propisima Europske unije.

(3) Agencija je ovlaštena, u okviru ocjena iz stavka 2. ovoga članka, provoditi odgovarajuće provjere, obavljati pregleda i inspekcije u prostorima željezničkog prijevoznika.

(4) U roku od mjesec dana od primitka zahtjeva podnositelja zahtjeva Agencija obavješćava podnositelja zahtjeva da je dokumentacija potpuna ili traži potrebne dodatne informacije.

(5) Jedinstvena potvrda o sigurnosti važeća je za željezničke prijevoznike koji voze do kolodvora u susjednim državama članicama Europske unije sa sličnim značajkama mreže te sličnim operativnim pravilima bez proširenja područja djelovanja, ako su ti kolodvori u blizini granice, a nakon savjetovanja s nadležnim nacionalnim tijelima nadležnima za sigurnost.

(6) Savjetovanja iz stavka 5. ovoga članka mogu se provoditi za svaki slučaj zasebno ili

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

(a) način na koji podnositelj zahtjeva ispunjava zahtjeve za jedinstvenu potvrdu o sigurnosti utvrđene u ovom članku te se navode potrebni dokumenti;

(b) pojedinosti postupka izdavanja potvrde, kao što su postupovne faze i rokovi za svaku fazu postupka;

(c) način na koji Agencija i nacionalno tijelo nadležno za sigurnost poštuju zahtjeve utvrđene u ovom članku u različitim fazama postupka podnošenja zahtjeva i izdavanja potvrde, među ostalim pri ocjenjivanju dokumentacije podnositelja zahtjeva; i

(d) razdoblje važenja jedinstvenih potvrda o sigurnosti koje su izdali Agencija ili nacionalna tijela nadležna za sigurnost, posebno u slučaju ažuriranja bilo koje jedinstvene potvrde o sigurnosti zbog promjena u vezi s vrstom, opsegom i područjem djelovanja.

Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 28. stavka 3.. Njima se u obzir uzima iskustvo stečeno tijekom provedbe Uredbe Komisije (EZ) br. 653/2007 (14) i Uredbe Komisije (EU) br. 1158/2010 (15) te iskustvo stečeno tijekom pripreme sporazuma o suradnji iz članka 11. stavka 1.

11. U jedinstvenoj potvrdi o sigurnosti utvrđuju se vrsta i opseg obuhvaćenih željezničkih djelatnosti te područje djelovanja. Jedinstvena potvrda o sigurnosti može također obuhvaćati sporedne kolosijeke koje željeznički prijevoznik posjeduje ako su oni obuhvaćeni njegovim sustavom upravljanja sigurnošću.

12. Svaka odluka kojom se odbija izdavanje jedinstvene potvrde o sigurnosti ili kojom se isključuje dio mreže u skladu s negativnom ocjenom kako je navedeno u stavku 7. obrazlaže se na odgovarajući način. U roku od mjesec dana od primitka odluke podnositelj zahtjeva može od Agencije ili nacionalnog tijela nadležnog za sigurnost, prema potrebi, zatražiti preispitivanje odluke. Agencija ili nacionalno tijelo nadležno za sigurnost imaju dva mjeseca od datuma primitka zahtjeva za preispitivanje da potvrde ili opozovu svoju odluku.

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

Ako negativna odluka nacionalnog tijela nadležnog za sigurnost bude potvrđena, podnositelj zahtjeva može podnijeti žalbu tijelu za žalbe u skladu s nacionalnim pravom. Države članice za potrebe tog žalbenog postupka mogu odrediti regulatorno tijelo iz članka 56. Direktive 2012/34/EU. U tom slučaju primjenjuje se članak 18. stavak 3. ove Direktive.

13. Jedinstvena potvrda o sigurnosti koju je u skladu s ovim člankom izdala Agencija ili nacionalno tijelo nadležno za sigurnost obnavlja se po primitku zahtjeva željezničkog prijevoznika u vremenskim razmacima koji ne premašuju pet godina. Potvrda se ažurira u cijelosti ili djelomično uvijek kada se vrsta ili opseg djelovanja znatno promijeni.

14. Ako podnositelj zahtjeva već posjeduje jedinstvenu potvrdu o sigurnosti izdanu u skladu sa stavcima od 5. do 7. i želi proširiti svoje područje djelovanja ili ako već posjeduje jedinstvenu potvrdu o sigurnosti izdanu u skladu sa stavkom 8. i želi proširiti svoje područje djelovanja na drugu državu članicu, on dopunjava dokumentaciju relevantnim dokumentima iz stavka 3. koji se odnose na dodatno područje djelovanja. Željeznički prijevoznik podnosi dokumentaciju Agenciji koja, nakon provedbe postupaka utvrđenih u stavcima od 4. do 7., izdaje ažuriranu jedinstvenu potvrdu o sigurnosti koja obuhvaća prošireno područje djelovanja. U tom se slučaju u svrhu ocjenjivanja dokumentacije određene u stavku 3. točki (b) provodi savjetovanje samo s dotičnim nacionalnim tijelima nadležnima za sigurnost na koje se odnosi proširenje djelovanja.

Ako željeznički prijevoznik posjeduje jedinstvenu potvrdu o sigurnosti u skladu sa stavkom 8. i želi proširiti područje djelovanja u toj državi članici, on dopunjava dokumentaciju relevantnim dokumentima iz stavka 3. koji se odnose na dodatno područje djelovanja. On dokumentaciju putem jedinstvene kontaktne točke iz članka 12. Uredbe (EU) 2016/796 podnosi nacionalnom tijelu nadležnom za sigurnost koje, nakon provedbe postupaka utvrđenih u stavku 8., izdaje ažuriranu jedinstvenu potvrdu o sigurnosti koja obuhvaća prošireno područje djelovanja.

15. Agencija i nadležna nacionalna tijela nadležna za sigurnost mogu zahtijevati revidiranje jedinstvenih potvrda o sigurnosti koja su izdali nakon znatnih promjena regulatornog okvira u području sigurnosti.

16. Agencija obavješćuje nadležna nacionalna tijela nadležna za sigurnost bez odgode i u svakom slučaju u roku od dva tjedna od izdavanja jedinstvene potvrde o sigurnosti. Agencija odmah obavješćuje nadležna nacionalna tijela nadležna za sigurnost u slučaju obnavljanja, izmjene ili ukidanja jedinstvene potvrde o sigurnosti. Agencija navodi naziv i adresu željezničkog prijevoznika, datum izdavanja, vrstu, opseg, rok važenja i područje djelovanja obuhvaćeno jedinstvenom potvrdom o sigurnosti te, u slučaju ukidanja, razloge za svoju odluku. U slučaju jedinstvenih potvrda o sigurnosti koje su izdala nacionalna tijela nadležna za sigurnost, nadležno nacionalno tijelo ili tijela nadležna za sigurnost dostavljaju iste informacije Agenciji u istom roku.

biti navedena u prekograničnom sporazumu između država članica Europske unije ili između nacionalnih tijela nadležnih za sigurnost.

(7) Agencija preuzima punu odgovornost za svaku jedinstvenu potvrdu o sigurnosti koju izdaje.

Uz stavak 9.
Članak 31.
Upravitelj infrastrukture može željezničkim prijevoznicima iz trećih zemalja odobriti pristup kolodvoru na teritoriju i u blizini granice Republike Hrvatske, a koji je određen za prekogranične aktivnosti bez jedinstvene potvrde o sigurnosti, pod uvjetom da je osigurana primjerena razina sigurnosti putem:

a) prekograničnog sporazuma između Republike Hrvatske i susjedne treće zemlje ili
b) ugovora između željezničkog prijevoznika iz treće zemlje i željezničkog prijevoznika ili upravitelja infrastrukture koji su imatelji jedinstvene potvrde o sigurnosti ili uvjerenja o sigurnosti za rad na mreži Republike Hrvatske, pod uvjetom da njihov sustav upravljanja sigurnošću pravilno odražava elemente tih ugovornih obveza povezanih sa sigurnošću.

Uz stavak 11.
Članak 27.,
(5) U jedinstvenoj potvrdi o sigurnosti utvrđuju se vrsta i opseg obuhvaćenih željezničkih djelatnosti te područje djelovanja, a može obuhvaćati i sporedne kolosijeke koje željeznički prijevoznik posjeduje, ako su obuhvaćeni njegovim sustavom upravljanja sigurnošću.

Uz stavak 12.
Članak 28.,
(10) Svaka odluka kojom se odbija izdavanje jedinstvene potvrde o sigurnosti ili kojom se isključuje dio mreže u skladu s negativnom ocjenom kako je navedeno u ovom članku mora biti obrazložena.

(11) U roku od mjesec dana od primitka odluke podnositelj zahtjeva može od Agencije Europske unije za željeznice ili Agencije, prema nadležnosti, zatražiti preispitivanje odluke.

(12) Agencija Europske unije za željeznice ili Agencija dužne su u roku od dva mjeseca od datuma primitka zahtjeva za preispitivanje potvrditi ili opozvati svoju odluku.

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

Članak 14., stavak 4.
(4) Protiv upravnih akata Agencije žalba nije dopuštena, ali se može pokrenuti upravni spor.

Uz stavak 13.
Članak 29.,
(1) Agencija na zahtjev željezničkog prijevoznika izdaje jedinstvenu potvrdu o sigurnosti na vrijeme od najviše pet godina.
(2) Potvrda o sigurnosti mijenja se u cijelosti ili djelomično uvijek kada se vrsta ili opseg djelatnosti značajno promijeni.

Uz stavak 14.
Članak 32.
(1) Ako podnositelj zahtjeva posjeduje jedinstvenu potvrdu o sigurnosti izdanu u skladu s člankom 28. stavcima od 3. do 11. ovoga Zakona i želi izmijeniti svoje područje djelovanja ili ako posjeduje jedinstvenu potvrdu o sigurnosti izdanu u skladu sa člankom 30. ovoga Zakona i želi proširiti svoje područje djelovanja na drugu državu članicu, dužan je zahtjevu priložiti odgovarajuću dokumentaciju iz članka 27. stavka 3. ovoga Zakona koja se odnosi na dodatno područje djelovanja.
(2) Željeznički prijevoznik iz stavka 1. ovoga članka podnosi dokumentaciju Agenciji Europske unije za željeznice koja, nakon provedbe postupaka utvrđenih u članku 28. ovoga Zakona, izdaje izmijenjenu jedinstvenu potvrdu o sigurnosti koja obuhvaća

	<p>prošireno područje djelovanja.</p> <p>(3)U slučaju iz stavka 2. ovoga članka radi ocjenjivanja dokumentacije određene u članku 27. stavku 3. točki b) ovoga Zakona Agencija Europske unije za željeznice provodi savjetovanje samo s odgovarajućim nacionalnim tijelima nadležnima za sigurnost na koje se odnosi proširenje djelovanja.</p> <p>(4)Ako željeznički prijevoznik posjeduje jedinstvenu potvrdu o sigurnosti u skladu sa člankom 30. ovoga Zakona i želi proširiti područje djelovanja u toj državi članici, dužan je zahtjevu priložiti odgovarajuću dokumentaciju iz članka 27. stavka 3. ovoga Zakona koja se odnosi na dodatno područje djelovanja.</p> <p>(5)Željeznički prijevoznik iz stavka 4. ovoga članka podnosi odgovarajuću dokumentaciju nacionalnom tijelu nadležnom za sigurnost putem jedinstvene kontaktne točke iz članka 12. Uredbe (EU) 2016/796, a koje nakon provedbe postupaka utvrđenih u članku 30. ovoga Zakona, izdaje izmijenjenu jedinstvenu potvrdu o sigurnosti koja obuhvaća prošireno područje djelovanja.</p> <p>Uz stavak 15. Članak 29., (4) Agencija može zatražiti izmjenu izdane jedinstvene potvrde o sigurnosti kod značajnijih zakonodavnih izmjena u području sigurnosti željeznice.</p> <p>Uz stavak 16. Članak 29., (5) Agencija obavještava Agenciju Europske unije za željeznice o obnavljanju, izmjeni ili ukidanju jedinstvene potvrde o sigurnosti bez odgode, a najkasnije u roku od 14 dana od dana izdavanja jedinstvene potvrde o sigurnosti.</p> <p>(6) Agencija je dužna kod obavještanja iz stavka 5. ovoga članka navesti naziv i sjedište željezničkog prijevoznika, datum izdavanja, vrstu, opseg, rok valjanosti i područje djelovanja obuhvaćeno jedinstvenom potvrdom o sigurnosti te, kod ukidanja, razloge za svoju odluku.</p> <p>Uz stavak 6. i 10.</p>		
<p>Članak 11.</p> <p>Suradnja između Agencije i nacionalnih tijela nadležnih za sigurnost pri izdavanju jedinstvenih potvrda o sigurnosti</p> <p>1. Za potrebe članka 10. stavaka 5. i 6. ove Direktive Agencija i nacionalna tijela nadležna za sigurnost sklapaju sporazume o suradnji u skladu s člankom 76. Uredbe (EU) 2016/796. Sporazumi o suradnji su posebni ili okvirni sporazumi te uključuju jedno ili više nacionalnih tijela nadležnih za sigurnost. Sporazumi o suradnji sadrže detaljan opis zadaća i uvjeta za provedive poslove, rokove za njihovo postizanje i raspodjelu naknada koje plaća podnositelj zahtjeva.</p> <p>2. Sporazumi o suradnji mogu uključivati i posebne aranžmane o suradnji u slučaju mreža koje zahtijevaju specifičnu stručnost zbog zemljopisnih ili povijesnih razloga, s ciljem smanjenja administrativnih opterećenja i troškova za podnositelja zahtjeva. Ako su te mreže izolirane od ostatka željezničkog sustava Unije, takvi posebni aranžmani o suradnji mogu uključivati mogućnost prijenosa zadaća relevantnim nacionalnim tijelima nadležnima za sigurnost putem ugovora kada je to potrebno kako bi se osigurala učinkovita i razmjerna raspodjela sredstava za izdavanje potvrde. Ti sporazumi o suradnji sklapaju se prije nego što Agencija provodi zadaće povezane s izdavanjem potvrda u skladu s člankom 31. stavkom 3.</p> <p>3. U slučaju onih država članica u kojima se širina kolosijeka razlikuje od širine kolosijeka na glavnoj željezničkoj mreži u Uniji te koje dijele istovjetne tehničke i operativne zahtjeve sa susjednim trećim zemljama, sva dotična nacionalna tijela nadležna za sigurnost iz tih država članica uz sporazume o suradnji iz stavka 2. s Agencijom sklapaju multilateralni sporazum koji uključuje uvjete za olakšavanje proširenja područja djelovanja koja su obuhvaćena potvrdom o sigurnosti u dotičnim državama članicama, prema potrebi</p>		izravno primjenjivo	odredbe kojima se propisuju obveze za institucije, tijela i agencije EU
<p>Članak 12.</p> <p>Uvjerjenje o sigurnosti za upravitelje infrastrukture</p> <p>1. Kako bi se upravitelju infrastrukture omogućilo upravljanje željezničkom infrastrukturom i njezina uporaba, on</p>	<p>Uz stavak 1. Članak 33., (1) Upravitelj infrastrukture za obavljanje djelatnosti upravljanja željezničkom</p>	U potpunosti preuzeto	

<p>moru ishoditi uvjerenje o sigurnosti od nacionalnog tijela nadležnog za sigurnost u državi članici u kojoj se nalazi željeznička infrastruktura.</p> <p>Uvjerenje o sigurnosti sadrži uvjerenje kojim se potvrđuje prihvatljivost sustava upravljanja sigurnošću upravitelja infrastrukture kako je predviđeno u članku 9. te uključuje postupke i odredbe kojima se ispunjavaju zahtjevi potrebni za sigurno projektiranje, održavanje i uporabu željezničke infrastrukture, uključujući, prema potrebi, održavanje i rad prometno-upravljačkog i signalno-sigurnosnog sustava.</p> <p>Nacionalna tijela nadležna za sigurnost pružaju objašnjenja o zahtjevima za uvjerenja o sigurnosti i o potrebnim dokumentima, prema potrebi u obliku dokumenta s uputama za podnošenje zahtjeva.</p> <p>2. Uvjerenje o sigurnosti vrijedi pet godina te se može na zahtjev upravitelja infrastrukture obnoviti. Ono se revidira u cijelosti ili djelomično uvijek kad se znatno promijene građevinski, signalni ili elektroenergetski podsustavi ili načela njihova rada i održavanja. Upravitelj infrastrukture bez odgode obavješćuje nacionalno tijelo nadležno za sigurnost o svim takvim promjenama.</p> <p>Nacionalno tijelo nadležno za sigurnost može zahtijevati da se uvjerenje o sigurnosti revidira nakon znatnih promjena regulatornog okvira u području sigurnosti.</p> <p>3. Nacionalno tijelo nadležno za sigurnost donosi odluku o podnesenom zahtjevu za uvjerenje o sigurnosti bez odgode, a u svakom slučaju najkasnije četiri mjeseca nakon što je podnositelj zahtjeva podnio sve potrebne informacije i sve dodatno tražene informacije.</p> <p>4. Nacionalno tijelo nadležno za sigurnost bez odgode, a u svakom slučaju u roku od dva tjedna, obavješćuje Agenciju o uvjerenjima o sigurnosti koja su izdana, obnovljena, izmijenjena ili ukinuta. U obavijesti navodi naziv i adresu upravitelja infrastrukture, datum izdavanja, opseg i rok važenja uvjerenja o sigurnosti te, u slučaju ukidanja, razloge za svoju odluku.</p> <p>5. U slučaju prekogranične infrastrukture nadležna nacionalna tijela nadležna za sigurnost surađuju u svrhu izdavanja uvjerenja o sigurnosti.</p>	<p>infrastrukturom mora imati uvjerenje o sigurnosti koje izdaje Agencija.</p> <p>(2) Uvjerenjem o sigurnosti potvrđuje se:</p> <p>a) prihvatljivost sustava upravljanja sigurnošću upravitelja infrastrukture u skladu s ovim Zakonom</p> <p>b) prihvatljivost pravila upravitelja infrastrukture o ispunjavanju posebnih zahtjeva za uspostavu (uključujući gradnju), održavanje i rad željezničke infrastrukture na siguran način, uključujući organiziranje i reguliranje prometa i upravljanje prometom i</p> <p>c) udovoljavanje zahtjevima iz TSI-a ili nacionalnim pravilima za vozila upravitelja infrastrukture, uključujući propisana odobrenja.</p> <p>Članak 32. stavak 2.</p> <p>(2) Željeznički prijevoznik iz stavka 1. ovoga članka podnosi dokumentaciju Agenciji Europske unije za željeznice koja, nakon provedbe postupaka utvrđenih u članku 28. ovoga Zakona, izdaje izmijenjenu jedinstvenu potvrdu o sigurnosti koja obuhvaća prošireno područje djelovanja.</p> <p>Uz stavak 2.</p> <p>Članak 34.</p> <p>(1) Agencija izdaje uvjerenje o sigurnosti na zahtjev upravitelja infrastrukture za razdoblje od pet godina, u skladu sa zajedničkom sigurnosnom metodom za ocjenu prihvatljivosti pravila upravitelja infrastrukture o ispunjavanju zahtjeva za izdavanje uvjerenja o sigurnosti u skladu s Delegiranom uredbom Komisije (EU) 2018/762 od 8. ožujka 2018. o utvrđivanju zajedničkih sigurnosnih metoda u vezi sa zahtjevima za sustav upravljanja sigurnošću na temelju Direktive (EU) 2016/798 Europskog parlamenta i Vijeća te stavljanju izvan snage uredbama Komisije (EU) br. 1158/2010 i (EU) br. 1169/2010 (Tekst značajan za EGP.) (C/2018/1392) (SL L 129, 25.5.2018.).</p> <p>(2) Uvjerenje o sigurnosti se mora u cijelosti ili djelomično izmijeniti u slučaju značajnih izmjena građevinskog, prometno-upravljačkog i signalno-sigurnosnog, te elektroenergetskog podsustava ili izmjena osnovnih načela njihovog rada i održavanja.</p> <p>(3) Imatelj uvjerenja o sigurnosti bez odlaganja mora obavijestiti Agenciju o svim izmjenama sustava upravljanja sigurnošću, a naročito u slučajevima iz stavka 2. ovoga članka.</p> <p>(4) Agencija može zatražiti izmjenu odgovarajućeg dijela uvjerenja o sigurnosti u slučaju značajnijih izmjena primjenjivog zakonodavstva.</p> <p>Uz stavak 3.</p> <p>Članak 34.,</p> <p>(7) Agencija će odluku o izdavanju uvjerenja o sigurnosti donijeti bez odgađanja, a najkasnije u roku četiri mjeseca od dostave potpunog zahtjeva.</p> <p>Uz stavak 4.</p> <p>Članak 34.,</p> <p>(6) Agencija je dužna bez odgode, a u svakom slučaju u roku od dva tjedna, obavijestiti Agenciju Europske unije za željeznicu o izdanim ili ukinutim uvjerenjima o sigurnosti, pri čemu mora navesti naziv i adresu upravitelja infrastrukture, datum izdavanja, opseg i rok valjanosti uvjerenja o sigurnosti i, u slučaju ukidanja, razloge za takvu odluku.</p> <p>Uz stavak 5.</p> <p>Članak 34.</p> <p>(8) U slučaju prekogranične infrastrukture nadležna nacionalna tijela nadležna za sigurnost surađuju u svrhu izdavanja uvjerenja o sigurnosti.</p>		
<p>Članak 13.</p> <p>Pristup centrima za osposobljavanje</p> <p>1. Države članice osiguravaju da željeznički prijevoznici i upravitelji infrastrukture te njihovo osoblje koje obavlja zadaće bitne za sigurnost imaju pravedan i nediskriminirajući pristup centrima za osposobljavanje strojovođa i pratećeg osoblja u vlakovima u slučaju kada je takvo osposobljavanje potrebno za pružanje usluga na njihovoj mreži. Usluge osposobljavanja uključuju osposobljavanje u vezi s potrebnim poznavanjem trasa, operativnim pravilima i postupcima, prometno-upravljačkim i signalno-sigurnosnim te postupcima u slučaju izvanrednih situacija koji se primjenjuju na trasama na kojima se odvija prijevoz.</p> <p>Ako usluge osposobljavanja ne uključuju ispitivanja i dodjelu ovlaštenja, države članice osiguravaju da osoblje</p>	<p>Uz stavak 1.</p> <p>Članak 36.,</p> <p>(1) Pružatelji usluga osposobljavanja osiguravaju da željeznički prijevoznici i upravitelji infrastrukture te njihovo osoblje koje obavlja zadaće bitne za sigurnost imaju pravedan i nediskriminirajući pristup centrima za osposobljavanje strojovođa i izvršnih radnika u slučaju kada je takvo osposobljavanje potrebno za pružanje usluga na njihovoj mreži.</p> <p>(2) Usluge osposobljavanja uključuju osposobljavanje u vezi s potrebnim poznavanjem trasa, operativnim pravilima i postupcima, prometno-upravljačkim i signalno-sigurnosnim podsustavima te postupcima u slučaju izvanrednih situacija koji se primjenjuju na</p>	<p>U potpunosti preuzeto</p>	

<p>željezničkih prijevoznika i upravitelji infrastrukture imaju pristup takvim ovlaštenjima. Nacionalno tijelo nadležno za sigurnost osigurava da usluge osposobljavanja ispunjavaju zahtjeve utvrđene u Direktivi 2007/59/EZ, u TSI-ovima ili u nacionalnim pravilima iz članka 8. stavka 3. točke (e) ove Direktive. 2. Ako su centri za osposobljavanje dostupni samo kod jednog željezničkog prijevoznika ili upravitelja infrastrukture, države članice osiguravaju drugim željezničkim prijevoznicima pristup tim uslugama po razumnoj i nediskriminirajućoj cijeni, koja je povezana s troškovima i koja može uključivati profitnu maržu. 3. Pri zapošljavanju novih strojovođa, osoblja u vlakovima i osoblja koje obavlja zadaće bitne za sigurnost, željeznički prijevoznici mogu uzeti u obzir svako osposobljavanje, kvalifikacije i iskustvo stečene kod drugih željezničkih prijevoznika. U tu se svrhu tim članovima osoblja odobrava pristup svim dokumentima kojima se potvrđuju njihova osposobljenost, kvalifikacije i iskustvo, kao i dobivanje i slanje preslika tih dokumenata. 4. Željeznički prijevoznici i upravitelji infrastrukture odgovorni su za razinu osposobljenosti i kvalifikacije svojeg osoblja koje obavlja rad bitan za sigurnost.</p>	<p>trasama na kojima se odvija prijevoz. (3) Ako osposobljavanje iz stavaka 1. i 2. ovoga članka ne uključuje ispitivanje, ispitivači moraju osigurati pravedan i nediskriminirajući pristup ispitivanju i dobivanje potvrda o osposobljenosti. (4) U postupku izdavanja potvrde i uvjerenja o sigurnosti Agencija utvrđuje da je osobije podnositelja zahtjeva osposobljeno u skladu s ovim Zakonom, sa sigurnosnim zahtjevima iz TSI-a ili nacionalnim pravilima. Uz stavak 2. Članak 36. (5) Ako su centri za osposobljavanje dostupni samo kod jednog željezničkog prijevoznika ili upravitelja infrastrukture, pružatelj usluga osposobljavanja dužan je omogućiti pravedan i nediskriminirajući pristup osposobljavanju ostalim željezničkim prijevoznicima uz primjerenu i nediskriminirajuću naknadu, temeljenu na izravnim troškovima i uvećanu za razumnu dobit. Uz stavak 3. Članak 36. (6) Pružatelj usluga osposobljavanja, uključujući željezničkog prijevoznika i upravitelja infrastrukture, dužan je strojovođama i izvršnim radnicima odobriti pristup, dostavu i presliku svih isprava koje svjedoče o njihovom obrazovanju, općoj i stručnoj osposobljenosti, te radnom iskustvu. Članak 90. (2) Agencija osigurava uspostavljanje i urečno vođenje registra vozila, te nadzire da su u njemu sadržani podaci vezani uz sigurnost ispravni i potpuni. Uz stavak 4. Članak 36. (7) Ne dovodeći u pitanje odgovornost pružatelja usluga osposobljavanja, željeznički prijevoznici i upravitelji infrastrukture moraju svojim sustavom upravljanja sigurnošću osigurati potrebnu razinu obrazovanja i osposobljenosti izvršnih radnika i strojovođa.</p>		
<p>Članak 14. Održavanje vozila 1. Za svako se vozilo, prije početka uporabe na mreži, određuje subjekt nadležan za njegovo održavanje, a taj subjekt mora biti registriran u registru vozila u skladu s člankom 47. Direktive (EU) 2016/797. 2. Ne dovodeći u pitanje odgovornost željezničkih prijevoznika i upravitelja infrastrukture za sigurnu vožnju vlaka kako je predviđeno u članku 4., subjekt nadležan za održavanje osigurava da su vozila, za čije je održavanje nadležan, u stanju koje omogućuje sigurnu vožnju. U tu svrhu subjekt nadležan za održavanje uspostavlja sustav održavanja za ta vozila te putem tog sustava: (a) osigurava da se vozila održavaju u skladu s dokumentacijom za održavanje svakog vozila i zahtjevima koji su na snazi, uključujući pravila održavanja i relevantne odredbe TSI-a; (b) implementira potrebne metode za vrednovanje i procjenu rizika uspostavljene u CSM-ovima kako je navedeno u članku 6. stavku 1. točki (a), prema potrebi u suradnji s drugim sudionicima; (c) osigurava da njegovi izvođači provode mjere za upravljanje rizicima putem primjene CSM-a za nadgledanje iz članka 6. stavka 1. točke (c) te da je to propisano u ugovornim aranžmanima koji se predočuju na zahtjev Agencije ili nacionalnog tijela nadležnog za sigurnost; i (d) osigurava sljedivost djelatnosti održavanja. 3. Sustav održavanja sastoji se od sljedećih funkcija: (a) funkcije nositelja upravljanja za nadzor i koordinaciju funkcija održavanja iz točaka od (b) do (d) i za osiguravanje sigurnog stanja svakog vozila u željezničkom sustavu; (b) funkcije nositelja razvoja održavanja odgovornog za upravljanje dokumentacijom o održavanju, uključujući upravljanje konfiguracijom, na temelju projektnih i operativnih podataka, kao i učinkovitosti i razmjeni iskustava; (c) funkcije nositelja upravljanja održavanja voznog parka za upravljanje uklanjanjem vozila iz prometa radi održavanja i njegovim vraćanjem u promet nakon održavanja; (d) funkcije nositelja održavanja koji provodi potrebno tehničko održavanje vozila ili njegovih dijelova, uključujući dokumentaciju o puštanju u uporabu. Subjekt nadležan za održavanje sam obavlja funkciju nositelja upravljanja, no može s drugim ugovornim strankama, kao što su radionice za održavanje, ugovoriti obavljanje funkcija održavanja iz točaka od (b) do (d) ili njihovih dijelova.</p>	<p>Uz stavak 1. Članak 81. (1) Svakom vozilu prije puštanja u uporabu ili prije korištenja mora biti dodijeljen subjekt nadležan za održavanje (engl. <i>Entity in Charge of Maintenance – ECM</i>) koji se upisuje u registar vozila iz članka 90. ovoga Zakona. Uz stavak 2. Članak 81. (3) Neovisno od odgovornosti za sigurnost željezničkog prijevoznika i upravitelja infrastrukture, subjekt nadležan za održavanje je dužan kroz sustav održavanja osigurati da su vozila, za čije je održavanje nadležan, u tehnički ispravnom stanju koje omogućuje sigurnu vožnju. (4) Subjekt nadležan za održavanje dužan je uspostaviti sustav održavanja za vozila te putem tog sustava: a) osigurava da se vozila održavaju u skladu s uputama za održavanje proizvođača, uputama za održavanje posjednika vozila te svim primjenjivim zahtjevima za održavanje, uključujući nacionalna pravila za održavanje i odgovarajuće odredbe TSI-a b) uvodi potrebne metode za vrednovanje i procjenu rizika uspostavljene u zajedničkim sigurnosnim metodama, prema potrebi u suradnji s drugim sudionicima c) osigurava da njegovi izvođači provode mjere za upravljanje rizicima putem primjene zajedničkih sigurnosnih metoda za nadgledanje te da je to propisano odredbama ugovora koji se predočuju na zahtjev Agencije Europske unije za željeznice ili Agencije i d) osigurava sljedivost djelatnosti održavanja. Uz stavak 3. Članak 81. (5) Sustav održavanja mora se sastojati od sljedećih funkcija: a) funkcije nositelja upravljanja za nadzor i koordinaciju funkcija održavanja iz točaka od b) do d) stavka 4. ovoga članka za osiguravanje sigurnog stanja svakog vozila u</p>	<p>U potpunosti preuzeto</p>	

<p>Subjekt nadležan za održavanje osigurava usklađenost svih funkcija navedenih u točkama od (a) do (d) sa zahtjevima i kriterijima ocjenjivanja navedenima u Prilogu III.</p> <p>Radionice za održavanje primjenjuju relevantne odjeljke Priloga III. kako je utvrđeno u provedbenim aktima donesenima u skladu sa stavkom 8. točkom (a), koji odgovaraju funkcijama i djelatnostima za koje se izdaje ovlaštenje.</p> <p>4. U slučaju teretnih vagona, te nakon donošenja provedbenih akata iz stavka 8. točke (b) u slučaju drugih vozila, svaki subjekt nadležan za održavanje ovlašćuje se, te mu akreditirano ili priznato tijelo ili nacionalno tijelo nadležno za sigurnost dodjeljuje ovlaštenje subjekta nadležnog za održavanje (ovlaštenje ECM) u skladu sa sljedećim uvjetima:</p> <p>(a) postupci akreditacije i priznavanja postupaka izdavanja ovlaštenja temelje se na kriterijima neovisnosti, stručnosti i nepristranosti;</p> <p>(b) sustavom izdavanja ovlaštenja dokazuje se da je subjekt nadležan za održavanje uspostavio sustav održavanja kojim se osigurava stanje koje omogućuje sigurnu vožnju svakog vozila za čije je održavanje subjekt nadležan;</p> <p>(c) ovlaštenje ECM temelji se na ocjeni sposobnosti subjekta nadležnog za održavanje da ispuni relevantne zahtjeve i kriterije ocjenjivanja navedene u Prilogu III. i dosljedno ih primjenjuje. Ono uključuje sustav nadzora kojim se osigurava kontinuirano ispunjavanje tih zahtjeva i kriterija ocjenjivanja nakon dodjele ovlaštenja ECM;</p> <p>(d) izdavanje ovlaštenja radionicama za održavanje temelji se na usklađenosti s relevantnim odjeljcima Priloga III. koji se primjenjuju na odgovarajuće funkcije i djelatnosti u pogledu kojih se izdaje ovlaštenje.</p> <p>Ako je subjekt nadležan za održavanje željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture, usklađenost s uvjetima navedenima u prvom podstavku može provjeravati nacionalno tijelo nadležno za sigurnost u skladu s postupcima iz članka 10. ili članka 12. te se može potvrditi u okviru ovlaštenja o sigurnosti izdanih u skladu s tim postupcima.</p> <p>5. Ovlaštenja izdana u skladu sa stavkom 4. važeća su u cijeloj Uniji.</p> <p>6. Komisija na temelju preporuke Agencije provedbenim aktima donosi detaljne odredbe o uvjetima za izdavanje ovlaštenja iz stavka 4. prvog podstavka za subjekta nadležnog za održavanje teretnih vagona, uključujući zahtjeve navedene u Prilogu III., u skladu s relevantnim CSM-om i TSI-ovima i, prema potrebi, mijenja te odredbe. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 28. stavka 3.</p> <p>Sustav izdavanja ovlaštenja koji se primjenjuje na teretne vagona koji je donesen Uredbom Komisije (EU) br. 445/2011 (16) nastavlja se primjenjivati do početka primjene provedbenih akata iz ovog stavka.</p> <p>7. Agencija do 16. lipnja 2018. provodi vrednovanje sustava izdavanja ovlaštenja subjektima nadležnima za održavanje teretnih vagona, razmatra svrshodnost proširenja tog sustava na sva vozila i obveznog izdavanja ovlaštenja radionicama za održavanje te podnosi svoje izvješće Komisiji.</p> <p>8. Na temelju vrednovanja koje Agencija provodi u skladu sa stavkom 7., Komisija, prema potrebi, provedbenim aktima donosi te naknadno, ako je to potrebno, mijenja detaljne odredbe kojima se utvrđuje koji se zahtjevi navedeni u Prilogu III. primjenjuju u svrhu:</p> <p>(a) funkcija održavanja koje provode radionice za održavanje, uključujući detaljne odredbe za osiguranje jedinstvene provedbe izdavanja ovlaštenja radionicama za održavanje, u skladu s relevantnim CSM-om i TSI-ovima;</p> <p>(b) izdavanja ovlaštenja subjektima nadležnima za održavanje vozila koja nisu teretni vagoni, na temelju tehničkih značajki takvih vozila, uključujući detaljne odredbe za osiguranje jedinstvene provedbe uvjeta za izdavanje ovlaštenja subjektima nadležnima za održavanje za vozila koja nisu teretni vagoni, u skladu s relevantnim CSM-om i TSI-ovima.</p> <p>Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 28. stavka 3.</p>	<p>željezničkom sustavu</p> <p>b) funkcije nositelja razvoja održavanja odgovornog za upravljanje dokumentacijom o održavanju, uključujući upravljanje konfiguracijom, na temelju projektnih i operativnih podataka, kao i učinkovitosti i razmjeni iskustava</p> <p>c) funkcije nositelja upravljanja održavanja voznog parka za upravljanje uklanjanjem vozila iz prometa radi održavanja i njegovim vraćanjem u promet nakon održavanja i</p> <p>d) funkcije nositelja održavanja koji provodi potrebno tehničko održavanje vozila ili njegovih dijelova, uključujući dokumentaciju o puštanju u uporabu.</p> <p>(6) Subjekt nadležan za održavanje dužan je sam obavljati funkciju nositelja upravljanja, no može s drugim ugovornim strankama, kao što su radionice za održavanje, ugovoriti obavljanje funkcija održavanja točaka od b) do d) iz stavka 5. ovoga članka ili njihovih dijelova.</p> <p>(7) Subjekt nadležan za održavanje osigurava usklađenost svih funkcija navedenih u točkama od a) do d) stavku 5. ovoga članka sa zahtjevima i kriterijima ocjenjivanja navedenima u Prilogu 8. ovoga Zakona.</p> <p>(8) Radionice za održavanje primjenjuju odgovarajuće odjeljke Priloga 8. ovoga Zakona kako je utvrđeno u izravno primjenjivim propisima Europske unije, koji odgovaraju funkcijama i djelatnostima za koje se izdaje ovlaštenje.</p> <p>Uz stavak 4. Članak 82.</p> <p>(1) Subjekt nadležan za održavanje teretnih vagona i drugih vozila na temelju izravno primjenjivih propisa Europske unije dužan je imati ECM ovlaštenje izdano od Agencije u skladu sa sljedećim uvjetima:</p> <p>a) postupci akreditacije i priznavanja postupaka izdavanja ovlaštenja temelje se na kriterijima neovisnosti, stručnosti i nepristranosti</p> <p>b) sustavom izdavanja ovlaštenja dokazuje se da je subjekt nadležan za održavanje uspostavio sustav održavanja kojim se osigurava stanje koje omogućuje sigurnu vožnju svakog vozila za čije je održavanje subjekt nadležan</p> <p>c) ovlaštenje ECM temelji se na ocjeni sposobnosti subjekta nadležnog za održavanje da ispuni odgovarajuće zahtjeve i kriterije ocjenjivanja navedene u Prilogu 8. ovoga Zakona i dosljedno ih primjenjuje, a uključuje i sustav nadzora kojim se osigurava kontinuirano ispunjavanje tih zahtjeva i kriterija ocjenjivanja nakon dodjele ovlaštenja ECM ili</p> <p>d) izdavanje ovlaštenja radionicama za održavanje temelji se na usklađenosti s odjeljcima Priloga 8. ovoga Zakona koji se primjenjuju na odgovarajuće funkcije i djelatnosti u pogledu kojih se izdaje ovlaštenje.</p> <p>(2) Ako je subjekt nadležan za održavanje željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture, usklađenost s uvjetima navedenima u točki a) stavku 1. ovoga članka može provjeravati Agencija u skladu s ovim Zakonom te se može potvrditi u okviru potvrda o sigurnosti izdanih u skladu s tim postupcima.</p> <p>Uz stavak 5. Članak 82.,</p> <p>(3) Ovlaštenja dodijeljena subjektima nadležnima za održavanje teretnih vagona koja su izdana u skladu s Uredbom (EU) br. 445/2011 sa svim naknadnim izmjenama, valjana su na području Europske unije.</p> <p>Uz stavak 6., 7. i 8.</p>	<p>Nije potrebno preuzimanje</p>	<p>odredbe kojima se propisuju obveze za institucije, tijela i agencije EU</p>
<p>Članak 15.</p> <p>Odstupanja od sustava izdavanja ovlaštenja subjektima nadležnima za održavanje</p> <p>1. Države članice mogu obvezu utvrđivanja subjekta nadležnog za održavanje ispuniti alternativnim mjerama s obzirom na sustav održavanja utvrđen u članku 14. u sljedećim slučajevima:</p> <p>(a) za vozila registrirana u trećoj zemlji i održavana u skladu s pravom te zemlje;</p> <p>(b) za vozila koja se koriste na mrežama ili na prugama čija je širina kolosijeka drukčija od širine kolosijeka na glavnoj</p>	<p>Uz stavak 1. Članak 82.,</p> <p>(4) Agencija odlučuje o ovlaštenju subjekta nadležnog za održavanje suprotno stavku 1. ovoga članka u sljedećim iznimnim slučajevima:</p> <p>a) kada je vozilo registrirano u trećoj zemlji i održava se u skladu s propisima te zemlje</p> <p>b) kada se vozilo koristi na mrežama ili željezničkim prugama čija se širina kolosijeka</p>	<p>U potpunosti preuzeto</p>	

