P.Z.E. br. 347

HRVATSKI SABOR

KLASA: 022-02/26-01/95
URBROJ: 65-26-2

Zagreb, 30. rujna 2026.

Hs"*NP*022-02/26-01/95*65-26-2"*Hs

ZASTUPNICAMA I ZASTUPNICIMA HRVATSKOGA SABORA

PREDSJEDNICAMA I PREDSJEDNICIMA RADNIH TIJELA

Na temelju članka 178. Poslovnika Hrvatskoga sabora u prilogu upućujem ***Prijedlog zakona o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava,*** koji je predsjedniku Hrvatskoga sabora podnijela Vlada Republike Hrvatske, aktom od 29. rujna 2026. 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 potpredsjednika Vlade Republike Hrvatske i ministra mora, prometa i infrastrukture Olega Butkovića i državne tajnike Žarka Tušeka i Tomislava Mihotića.

PREDSJEDNIK

Gordan Jandroković

VLADA REPUBLIKE HRVATSKE

KLASA: 022-03/26-01/32
URBROJ: 50301-27/27-26-6

Zagreb, 29. rujna 2026.

PREDSJEDNIKU HRVATSKOGA SABORA

PREDMET: 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. Poslovnika Hrvatskoga sabora („Narodne novine“, br. 81/13., 113/16., 69/17., 29/18., 53/20., 119/20. - Odluka Ustavnog suda Republike Hrvatske, 123/20. i 86/23. - Odluka Ustavnog suda Republike Hrvatske), Vlada Republike Hrvatske podnosi 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 potpredsjednika Vlade Republike Hrvatske i ministra mora, prometa i infrastrukture Olega Butkovića i državne tajnike Žarka Tušeka i Tomislava Mihotića.

PREDSJEDNIK

mr. sc. Andrej Plenković

VLADA REPUBLIKE HRVATSKE

PRIJEDLOG ZAKONA O SIGURNOSTI I INTEROPERABILNOSTI ŽELJEZNIČKOG SUSTAVA

Zagreb, rujan 2026.

PRIJEDLOG ZAKONA O SIGURNOSTI I INTEROPERABILNOSTI ŽELJEZNIČKOG SUSTAVA

I. USTAVNA OSNOVA ZA DONOŠENJE ZAKONA

Ustavna osnova za donošenje ovoga Zakona sadržana je u odredbi članka 2. stavka 4. podstavka 1. Ustava Republike Hrvatske („Narodne novine“, br. 85/10. - pročišćeni tekst i 5/14. - Odluka Ustavnog suda Republike Hrvatske).

II. OCJENA STANJA I OSNOVNA PITANJA KOJA SE TREBAJU UREDITI ZAKONOM TE POSLJEDICE KOJE ĆE DONOŠENJEM ZAKONA PROISTEĆI

Prijedlogom zakona o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava (u daljnjem tekstu: Prijedlog zakona) utvrđuju se uvjeti sigurnog upravljanja i odvijanja željezničkog prometa te uvjeti za postizanje interoperabilnosti željezničkog sustava Europske unije.

U nacionalno zakonodavstvo kroz Prijedlog zakona implementirane su odredbe direktiva Europske unije tehničkog stupa četvrtog željezničkog paketa, konkretno Direktive (EU) 2016/798 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. svibnja 2016. o sigurnosti željeznica (preinaka) (SL L 138, 26.5.2016.) koja osigurava razvoj i poboljšanje sigurnosti željezničkog sustava i olakšava pristup tržištu usluga željezničkog prijevoza te definira odgovornosti između sudionika u željezničkom sustavu Europske unije i određuje zajednička načela upravljanja, reguliranja i nadzora sigurnosti željeznice, Direktive (EU) 2016/797 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. svibnja 2016. o interoperabilnosti željezničkog sustava u Europskoj uniji (SL L 138, 26.5.2016.) kojom se utvrđuju uvjeti koji se moraju ispuniti radi ostvarivanja interoperabilnosti željezničkog sustava kako bi se definirala optimalna razina tehničke usklađenosti, omogućio razvoj i poboljšanje usluga željezničkog prijevoza u Europskoj uniji i s trećim zemljama te doprinijelo dovršetku jedinstvenog europskog željezničkog prostora i postupnom ostvarenju unutarnjeg tržišta i 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 (SL L 315, 3.12.2007.), kojom se olakšava mobilnost strojovođa među državama članicama i među različitim željezničkim prijevoznicima, te općenito pojednostavljuje priznavanje dozvola i usklađenih dopunskih potvrda od strane svih učesnika u željezničkom sektoru. Također, kroz Prijedlog zakona implementirane su odredbe 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 (SL L 195, 27.7.2005.), kojom se osigurava 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.

Dodatno, važeći Zakon o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava („Narodne novine“, broj 63/20.) u svom normativnom dijelu, u dijelovima koji se odnose na sustav upravljanja sigurnošću, strukturne podsustave, subjekte nadležne za održavanje, odvijanje i

upravljanje željezničkim prometom, poslove osoblja upravitelja željezničke infrastrukture i željezničkog prijevoznika, unutarnji red i zaštitu željezničke infrastrukture i vozila, propisuje sadržaj koji je već propisan uredbama Europske unije koje su izravno primjenjive i zamijenjuju nacionalne propise koji nisu usklađeni, te se stoga, radi dodatnog usklađivanja s pravnom stečevinom Europske unije u procesu deregulacije i usklađivanja nacionalnih pravila, koji je proveden u suradnji s Agencijom Europske unije za željeznice sukladno članku 25. i 26. Uredbe (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), provodi usklađivanje u odnosu na Delegiranu uredbu Komisije (EU) 2018/761 od 16. veljače 2018. o utvrđivanju zajedničkih sigurnosnih metoda za nadzor koji provode nacionalna tijela nadležna za sigurnost nakon izdavanja jedinstvene potvrde o sigurnosti ili uvjerenja o sigurnosti u skladu s Direktivom (EU) 2016/798 Europskog parlamenta i Vijeća te stavljanju izvan snage Uredbe Komisije (EU) br. 1077/2012 (SL L 320, 17.11.2012.), Delegiranu uredbu 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 (SL L 129, 25.5.2018.), Provedbenu uredbu Komisije (EU) 2019/779 od 16. svibnja 2019. o utvrđivanju detaljnih odredbi o sustavu izdavanja ovlaštenja subjektima nadležnima za održavanje vozila na temelju Direktive (EU) 2016/798 Europskog parlamenta i Vijeća te o stavljanju izvan snage Uredbe Komisije (EU) br. 445/2011 (SL L 139, 27.5.2019) i Provedbenu uredbu Komisije (EU) 2019/773 od 16. svibnja 2019. o tehničkoj specifikaciji za interoperabilnost za podsustav odvijanja prometa i upravljanja prometom željezničkog sustava u Europskoj uniji i o stavljanju izvan snage Odluke 2012/757/EU (SL L 139, 27.5.2019).

Nastavno na navedeno, prestaje i potreba za primjenom, odnosno donošenjem određenih podzakonskih propisa koji su doneseni temeljem važećeg Zakona ili čije je donošenje propisano važećim Zakonom, a sadrže normativne odredbe koje nisu u skladu sa spomenutim uredbama EU te u procesu deregulacije i usklađivanja nacionalnih pravila nisu prihvaćene kao nacionalno pravilo. Stoga se ovim Prijedlogom zakona, osim prestanka važenja Zakona o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava („Narodne novine“, broj 63/20.), izrijekom propisuje prestanak važenja podzakonskih propisa koji su izgubili pravnu osnovu ili čiji sadržaj više nije primjeren zbog izravne primjene prava Europske unije. To se osobito odnosi na propise kojima su se uređivali tehnički uvjeti za sigurnost željezničkog prometa i pojedine infrastrukturne podsustave, uvjeti za održavanje željezničkih vozila, poslovi izvršnih radnika i njihovo stručno osposobljavanje, unutarnji red željezničkog sustava, ovlaštenje strojovođa, željeznička vozila te nacionalni provedbeni akti vezani uz tehničku specifikaciju za interoperabilnost za odvijanje prometa i upravljanje prometom.

Cilj ovoga Zakona je postizanje sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava propisivanjem mjera za razvoj i upravljanje sigurnošću. Te mjere obuhvaćaju, osobito, obvezu Ministarstva nadležnog za željeznički promet, Agencije za sigurnost željezničkog prometa i Agencije za istraživanje nesreća u zračnom, pomorskom i željezničkom prometu da, u granicama svojih nadležnosti, osiguravaju održavanje i, gdje je opravdano i izvedivo, stalno poboljšavanje razine sigurnosti, uzimajući u obzir razvoj prava Europske unije i međunarodnih pravila te tehnički i znanstveni napredak, uz davanje prednosti sprječavanju nesreća. Mjere uključuju i definiranje odgovornosti upravitelja infrastrukture i željezničkih prijevoznika za siguran rad njihova dijela

željezničkog sustava i upravljanje povezanim rizicima, obvezu uspostave i primjene sustava upravljanja sigurnošću, primjenu zajedničkih sigurnosnih metoda i zajedničkih sigurnosnih ciljeva, razvoj i objavu godišnjih sigurnosnih planova te praćenje i izvješćivanje o stanju sigurnosti. Nadalje, željeznički prijevoznici i upravitelji infrastrukture dužni su upravljati rizicima koji proizlaze i iz aktivnosti drugih sudionika, osigurati nadzor nad izvođačima i poduzimati korektivne mjere kada se utvrde sigurnosni rizici.

Cilj je također propisivanje uvjeta za postizanje interoperabilnosti željezničkog sustava, koji se ne svode samo na opće utvrđivanje interoperabilnosti, nego obuhvaćaju pravila za projektiranje, izgradnju, puštanje u uporabu, stavljanje na tržište, modernizaciju, obnovu, uporabu i održavanje dijelova željezničkog sustava, kao i zahtjeve koji se odnose na interoperabilne sastavne dijelove, podsustave, njihova sučelja i postupke ocjenjivanja sukladnosti. Interoperabilnost se osigurava primjenom tehničkih specifikacija za interoperabilnost i osnovnih zahtjeva, provedbom postupaka za odobravanje podsustava i vozila, ocjenjivanjem sukladnosti i vođenjem odgovarajućih registara, uključujući registar vozila i registar infrastrukture. Na taj se način osigurava tehnička kompatibilnost vozila i infrastrukture te ostvarivanje potrebne razine tehničke usklađenosti željezničkog sustava Europske unije.

Ujedno se propisuju uvjeti za sigurno upravljanje željezničkim prometom i za sigurno odvijanje željezničkog prometa. Sigurno upravljanje prometom osigurava se prvenstveno obvezom upravitelja infrastrukture i željezničkih prijevoznika da uspostave, dokumentiraju i održavaju sustave upravljanja sigurnošću kojima se osigurava postizanje najmanje zajedničkih sigurnosnih ciljeva, usklađenost s tehničkim specifikacijama za interoperabilnost i primjena relevantnih zajedničkih sigurnosnih metoda i nacionalnih pravila. Sustavi upravljanja sigurnošću moraju obuhvatiti, među ostalim, sigurnosnu politiku i sigurnosne ciljeve, postupke za ispunjavanje tehničkih i operativnih zahtjeva, postupke za prepoznavanje i procjenu rizika, osposobljavanje osoblja, razmjenu sigurnosnih informacija, prijavljivanje i istraživanje nesreća i incidenata, planove postupanja u izvanrednim situacijama te redovite unutarnje revizije. Sigurno odvijanje prometa dodatno se osigurava pravilima o nacionalnim pravilima u području sigurnosti, jedinstvenoj potvrdi o sigurnosti željezničkih prijevoznika, uvjerenju o sigurnosti upravitelja infrastrukture, registru infrastrukture te obvezama sudionika u pogledu tehničke i operativne kompatibilnosti.

Nadalje, propisuju se uvjeti za obavljanje djelatnosti upravitelja infrastrukture i željezničkih prijevoznika, kao i uvjeti za strojovođe i ostalo osoblje. Upravitelj infrastrukture i željeznički prijevoznik moraju, ovisno o vrsti i opsegu svoje djelatnosti, uspostaviti i primjenjivati sustav upravljanja sigurnošću te imati odgovarajuće sigurnosno ovlaštenje odnosno potvrdu ili uvjerenje o sigurnosti za obavljanje djelatnosti. Njihove su obveze povezane s upravljanjem rizicima, sigurnim održavanjem i uporabom infrastrukture i vozila, osposobljavanjem i nadzorom osoblja te vođenjem i razmjenom podataka relevantnih za sigurnost.

Za strojovođe se utvrđuje jedinstveni sustav ovlaštenja koji obuhvaća dozvolu i potvrdu. Strojovođa mora imati propisanu zdravstvenu i psihološku sposobnost, odgovarajuću kvalifikaciju i opću stručnu osposobljenost, a za dobivanje potvrde mora dokazati potrebno znanje jezika te stručno znanje i osposobljenost za željeznička vozila i infrastrukturu za koju se potvrda izdaje. Propisuju se i pravila o redovitim provjerama, obnovi i prestanku važenja ovlaštenja, nadzoru

strojovođa, zdravstvenoj sposobnosti te obvezama željezničkih prijevoznika i upravitelja infrastrukture u vezi s izdavanjem, ažuriranjem i provjerom potvrda. Za ostalo osoblje koje obavlja zadaće bitne za sigurnost propisuju se zahtjevi koji se odnose na stručnu osposobljenost, zdravstvenu i psihičku sposobnost, osposobljavanje i provjeru osposobljenosti, u mjeri u kojoj ti zahtjevi nisu već uređeni izravno primjenjivim propisima Europske unije.