<p>željezničkoj mreži u Uniji te u pogledu kojih se ispunjavanje zahtjeva utvrđenih u članku 14. stavku 2. osigurava međunarodnim sporazumima s trećim zemljama;</p> <p>(c) za teretne vagonne i putničke vagonne koji se zajednički koriste s trećim zemljama u kojima je širina kolosijeka drukčija od širine kolosijeka na glavnoj željezničkoj mreži u Uniji;</p> <p>(d) za vozila koja se koriste u mrežama iz članka 2. stavka 3. i vojnu opremu te posebni prijevoz, za koje nacionalno tijelo nadležno za sigurnost treba izdati ad hoc odobrenje koje treba biti izdano prije njihovog početka uporabe. U tom slučaju odstupanja se odobravaju za razdoblja koja nisu dulja od pet godina.</p> <p>2. Alternativne mjere iz stavka 1. provode se putem odstupanja koja odobrava nadležno nacionalno tijelo nadležno za sigurnost ili Agencija pri:</p> <p>(a) registriranju vozila u skladu s člankom 47. Direktive (EU) 2016/797 ako se to odnosi na utvrđivanje subjekta nadležnog za održavanje;</p> <p>(b) izdavanju jedinstvenih potvrda o sigurnosti i uvjerenja o sigurnosti željezničkim prijevoznicima i upraviteljima infrastrukture u skladu s člancima 10. i 12. ove Direktive, ako se to odnosi na utvrđivanje subjekta nadležnog za održavanje ili izdavanja ovlaštenja tom subjektu.</p> <p>3. Odstupanja se utvrđuju i obrazlažu u godišnjem izvješću iz članka 19. Ako se pokaže da se preuzimaju nepotrebni rizici u pogledu sigurnosti u željezničkom sustavu Unije, Agencija o tome odmah obavješćuje Komisiju. Komisija stupa u kontakt s dotičnim stranama i, prema potrebi, od dotične države članice zahtjeva da povuče svoju odluku o odstupanju.</p>	<p>razlikuje od širine kolosijeka glavne željezničke mreže Europske unije i za koja je ispunjenje zahtjeva za sigurnost za održavanje vozila uređeno međunarodnim sporazumima</p> <p>c) za teretne vagonne i putničke vagonne koji se zajednički koriste s trećim zemljama u kojima je širina kolosijeka drukčija od širine kolosijeka na glavnoj željezničkoj mreži u Europskoj uniji ili</p> <p>d) u slučaju vozila koja se koriste na mrežama iz članka 4. stavka 4. ovoga Zakona, vojne opreme i posebnog prijevoza, osim prije korištenja zahtijevaju posebno odobrenje Agencije, a za koje se iznimka može dati na razdoblje od najviše pet godina.</p> <p>Uz stavak 2. Članak 82.,</p> <p>(5) Iznimke iz stavka 4. ovoga članka odobrava Agencija kod:</p> <p>a) upisa vozila u registar vozila, vezano uz utvrđivanje subjekta nadležnog za održavanje ili</p> <p>b) dostavljanja jedinstvene potvrde i uvjerenja o sigurnosti željezničkim prijevoznicima i upraviteljima infrastrukture u skladu s ovim Zakonom, ako ih istovremeno ovlašćuje kao subjekt nadležan za održavanje ili izdavanje ovlaštenja tom subjektu.</p> <p>Uz stavak 3. Članak 82.,</p> <p>(6) Iznimke iz stavka 4. ovoga članka provode se i obrazlažu u godišnjem izvješću Agencije.</p>		
<p>POGLAVLJE IV. NACIONALNA TIJELA NADLEŽNA ZA SIGURNOST Članak 16. Zadaci</p> <p>1. Svaka država članica osniva nacionalno tijelo nadležno za sigurnost. Države članice osiguravaju da nacionalno tijelo nadležno za sigurnost ima potrebne unutarnje i vanjske organizacijske kapacitete u smislu ljudskih i materijalnih resursa. U pogledu ustrojstva, pravne strukture i odlučivanja to tijelo neovisno je o svim željezničkim prijevoznicima, upraviteljima infrastrukture, podnositeljima zahtjeva ili naručiteljima i o svim subjektima koji dodjeljuje ugovore o javnim uslugama. Pod uvjetom da je osigurana takva neovisnost, to tijelo može biti i ustrojstvena jedinica u nacionalnom ministarstvu nadležnom za promet.</p> <p>2. Nacionalnom tijelu nadležnom za sigurnost povjerene su najmanje sljedeće zadaci:</p> <p>(a) odobravanje i puštanje u uporabu pružnih prometno-upravljačkih i signalno-sigurnosnih podsustava, elektroenergetskih i građevinskih podsustava koji čine željeznički sustav Unije u skladu s člankom 18. stavkom 2. Direktive (EU) 2016/797;</p> <p>(b) izdavanje, obnavljanje, izmjena i ukidanje odobrenja za stavljanje vozila na tržište u skladu s člankom 21. stavkom 8. Direktive (EU) 2016/797;</p> <p>(c) pružanje potpore Agenciji pri izdavanju, obnavljanju, izmjeni i ukidanju odobrenja za stavljanje vozila na tržište u skladu s člankom 21. stavkom 5. Direktive (EU) 2016/797 i odobrenja tipa vozila u skladu s člankom 24. Direktive (EU) 2016/797;</p> <p>(d) nadziranje, na svojem državnom području, usklađenosti sastavnih dijelova interoperabilnosti s osnovnim zahtjevima kako je propisano u članku 8. Direktive (EU) 2016/797;</p> <p>(e) osiguravanje da je dodijeljen broj vozila u skladu s člankom 46. Direktive (EU) 2016/797, ne dovodeći u pitanje članak 47. stavak 4. te Direktive;</p> <p>(f) pružanje potpore Agenciji pri izdavanju, obnavljanju, izmjeni i ukidanju jedinstvenih potvrda o sigurnosti dodijeljenih u skladu s člankom 10. stavkom 5.;</p> <p>(g) izdavanje, obnavljanje, izmjena i ukidanje jedinstvenih potvrda o sigurnosti dodijeljenih u skladu s člankom 10. stavkom 8.;</p> <p>(h) izdavanje, obnavljanje, izmjena i ukidanje uvjerenja o sigurnosti dodijeljenih u skladu s člankom 12.;</p> <p>(i) nadgledanje, promicanje i, prema potrebi, izvršavanje i ažuriranje regulatnog okvira u području sigurnosti, uključujući sustav nacionalnih pravila;</p> <p>(j) nadziranje željezničkih prijevoznika i upravitelja infrastrukture u skladu s člankom 17.;</p> <p>(k) ako je to primjenjivo te u skladu s nacionalnim pravom, izdavanje, obnavljanje, izmjena i ukidanje dozvola za strojevođe u skladu s Direktivom 2007/59/EZ;</p> <p>(l) ako je to primjenjivo te u skladu s nacionalnim pravom, izdavanje, obnavljanje, izmjena i ukidanje ovlaštenja izdanih</p>	<p>Uz stavak 1. Članak 7.</p> <p>(1) Agencija je nacionalno tijelo nadležno za sigurnost u smislu zakonodavstva Europske unije kojemu su povjerene zadaci sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava Europske unije.</p> <p>(2) Agencija je javna ustanova sa sjedištem u Zagrebu.</p> <p>(3) Osnivač Agencije je Republika Hrvatska, a osnivačka prava u skladu s odredbama ovoga Zakona ostvaruje Vlada Republike Hrvatske (u daljnjem tekstu: Vlada).</p> <p>(4) Agencija na temelju javne ovlasti obavlja poslove određene ovim Zakonom kao djelatnost od interesa za Republiku Hrvatsku te obavlja i druge poslove u skladu s propisima donesenim na temelju ovoga Zakona i izravno primjenjivim propisima Europske unije.</p> <p>(5) Agencija je samostalna u obavljanju poslova iz svojeg djelokruga, a za svoj rad odgovara Vladi.</p> <p>(6) Agencija je organizacijski, pravno i u donošenju odluka neovisna od svakog željezničkog prijevoznika, upravitelja infrastrukture, podnositelja zahtjeva i subjekta koji provodi javnu nabavu vozila i usluga, uključujući dodjelu ugovora za usluge javnog prijevoza putnika željeznicom.</p> <p>Uz stavak 2. Članak 8.</p> <p>(2) Agencija je nadležna za:</p> <p>a) izdavanje odobrenja za puštanje u uporabu infrastrukturnih podsustava koji čine željeznički sustav Europske unije u skladu s ovim Zakonom i izravno primjenjivim propisima Europske unije</p> <p>b) nadzor infrastrukturnih podsustava i osiguravanje njihove usklađenosti s osnovnim zahtjevima</p> <p>c) izdavanje, obnavljanje, izmjena i ukidanje jedinstvenih potvrda o sigurnosti, uvjerenja o sigurnosti, odobrenja za stavljanje vozila na tržište i odobrenja za tip vozila u skladu s ovim Zakonom i izravno primjenjivim propisima Europske unije</p> <p>d) pružanje potpore Agenciji Europske unije za željeznice pri izdavanju, obnavljanju, izmjeni i ukidanju jedinstvenih potvrda o sigurnosti, odobrenja za stavljanje vozila na tržište i odobrenja za tip vozila u skladu s ovim Zakonom i izravno primjenjivim propisima Europske unije</p> <p>e) nadzor sukladnosti sastavnih dijelova interoperabilnosti s osnovnim zahtjevima</p>	<p>J pctpnosti preuzeto</p>	

<p>subjektima nadležnima za održavanje.</p> <p>3. Zadaće iz stavka 2. ne mogu se prenijeti na upravitelje infrastrukture, željezničke prijevoznike ili naručitelje niti se s njima za obavljanje tih zadataka može sklopiti ugovor.</p>	<p>f) osiguravanje da je dodijeljen broj vozila u skladu s člankom 80. ovoga Zakona</p> <p>g) nadgledanje, promicanje, izvršavanje i ažuriranje regulatnog okvira u području sigurnosti, uključujući sustav nacionalnih pravila</p> <p>h) nadziranje željezničkih prijevoznika i upravitelja infrastrukture u skladu s člankom 9. ovoga Zakona</p> <p>i) izdavanje, obnavljanje, izmjena i ukidanje ovlaštenja subjektu nadležnom za održavanje (ECM)</p> <p>j) obavljanje poslova tijela za procjenu rizika i izdavanje izvješća o procjeni sigurnosti u skladu s Provedbenom uredbom Komisije (EU) br. 402/2013 od 30. travnja 2013. o zajedničkoj sigurnosnoj metodi za vrednovanje i procjenu rizika i stavljanju izvan snage Uredbe (EZ) br. 352/2009 (Tekst značajan za EGP) (SL L 121, 3.5.2013.)</p> <p>k) inspekcijski nadzor nad provedbom ovoga Zakona i izravno primjenjivim propisima Europske unije</p> <p>l) praćenje, promicanje i provođenje pravnog okvira sigurnosti željezničkog sustava, uključujući sudjelovanje u donošenju podzakonskih propisa i donošenje obvezujućih uputa iz područja svoje nadležnosti</p> <p>m) izdavanje odobrenja za probni rad prometno-upravljačkog i signalno-sigurnosnog podsustava</p> <p>n) izdavanje odobrenja za probne pružne dionice</p> <p>o) izdavanje odobrenja za puštanje u uporabu novog, moderniziranog ili obnovljenog industrijskog kolosijeka</p> <p>p) izdavanje odobrenja za otvaranje novosagrađenoga stalnoga ili privremenoga željezničko-cestovnog prijelaza odnosno pješačkog prijelaza preko pruge i objava odluke u „Narodnim novinama“ i</p> <p>r) izdavanje odobrenja za zatvaranje postojećeg željezničko-cestovnog prijelaza odnosno pješačkog prijelaza preko pruge i objava odluke u „Narodnim novinama“.</p> <p>Uz stavak 3. Članak 8. (8) Nadležnosti iz stavka 3. i 4. ovoga članka ne mogu se prenijeti na upravitelje infrastrukture, željezničke prijevoznike ili naručitelje. (9) Za obavljanje poslova iz nadležnosti iz stavka 3. i 4. ovoga članka ne može se sklopiti ugovor s upraviteljem infrastrukture, željezničkim prijevoznikom ili naručitelem.</p>		
<p>Članak 17. Nadzor</p> <p>1. Nacionalna tijela nadležna za sigurnost nadziru kontinuirano poštovanje pravne obveze željezničkih prijevoznika i upravitelja infrastrukture u pogledu primjene sustava upravljanja sigurnošću iz članka 9.</p> <p>U tu svrhu nacionalna tijela nadležna za sigurnost primjenjuju načela utvrđena u relevantnim CSM-ovima za nadziranje iz članka 6. stavka 1. točke (c) pri čemu osiguravaju da aktivnosti nadzora posebno obuhvaćaju provjeru da željeznički prijevoznici i upravitelji infrastrukture primjenjuju:</p> <p>(a) sustav upravljanja sigurnošću kako bi se nadgledala njegova djelotvornost;</p> <p>(b) pojedinačne ili djelomične elemente sustava upravljanja sigurnošću, uključujući operativne aktivnosti, pružanje usluga održavanja i opskrbu materijalima te ugovaranje vanjskih usluga kako bi se nadgledala njihova djelotvornost; i</p> <p>(c) relevantne CSM-ove iz članka 6. Aktivnosti nadzora povezane s ovom točkom odnose se i na subjekte nadležne za održavanje, prema potrebi.</p> <p>2. Željeznički prijevoznici najkasnije dva mjeseca prije početka obavljanja svakog novog željezničkog prijevoza obavješćuju relevantna nacionalna tijela nadležna za sigurnost kako bi potonja mogla planirati aktivnosti nadzora. Željeznički prijevoznici također dostavljaju raščlambu kategorija osoba i vrsta vozila.</p> <p>3. Nositelj jedinstvene potvrde o sigurnosti bez odgode obavješćuje nadležna nacionalna tijela nadležna za sigurnost o svim bitnim promjenama informacija iz stavka 2.</p> <p>4. Nadležna tijela koja su imenovala države članice osiguravaju nadgledanje usklađenosti s primjenjivim pravilima o radnom vremenu, vremenu vožnje i razdobljima odmora za strojovođe. Ako nadgledanje usklađenosti ne osiguravaju nacionalna tijela nadležna za sigurnost, nadležna tijela surađuju s nacionalnim tijelima nadležnima za sigurnost kako bi se nacionalnim tijelima nadležnima za sigurnost omogućilo da ispunjavaju svoju ulogu u nadziranju sigurnosti željeznica.</p>	<p>Uz stavke 1., 2, 3. i 4. Članak 9. (1) Agencija obavlja poslove nadzora nad uspostavom i održavanjem sustava upravljanja sigurnošću željezničkog prijevoznika i upravitelja infrastrukture iz članaka 24. i 25. ovoga Zakona. (2) U skladu sa stavkom 1. ovoga članka Agencija je dužna primijeniti načela utvrđena u odgovarajućim zajedničkim sigurnosnim metodama u smislu odredaba Delegirane uredbe Komisije (EU) 2018/762 od 8. ožujka 2018. o utvrđivanju zajedničkih sigurnosnih metoda u vezi sa zahtjevima za sustav upravljanja sigurnošću na temelju Direktive (EU) 2016/798 Europskog parlamenta i Vijeća te stavljanju izvan snage uređaba Komisije (EU) br. 1158/2010 i (EU) br. 1169/2010 (Tekst značajan za EGP.) (C/2018/1392 SL L 129 25.5.2018.) sa svim naknadnim izmjenama, pri čemu osigurava da aktivnosti nadzora obuhvaćaju provjeru da željeznički prijevoznici i upravitelji infrastrukture primjenjuju: a) sustav upravljanja sigurnošću kako bi se nadgledala njegova djelotvornost b) pojedinačne ili djelomične elemente sustava upravljanja sigurnošću, uključujući operativne aktivnosti, pružanje usluga održavanja i opskrbu materijalima te ugovaranje vanjskih usluga kako bi se nadgledala njihova djelotvornost i c) odgovarajuće zajedničke sigurnosne metode pri čemu se aktivnosti nadzora, prema potrebi, odnose i na subjekte nadležne za održavanje. (3) Željeznički prijevoznici dužni su najkasnije dva mjeseca prije početka obavljanja svakog novog željezničkog prijevoza obavijestiti Agenciju zbog planiranja aktivnosti nadzora, pri čemu željeznički prijevoznici dostavljaju i podjelu kategorija osoba i vrsta</p>	<p>U potpunosti preuzeto</p>	

5. Ako nacionalno tijelo nadležno za sigurnost utvrdi da nositelj jedinstvene potvrde o sigurnosti više ne ispunjava uvjete za potvrdu, ono od Agencije zahtijeva ograničavanje ili ukidanje te potvrde. Agencija odmah obavješćuje sva nadležna nacionalna tijela nadležna za sigurnost. Ako Agencija odluči ograničiti ili ukinuti jedinstvenu potvrdu o sigurnosti, ona navodi razloge za svoju odluku.

U slučaju neslaganja između Agencije i nacionalnog tijela nadležnog za sigurnost primjenjuje se arbitražni postupak naveden u članku 10. stavku 7. Ako je rezultat tog arbitražnog postupka takav da se jedinstvena potvrda o sigurnosti ne ograničava niti ukida, suspendiraju se privremene sigurnosne mjere iz stavka 6. ovog članka.

Ako je nacionalno tijelo nadležno za sigurnost samo izdalo jedinstvenu potvrdu o sigurnosti u skladu s člankom 10. stavkom 8., ono može ograničiti ili ukinuti potvrdu, pri čemu navodi razloge za svoju odluku, te o tome obavješćuje Agenciju.

Nositelj jedinstvene potvrde o sigurnosti čiju su potvrdu Agencija ili nacionalno tijelo nadležno za sigurnost ograničili ili ukinuli ima pravo podnijeti žalbu u skladu s člankom 10. stavkom 12.

6. Ako tijekom nadzora nacionalno tijelo nadležno za sigurnost utvrdi ozbiljan rizik u pogledu sigurnosti, ono može u bilo kojem trenutku primijeniti privremene sigurnosne mjere, uključujući trenutno ograničavanje ili suspendiranje relevantne djelatnosti. Ako je jedinstvenu potvrdu o sigurnosti izdala Agencija, nacionalno tijelo nadležno za sigurnost odmah o tome obavješćuje Agenciju te podnosi popratne dokaze na kojima se temelji njegova odluka.

Ako Agencija utvrdi da nositelj jedinstvene potvrde o sigurnosti više ne zadovoljava uvjete za posjedovanje potvrde, ona odmah ograničava ili ukida tu potvrdu.

Ako Agencija utvrdi da mjere koje primjenjuje nacionalno tijelo nadležno za sigurnost nisu razmjerne, ona može zatražiti od nacionalnog tijela nadležnog za sigurnost da povuče ili prilagodi te mjere. Agencija i nacionalno tijelo nadležno za sigurnost surađuju kako bi se pronašlo uzajamno prihvatljivo rješenje. Ako je potrebno, u taj proces uključen je i željeznički prijevoznik. Ako potonji postupak ne uspije, odluka nacionalnog tijela nadležnog za sigurnost o primjeni privremenih mjera ostaje na snazi.

Odluka nacionalnog tijela nadležnog za sigurnost u pogledu privremenih sigurnosnih mjera podliježe nacionalnom sudskom preispitivanju kako je navedeno u članku 18. stavku 3. U tom slučaju privremene sigurnosne mjere mogu se primjenjivati do završetka sudskog preispitivanja, ne dovodeći u pitanje stavak 5.

Ako je trajanje privremene mjere dulje od tri mjeseca, nacionalno tijelo nadležno za sigurnost traži od Agencije da ograniči ili ukine jedinstvenu potvrdu o sigurnosti te se primjenjuje postupak naveden u stavku 5.

7. Nacionalno tijelo nadležno za sigurnost nadzire pružne prometno-upravljačke i signalno-sigurnosne podsustave te elektroenergetske i građevinske podsustave te osigurava njihovu usklađenost s osnovnim zahtjevima. U slučaju prekograničnih infrastruktura ono obavlja svoje aktivnosti nadziranja u suradnji s drugim relevantnim nacionalnim tijelima nadležnima za sigurnost. Ako nacionalno tijelo nadležno za sigurnost utvrdi da upravitelj infrastrukture više ne zadovoljava uvjete za posjedovanje svojeg uvjerenja o sigurnosti, ono to uvjerenje ograničava ili ukida, navodeći razloge za svoju odluku.

8. Pri nadzoru djelotvornosti sustava upravljanja sigurnošću upravitelja infrastrukture i željezničkih prijevoznika, nacionalna tijela nadležna za sigurnost mogu uzeti u obzir izvedbu sudionika iz članka 4. stavka 4. ove Direktive u pogledu sigurnosti te, prema potrebi, centara za osposobljavanje iz Direktive 2007/59/EZ sve dok njihove aktivnosti utječu na sigurnost željeznica. Primjenom tog stavka ne dovodi se u pitanje odgovornost željezničkih prijevoznika i upravitelja infrastrukture iz članka 4. stavka 3. ove Direktive.

9. Nacionalna tijela nadležna za sigurnost u državama članicama u kojima djeluje željeznički prijevoznik surađuju u koordiniranju svojih aktivnosti nadzora u vezi s tim željezničkim prijevoznikom kako bi se osigurala razmjena svih bitnih informacija o određenom željezničkom prijevozniku, posebno o poznatim rizicima i njegovoj izvedbi u pogledu sigurnosti. Nacionalno tijelo nadležno za sigurnost također razmjenjuje informacije s drugim relevantnim nacionalnim tijelima nadležnima za sigurnost i Agencijom ako otkrije da željeznički prijevoznik ne poduzima potrebne mjere za upravljanje rizicima.

Tom se suradnjom osigurava da su aktivnosti nadziranja u dostatnoj mjeri pokrivena te se izbjegavaju dvostruke inspekcije i revizije. Nacionalna tijela nadležna za sigurnost mogu razviti zajednički plan nadziranja kako bi se osiguralo da se revizije i druge inspekcije provode periodično, uzimajući u obzir vrstu i opseg djelatnosti prijevoza u svakoj od dotičnih država članica.

Agencija razvijanjem smjernica pomaže u takvim aktivnostima koordinacije.

10. Nacionalna tijela nadležna za sigurnost mogu uputiti obavijesti kako bi upozorila upravitelje infrastrukture i željezničke prijevoznike u slučaju nepoštovanja obveza određenih u stavku 1.

11. Nacionalna tijela nadležna za sigurnost koriste informacije koje je Agencija prikupila tijekom ocjene dokumentacije iz članka 10. stavka 5. točke (a) za potrebe nadziranja željezničkog prijevoznika nakon izdavanja svoje jedinstvene potvrde o sigurnosti. Ona koriste informacije prikupljene tijekom postupka izdavanja uvjerenja o sigurnosti

vozila.

(4) Imatelj jedinstvene potvrde o sigurnosti bez odgode obavješćuje Agenciju o svim bitnim promjenama informacija iz stavka 3. ovog članka.

(5) Ne dovodeći u pitanje odgovornost željezničkih prijevoznika i upravitelja infrastrukture, pri nadzoru sustava upravljanja sigurnošću upravitelja infrastrukture i željezničkih prijevoznika, Agencija može uzeti u obzir članak 21. stavak 5. i članak 36. ovog Zakona ukoliko utječu na sigurnost željeznica.

(6) Agencija je dužna osigurati nadgledanje usklađenosti s primjenjivim pravilima o radnom vremenu, vremenu vožnje i razdobljima odmora za strojovođe.

(7) U postupku nadzora sustava upravljanja sigurnošću Agencija je ovlaštena izricati upozorenja, naredbe i druge privremene mjere.

(8) Ako u postupku nadzora sustava upravljanja sigurnošću posumnja u povredu ovoga Zakona i izravno primjenjivih propisa Europske unije Agencija bez odgode provodi inspekcijski nadzor.

Uz stavke 5. i 6.

Članak 10.

(1) Ako Agencija utvrdi da imatelj jedinstvene potvrde o sigurnosti više ne ispunjava uvjete za potvrdu zahtijeva oc Agencije Europske unije za željeznice ograničavanje ili ukidanje te potvrde, o čemu Agencija Europske unije za željeznice odmah obavješćava nacionalna tijela nadležna za sigurnost.

(2) Ako Agencija Europske unije za željeznice ograniči ili ukine jedinstvenu potvrdu o sigurnosti dužna je navesti razloge za svoju odluku.

(3) U slučaju neslaganja između Agencije Europske unije za željeznice i Agencije o odluci iz stavka 2. ovog članka primjenjuje se arbitražni postupak iz članka 28. ovog Zakona, a ako se jedinstvena potvrda o sigurnosti ne ograničava niti ukida, suspendiraju se privremene sigurnosne mjere iz stavka 6. ovog članka.

(4) Ako je Agencija samostalno izdala jedinstvenu potvrdu o sigurnosti, u skladu s ovim Zakonom, može izmijeniti ili ukinuti potvrdu, pri čemu je dužna navesti razloge za svoju odluku te o tome obavijestiti Agenciju Europske unije za željeznice.

(5) Imatelj jedinstvene potvrde o sigurnosti čiju su potvrdu Agencija Europske unije za željeznice ili Agencija djelomično ili u cijelosti ukinuli ima pravo podnijeti žalbu u skladu s člankom 28. ovog Zakona.

(6) Ako tijekom nadzora Agencija utvrdi ozbiljan rizik u pogledu sigurnosti može, u bilo kojem trenutku, primijeniti privremene sigurnosne mjere, uključujući trenutno ograničavanje ili privremenu zabranu obavljanja odgovarajuće djelatnosti.

(7) Ako je jedinstvenu potvrdu o sigurnosti iz stavka 6. ovog članka izdala Agencija Europske unije za željeznice, Agencija odmah o tome obavješćava Agenciju Europske unije za željeznice te podnosi odgovarajuće dokaze na kojima se temelji njezina odluka.

(8) Ako Agencija Europske unije za željeznice utvrdi da imatelj jedinstvene potvrde o sigurnosti više ne zadovoljava uvjete za posjedovanje potvrde, odmah djelomično ili u cijelosti ukida tu potvrdu.

(9) Ako Agencija Europske unije za željeznice utvrdi da mjere koje primjenjuje Agencija nisu razmjerne, može zatražiti od Agencije da povuče ili prilagodi te mjere, pri čemu Agencija Europske unije za željeznice i Agencija surađuju kako bi se pronašlo uzajamno prihvatljivo rješenje, a prema potrebi u postupak može biti uključen i željeznički prijevoznik.

(10) Ako Agencija i Agencija Europske unije za željeznice ne uspiju pronaći uzajamno prihvatljivo rješenje, odluka Agencije o primjeni privremenih mjera ostaje na snazi.

(11) Protiv odluke Agencije o privremenoj sigurnosnoj mjeri može se pokrenuti upravni spor, koji ne odgađa izvršenje odluke, neovisno o postupku iz stavaka 1. do 5. ovog članka.

(12) Ako privremena mjera traje dulje od tri mjeseca, Agencija će zatražiti od Agencije Europske unije za željeznice da djelomično ili u cijelosti ukine jedinstvenu potvrdu o sigurnosti, pri čemu se primjenjuje postupak iz stavaka 1. do 5. članka ovog članka.

Uz stavak 7.

<p>u skladu s člankom 12. za potrebe nadziranja upravitelja infrastrukture.</p> <p>12. Agencija, ili nadležna nacionalna tijela nadležna za sigurnost u slučaju kada je jedinstvena potvrda o sigurnosti izdana u skladu s člankom 10. stavkom 8., koriste informacije prikupljene tijekom aktivnosti nadzora za potrebe obnavljanja jedinstvenih potvrda o sigurnosti. Za potrebe obnavljanja uvjerenja o sigurnosti nacionalno tijelo nadležno za sigurnost također koristi informacije prikupljene tijekom svojih aktivnosti nadzora</p> <p>13. Agencija i nacionalna tijela nadležna za sigurnost poduzimaju potrebne mjere kako bi koordinirali i osigurali potpunu razmjenu informacija iz stavaka 10., 11. i 12.</p>	<p>Članak 8. (3) Agencija je nadležna za:</p> <p>b) nadzor rada i održavanja strukturnih podsustava u skladu s osnovnim zahtjevima</p> <p>Članak 11.</p> <p>U slučaju prekograničnih infrastruktura Agencija obavlja svoje aktivnosti nadzora iz članka 8. stavka 3. točke a) ovoga Zakona u suradnji s drugim nacionalnim tijelima nadležnima za sigurnost, a ako Agencija utvrdi da upravitelj infrastrukture više ne zadovoljava uvjete za posjedovanje svojeg uvjerenja o sigurnosti, ono to uvjerenje u cijelosti ili djelomično ukida, navodeći razloge za svoju odluku.</p> <p>Uz stavak 8.</p> <p>Članak 9.</p> <p>(5) Ne dovodeći u pitanje odgovornost željezničkih prijevoznika i upravitelja infrastrukture, pri nadzoru sustava upravljanja sigurnošću upravitelja infrastrukture i željezničkih prijevoznika, Agencija može uzeti u obzir članak 21. stavak 5. i članak 36. ovoga Zakona ukoliko utječu na sigurnost željeznica.</p> <p>Uz stavak 9., 10., 11, 12., i 13.</p> <p>Članak 12.</p> <p>(1) Nacionalna tijela nadležna za sigurnost u državama članicama Europske unije u kojima djeluje željeznički prijevoznik surađuju u koordiniranju aktivnosti nadzora kako bi se osigurala razmjena svih bitnih informacija o određenom željezničkom prijevozniku, posebno o poznatim rizicima i njegovoj djelatnosti s obzirom na sigurnost.</p> <p>(2) Agencija je dužna razmjenjivati informacije s nacionalnim tijelima nadležnima za sigurnost iz stavka 1. ovoga članka i Agencijom Europske unije za željeznice ako otkrije da željeznički prijevoznik ne poduzima potrebne mjere za upravljanje rizicima.</p> <p>(3) Suradnja iz stavaka 1. i 2. ovoga članka osigurava da su aktivnosti nadziranja u dovoljnoj mjeri pokrivena te se izbjegavaju dvostruke inspekcije i provjere.</p> <p>(4) Nacionalna tijela nadležna za sigurnost mogu razviti zajednički plan nadzora kako bi se osiguralo da se provjere i druge inspekcije provode periodično, uzimajući u obzir vrstu i opseg djelatnosti prijevoza u svakoj od uključenih država članica Europske unije.</p> <p>(5) Agencija može uputiti obavijest kako bi upozorila upravitelje infrastruktura i željezničke prijevoznike u slučaju nepoštovanja obveza određenih u članku 9. ovog Zakona.</p> <p>(6) Agencija je dužna koristiti informacije koje je Agencija Europske unije za željeznice prikupila tijekom ocjene dokumentacije iz članka 27. stavka 3. točke a) ovoga Zakona za potrebe nadziranja željezničkog prijevoznika nakon izdavanja svoje jedinstvene potvrde o sigurnosti.</p> <p>(7) Agencija koristi informacije prikupljene tijekom postupka izdavanja uvjerenja o sigurnosti u skladu s člankom 34. ovoga Zakona za potrebe nadziranja upravitelja infrastrukture.</p> <p>(8) Kada je jedinstvena potvrda o sigurnosti izdana u skladu s člankom 30. ovoga Zakona Agencija koristi informacije prikupljene tijekom nadzora za potrebe obnavljanja jedinstvenih potvrda o sigurnosti, kao i za potrebe obnavljanja uvjerenja o sigurnosti.</p> <p>(9) Agencija Europske unije za željeznice i Agencija razvijaju smjernice i poduzimaju potrebne mjere kako bi koordinirali i osigurali potpunu razmjenu informacija iz ovoga članka.</p>		
<p>Članak 18.</p> <p>Načela odlučivanja</p> <p>1. Agencija, prilikom razmatranja zahtjeva za jedinstvenu potvrdu o sigurnosti u skladu s člankom 10. stavkom 1., i nacionalna tijela nadležna za sigurnost obavljaju svoje zadaće na otvoren, nediskriminirajući i transparentan način. Oni posebno svim zainteresiranim stranama daju mogućnost da budu saslušane i navode razloge za svoje odluke. Oni odmah odgovaraju na upite i podnesene zahtjeve te bez odgode upućuju svoje zahtjeve za informacije te donose sve svoje odluke u roku od četiri mjeseca nakon što je podnositelj zahtjeva dostavio sve relevantne informacije. Oni u bilo kojem trenutku mogu zatražiti tehničku pomoć upravitelja infrastrukture i željezničkih prijevoznika ili drugih kvalificiranih tijela kada obavljaju zadaće iz članka 16.</p> <p>U procesu razvijanja nacionalnog regulatornog okvira nacionalna tijela nadležna za sigurnost savjetuju se sa svim sudionicima i zainteresiranim stranama, uključujući upravitelje infrastrukture, željezničke prijevoznike, proizvođače,</p>	<p>Uz stavak 1.</p> <p>Članak 13.,</p> <p>(1) Agencija je dužna poslove iz svoje nadležnosti obavljati na transparentan i nediskriminirajući način.</p> <p>(2) Upravitelj infrastrukture, željeznički prijevoznici i ostala stručna tijela i osobe moraju na zahtjev Agencije pružiti svu tehničku pomoć Agenciji, odgovarati na upite te dostaviti sve tražene podatke i izvješća Agenciji u vezi s poslovima iz nadležnosti Agencije.</p> <p>(3) Pri obavljanju poslova u cilju razvoja nacionalnog pravnog okvira sigurnosti željezničkog sustava, Agencija će se savjetovati sa svim zainteresiranim osobama, uključujući upravitelje infrastrukture, željezničke prijevoznike, proizvođače, subjekte nadležne za održavanje, osobe koje provode održavanje, korisnike i predstavnike</p>	<p>U potpunosti preuzeto</p>	

<p>pružatelje usluga održavanja, korisnike i predstavnike osoblja.</p> <p>2. Nacionalna tijela nadležna za sigurnost slobodno provode sve inspekcije, revizije i istrage potrebne za obavljanje svojih zadaća te im se osigurava pristup svim relevantnim dokumentima i objektima, postrojenjima i opremi upravitelja infrastrukture i željezničkih prijevoznika i, prema potrebi, bilo kojeg sudionika iz članka 4. Agencija ima ista prava u odnosu na željezničke prijevoznike kada obavlja svoje zadaće izdavanja potvrda o sigurnosti u skladu s člankom 10. stavkom 5.</p> <p>3. Države članice poduzimaju potrebne mjere kako bi se osiguralo da odluke koje donose nacionalna tijela nadležna za sigurnost podliježu sudskom preispitivanju.</p> <p>4. Nacionalna tijela nadležna za sigurnost aktivno razmjenjuju mišljenja i iskustva, osobito u okviru mreže koju je uspostavila Agencija kako bi se kriteriji njihovog odlučivanja uskladili širom Unije.</p>	<p>radnika u željezničkom sustavu.</p> <p>Uz stavak 2. Članak 13. (5) Agencija je ovlaštena provoditi sve vrste pregleda i provjera koje su potrebne za ispunjavanje poslova iz njene nadležnosti, a upravitelji infrastrukture i željeznički prijevoznici moraju u tu svrhu omogućiti pristup svim odgovarajućim dokumentima, objektima, postrojenjima i opremi.</p> <p>Uz stavak 3. Članak 14. (3) Upravni akti Agencije su:</p> <p>a) jedinstvene potvrde o sigurnosti i uvjerenja o sigurnosti b) ovlaštenje subjekta za održavanje (ECM) c) dozvole za strojovođe d) ovlaštenja za centre za osposobljavanje strojovođa i ovlaštenja za ispitivače strojovođa e) odobrenja za puštanje u uporabu infrastrukturnih podsustava i industrijskih kolosijeka f) odobrenja za probni rad prometno-upravljačkog i signalno-sigurnosnog podsustava i odobrenja za probne pružne diorice g) odobrenja za stavljanje vozila na tržište i odobrenja za tip vozila i h) zabrane, naredbe ili druge mjere željezničkog inspektora.</p> <p>(4) Protiv upravnih akata Agencije žalba nije dopuštena, ali se može pokrenuti upravni spor pred nadležnim upravnim sudom.</p> <p>Uz stavak 4. Članak 8. (5) Agencija provodi aktivnu razmjenu stajališta i iskustava, osobito u okviru mreže koju je uspostavila Agencija Europske unije za željeznice u svrhu usklađivanja kriterija odlučivanja na području Europske unije.</p>		
<p>Članak 19. Godišnje izvješće Nacionalna tijela nadležna za sigurnost objavljuju godišnje izvješće o svojim aktivnostima u prethodnoj godini te ga šalju Agenciji do 30. rujna. Izvješće sadrži informacije o:</p> <p>(a) razvoju sigurnosti željeznice, uključujući objedinjavanje CSI-ova na razini država članica, u skladu s člankom 5. stavkom 1.;</p> <p>(b) važnim promjenama u zakonodavstvu i propisima u vezi sa sigurnošću željeznica;</p> <p>(c) razvoju u pogledu izdavanja potvrda o sigurnosti i uvjerenja o sigurnosti;</p> <p>(d) rezultatima nadzora nad upraviteljima infrastrukture i željezničkim prijevoznicima i s time povezanim iskustvima, uključujući broj i ishod inspekcija i revizija;</p> <p>(e) odstupanjima u kojima je odlučeno u skladu s člankom 15.;</p> <p>(f) iskustvima željezničkih prijevoznika i upravitelja infrastrukture u pogledu primjene relevantnih CSM-ova.</p>	<p>Članak 20. (2) Agencija svake godine javno objavljuje godišnje izvješće o svojim aktivnostima iz prethodne godine te ga najkasnije do 30. rujna podnosi Agenciji Europske unije za željeznice.</p> <p>(3) Izvješće iz stavka 2. ovoga članka sadržava podatke o:</p> <p>a) razvoju sigurnosti željezničkog sustava, uključujući podatke o zajedničkim sigurnosnim pokazateljima, objedinjene na razini država članica Europske unije b) bitnim promjenama hrvatskog zakonodavstva koje se odnosi na sigurnost željezničkog sustava c) razvoju u obavljanju poslova vezanih uz jedinstvene potvrde i uvjerenja o sigurnosti d) rezultatima nadzora nad upraviteljima infrastrukture i željezničkim prijevoznicima te s time povezanim iskustvima, uključujući broj i rezultate inspekcija i provjera e) odstupanjima koja su usvojena u skladu s člankom 82. stavcima od 4. do 6. ovoga Zakona i f) iskustvima željezničkih prijevoznika i upravitelja infrastrukture u pogledu primjene zajedničkih sigurnosnih metoda.</p>	U potpunosti preuzeto	
<p>POGLAVLJE V. ISTRAGA NESREĆA I INCIDENATA Članak 20. Obveza provođenja istrage 1. Države članice osiguravaju da nakon svake ozbiljne nesreće u željezničkom sustavu Unije istražno tijelo iz članka 22. provede istragu. Cilj istrage je, kada je to moguće, poboljšanje sigurnosti željeznica i sprječavanje nesreća. 2. Istražno tijelo iz članka 22. može istražiti i one nesreće i incidente koji su pod neznatno drukčijim uvjetima mogli dovesti do ozbiljnih nesreća, uključujući tehničke kvarove strukturnih podsustava ili sastavnih dijelova interoperabilnosti željezničkog sustava Unije. Istražno tijelo može odlučiti treba li ili ne treba provesti istragu u vezi s takvom nesrećom ili incidentom. Pri donošenju odluke ono uzima u obzir:</p>	<p>Uz stavak 1. Članak 5. (1) Tijela javne vlasti nadležna za željeznički sustav prema ovom Zakonu su: a) ministarstvo nadležno za promet (u daljnjem tekstu: Ministarstvo) b) Agencija za sigurnost željezničkog prometa (u daljnjem tekstu: Agencija) i c) Agencija za istraživanje nesreća u zračnom, pomorskom i željezničkom prometu, osnovana posebnim propisom (u daljnjem tekstu: istražno tijelo).</p> <p>Članak 127. (1) Istražno tijelo mora provesti istraživanje ozbiljne nesreće u željezničkom sustavu.</p> <p>Članak 128. (1) Cilj istraživanja Istražnog tijela je, kada je to moguće, poboljšanje sigurnosti</p>	U potpunosti preuzeto	

<p>(a) težinu nesreće ili incidenta;</p> <p>(b) je li ona jedna u nizu nesreća ili incidenata koji su značajni za sustav u cjelini;</p> <p>(c) utjecaj na sigurnost željeznica; i</p> <p>(d) zahtjeve upravitelja infrastrukture, željezničkih prijevoznika, nacionalnog tijela nadležnog za sigurnost ili država članica.</p> <p>3. Istražno tijelo određuje opseg istraga i postupak koji treba slijediti u provođenju istraga, uzimajući u obzir članke 21. i 23. te ovisno o iskustvima iz nesreće ili incidenta koja očekuju da će steći za poboljšanje sigurnosti.</p> <p>4. Istraga se ni u kom slučaju ne treba baviti pitanjima krivnje ili odgovornosti.</p>	<p>željezničkoga sustava i sprječavanje budućih nesreća.</p> <p>Uz stavak 2. Članak 127.</p> <p>(2) Istražno tijelo može istražiti i one nesreće i incidente koje su pod neznatno drugačijim okolnostima mogle dovesti do ozbiljnih nesreća, uključujući tehničke neispravnosti strukturnih podsustava ili interoperabilnih sastavnih dijelova željezničkog sustava Europske unije.</p> <p>(3) Istražno tijelo pri donošenju odluke o pokretanju istraživanja nesreća i incidenata iz stavka 2. ovoga članka uzima u obzir:</p> <p>a) težinu nesreće ili incidenta</p> <p>b) činjenicu da je pojedina nesreća ili incident dio niza nesreća ili incidenata koji su značajni za sigurnost željezničkog sustava u cjelini</p> <p>c) utjecaj nesreće ili incidenata na sigurnost željezničkog sustava Europske unije i</p> <p>d) zahtjeve upravitelja infrastrukture, željezničkog prijevoznika, Agencije ili ostalih država članica Europske unije.</p> <p>Uz stavak 3. Članak 128.,</p> <p>(3) Istražno tijelo određuje opseg istraživanja i postupke koje će primijeniti u provođenju pojedinog istraživanja, uzimajući u obzir načela i ciljeve istražnog postupka u skladu s ovim Zakonom te spoznaje povezane s unaprjeđenjem sigurnosti željezničkog sustava koje se očekuju kao rezultat istraživanja.</p> <p>Uz stavak 4. Članak 128.,</p> <p>(2) Istraživanjem Istražnog tijela se ni u kojem slučaju ne utvrđuje krivnja ili odgovornost za nesreću ili incident, te se istraživanje provodi neovisno od moguće sudske istrage o istom događaju.</p>		
<p>Članak 21. Status istrage</p> <p>1. U okviru vlastitog pravnog sustava države članice utvrđuju pravni status istrage kojim se glavnim istražiteljima omogućuje obavljanje njihove zadaće na najučinkovitiji način i u najkraćem roku.</p> <p>2. Države članice u skladu sa svojim nacionalnim zakonodavstvom osiguravaju punu suradnju tijela nadležnih za bilo kakvu sudsku istragu te osiguravaju da se istražiteljima što prije omogući pristup informacijama i dokazima koji su relevantni za istragu. Posebno im se omogućuje:</p> <p>(a) trenutčan pristup mjestu nesreće ili incidenta, kao i željezničkim vozilima koja su u nju uključena te povezanim građevinskim, prometno-upravljačkim i signalno-sigurnosnim postrojenjima;</p> <p>(b) pravo na trenutačno popisivanje dokaza i kontrolirano uklanjanje olupine, infrastrukturnih postrojenja ili komponenti za potrebe ispitivanja ili analize;</p> <p>(c) neograničeni pristup sadržajima uređaja za snimanje te opreme za snimanje govornih poruka ugrađenih u vozilo i njihova upotreba te bilježenje rada signalno-sigurnosnog i prometno-upravljačkog sustava;</p> <p>(d) pristup rezultatima obdukcije tijela žrtava;</p> <p>(e) pristup rezultatima ispitivanja osoblja vlaka i drugog željezničkog osoblja uključenog u nesreću ili incident;</p> <p>(f) mogućnost ispitivanja željezničkog osoblja uključenog u nesreću ili incident i ostalih svjedoka; i</p> <p>(g) pristup svim relevantnim informacijama ili zapisima u posjedu upravitelja infrastrukture, željezničkih prijevoznika, subjekata nadležnih za održavanje i dotičnog nacionalnog tijela nadležnog za sigurnost.</p> <p>3. Agencija surađuje s istražnim tijelom ako su istragom obuhvaćeni vozila koja je Agencija odobrila ili željeznički prijevoznici kojima je Agencija izdala potvrdu. Ona u najkraćem mogućem roku podnosi sve zatražene informacije ili snimke istražnom tijelu te pruža objašnjenja ako su ona od nje zatražena.</p> <p>4. Istraga se provodi neovisno o bilo kojoj sudskoj istrazi.</p>	<p>Uz stavak 1. Članak 1.,</p> <p>(1) Ovim se Zakonom utvrđuju uvjeti za sigurno upravljanje željezničkim prometom i za sigurno odvijanje željezničkog prometa, mjere za razvoj i upravljanje sigurnošću uzimajući u obzir cjelovitost željezničkog sustava Europske unije, uvjeti za postizanje interoperabilnosti željezničkog sustava Europske unije, uvjeti za obavljanje djelatnosti upravitelja infrastrukture i željezničkih prijevoznika, uvjeti za strojovođe i ostale izvršne radnike, postupanje tijela nadležnog za sigurnost željezničkog prometa i tijela za istraživanje željezničkih nesreća te nadzor sigurnosti i inspekcijски nadzor.</p> <p>Članak 126.,</p> <p>(1) S ciljem očuvanja i poboljšanja sigurnosti željezničkog sustava, istraživanje ozbiljnih nesreća u željezničkom sustavu, kao i nesreća i incidenata koji su pod određenim okolnostima mogli dovesti do ozbiljnih nesreća, provodi neovisno Istražno tijelo.</p> <p>Članak 130., stavci 3. i 4.</p> <p>(3) Istraživanje koje provodi Istražno tijelo provodi se neovisno o bilo kojem sudskom postupku.</p> <p>(4) Istraživanje se provodi što je moguće otvorenije, tako da se svim uključenim strankama omogući da budu saslušani i da im se omogući pristup rezultatima istraživanja.</p> <p>Članak 129.,</p> <p>(6) Istražno tijelo naročito će osigurati odgovarajuća sredstva, uključujući praktična i tehnička znanja potrebna za provedbu istraživanja pojedine nesreće ili incidenta.</p> <p>Uz stavak 2. Članak 136., stavak 1.</p> <p>(1) U slučaju prekida odvijanja željezničkog prometa zbog nesreće ili incidenta, upravitelj infrastrukture i po potrebi željeznički prijevoznik moraju u što kraćem roku poduzeti mjere za ponovnu uspostavu odvijanja redovnog željezničkog prometa.</p> <p>Uz stavak 4. Članak 128.,</p>	<p>U potpunosti preuzeto</p>	

	(2) Istraživanjem Istražnog tijela se ni u kojem slučaju ne utvrđuje krivnja ili odgovornost za nesreću ili incident, te se istraživanje provodi neovisno od moguće sudske istrage o istom događaju.		
<p>Članak 22. Istražno tijelo</p> <p>1. Svaka država članica osigurava da istrage nesreća i incidenata iz članka 20. provodi stalno tijelo koje se sastoji od najmanje jednog istražitelja sposobnog za obnašanje funkcije glavnog istražitelja u slučaju nesreće ili incidenta. To je tijelo ustrojstveno, pravno i u smislu odlučivanja neovisno o bilo kojem upravitelju infrastrukture, željezničkom prijevozniku, tijelu za naplatu, tijelu za dodjelu kapaciteta i tijelu za ocjenu sukladnosti te o bilo kojoj strani čiji bi interesi mogli biti u sukobu sa zadaćama koje su povjerene istražnom tijelu. Osim toga, ono je funkcionalno neovisno o nacionalnom tijelu nadležnom za sigurnost, Agenciji i o svakom regulatornom tijelu za željeznice.</p> <p>2. Istražno tijelo obavlja svoje zadaće neovisno o drugim subjektima iz stavka 1. te je sposobno pribaviti dostatna sredstva za tu svrhu. Njegovim istražiteljima dodjeljuje se status koji im jamči potrebnu neovisnost.</p> <p>3. Države članice obvezuju željezničke prijevoznike, upravitelje infrastrukture i, prema potrebi, nacionalno tijelo nadležno za sigurnost da odmah obavijeste istražno tijelo o nesrećama i incidentima iz članka 20. te da dostave sve dostupne informacije. Tu bi obavijest trebalo, prema potrebi, ažurirati čim informacije koje nedostaju postanu dostupne.</p> <p>Istražno tijelo bez odgode te u svakom slučaju u roku od dva mjeseca nakon primitka obavijesti o nesreći ili incidentu odlučuje o tome hoće li pokrenuti istragu.</p> <p>4. Istražno tijelo može, uz obavljanje svojih u skladu s ovom Direktivom, provoditi i istrage drugih događaja koji nisu željezničke nesreće i incidenti sve dok te druge istrage ne ugrožavaju njegovu neovisnost.</p> <p>5. Ako je to potrebno te pod uvjetom da se time ne dovodi u pitanje neovisnost istražnog tijela kako je predviđeno u stavku 1., istražno tijelo može zatražiti pomoć istražnih tijela iz drugih država članica ili pomoć Agencije kako bi pribavilo stručna znanja ili provelo tehničke inspekcije, analize ili vrednovanja.</p> <p>6. Države članice mogu istražnom tijelu povjeriti zadaću provedbe istraga drugih željezničkih nesreća i incidenata osim onih navedenih u članku 20.</p> <p>7. Istražna tijela aktivno razmjenjuju mišljenja i iskustva u svrhu razvoja zajedničkih metoda istrage, izrade zajedničkih načela za pridržavanje sigurnosnih preporuka te prilagodbe razvoju tehničkog i znanstvenog napretka. Ne dovodeći u pitanje stavak 1., Agencija podržava istražna tijela pri obavljanju te zadaće u skladu s člankom 38. stavkom 2. Uredbe (EU) 2016/796.</p> <p>Istražna tijela, uz potporu Agencije u skladu s člankom 38. stavkom 2. Uredbe (EU) 2016/796, uspostavljaju program stručnih revizija te se sva istražna tijela potiče da sudjeluju u njemu kako bi se nadgledala njihova djelotvornost i neovisnost. Istražna tijela, uz potporu tajništva iz članka 38. stavka 2. Uredbe (EU) 2016/796, objavljuju:</p> <p>(a) zajednički program stručnih revizija i kriterije revizije; i</p> <p>(b) godišnje izvješće o programu u kojem se ističu utvrđene jake strane, kao i prijedlozi u svrhu poboljšanja. Izvješća o stručnoj reviziji dostavljaju se svim istražnim tijelima i Agenciji. Ta se izvješća objavljuju na dobrovoljnoj osnovi.</p>	<p>Uz stavak 3. Ne prenosi se,</p> <p>Uz stavak 1. <i>Članak 126., stavak 3.</i> (3) Za donošenje odluke o pokretanju istraživanja, za organizaciju, provođenje, nadzor i izvještavanje o obavljenim istraživanjima nesreća i incidenata te za davanje sigurnosnih preporuka odgovoran je glavni istražitelj u Istražnom tijelu.</p> <p>Uz stavak 2. <i>Članak 5.</i> (1) Tijela javne vlasti nadležna za željeznički sustav prema ovom Zakonu su: a) ministarstvo nadležno za promet (u daljnjem tekstu: Ministarstvo) b) Agencija za sigurnost željezničkog prometa (u daljnjem tekstu: Agencija) i c) Agencija za istraživanje nesreća u zračnom, pomorskom i željezničkom prometu, osnovana posebnim propisom (u daljnjem tekstu: Istražno tijelo). (2) Tijela javne vlasti iz stavka 1. ovoga članka surađuju s ciljem ostvarenja sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava.</p> <p><i>Članak 16., stavak 1.</i> Tijela Agencije su Upravno vijeće i ravnatelj, koji za svoj rad odgovaraju Vladi.</p> <p><i>Članak 126., stavak 2.</i> (2) Istražno tijelo ima najmanje jednog glavnog istražitelja za područje željeznice koji je samostalan i neovisan u obavljanju svoje djelatnosti i pri donošenju odluka.</p> <p>Uz stavak 3. <i>Članak 129., stavci 2., 3., 4. i 5.</i> (2) Željeznički prijevoznik, upravitelj infrastrukture i, prema potrebi, Agencija moraju obavijestiti Istražno tijelo o ozbiljnim nesrećama, nesrećama i incidentima odmah po saznanju o istima te dostaviti sve dostupne informacije. (3) Obavijest iz stavka 2. ovoga članka potrebno je, kada je to prikladno, izmijeniti ili dopuniti čim informacije koje nedostaju postanu dostupne. (4) Istražno tijelo osigurat će stalnu pripravnost za primanje obavijesti iz stavka 2. ovoga članka. (5) Istražno tijelo mora biti sposobno poduzeti pripremne radnje kako bi istraživanje moglo započeti najkasnije u roku od tjedan dana po saznanju o ozbiljnoj nesreći, nesreći ili incidentu. Istražno tijelo bez odgode te u svakom slučaju u roku od mjeseca nakon primitka obavijesti o nesreći ili incidentu odlučuje o tome hoće li pokrenuti istragu.</p> <p>Uz stavak 4. <i>Članak 126. stavak 1.</i> (1) S ciljem očuvanja i poboljšanja sigurnosti željezničkog sustava, istraživanje ozbiljnih nesreća u željezničkom sustavu, kao i nesreća i incidenata koji su pod određenim okolnostima mogli dovesti do ozbiljnih nesreća, provodi neovisno Istražno tijelo.</p> <p><i>Članak 127. stavak 2.</i> (2) Istražno tijelo može istražiti i one nesreće i incidente koje su pod neznatno drugačijim okolnostima mogle dovesti do ozbiljnih nesreća, uključujući tehničke neispravnosti strukturnih podsustava ili interoperabilnih sastavnih dijelova željezničkog sustava Europske unije.</p> <p>Uz stavak 5. <i>Članak 134., stavak 1.</i> (1) Istražno tijelo može, prema potrebi, a pod uvjetom da se time ne dovodi u pitanje njegova neovisnost iz članka 126. stavka 2., zatražiti pomoć istražnih tijela država članica Europske unije ili od Agencije Europske unije za željeznice kako bi pribavilo</p>	<p>Nije potrebno preuzimanje</p> <p>U potpunosti preuzeto</p>	<p>odredbe kojima se propisuju obveze za institucije, tijela i agencije EU</p>

	<p>stručna znanja ili provelo tehničke preglede, analize ili vrednovanja.</p> <p>Uz stavak 6. <i>Članak 126. stavak 1.</i> (1) S ciljem očuvanja i poboljšanja sigurnosti željezničkog sustava, istraživanje ozbiljnih nesreća u željezničkom sustavu, kao i nesreća i incidenata koji su pod određenim okolnostima mogli dovesti do ozbiljnih nesreća, provodi neovisno Istražno tijelo.</p> <p><i>Članak 127. stavak 2.</i> (2) Istražno tijelo može istražiti i one nesreće i incidente koje su pod neznatno drugačijim okolnostima mogle dovesti do ozbiljnih nesreća, uključujući tehničke neispravnosti strukturnih podsustava ili interoperabilnih sastavnih dijelova željezničkog sustava Europske unije.</p> <p>Uz stavak 7. <i>Članak 134., stavci 2., 3., 4., i 5.</i></p> <p>(2) Istražno tijelo provodi razmjenu stajališta i iskustava s istražnim tijelima država članica Europske unije u svrhu razvoja zajedničkih metoda istraživanja, utvrđivanja zajedničkih načela za donošenje sigurnosnih preporuka i prilagođavanja tehničkom i znanstvenom napretku.</p> <p>(3) Istražna tijela, uz potporu Agencije Europske unije za željeznice, uspostavljaju program stručnih provjera te se sva istražna tijela potiče da sudjeluju u njemu kako bi se nadgledala njihova djelotvornost i neovisnost.</p> <p>(4) Istražna tijela, uz potporu tajništva iz članka 38. stavka 2. Uredbe (EU) 2016/796, objavljuju:</p> <p>a) zajednički program stručnih provjera i kriterije provjere i b) godišnje izvješće o programu u kojem se ističu utvrđene jake strane, kao i prijedlozi u svrhu poboljšanja.</p> <p>(5) Izvješća o stručnoj provjeri dostavljaju se svim istražnim tijelima i Agenciji Europske unije za željeznice te se objavljuju na dobrovoljnoj osnovi.</p>		
<p>Članak 23. istražni postupak</p> <p>1. Nesreću ili incident iz članka 20. istražuje istražno tijelo države članice u kojoj se ona dogodila. Ako nije moguće utvrditi u kojoj se državi članici dogodila, ili ako se dogodila na postrojenju na granici između dviju država članica ili u blizini postrojenja na granici između dviju država članica, relevantna istražna tijela dogovaraju se o tome koje će od njih provesti istragu ili se dogovaraju da će istragu provesti u međusobnoj suradnji. Drugom istražnom tijelu se u prvom slučaju omogućuje sudjelovanje u istrazi i potpuni pristup rezultatima istrage.</p> <p>Istražna tijela iz drugih država članica prema potrebi se poziva da sudjeluju u istrazi ako:</p> <p>(a) je željeznički prijevoznik koji ima poslovni nastan i dozvolu u jednoj od tih država članica uključen u nesreću ili incident; ili</p> <p>(b) je vozilo koje je registrirano ili koje se održava u jednoj od tih država članica uključeno u nesreću ili incident.</p> <p>Istražnim tijelima iz pozvanih država članica daju se potrebne ovlasti kako bi mogla, kada se to od njih traži, pomoći u prikupljanju dokaza za istražno tijelo druge države članice.</p> <p>Istražnim tijelima iz pozvanih država članica omogućuje se pristup podacima i dokazima potrebnima kako bi mogli djelotvorno sudjelovati u istrazi uz poštovanje nacionalnih zakona povezanih sa sudskim postupcima.</p> <p>Ovim stavkom ne sprječava se države članice da pristanu na to da relevantna tijela i u drugim okolnostima putem međusobne suradnje provedu istrage.</p> <p>2. Za svaku nesreću ili incident tijelo nadležno za istragu osigurava odgovarajuća sredstva koja uključuju potrebna operativna i tehnička stručna znanja za provođenje istrage. Stručna znanja mogu se dobiti unutar samog tijela ili izvan njega, ovisno o obilježjima nesreće ili incidenta koje treba istražiti.</p> <p>3. Istraga se provodi što je moguće otvorenije, tako da se svim stranama omogući saslušanje i razmjena rezultata. Relevantnom upravitelju infrastrukture i željezničkim prijevoznicima, nacionalnom tijelu nadležnom za sigurnost, Agenciji, žrtvama i njihovoj rodbini, vlasnicima oštećene imovine, proizvođačima, uključenim hitnim službama te predstavnicima osoblja i korisnika daje se mogućnost da pruže relevantne tehničke informacije kako bi se poboljšala kvaliteta izvješća o istrazi. Istražno tijelo uzima u obzir i razumne potrebe žrtava i njihove rodbine te ih izvješćuje o napretku istrage.</p> <p>4. Istražno tijelo zaključuje svoja ispitivanja na mjestu nesreće u najkraćem mogućem roku kako bi se upravitelju</p>	<p>Uz stavak 1. <i>Članak 131. stavci 1., 3., 4., 5., 6. i 7.</i></p> <p>(1) Ako nije moguće utvrditi u kojoj se državi članici Europske unije dogodila nesreća ili incident, ili su se navedeni događaji dogodili na granici ili u neposrednoj blizini granice s državom članicom Europske unije, Istražno tijelo dogovara s istražnim tijelom druge države članice Europske unije koje će od njih provesti istraživanje ili dogovaraju međusobnu suradnju.</p> <p>(3) Istražno tijelo druge države članice Europske unije u slučaju iz stavka 1. ovoga članka može sudjelovati u istraživanju i u potpunosti koristiti njegove rezultate.</p> <p>(4) Istražno tijelo poziva na sudjelovanje u istraživanju istražno tijelo druge države članice Europske unije, u slučaju kada:</p> <p>a) je željeznički prijevoznik sudionik nesreće ili incidenta ima poslovni nastan i dozvolu za obavljanje usluga u željezničkom prijevozu u državi članici Europske unije ili b) je vozilo koje je registrirano ili koje se održava u jednoj od tih država članica uključeno u nesreću ili incident.</p> <p>(5) Istražnim tijelima iz pozvanih država članica Europske unije daju se potrebne ovlasti kako bi mogla, kada se to od njih traži, pomoći u prikupljanju dokaza za istražno tijelo druge države članice Europske unije.</p> <p>(6) Istražnim tijelima iz pozvanih država članica Europske unije omogućuje se pristup podacima i dokazima potrebnima kako bi mogli djelotvorno sudjelovati u istrazi uz poštivanje zakonodavstva Republike Hrvatske</p> <p>(7) Istražno tijelo može i u drugim slučajevima provoditi istraživanje u suradnji s istražnim tijelima ostalih država članica Europske unije.</p> <p>Uz stavak 2. <i>Članak 129., stavci 6. i 7.</i></p> <p>(6) Istražno tijelo naročito će osigurati odgovarajuća sredstva, uključujući praktična i tehnička znanja potrebna za provedbu istraživanja pojedine nesreće ili incidenta.</p>	<p>U potpunosti preuzeto</p>	

<p>infrastrukture omogućilo popravljivanje infrastrukture i njezino otvaranje za željeznički prijevoz što je prije moguće.</p>	<p>(7) U nedostatku vlastitih stručnjaka i pod uvjetom da se time ne dovodi u pitanje neovisnost istražnog tijela, Istražno tijelo može osigurati potrebna praktična i tehnička znanja, ovisno o vrsti nesreće ili incidenta koje istražuje, i izvan istražnog tijela.</p> <p>Uz stavak 3. <i>Članak 130., stavci 4., 5. i 6.</i></p> <p>(4) Istraživanje se provodi što je moguće otvorenije, tako da se svim uključenim strankama omogući da budu saslušani i da im se omogući pristup rezultatima istraživanja</p> <p>(5) Sve zainteresirane strane koje su na bilo koji način povezane s nesrećom ili incidentom (upravitelj infrastrukture, željeznički prijevoznici, Agencija, Agencija Europske unije za željeznicu, žrtve i članovi njihove uže obitelji, vlasnici oštećene imovine, proizvođači, uključene hitne službe i predstavnici osoblja i korisnika) moraju se redovito obavješćivati o istraživanju i njegovom tijeku te, mora im se omogućiti da pruže potrebne tehničke informacije kako bi se poboljšala kvaliteta izvješća o istrazi.</p> <p>Uz stavak 4. <i>Članak 130., stavak 6.</i></p> <p>(6) Istražno tijelo mora završiti istraživanje na mjestu nesreće ili incidenta u najkraćem mogućem roku kako bi upravitelj infrastrukture mogao što prije popraviti oštećenu željezničku infrastrukturu i uspostaviti redoviti željeznički promet.</p>		
<p>Članak 24. Izvješća</p> <p>1. Istraga o nesreći ili incidentu iz članka 20. predmet je izvješća koja se pripremaju u obliku primjerenom vrsti i ozbiljnosti nesreće ili incidenta i relevantnosti nalaza istrage. U izvješćima se navode ciljevi istrage iz članka 20. stavka 1. i ta izvješća, prema potrebi, sadrže sigurnosne preporuke.</p> <p>2. Istražno tijelo objavljuje konačno izvješće u najkraćem mogućem roku te uobičajeno najkasnije u roku od 12 mjeseci nakon datuma događaja. Ako se konačno izvješće ne može objaviti u roku od 12 mjeseci, istražno tijelo objavljuje privremenu izjavu najmanje na svaku objeltnicu nesreće u kojoj iznosi detalje o napretku istrage i sva pokrenuta pitanja u vezi sa sigurnošću. Izvješće se, zajedno sa sigurnosnim preporukama, dostavlja relevantnim stranama iz članka 23. stavka 3., kao i dotičnim tijelima i stranama u drugim državama članicama.</p> <p>Uzimajući u obzir iskustvo koje su stekla istražna tijela, Komisija provedbenim aktima uspostavlja strukturu izvješćivanja koju je potrebno slijediti u najvećoj mogućoj mjeri u izvješćima o nesrećama i incidentima. U tu strukturu izvješćivanja uključeni su sljedeći elementi:</p> <p>(a) opis događaja i njegova pozadina;</p> <p>(b) zapis o istragama i ispitivanjima, uključujući o sustavu upravljanja sigurnošću, primijenjenim pravilima i propisima, funkcioniranju voznog parka i tehničkih postrojenja, organizaciji radne snage, dokumentaciji o operativnom sustavu i prethodnim događajima sličnih obilježja;</p> <p>(c) analiza i zaključci koji se odnose na uzroke događaja, uključujući čimbenike koji su mu doprinijeli, koji se odnose na:</p> <ol style="list-style-type: none"> i. radnje koje su poduzele uključene osobe; ii. stanje voznog parka ili tehničkih postrojenja; iii. vještine osoblja, postupke i održavanje; iv. uvjete u pogledu regulatornog okvira; i v. primjenu sustava upravljanja sigurnošću. <p>Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 28. stavka 3.</p> <p>3. Istražno tijelo do 30. rujna svake godine objavljuje godišnje izvješće u kojemu se navode istrage provedene u prethodnoj godini, sigurnosne preporuke koje su izdane i djelovanja poduzeta u skladu s prethodno izdanim preporukama.</p>	<p>Uz stavak 1. <i>Članak 132., stavci 1. i 2.</i></p> <p>(1) Istraživanje ozbiljnih nesreća, nesreća i incidenta iz članka 14. stavka 1. i stavka 2. ovoga Zakona predmet je izvješća koja je primjereno vrsti i ozbiljnosti nesreće ili incidenta i značaju zaključaka istraživanja.</p> <p>(2) U izvješću se navode ciljevi istraživanja iz članka 128. stavka 1. ovoga Zakona i, kada je to primjereno, sigurnosne preporuke.</p> <p>Uz stavak 2. <i>Članak 132. stavci 3., 4., 5. i 6.</i></p> <p>(3) Istražno tijelo javno objavljuje konačno izvješće u pravilu najkasnije u roku 12 mjeseci nakon nesreće ili incidenta.</p> <p>(4) Ako se konačno izvješće ne može objaviti u roku od 12 mjeseci, istražno tijelo objavljuje privremenu izjavu najmanje na svaku objeltnicu nesreće u kojoj iznosi detalje o napretku istrage i sva pokrenuta pitanja u vezi sa sigurnošću.</p> <p>(5) Izvješće mora slijediti strukturu koja je uspostavljena provedbenim aktom Europske komisije. (6) Konačno izvješće, zajedno sa sigurnosnim preporukama, dostavlja se zainteresiranim stranama iz članka 130. stavka 5. ovoga Zakona, kao i zainteresiranim tijelima i strankama iz ostalih država članica Europske unije.</p> <p>Uz stavak 3. <i>Članak 132., stavak 7.</i></p> <p>(7) Istražno tijelo svake godine, najkasnije do 30. rujna, javno objavljuje godišnje izvješće o provedenim istraživanjima za prethodnu godinu, danim sigurnosnim preporukama i mjerama koje su poduzete na osnovu prethodno danih sigurnosnih preporuka.</p>	U potpunosti preuzeto	
<p>Članak 25. Informacije koje se šalju Agenciji</p> <p>1. U roku od sedam dana od odluke o pokretanju istrage istražno tijelo o tome obavješćuje Agenciju. U obavijesti se navodi datum, vrijeme i mjesto događaja, kao i vrsta događaja i njegove posljedice s obzirom na smrtno stradale, ozlijeđene i materijalnu štetu.</p> <p>2. Istražno tijelo šalje Agenciji presliku konačnog izvješća iz članka 24. stavka 2. kao i presliku godišnjeg izvješća iz članka 24. stavka 3.</p>	<p>Uz stavak 1. <i>Članak 133.</i></p> <p>(1) Istražno tijelo obavješćuje Agenciju Europske unije za željeznice o pokretanju istraživanja u roku od sedam dana od dana donošenja odluke o pokretanju istraživanja.</p> <p>(2) Obavijest mora sadržavati dan, vrijeme i mjesto događaja, vrstu događaja, broj poginulih i ozlijeđenih osoba, te materijalnu štetu.</p> <p>Uz stavak 2. <i>Članak 132. stavak 8.</i></p>	U potpunosti preuzeto	