Postupanje tijela nadležnog za sigurnost željezničkog prometa uređuje se tako da Agencija za sigurnost željezničkog prometa, kao nacionalno tijelo nadležno za sigurnost, obavlja svoje zadaće transparentno i nediskriminirajuće te provodi nadzor nad ispunjavanjem zakonskih i regulatornih zahtjeva. Njezine zadaće uključuju, među ostalim, izdavanje i ažuriranje dozvola za strojovođe, provedbu propisanih provjera i testova, privremeno ukidanje ili ukidanje dozvola, priznavanje osoba i tijela, vođenje registara, praćenje postupaka davanja ovlaštenja strojovođama i provođenje kontrola. U obavljanju poslova sigurnosnog nadzora Agencija za sigurnost željezničkog prometa ima pravo pristupa relevantnim dokumentima, objektima, postrojenjima i opremi te provjerava ispunjavanje uvjeta za sigurno obavljanje djelatnosti, primjenu sustava upravljanja sigurnošću, ispunjavanje uvjeta za strojovođe i drugo osoblje te provedbu odgovarajućih korektivnih mjera.

Tijelo za istraživanje željezničkih nesreća, odnosno Agencija za istraživanje nesreća u zračnom, pomorskom i željezničkom prometu, postupa neovisno u skladu sa svojim zakonom utvrđenim nadležnostima i provodi istrage nesreća i incidenata radi sprječavanja budućih nesreća i incidenata. Istraga obuhvaća prikupljanje i analizu podataka, izvođenje zaključaka, uključujući utvrđivanje uzroka, te, prema potrebi, izradu sigurnosnih preporuka.

Nadzor sigurnosti i inspekcijski nadzor provode se kroz nadzor provedbe ovoga Zakona i izravno primjenjivih propisa Europske unije. Inspekcijski nadzor obavljaju ovlaštene osobe Agencije za sigurnost željezničkog prometa odnosno željeznički inspektori, koji su ovlašteni pregledavati dokumentaciju, objekte, postrojenja i opremu, provjeravati zdravstvenu sposobnost i stručnu osposobljenost osoblja te valjanost dozvola i potvrda strojovođa, kao i poduzimati druge radnje potrebne za utvrđivanje činjenica. Kada utvrde povredu odredaba Zakona ili izravno primjenjivih propisa Europske unije, željeznički inspektori mogu po službenoj dužnosti rješenjem izricati zabrane, naredbe i druge mjere kojima se nalaže otklanjanje utvrđenih nepravilnosti i osigurava sigurno odvijanje željezničkog prometa. U okviru tih ovlasti može se, među ostalim, zabraniti rad osoblju ili strojovođi odnosno zahtijevati njegovo udaljavanje s radnog mjesta, narediti provedba odgovarajućih ispitivanja te poduzeti druge mjere propisane Zakonom.

Sve navedeno doprinosi daljnjem razvoju sigurnosti željezničkog sustava koji 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.

III. OCJENA I IZVORI SREDSTAVA POTREBNIH ZA PROVOĐENJE ZAKONA

Za provođenje ovoga Zakona nije potrebno osigurati dodatna sredstva u državnom proračunu Republike Hrvatske.

PRIJEDLOG ZAKON O SIGURNOSTI I INTEROPERABILNOSTI ŽELJEZNIČKOG SUSTAVA

POGLAVLJE I.
OPĆE ODREDBE

Predmet Zakona

Članak 1.

(1) Ovim se Zakonom utvrđuju uvjeti za osiguranje razvoja i poboljšanja sigurnosti željezničkog sustava, olakšavanje pristupa tržištu željezničkih usluga, uvjeti za ostvarivanje interoperabilnosti željezničkog sustava Europske unije, uvjeti i postupci za davanje ovlaštenja strojovođama, postupanje tijela nadležnog za sigurnost željezničkog prometa i tijela za istraživanje željezničkih nesreća, nadzor sigurnosti te upravni i inspekcijski nadzor.

(2) Razvoj i poboljšanje sigurnosti željezničkog sustava Europske unije te olakšavanje pristupa tržištu željezničkih usluga osigurava se putem definiranja odgovornosti između sudionika u željezničkom sustavu Europske unije, razvijanja zajedničkih sigurnosnih ciljeva i zajedničkih sigurnosnih metoda s ciljem postupnog dokidanja potrebe za nacionalnim pravilima, utvrđivanja načela za izdavanje, obnovu, izmjenu i ograničavanje ili ukidanje potvrda o sigurnosti i uvjerenja o sigurnosti, zahtjeva za osnivanje nacionalnog tijela nadležnog za sigurnost te tijela za istragu nesreća i incidenata te određivanja zajedničkih načela upravljanja, reguliranja i nadzora sigurnosti željeznice.

(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 sa zemljama koje nisu članice Europske unije (u daljnjem tekstu: treće zemlje) 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 pridonose njegovu radu, funkcioniranju i održavanju.

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.) kako je zadnje izmijenjena Uredbom (EU) 2024/1689 Europskog parlamenta i vijeća od 13. lipnja 2024. o utvrđivanju usklađenih pravila o umjetnoj inteligenciji i o izmjenama uredaba (EZ) br. 300/2008, (EU) br. 167/2013, (EU) br. 168/2013, (EU) 2018/858, (EU) 2018/1139 i (EU) 2019/2144 te direktiva 2014/90/EU, (EU) 2016/797 i (EU) 2020/1828 (Akt o umjetnoj inteligenciji) (Tekst značajan za EGP) (SL L 2024/1689, 12.7.2024.) (u daljnjem tekstu: Direktiva (EU) 2016/797)

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.) kako je zadnje izmijenjena Uredbom (EU) 2020/1530 o izmjeni Direktive (EU) 2016/798 u pogledu primjene pravila o sigurnosti željeznica i interoperabilnosti željezničkog sustava na izravnu vezu ispod Engleskog kanala (SL L 352, 22.10.2020.) (u daljnjem tekstu: Direktiva (EU) 2016/798)

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 (Tekst značajan za EGP) (SL L 315, 3.12.2007.) kako je zadnje izmijenjena Uredbom (EU) 2019/554 od 5. travnja 2019. o izmjeni Priloga VI. Direktivi 2007/59/EZ Europskog parlamenta i Vijeća o davanju ovlaštenja strojovođama koji upravljaju lokomotivama i vlakovima na željezničkog sustavu Zajednice (Tekst značaja za EGP) (SL L 97, 8.4.2019.) (u daljnjem tekstu: Direktiva 2007/59/EZ) 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 (Tekst značajan za EGP) (SL L 195, 27.7.2005.).

(2) Ovim Zakonom osigurava se provedba:

a) 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.) (u daljnjem tekstu: Provedbena odluka Komisije (EU) 2018/1614)

b) Provedbene uredbe Komisije (EU) 2019/772 od 16. svibnja 2019. o izmjeni Uredbe (EU) br. 1300/2014 u pogledu inventara imovine u cilju identificiranja zapreka pristupačnosti, pružanja informacija korisnicima te nadzora i ocjene napretka u pogledu pristupačnosti (Tekst značajan za EGP) (SL L 139I, 27.5.2019.).

Primjena

Članak 3.

(1) Ovaj Zakon primjenjuje se na željeznički sustav koji se dijeli na podsustave za strukturna i funkcionalna područja te 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 Europske unije.

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

(3) Ovaj Zakon primjenjuje se na strojovođe koji upravljaju lokomotivama i vlakovima željezničkog sustava Europske unije za željezničkog prijevoznika koji mora imati jedinstvenu potvrdu o sigurnosti, ili za upravitelja infrastrukture koji mora imati uvjerenje o sigurnosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom.