<p>Članak 26. Sigurnosne preporuke</p> <p>1. Sigurnosnom preporukom koju izdaje istražno tijelo ni u kom se slučaju ne stvara pretpostavka o krivnji ili odgovornosti za nesreću ili incident.</p> <p>2. Preporuke se upućuju nacionalnom tijelu nadležnom za sigurnost i, kada je to potrebno zbog prirode preporuke, Agenciji, drugim tijelima ili tijelima vlasti u dotičnoj državi članici ili drugim državama članicama. Države članice, njihova nacionalna tijela nadležna za sigurnost te Agencija u granicama svojih nadležnosti poduzimaju potrebne mjere kako bi se osiguralo propisno uzimanje u obzir sigurnosnih preporuka koje su izdala istražna tijela, kao i, prema potrebi, postupanje u skladu s njima.</p> <p>3. Agencija, nacionalno tijelo nadležno za sigurnost i druga tijela vlasti ili tijela ili, prema potrebi, druge države članice kojima su upućene preporuke, periodično izvješćuju istražno tijelo o mjerama koje su poduzete ili se planiraju kao posljedica dane preporuke.</p>	<p>(8) Istražno tijelo konačno izvješće i godišnje izvješće iz stavka 7. ovoga članka dostavlja Agenciji Europske unije za željeznice.</p> <p>Uz stavak 1. Članak 135., stavak 4. (4) Sigurnosna preporuka ne smije ni u kom slučaju pretpostaviti krivnju ili odgovornost za nesreću ili incident.</p> <p>Uz stavak 2. Članak 135., stavci 2. i 3. (2) Sigurnosne preporuke upućuju se Agenciji, a po potrebi i Agenciji Europske unije za željeznice, ostalim nadležnim tijelima Republike Hrvatske i državama članica Europske unije. (3) Agencija, ostala nadležna tijela i Agencija Europske unije za željeznice, u granicama svojih nadležnosti, poduzimaju potrebne mjere kako bi se osiguralo da se sigurnosne preporuke Istražnog tijela prikladno uzimaju u obzir i da se po potrebi postupa u skladu s njima.</p> <p>Uz stavak 3. Članak 135., stavak 5. (5) Agencija Europske unije za željeznice, Agencija i druga nadležna tijela Republike Hrvatske i ostalih država članica Europske unije, kojima su upućene preporuke, najmanje jednom godišnje izvješćavaju Istražno tijelo o mjerama koje su poduzeli ili planiraju poduzeti u vezi sigurnosne preporuke.</p>	<p>U potpunosti preuzeto</p>	
<p>POGLAVLJE VI. PRIJELAZNE I ZAVRŠNE ODREDBE</p> <p>Članak 27. Izvršavanje delegiranja ovlasti</p> <p>1. Ovlast za donošenje delegiranih akata dodjeljuje se Komisiji podložno uvjetima utvrđenima u ovom članku.</p> <p>2. Ovlast za donošenje delegiranih akata iz članka 6. stavka 6. i članka 7. stavka 6. dodjeljuje se Komisiji na razdoblje od pet godina počevši od 15. lipnja 2016. Komisija izrađuje izvješće o delegiranju ovlasti najkasnije devet mjeseci prije kraja razdoblja od pet godina. Delegiranje ovlasti prešutno se produljuje za razdoblja jednakog trajanja, osim ako se Europski parlament ili Vijeće tom produljenju usprotive najkasnije tri mjeseca prije kraja svakog razdoblja.</p> <p>3. Od posebne je važnosti da Komisija slijedi svoju uobičajenu praksu i da provede savjetovanja sa stručnjacima, među ostalim sa stručnjacima država članica, prije donošenja tih delegiranih akata.</p> <p>4. Europski parlament ili Vijeće u svakom trenutku mogu opozvati delegiranje ovlasti iz članka 6. stavka 6. i članka 7. stavka 6. Odlukom o opozivu prekida se delegiranje ovlasti koje je u njoj navedeno. Opoziv počinje proizvoditi učinke sljedećeg dana od dana objave spomenute odluke u Službenom listu Europske unije ili na kasniji dan naveden u spomenutoj odluci. On ne utječe na valjanost delegiranih akata koji su već na snazi.</p> <p>5. Čim donese delegirani akt, Komisija ga istodobno priopćuje Europskom parlamentu i Vijeću.</p> <p>6. Delegirani akt donesen na temelju članka 6. stavka 6. i članka 7. stavka 6. stupa na snagu samo ako Europski parlament ili Vijeće u roku od dva mjeseca od priopćenja tog akta Europskom parlamentu i Vijeću na njega ne podnesu nikakav prigovor ili ako su prije isteka tog roka i Europski parlament i Vijeće obavijestili Komisiju da neće podnijeti prigovore. Taj se rok produljuje za dva mjeseca na inicijativu Europskog parlamenta ili Vijeća.</p>		<p>Nije potrebno preuzimanje</p>	<p>odredbe kojima se propisuju obveze za institucije, tijela i agencije EU</p>
<p>Članak 28. Postupak odbora</p> <p>1. Komisiji pomaže odbor iz članka 51. Direktive (EU) 2016/797. Navedeni odbor je odbor u smislu Uredbe (EU) br. 182/2011.</p> <p>2. Pri upućivanju na ovaj stavak primjenjuje se članak 4. Uredbe (EU) br. 182/2011.</p> <p>3. Pri upućivanju na ovaj stavak primjenjuje se članak 5. Uredbe (EU) br. 182/2011. Ako odbor ne da nikakvo mišljenje, Komisija ne donosi nacrt provedbenog akta i primjenjuje se članak 5. stavak 4. treći podstavak Uredbe (EU) br. 182/2011.</p>		<p>Nije potrebno preuzimanje</p>	<p>odredbe kojima se propisuju obveze za institucije, tijela i agencije EU</p>
<p>Članak 29. Izvješće i daljnje djelovanje Unije</p> <p>1. Komisija do 16. lipnja 2021. i svakih pet godina nakon tog datuma podnosi Europskom parlamentu i Vijeću izvješće o provedbi ove Direktive, posebno kako bi se pratila djelotvornost mjera za izdavanje jedinstvenih potvrda o sigurnosti.</p>		<p>Nije potrebno preuzimanje</p>	<p>odredbe kojima se propisuju obveze za institucije, tijela i agencije EU</p>

<p>Izvešću se prema potrebi prilažu prijedlozi daljnjeg djelovanja Unije.</p> <p>2. Agencija provodi vrednovanje razvoja kulture sigurnosti, uključujući izvješćivanje o događajima. Ona do 16. lipnja 2024. Komisiji podnosi izvješće u kojem su, prema potrebi, sadržana poboljšanja koje treba provesti na sustavu. Komisija na temelju tih preporuka donosi odgovarajuće mjere i ako je to potrebno, predlaže izmjene ove Direktive.</p> <p>3. Komisija do 16. prosinca 2017. izvješćuje Europski parlament i Vijeće o djelovanjima poduzetima s ciljem ostvarivanja sljedećih ciljeva:</p> <p>(a) obveze proizvođača da identifikacijskim kodom označe komponente bitne za sigurnost koje prometuju na europskim željezničkim mrežama, čime se osigurava da se identifikacijskim kodom jasno utvrde komponenta, naziv proizvođača i značajni podatci u vezi s proizvodnjom;</p> <p>(b) potpune sljedivosti komponenti bitnih za sigurnost, sljedivosti aktivnosti njihova održavanja i utvrđivanja njihova operativnog vijeka; i</p> <p>(c) utvrđivanja zajedničkih obvezujućih načela za održavanje tih komponenti.</p>			
<p>Članak 30. Sankcije</p> <p>Države članice utvrđuju pravila o sankcijama koje se primjenjuju na kršenja nacionalnih odredaba donesenih na temelju ove Direktive i poduzimaju sve mjere potrebne radi osiguranja njihove provedbe. Predviđene sankcije moraju biti učinkovite, proporcionalne, nediskriminirajuće i odvraćajuće. Države članice obavješćuju Komisiju o tim pravilima do datuma navedenog u članku 33. stavku 1. te je bez odgode obavješćuju o svim naknadnim izmjenama koje na njih utječu.</p>	<p>Članak 146.</p> <p>(1) Novčanom kaznom u iznosu od 100.000,00 do 300.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj pravna osoba:</p> <p>1. upravitelj infrastrukture ako za obavljanje djelatnosti upravljanja željezničkom infrastrukturom nema uvjerenje o sigurnosti (članak 33. stavak 1.)</p> <p>7. subjekt nadležan za održavanje ako ne osigura kroz sustav održavanja da su vozila, za čije je održavanje nadležan, u tehnički ispravnom stanju koje omogućuje sigurnu vožnju, neovisno od odgovornosti za sigurnu vožnju vlaka željezničkog prijevoznika i upravitelja infrastrukture (članak 81. stavak 3.)</p> <p>10. upravitelj infrastrukture ili željeznički prijevoznik ili pravna osoba koja podliježe inspekcijskom nadzoru prema ovom Zakonu ako ne postupi po u obliku pisanog rješenja izrečenoj zabrani, naredbi i drugoj mjeri željezničkog inspektora za koji je on u okviru obavljanja poslova inspekcijskog nadzora ovlašten u slučajevima povrede odredaba ovog Zakona i izravno primjenjivih propisa Europske unije (članak 144. stavak 1.)</p> <p>(2) Za prekršaj iz stavka 1. ovoga članka kaznit će se i odgovorna osoba u pravnoj osobi novčanom kaznom u iznosu od 10.000,00 do 30.000,00 kuna.</p> <p>(3) Novčanom kaznom u iznosu od 50.000,00 do 150.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj:</p> <p>1. centar za osposobljavanje, pravna osoba ovlaštena od strane Agencije, ako željezničkim prijevoznicima i upraviteljima infrastrukture te njihovom osoblju koje obavlja zadaće bitne za sigurnost ne osigura jednak i nediskriminirajući pristup osposobljavanju strojovođa i izvršnih radnika u slučaju kada je takvo osposobljavanje potrebno za pružanje usluga na njihovoj mreži (članak 36. stavak 1.)</p> <p>2. centar za osposobljavanje ako ne omogući jednak i nediskriminirajući pristup osposobljavanju ostalim željezničkim prijevoznicima uz primjerenu i nediskriminirajuću naknadu, ako su centri za osposobljavanje dostupni samo kod jednog željezničkog prijevoznika i upravitelja infrastrukture (članak 36. stavak 5.)</p> <p>3. posjednik vozila koji ne osigura da svako vozilo prije početka uporabe ima dodijeljen subjekt nadležan za održavanje (engl. Entity in Charge of Maintenance –ECM) koji se upisuje u registar vozila iz članka 90. ovog Zakona (članak 81. stavak 1.)</p> <p>4. subjekt nadležan za održavanje ako ne uspostavi sustav održavanja za vozila te ako putem tog sustava ne osigurava da se vozila održavaju u skladu s uputama za održavanje proizvođača, uputama za održavanje posjednika vozila te svim primjenjivim zahtjevima za održavanje, uključujući nacionalna pravila za održavanje i odgovarajuće odredbe TSI-a (članak 81. stavak 4. točka a)</p> <p>5. subjekt nadležan za održavanje ako ne uvodi potrebne metode za vrednovanje i procjenu rizika uspostavljene u zajedničkim sigurnosnim metodama, prema potrebi u suradnji s drugim sudionicima (članak 81. stavak 4. točka b)</p> <p>6. subjekt nadležan za održavanje ako ne osigurava da njegovi izvođači provode mjere za upravljanje rizicima putem primjene zajedničkih sigurnosnih metoda za nadgledanje te da je to propisano odredbama ugovora koji se predočuju na zahtjev Agencije Europske unije za željeznicu ili Agencije (članak 81. stavak 4. točka c)</p> <p>7. subjekt nadležan za održavanje ako ne osigurava sljedivost djelatnosti održavanja</p>	<p>U potpunosti preuzeto</p>	

	<p>(članak 81. stavak 4. točka d)</p> <p>8. pravna osoba posjednik vozila, ako nije osigurao da je vozilo, kojemu je izdano odobrenje za stavljanje na tržište, upisano u registar vozila (članak 90. stavak 1.)</p> <p>9. upravitelj infrastrukture i željeznički prijevoznik, ako njihovi radnici koji neposredno sudjeluju u odvijanju željezničkog prometa, uključujući vanjsko ugovoreno osoblje, ne obavljaju poslove na propisan i siguran način (članak 92. stavak 2.)</p> <p>10. upravitelj infrastrukture i željeznički prijevoznik, ako za svaki vlak ne vode propisane evidencije ili podatke (članak 92. stavak 3.)</p> <p>11. upravitelj infrastrukture i željeznički prijevoznik, ako, u okviru sustava upravljanja sigurnošću, detaljnije ne razrađe provedbu propisa o sigurnom odvijanju i upravljanju željezničkim prometom (članak 92. stavak 4.)</p> <p>12. upravitelj infrastrukture i željeznički prijevoznik, ako u slučaju izvanrednih okolnosti, posebno u slučaju nesreća i većih elementarnih nepogoda, u okviru sustava upravljanja sigurnošću ne odrede pravila o postupanju, davanju upozorenja i informiranju javnosti u slučaju opasnosti u skladu sa člankom 24. stavkom 6. ovoga Zakona (članak 92. stavak 5.)</p> <p>(4) Za prekršaj iz stavka 3. ovoga članka kaznit će se i odgovorna osoba u pravnoj osobi novčanom kaznom u iznosu od 5.000,00 do 15.000,00 kuna.</p> <p>(5) Novčanom kaznom u iznosu od 25.000,00 do 100.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj pravna osoba:</p> <p>1. centar za osposobljavanje, uključujući željezničkog prijevoznika i upravitelja infrastrukture, ako strojovođa i izvršnim radnicima ne odobri pristup, dostavu i presliku svih isprava koje svjedoče o njihovom obrazovanju, općoj i stručnoj osposobljenosti te radnom iskustvu (članak 36. stavak 6.)</p> <p>(6) Za prekršaj iz stavka 5. ovoga članka kaznit će se i odgovorna osoba u pravnoj osobi novčanom kaznom u iznosu od 2.500,00 do 10.000,00 kuna.</p> <p>(7) Novčanom kaznom u iznosu od 1.000,00 do 5.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj:</p> <p>2. fizička osoba posjednik vozila, ako vozilo prije početka uporabe na mreži nije dodijeljen subjekt nadležan za održavanje (engl. Entity in Charge of Maintenance - ECM) koji se upisuje u registar vozila iz članka 90. ovoga Zakona (članak 81. stavak 1.)</p> <p>3. fizička osoba posjednik vozila, ako nije osigurao da je vozilo kojemu je izdano odobrenje za puštanje u uporabu u Republici Hrvatskoj upisano u registar vozila (članak 90. stavak 1.)</p> <p>11. fizička osoba koja podliježe inspeksijskom nadzoru prema ovom Zakonu ako ne postupi po u obliku pisanog rješenja izrečenoj zabrani, naredbi i drugoj mjeri željezničkog inspektora za koji je on u okviru obavljanja poslova inspeksijskog nadzora ovlašten u slučajevima povrede određaba ovoga Zakona i izravno primjenjivih propisa Europske unije (članak 144. stavak 1.)</p> <p>Članak 147.</p> <p>(1) Novčanom kaznom u iznosu od 20.000,00 do 100.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj:</p> <p>1. upravitelj infrastrukture ili željeznički prijevoznik ako u postupku nadzora sustava upravljanja sigurnošću ne postupi po upozorenjima, naredbama i drugim primjerenim mjerama Agencije (članak 9. stavak 7.)</p> <p>2. upravitelj infrastrukture i željeznički prijevoznik, ako ne omoguće Agenciji pristup svim odgovarajućim dokumentima i objektima, postrojenjima i opremi (članak 13. stavak 4.)</p> <p>3. željeznički prijevoznik, upravitelj infrastrukture i druge pravne osobe ako ne postupe po izrečenoj mjeri iz članka 14. stavka 1. ovoga Zakona (članak 14. stavak 2.)</p> <p>4. upravitelj infrastrukture i željeznički prijevoznik, ako svake godine najkasnije do 30. svibnja ne dostave Agenciji izvješće o sigurnosti (članak 26. stavak 1.)</p> <p>5. upravitelj infrastrukture, ako redovito ne dostavlja Agenciji dnevne evidencije o nepravilnostima u odvijanju redovnog željezničkog prometa (članak 26. stavak 3.)</p> <p>6. željeznički prijevoznik, imatelj potvrde o sigurnosti, ako ne obavijesti Agenciju o svim većim izmjenama uvjeta u potvrdi o sigurnosti (članak 29. stavak 3.)</p> <p>7. upravitelj infrastrukture, imatelj uvjerenja o sigurnosti, ako ne obavijesti bez odlaganja</p>		
--	--	--	--

	<p>Agenciju o svim izmjenama sustava upravljanja sigurnošću, a posebno u slučajevima iz članka 34. stavka 2. ovoga Zakona (članak 34. stavak 3.)</p> <p>8. pravna osoba posjednik vozila, a o čim ne prijavi Agenciji svaku promjenu podataka unesenih u registar vozila, uništenje vozila ili svoju odluku da vozilo više ne registrira (članak 90. stavak 7.)</p> <p>(2) Za prekršaj iz stavka 1. ovoga članka kaznit će i odgovorna osoba u pravnoj osobi novčanom kaznom u iznosu od 5.000,00 do 15.000,00 kuna.</p> <p>(3) Novčanom kaznom u iznosu od 1.000,00 do 5.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj fizička osoba posjednik vozila, ako o čim ne prijavi Agenciji svaku promjenu podataka unesenih u registar vozila, uništenje vozila ili svoju odluku da vozilo više ne registrira (članak 90. stavak 7.)</p>		
<p>Članak 31. Prijelazne odredbe</p> <p>1. Prilog V. Direktivi 2004/49/EZ primjenjuje se do datuma početka primjene provedbenih akata iz članka 24. stavka 2. ove Direktive.</p> <p>2. Ne dovodeći u pitanje stavak 3. ovog članka, željeznički prijevoznici za koje se treba izdati potvrda između 15. lipnja 2016. i 16. lipnja 2019., podliježu Direktivi 2004/49/EZ. Takve potvrde o sigurnosti valjane su do datuma isteka njihovog važenja.</p> <p>3. Najkasnije od 16. lipnja 2019. Agencija obavlja zadaće povezane s izdavanjem potvrda u skladu s člankom 10. u pogledu područja djelovanja u državama članicama koje Agenciju ili Komisiju nisu obavijestile u skladu s člankom 33. stavkom 2. Odstupajući od članka 10., nacionalna tijela država članica nadležna za sigurnost koje su Agenciju i Komisiju obavijestile u skladu s člankom 33. stavkom 2. mogu nastaviti izdavati potvrde u skladu s Direktivom 2004/49/EZ do 16. lipnja 2020.</p>	<p>Uz stavak 1. Članak 155.</p> <p>(2) Iznimno od odredbe stavka 1. točke (a) ovoga članka, Prilog 7. Zakona o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava („Narodne novine”, br. 82/13., 18/15., 110/15. i 70/17.) primjenjuje se do stupanja na snagu provedbenog akta Europske komisije iz članka 132. stavka 5. ovoga Zakona.</p> <p>Uz stavak 2. Članak 148.</p> <p>(1) Potvrde o sigurnosti izdane prema odredbama Zakona o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava („Narodne novine”, br. 82/13., 18/15., 110/15. i 70/17.) ostaju na snazi do njihovog isteka.</p>	U potpunosti preuzeto	
	Uz stavak 3.	Izravno primjenjivo	
<p>Članak 32. Preporuke i mišljenja Agencije</p> <p>Agencija daje preporuke i mišljenja u skladu s člankom 13. Uredbe (EU) 2016/796 za potrebe provedbe ove Direktive. Te preporuke i mišljenja mogu se uzeti u obzir kada Unija donosi pravne akte u skladu s ovom Direktivom.</p>		Nije potrebno preuzimanje	odredbe kojima se propisuju obveze za institucije, tijela i agencije EU
<p>Članak 33. Prenošenje</p> <p>1. Države članice stavljaju na snagu zakone i druge propise koji su potrebni radi usklađivanja s člancima 2., 3., 4., člancima od 8. do 11., člankom 12. stavkom 5., člankom 15. stavkom 3., člancima od 16. do 19., člankom 21. stavkom 2., člankom 23. stavcima 3. i 7., člankom 24. stavkom 2., člankom 26. stavkom 3. i prilogima II. i III. do 16. lipnja 2019. One Komisiji odmah dostavljaju tekst tih mjera.</p> <p>2. Države članice mogu produžiti razdoblje prenošenja iz stavka 1. za godinu dana. Radi toga, do 16. prosinca 2018. države članice koje ne stave na snagu zakone i druge propise u roku za prenošenje iz stavka 1. obavješćuju Agenciju i Komisiju o tome i navode razloge za takvo produženje.</p> <p>3. Kada države članice donose te mjere, one sadržavaju upućivanje na ovu Direktivu ili se na nju upućuje prilikom njihove službene objave. One sadržavaju i izjavu da se upućivanja u postojećim zakonima i drugim propisima na direktivu stavljenu izvan snage ovom Direktivom smatraju upućivanjima na ovu Direktivu. Države članice određuju načine tog upućivanja i način oblikovanja te izjave.</p> <p>4. Obveza prenošenja i provedbe ove Direktive ne primjenjuje se na Cipar i Maltu sve dok se na njihovim državnim područjima ne uspostavi željeznički sustav.</p> <p>Međutim, čim javni ili privatni subjekt podnese službeni zahtjev za izgradnju željezničke pruge s ciljem da njome prometuje jedan ili više željezničkih prijevoznika, dotične države članice u roku od dvije godine od primitka zahtjeva uspostavljaju mjere za provedbu ove Direktive.</p>	Uz stavak 1, 2. i 4.	Izravno primjenjivo	
	Uz stavak 3. Članak 2. (1) Ovim se Zakonom u pravni porecak Republike Hrvatske prenose sljedeće direktive Europske unije: b) Direktiva (EU) 2016/798 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. svibnja 2016. o sigurnosti željeznica (Tekst značajan za EGP) (SL L 138, 26.5.2016.)	U potpunosti preuzeto	
<p>Članak 34. Stavljanje izvan snage</p> <p>Direktiva 2004/49/EZ, kako je izmijenjena direktivama navedenima u Prilogu IV. dijelu A, stavlja se izvan snage s učinkom od 16. lipnja 2020., ne dovodeći u pitanje obveze država članica koje se odnose na rokove za prenošenje u nacionalno pravo direktiva navedenih u Prilogu IV. dijelu B i njihovu primjenu.</p> <p>Upućivanja na Direktivu stavljenu izvan snage smatraju se upućivanjima na ovu Direktivu i čitaju se u skladu s korelacijskom tablicom iz Priloga V.</p>		Izravno primjenjivo	
Članak 35.		Izravno primjenjivo	

<p>Stupanje na snagu Ova Direktiva stupa na snagu dvadesetog dana od dana objave u Službenom listu Europske unije.</p>			
<p>Članak 36. Adresati Ova je Direktiva upućena državama članicama.</p>		Izravno primjenjivo	
<p>PRILOG I. ZAJEDNIČKI SIGURNOSNI POKAZATELJI Svake godine nacionalna tijela nadležna za sigurnost izvješćuju o zajedničkim sigurnosnim pokazateljima (CSI-ovi). Ako se nakon podnošenja izvješća otkriju nove činjenice ili pogreške, nacionalno tijelo nadležno za sigurnost prvom će odgovarajućom prilikom, a najkasnije u sljedećem godišnjem izvješću izmijeniti ili ispraviti pokazatelje za određenu godinu.</p> <p>Zajedničke definicije za CSI-ove i metode izračuna gospodarskog učinka nesreća utvrđene su u Dodatku.</p> <p>1. Pokazatelji koji se odnose na nesreće</p> <p>1.1. Ukupan i relativan (u odnosu na vlak-kilometre) broj ozbiljnih nesreća te raščlamba na sljedeće vrste nesreća:</p> <ul style="list-style-type: none"> — sudar vlaka sa željezničkim vozilom, — sudar vlaka s preprekom unutar slobodnog profila, — iskliznuće vlaka. <p>— nesreća na željezničko-cestovnom prijelazu, uključujući nesreću u kojoj sudjeluju pješaci na željezničko-cestovnom prijelazu te dodatna raščlamba za pet vrsta željezničko-cestovnih prijelaza definiranih u točki 6.2.,</p> <p>— nesreća osoba koja uključuje željezničko vozilo u pokretu, uz iznimku samoubojstava i pokušaja samoubojstva,</p> <ul style="list-style-type: none"> — požar na željezničkim vozilima, — ostalo. <p>O svakoj se teškoj nesreći izvješćuje prema vrsti primarne nesreće, čak i ako su posljedice sekundarne nesreće ozbiljnije (npr. iskliznuće vlaka nakon kojeg je uslijedio požar).</p> <p>1.2. Ukupan i relativan (u odnosu na vlak-kilometre) broj teško ozlijeđenih i smrtno stradalih osoba prema vrsti nesreće razvrstan u sljedeće kategorije:</p> <ul style="list-style-type: none"> — putnici (također u odnosu na ukupan broj putničkih kilometara i putničkih vlak-kilometara), — zaposlenici ili izvođači, — korisnici željezničko-cestovnih prijelaza, — neovlaštene osobe, — druge osobe na peronu, — druge osobe izvan perona. <p>2. Pokazatelji koji se odnose na opasne tvari</p> <p>Ukupan i relativan (u odnosu na vlak-kilometre) broj nesreća u željezničkom prijevozu opasnih tvari, podijeljen na sljedeće kategorije:</p> <ul style="list-style-type: none"> — nesreće u kojima sudjeluje najmanje jedno željezničko vozilo kojim se prevoze opasne tvari, kako je definirano u Dodatku, — broj takvih nesreća u kojima su ispuštene opasne tvari. <p>3. Pokazatelji koji se odnose na samoubojstva</p> <p>Ukupan i relativan (u odnosu na vlak-kilometre) broj samoubojstava i pokušaja samoubojstva</p> <p>4. Pokazatelji koji se odnose na pretkazivače nesreća</p> <p>Ukupan i relativan (u odnosu na vlak-kilometre) broj pretkazivača nesreća i raščlamba na sljedeće vrste pretkazivača:</p> <ul style="list-style-type: none"> — slomljene tračnice, — izbacivanja i druge deformacije kolosijeka, — ispadi signalizacije u nesigurno stanje. <ul style="list-style-type: none"> — prolazak pokraj signala kojim se zabranjuje daljnja vožnja uz prolazak opasne točke, — prolazak pokraj signala kojim se zabranjuje daljnja vožnja bez prolaska opasne točke, — slomljeni kotači na željezničkim vozilima u prometu, — slomljene osovine na željezničkim vozilima u prometu. <p>Potrebno je izvjestiti o svim pretkazivačima nesreća, kako o onima koji za posljedicu imaju nesreću, tako i o onima koji za posljedicu nemaju nesreću. (O pretkazivačima koji za posljedicu imaju tešku nesreću izvješćuje se i prema pokazateljima koji se odnose na pretkazivače; o pretkazivačima koji za posljedicu nemaju tešku nesreću izvješćuje se samo prema pokazateljima koji se odnose na pretkazivače).</p> <p>5. Pokazatelji za izračun gospodarskog učinka nesreća</p> <p>Ukupno u eurima i relativno (u odnosu na vlak-kilometre):</p>	<p>Članak 22. (2) Ako Agencija nakon podnošenja godišnjeg izvješća iz stavka 1. ovoga članka otkrije nove činjenice ili uoči greške, izmijeniti će ili ispraviti zajedničke sigurnosne pokazatelje za određenu godinu prvom prilikom, a najkasnije u sljedećem godišnjem izvješću.</p> <p>Prilog 4.</p> <p>ZAJEDNIČKI SIGURNOSNI POKAZATELJI Agencija svake godine izvješćuje o zajedničkim sigurnosnim pokazateljima (CSI-evima). Ako se podnose pokazatelji koji se odnose na mreže koje su funkcionalno odvojene od ostatka željezničkog sustava i namijenjene samo za odvijanje lokalnog, gradskog ili prigradskog putničkog prometa, kao i željezničke prijevoznike koji djeluju isključivo na ovim mrežama, njih treba prikazati odvojeno.</p> <p>Ako se nakon podnošenja izvješća utvrde nove činjenice ili pogreške, Agencija će prvom odgovarajućom prilikom, a najkasnije u sljedećem godišnjem izvješću, izmijeniti ili ispraviti pokazatelje za određenu godinu.</p> <p>Zajedničke definicije za CSI-eve i metode izračunavanja gospodarskog učinka nesreća navedene su u Dodatku Priloga 3.</p> <p>1. Pokazatelji koji se odnose na nesreće</p> <p>1.1. Ukupan i relativan broj (prema vlak-kilometrima) značajnih nesreća i raščlamba na sljedeće vrste nesreća:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) sudar vlaka sa željezničkim vozilom b) sudar vlaka s preprekom unutar slobodnog profila c) iskliznuće vlaka d) nesreća na željezničko-cestovnom prijelazu, uključujući nesreću u kojoj sudjeluju pješaci na željezničko-cestovnom prijelazu te dodatna raščlamba za pet vrsta željezničko-cestovnih prijelaza definiranih u točki 6.2. e) nesreća osoba koje uključuju željezničko vozilo u pokretu, osim samoubojstava i pokušaja samoubojstva f) požar u željezničkom vozilu g) ostalo. <p>O svakoj se značajnoj nesreći izvješćuje prema vrsti primarne nesreće, čak i ako su posljedice sekundarne nesreće ozbiljnije (npr. požar nakon iskliznuća vlaka).</p> <p>1.2. Ukupan i relativan broj (prema vlak-kilometrima) teško ozlijeđenih i smrtno stradalih osoba prema vrsti nesreće, podijeljen u sljedeće kategorije:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) putnici (također u odnosu na ukupan broj putničkih kilometara i putničkih vlak-kilometara) b) zaposlenici ili izvođači c) korisnici željezničko-cestovnih prijelaza d) neovlaštene osobe e) druge osobe na peronu f) druge osobe izvan perona. <p>2. Pokazatelji koji se odnose na opasne tvari</p> <p>Ukupan i relativan broj (prema vlak-kilometrima) nesreća kod željezničkog prijevoza opasnih tvari, podijeljen na sljedeće kategorije:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) nesreće u kojima sudjeluje najmanje jedno željezničko vozilo koje prevozi opasne tvari, kako je definirano u Dodatku Priloga 3. b) broj takvih nesreća u kojima je došlo do ispuštanja opasnih tvari. <p>3. Pokazatelji koji se odnose na samoubojstva</p> <p>Ukupan i relativan broj (prema vlak-kilometrima) samoubojstava i pokušaja samoubojstva.</p> <p>4. Pokazatelji koji se odnose na pretkazivače nesreća</p>	U potpunosti preuzeto	

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

- troškovi štete po okoliš,
- troškovi materijalne štete na željezničkim vozilima ili infrastrukturi,
- troškovi kašnjenja kao posljedice nesreća.

Nacionalna tijela nadležna za sigurnost izvješćuju o gospodarskom učinku teških nesreća. VPC je vrijednost koju društvo pripisuje sprečavanju stradanja i kao takva nije referenca za naknadu štete između sudionika u nesrećama.

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

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

- upozorenja,
- upozorenje i automatsko zaustavljanje,
- upozorenje i automatsko zaustavljanje i nepostojani nadzor brzine,
- upozorenje i automatsko zaustavljanje i postojani nadzor brzine.

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

- (a) pasivni (nezaštićeni) željezničko-cestovni prijelaz
- (b) aktivni (zaštićeni) željezničko-cestovni prijelaz:
 - i. ručni;
 - ii. automatski s upozorenjem korisnika;
 - iii. automatski sa zaštitom korisnika;
 - iv. sa zaštitom pruge.

Dodatak

Zajedničke definicije za CSI-ove i metode izračuna gospodarskog učinka nesreća

1. Pokazatelji koji se odnose na nesreće

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

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

1.3. „velike smetnje u prometu” znači suspenzija željezničkih usluga na glavnoj željezničkoj pruzi u trajanju od šest ili više sati;

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

1.5. „sudar vlaka sa željezničkim vozilom” znači sudar čelnog dijela jednog vlaka i čelnog dijela drugog vlaka odnosno željezničkog vozila, sudar čelnog dijela jednog vlaka i stražnjeg dijela drugog vlaka odnosno željezničkog vozila ili sudar bočnog dijela jednog vlaka i bočnog dijela drugog vlaka odnosno željezničkog vozila, ili sudar s ranžirnim željezničkim vozilom;

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

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

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

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

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

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

- a) puknuće tračnice
- b) izbacivanja i druge deformacije kolosijeka
- c) ispad signalizacije u nesigurno stanje
- d) prolazak pokraj signala kojim se zabranjuje daljnja vožnja uz prolazak opasne točke
- e) prolazak pokraj signala kojim se zabranjuje daljnja vožnja bez prolaska opasne točke
- f) puknut kotač na željezničkom vozilu u prometu
- g) puknuta osovina na željezničkom vozilu u prometu.

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

5. Pokazatelji za izračunavanje gospodarskog učinka nesreća

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

- a) broj smrtno stradalih osoba i teških ozljeda pomnožen s vrijednošću sprečavanja stradanja (engl. *Value of Preventing a Casualty – VPC*)
- b) troškovi štete po okoliš
- c) troškovi materijalne štete na željezničkim vozilima ili infrastrukturi
- d) troškovi kašnjenja kao posljedice nesreća.

Agencija izvješćuje o gospodarskom učinku značajnih nesreća. VPC je vrijednost koju društvo pripisuje sprečavanju stradanja i kao takva nije referentna u slučaju nadoknade štete između sudionika u nesrećama.

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

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

- a) upozorenje
- b) upozorenje i automatsko zaustavljanje
- c) upozorenje i automatsko zaustavljanje i nepostojani nadzor brzine
- d) upozorenje i automatsko zaustavljanje i postojani nadzor brzine.

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

- (a) pasivni (nezaštićeni) željezničko-cestovni prijelaz
- (b) aktivni (zaštićeni) željezničko-cestovni prijelaz:
 - i. ručni
 - ii. automatski s upozorenjem korisnika
 - iii. automatski sa zaštitom korisnika
 - iv. sa zaštitom pruge.

DODATAK PRILOGU 3.
ZAJEDNIČKE DEFINICIJE ZA CSI-OVE I METODE IZRAČUNAVANJA
GOSPODARSKOG UČINKA NESREĆA

1. Pokazatelji koji se odnose na nesreće

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

1.2. „znatna šteta na željezničkim vozilima, tračnicama, drugim postrojenjima ili u okolišu” znači šteta koja odgovara iznosu od 150.000 eura ili više

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

1.4. „vlak” znači jedno ili više željezničkih vozila koje vuče jedna ili više lokomotiva ili

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

1.12. „putnik” znači svaka osoba, osim članova posade vlaka, koja putuje željeznicom uključujući, isključivo za potrebe statističkih podataka o nesrećama, putnika koji se pokušava ukrcati na vlak ili iskrcati s vlaka koji je u pokretu;

1.13. „zaposlenik ili izvođač” znači svaka osoba čije je zaposlenje povezano sa željeznicom i koja se u trenutku nesreće nalazi na radnom mjestu, uključujući osoblje izvoditelja, samozaposlene izvođače, osoblje vlaka i osobe koje rukuju željezničkim vozilima i postrojenjima infrastrukture;

1.14. „korisnik željezničko-cestovnih prijelaza” znači svaka osoba koja se koristi željezničko-cestovnim prijelazom radi prelaska željezničke pruge bilo kojim prijevoznim sredstvom ili pješice;

1.15. „neovlaštena osoba” znači svaka osoba koja se nalazi na objektima željeznice gdje je takva nazočnost zabranjena, osim korisnika željezničko-cestovnih prijelaza;

1.16. „druga osoba na peronu” znači svaka osoba na željezničkom peronu koja nije definirana kao „putnik”, „zaposlenik ili izvođač”, „korisnik željezničko-cestovnih prijelaza”, „druga osoba izvan perona” ili „neovlaštena osoba”;

1.17. „druga osoba izvan perona” znači svaka osoba izvan željezničkog perona koja nije definirana kao „putnik”, „zaposlenik ili izvođač”, „korisnik željezničko-cestovnih prijelaza”, „druga osoba na peronu” ili „neovlaštena osoba”;

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

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

2. Pokazatelji koji se odnose na opasne tvari

2.1. „nesreća koja uključuje prijevoz opasnih tvari” znači svaka nesreća ili incident koji je potrebno prijaviti u skladu s RID-om (1)/ADR-om, odjeljkom 1.8.5.;

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

3. Pokazatelji koji se odnose na samoubojstva

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

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

4. Pokazatelji koji se odnose na pretkazivače nesreća

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

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

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

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

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

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

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

— kraja odobrenog kretanja povezanog sa sigurnošću koje je utvrđeno u TPS-u,

— pored točke koja je priopćena pismenim ili usmenim odobrenjem utvrđenim u propisima,

— pored ploče sa znakom obaveznog zaustavljanja (ublaživači udarca nisu uključeni) ili ručnih signala.

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

Nacionalna tijela nadležna za sigurnost mogu odvojeno izvješćivati o četiri indeksa nedopuštenog kretanja iz alineja ove točke te izvješćuju barem o zbirnom pokazatelju koji sadržava podatke o sva četiri indeksa pokazatelja.

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

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

motomih vagona ili jedan motorni vagon koji vozi sam, pod određenim brojem ili posebnom oznakom, od određene početne točke do određene završne točke, uključujući vučno vozilo, odnosno lokomotivu koja vozi sama

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2. Pokazatelji koji se odnose na opasne tvari

2.1. „nesreća kod prijevoza opasnih tvari željeznicom” znači svaka nesreća ili poremećaj koji je potrebno prijaviti u skladu s Europskim sporazumom o međunarodnom prijevozu opasnih tvari željeznicom (RID)/Europskim sporazumom o međunarodnom cestovnom prijevozu opasnih tvari (ADR), odjeljkom 1.8.5.

2.2. „opasne tvari” znači one tvari i proizvode čiji je prijevoz zabranjen RID-om ili

(iskliznuća ili sudara).

5. Zajedničke metodologije za izračunavanje gospodarskog učinka nesreća

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

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

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

— troškova liječenja i oporavka.

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

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

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

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

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

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

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

— metoda za dobivanje vrijednosti WTP-a: anketa se sastavlja tako da su pitanja jasna/razumljiva ispitanicima.

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

5.3. Definicije

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

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

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

VT = novčana vrijednost uštede vremena putovanja

Vrijednost vremena za putnike u vlaku (po satu)

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

VTP se mjeri u eurima po putniku po satu

„poslovni putnik“ znači putnik koji putuje u vezi sa svojim profesionalnim aktivnostima, isključujući putovanje na posao i s posla.

Vrijednost vremena za teretni vlak (po satu)

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

VTF se mjeri u eurima po toni tereta po satu

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

CM = trošak jedne minute kašnjenja vlaka

Putnički vlak

CMP = K1 * (VT P /60) * [(putnički kilometar)/(vlak-kilometar)]

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

Teretni vlak

CMF = K2 * (VT F /60)

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

dopušten samo pod uvjetima propisanim u njemu.

3. Pokazatelji koji se odnose na samoubojstva

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

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

4. Pokazatelji koji se odnose na pretkazivače nesreća

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

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

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

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

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

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

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

b) kraja dopuštenog sigurnog kretanja koje je utvrđeno u TPS-u

c) pokraj točke koja je priopćena pisanim ili usmenim odobrenjem utvrđenim u propisima

d) pokraj ploče sa znakom obveznog zaustavljanja (ublaživači udara nisu uključeni) ili ručnih signala.

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

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

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

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

5. Zajedničke metodologije za izračunavanje gospodarskog učinka nesreća

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

(1) vrijednosti sigurnosti per se: vrijednosti spremnosti na plaćanje (engl. *Willingness to Pay – WTP*) na temelju studija navedenih preferencija, koje su provedene u državama članicama na koje se primjenjuju

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

a) troškova liječenja i oporavka

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

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

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

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

Troškovi kašnjenja zbog nesreće = $CMP * (\text{minute kašnjenja putničkih vlakova}) + CMF * (\text{minute kašnjenja teretnih vlakova})$.

Područje primjene modela

Troškovi kašnjenja izračunavaju se za teške nesreće kako slijedi:

- stvarna kašnjenja na željezničkim prugama na kojima su se dogodile nesreće, mjereno na konačnoj postaji,
- stvarna kašnjenja ili, ako to nije moguće, procijenjena kašnjenja na ostalim zahvaćenim prugama.

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

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

6.2. „Sustavi ugrađeni u vlak” znači sustavi koji pomažu strojovodi da poštuje pružnu signalizaciju i signalizaciju u upravljačnici i time osiguravaju zaštitu opasnih točaka i provođenje ograničenja brzine. TPS-ovi ugrađeni u vlak opisani su kako slijedi:

- (a) Upozorenje, kojim se strojovodi pruža automatsko upozorenje.
- (b) Upozorenje i automatsko zaustavljanje, kojim se strojovodi pruža automatsko upozorenje i kojim se pruža automatsko zaustavljanje pri prolasku signala kojim se zabranjuje daljnja vožnja.
- (c) Upozorenje i automatsko zaustavljanje i nepostojani nadzor brzine, kojim se pruža zaštita opasnih točaka, gdje „nepostojani nadzor brzine” znači nadzor brzine na određenim mjestima (uređajima za ograničavanje brzine) kod prilaza signalu.
- (d) Upozorenje i automatsko zaustavljanje i postojani nadzor brzine, kojim se pruža zaštita opasnih točaka i stalni nadzor ograničenja brzine pruge, gdje „stalni nadzor brzine” znači stalno navođenje i provođenje najveće dopuštene ciljne brzine na svim dijelovima pruge.

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

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

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

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

6.6. „Pasivni (nezaštićeni) željezničko-cestovni prijelaz” znači željezničko-cestovni prijelaz bez ikakva sustava upozorenja ili zaštite koji se aktivira kada prijelaz preko njega nije siguran za korisnika.

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

- Zaštita uporabom fizičkih naprava uključuje:
 - branike ili polubranike,
 - zaštitne ograde.
- Upozorenje primjenom ugrađene opreme na željezničko-cestovnim prijelazima:
 - vidljivih naprava: svjetala,
 - zvučnih naprava: zvona, trubi, sirena itd.

Aktivni željezničko-cestovni prijelazi razvrstani su kako slijedi:

- (a) Ručni: željezničko-cestovni prijelaz na kojemu zaštitu korisnika ili upozorenje ručno aktivira zaposlenik željeznice.
- (b) Automatski s upozorenjem korisnika: željezničko-cestovni prijelaz kod kojeg upozorenje aktivira nadolazeći vlak.
- (c) Automatski sa zaštitom korisnika: željezničko-cestovni prijelaz kod kojeg zaštitu korisnika aktivira nadolazeći vlak. To uključuje željezničko-cestovni prijelaz sa zaštitom i upozorenjem korisnika.
- (d) Sa zaštitom pruge: željezničko-cestovni prijelaz kod kojeg signal ili drugi sustav zaštite vlakova dopušta prolazak vlaka samo ako je željezničko-cestovni prijelaz zaštićen i prohodan.

7. Definicije mjernih jedinica

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

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

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

gospodarskih troškova

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

- a) procjene se odnose na sustav za vrednovanje smanjivanja rizika od smrtnosti u sektoru prometa i slijede pristup vrijednosti spremnosti na plaćanje (WTP) u skladu s metodama navedenih preferencija
- b) uzorak ispitanika korišten za vrijednosti reprezentativan je za dotično stanovništvo. Uzorak naročito mora odražavati raspodjelu prema dobiti/dohotku zajedno s ostalim mjerodavnim društveno-gospodarskim/demografskim značajkama stanovništva
- c) metoda za dobivanje vrijednosti WTP-a: anketa mora biti sastavljena tako da su pitanja jasna/razumljiva ispitanicima.

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

5.3. Definicije

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

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

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

$VT = \text{novčana vrijednost uštede vremena putovanja}$

Vrijednost vremena za putnike u vlaku (po satu)

$VTP = [VT \text{ poslovnih putnika}] * [\text{prosječni postotak poslovnih putnika godišnje}] + [VT \text{ putnika koji ne putuju poslom}] * [\text{prosječni postotak putnika koji ne putuju poslom godišnje}]$

VTP se mjeri u eurima po putniku po satu

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

Vrijednost vremena za teretni vlak (po satu)

$VTF = [VT \text{ teretnih vlakova}] * [(\text{tonski kilometar}) / (\text{vlak-kilometar})]$

VTF se mjeri u eurima po toni tereta po satu

Prosječni broj tona tereta prevezenog vlakom u jednoj godini = $(\text{tonski kilometar}) / (\text{vlak-kilometar})$

CM = trošak jedne minute kašnjenja vlaka

Putnički vlak

$CMP = K1 * (VTP / 60) * [(\text{putnički kilometar}) / (\text{vlak-kilometar})]$

Prosječan broj putnika po vlaku u jednoj godini = $(\text{putnički kilometar}) / (\text{vlak-kilometar})$

Teretni vlak

$CMF = K2 * (VTF/60)$

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

Troškovi kašnjenja zbog nesreće = $CMP * (\text{minute kašnjenja putničkih vlakova}) + CMF * (\text{minute kašnjenja teretnih vlakova})$

Područje primjene modela

Troškovi kašnjenja izračunavaju se za značajne nesreće kako slijedi:

- a) stvarna kašnjenja na željezničkim prugama na kojima su se dogodile nesreće, mjereno na krajnjim postajama

7.4. „Kilometar kolosijeka“ znači u kilometrima izmjerena duljina željezničke mreže u državama članicama, čiji je opseg utvrđen u članku 2. Računa se svaki kolosijek željezničke pruge s više kolosijeka.

(1) RID, Pravilnik o međunarodnom prijevozu opasnih tvari željeznicom, kako je donesen Direktivom 2008/68/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 24. rujna 2008. o kopnenom prijevozu opasnih tvari (SL L 260, 30.9.2008., str. 13.).

b) stvama kašnjenja ili, ako to nije moguće, procijenjena kašnjenja na ostalim zahvaćenim prugama.

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

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

6.2. „ugrađeni sustavi“ znači sustavi koji pomažu strojovođi da poštuje pružnu signalizaciju i signalizaciju u upravljačnici i time osiguravaju zaštitu opasnih mjesta i provođenje ograničenja brzine.

Ugrađeni TPS-ovi opisani su kako slijedi:

(a) upozorenje, kojim se pruža automatsko upozorenje vozača

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Zaštita upotrebom fizičkih naprava uključuje:

a) branike ili polubranike

b) brklje.

Upozorenje korištenjem ugrađene opreme na željezničko-cestovnim prijelazima:

a) vidljive naprave: svjetla

b) zvučne naprave: zvona, trube, sirene itd.

Aktivni željezničko-cestovni prijelazi razvrstani su kako slijedi:

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

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

(c) automatski sa zaštitom korisnika: željezničko-cestovni prijelaz kod kojeg zaštitu korisnika aktivira nadolazeći vlak, to uključuje željezničko-cestovni prijelaz sa zaštitom i upozorenjem korisnika

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

7. Definicije mjernih jedinica

7.1. „vlak-kilometar“ je mjerna jedinica koja predstavlja kretanje vlaka na udaljenosti od

	<p>jednog kilometra. Udaljenost koja se koristi stvarno je prijeđena udaljenost, ako je raspoloživa; inače se koristi standardna udaljenost mreže između mjesta polaska i odredišta. U obzir se uzima samo udaljenost na državnom području države izvjestiteljice.</p> <p>7.2. „putnički kilometar“ je mjerna jedinica koja predstavlja prijevoz jednog putnika željeznicom na udaljenosti od jednog kilometra. U obzir se uzima samo udaljenost na državnom području države izvjestiteljice.</p> <p>7.3. „kilometar pruge“ je u kilometrima izmjerena duljina željezničke mreže u državama članicama, čije je područje primjene utvrđeno u članku 4. ovoga Zakona. Kod željezničkih pruga s više kolosijeka računa se samo udaljenost između mjesta polaska i odredišta.</p> <p>7.4. „kolosiječni kilometar“ je u kilometrima izmjerena duljina željezničke mreže u državama članicama, čije je područje primjene utvrđeno u članku 4. ovoga Zakona. Računa se svaki kolosijek željezničke pruge s više kolosijeka.</p>		
<p>PRILOG II. OBAVJEŠĆIVANJE O NACIONALNIM SIGURNOSNIM PRAVILIMA Nacionalna sigurnosna pravila o kojima se obavješćuje u skladu s člankom 8. stavkom 1. točkom (a) obuhvaćaju:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. pravila o postojećim nacionalnim sigurnosnim ciljevima i sigurnosnim metodama; 2. pravila o zahtjevima u pogledu sustava upravljanja sigurnošću i izdavanja potvrda o sigurnosti željezničkim prijevoznicima; 3. zajednička operativna pravila za željezničku mrežu koja još nisu obuhvaćena TSI-ovima, uključujući pravila koja se odnose na signalno-sigurnosni i prometno-upravljački sustav; 4. pravila kojima se utvrđuju zahtjevi u pogledu dodatnih unutarnjih operativnih pravila (pravila društva) koja moraju utvrditi upravitelji infrastrukture i željeznički prijevoznici; 5. pravila o zahtjevima u pogledu osoblja koje obavlja zadaće bitne za sigurnost, uključujući kriterije odabira, zdravstvenu sposobnost i stručnu osposobljenost te izdavanje potvrda u mjeri u kojoj nisu još obuhvaćeni TSI-om; 6. pravila o istrazi nesreća i incidenata. 	<p>Članak 23., stavak 1. (1) Nova nacionalna pravila se mogu utvrditi samo u slijedećim slučajevima:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) ako pravila koja se odnose na postojeće sigurnosne metode nisu obuhvaćena zajedničkim sigurnosnim metodama b) ako operativna pravila željezničke mreže još nisu obuhvaćena TSI-ima c) kada TSI ne ispunjava u potpunosti osnovne zahtjeve d) kao hitnu preventivnu mjeru, posebice nakon nesreće ili incidenta e) kada je potrebno revidirati pravilo o kojem se već obavijestilo ili f) kada pravila o zahtjevima koje treba ispunjavati osoblje koje obavlja zadaće bitne za sigurnost, uključujući kriterije za odabir, fizičku i psihičku sposobnost te stručnu osposobljenost, još nisu obuhvaćena TSI-om ili ovim Zakonom. 	U potpunosti preuzeto	
<p>PRILOG III. Zahtjevi i kriteriji ocjenjivanja za organizacije koje podnose zahtjev za ovlaštenje ECM ili za ovlaštenje u pogledu funkcija održavanja koje subjekt nadležan za održavanje podugovara s vanjskim izvođačima Upravljanje organizacijom mora se dokumentirati u svim relevantnim dijelovima te se njime posebice opisuje raspodjela odgovornosti unutar organizacije i s podizvođačima. Njime se pokazuje na koji je način osiguran nadzor uprave na različitim razinama, na koji su način osoblje i njihovi predstavnici na svim razinama uključeni i kako se osigurava kontinuirano poboljšanje.</p> <p>Slijedeći osnovni zahtjevi primjenjuju se na četiri funkcije subjekta nadležnog za održavanje (ECM) koje treba obuhvatiti sama organizacija ili se obuhvaćaju putem ugovornih aranžmana:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Vodstvo– obveza organizacije prema razvoju i provedbi sustava održavanja organizacije i kontinuiranom poboljšanju njegove djelotvornosti; 2. Procjena rizika– strukturirani pristup procjeni rizika povezanih s održavanjem vozila, uključujući one koji izravno proizlaze iz operativnih procesa i aktivnosti drugih organizacija ili osoba, te utvrđivanje odgovarajućih mjera za upravljanje rizicima; 3. Nadgledanje– strukturirani pristup kojim se osigurava da su mjere za upravljanje rizicima uvedene, pravilno djeluju i ostvaruju ciljeve organizacije; 4. Kontinuirano poboljšanje– strukturirani pristup analizi informacija koje su prikupljene redovitim nadgledanjem, revizijama ili iz drugih relevantnih izvora, te uporabi rezultata radi učenja i donošenja preventivnih ili korektivnih mjera kako bi se održala ili poboljšala razina sigurnosti; 5. Struktura i odgovornost– strukturirani pristup utvrđivanju odgovornosti pojedinaca i timova kojim se osigurava postizanje ciljeva organizacije u vezi sa sigurnošću; 6. Upravljanje kompetencijama– strukturirani pristup kojim se osigurava da zaposlenici posjeduju tražene kompetencije kako bi na siguran, djelotvoran i učinkovit način postizali ciljeve organizacije u svim okolnostima; 7. Informacije– strukturirani pristup kojim se osigurava dostupnost važnih informacija onim osobama koje donose prosudbe i odluke na svim razinama organizacije te kako bi se osigurala cjelovitost i primjerenost informacija; 8. Dokumentacija– strukturirani pristup kojim se osigurava sljedivost svih relevantnih informacija; 9. Ugovorne aktivnosti– strukturirani pristup kojim se osigurava odgovarajuće upravljanje aktivnostima dodijeljenima podizvođačima radi ostvarivanja ciljeva organizacije i pokrivanja svih kompetencija i zahtjeva; 10. Aktivnosti održavanja– strukturirani pristup kojim se osigurava: 	<p>PRILOG 9 ZAHTJEVI I KRITERIJI OCJENJIVANJA ZA ORGANIZACIJE KOJE PODNOSE ZAHTJEV ZA OVLAŠTENJE ECM ILI ZA OVLAŠTENJE U POGLEDU FUNKCIJA ODRŽAVANJA KOJE SUBJEKT NADLEŽAN ZA ODRŽAVANJE PODUGOVARA S VANJSKIM IZVOĐAČIMA</p> <p>Upravljanje organizacijom mora se dokumentirati u svim relevantnim dijelovima te se njime posebice opisuje raspodjela odgovornosti unutar organizacije i s podizvođačima. Njime se pokazuje na koji je način osiguran nadzor uprave na različitim razinama, na koji su način osoblje i njihovi predstavnici na svim razinama uključeni i kako se osigurava kontinuirano poboljšanje.</p> <p>Slijedeći osnovni zahtjevi primjenjuju se na četiri funkcije subjekta nadležnog za održavanje (ECM) koje treba obuhvatiti sama organizacija ili se obuhvaćaju putem ugovornih aranžmana:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Vodstvo – obveza organizacije prema razvoju i provedbi sustava održavanja organizacije i kontinuiranom poboljšanju njegove djelotvornosti 2. Procjena rizika – strukturirani pristup procjeni rizika povezanih s održavanjem vozila, uključujući one koji izravno proizlaze iz operativnih procesa i aktivnosti drugih organizacija ili osoba, te utvrđivanje odgovarajućih mjera za upravljanje rizicima 3. Nadgledanje – strukturirani pristup kojim se osigurava da su mjere za upravljanje rizicima uvedene, pravilno djeluju i ostvaruju ciljeve organizacije 4. Kontinuirano poboljšanje – strukturirani pristup analizi informacija koje su prikupljene redovitim nadgledanjem, revizijama ili iz drugih relevantnih izvora, te uporabi rezultata radi učenja i donošenja preventivnih ili korektivnih mjera kako bi se održala ili poboljšala razina sigurnosti 5. Struktura i odgovornost– strukturirani pristup utvrđivanju odgovornosti pojedinaca i timova kojim se osigurava postizanje ciljeva organizacije u vezi sa sigurnošću 6. Upravljanje kompetencijama – strukturirani pristup kojim se osigurava da zaposlenici posjeduju tražene kompetencije kako bi na siguran, djelotvoran i učinkovit način postizali ciljeve organizacije u svim okolnostima 	U potpunosti preuzeto	

<p>—da su identificirane sve aktivnosti održavanja koje utječu na sigurnost i komponente bitne za sigurnost te da se njima pravilno upravlja, da su identificirane sve nužne promjene tih aktivnosti održavanja koje utječu na sigurnost te da se njima pravilno upravlja na temelju razmjene iskustava i primjene zajedničkih sigurnosnih metoda za procjenu rizika u skladu s člankom 6. stavkom 1. točkom (a) te da su pravilno dokumentirane,</p> <p>— sukladnost s osnovnim zahtjevima u pogledu interoperabilnosti,</p> <p>—uspostava i provjera objekata za održavanje, opreme i alata posebno izrađenih i potrebnih za izvođenje održavanja,</p> <p>—analiza početne dokumentacije u vezi s vozilom za osiguravanje prve početne dokumentacije o održavanju te za osiguravanje njezine ispravne provedbe putem sastavljanja naloga za održavanje,</p> <p>—da se komponente (uključujući rezervne dijelove) i materijali upotrebljavaju kako je navedeno u nalogima za održavanje i dokumentaciji dobavljača; oni se pohranjuju, s njima se postupa i oni se prevoze na odgovarajući način kako je navedeno u nalogima za održavanje i dokumentaciji dobavljača te su usklađeni s relevantnim nacionalnim i međunarodnim pravilima, kao i sa zahtjevima iz relevantnih naloga za održavanje,</p> <p>—da se odrede, utvrde, osiguravaju, bilježe i drže na raspolaganju prikladni i odgovarajući objekti, oprema i alati kako bi se omogućilo pružanje usluga održavanja u skladu s nalogima za održavanje i drugim primjenjivim specifikacijama, čime se osigurava sigurna provedba održavanja, ergonomija i zaštita zdravlja,</p> <p>—da organizacija ima procese kojima osigurava da se njezina oprema za mjerenje, svi prostori, oprema i alati pravilno koriste, umjeravaju, čuvaju i održavaju u skladu s dokumentiranim procesima;</p> <p>11. Aktivnosti nadzora— strukturirani pristup kojim se osigurava:</p> <p>—povlačenje vozila iz prometa radi predviđenog, uvjetovanog ili korektivnog održavanja u propisanom trenutku ili u slučaju kada su utvrđeni nedostaci ili druge potrebe,</p> <p>— potrebne mjere za nadziranje kvalitete,</p> <p>—obavljanje zadaća održavanja u skladu s nalogima za održavanje i izdavanje obavijesti o ponovnom stavljanju u promet koja uključuje moguća ograničenja uporabe,</p> <p>—da se moguće pojave neusklađenosti pri primjeni sustava upravljanja koje bi mogle za posljedicu imati nesreće, incidente, izbjegnute nesreće ili ostale opasne događaje prijavljuju, istražuju i analiziraju te da se poduzimaju potrebne preventivne mjere u skladu sa zajedničkom sigurnosnom metodom za nadgledanje predviđenom u članku 6. stavku 1. točki (c),</p> <p>—periodična interna revizija i postupak nadgledanja u skladu sa zajedničkom sigurnosnom metodom za nadgledanje predviđenom u članku 6. stavku 1. točki (c).</p>	<p>7. Informacije — strukturirani pristup kojim se osigurava dostupnost važnih informacija onim osobama koje donose prosudbe i odluke na svim razinama organizacije te kako bi se osigurala cjelovitost i primjerenost informacija</p> <p>8. Dokumentacija — strukturirani pristup kojim se osigurava sljedivost svih potrebnih informacija</p> <p>9. Ugovome aktivnosti — strukturirani pristup kojim se osigurava odgovarajuće upravljanje aktivnostima dodijeljenim a podizvođačima radi ostvarivanja ciljeva organizacije i pokrivanja svih kompetencija i zahtjeva</p> <p>10. Aktivnosti održavanja — strukturirani pristup kojim se osigurava:</p> <p>a) da su identificirane sve aktivnosti održavanja koje utječu na sigurnost i komponente bitne za sigurnost te da se njima pravilno upravlja, da su identificirane sve nužne promjene tih aktivnosti održavanja koje utječu na sigurnost te da se njima pravilno upravlja na temelju razmjene iskustava i primjene zajedničkih sigurnosnih metoda za procjenu rizika u skladu s člankom 5. stavkom 1. točkom (a) te da su pravilno dokumentirane</p> <p>b) sukladnost s osnovnim zahtjevima u pogledu interoperabilnosti</p> <p>c) uspostava i provjera objekata za održavanje, opreme i alata posebno izrađenih i potrebnih za izvođenje održavanja</p> <p>d) analiza početne dokumentacije u vezi s vozilom za osiguravanje prve početne dokumentacije o održavanju te za osiguravanje njezine ispravne provedbe putem sastavljanja naloga za održavanje</p> <p>e) da se komponente (uključujući rezervne dijelove) i materijali upotrebljavaju kako je navedeno u nalogima za održavanje i dokumentaciji dobavljača; oni se pohranjuju, s njima se postupa i oni se prevoze na odgovarajući način kako je navedeno u nalogima za održavanje i dokumentaciji dobavljača te su usklađeni s odgovarajućim nacionalnim i međunarodnim pravilima, kao i sa zahtjevima iz odgovarajućih naloga za održavanje</p> <p>f) da se odrede, utvrde, osiguravaju, bilježe i drže na raspolaganju prikladni i odgovarajući objekti, oprema i alati kako bi se omogućilo pružanje usluga održavanja u skladu s nalogima za održavanje i drugim primjenjivim specifikacijama, čime se osigurava sigurna provedba održavanja, ergonomija i zaštita zdravlja</p> <p>g) da organizacija ima procese kojima osigurava da se njezina oprema za mjerenje, svi prostori, oprema i alati pravilno koriste, umjeravaju, čuvaju i održavaju u skladu s dokumentiranim procesima</p> <p>11. Aktivnosti nadzora— strukturirani pristup kojim se osigurava:</p> <p>a) povlačenje vozila iz prometa radi predviđenog, uvjetovanog ili korektivnog održavanja u propisanom trenutku ili u slučaju kada su utvrđeni nedostaci ili druge potrebe</p> <p>b) potrebne mjere za nadziranje kvalitete</p> <p>c) obavljanje zadaća održavanja u skladu s nalogima za održavanje i izdavanje obavijesti o ponovnom stavljanju u promet koja uključuje moguća ograničenja uporabe</p> <p>d) da se moguće pojave neusklađenosti pri primjeni sustava upravljanja koje bi mogle za posljedicu imati nesreće, incidente, izbjegnute nesreće ili ostale opasne događaje prijavljuju, istražuju i analiziraju te da se poduzimaju potrebne preventivne mjere u skladu sa zajedničkom sigurnosnom metodom za nadgledanje predviđenom u članku 5. stavku 1. točki (c)</p> <p>e) periodična interna revizija i postupak nadgledanja u skladu sa zajedničkom sigurnosnom metodom za nadgledanje predviđenom u članku 5. stavku 1. točki (c).</p>		
<p>PRILOG IV. DIO A Direktiva stavljena izvan snage i popis njezinih naknadnih izmjena (iz članka 34.) Direktiva 2004/49/EZ (SL L 164, 30.4.2004., str. 44.) Direktiva 2008/57/EZ (SL L 191, 18.7.2008., str. 1.) Direktiva 2008/110/EZ (SL L 345, 23.12.2008., str. 62.) Direktiva Komisije 2009/149/EZ (SL L 313, 28.11.2009., str. 65.) Isprijevak, 2004/49/EZ (SL L 220, 21.6.2004., str. 16.) Direktiva Komisije 2014/88/EU (SL L 201, 10.7.2014., str. 9.) DIO B</p>		izravno primjenjivo	

Rokovi za prenošenje u nacionalno pravo (iz članka 34.) Direktiva 2004/49/EZ 2008/57/EZ 2008/110/EZ Direktiva Komisije 2009/149/EZ Direktiva Komisije 2014/88/EU	Rok za prenošenje 30. travnja 2006. 19. srpnja 2010. 24. prosinca 2010. 18. lipnja 2010. 30. srpnja 2015.			
PRILOG V. Korelacijska tablica Direktiva 2004/49/EZ Članak 1. Članak 2. Članak 3. Članak 4. Članak 5. Članak 6. Članak 7. Članak 8. Članak 9. Članak 10. - Članak 11. Članak 12. Članak 13. Članak 14. a stavci od 1. do 7. Članak 14. a stavak 8. Članak 15. Članak 16. - Članak 17. Članak 18. Članak 19. Članak 20. Članak 21. Članak 22. Članak 23. Članak 24. Članak 25. Članak 26. - Članak 27. Članak 28. Članak 29. Članak 30. Članak 31. Članak 32. - Članak 33. - Članak 34. Članak 35. Prilog I. Prilog II. Prilog III. Prilog IV. Prilog V. -	Ova Direktiva Članak 1. Članak 2. Članak 3. Članak 4. Članak 5. Članak 6. Članak 7. Članak 8. Članak 9. Članak 10. Članak 11. Članak 12. - Članak 13. Članak 14. Članak 15. - Članak 16. Članak 17. Članak 18. Članak 19. Članak 20. Članak 21. Članak 22. Članak 23. Članak 24. Članak 25. Članak 26. - Članak 27. Članak 28. - - - Članak 29. Članak 30. Članak 31. Članak 32. Članak 33. Članak 34. Članak 35. Prilog I. Prilog II. - - - Prilog III.		izravno primjenjivo	
Izjava Komisije o dokumentima s obrazloženjima Komisija podsjeća da su se Europski parlament, Vijeće i Komisija u Zajedničkoj političkoj izjavi od 27. listopada 2011. o dokumentima s obrazloženjima složili da podaci o prenošenju direktiva u nacionalna zakonodavstva koje države članice dostavljaju Komisiji moraju biti „jasni i precizni” kako bi se Komisiji olakšalo izvršavanje njezina zadatka				

nadgledanja primjene prava Unije. U ovom slučaju dokumenti s obrazloženjima bili bi korisni u spomenute svrhe. Komisija žali što konačni tekst ne sadržava odredbe u tom pogledu.

USPOREDNI PRIKAZ PODUDARANJA ODREDBI PROPISA EUROPSKE UNIJE S PRIJEDLOGOM PROPISA

<p>1. Naziv propisa Europske unije Direktiva 2007/59/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 23. listopada 2007. o davanju ovlaštenja strojovođama koji upravljaju lokomotivama i vlakovima na željezničkom sustavu Zajednice</p>			
<p>2. Naziv prijedloga propisa Zakon o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava</p>			
<p>3. Usklađenost odredbi propisa Europske unije (sekundarni izvori prava) s odredbama prijedloga propisa</p>			
a)	b)	c)	d)
<p>Odredbe propisa Europske unije</p>	<p>Odredbe prijedloga propisa</p>	<p>Je li sadržaj odredbe propisa Europske unije u potpunosti preuzet u odredbu prijedloga propisa?</p>	<p>Obrazloženje (ako sadržaj odredbe propisa Europske unije nije preuzet ili je djelomično preuzet u odredbu prijedloga propisa)</p>
<p>POGLAVLJE I. CILJ, PODRUČJE PRIMJENE I DEFINICIJE Članak 1. Cilj Ovim se Direktivom utvrđuju uvjeti i postupci za davanje ovlaštenja strojovođama koji upravljaju lokomotivama i vlakovima na željezničkom sustavu Zajednice. Njome se utvrđuju zadaci za koje su odgovorna nadležna tijela u državama članicama, strojovođe i drugi sudionici sektora, posebno željeznički prijevoznici, upravitelji infrastrukture i centri za obuku.</p>	<p>Članak 1. (1) Ovim se Zakonom utvrđuju uvjeti za sigurno upravljanje željezničkim prometom i za sigurno odvijanje željezničkog prometa, mjere za razvoj i upravljanje sigurnošću uzimajući u obzir cjelovitost željezničkog sustava Europske unije, uvjeti za postizanje interoperabilnosti željezničkog sustava Europske unije, uvjeti za obavljanje djelatnosti upravitelja infrastrukture i željezničkih prijevoznika, uvjeti za strojovođe i ostale izvršne radnike, postupanje tijela nadležnog za sigurnost željezničkog prometa i tijela za istraživanje željezničkih nesreća te nadzor sigurnosti te upravni i inspeksijski nadzor. Članak 8. (3) Agencija je osobito nadležna za sljedeće poslove vezane uz ovlaštenja za strojovođe iz glave XV. ovoga Zakona: a) izdavanje dozvole za strojovođe b) redovne provjere valjanosti dozvole za strojovođe c) privremeno ili trajno oduzimanje dozvola za strojovođe te izvješćivanje tijela nadležnih za izdavanje potvrda o utemeljenim zahtjevima za privremenim oduzimanjem potvrda zbog neispunjavanja uvjeta za potvrdu d) izdavanje ovlaštenja za centre za osposobljavanje strojovođa i ispitivača strojovođa e) objavljivanje i ažuriranje registra centara za osposobljavanje strojovođa i ispitivača ovlaštenih u skladu s ovim Zakonom i izravno primjenjivim propisima Europske unije f) vođenje i ažuriranje registra dozvola za strojovođe g) praćenje postupka davanja ovlaštenja strojovođama u skladu sa sustavom upravljanja kvalitetom i h) provođenje nadzora osposobljenosti strojovođa.</p>	<p>U potpunosti preuzeto</p>	
<p>Članak 2. Područje primjene 1. Ova se Direktiva primjenjuje na strojovođe koji upravljaju lokomotivama i vlakovima na željezničkom sustavu Zajednice za željezničkog prijevoznika koji mora imati rješenje o sigurnosti, ili za upravitelja infrastrukture koji mora imati rješenje o sigurnosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom. 2. Na temelju nacionalnih odredbi koje se odnose na ostalo osoblje vlaka u teretnim vlakovima, države članice ne smiju sprečavati prelazak granice teretnim vlakovima ili pružanje usluga domaćeg prijevoza na svom području. 3. Ne dovodeći u pitanje članak 7., države članice mogu, iz mjera koje donesu pri provedbi ove Direktive, izuzeti strojovođe koji rade isključivo u: (a) podzemnim željeznicama, tramvajima i drugim lakim tračničkim sustavima; (b) mrežama koje su funkcionalno odvojene od ostalog željezničkog sustava i namijenjene samo za obavljanje lokalnog, gradskog ili prigradskog prijevoza putnika i robe; (c) željezničkoj infrastrukturi u privatnom vlasništvu, koju upotrebljavaju isključivo upravitelji infrastrukture za vlastiti prijevoz robe;</p>	<p>Članak 4. (1) Ovaj Zakon se primjenjuje na željeznički sustav u cjelini. (4) Ovaj Zakon se ne primjenjuje na: a) podzemne željeznice b) tramvaje i vozila lake željeznice te infrastrukturu kojom se isključivo koriste ta vozila c) mreže koje su funkcionalno odvojene od ostatka željezničkog sustava Europske unije i koje su namijenjene samo za odvijanje lokalnog, gradskog ili prigradskog putničkog prometa, kao ni prijevoznike koji obavljaju djelatnost isključivo na tim mrežama d) željezničku infrastrukturu u privatnom vlasništvu, uključujući sporedne kolosijeke, koju isključivo koristi njezin vlasnik za vlastiti prijevoz tereta i vozila koja se isključivo koriste na takvoj infrastrukturi te na strojovođe koji upravljaju tim vozilima</p>	<p>U potpunosti preuzeto</p>	