(4) Ovaj Zakon ne primjenjuje se na:

a) podzemne željeznice

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

c) mreže koje su funkcionalno odvojene od ostatka željezničkog sustava Europske unije i koje su namijenjene isključivo za odvijanje lokalnog, gradskog ili prigradskog putničkog prometa, kao ni na 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 isključivo za ta vozila

g) vozila koja se ponajprije 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 strojovođama iz Poglavlja IV. ovoga Zakona ne primjenjuju se na dijelove željezničke pruge koji su privremeno zatvoreni za redovit promet radi održavanja, modernizacije ili obnove željezničke infrastrukture.

Pojmovi

Članak 4.

(1) Pojedini pojmovi u smislu ovoga Zakona imaju sljedeće značenje:

1. *Agencija Europske unije za željeznice* (u daljnjem tekstu: ERA) 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 definirana u članku 2. točki 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 (EZ) br. 765/2008)

3. *centar za osposobljavanje* je tijelo koje je nadležno tijelo ovlastilo ili priznalo za provođenje tečajeva za osposobljavanje

4. *europska specifikacija* je specifikacija koja pripada u jednu od sljedećih kategorija:
   a) zajednička tehnička specifikacija kako je uređena propisom kojim se uređuje područje javne nabave
   b) europska tehnička suglasnost kako je uređena propisom kojim se uređuje područje javne nabave ili
   c) europska norma kako je definirana u članku 2. stavku 1. točki (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)

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

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

7. *infrastrukturni pojas* je prostor koji 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. *interoperabilne prekogranične usluge* su prekogranične usluge za koje je predviđeno da se od željezničkih prijevoznika traži jedinstvena potvrda o sigurnosti

9. *interoperabilni sastavni dijelovi* su 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

10. *interoperabilnost* je sposobnost željezničkog sustava za siguran i neprekinuti promet vlakova kojim se postižu potrebne razine učinkovitosti

11. *istovaritelj* je 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 s vagona ili kontejnera istovaruje pakiranu robu, male kontejnere ili prenosive cisterne ili bilo koje poduzeće koje iskrcava robu iz 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

12. *istraga* je 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

13. *istražno tijelo* je Agencija za istraživanje nesreća u zračnom, pomorskom i željezničkom prometu (u daljnjem tekstu: AIN), čija je nadležnost propisana posebnim propisom

14. *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 15227:2024) 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

15. *mobilno osoblje koje obavlja interoperabilne prekogranične usluge* je svaki radnik koji je član osoblja vlaka, koji je raspoređen interoperabilnim prekograničnim uslugama u trajanju više od jednog sata na temelju dnevne smjene

16. *modernizacija* je svaka veća preinaka podsustava ili dijela podsustava koja donosi promjenu tehničke dokumentacije koja se prilaže EU izjavi o provjeri, ako takva tehnička dokumentacija postoji, i koja poboljšava cjelokupnu izvedbu podsustava

17. *mreža* su pruge, kolodvori, terminali i sve vrste nepokretne opreme potrebne za osiguranje sigurnog i neprekinutog rada željezničkog sustava Europske unije

18. *nacionalna pravila* su propisi doneseni temeljem članka 7. i članka 40. ovoga Zakona, 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

19. *nacionalno akreditacijsko tijelo* je nacionalno akreditacijsko tijelo kako je definirano u članku 2. točki 11. Uredbe (EZ) br. 765/2008

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

tijelo kojemu su Republika Hrvatska i treća zemlja povjerile te zadatke kako bi se osigurao jedinstven sustav sigurnosti, pod uvjetom da je Europska unija u tu svrhu sklopila sporazum s dotičnom trećom zemljom ili da je Republika Hrvatska sklopila takav sporazum u skladu s ovlaštenjem koje je u tu svrhu odobrila Europska unija. U Republici Hrvatskoj funkciju nacionalnog tijela nadležnog za sigurnost u smislu zakonodavstva kojim se uređuje područje sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava Europske unije obavlja Agencija za sigurnost željezničkog prometa (u daljnjem tekstu: ASŽ)

21. *naručitelj* je javni ili privatni subjekt koji naručuje projektiranje i/ili izgradnju, obnovu ili modernizaciju podsustava

22. *nesreća* je 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

23. *noćna smjena* je svaka smjena od najmanje tri sata tijekom noćnog rada

24. *obnova* je svaka veća izmjena na podsustavu ili dijelu podsustava kojom se ne mijenja cjelokupna izvedba podsustava

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

26. *odmor izvan kuće* je dnevni odmor koji nije moguće koristiti u mjestu uobičajenog prebivališta mobilnog osoblja

27. *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 (primjerice, kao mikro, malo, srednje ili veliko poduzeće)

28. *osnovni parametar* je svaki regulatorni, tehnički ili operativni uvjet koji je od velike važnosti za interoperabilnost i utvrđen je u relevantnim tehničkim specifikacijama za interoperabilnost

29. *osnovni zahtjevi* su svi uvjeti navedeni u Prilogu V. ovoga Zakona koje željeznički sustav Europske unije, podsustavi i sastavni dijelovi interoperabilnosti, uključujući sučelja, moraju ispunjavati

30. *osoba s invaliditetom i osoba sa smanjenom 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 smanjena zbog dobi

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

32. *ozbiljna nesreća* je 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

33. *pješački prijelaz preko pruge* je mjesto križanja željezničke pruge i pješačke staze odnosno prometne površine određene za kretanje pješaka u istoj razini, a koji može biti i u sklopu željezničko-cestovnog prijelaza

34. *planirani koridor* željezničke pruge je infrastrukturni koridor za smještaj i realizaciju zahvata u prostoru određen prostornoplanskom dokumentacijom u skladu s propisima kojima se uređuje prostorno uređenje, a na temelju strateških razvojnih dokumenata Republike Hrvatske i Europske unije

35. *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 osobi ili pravnom subjektu, poput proizvođača, vlasnika ili posjednika:

a) za potrebe članka 41. ovoga Zakona „podnositelj zahtjeva“ je naručitelj ili proizvođač ili njihovi ovlašteni zastupnici

b) za potrebe članka 45. ovoga Zakona „podnositelj zahtjeva” je fizička ili pravna osoba koja zahtijeva odluku ERA-e o odobrenju tehničkih rješenja predviđenih za projekte pružne opreme Europskog sustava upravljanja željezničkim prometom (eng. *European Rail Traffic Management System*: dalje u tekstu: ERTMS)

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

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

38. *podsustavi* su strukturni ili funkcionalni dijelovi željezničkog sustava Europske unije, kako je navedeno u Prilogu IV. ovoga Zakona

39. *pokretni podsustav* je podsustav željezničkog vozila i prometno-upravljački te signalni podsustav ugrađen u vozilo

40. *poseban slučaj* je svaki dio željezničkog sustava za koji su u tehničkim specifikacijama za interoperabilnost 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 Europske 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

41. *posjednik* je 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

42. *postojeći željeznički sustav* je infrastruktura koju čine pruge i nepokretna postrojenja postojeće željezničke mreže, kao i željeznička vozila svih kategorija i podrijetla koja prometuju po toj infrastrukturi