<p>(d) dijelovima pruge koji su privremeno zatvoreni za uobičajeni promet radi održavanja, rekonstrukcije ili obnove željezničkog sustava.</p>	<p>(8) Odredbe o strojovođama iz glave XV. ovoga Zakona ne primjenjuju se na dijelove željezničke pruge koji su privremeno zatvoreni za redovan promet radi održavanja, modernizacije ili obnove željezničke infrastrukture te na industrijske kolosijeka i na kolosijeka u merskim lukama, lukama unutarnjih voda i u robnim terminalima, ako ispunjavaju uvjet iz stavka 4. točke d) ovoga članka.</p>		
<p>Članak 3. Definicije U smislu ove Direktive:</p> <p>(a) „nadležno tijelo“ znači tijelo nadležno za sigurnost iz članka 16. Direktive 2004/49/EZ;</p> <p>(b) „strojovođa“ znači osoba koja je osposobljena i ovlaštena za samostalno, odgovorno i sigurno upravljanje vlakovima, uključujući lokomotive, manevarske lokomotive, radne vlakove, željeznička vozila za održavanje ili vlakove za prijevoz putnika ili robe željeznicom;</p> <p>(c) „ostalo osoblje vlaka koje obavlja zadatke relevantne za sigurnost“ znači osoblje u vlaku osim strojovođa, ali koje pomaže osiguranju sigurnosti vlaka, te putnika i robe koji se prevoze;</p> <p>(d) „željeznički sustav“ znači sustav koji u skladu s definicijama iz Direktiva 96/48/EZ i 2001/16/EZ čine željezničke infrastrukture, uključujući pruge i stabilna postrojenja željezničkog sustava te željeznička vozila svih kategorija i podrijetla koja voze na toj infrastrukturi;</p> <p>(e) „upravitelj infrastrukture“ znači svako tijelo ili poduzeće koje je posebno odgovorno za uspostavu i održavanje željezničke infrastrukture ili njezinog dijela, kako je utvrđeno u članku 3. Direktive 91/440/EEZ, što također može uključivati i upravljanje prometno-upravljačkim i signalno-sigurnosnim podsustavom infrastrukture. Zadaci upravitelja infrastrukture na mreži ili dijelu mreže mogu se dodijeliti različitim tijelima ili poduzećima;</p> <p>(f) „željeznički prijevoznik“ znači svaki željeznički prijevoznik kako je definirano u Direktivi 2001/14/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 26. veljače 2001. o raspodjeli kapaciteta željezničke infrastrukture i ubiranju pristojbi za uporabu željezničke infrastrukture (14), te svako drugo javno ili privatno poduzeće koje se bavi pružanjem usluga prijevoza robe i/ili putnika željeznicom, pri čemu taj prijevoznik mora osigurati vuču. Ovaj izraz obuhvaća i prijevoznike koji pružaju isključivo vuču;</p> <p>(g) „tehničke specifikacije za interoperabilnost“ ili „TSI“ znači specifikacije koje obuhvaćaju svaki podsustav ili dio podsustava, kako bi se ispunili osnovni zahtjevi i osigurala interoperabilnost transeuropskog željezničkog sustava velikih brzina i transeuropskog konvencionalnog željezničkog sustava, kako je utvrđeno u Direktivama 96/48/EZ i 2001/16/EZ;</p> <p>(h) „Agencija“ znači Europska agencija za željeznice koja je osnovana Uredbom (EZ) br. 881/2004 (15) Europskog parlamenta i Vijeća od 29. travnja 2004.;</p> <p>(i) „rješenje o sigurnosti“ znači rješenje koje je željezničkom prijevozniku izdalo nadležno tijelo u skladu s člankom 10. Direktive 2004/49/EZ;</p> <p>(j) „potvrda“ znači usklađena dopunska potvrda u kojoj je navedeno po kojoj željezničkoj infrastrukturi imatelj potvrde smije voziti i kojim željezničkim vozilima smije upravljati;</p> <p>(k) „rješenje o sigurnosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom“ znači rješenje koje upravitelju infrastrukture izdaje nadležno tijelo u skladu s člankom 11. Direktive 2004/49/EZ;</p> <p>(l) „centar za obuku“ znači tijelo koje je nadležno tijelo ovlastilo ili priznalo za provođenje tečajeva za osposobljavanje.</p>	<p>Uz točku a) Članak 8. (1) Agencija je tijelo nadležno za sigurnost u smislu željezničkog zakonodavstva Europske unije, kojemu je povjerena zadaća reguliranja i nadzora sigurnosti željezničkog sustava Republike Hrvatske. Uz točku b) Članak 6. stavak 1. 52. strojovođa je osoba koja je sposobna i ovlaštena za samostalno, odgovorno i sigurno upravljanje vlakom za prijevoz putnika ili tereta, radnim vlakom, lokomotivom, manevarskom lokomotivom i vozilom za posebne namjene s vlastitim pogonom Uz točku c) Članak 104. (1) Izvršni radnici su radnici koji obavljaju poslove vezane za sigurnost željezničkog sustava, a naročito poslove na kojima neposredno sudjeluju u odvijanju željezničkog prometa. Uz točku d) Članak 6. stavak 1. 72. željeznički sustav Europske unije sastoji se od dijelova koji su određeni u Prilogu 1. ovoga Zakona Uz točku e) Članak 6. stavak 1. 58. upravitelj infrastrukture je upravitelj infrastrukture kako je određeno u propisu kojim se uređuje područje željeznice Uz točku f) Članak 6. stavak 1. 71. željeznički prijevoznik je željeznički prijevoznik kako je određeno u propisu kojim se uređuje područje željeznice i svaka druga pravna osoba koja obavlja usluge prijevoza putnika i/ili tereta željeznicom, pod uvjetom da ta pravna osoba osigurava vuču vlakova, a to također uključuje i pravnu osobu koja obavlja samo vuču vlakova Uz točku g) Članak 6. stavak 1. 56. tehnička specifikacija za interoperabilnost (TSI) je specifikacija kojom je obuhvaćen svaki strukturni ili funkcionalni podsustav ili dio podsustava s ciljem ispunjavanja osnovnih zahtjeva i postizanja interoperabilnosti željezničkog sustava Europske unije Uz točku h) Članak 6. stavak 1. 1. Agencija Europske unije za željeznice je agencija Europske unije nadležna za sigurnost i interoperabilnost željezničkog sustava Europske unije, osnovana Uredbom (EU) 2016/796 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. svibnja 2016. o Agenciji Europske unije za željeznice i stavljanju izvan snage Uredbe (EZ) br. 881/2004 (Tekst značajan za EGP) (SL L 138, 26.5.2016.) Uz točku i) Članak 27. (1) Upravitelj infrastrukture, u cilju pružanja usluge prijevoza putnika i tereta na siguran način, može dati pristup željezničkoj infrastrukturi samo željezničkom prijevozniku koji ima javninstvenu potvrdu o sigurnosti izdanu od Agencije Europske unije za željeznice ili Agencije, kojom željeznički prijevoznik dokazuje da je uspostavio vlastiti sustav upravljanja sigurnošću i da može na siguran način</p>	<p>U potpunosti preuzeto</p>	

	<p>obavljati djelatnost na određenom području. Uz točku j) Članak 114. (1) Potvrdom se dokazuje da strojovođa ispunjava uvjete za upravljanje određenim vozilima na određenoj željezničkoj infrastrukturi, pri čemu se u potvrdi navode sva vozila kojima je ovlašten upravljati, željezničke pruge na kojima je ovlašten za vožnju, poznavanje operativnih pravila i signalno-sigurnosnih sustava te znanje jezika upravitelja infrastrukture. Uz točku k) Članak 33. (1) Upravitelj infrastrukture za obavljanje djelatnosti upravljanja željezničkom infrastrukturom mora imati uvjerenje o sigurnosti koje izdaje Agencija. (2) Uvjerenjem o sigurnosti potvrđuje se: a) prihvatljivost sustava upravljanja sigurnošću upravitelja infrastrukture u skladu s ovim Zakonom b) prihvatljivost pravila upravitelja infrastrukture o ispunjavanju posebnih zahtjeva za uspostavu (uključujući gradnju), održavanje i rad željezničke infrastrukture na siguran način, uključujući organiziranje i reguliranje prometa i upravljanje prometom i c) udovoljavanje zahtjevima iz TSI-a ili nacionalnim pravilima za vozila upravitelja infrastrukture, uključujući propisana odobrenja. Uz točku l) Članak 115. (3) Osposobljavanje strojovođa provode centri za osposobljavanje. (4) Agencija ovlašćuje centre za osposobljavanje i nadzire ispunjavaju li propisane uvjete, u skladu s kriterijima utvrđenim u Odluci 2011/765/EU sa svim naknadnim izmjenama.</p>		
<p>POGLAVLJE II. DAVANJE OVLAŠTENJA STROJOVOĐAMA Članak 4. Jedinstveni način davanja ovlaštenja u Zajednici 1. Svaki strojovođa mora imati potrebnu sposobnost i kvalifikacije za upravljanje vlakovima i imati sljedeće dokumente: (a) dozvolu iz koje je vidljivo da strojovođa ispunjava minimalne uvjete u pogledu zdravstvenih zahtjeva, osnovne izobrazbe i opće stručne osposobljenosti. U dozvoli su navedeni osobni podaci strojovođe i tijela nadležnog za izdavanje dozvole, te vrijeme valjanosti dozvole. Do usvajanja jedinstvenog načina davanja ovlaštenja Zajednice iz stavka 4., dozvola mora ispunjavati zahtjeve iz Priloga I.; (b) jednu ili više potvrda u kojima je navedena infrastruktura na kojoj je imatelj potvrde ovlašten za vožnju i kojim je željezničkim vozilima ovlašten upravljati. Svaka potvrda mora biti u skladu sa zahtjevima iz Priloga I. 2. Međutim, zahtjevi za posjedovanjem potvrde za određeni dio infrastrukture ne primjenjuju se u dolje navedenim iznimnim slučajevima, pod uvjetom da neki drugi strojovođa koji ima važeću potvrdu za određenu infrastrukturu tijekom vožnje sjedi pored strojovođe: (a) kada upravitelj infrastrukture ocijeni da je zbog smetnji u željezničkom prometu potrebno preusmjeravanje vlakova ili zbog radova na održavanju pruge; (b) za iznimne jednokratne vožnje muzejskim vlakovima; (c) za izniman jednokratni prijevoz robe, pod uvjetom da je upravitelj željezničke infrastrukture s tim suglasan; (d) za isporuku ili predstavljanje novog vlaka ili lokomotive; (e) za namjene osposobljavanja i ispitivanja strojovođa. O primjeni ove mogućnosti odlučuje željeznički prijevoznik i ne može ju nametnuti nadležni upravitelj infrastrukture ili nadležno tijelo. U slučaju korištenja dodatnog strojovođe, kako je gore predviđeno, o tome se unaprijed mora obavijestiti upravitelja infrastrukture. 3. Potvrdom se strojovođa ovlašćuje za vožnju za jednu ili više sljedećih kategorija: (a) kategorija A: manevarske lokomotive, radni vlakovi, vozila za održavanje pruga i sve ostale lokomotive kada se koriste za ranžiranje; (b) kategorija B: prijevoz putnika i/ili robe. Potvrda može sadržavati i ovlaštenje za sve kategorije i obuhvaćati sve kodove iz stavka 4.</p>	<p>Uz stavak 1. Članak 112. (2) Ovlaštenje strojovođe dokazuje se dozvolom i potvrdom. Članak 113. (1) Dozvolom se utvrđuje identitet te se dokazuje da strojovođa ispunjava minimalne zahtjeve u pogledu zdravstvenog stanja odnosno psihičke sposobnosti, obrazovanja i opće stručne osposobljenosti. Članak 114. (1) Potvrdom se dokazuje da strojovođa ispunjava uvjete za upravljanje određenim vozilima na određenoj željezničkoj infrastrukturi, pri čemu se u potvrdi navode sva vozila s kojima je ovlašten upravljati, željezničke pruge na kojima je ovlašten za vožnju, poznavanje operativnih pravila i signalno-sigurnosnih sustava, te znanje jezika upravitelja infrastrukture. Uz stavak 2. Članak 114. (10) U sjedećim iznimnim slučajevima strojovođa ne mora imati potvrdu za određene željezničke pruge ako je uz njega tijekom vožnje prisutan strojovođa koji posjeduje važeću potvrdu za tu željezničku prugu: a) kada upravitelj infrastrukture ocijeni da je zbog smetnji u željezničkom prometu potrebno preusmjeravanje vlakova ili zbog radova na održavanju pruge b) za iznimne jednokratne vožnje muzejskim vlakovima c) za izniman jednokratni prijevoz tereta, pod uvjetom da je upravitelj željezničke infrastrukture s tim suglasan d) za isporuku ili predstavljanje novog vlaka ili lokomotive ili e) za namjene osposobljavanja i ispitivanja strojovođa. (11) O primjeni mogućnosti iz stavka 10. ovoga članka odlučuje željeznički prijevoznik i ne može ju nametnuti nadležni upravitelj infrastrukture ili Agencija, a o odluci o korištenju dodatnog strojovođe željeznički prijevoznik mora unaprijed obavijestiti upravitelja infrastrukture.</p>	<p>U potpunosti preuzeto</p>	

<p>4. Komisija mora, na temelju nacrtu koji je pripremila Agencija, do 4. prosinca 2008. donijeti obrazac Zajednice za dozvole, potvrde i ovjerene preslike potvrde te utvrditi njihov vanjski izgled, uzimajući u obzir mjere protiv krivotvorenja. Te mjere, kojima se mijenjaju elementi ove Direktive koji nisu ključni na način da se dopunjuju, donose se u skladu s regulatimim postupkom s kontrolom iz članka 32. stavka 3.</p> <p>Do 4. prosinca 2008., Komisija mora donijeti mjere kojima se mijenjaju elementi ove Direktive koji nisu ključni na način da se dopunjuju, a odnose se na kodeks Zajednice za različite tipove pod kategorijama A i B iz stavka 3. ovog članka, u skladu s regulatimim postupkom s kontrolom iz članka 32. stavka 3. i na temelju preporuke Agencije.</p>	<p>Uz stavak 3. Članak 114. (1) Potvrdom se dokazuje da strojovođa ispunjava uvjete za upravljanje određenim vozilima na određenoj željezničkoj infrastrukturi, pri čemu se u potvrdi navode sva vozila s kojima je ovlašten upravljati, željezničke pruge na kojima je ovlašten za vožnju, poznavanje operativnih pravila i signalno-sigurnosnih sustava, te znanje jezika upravitelja infrastrukture. (2) Potvrdom se strojovođa ovlašćuje za vožnju za jednu ili više kategorija: a) kategorija A: manevarske lokomotive, radni vlakovi, vozila za posebne namjene s vlastitim pogonom (vozila za održavanje) i sve ostale lokomotive kada se koriste za ranžiranje b) kategorija B: prijevoz putnika i/ili tereta.</p>		
<p>Članak 5. Mjere protiv krivotvorenja Nadležna tijela i tijela nadležna za izdavanje poduzimaju sve potrebne mjere za sprečavanje krivotvorenja dozvola i potvrda, te za sprečavanje neovlaštenog korištenja registara iz članka 22.</p>	<p>Članak 116. (5) Zabranjeno je svak neovlašteno umnožavanje dozvole. Članak 120. (1) Željeznički prijevoznik i upravitelj infrastrukture mora osigurati i provjeriti valjanost dozvola i potvrda strojovođe kojeg zapošljava ili čije je usluge ugovorio. Članak 146. (1) Novčanom kaznom u iznosu od 100.000,00 do 300.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj pravna osoba: 9. željeznički prijevoznik i upravitelj infrastrukture ako ne osigura i provjeri valjanost dozvola i potvrda strojovođe kojeg zapošljava ili čije je usluge ugovorio (članak 120. stavak 1.)</p>	U potpunosti preuzeto	
<p>Članak 6. Vlasništvo, jezik i tijela koja izdaju 1. Dozvola je vlasništvo njezinog imatelja, a izdaje je nadležno tijelo kako je utvrđeno u članku 3. točki (a). Kada nadležno tijelo ili njegov predstavnik izdaje dozvolu na nekom nacionalnom jeziku koji nije jezik Zajednice, sastavit će dvojezičnu dozvolu koristeći jedan od jezika Zajednice. 2. Potvrdu izdaje željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture koji zapošljava ili ugovara usluge strojovođe. Vlasnik potvrde je željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture koji ju izdaje. Međutim, u skladu s člankom 13. stavkom 3. Direktive 2004/49/EZ, strojovođe imaju pravo na dobivanje ovjerene preslike. Kada željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture izdaje potvrdu na nacionalnom jeziku koji nije jezik Zajednice, on sastavlja dvojezičnu potvrdu koristeći jedan od jezika Zajednice.</p>	<p>Uz stavak 1. Članak 113. (2) Agencija na zahtjev podnositelja izdaje dozvolu u kojoj se navode osobni podaci o strojovođi, broj dozvole, tijelo koje ju je izdalo i rok važenja. (3) Dozvola je vlasništvo strojovođe i vrijedi na području Europske unije. Uz stavak 2. Članak 114. (3) Potvrdu izdaje željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture koji zapošljava ili ugovara usluge strojovođe. (4) Vlasnik potvrde je željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture koji ju izdaje, uz uvjet da na zahtjev strojovođe izda ovjerenu kopiju potvrde.</p>	U potpunosti preuzeto	
<p>Članak 7. Zemljopisna valjanost 1. Dozvole su valjane na čitavom području Zajednice. 2. Potvrde su valjane samo za one infrastrukture i željeznička vozila koji su na njoj navedeni.</p>	<p>Uz stavak 1. Članak 113. (3) Dozvola je vlasništvo strojovođe i vrijedi na području Europske unije. Uz stavak 2. Članak 114. (5) Potvrda vrijedi samo za željezničku infrastrukturu i za vozila koja su navedena u potvrdi.</p>	U potpunosti preuzeto	
<p>Članak 8. Priznavanje ovlaštenja strojovođa iz trećih zemalja Ovlaštenja strojovođa iz trećih zemalja koji rade isključivo na pograničnim odsjecima željezničkih sustava neke države članice, ta država članica može priznati u skladu s dvostranim sporazumima s dotičnom trećom zemljom.</p>		Nije potrebno preuzimanje	
<p>POGLAVLJE III. UVJETI ZA DOBIVANJE DOZVOLE I POTVRDE Članak 9. Minimalni zahtjevi 1. Za dobivanje dozvole podnositelji zahtjeva moraju ispunjavati minimalne zahtjeve utvrđene u člancima 10. i 11. Za dobivanje potvrde, te kako bi ista ostala valjana, podnositelji zahtjeva moraju imati dozvolu i ispunjavati minimalne zahtjeve utvrđene u člancima 12. i 13. 2. Država članica može primijeniti strože zahtjeve za izdavanje dozvola na svom vlastitom državnom području. Međutim, ona mora priznavati dozvole koje su u skladu s člankom 7. izdale druge države članice.</p>	<p>Članak 113. (1) Dozvolom se utvrđuje identitet te se dokazuje da strojovođa ispunjava minimalne zahtjeve u pogledu zdravstvenog stanja odnosno psihičke sposobnosti, obrazovanja i opće stručne osposobljenosti. (4) U Republici Hrvatskoj priznaju se dozvole izdane strojovođama od nadležnih tijela drugih država članica Europske unije. (5) Kako bi dozvola ostala valjana, strojovođa mora zadovoljiti redovne provjere ispunjavanja minimalnih uvjeta iz stavka 1. ovoga članka. (6) Agencija će osigurati postupno uvođenje redovitih provjera ispunjavanja minimalnih zahtjeva iz stavka 1. ovoga članka.</p>	U potpunosti preuzeto	
<p>Odjeljak 1.</p>		Nije preuzeto	Preuzeto u: Pravilnik

<p>Dozvola Članak 10. Donja dobna granica Države članice propisuju donju dobnu granicu podnositelja zahtjeva, koja mora biti najmanje 20 godina. Međutim, država članica može izdati dozvole podnositeljima zahtjeva koji imaju 18 godina, pri čemu je valjanost takve dozvole ograničena na područje države članice koja ju izdaje.</p>			<p>o ovlaštenju strojovođa (NN 96/2013) članak/članci 5.</p>
<p>Članak 11. Osnovni zahtjevi 1. Podnositelji zahtjeva moraju imati uspješno završeno devetogodišnje školsko obrazovanje (osnovno i srednje), te uspješno završeno osnovno osposobljavanje koje je istovrijedno 3. stupnju iz Odluke Vijeća 85/368/EEZ od 16. srpnja 1985. o usporedivosti kvalifikacija stručne izobrazbe među državama članicama Europske zajednice (16). 2. Podnositelji moraju dokazati svoju fizičku sposobnost uspješno obavljenim zdravstvenim pregledom, koji prema odluci države članice obavlja ili nadgleda ovlašteni ili priznati liječnik u skladu s člankom 20. Pregled obuhvaća najmanje one kriterije koji su navedeni u odjeljcima 1.1., 1.2., 1.3. i 2.1. Priloga II. 3. Podnositelji moraju dokazati svoju psihološku sposobnost za rad obavljenim zdravstvenim pregledom, koji prema odluci države članice obavlja ili nadgleda ovlašteni ili priznati psiholog ili liječnik u skladu s člankom 20. Pregled mora uključivati barem one kriterije koji su navedeni u odjeljku 2.2. Priloga II. 4. Podnositelji zahtjeva moraju dokazati svoju opću stručnu osposobljenost na temelju položenog ispita koji obuhvaća najmanje opće predmete navedene u Prilogu IV.</p>		<p>Nije preuzeto</p>	<p>Preuzeto u: Pravilnik o izmjenama i dopunama pravilnika o ovlaštenju strojovođa (2015) (NN 74/15) članak/članci Članak 5.</p>
<p>Odjeljak II. Potvrda Članak 12. Poznavanje jezika Podnositelj zahtjeva mora, u skladu s Prilogom VI., dokazati poznavanje jezika, za infrastrukturu za koju traži potvrdu.</p>		<p>Nije preuzeto</p>	<p>Preuzeto u: Pravilnik o ovlaštenju strojovođa (NN 96/2013) članak/članci 6</p>
<p>Članak 13. Stručne kvalifikacije 1. Podnositelji zahtjeva moraju imati položen ispit, kojim se provjerava njihovo stručno znanje i osposobljenost u pogledu željezničkog vozila za koje se traži potvrda. Taj ispit obuhvaća najmanje opće predmete navedene u Prilogu V. 2. Podnositelji zahtjeva moraju imati položen ispit, kojim se provjerava njihovo stručno znanje i osposobljenost u pogledu infrastrukture za koju se traži potvrda. Taj ispit obuhvaća najmanje opće predmete navedene u Prilogu VI. Taj ispit po potrebi obuhvaća i znanje jezika, u skladu s točkom 8. Priloga VI. 3. Podnositelje zahtjeva željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture obučava o svom sustavu upravljanja sigurnošću koji je predviđen u Direktivi 2004/49/EZ</p>		<p>Nije preuzeto</p>	<p>Preuzeto u: Pravilnik o izmjenama i dopunama pravilnika o ovlaštenju strojovođa (2015) (NN 74/15) članak/članci 6.</p>
<p>POGLAVLJE IV. POSTUPAK DOBIVANJA DOZVOLE I POTVRDE Članak 14. Dobivanje dozvole 1. Nadležno tijelo dužno je javno objaviti postupak za dobivanje dozvole. 2. Svaki zahtjev za dobivanje dozvole nadležnom tijelu podnosi strojovođa pristupnik ili neko drugo tijelo u njegovo ime. 3. Zahtjevi podneseni nadležnom tijelu mogu biti zahtjevi za dodjelu nove dozvole, ažuriranje podataka u dozvoli, obnavljanje ili izdavanje duplikata. 4. Nadležno tijelo izdaje dozvolu što je prije moguće, ali najkasnije mjesec dana nakon primitka svih potrebnih dokumenata. 5. Dozvola vrijedi za razdoblje od 10 godina, prema članku 16. stavku 1. 6. Dozvola se izdaje u jednom izvorniku. Svako umnožavanje dozvole je zabranjeno, osim ako to čini nadležno tijelo na temelju zahtjeva za duplikatom.</p>	<p>Članak 116. (1) Agencija će javno objaviti postupak za izdavanje dozvole. (2) Zahtjev za izdavanje dozvole Agenciji podnosi strojovođa pristupnik ili u njegovo ime pravna osoba koja ga zapošljava. (3) Agenciji se podnose zahtjevi za izdavanje nove dozvole, ažuriranje podataka u dozvoli, obnavljanje dozvole ili izdavanje duplikata. (4) Dozvola se u jednom izvorniku izdaje na rok od 10 godina. (5) Zabranjeno je svako neovlašteno umnožavanje dozvole.</p>	<p>U potpunosti preuzeto</p>	
<p>Članak 15. Dobivanje potvrde Svaki željeznički prijevoznik i upravitelj željezničke infrastrukture u okviru svog sustava upravljanja sigurnošću uvodi postupke za izdavanje i ažuriranje potvrda u skladu s ovom Direktivom, kao i postupke žalbe kojima se strojovođama omogućuje provjera odluke o davanju, ažuriranju, privremenom stavljanju izvan snage ili poništenju potvrde. U slučaju neslaganja, stranke mogu uložiti žalbu nadležnom tijelu ili nekom drugom žalbenom tijelu. Željeznički prijevoznici i upravitelji infrastrukture bez odlaganja ažuriraju potvrdu kada je imatelj potvrde dobio dodatna ovlaštenja za željeznička vozila ili željezničke infrastrukture.</p>	<p>Članak 117. (1) Željeznički prijevoznici i upravitelji infrastrukture moraju u okviru sustava upravljanja sigurnošću uvesti postupke za izdavanje i ažuriranje potvrda za strojovođe u skladu s ovim Zakonom, kao i postupke žalbe kojima se strojovođama omogućuje provjera odluke o izdavanju, ažuriranju, privremenom stavljanju izvan snage ili poništenju potvrde. (2) Željeznički prijevoznici i upravitelji infrastrukture moraju bez odlaganja ažurirati potvrdu u slučaju da je strojovođa dobio dodatna ovlaštenja za vozila ili željezničku infrastrukturu.</p>	<p>U potpunosti preuzeto</p>	
<p>Članak 16. Redovne provjere 1. Kako bi dozvola ostala valjana, njezin imatelj mora biti podvrgnut redovnim provjerama i/ili testovima u vezi sa zahtjevima</p>	<p>Uz stavak 2. Članak 114. (7) Kako bi potvrda ostala valjana strojovođa mora zadovoljiti redovne provjere</p>	<p>U potpunosti preuzeto</p>	

<p>iz članka 11. stavka 2. i 3. Što se zdravstvenih zahtjeva tiče, potrebno je ispuniti minimalnu učestalost provjera u skladu s odredbama odjeljka 3.1. Priloga II. Te zdravstvene preglede obavljaju ili nadziru liječnici koji su ovlašteni ili priznati u skladu s člankom 20. Što se općeg stručnog znanja tiče, primjenjuju se odredbe članka 23. stavka 8.</p> <p>Pri obnovi dozvole, nadležno tijelo provjerava u registru iz članka 22. stavka 1. točke (a) ispunjava li strojovođa zahtjeve iz prvog podstavka ovog stavka.</p> <p>2. Kako bi potvrda ostala valjana, njezin imatelj mora biti podvrgnut redovnim provjerama i/ili testovima u vezi sa zahtjevima iz članaka 12. i 13. O učestalosti takvih provjera i/ili testiranja odlučuje željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture koji zapošljava ili ugovara usluge strojovođe u skladu s vlastitim sustavom upravljanja sigurnošću, pri čemu valja poštivati minimalnu učestalost provjera utvrđenu u Prilogu VII.</p> <p>Za svaku od navedenih provjera tijelo nadležno za izdavanje izjavom na potvrdi te u registru predviđenom u članku 22. stavku 2. točki (a) potvrđuje da strojovođa ispunjava zahtjeve iz prvog podstavka ovog stavka.</p> <p>3. U slučaju izostanka redovne provjere ili u slučaju negativnog rezultata, primjenjuje se postupak utvrđen u članku 18</p>	<p>ispunjavanja uvjeta iz stavka 1. ovoga članka.</p> <p>(8) Željeznički prijevoznik i upravitelj infrastrukture moraju osigurati postupno uvođenje redovitih provjera ispunjavanja uvjeta iz stavka 1. ovoga članka.</p> <p>Uz stavak 3.</p> <p>Članak 114.</p> <p>(9) Ako u slučaju izostanka redovne provjere ili u slučaju negativnog rezultata željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture dovedu u pitanje sposobnost strojovođe za obavljanje posla i nastavak važenja njegove dozvole ili potvrde, dužni su odmah poduzeti potrebne mjere, i po potrebi mu oduzeti potvrdu.</p>		
<p>Članak 17.</p> <p>Prestanak radnog odnosa</p> <p>Kada strojovođa prestane raditi za željezničkog prijevoznika ili upravitelja infrastrukture, on o tome odmah mora obavijestiti nadležno tijelo.</p> <p>Dozvola ostaje i dalje valjana sve dok su ispunjeni uvjeti iz članka 16. stavka 1.</p> <p>Potvrda prestaje biti valjana kada njezin imatelj prestane raditi kao strojovođa. Međutim, imatelj prima ovjerenu presliku potvrde i svih dokumenata, kojima se dokazuje njegova osposobljenost, kvalifikacije, iskustvo i stručna osposobljenost. Pri izdavanju potvrda strojovođi, željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture uzima u obzir sve te dokumente.</p>	<p>Uz stavak 1.</p> <p>Članak 119.</p> <p>(1) O prestanku zapošljavanja, odnosno ugovornog odnosa s upraviteljem infrastrukture ili željezničkim prijevoznikom, strojovođa mora odmah obavijestiti Agenciju.</p> <p>Uz stavak 3.</p> <p>Članak 119.</p> <p>(2) U tom slučaju potvrda prestaje biti valjana, ali upravitelj infrastrukture ili željeznički prijevoznik mora strojovođi izdati ovjerenu presliku potvrde i svih dokumenata kojima se dokazuje njegova osposobljenost, kvalifikacije, iskustvo i stručna osposobljenost u skladu s Uredbom (EU) br. 36/2010 sa svim naknadnim izmjenama.</p> <p>Članak 117.</p> <p>(3) Pri izdavanju potvrda strojovođi, željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture mora uzeti u obzir prethodne potvrde i sve dokumente kojima se dokazuje ispunjavanje propisanih uvjeta.</p>	U potpunosti preuzeto	
<p>Članak 18.</p> <p>Nadzor strojovođa od strane željezničkih prijevoznika i upravitelja infrastrukture</p> <p>1. Željeznički prijevoznici i upravitelji infrastrukture moraju osigurati i provjeriti valjanost dozvola i potvrda strojovođe kojeg zapošljavaju ili čije su usluge ugovorili.</p> <p>Oni uspostavljaju sustav nadzora svojih strojovođa. Ako su rezultati nadzora takvi da dovode u pitanje sposobnost strojovođe za obavljanje posla i nastavak važenja njegove dozvole ili potvrde, željeznički prijevoznici i upravitelji infrastrukture odmah poduzimaju potrebne mjere.</p> <p>2. Ako strojovođa smatra da njegovo zdravstveno stanje dovodi u pitanje njegovu sposobnost za obavljanje posla, on odmah o tome obavještava željezničkog prijevoznika ili upravitelja infrastrukture, prema tome što je primjereno.</p> <p>Čim željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture ima saznanja ili ga liječnik obavijesti o pogoršanju zdravstvenog stanja strojovođe do te mjere da je njegova sposobnost za obavljanje posla postala upitna, oni odmah poduzimaju potrebne mjere, uključujući pregled opisan u odjeljku 3.1. Priloga II., i ako je potrebno, oduzimaju potvrdu i ažuriraju podatke u registru iz članka 22. stavka 2. Nadalje, oni osiguravaju da strojovođe u trenutku obavljanja posla ni u kojem trenutku nisu pod utjecajem bilo kojih sredstava koja bi mogla utjecati na njihovu koncentraciju, pozornost ili ponašanje. Nadležno tijelo mora odmah biti obaviješteno o svim slučajevima nesposobnosti za rad koje traje dulje od tri mjeseca.</p>	<p>Članak 120.</p> <p>(1) Željeznički prijevoznici i upravitelji infrastrukture moraju osigurati i provjeriti valjanost dozvola i potvrda strojovođe kojeg zapošljavaju ili čije su usluge ugovorili.</p> <p>(2) Željeznički prijevoznici i upravitelji infrastrukture moraju uspostaviti sustav nadzora strojovođa.</p> <p>(3) Ako rezultati nadzora dovedu u pitanje radnu sposobnost strojovođe i nastavak važenja njegove dozvole ili potvrde, željeznički prijevoznici i upravitelji infrastrukture moraju odmah poduzeti potrebne mjere.</p> <p>(4) Ako strojovođa smatra da njegovo zdravstveno stanje i psihička sposobnost dovodi u pitanje njegovu sposobnost za upravljanje vlakom, dužan je odmah o tome obavijestiti željezničkog prijevoznika ili upravitelja infrastrukture.</p> <p>(5) Ako željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture ima saznanja ili ga liječnik obavijesti o pogoršanju zdravstvenog stanja strojovođe do te mjere da je njegova sposobnost za upravljanje vlakom postala upitna, on odmah mora poduzeti potrebne mjere, uključujući provedbu propisanog zdravstvenog pregleda, te po potrebi mora oduzeti potvrdu i ažurirati podatke u registru potvrda.</p> <p>(6) Željeznički prijevoznik i upravitelj infrastrukture odgovoran je da strojovođa kojeg zapošljava za vrijeme upravljanja vlakom ni u kojem trenutku nije pod utjecajem bilo kojih sredstava koja bi mogla utjecati na njihovu koncentraciju, pozornost ili ponašanje.</p> <p>(7) Za provedbu odredbe stavka 6. ovoga članka željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture može narediti ispitivanja s ciljem utvrđivanja je li strojovođa kojeg zapošljava pod utjecajem bilo kojih sredstava koja bi mogla utjecati na njegovu koncentraciju, pozornost ili ponašanje.</p> <p>(8) Upravitelj infrastrukture može zahtijevati provedbu ispitivanja strojovođe željezničkog prijevoznika koji koristi željezničku infrastrukturu s ciljem utvrđivanja</p>	U potpunosti preuzeto	

	<p>je li strojovođa pod utjecajem bilo kojih sredstava koja bi mogla utjecati na njegovu koncentraciju, pozornost ili ponašanje.</p> <p>(9) Ovisno o rezultatima ispitivanja iz stavaka 7. i 8. ovoga članka, željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture mora bez odgađanja udaljiti strojovođu s radnog mjesta.</p> <p>(10) Željeznički prijevoznici i upravitelji infrastrukture moraju odmah obavijestiti Agenciju o svim slučajevima nesposobnosti za rad strojovođe kada ona traje dulje od tri mjeseca.</p>		
<p>POGLAVLJE V. ZADACI I ODLUKE NADLEŽNOG TIJELA</p> <p>Članak 19. Zadaci nadležnog tijela</p> <p>1. Nadležno tijelo ispunjava sljedeće zadatke na transparentan i nediskriminirajući način:</p> <p>(a) izdaje i ažurira dozvole i izrađuje duplikate, u skladu s člancima 6. i 14.;</p> <p>(b) osigurava redovne provjere i/ili testove predviđene u članku 16. stavku 1.;</p> <p>(c) privremeno stavlja izvan snage ili poništava dozvole, te obavještava tijela nadležna za izdavanje potvrda o utemeljenim zahtjevima za privremenim stavljanjem izvan snage potvrda u skladu s člankom 29.;</p> <p>(d) priznavanje osoba ili tijela u skladu s člancima 23. i 25., ako ih za to imenuje država članica;</p> <p>(e) osiguravanje objavljivanja i ažuriranja registra osoba i tijela koja su akreditirana ili priznata u skladu s člankom 20.;</p> <p>(f) vođenje i ažuriranje registra dozvola u skladu s člankom 16. stavkom 1. i člankom 22. stavkom 1.;</p> <p>(g) praćenje postupka davanja ovlaštenja strojovođama u skladu s člankom 26.;</p> <p>(h) provođenje kontrola u skladu s člankom 29.;</p> <p>(i) uspostavljanje nacionalnih mjerila za ispitivače u skladu s člankom 25. stavkom 5.</p> <p>Nadležno tijelo je prilikom izdavanja dozvole dužno žurno odgovoriti na zahtjeve za podacima te i samo bez odgađanja zatražiti dodatne podatke.</p> <p>2. Nadležno tijelo ne smije zadatke iz stavka 1., točaka (c), (g) i (i) prenijeti na treće osobe.</p> <p>3. Svako prenošenje zadataka mora biti transparentno i nediskriminirajuće i ne smije prouzrokovati sukob interesa.</p> <p>4. Kada nadležno tijelo zadatke iz stavka 1., točaka (a) ili (b) prenosi na željezničkog prijevoznika ili ugovara usluge željezničkog prijevoznika za obavljanje navedenih zadataka, mora biti ispunjen najmanje jedan od sljedećih uvjeta:</p> <p>(a) željeznički prijevoznik izdaje dozvole samo svojim strojovođama;</p> <p>(b) željeznički prijevoznik na dotičnom području nije isključivo ovlašten za niti jedan od prenesenih ili ugovorenih zadataka.</p> <p>5. Kada nadležno tijelo prenosi ili ugovara obavljanje zadataka, ovlašteni predstavnik ili ugovorni pružatelj usluge pri ispunjavanju tih zadataka mora ispunjavati obveze koje nadležna tijela imaju prema ovoj Direktivi.</p> <p>6. Kada nadležno tijelo prenosi ili ugovara obavljanje zadataka, ono mora uspostaviti sustav nadzora provođenja tih zadataka, te osigurati ispunjavanje uvjeta iz stavaka 2., 4. i 5.</p>	<p>Uz stavak 1. Članak 8.</p> <p>(4) Agencija je osobito nadležna za sljedeće poslove vezane uz ovlaštenja za strojovođe iz glave XV. ovoga Zakona:</p> <p>a) izdavanje dozvole i duplikata</p> <p>b) redovne provjere valjanosti dozvole</p> <p>c) privremeno ili trajno oduzimanje dozvola, te izvješćivanje tijela nadležnih za izdavanje potvrda o utemeljenim zahtjevima za privremenim oduzimanjem potvrda zbog neispunjavanja uvjeta za potvrdu</p> <p>d) ovlašćivanje centara za osposobljavanje i ispitivača</p> <p>e) objavljivanje i ažuriranje registra centara za osposobljavanje i ispitivača ovlaštenih u skladu s ovim Zakonom i izravno primjenjivim propisima Europske unije</p> <p>f) vođenje i ažuriranje registra dozvola</p> <p>g) praćenje postupka davanja ovlaštenja strojovođama u skladu sa sustavom upravljanja kvalitetom i</p> <p>h) provođenje nadzora osposobljenosti strojovođa.</p> <p>Uz stavak 2. Članak 8.</p> <p>(8) Nadležnosti iz stavka 3. i 4. ovoga članka ne mogu se prenijeti na upravitelje infrastrukture, željezničke prijevoznike ili naručitelje.</p> <p>(9) Za obavljanje poslova iz nadležnosti iz stavka 3. i 4. ovoga članka ne može se sklopiti ugovor s upraviteljem infrastrukture, željezničkim prijevoznikom ili naručiteljem.</p>	<p>U potpunosti preuzeto</p>	
<p>Članak 20. Akreditacija i priznavanje</p> <p>1. Osobe ili tijela akreditirana prema ovoj Direktivi akreditira tijelo za akreditaciju, koje imenuje dotična država članica. Postupak akreditacije temelji se na mjerilima nezavisnosti, stručnosti i nepristranosti, kao što su na primjer relevantni standardi serije EN 45 000 te na ocjeni dokumentacije koju su kandidati podnijeli, a kojom se dokazuje njihova osposobljenost za određeno područje.</p> <p>2. Kao alternativa akreditaciji iz stavka 1., država članica može predvidjeti da osobe ili tijela koja su priznata u okviru ove Direktive budu priznata od strane nadležnog tijela ili tijela koje odredi dotična država članica. Priznavanje se temelji na mjerilima nezavisnosti, stručnosti i nepristranosti. Međutim, u slučajevima kada je određena osposobljenost koja se traži iznimno rijetka, dozvoljava se izuzetak od ovog pravila, nakon što Komisija u skladu s regulatornim postupkom iz članka 32. stavka 2. da pozitivno mišljenje.</p> <p>Mjerilo nezavisnosti ne primjenjuje se u slučaju osposobljavanja iz članka 23. stavaka 5. i 6.</p> <p>3. Nadležno tijelo osigurava objavljivanje i ažuriranje registra osoba i tijela koja su akreditirana ili priznata u skladu s ovom Direktivom.</p>	<p>Članak 115.</p> <p>(3) Osposobljavanje strojovođa provode centri za osposobljavanje.</p> <p>(4) Agencija ovlašćuje centre za osposobljavanje i nadzire ispunjavanje li propisane uvjete, u skladu s kriterijima utvrđenim u Odluci 2011/765/EU sa svim naknadnim izmjenama.</p>	<p>U potpunosti preuzeto</p>	
<p>Članak 21. Odluke nadležnog tijela</p> <p>1. Nadležno tijelo mora obrazložiti svoje odluke.</p> <p>2. Nadležno tijelo osigurava uspostavljanje žalbenog upravnog postupka koji poslodavcima i strojovođama omogućuju podnošenje zahtjeva za provjerom odluka koje se odnose na bilo koji zahtjev iz ove Direktive.</p> <p>3. Države članice donose potrebne mjere za osiguravanje sudske kontrole odluka nadležnog tijela.</p>	<p>Članak 116.</p> <p>(1) Agencija će javno objaviti postupak za izdavanje dozvole.</p> <p>Članak 117.</p> <p>(1) Željeznički prijevoznici i upravitelji infrastrukture moraju, u okviru sustava upravljanja sigurnošću, uvesti postupke za izdavanje i ažuriranje potvrda za strojovođe u skladu s ovim Zakonom, kao i postupke žalbe kojima se strojovođama omogućuje provjera odluke o izdavanju, ažuriranju, privremenom</p>	<p>U potpunosti preuzeto</p>	