43. *pošiljatelj* je poduzeće koje šalje robu u vlastito ime ili u ime treće osobe

44. *potvrda* je usklađena dopunska potvrda u kojoj je navedeno po kojoj željezničkoj infrastrukturi imatelj potvrde smije voziti i kojim željezničkim vozilima smije upravljati

45. *praznioc* je poduzeće koje istovaruje robu iz vagonske cisterne, vagona s cisternom koja se može skinuti, prenosive cisterne ili kontejner cisterne, iz vagona, velikog kontejnera ili manjeg kontejnera za prijevoz rasutog tereta, baterijskog vagona ili višedijelnog plinskog kontejnera

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

47. *prihvatljiv način osiguravanja usklađenosti* su neobvezujuća mišljenja koja izdaje ERA radi definiranja načina utvrđivanja usklađenosti s osnovnim zahtjevima

48. *prijevoznik* je poduzeće koje obavlja prijevoz u skladu s ugovorom o prijevozu

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

50. *proizvod* je proizvod dobiven postupkom proizvodnje, uključujući sastavne dijelove interoperabilnosti i podsustave

51. *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 žigom

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

53. *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

54. *pružni pojas* je pojas koji 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

55. *punioc* je poduzeće koje utovaruje robu u 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 višedijelni plinski kontejner

56. *puštanje u uporabu* su sve aktivnosti kojima se podsustav stavlja u operativno stanje

57. *serija* je niz identičnih vozila jednog projektiranog tipa

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

59. *strojovođa* je 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

60. *subjekt nadležan za održavanje* (*eng. Entity in Charge of Maintenance,* u daljnjem tekstu: ECM) je subjekt koji je nadležan za održavanje vozila i koji je kao takav registriran u registru vozila iz članka 47. Direktive (EU) 2016/797

61. *sustav upravljanja sigurnošću* su organizacija, aranžmani i postupci koje uspostavlja upravitelj infrastrukture ili željeznički prijevoznik radi osiguranja sigurnog upravljanja svojom djelatnošću

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

63. *tehnička specifikacija za interoperabilnost* (u daljnjem tekstu: TSI) je 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 Europske unije

64. *tijelo za ocjenjivanje sukladnosti* je 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

65. *tip* je tip vozila koji određuje osnovne značajke projekta vozila, kako su obuhvaćene potvrdom o tipskom ispitivanju ili ispitivanju projekta opisanom u odgovarajućem modulu za provjeru

66. *upravitelj infrastrukture* je upravitelj infrastrukture kako je definirano propisom kojim se uređuje područje željeznice

67. *usklađena norma* je europska norma kako je definirana u članku 2. stavku 1. točki (c) Uredbe (EU) br. 1025/2012

68. *utovaritelj* je 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

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

70. *velika šteta* je šteta koju istražno tijelo može odmah procijeniti na ukupno najmanje dva milijuna eura

71. *vlak* je najmanje jedna vučna jedinica, neovisno o tome jesu li na nju prikvačena željeznička vozila, s raspoloživim podacima o vlaku koja prometuje između najmanje dva određena mjesta

72. *vozilo* je željezničko vozilo koje je prikladno za kretanje na kotačima po željezničkoj pruzi, s pogonom ili bez njega, a sastoji se od jednog ili više strukturnih i funkcionalnih podsustava

73. *vrijeme vožnje* je trajanje propisanog rada kada je strojovođa odgovoran za vučnu jedinicu, isključujući propisano vrijeme pripreme ili zaustavljanja te vučne jedinice, ali uključujući bilo koji predviđeni prekid kada je strojovođa i dalje odgovoran za vučnu jedinicu

74. *vrsta djelovanja* je 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

75. *zajedničke sigurnosne metode (eng. Common Safety Methods,* u daljnjem tekstu: CSM*)* su metode kojima se opisuje ocjena razine sigurnosti i postizanje sigurnosnih ciljeva te usklađenost s drugim sigurnosnim zahtjevima

76. *zajednički sigurnosni ciljevi (eng. Common Safety Targets,* u daljnjem tekstu: CST*)* su minimalne razine sigurnosti koje treba dosegnuti sustav kao cjelina i, kada je to izvedivo, različiti dijelovi željezničkog sustava Europske unije, kao što je konvencionalni željeznički sustav, željeznički sustav velikih brzina, dugački željeznički tuneli ili pruge koje se upotrebljavaju isključivo za prijevoz tereta

77. *zamjena u okviru održavanja* je svaka zamjena sastavnih dijelova u okviru preventivnog ili korektivnog održavanja dijelovima s istom funkcijom i izvedbom

78. *zaštitni pružni pojas* je pojas koji 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, u kojem nije dozvoljeno provođenje zahvata u prostoru i/ili gradnja bez posebnih uvjeta upravitelja željezničke infrastrukture

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

80. *„željeznički prijevoznik"* je željeznički prijevoznik kako je definirano propisom kojim se uređuje područje željeznice 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

81. *željeznički sustav* je željeznički sustav Europske unije kako je definiran u Prilogu III. ovoga Zakona

82. *željezničko-cestovni prijelaz* je mjesto križanja željezničke pruge 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) Ostali pojmovi u smislu ovoga Zakona imaju jednako značenje kao pojmovi uporabljeni u propisima Europske unije kojima se uređuje područje sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava.

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

POGLAVLJE II.
SIGURNOST

ODJELJAK A
RAZVOJ SIGURNOSTI ŽELJEZNICA I UPRAVLJANJE SIGURNOŠĆU ŽELJEZNICA

Uloga sudionika željezničkog sustava u razvoju i poboljšanju sigurnosti željeznice

Članak 5.

(1) Ministarstvo nadležno za željeznički promet, ASŽ i AIN, s ciljem razvoja i poboljšanja sigurnosti željeznica, u granicama svojih nadležnosti:

a) osiguravaju da se sigurnost željezničkog prometa u željezničkom sustavu općenito održava i, gdje je to opravdano i izvedivo, stalno poboljšava, uzimajući u obzir razvoj zakonodavstva Europske unije i međunarodnih pravila te tehnički i znanstveni napredak, dajući prednost sprječavanju nesreća
b) osiguravaju da se sve primjenjivo zakonodavstvo izvršava na otvoren i nediskriminirajući način potičući razvoj jedinstvenog europskog sustava željezničkog prijevoza
c) osiguravaju da se mjerama za razvoj i poboljšanje sigurnosti željeznice uzima u obzir potreba za pristupom utemeljenim na sustavu
d) osiguravaju da odgovornost za siguran rad željezničkog sustava Europske unije i upravljanja rizicima koji su s time povezani snose upravitelj infrastrukture i željeznički prijevoznici pri

čemu je svaki odgovoran za svoj dio sustava, čime ih se obvezuje da provode potrebne mjere za upravljanje rizicima kako je navedeno u članku 6. stavku 1. točki (a) Direktive (EU) 2016/798, prema potrebi u međusobnoj suradnji, primjenjuju pravila Europske unije i nacionalna pravila te uspostave sustave upravljanja sigurnošću u skladu s ovim Zakonom

e) osiguravaju da je svaki upravitelj infrastrukture i svaki željeznički prijevoznik odgovoran dotičnim korisnicima, klijentima, radnicima i drugim sudionicima iz stavka 3. ovoga članka za svoj dio sustava i njegov siguran rad, uključujući nabavu materijala i ugovaranje usluga
f) razvijaju i objavljuju godišnje sigurnosne planove u kojima se navode mjere planirane za ostvarivanje CST-ova i
g) kada je to moguće, podržavaju ERA-u u njezinom radu pri nadgledanju razvoja sigurnosti željeznice na razini Europske unije.