<p>Članak 22. Registri i razmjena podataka</p> <p>1. Nadležna tijela moraju:</p> <p>(a) voditi registar svih dozvola koje su izdane, ažurirane, obnovljene, izmijenjene, istekle, privremeno stavljene izvan snage, oduzete ili prijavljene kao izgubljene, ukradene ili uništene. Taj registar mora sadržavati podatke propisane u odjeljku 4. Priloga I. za svaku dozvolu, a do kojih je moguće doći korištenjem nacionalnog broja dodijeljenog svakom strojovodi. Registar se mora redovito ažurirati;</p> <p>(b) nadležnim tijelima ostalih država članica, Agenciji ili poslodavcima strojovođa na utemeljeni zahtjev dostaviti podatke o statusu dozvola.</p> <p>2. Svaki željeznički prijevoznik i upravitelj infrastrukture mora:</p> <p>(a) voditi registar, ili osigurati vođenje registra, svih potvrda koje su izdane, ažurirane, obnovljene, izmijenjene, istekle, privremeno stavljene izvan snage, oduzete ili prijavljene kao izgubljene, ukradene ili uništene. Taj registar mora sadržavati podatke propisane u odjeljku 4. Priloga I. za svaku potvrdu, kao i podatke koji se odnose na redovne provjere predviđene u članku 16. Registar se mora redovito ažurirati;</p> <p>(b) surađivati s nadležnim tijelom država članice u kojoj imaju sjedište kako bi s razmjenjivali podatke i omogućili nadležnom tijelu pristup traženim podacima;</p> <p>(c) nadležnim tijelima ostalih država članica na utemeljeni zahtjev dostaviti podatke o sadržaju takvih potvrda, kada je to potrebno zbog njihovih međunarodnih djelatnosti.</p> <p>3. Strojovođe imaju pristup podacima koji ih se tiču, a koji su pohranjeni u registrima nadležnih tijela i željezničkih prijevoznika, te na zahtjev moraju dobiti kopije tih podataka.</p> <p>4. Nadležna tijela surađuju s Agencijom kako bi osigurala interoperabilnost registara predviđenih u stavcima 1. i 2. U tu svrhu, Komisija do 4. prosinca 2008. na temelju nacrta koji je pripremila Agencija mora donijeti osnovne parametre registara koje valja uspostaviti, kao što su podaci koji se moraju unositi, njihov format i protokol za razmjenu podataka, prava pristupa, trajanje čuvanja podataka i postupci koji se primjenjuju u slučaju stečaja. Te mjere, namijenjene izmjenama elemenata ove Direktive koji nisu ključni njihovim dopunjavanjem, moraju se donijeti u skladu s regulatnim postupkom s kontrolom iz članka 32. stavka 3.</p> <p>5. Nadležna tijela, upravitelj infrastrukture i željeznički prijevoznici osiguravaju da su registri predviđeni u stavcima 1. i 2. i načini uporabe tih registara u skladu s Direktivom 95/46/EZ.</p> <p>6. Agencija osigurava da je sustav uspostavljen stavkom 2. točkama (a) i (b) u skladu s Uredbom (EZ) br. 45/2001.</p>	<p>stavljanju izvan snage ili poništenju potvrde.</p> <p>Uz stavak 1. Članak 124.</p> <p>(1) Agencija vodi i ažurira registar svih dozvola koje su izdane, ažurirane, obnovljene, izmijenjene i dopunjene, istekle, privremeno stavljene izvan snage, oduzete ili prijavljene kao izgubljene, ukradene ili uništene, u skladu s Odlukom 2010/17/EZ sa svim naknadnim izmjenama.</p> <p>(2) Registar dozvola sadržava podatke sadržane u dozvoli i podatke o redovitim provjerama fizičke i psihičke sposobnosti za rad.</p> <p>(3) Agencija će dostaviti, na utemeljeni zahtjev, podatke o statusu dozvola tijelima nadležnim za sigurnost ostalih država članica Europske unije, Agencija Europske unije za željeznicu ili poslodavcima strojovođa.</p> <p>Uz stavak 2. članak 125.</p> <p>(1) Željeznički prijevoznik i upravitelj infrastrukture mora osigurati vođenje i ažuriranje registra potvrda koje je izdao i koje su ažurirane, obnovljene, izmijenjene i dopunjene, istekle, privremeno stavljene izvan snage, oduzete ili prijavljene kao izgubljene, ukradene ili uništene, u skladu s Odlukom 2010/17/EZ sa svim naknadnim izmjenama.</p> <p>(2) Registar potvrda mora sadržavati podatke sadržane u potvrdi i podatke o redovitim provjerama znanja jezika i stručne osposobljenosti.</p> <p>(3) Željeznički prijevoznik i upravitelj infrastrukture mora s Agencijom razmjenjivati podatke iz registra potvrda i omogućiti Agenciji pristup traženim podacima.</p> <p>(4) Željeznički prijevoznik i upravitelj infrastrukture mora tijelima nadležnim za sigurnost ostalih država članica Europske unije na utemeljeni zahtjev dostaviti podatke o sadržaju registra potvrda.</p> <p>Uz stavak 3. Članak 124.</p> <p>(4) Strojovođe imaju pravo na pristup svojim podacima u registru dozvola, te na zahtjev moraju dobiti kopije svojih podataka.</p> <p>Članak 125.</p> <p>(5) Strojovođe imaju pravo na pristup svojim podacima u registru potvrda, te na zahtjev moraju dobiti kopije svojih podataka.</p>	<p>U potpunosti preuzeto</p>	
<p>POGLAVLJE VI. OSPOSOBLJAVANJE I ISPITIVANJE STROJOVOĐA</p> <p>Članak 23. Osposobljavanje</p> <p>1. Osposobljavanje strojovođa obuhvaća dio koji se odnosi na dozvolu i koji odražava opće stručno znanje opisano u Prilogu IV. i dio koji se odnosi na potvrdu i koji odražava posebno stručno znanje opisano u Prilogu V. i VI.</p> <p>2. Metoda osposobljavanja mora ispunjavati mjerila utvrđena u Prilogu III.</p> <p>3. Detaljniji ciljevi osposobljavanja utvrđeni su u Prilogu IV. za dozvolu i u Prilogu V. i VI. za potvrdu. Ti se detaljni ciljevi mogu dopuniti s:</p> <p>(a) relevantnim TSI-jima donesenim u skladu s Direktivom 96/48/EZ ili Direktivom 2001/16/EZ. U tom slučaju, Komisija osigurava dosljednost između navedenih TSI-ja i Priloga IV., V. i VI.; ili</p> <p>(b) mjerilima koje je predložila Agencija u skladu s člankom 17. Uredbe (EZ) br. 881/2004. Ta mjerila namijenjena izmjenama elemenata ove Direktive koji nisu ključni na način da ih dopunjuju, potrebno je donijeti u skladu s regulatnim postupkom s kontrolom iz članka 32. stavka 3.</p> <p>4. Države članice u skladu s člankom 13. Direktive 2004/49/EZ poduzimaju mjere kojima osiguravaju da kandidati za strojovođe imaju pravednu i nediskriminirajuću mogućnost osposobljavanja potrebnog za ispunjavanje uvjeta za dobivanje dozvole i potvrde.</p> <p>5. Ciljeve osposobljavanja koji se odnose na opće stručno znanje u skladu s člankom 11. stavkom 4., poznavanje jezika iz članka 12. i stručnog znanja koje se odnosi na željeznička vozila iz članka 13. stavka 1. ostvaruju osobe ili tijela koja su akreditirana ili priznata u skladu s člankom 20.</p> <p>6. Ciljeve osposobljavanja koji se odnose na znanje o infrastrukturi, kako je predviđeno u članku 13. stavku 2., uključujući poznavanje putova vožnje i pravila postupanja, ostvaruju osobe ili tijela koja akreditira ili priznaje država članica u kojoj se</p>	<p>Uz stavak 1. Članak 115.</p> <p>(1) Strojovođa mora imati propisano obrazovanje i biti stručno osposobljen.</p> <p>(2) Osposobljavanje strojovođa obuhvaća:</p> <p>a) dio koji se odnosi na dozvolu i koji odražava opće stručno znanje i</p> <p>b) dio koji se odnosi na potvrdu i koji odražava posebno stručno znanje.</p>	<p>Djelomično preuzeto</p>	<p>Preuzeto u: Pravilnik o ovlaštenju strojovođa (NN 96/2013) članak/članci 7.</p>

<p>nalazi infrastruktura.</p> <p>7. S obzirom na dozvole, opći sustav priznavanja stručne osposobljenosti uspostavljen Direktivom 2005/36/EZ i dalje se primjenjuje na priznavanje stručnih kvalifikacija strojovođa koji su državljani države članice i koji su dobili dokaz o osposobljenosti u trećoj zemlji.</p> <p>8. Potrebno je uspostaviti postupak kontinuiranog osposobljavanja kako bi se osiguralo održavanje osposobljenosti osoblja, u skladu s točkom 2(e) Priloga III. Direktive 2004/49/EZ.</p>			
<p>Članak 24.</p> <p>Troškovi osposobljavanja</p> <p>1. Potrebnim mjerama države članice osiguravaju da se osposobljavanjem strojovođe koje financira određeni željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture, ne bi neopravdano okoristio drugi željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture, u slučaju kada navedeni strojovođa dobrovoljno napusti prvog željezničkog prijevoznika ili upravitelja infrastrukture na račun drugoga.</p> <p>2. Posebna se pozornost mora posvetiti provedbi ovog članka u izvješću predviđenom u članku 33., posebno u pogledu njegove točke (f).</p>	<p>Članak 119.</p> <p>(3) U slučaju dobrovoljnog prestanka rada strojovođe za željezničkog prijevoznika ili upravitelja infrastrukture koji ga je osposobio, novi poslodavac dogovorit će se s prijašnjim poslodavcem o naknadi za ulaganje u osposobljavanje strojovođe.</p>	<p>U potpunosti preuzeto</p>	
<p>Članak 25.</p> <p>Ispiti</p> <p>1. Ispitivanja i ispitivači koji provjeravaju traženu osposobljenost utvrđuju:</p> <p>(a) za dio koji se odnosi na dozvolu: nadležno tijelo, kada utvrđuje postupak koji se primjenjuje za dobivanje dozvole u skladu s člankom 14. stavkom 1.;</p> <p>(b) za dio koji se odnosi na potvrdu: željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture, kada utvrđuju postupak koji se primjenjuje za dobivanje potvrde u skladu s člankom 15.</p> <p>2. Ispite iz stavka 1. nadziru stručni ispitivači, akreditirani ili priznati u skladu s člankom 20., a moraju biti organizirani na način da se izbjegne svaki sukob interesa.</p> <p>3. Ocjenjivanje znanja o infrastrukturi, uključujući poznavanje puta vožnje te pravila postupanja moraju provoditi osobe ili tijela koja su akreditirana ili priznata u državi članici u kojoj se nalazi infrastruktura.</p> <p>4. Ispitivanja iz stavka 1. moraju biti organizirana na način da se izbjegne svaki sukob interesa, ne dovodeći u pitanje mogućnost da ispitivač može pripadati željezničkom prijevozniku ili upravitelju infrastrukture koji izdaju potvrdu.</p> <p>5. Odabir ispitivača i ispitivanja može biti podložan mjerilima Zajednice uspostavljenim na temelju nacрта koji je pripremila Agencija. Te mjere, kojima se izmjenjuju elementi Direktive koji nisu ključni na način da se dopunjuju, donose se u skladu s regulatornim postupkom s kontrolom iz članka 32. stavka 3. U hitnim slučajevima, Komisija može provesti hitni postupak iz članka 32. stavka 4.</p> <p>U odsutnosti takvih mjerila Zajednice, nadležne vlasti uspostavljaju mjerila na nacionalnoj razini.</p> <p>6. Na kraju osposobljavanja polažu se teoretski i praktični ispiti. Sposobnost vožnje ocjenjuje se tijekom testa vožnje na mreži. Za provjeru primjene pravila postupanja i sposobnosti strojovođe u iznimno teškim situacijama moguće je koristiti i simulatore.</p>	<p>Uz stavak 2.</p> <p>Članak 115.</p> <p>(6) Ispite osposobljenosti strojovođa za potrebe izdavanja dozvole i potvrde nadziru ispitivači ovlašteni od Agencije, a ispiti moraju biti organizirani na način da se izbjegne svaki sukob interesa.</p> <p>Uz stavak 6.</p> <p>(5) Na kraju osposobljavanja polaže se ispit koji se sastoji od teoretskog i praktičnog dijela.</p>	<p>Djelomično preuzeto</p>	<p>Preuzeto u: Pravilnik o ovlaštenju strojovođa (NN 96/2013) članak/članci 10.</p>
<p>POGLAVLJE VII.</p> <p>OCJENJIVANJE</p> <p>Članak 26.</p> <p>Standardi kvalitete</p> <p>Nadležna tijela moraju osigurati da su sve aktivnosti povezane s osposobljavanjem, ocjenjivanjem vještina i ažuriranjem dozvola i potvrda, pod stalnim nadzorom u okviru sustava standarda kvalitete. Ta se odredba ne primjenjuje na postupke koji su već obuhvaćeni sustavima upravljanja sigurnošću, a koje su uspostavili željeznički prijevoznici i upravitelji infrastrukture u skladu s Direktivom 2004/49/EZ.</p>	<p>Članak 118.</p> <p>U slučaju da aktivnosti povezane s osposobljavanjem i ispitivanjem strojovođa te ažuriranjem dozvola i potvrda nisu obuhvaćene sustavom upravljanja sigurnošću, Agencija nadzire da se iste provode u skladu sa sustavom upravljanja kvalitetom.</p>	<p>U potpunosti preuzeto</p>	
<p>Članak 27.</p> <p>Neovisno ocjenjivanje</p> <p>1. U svakoj državi članici u razmacima od najviše pet godina mora se provesti neovisno ocjenjivanje postupaka za stjecanje i provjeravanje stručnog znanja i sposobnosti te sustava izdavanja dozvola i potvrda. Ta se odredba ne primjenjuje na aktivnosti koje su već obuhvaćene sustavima upravljanja sigurnošću, a koje su uspostavili željeznički prijevoznici i upravitelji infrastrukture u skladu s Direktivom 2004/49/EZ. To ocjenjivanje provode kvalificirane osobe koje same nisu uključene u navedene aktivnosti.</p> <p>2. Rezultati neovisnih ocjenjivanja moraju se pažljivo dokumentirati i dostaviti dotičnim nadležnim tijelima. Ako je potrebno, države članice moraju poduzeti odgovarajuće mjere za ispravljanje manjkavosti na koju se ukaže neovisnim ocjenjivanjem.</p>		<p>Nije potrebno preuzimanje</p>	<p>Direktno primjenjivo.</p>
<p>POGLAVLJE VIII.</p> <p>OSTALI ČLANOVI OSOBLJA</p> <p>Članak 28.</p> <p>Izvjешće o ostalim članovima osoblja</p>		<p>Nije potrebno preuzimanje</p>	<p>Obveze Agencije i Komisije</p>

<p>1. U izvješću koje mora biti dostavljeno do 4. lipnja 2009. i uzimajući u obzir TSI o odvijanju i upravljanju prometom, donesen na temelju direktiva 96/48/EZ i 2001/16/EZ, Agencija mora odrediti profil i zadatke ostalog osoblja vlaka koje obavlja zadatke relevantne za sigurnost i čija stručna osposobljenost pridonosi sigurnosti željezničkog prometa, a koji mora biti reguliran na razini Zajednice unutar sustava dozvola i/ili potvrda koje mogu biti slične sustavu koji je uspostavljen ovom Direktivom.</p> <p>2. Komisija na temelju tog izvješća do 4. lipnja 2010. mora predstaviti izvješće i po potrebi donijeti zakonski prijedlog o sustavu davanja ovlaštenja za članove osoblja iz stavka 1.</p>			
<p>POGLAVLJE IX. KONTROLE I SANKCIJE Članak 29. Kontrola koju provodi nadležno tijelo</p> <p>1. Nadležno tijelo može u bilo kojem trenutku poduzeti mjere provjere, kako bi u vlakovima kojima se odvija promet u području pod njegovom nadležnošću provjerilo ima li strojovođa dokumente izdane u skladu s ovom Direktivom.</p> <p>2. Ne dovodeći u pitanje mjere provjere predviđene u stavku 1., u slučaju nemara na radnom mjestu nadležno tijelo može provjeriti ispunjava li dotični strojovođa zahtjeve iz članka 13.</p> <p>3. Nadležno tijelo može ispitati ispunjavaju li strojovođe, željeznički prijevoznici, upravitelji infrastrukture, ispitivači i centri za osposobljavanje, koji djeluju u području pod njegovom nadležnošću, uvjete iz ove Direktive.</p> <p>4. Ako nadležno tijelo ustanovi da strojovođa više ne ispunjava jedan ili više traženih zahtjeva, ono poduzima sljedeće mjere:</p> <p>(a) u slučaju dozvole koju je izdalo nadležno tijelo, nadležno tijelo stavlja izvan snage dozvolu. Stavljanje izvan snage može biti privremeno ili trajno, ovisno o opsegu problema koji su utjecali na sigurnost željezničkog prometa. Ono odmah mora obavijestiti strojovođu i njegovog poslodavca o svojoj obrazloženoj odluci, ne dovodeći u pitanje pravo na provjeru odluke predviđenu u članku 21. Nadležno tijelo navodi postupak koji se mora primijeniti za ponovno dobivanje dozvole;</p> <p>(b) u slučaju dozvole koju je izdalo nadležno tijelo u drugoj državi članici, nadležno se tijelo obraća tom tijelu s utemeljenim zahtjevom da se provede dodatna provjera ili da se dozvola stavi izvan snage. Nadležno tijelo koje postavlja zahtjev obavještava Komisiju i druga nadležna tijela o svom zahtjevu. Nadležno tijelo koje je izdalo dotičnu dozvolu, razmatra zahtjev u roku od četiri tjedna i o svojoj odluci obavještava drugo nadležno tijelo. Nadležno tijelo koje je izdalo dozvolu o svojoj odluci također obavještava Komisiju i ostala nadležna tijela. Svako nadležno tijelo može zabraniti rad strojovođama u području pod svojom nadležnošću dok ne primi obavijest o odluci nadležnog tijela koje je izdalo dozvolu;</p> <p>(c) u slučaju potvrde, nadležno se tijelo obraća tijelu koje je izdalo potvrdu sa zahtjevom da se provede dodatna provjera ili da se potvrda stavi izvan snage. Tijelo koje izdaje potvrdu poduzima odgovarajuće korake i o njima obavještava nadležno tijelo u roku od četiri tjedna. Nadležno tijelo može strojovođama zabraniti rad u području pod svojom nadležnošću dok ne primi obavijest o odluci nadležnog tijela koje je izdalo potvrdu, te o tome obavještava Komisiju i druga nadležna tijela.</p> <p>U svakom slučaju, ako nadležno tijelo smatra da određeni strojovođa predstavlja ozbiljnu opasnost za sigurnost željezničkog prometa, ono odmah poduzima potrebne mjere, kao primjerice, da od upravitelja željezničke infrastrukture zahtijeva zaustavljanje vlaka i strojovođu zabrani rad u području pod njegovom nadležnošću koliko god dugo bude potrebno. Nadležno tijelo o takvoj odluci odmah obavještava Komisiju i druga nadležna tijela.</p> <p>U svim slučajevima, nadležno tijelo ili tijelo koje je za to određeno, ažurira registar iz članka 22.</p> <p>5. Ako nadležno tijelo smatra da odluka koju je donijelo nadležno tijelo u drugoj državi članici u skladu sa stavkom 4. ne ispunjava propisane kriterije, predmet se upućuje Komisiji koja u roku od tri mjeseca donosi svoje mišljenje. Ako je potrebno, dotičnoj državi članici predlažu se korektivne mjere. U slučaju nesporazuma ili spora, predmet se upućuje Odboru iz članka 32. stavka 1. i Komisija poduzima sve potrebne mjere u skladu s regulatomim postupkom iz članka 32. stavka 2. Država članica u skladu sa stavkom 4. može i dalje zabranjivati strojovođu vožnju na svom području, sve dok se predmet u skladu s ovim stavkom ne zaključi.</p>	<p>Uz stavak 1. Članak 121. (1) Agencija može u bilo kojem trenutku nadzirati da li strojovođa posjeduje valjane isprave izdane u skladu s ovim Zakonom. Uz stavak 2. Članak 121. (2) U slučaju sumnje na nemarno ponašanje strojovođe Agencija može provjeriti ispunjava li strojovođa uvjete stručnog znanja i osposobljenosti. Uz stavak 3. Članak 121. (3) Agencija može ispitati ispunjavaju li strojovođe, željeznički prijevoznici, upravitelji infrastrukture i ispitivači uvjete iz ovoga Zakona i ostalih propisa. Uz stavak 4. Članak 122. (1) Ako Agencija utvrdi da strojovođa više ne ispunjava jedan ili više uvjeta za valjanost dozvole, privremeno ili trajno ukida dozvolu, ovisno o utjecaju na sigurnost željezničkog sustava. (2) O odluci iz stavka 1. ovoga članka Agencija će odmah obavijestiti strojovođu i njegovog poslodavca te navesti način za ponovno dobivanje dozvole. (3) Ako Agencija utvrdi da strojovođa više ne ispunjava jedan ili više uvjeta za valjanost dozvole koju je izdalo tijelo nadležno za sigurnost druge države članice Europske unije, uputit će zahtjev za provedbu dodatnih provjera ili ukidanje dozvole, te će o tome obavijestiti Europsku komisiju i tijela nadležna za sigurnost ostalih država članica Europske unije. (4) U slučaju iz stavka 3. ovoga članka Agencija može zabraniti rad strojovođama sve dok ne primi obavijest o odluci nadležnog tijela koje je izdalo dozvolu. (5) Ako Agencija zaprimi zahtjev za provedbu dodatnih provjera ili ukidanje dozvole od strane druge države članice Europske unije, o tome će donijeti odluku u roku 30 dana i o svojoj odluci obavijestiti tijelo nadležno za sigurnost koje je podnijelo zahtjev te će o tome obavijestiti Europsku komisiju i tijela nadležna za sigurnost ostalih država članica Europske unije. Članak 123. (1) Ako Agencija utvrdi da strojovođa više ne ispunjava jedan ili više uvjeta za valjanost potvrde, uputit će zahtjev tijelu koje je izdalo potvrdu da provede dodatne provjere ili da ukine potvrdu. (2) Tijelo koje je izdalo potvrdu iz članka 117. stavka 1. ovoga Zakona dužno je odmah poduzeti odgovarajuće mjere te u roku 30 dana o tome obavijestiti Agenciju. (3) U slučaju iz stavka 1. ovoga članka Agencija može zabraniti rad strojovođama sve dok ne primi obavijest o odluci tijela koje je izdalo potvrdu te će o tome obavijestiti Europsku komisiju i tijela nadležna za sigurnost ostalih država članica Europske unije. Članak 121. (4) Ako Agencija opravdano sumnja da strojovođa predstavlja ozbiljnu opasnost za sigurnost odvijanja željezničkog prometa, poduzet će potrebne mjere, npr. zahtijevati zaustavljanje vlaka i strojovođu privremeno zabraniti upravljanje vlakom. (5) O poduzetoj mjeri iz stavka 4. ovoga članka Agencija odmah izvješćuje Europsku komisiju i tijela nadležna za sigurnost ostalih država članica Europske</p>	<p>U potpunosti preuzeto</p>	

<p>Članak 30. Sankcije</p> <p>Ne dovodeći u pitanje sankcije ili postupke predviđene ovom Direktivom, države članice utvrđuju pravila o sankcijama koja se primjenjuju zbog povrede nacionalnih propisa donesenih u skladu s ovom Direktivom, te poduzimaju sve potrebne mjere kako bi osigurale njihovu provedbu. Sankcije moraju biti učinkovite, razmjerne, nediskriminirajuće i odvraćajuće. Države članice obavještavaju Komisiju o tim odredbama najkasnije do datuma koji je utvrđen u prvom podstavku članka 36. stavka 1. te ju bez odlaganja obavještavaju o svim naknadnim izmjenama koje bi na njih mogle utjecati.</p>	<p>unije.</p> <p>Članak 146.</p> <p>(1) Novčanom kaznom u iznosu od 100.000,00 do 300.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj pravna osoba:</p> <p>9. željeznički prijevoznik i upravitelj infrastrukture ako ne osigura i provjeri valjanost dozvola i potvrda strojovođe kojeg zapošljava ili čije je usluge ugovorio (članak 120. stavak 1.)</p> <p>(3) Novčanom kaznom u iznosu od 50.000,00 do 150.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj:</p> <p>1. centar za osposobljavanje, pravna osoba ovlaštena od strane Agencije, ako željezničkim prijevoznicima i upraviteljima infrastrukture te njihovom osoblju koje obavlja zadaće bitne za sigurnost ne osigura jednak i nediskriminirajući pristup osposobljavanju strojovođa i izvršnih radnika u slučaju kada je takvo osposobljavanje potrebno za pružanje usluga na njihovoj mreži (članak 36. stavak 1.)</p> <p>2. centar za osposobljavanje ako ne omogući jednak i nediskriminirajući pristup osposobljavanju ostalim željezničkim prijevoznicima uz primjerenu i nediskriminirajuću naknadu, ako su centri za osposobljavanje dostupni samo kod jednog željezničkog prijevoznika i upravitelja infrastrukture (članak 36. stavak 5.)</p> <p>16. željeznički prijevoznik i upravitelj infrastrukture, ako ima saznanja ili ga liječnik obavijest o pogoršanju zdravstvenog stanja strojovođe do te mjere da je njegova sposobnost za upravljanje vlakom postala upitna i odmah ne poduzme potrebne mjere, uključujući provedbu propisanog zdravstvenog pregleda te, po potrebi, ne oduzme potvrdu i ažurira podatke u registru potvrda (članak 120. stavak 5.)</p> <p>17. željeznički prijevoznik i upravitelj infrastrukture, ako, ovisno o rezultatima ispitivanja iz članka 120. stavaka 7. i 8. ovoga Zakona, bez odgađanja ne udalji strojovođu s radnog mjesta (članak 120. stavak 9.)</p> <p>(5) Novčanom kaznom u iznosu od 25.000,00 do 100.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj pravna osoba:</p> <p>1. centar za osposobljavanje, uključujući željezničkog prijevoznika i upravitelja infrastrukture, ako strojovođama i izvršnim radnicima ne odobri pristup, dostavu i presliku svih isprava koje svjedoče o njihovom obrazovanju, općoj i stručnoj osposobljenosti te radnom iskustvu (članak 36. stavak 6.)</p> <p>12. željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture ako ne uspostavi sustav nadzora strojovođa (članak 120. stavak 2.)</p> <p>13. željeznički prijevoznici ili upravitelji infrastrukture, ako odmah ne poduzmu potrebne mjere, kada rezultati nadzora dovedu u pitanje radnu sposobnost strojovođe i nastavak važenja njegove dozvole ili potvrde (članak 120. stavak 3.)</p> <p>Članak 147.</p> <p>(1) Novčanom kaznom u iznosu od 20.000,00 do 100.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj:</p> <p>11. željeznički prijevoznik i upravitelj infrastrukture, ako ne osigura vođenje i ažuriranje registra potvrda koje je izdao i koje su ažurirane, obnovljene, izmijenjene i dopunjene, istekle, privremeno stavljene izvan snage, oduzete ili prijavljene kao izgubljene, ukradene ili uništene, u skladu s Odlukom 2010/17/EZ (članak 125. stavak 1).</p>	<p>U potpunosti preuzeto</p>	
<p>POGLAVLJE X. ZAVRŠNE ODREDBE</p> <p>Članak 31. Prilagodba priloga</p> <p>1. Mjere namijenjene izmjenama elemenata Direktive koji nisu ključni, prilagodbom priloga znanstvenom i tehničkom napretku, donose se u skladu s regulatornim postupkom s kontrolom iz članka 32. stavka 3. U hitnim slučajevima, Komisija može posegnuti za hitnim postupkom iz članka 32. stavka 4.</p> <p>2. Ako se prilagodbe odnose na područje zdravlja i sigurnosne uvjete ili stručnu osposobljenost, Komisija osigurava da će se prije njihove pripreme provesti savjetovanje sa socijalnim partnerima.</p>		<p>Nije potrebno preuzimanje</p>	<p>Odnosi se na Europsku komisiju.</p>

<p>Članak 32. Odbor</p> <p>1. Komisiji pomaže Odbor ustanovljen prema članku 21. Direktive 96/48/EZ.</p> <p>2. Kada se bude upućivalo na ovaj stavak, primjenjuju se članci 5. i 7. Odluke 1999/468/EZ, uzimajući u obzir odredbe njezinog članka 8.</p> <p>Razdoblje utvrđeno u članku 5. stavku 6. Odluke 1999/468/EZ iznosi tri mjeseca.</p> <p>3. Kada se bude upućivalo na ovaj stavak, primjenjuju se članci 5a. stavci 1. do 4. i članak 7. Odluke 1999/468/EZ, uzimajući u obzir odredbe njezinog članka 8.</p> <p>4. Kada se bude upućivalo na ovaj stavak, primjenjuju se članci 5a. stavci 1., 2., 4. i 6. i članak 7. Odluke 1999/468/EZ, uzimajući u obzir odredbe njezinog članka 8.</p>		Nije potrebno preuzimanje	Odnosi se na Europsku komisiju.
<p>Članak 33. Izvješće</p> <p>Agencija ocjenjuje razvoj davanja ovlaštenja strojovođama u skladu s ovom Direktivom. Najkasnije u roku od četiri godine nakon donošenja osnovnih parametara registara predviđenih člankom 22. stavkom 4., ona Komisiji podnosi izvješće uključujući, prema potrebi, prijedlog za poboljšanje sustava u pogledu:</p> <p>(a) postupaka za izdavanje dozvola i potvrda;</p> <p>(b) akreditacije centara za osposobljavanje i ispitivača;</p> <p>(c) sustava kvalitete, koji su uspostavila nadležna tijela;</p> <p>(d) uzajamnog priznavanja potvrda;</p> <p>(e) primjerenosti zahtjeva osposobljavanja utvrđenih u Prilozima IV., V. i VI. u vezi sa strukturom tržišta i kategorijama iz članka 4. stavka 2. točke (a);</p> <p>(f) međusobne povezanosti registara i mobilnosti na tržištu rada.</p> <p>Nadalje, Agencija može u tom izvješću preporučiti mjere u vezi s teoretskim i praktičnim provjeravanjem stručnog znanja podnositelja zahtjeva za dobivanje usklađene potvrde za željeznička vozila i dotičnu željezničku infrastrukturu.</p> <p>Komisija na temelju ovih preporuka donosi odgovarajuće mjere i ako je potrebno, predlaže izmjene ove Direktive.</p>		Nije potrebno preuzimanje	Odnosi se na Agenciju Europske unije za željeznice
<p>Članak 34. Uporaba inteligentnih kartica</p> <p>Agencija do 4. prosinca 2012. mora razmotriti mogućnost uporabe inteligentnih kartica kojima se spajaju dozvola i potvrda, predviđene u članku 4., te će pripremiti analizu troškova i koristi.</p> <p>Mjere namijenjene izmjenama elemenata ove Direktive koji nisu ključni, koje se odnose na tehničke i operativne specifikacije za inteligentne kartice, moraju se donijeti na osnovi nacrtu koji je pripremila Agencija i u skladu s regulatornim postupkom s kontrolom iz članka 32. stavka 3.</p> <p>Ako uvođenje inteligentne kartice ne uključuje nikakve izmjene ove Direktive i njezinih priloga, specifikacije inteligentne kartice donose se u skladu s regulatornim postupkom iz članka 32. stavka 2.</p>		Nije potrebno preuzimanje	Odnosi se na Agenciju Europske unije za željeznice
<p>Članak 35. Suradnja</p> <p>Države članice pomažu jedna drugoj pri provedbi ove Direktive. Nadležna tijela surađuju tijekom ove faze provedbe. Agencija promiče ovu suradnju i s tim ciljem organizira sastanke s predstavnicima nadležnih tijela.</p>		Nije potrebno preuzimanje	prijelazne i završne odredbe koje očito nije potrebno prenositi
<p>Članak 36. Provedba</p> <p>1. Države članice donose zakone i druge propise potrebne za usklađivanje s ovom Direktivom najkasnije do 4. prosinca 2009. One o tome odmah obavješćuju Komisiju.</p> <p>Kada države članice donose ove mjere, te mjere prilikom njihove službene objave sadržavaju uputu na ovu Direktivu ili se uz njih navodi takva uputa. Načine tog upućivanja određuju države članice.</p> <p>2. Države članice Komisiji dostavljaju tekst glavnih odredaba nacionalnog prava koje donesu u području na koje se odnosi ova Direktiva. Komisija o tome obavješćuje druge države članice.</p> <p>3. Obveze prenošenja u svoje nacionalno zakonodavstvo i provedba ove Direktive ne primjenjuju se na Cipar i Maltu sve dok se na njihovom području ne uspostavi željeznički sustav.</p>	<p>Uz stavak 1. Članak 2. (1) Ovim se Zakonom u pravni poredak Republike Hrvatske prenose sljedeće direktive Europske unije: c) Direktiva 2007/59/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 23. listopada 2007. o davanju ovlaštenja strojovođama koji upravljaju lokomotivama i vlakovima na željezničkom sustavu Zajednice (SL L 315, 3.12.2007.)</p> <p>Uz stavak 2. i 3.</p>	U potpunosti preuzeto	
<p>Članak 37. Postupno provođenje i prijelazna razdoblja</p> <p>Ova se Direktiva provodi postupno, kako je prikazano u nastavku.</p> <p>1. Registri iz članka 22. uspostavljaju se u razdoblju od dvije godine po donošenju osnovnih parametara registara iz članka 22. stavka 4.</p> <p>2. (a) U roku od dvije godine po donošenju osnovnih parametara registara iz članka 22. stavka 4., strojovođama koji rade na prekograničnom prometu, unutarnjem prometu u drugoj državi ili uslugama prijevoza robe u drugoj državi članici</p>		Nije potrebno preuzimanje	prijelazne i završne odredbe koje očito nije potrebno prenositi