(2) Željeznički prijevoznici i upravitelji infrastrukture moraju:

a) provoditi potrebne mjere za upravljanje rizicima iz članka 6. stavka 1. točke (a) Direktive (EU) 2016/798, prema potrebi u međusobnoj suradnji i suradnji s drugim sudionicima
b) u svojim sustavima upravljanja sigurnošću uzimati u obzir rizike povezane s aktivnostima drugih sudionika i trećih osoba
c) prema potrebi, ugovorno obvezati druge sudionike iz stavka 3. ovoga članka koji imaju mogući utjecaj na siguran rad željezničkog sustava Europske unije da provode mjere za upravljanje rizicima i
d) osigurati 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) Direktive (EU) 2016/798 te da je isto propisano u ugovornim aranžmanima koje treba predočiti na zahtjev ERA-e ili ASŽ-a.

(3) Ne dovodeći u pitanje odgovornosti željezničkih prijevoznika i upravitelja infrastrukture iz stavka 2. 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, punioce, praznioce, utovaritelje, istovaritelje, moraju:

a) provoditi potrebne mjere za upravljanje rizicima, prema potrebi u suradnji s drugim sudionicima i
b) osiguravati 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.

(4) Željeznički prijevoznici, upravitelji infrastrukture i svi sudionici iz stavka 3. ovoga članka koji otkriju sigurnosni rizik povezan s nedostacima i nesukladnostima u konstrukciji ili kvarovima tehničke opreme, uključujući one na opremi strukturnih podsustava ili o njima budu obaviješteni, u granicama svojih nadležnosti moraju:

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

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

(5) U slučaju razmjene vozila između željezničkih prijevoznika, svaki sudionik koji je uključen u razmjenu pruža sve informacije relevantne za siguran rad, uključujući, ali ne ograničavajući se na, stanje i povijest dotičnog vozila, elemente dokumentacije o održavanju u svrhu sljedivosti, sljedivost utovarnih djelatnosti i teretne listove.

Zajednički sigurnosni pokazatelji

Članak 6.

(1) ASŽ mora dostavljati informacije o zajedničkim sigurnosnim pokazateljima (eng. *Common Safety Indicators*, u daljnjem tekstu: CSI) putem godišnjih izvješća iz članka 24. ovoga Zakona ministarstvu nadležnom za željeznički promet s ciljem olakšanja procjene ostvarenja CST-a i osiguranja nadgledanja općeg razvoja sigurnosti željeznice.

(2) CSI-evi su navedeni u Prilogu I. ovoga Zakona.

Nacionalna pravila u području sigurnosti

Članak 7.

(1) Nova nacionalna pravila utvrđuju se na temelju ovoga Zakona samo u sljedećim slučajevima:

a) ako pravila koja se odnose na postojeće sigurnosne metode nisu obuhvaćena CSM-om
b) ako operativna pravila željezničke mreže još nisu obuhvaćena TSI-ovima
c) kao hitnu preventivnu mjeru, posebice nakon nesreće ili incidenta
d) kada je potrebno revidirati pravilo o kojem se već obavijestilo i
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 Poglavljem IV. ovoga Zakona.

(2) Ministarstvo nadležno za željeznički promet podnosi nacrt novog nacionalnog pravila iz stavka 1. ovoga članka ERA-i i Europskoj 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.

(3) Pravila i ograničenja izričito lokalne naravi, o kojima nisu obaviještene ERA i Europska komisija, navode se u registrima infrastrukture iz članka 72. ovoga Zakona ili se naznačuju u izvješću o mreži u skladu s odredbama propisa kojim se uređuje područje željeznice.

(4) Nacionalna pravila iz stavka 1. ovoga članka o kojima se nije obavijestilo ERA-u i Europsku komisiju u skladu s ovim člankom, ne primjenjuju se za potrebe ovoga Zakona.

(5) Pravilnik o utvrđenim nacionalnim pravilima iz područja sigurnosti iz stavka 1. točaka a), b), d) i e) i Naredbu o hitnoj preventivnoj mjeri iz stavka 1. točke c) ovoga članka donosi ministar nadležan za željeznički promet.

Sustavi upravljanja sigurnošću

Članak 8.

(1) Upravitelji infrastrukture i željeznički prijevoznici dužni su uspostaviti svoje sustave upravljanja sigurnošću radi osiguranja da željeznički sustav Europske 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 7. ovoga Zakona.

(2) Sustav upravljanja sigurnošću mora se dokumentirati u svim relevantnim dijelovima i mora posebno opisivati raspodjelu odgovornosti unutar organizacije upravitelja infrastrukture ili željezničkog prijevoznika.

(3) Sustav upravljanja sigurnošću 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 te mora uključivati jasnu obvezu dosljedne primjene znanja i metoda u vezi s ljudskim čimbenicima.

(4) 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.

(5) Sustav upravljanja sigurnošću sadrži sljedeće osnovne elemente:

a) sigurnosnu politiku koju je odobrio izvršni direktor organizacije i o kojoj je obavijestio svo osoblje
b) kvalitativne i kvantitativne ciljeve organizacije za održavanje i unapređenje sigurnosti te planove i postupke za postizanje tih ciljeva
c) postupke za ispunjavanje postojećih, novih i izmijenjenih tehničkih i operativnih normi ili drugih propisanih uvjeta, kako su utvrđeni u TSI-ovima, nacionalnim pravilima iz članka 7. i Priloga II. ovoga Zakona, u drugim relevantnim pravilima ili u odlukama nadležnih tijela
d) postupke za osiguranje usklađenosti s normama i drugim propisanim uvjetima tijekom cijelog životnog ciklusa opreme i obavljanja djelatnosti
e) postupke i metode za otkrivanje rizika, provedbu procjene rizika i implementaciju mjera za upravljanje rizicima u slučaju kada promjena uvjeta poslovanja ili uvođenje novih materijala postavljaju nove rizike za infrastrukturu ili sučelje „čovjek-stroj-organizacija“
f) osiguravanje programa za osposobljavanje osoblja i sustava radi osiguranja održavanja osposobljenosti osoblja i odgovarajućeg obavljanja zadaća, uključujući mjere u pogledu fizičke i psihičke sposobnosti

g) mjere za pružanje dostatnih informacija unutar organizacije i, prema potrebi, između organizacija u željezničkom sustavu
h) postupke i oblike za dokumentiranje informacija o sigurnosti i određivanje postupka za kontrolu konfiguracije bitnih informacija o sigurnosti
i) postupke kojima se osigurava prijavljivanje, istraživanje i analiziranje nesreća, incidenata, izbjegnutih nesreća i ostalih opasnih događaja te poduzimanje potrebnih preventivnih mjera
j) osiguravanje planova djelovanja, upozoravanja i informiranja u izvanrednim situacijama koji su dogovoreni s odgovarajućim javnim tijelima i
k) osiguravanje redovitih unutarnjih revizija sustava upravljanja sigurnošću.

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

(7) Sustav upravljanja sigurnošću mora biti prilagođen vrsti, opsegu, području djelovanja i drugim uvjetima djelatnosti koja se obavlja te se njime mora osigurati upravljanje svim rizicima povezanima s djelatnošću upravitelja infrastrukture ili željezničkog prijevoznika, uključujući pružanje usluga održavanja, ne dovodeći u pitanje članak 12. ovoga Zakona, i nabavu materijala te ugovaranje vanjskih usluga.

(8) 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 5. ovoga Zakona.

(9) Upravitelj infrastrukture u svom sustavu upravljanja sigurnošću mora uzeti u obzir učinke obavljanja djelatnosti različitih željezničkih prijevoznika na željezničku 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.

(10) 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, a u slučaju prekogranične infrastrukture, suradnjom među relevantnim upraviteljima infrastrukture olakšava se potrebna koordinacija i pripremljenost nadležnih hitnih službi s obje strane granice.

(11) Nakon ozbiljne nesreće željeznički prijevoznik pruža pomoć žrtvama pomažući im u postupcima u povodu pritužbi u skladu s pravom Europske unije, a osobito Uredbom (EU) 2021/782 Europskog parlamenta i Vijeća od 29. travnja 2021. o pravima i obvezama putnika u željezničkom prijevozu (preinaka) (Tekst značajan za EGP) (SL L 172, 17.5.2021.), 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.

(12) Najkasnije do 31. svibnja svake godine upravitelji infrastrukture i željeznički prijevoznici podnose ASŽ-u godišnje izvješće o sigurnosti koje se odnosi na prethodnu kalendarsku godinu, a koje sadrži:

a) podatke o tome kako se ispunjavaju korporativni sigurnosni ciljevi organizacije i rezultate sigurnosnih planova
b) pregled razvoja nacionalnih sigurnosnih pokazatelja i CSI-eva iz članka 6. ovoga Zakona, ako je to relevantno za organizaciju koja podnosi izvješće
c) rezultate unutarnje revizije sigurnosti
d) zapažanja o smetnjama i ispadima u radu pri odvijanju željezničkog prijevoza i upravljanju infrastrukturom koji bi mogli biti relevantni za nacionalno tijelo nadležno za sigurnost, uključujući sažetak informacija koje su pružili relevantni sudionici u skladu s člankom 5. stavkom 4. točkom b) ovoga Zakona i
e) izvješće o primjeni relevantnih CSM-ova.

Jedinstvena potvrda o sigurnosti

Članak 9.

(1) Pristup željezničkoj infrastrukturi odobrava se samo željezničkim prijevoznicima koji posjeduju jedinstvenu potvrdu o sigurnosti koju je izdala ERA u skladu sa stavcima 8. do 13. ovoga članka ili koje je izdao ASŽ u skladu sa stavcima 14. do 18. ovoga članka.

(2) 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.

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

(4) 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 8. ovoga Zakona i da taj sustav ispunjava zahtjeve utvrđene u TSI-ovima, CSM-ovima i CST-ovima te 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 relevantnim nacionalnim pravilima o kojima se obavijestilo u skladu s člankom 7. ovoga Zakona.

(5) Zahtjev iz stavka 4. ovoga članka 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.

(6) ERA ili, u slučajevima predviđenima u stavcima 14. do 18. ovoga članka, ASŽ 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.

(7) ERA ili, u slučajevima predviđenima u stavcima 14. do 18. ovoga članka ASŽ primjenjuje praktične aranžmane o postupku izdavanja potvrde koji je utvrđen Provedbenom uredbom 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.) (u daljnjem tekstu: Provedbena uredba Komisije (EU) 2018/763).

(8) ERA izdaje jedinstvenu potvrdu o sigurnosti željezničkim prijevoznicima čije se područje djelovanja nalazi u jednoj državi članici ili više njih. Kako bi izdala takvu potvrdu, ERA:

a) ocjenjuje elemente navedene u stavku 4. točki a) ovoga članka i
b) odmah upućuje cjelokupnu dokumentaciju željezničkog prijevoznika nacionalnom tijelu nadležnom za sigurnost na planiranom području djelovanja radi ocjene elemenata navedenih u stavku 4. točki b) ovoga članka.

(9) U okviru ocjena iz stavka 8. ovoga članka ERA ili ASŽ ovlašteni su obavljati posjete i inspekcije u prostorima željezničkog prijevoznika i provoditi revizije, te mogu zatražiti relevantne dodatne informacije. ERA i nacionalna tijela nadležna za sigurnost koordiniraju organizaciju takvih posjeta, revizija i inspekcija.

(10) Ako se ERA ne složi s negativnom ocjenom ASŽ-a u skladu sa stavkom 8. točkom b) ovoga članka, o tome obavješćuje ASŽ i navodi razloge za svoje neslaganje. ERA i ASŽ surađuju s ciljem postizanja dogovora o uzajamno prihvatljivoj ocjeni. ERA i ASŽ prema potrebi mogu odlučiti u taj postupak uključiti i željezničkog prijevoznika.

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

(12) Odbor za žalbe odlučuje o tome hoće li potvrditi nacrt odluke ERA-e u roku od mjesec dana od zahtjeva ASŽ-a.

(13) Ako se ERA ne složi s pozitivnom ocjenom jednog ili više nacionalnih tijela nadležnih za sigurnost u skladu sa stavkom 8. točkom b) ovoga članka, ona o tome obavješćuje dotično tijelo ili tijela i navodi razloge za svoje neslaganje. ERA i ASŽ surađuju s ciljem postizanja dogovora o uzajamno prihvatljivoj ocjeni. ERA i ASŽ prema potrebi mogu odlučiti u taj postupak uključiti i podnositelja zahtjeva. Ako u roku od mjesec dana nakon što je ERA o svom neslaganju obavijestila ASŽ nije bilo moguće postići dogovor o uzajamno prihvatljivoj ocjeni, ERA donosi konačnu odluku.

(14) Kada je područje djelovanja ograničeno na Republiku Hrvatsku, ASŽ može, na vlastitu odgovornost i na zahtjev podnositelja zahtjeva, izdati jedinstvenu potvrdu o sigurnosti. Kako bi izdalo takvu potvrdu, ASŽ ocjenjuje dokumentaciju u odnosu na sve elemente navedene u stavku 4. ovoga članka i primjenjuje praktične aranžmane koje je utvrdila Europska komisija Provedbenom uredbom Komisije (EU) 2018/763.

(15) U okviru ocjena iz stavka 14. ovoga članka ASŽ je ovlašten obavljati posjete i inspekcije u prostorima željezničkog prijevoznika te provoditi revizije.