<p>ili koji rade u najmanje dvije države članice, izdaju se potvrde ili dozvole u skladu s ovom Direktivom, ne dovodeći u pitanje odredbe iz točke 3.</p> <p>Od istog datuma, sve strojovođe koji pružaju gore navedene usluge, uključujući i one koji još nisu dobili dozvolu ili potvrdu u skladu s ovom Direktivom, moraju ispunjavati uvjete redovne provjere predviđene u članku 16.</p> <p>(b) U roku od dvije godine nakon uspostavljanja registara, kako je predviđeno u točki 1., sve se nove dozvole i potvrde moraju izdavati u skladu s ovom Direktivom, ne dovodeći u pitanje odredbe točke 3.</p> <p>(c) U roku od sedam godina nakon uspostavljanja registara iz stavka 1., sve strojovođe moraju imati dozvole i potvrde u skladu s ovom Direktivom. Tijela nadležna za izdavanje uzimaju u obzir cjelokupnu stručnu osposobljenost koju je stekao pojedini strojovođa, na način da taj zahtjev ne prouzroči nepotrebna upravna ili financijska opterećenja. Ovlaštenja na vožnju ranije dana strojovođama očuvat će se kolikogod je to moguće. Međutim, tijela koja izdaju dozvole mogu odlučiti mora li strojovođa ili skupina strojovođa, po potrebi, polagati dodatne ispite i/ili polaziti dodatnu obuku prije no što dobiju dozvole i/ili potvrde u skladu s ovom Direktivom.</p> <p>3. Strojovođe koji su ovlašteni za vožnju u skladu s odredbama koje su bile na snazi prije primjene stavka 2. točaka (a) ili (b), mogu nastaviti obavljati svoju profesionalnu djelatnost na osnovi svojih ovlaštenja i bez primjene odredaba iz ove Direktive, i do sedam godina od uspostave registara predviđenih u točki 1.</p> <p>U slučaju kandidata za strojovođe koji su počeli pohađati odobreni obrazovni program i program osposobljavanja prije primjene stavka 2. točaka (a) ili (b) države članice mogu izdati ovlaštenja u skladu s postojećim nacionalnim odredbama. Strojovođe i kandidate za strojovođe iz ovog stavka, dotično nadležno tijelo ili tijela mogu, u iznimnim slučajevima, izuzeti od ispunjavanja zdravstvenih zahtjeva utvrđenih u Prilogu II. Valjanost ovlaštenja koje je izdano s takvim izuzećem mora biti ograničena na područje dotične države članice.</p> <p>4. Nadležna tijela, željeznički prijevoznici i upravitelji infrastrukture osiguravaju postupno uvođenje redovnih provjera, koje odgovaraju onima predviđenim u članku 16., za strojovođe koji nemaju dozvole i potvrde izdane u skladu s ovom Direktivom.</p> <p>5. Na zahtjev države članica, Komisija će uz konzultacije s tom državom članicom od Agencije zatražiti provođenje analize troškova i koristi primjene odredaba ove Direktive na strojovođe koji voze isključivo na području te države članice. Analiza troškova i koristi obuhvaća razdoblje od 10 godina. Ta se analiza troškova i koristi podnosi Komisiji u roku od dvije godine nakon uspostavljanja registara iz točke 1.</p> <p>Ako analiza troškova i koristi pokaže da su troškovi primjene odredaba ove Direktive na te strojovođe veći od koristi, Komisija u skladu s regulatim postupkom iz članka 32. stavka 2. o tome odlučuje u roku od šest mjeseci nakon podnošenja rezultata analize troškova i koristi. U toj se odluci može predvidjeti da se odredbe stavka 2. točaka (b) i (c) ovog članka ne moraju primjenjivati na te strojovođe na području dotične države članice u razdoblju do deset godina. Najkasnije 24 mjeseca prije isteka ovog privremenog razdoblja izuzeća, uzimajući u obzir razvoj u željezničkom sektoru u dotičnoj državi članici, Komisija može, u skladu s regulatim postupkom iz članka 32. stavka 2., zatražiti od Agencije provođenje još jedne analize troškova i koristi, koja se Komisiji mora predati najkasnije 12 mjeseci prije isteka tog privremenog razdoblja izuzeća. Komisija donosi odluku u skladu s postupkom opisanim u drugom podstavku ove točke.</p>			
<p>Članak 38.</p> <p>Stupanje na snagu</p> <p>Ova Direktiva stupa na snagu sljedećeg dana od dana objave u Službenom listu Europske unije.</p>		Nije potrebno preuzimanje	prijelazne i završne odredbe koje očito nije potrebno prenositi
<p>Članak 39.</p> <p>Ova je Direktiva upućena državama članicama.</p>		Nije potrebno preuzimanje	prijelazne i završne odredbe koje očito nije potrebno prenositi
<p>PRILOG I.</p> <p>OBRAZAC DOZVOLE I USKLAĐENE DOPUNSKE POTVRDE ZAJEDNICE</p> <p>1. IZGLED DOZVOLE</p> <p>Vanjski izgled dozvole za strojovođe mora biti u skladu sa standardima ISO 7810 i 7816-1. Iskaznica je izrađena od polikarbonata.</p> <p>Postupak kojim se provjerava je li izgled dozvole za strojovođe u skladu s međunarodnim standardima mora ispunjavati standard ISO 10373.</p> <p>2. SADRŽAJ DOZVOLE</p> <p>Prednja strana dozvole mora sadržavati:</p> <p>(a) riječi „Dozvola za strojovođe“, otisnute velikim slovima na jeziku ili jezicima države članice koja izdaje dozvolu;</p> <p>(b) ime države članice koja izdaje dozvolu;</p> <p>(c) znak raspoznavanja države članice koja izdaje dozvolu, u skladu sa standardom ISO 3166, koji označava kod države, a koji mora biti otisnut u negativu u pravokutniku plave boje i okružen s 12 žutih zvjezdica;</p> <p>(d) podaci koji su specifični za izdanu dozvolu, numerirani na sljedeći način:</p> <p>i. prezime imatelja;</p> <p>ii. ime(-na) imatelja;</p>		Nije potrebno preuzimanje	Oblik i sadržaj dozvole i potvrde, oblik preslike potvrde i oblik zahtjeva za izdavanje dozvole utvrđeni su u Uredbi (EU) broj 36/2010 sa svim naknadnim izmjenama, koja je direktno primjenjiva

<p>iii. datum i mjesto rođenja imatelja;</p> <p>iv. — datum izdavanja dozvole, — datum isteka valjanosti dozvole, — naziv nadležnog tijela koje izdaje dozvolu, — referentni broj koji je poslodavac dodijelio svom zaposleniku (neobavezno);</p> <p>v. broj dozvole koji omogućuje pristup podacima u nacionalnom registru;</p> <p>vi. fotografiju imatelja;</p> <p>vii. potpis imatelja;</p> <p>viii. stalno boravište ili adresu imatelja (neobavezno);</p> <p>(e) riječi „Obrazac Europskih zajednica“ na jeziku ili jezicima države članice koja izdaje dozvolu i riječi „Dozvola za vožnju vlaka“ na ostalim jezicima Zajednice, otisnute žutom bojom, koji čine pozadinu dozvole;</p> <p>(f) referentne boje: — plava: Pantone Reflex blue, — žuta: Pantone yellow;</p> <p>(g) dodatne podatke ili ograničenja uporabe iz zdravstvenih razloga, koju propisuje nadležno tijelo u skladu s Prilogom II., u kodiranom obliku. Kodove utvrđuje Komisija u skladu s regulatornim postupkom iz članka 32. stavka 2. i na temelju preporuke Agencije.</p> <p>3. POTVRDA Potvrda mora sadržavati:</p> <p>(a) prezime imatelja;</p> <p>(b) ime(-na) imatelja;</p> <p>(c) datum i mjesto rođenja imatelja;</p> <p>(d) — datum izdavanja potvrde, — datum isteka valjanosti potvrde, — naziv nadležnog tijela koje izdaje potvrdu, — referentni broj koji je poslodavac dodijelio svom zaposleniku (neobavezno);</p> <p>(e) broj dozvole, koji omogućuje pristup podacima u nacionalnom registru;</p> <p>(f) fotografiju imatelja;</p> <p>(g) potpis imatelja;</p> <p>(h) stalno boravište ili adresu imatelja (neobavezno);</p> <p>(i) naziv i adresu željezničkog prijevoznika ili upravitelja infrastrukture za koje je strojovođa ovlašten upravljati vlakovima;</p> <p>(j) kategoriju u kojoj je imatelj ovlašten upravljati vlakom;</p> <p>(k) vrstu ili vrste željezničkih vozila, kojima imatelj smije upravljati;</p> <p>(l) infrastrukture na kojima je imatelj ovlašten upravljati vlakom;</p> <p>(m) sve dodatne podatke ili ograničenja;</p> <p>(n) poznavanje jezika.</p> <p>4. MINIMALNI PODACI KOJI MORAJU BITI SADRŽANI U NACIONALNIM REGISTRIMA:</p> <p>(a) Podaci koji se odnose na dozvolu: Svi podaci koji se pojavljuju na dozvoli i podaci koji se odnose na zahtjeve o provjerama, predviđenim u člancima 11. i 16.</p> <p>(b) Podaci koji se odnose na potvrdu: Svi podaci koji se pojavljuju na potvrdi i podaci koji se odnose na zahtjeve o provjerama, predviđenim u člancima 12., 13. i 16.</p>			
<p>PRILOG II. ZDRAVSTVENI ZAHTEJEVI</p> <p>1. OPĆI ZAHTEJEVI</p> <p>1.1. Strojovođe ne smiju imati nikakvih zdravstvenih tegoba, niti uzimati lijekove, farmaceutske proizvode ili sredstva koja bi lako mogla prouzročiti:</p> <ul style="list-style-type: none"> — iznenadan gubitak svijesti, — pomanjkanje pozornosti ili koncentracije, — iznenadnu nesposobnost obavljanja posla, — gubitak ravnoteže ili koordinacije, — znatno ograničenje pokretljivosti. <p>1.2. Vid Potrebno je ispuniti sljedeće zahtjeve u pogledu vida:</p> <ul style="list-style-type: none"> — oštrina vida na daljinu s naočalama/kontaktnim lećama ili bez: 1,0; najmanje 0,5 za slabije oko, — maksimalne korekcijske leće: dalekovidnost + 5/kratkovidnost – 8. Odstupanja su dozvoljena u iznimnim slučajevima i na temelju mišljenja specijaliste za očne bolesti. Tada liječnik odlučuje, — oštrina vida na blizinu i pri srednjoj udaljenosti: zadovoljavajuća, s naočalama/kontaktnim lećama ili bez, — kontaktne leće i naočale su dozvoljene, kada ih redovno kontrolira specijalist, — normalno raspoznavanje boja: uporaba priznatih testova, kao što je Ishihara, te po potrebi i drugih priznatih testova, — vidno polje: cjelovito, — vid na oba oka: učinkovit; ne zahtijeva se ako osoba ima odgovarajuću prilagodbu i iskustvo s dostatnom kompenzacijom. Isključivo u slučaju gubitka binokularnog vida nakon početka rada, — binokularni vid: učinkovit, — prepoznavanja signala u boji: test se temelji na prepoznavanju pojedinačnih boja, a ne na relativnim razlikama, 		Nije preuzeto	Preuzeto u: Pravilnik o ovlaštenju strojovođa (NN 96/2013) članak/članci PRILOG 1.

<ul style="list-style-type: none"> — osjetljivost na kontraste: dobra, — bez progresivnih očnih bolesti, — očni implantati, keralotomije i keratektomije su dozvoljene samo pod uvjetom da ih se kontrolira godišnje ili povremeno prema odluci liječnika, — sposobnost podnošenja bljeskanja, — kontaktne leće u boji i fotokromatske leće nisu dozvoljene. Leće s UV filterom su dozvoljene. <p>1.3. Zahtjevi za sluh i govor</p> <p>Zadovoljavajuć sluh dokazan audiogramom, odnosno:</p> <ul style="list-style-type: none"> — dovoljno oštar sluh za vođenje telefonskog razgovora i sposobnost da se čuju tonски znakovi upozorenja i poruke s radija. <p>Kao smjernice uzimaju se sljedeće vrijednosti:</p> <ul style="list-style-type: none"> — oštećenje sluha ne smije prelaziti 40 dB pri 500 i 1 000 Hz, — oštećenje sluha ne smije prelaziti 45 dB pri 2 000 Hz za uho koje slabije provodi zvuk, — ne smije postojati anomalija vestibularnog sustava, — ne smije postojati trajni poremećaj govora (u slučaju kada je potrebna glasna i jasna razmjena poruka), — uporaba slušnih aparata dozvoljena je u posebnim slučajevima. <p>1.4. Trudnoća</p> <p>U slučaju smanjene otpornosti ili na osnovi patološkog stanja, trudnoća se mora smatrati razlogom privremenog obustavljanja rada strojovođe. Moraju se primjenjivati zakonske odredbe za zaštitu trudnih vozačica.</p> <p>2. MINIMALNI SADRŽAJ PREGLEDA PRIJE ZAPOŠLJAVANJA</p> <p>2.1. Zdravstveni pregledi:</p> <ul style="list-style-type: none"> — opći zdravstveni pregled, — pregled osjetilnih funkcija (vid, sluh, raspoznavanje boja), — analiza krvi i urina, između ostalog i radi ustanovljavanja moguće šećerne bolesti, ako su takve analize potrebne radi ocjene fizičke sposobnosti kandidata, — elektrokardiogram (EKG) pri mirovanju, — testiranje na psihotropne tvari kao što su droge ili psihotropni lijekovi i zlouporaba alkohola, što dovodi u pitanje sposobnost kandidata za rad, — kognitivne sposobnosti: pozornost i koncentracija; pamćenje, opažanje, prosuđivanje, — komunikacija, — psihomotoričke sposobnosti: vrijeme reakcije, koordinacija ruku. <p>2.2. Psihološki pregledi za utvrđivanje sposobnosti za rad</p> <p>Svrha je psiholoških pregleda utvrđivanje sposobnosti za rad pri zapošljavanju i radu s osobljem. Kod utvrđivanja sadržaja psihološke ocjene, ispitivanjima je potrebno ustanoviti da strojovođa ne pokazuje dokazane psihološke manjkavosti za obavljanje posla, posebno u pogledu operativne sposobnosti ili mogućih čimbenika osobnosti, koje bi mogle ugroziti sigurno obavljanje poslova.</p> <p>3. REDOVNI PREGLEDI NAKON ZAPOŠLJAVANJA</p> <p>3.1. Učestalost</p> <p>Zdravstveni pregledi (fizičke sposobnosti) moraju se provoditi najmanje svake tri godine do dobne granice od 55 godina, a nakon toga svake godine.</p> <p>Pored navedene učestalosti, liječnik akreditiran ili priznat u skladu s člankom 20. mora povećati učestalost pregleda, ako to zahtijeva zdravstveno stanje člana osoblja.</p> <p>Ne dovodeći u pitanje članak 16. stavak 1. potrebno je provesti odgovarajući zdravstveni pregled kada postoji sumnja da imatelj dozvole ili potvrde više ne ispunjava zdravstvene zahtjeve predviđene u dijelu 1. Priloga II.</p> <p>Fizičku sposobnost potrebno je provjeravati redovito i nakon svake nezgode pri radu ili svakog prekidanja rada nakon nezgode u koju su bile uključene i osobe. Liječnik akreditiran ili priznat u skladu s člankom 20. može odlučiti da provede i dodatne odgovarajuće zdravstvene preglede, posebno nakon bolovanja koje je trajalo najmanje 30 dana. Poslodavac mora zahtijevati da liječnik akreditiran ili priznat u skladu s člankom 20. provjeri fizičku sposobnost strojovođe, ako ga je poslodavac morao ukloniti s radnog mjesta iz sigurnosnih razloga.</p> <p>3.2. Minimalni sadržaj redovnih zdravstvenih pregleda</p> <p>Ako strojovođa ispunjava kriterije pregleda prije zapošljavanja, redovni zdravstveni pregledi moraju uključivati barem sljedeće:</p> <ul style="list-style-type: none"> — opći zdravstveni pregled, — pregled osjetilnih funkcija (vid, sluh, raspoznavanje boja), — analizu krvi i urina, za otkrivanje moguće šećerne bolesti, te ostalih bolesti na osnovi nalaza kliničkog pregleda, — testovi na droge, ako postoje kliničke indikacije. <p>Pored toga, za strojovođe starije od 40. godina mora se obaviti i EKG pri mirovanju.</p>			
<p>PRILOG III.</p> <p>METODA OSPOSOBLJAVANJA</p> <p>Potrebno je osigurati odgovarajuću ravnotežu između teoretskog osposobljavanja (učionica i demonstracije) i praktičnog osposobljavanja (na radnom mjestu, vožnja pod nadzorom i vožnja bez nadzora na prugama koje su zatvorene za promet u vrijeme osposobljavanja).</p> <p>Računalno se podržano osposobljavanje mora prihvatiti za individualno učenje prometnih i signalnih pravila itd.</p> <p>Korištenje simulatora, iako nije obavezno, može biti korisno za učinkovito osposobljavanje strojovođa. Oni su posebno korisni pri osposobljavanju za rad u neobičajenim uvjetima ili za pravila koja se rijetko koriste. Oni imaju i stanovitu prednost omogućavajući strojovođama učenje reakcija u situacijama za koje nije moguće osposobljavanje u stvarnom svijetu. U načelu se moraju koristiti simulatori zadnje generacije.</p> <p>Što se tiče stjecanja znanja o putovima vožnje, prednost se daje pristupu gdje strojovođa na određenom broju putovanja prugom, danju i noću, prati drugog strojovođu. Kao alternativnu metodu osposobljavanja moguće je koristiti video snimke koji prikazuju prugu iz kuta strojovođe u</p>		Nije preuzeto	Preuzeto u: Pravilnik o ovlaštenju strojovođa (NN 96/2013) članak/članci 8.

<p>kabini.</p> <p>PRILOG IV. OPĆE STRUČNO ZNANJE I ZAHTEJEVI U POGLEDU DOZVOLE Ciljevi su općeg osposobljavanja sljedeći:</p> <ul style="list-style-type: none"> — stjecanje znanja i usvajanje postupaka koji se odnose na željezničke tehnike, uključujući sigurnosna načela i filozofiju prometnih propisa, — stjecanje znanja i usvajanje postupaka koji se odnose na rizike vezane uz željeznički promet i različite načine njihovog sprečavanja, — stjecanje teoretskog znanja i usvajanje postupaka o osnovnim načelima jednog ili više načina odvijanja željezničkog prometa, — stjecanje znanja i usvajanje postupaka o vlakovima, njihovim sastavima i tehničkim zahtjevima za vučna vozila, teretne vagona, putničke vagona i ostala željeznička vozila. <p>Strojovođe posebno moraju biti sposobni:</p> <ul style="list-style-type: none"> — razumjeti posebne zahtjeve za obavljanje poziva strojovođe, njezine važnosti te stručnih i osobnih uvjeta (dugotrajno radno vrijeme, odsutnost iz svog doma itd.), — primjenjivati sigurnosna pravila za osoblje, — razlikovati željeznička vozila, — poznavati i s preciznošću primjenjivati radne metode, — poznavati referentne dokumente i upute (priručnik za postupke i priručnik za prug, kako je utvrđeno u TSI-ju „Odvijanje i upravljanje prometom“, priručniku za strojovođe, priručniku za kvarove itd.), — osposobiti se za odgovorno ponašanje u situacijama od kritične važnosti za sigurnost, — poznavati postupke koji se primjenjuju u slučaju nesreća u kojima su sudjelovale osobe, — razlikovati opasnosti koje su općenito povezane sa željezničkim prometom, — poznavati načela prometne sigurnosti, — primjenjivati osnovna načela elektrotehnike. 		Nije preuzeto	Preuzeto u: Pravilnik o ovlaštenju strojovođa (NN 96/2013) članak/članci PRILOG 2.
<p>PRILOG V. STRUČNO ZNANJE O ŽELJEZNIČKIM VOZILIMA I ZAHTEJEVI U POGLEDU DOZVOLE Nakon što se provede posebno osposobljavanje u odnosu na željeznička vozila, strojovođe moraju biti sposobni provoditi sljedeće zadatke:</p> <p>1. ISPITIVANJE I PROVJERA PRIJE POLASKA Strojovođa mora znati:</p> <ul style="list-style-type: none"> — prikupiti dokumentaciju i potrebnu opremu, — provjeriti funkcionalnost vučnog vozila, — provjeriti podatke unesene u dokumentaciju koja se nalazi na vučnom vozilu, — na temelju navedenih provjera i testova utvrditi da je vučna jedinica podobna za vuču vlaka te funkcionalnost sigurnosne opreme, — pri primopredaji lokomotive ili na početku putovanja provjeriti dostupnost i funkcionalnost propisane zaštitne i sigurnosne opreme, — provesti sve rutinske radove preventivnog održavanja. <p>2. POZNAVANJE ŽELJEZNIČKIH VOZILA Za upravljanje lokomotivom, strojovođe moraju biti upoznati s upravljačkim elementima i pokazivačima koji im stoje na raspolaganju, a posebno one koji se odnose na:</p> <ul style="list-style-type: none"> — sustav vuče, — sustav kočenja, — opremu vezanu uz sigurnost prometa. <p>Kako bi otkrili i locirali nepravilnosti na željezničkim vozilima, te kako bi o njima izvješćivali i odlučivali što je potrebno za njihov popravak, te u određenim slučajevima, samostalno poduzimali korake, strojovođe moraju poznavati:</p> <ul style="list-style-type: none"> — mehaničke konstrukcije, — opremu za ovjes i priključivanje, — pogonski mehanizam, — sigurnosnu opremu, — rezervoare za gorivo, sustave opskrbe gorivom, ispušne sustave, — značenje oznaka u unutarnjosti i na vanjskim dijelovima željezničkih vozila, a posebno simbola koji se koriste za prijevoz opasnih tvari, — sustave za registraciju, — električne i pneumatske sustave, — sustave oduzimača struje i visokonaponske sustave, — komunikacijsku opremu (radijsku vezu između prometnika i vlaka itd.), — pripremu vožnje, — sastavne dijelove željezničkih vozila, njihovu funkciju i posebne sustave vagona, posebno sustave za zaustavljanje vlaka pražnjenjem glavnog zračnog voda, — sustav kočenja, — dijelove specifične za vučna vozila, — pretvarače, motore i reduktore. <p>3. TESTIRANJE KOČNICA Strojovođe moraju biti sposobni:</p> <ul style="list-style-type: none"> — prije polaska provjeriti i izračunati kočnu masu vlaka, koja mora sukladno dokumentima vlaka odgovarati kočnoj masi za tu prugu, — prije polaska, pri polasku i tijekom vožnje provjeriti funkcioniranje različitih sastavnih dijelova sustava kočenja vučnog vozila i vlaka. <p>4. REŽIM VOŽNJE I NAJVEĆA BRZINA VLAKA S OBZIROM NA ZNAČAJKE PRUGE Strojovođe moraju biti sposobni:</p> <ul style="list-style-type: none"> — uzeti u obzir podatke koji im se daju prije polaska, 		Nije preuzeto	Preuzeto u: Pravilnik o ovlaštenju strojovođa (NN 96/2013) članak/članci PRILOG 3.

<p>— utvrditi način vožnje i graničnu brzinu vlaka na temelju varijabli kao što su ograničenja brzine, vremenski uvjeti ili moguće promjene signalizacije.</p> <p>5. UPRAVLJANJE VLAKOM NA NAČIN KOJIM SE NE OŠTEĆUJE OPREMA NITI VOZILA Strojovođe moraju biti sposobni:</p> <ul style="list-style-type: none"> — koristiti sve dostupne upravljačke sustave u skladu s važećim pravilima, — pokrenuti vlak uzimajući u obzir ograničenja trenja i snage, — koristiti kočnice za usporavanje i zaustavljanje, bez oštećenja na željezničkim vozilima i opremi. <p>6. NEPRAVILNOSTI Strojovođe moraju biti sposobni:</p> <ul style="list-style-type: none"> — prepoznati neuobičajene događaje u vezi s ponašanjem vlaka, — pregledati vlak i utvrditi znakove nepravilnosti, razlikovati ih, reagirati u skladu s njihovom relativnom važnosti, te ih pokušati popraviti, dajući uvijek prednost sigurnosti željezničkog prometa i osoba, — poznavati raspoloživa zaštitna i komunikacijska sredstva. <p>7. POREMEĆAJI I NESREĆE TIJEKOM VOŽNJE, POŽARI I NESREĆE U KOJIMA SUDJELUJU OSOBE Strojovođe moraju biti sposobni:</p> <ul style="list-style-type: none"> — poduzeti mjere zaštite vlaka i pozvati pomoć u slučaju nesreće u kojoj su sudjelovali putnici u vlaku, — odrediti prevoze li se vlakom opasne tvari i prepoznati ih na temelju dokumentacije vlaka i popisa vagona, — poznavati postupke za evakuaciju vlaka u slučaju nužde. <p>8. UVJETI ZA NASTAVAK VOŽNJE NAKON POREMEĆAJA U KOJOM SU SUDJELOVALA ŽELJEZNIČKA VOZILA Nakon poremećaja strojovođe moraju biti sposobni ocijeniti može li vlak nastaviti vožnju i pod kojim uvjetima, tako da o tim uvjetima što je prije moguće obavijeste upravitelja željezničke infrastrukture. Strojovođe moraju biti sposobni utvrditi je li potrebna stručna ocjena prije no što vlak nastavi vožnju.</p> <p>9. MIROVANJE VLAKA Strojovođe moraju biti sposobni poduzeti mjere kako bi spriječili pokretanje ili neočekivano pomicanje vlaka ili njegovih dijelova čak i u najtežim uvjetima. Pored toga, strojovođe moraju poznavati mjere kojima mogu zaustaviti vlak ili njegove dijelove u slučaju neočekivanog pomicanja.</p>			
<p>PRILOG VI. STRUČNO ZNANJE O ŽELJEZNIČKOJ INFRASTRUKTURI I ZAHTJEVI U POGLEDU DOZVOLE Znanje o željezničkoj infrastrukturi</p> <p>1. TESTIRANJE KOČNICA Strojovođe moraju biti sposobni prije polaska provjeriti i izračunati odgovara li snaga kočenja vlaka snazi kočenja koja se zahtijeva za prugu, kako je utvrđeno u dokumentaciji o vlaku.</p> <p>2. REŽIM VOŽNJE I NAJVEĆA BRZINA VLAKA U ODNOSU NA ZNAČAJKE PRUGE Strojovođe moraju biti sposobni:</p> <ul style="list-style-type: none"> — zapamtiti podatke koji im se daju prije polaska, kao što su ograničenja brzine ili moguće promjene signalizacije, — utvrditi način vožnje i najveću brzinu vlaka na temelju značajki pruge. <p>3. POZNAVANJE PRUGE Strojovođe moraju biti sposobni predvidjeti probleme i na odgovarajući način reagirati u skladu sa sigurnošću i drugim čimbenicima, kao što su točnost i gospodarski aspekti. Stoga moraju dobro poznavati željezničke pruge i opremu na svojim trasama i svim alternativnim trasama koji su dogovoreni. Važni su sljedeći aspekti:</p> <ul style="list-style-type: none"> — uvjeti vožnje (promjene kolosijeka, jednosmjerni promet itd.), — kontrola trase na osnovu odgovarajuće dokumentacije, — utvrđivanje kolosijeka koji se mogu koristiti za određenu vrstu vožnje, — važeći prometni propisi i značenje signalno-sigurnosnog sustava, režim vožnje, — sustav pružnih blokova i vezani propisi, — imena željezničkih kolodvora i njihov položaj, uočavanje kolodvora i prometnih ureda izdaleka, radi odgovarajućeg prilagođavanja brzine, — prijelazna signalizacija između različitih operativnih i sustava napajanja električnom energijom, — ograničenja brzine za različite kategorije vlakova kojima se upravlja, — topografske značajke, — određeni uvjeti kočenja, npr. na prugama s velikim nagibom, — posebne operativne značajke: posebni signali, znakovi, uvjeti polaska itd. <p>4. SIGURNOSNI PROPISI Strojovođe moraju biti sposobni:</p> <ul style="list-style-type: none"> — pokrenuti vlakove samo kada su ispunjeni svi propisani uvjeti (vozni red, naredba ili signal za polazak, po potrebi uporabu signala itd.), — promatrati signale uz prugu i u upravljačnici, odmah i bez greške ih protumačiti, te djelovati kako je utvrđeno, — sigurno upravljati vlakom u skladu s posebnim režimima vožnje: primjenjivali posebne režime ako im se tako naloži, privremena ograničenja brzine, vožnju u suprotnom smjeru, dozvola za prolazak pokraj signala u slučaju opasnosti, promjena smjera vožnje, okretanje, prolazak kroz gradilišta itd., — poštivati planirana ili dodatna zaustavljanja vlaka, i ako je potrebno dodatno obavljati određene poslove za putnike tijekom tih stajanja, prije svega otvaranje i zatvaranje vrata. <p>5. UPRAVLJANJE VLAKOM Strojovođe moraju biti sposobni:</p>		Nije preuzeto	Preuzeto u: Pravilnik o ovlaštenju strojovođa (NN 96/2013) članak/članci PRILOG 4.

<p>— odrediti položaj vlaka na pruzi u svakom trenutku,</p> <p>— koristiti kočnice za usporavanje i zaustavljanje, bez oštećenja na željezničkim vozilima i opremi,</p> <p>— prilagoditi vožnju vlaka u skladu s voznim redom i svim ostalim naredbama o štednji energije, vodeći računa o značajkama vučne jedinice, vlaka, pruge i okoliša.</p> <p>6. NEPRAVILNOSTI</p> <p>Strojovođe moraju biti sposobni:</p> <p>— prepoznati neuobičajene događaje u vezi s infrastrukturom i okolišem, koliko to dozvoljava upravljanje vlakom: signale, kolosijeka, napajanje, željezničko-cestovne prijelaze, okoliš kolosijeka, ostali promet,</p> <p>— odrediti odgovarajuću udaljenost za izbjegavanje prepreka,</p> <p>— obavijestiti upravitelja infrastrukture što je moguće prije o mjestu i naravi uočenih nepravilnosti, vodeći računa o tome da je upravitelj infrastrukture dobro razumio obavijest,</p> <p>— vodeći računa o željezničkoj infrastrukturi, osigurati ili poduzeti mjere za osiguravanje sigurnosti prometa i osoba kada god je to potrebno.</p> <p>7. POREMEĆAJI I NESREĆE U VOŽNJI, POŽARI I NESREĆE U KOJIMA SU UKLJUČENE OSOBE</p> <p>Strojovođe moraju biti sposobni:</p> <p>— poduzeti mjere zaštite vlaka i pozvati pomoć u slučaju nesreće, u kojoj su sudjelovali putnici u vlaku,</p> <p>— odrediti gdje će zaustaviti vlak u slučaju požara i po potrebi olakšati evakuaciju putnika,</p> <p>— ako ne može sam svladati požar, što je prije moguće poslati korisne informacije o požaru,</p> <p>— o tim uvjetima što je moguće prije obavijestiti upravitelja željezničke infrastrukture,</p> <p>— ocijeniti omogućuje li infrastruktura nastavak vožnje vlaka i pod kojim uvjetima.</p> <p>8. PROVJERA ZNANJA JEZIKA</p> <p>Strojovođe koji s upraviteljem željezničke infrastrukture moraju komunicirati o pitanjima od ključnog značaja za sigurnost, moraju znati jezik koji određi dotični upravitelj infrastrukture. Njihovo znanje jezika mora im omogućiti aktivno i učinkovito sporazumijevanje u uobičajenim, teškim i hitnim slučajevima.</p> <p>Moraju znati koristiti poruke i komunikacijske metode utvrđene u TSI-ju „odvijanje i upravljanje prometom”. Strojovođe moraju znati komunicirati u skladu s razinom 3 sljedeće tablice:</p> <p>Jezična i komunikacijska razina</p> <p>Sposobnost usmenog izražavanja na određenom jeziku dijeli se na pet razina:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Razina</th> <th>Opis</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>5</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> — sposobnost prilagodbe svakom sugovorniku — sposobnost davanja mišljenja — sposobnost pregovaranja — sposobnost uvjeravanja — sposobnost davanja savjeta </td> </tr> <tr> <td>4</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> — sposobnost reagiranja u potpuno neočekivanim situacijama — sposobnost izražavanja pretpostavki — sposobnost izražavanja utemeljenog mišljenja </td> </tr> <tr> <td>3</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> — sposobnost reagiranja u praktičnim situacijama koje uključuju nepredviđeni element — sposobnost opisivanja — sposobnost vođenja jednostavnog razgovora </td> </tr> <tr> <td>2</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> — sposobnost reagiranja u jednostavnim situacijama — sposobnost postavljanja pitanja — sposobnost odgovaranja na pitanja </td> </tr> <tr> <td>1</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> — sposobnost razgovora pomoću napamet naučenih rečenica. </td> </tr> </tbody> </table>	Razina	Opis	5	<ul style="list-style-type: none"> — sposobnost prilagodbe svakom sugovorniku — sposobnost davanja mišljenja — sposobnost pregovaranja — sposobnost uvjeravanja — sposobnost davanja savjeta 	4	<ul style="list-style-type: none"> — sposobnost reagiranja u potpuno neočekivanim situacijama — sposobnost izražavanja pretpostavki — sposobnost izražavanja utemeljenog mišljenja 	3	<ul style="list-style-type: none"> — sposobnost reagiranja u praktičnim situacijama koje uključuju nepredviđeni element — sposobnost opisivanja — sposobnost vođenja jednostavnog razgovora 	2	<ul style="list-style-type: none"> — sposobnost reagiranja u jednostavnim situacijama — sposobnost postavljanja pitanja — sposobnost odgovaranja na pitanja 	1	<ul style="list-style-type: none"> — sposobnost razgovora pomoću napamet naučenih rečenica. 			
Razina	Opis														
5	<ul style="list-style-type: none"> — sposobnost prilagodbe svakom sugovorniku — sposobnost davanja mišljenja — sposobnost pregovaranja — sposobnost uvjeravanja — sposobnost davanja savjeta 														
4	<ul style="list-style-type: none"> — sposobnost reagiranja u potpuno neočekivanim situacijama — sposobnost izražavanja pretpostavki — sposobnost izražavanja utemeljenog mišljenja 														
3	<ul style="list-style-type: none"> — sposobnost reagiranja u praktičnim situacijama koje uključuju nepredviđeni element — sposobnost opisivanja — sposobnost vođenja jednostavnog razgovora 														
2	<ul style="list-style-type: none"> — sposobnost reagiranja u jednostavnim situacijama — sposobnost postavljanja pitanja — sposobnost odgovaranja na pitanja 														
1	<ul style="list-style-type: none"> — sposobnost razgovora pomoću napamet naučenih rečenica. 														
<p>PRILOG VII.</p> <p>UČESTALOST PROVJERE ZNANJA</p> <p>Najmanja učestalost redovnih provjera znanja je sljedeća:</p> <p>(a) provjera jezičnog znanja (samo za one koji se moraju sporazumijevati na stranom jeziku): svake tri godine ili nakon odsutnosti koja je trajala dulje od godinu dana;</p> <p>(b) provjera znanja o infrastrukturi (uključujući poznavanje trase i pravila postupanja): svake tri godine ili nakon odsutnosti s određenog puta vožnje koja je trajala dulje od godinu dana;</p> <p>(c) provjera znanja o željezničkim vozilima: svake tri godine.</p>		Nije preuzeto	Preuzeto u: Pravilnik o ovlaštenju strojovođa (NN 96/2013) članak/članci 12.												