(16) U roku od mjesec dana od primitka zahtjeva podnositelja zahtjeva, ASŽ mora obavijestiti podnositelja zahtjeva da je dokumentacija potpuna ili zatražiti relevantne dodatne informacije.

(17) 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.

(18) ASŽ u potpunosti je odgovoran za svaku jedinstvenu potvrdu o sigurnosti koju izdaje.

(19) Upravitelj infrastrukture može željezničkim prijevoznicima iz trećih zemalja odobriti pristup kolodvoru na svojem području koji je određen za prekogranične aktivnosti i nalazi se u blizini granice Republike Hrvatske, a da za to ne mora zahtijevati jedinstvenu potvrdu 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 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 ugovornih obveza povezanih sa sigurnošću.

(20) 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.

(21) 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 stavcima od 10. do 13. ovoga članka obrazlaže se na odgovarajući način. U roku od mjesec dana od primitka odluke podnositelj zahtjeva može od ERA-e ili ASŽ-a, prema potrebi, zatražiti preispitivanje odluke te oni u roku od dva mjeseca od datuma primitka zahtjeva za preispitivanje moraju potvrditi ili opozovati svoju odluku.

(22) Ako negativna odluka ASŽ-a bude potvrđena, podnositelj zahtjeva može pokrenuti upravni spor pred nadležnim upravnim sudom sukladno članku 18. ovoga Zakona.

(23) Jedinstvena potvrda o sigurnosti koju je u skladu s ovim člankom izdala ERA ili ASŽ obnavlja se po primitku zahtjeva željezničkog prijevoznika u vremenskim razmacima koji ne premašuju pet godina. Jedinstvena potvrda o sigurnosti uvijek se mora ažurirati u cijelosti ili djelomično kada se vrsta ili opseg djelovanja znatno promijeni.

(24) Ako podnositelj zahtjeva već posjeduje jedinstvenu potvrdu o sigurnosti izdanu u skladu sa stavcima od 8. do 13. ovoga članka i želi proširiti svoje područje djelovanja ili ako već posjeduje jedinstvenu potvrdu o sigurnosti izdanu u skladu sa stavcima od 14. do 17. ovoga članka i želi proširiti svoje područje djelovanja na drugu državu članicu, on mora dopuniti dokumentaciju relevantnim dokumentima iz stavaka 4. i 5. ovoga članka koji se odnose na dodatno područje djelovanja.

(25) Podnositelj zahtjeva iz stavka 24. ovoga članka podnosi dokumentaciju ERA-i koja, nakon provedbe postupaka utvrđenih u stavcima od 6. do 13. ovoga članka, izdaje ažuriranu jedinstvenu potvrdu o sigurnosti koja obuhvaća prošireno područje djelovanja. U tom se slučaju u svrhu ocjenjivanja dokumentacije određene u stavku 4. točki b) ovoga članka provodi savjetovanje samo s dotičnim nacionalnim tijelima nadležnima za sigurnost na koje se odnosi proširenje djelovanja.

(26) Ako željeznički prijevoznik posjeduje jedinstvenu potvrdu o sigurnosti u skladu sa stavcima 14. do 17. ovoga članka i želi proširiti područje djelovanja na Republiku Hrvatsku, on dopunjava dokumentaciju relevantnim dokumentima iz stavaka 4. i 5. ovoga članka koji se odnose na dodatno područje djelovanja. Željeznički prijevoznik podnosi dokumentaciju putem jedinstvene kontaktne točke iz članka 12. Uredbe (EU) 2016/796 ASŽ-u koji, nakon provedbe postupaka utvrđenih u stavcima 14. do 17. ovoga članka, izdaje ažuriranu jedinstvenu potvrdu o sigurnosti koja obuhvaća prošireno područje djelovanja.

(27) ERA 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.

Uvjerenje o sigurnosti za upravitelje infrastrukture

Članak 10.

(1) Kako bi se upravitelju infrastrukture omogućilo upravljanje željezničkom infrastrukturom i njezina uporaba, on mora ishoditi uvjerenje o sigurnosti od ASŽ-a.

(2) Uvjerenje o sigurnosti sadrži uvjerenje kojim se potvrđuje prihvatljivost sustava upravljanja sigurnošću upravitelja infrastrukture kako je predviđeno u članku 8. ovoga Zakona 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 signalnog sustava.

(3) ASŽ mora na svojoj mrežnoj stranici javno i bez naknade objaviti smjernice za podnošenje zahtjeva za izdavanje 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.

(4) 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 infrastrukturni, signalni ili energetski podsustavi ili načela njihova rada i održavanja. Upravitelj infrastrukture bez odgode obavješćuje ASŽ o svim takvim promjenama.

(5) ASŽ može zahtijevati da se uvjerenje o sigurnosti revidira nakon znatnih promjena regulatornog okvira u području sigurnosti.

(6) ASŽ 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.

(7) ASŽ bez odgode, a u svakom slučaju u roku od dva tjedna, obavješćuje ERA-u o uvjerenjima o sigurnosti koja su izdana, obnovljena, izmijenjena ili ukinuta te 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.

(8) U slučaju prekogranične infrastrukture ASŽ mora surađivati s nadležnim tijelom nadležnim za sigurnost u susjednoj državi u svrhu izdavanja uvjerenja o sigurnosti.

Pristup centrima za osposobljavanje

Članak 11.

(1) Željeznički prijevoznici i upravitelji infrastrukture te njihovo osoblje koje obavlja zadaće bitne za sigurnost moraju imati pravedan i nediskriminirajući pristup centrima za osposobljavanje strojovođa i pratećeg osoblja u vlakovima u slučaju kada je takvo osposobljavanje potrebno za pružanje usluga na željezničkoj mreži u Republici Hrvatskoj.

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

(3) ASŽ je dužan osigurati ispitivanje i dodjelu potvrda o osposobljenosti osoblju željezničkih prijevoznika i upravitelja infrastrukture, ukoliko centar za osposobljavanje ne pruža te usluge.

(4) ASŽ osigurava da usluge osposobljavanja ispunjavaju zahtjeve utvrđene u Poglavlju IV. ovoga Zakona, u TSI-evima ili u nacionalnim pravilima iz članka 7. stavka 1. točke e) ovoga Zakona.

(5) Ako su centri za osposobljavanje dostupni samo kod jednog željezničkog prijevoznika ili upravitelja infrastrukture, drugi željeznički prijevoznici moraju imati pristup tim uslugama po razumnoj i nediskriminirajućoj cijeni, koja je povezana s troškovima i koja može uključivati profitnu maržu.

(6) 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.

(7) Željeznički prijevoznici i upravitelji infrastrukture odgovorni su za razinu osposobljenosti i kvalifikacije svojeg osoblja koje obavlja rad bitan za sigurnost.

Održavanje vozila

Članak 12.

(1) Za svako se vozilo, prije početka uporabe na mreži, određuje ECM koji mora biti registriran u registru vozila u skladu s člankom 71. ovoga Zakona i 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 5. ovoga Zakona, ECM osigurava da su vozila, za čije je održavanje nadležan, u stanju koje omogućuje sigurnu vožnju. U tu svrhu ECM mora uspostaviti sustav održavanja za ta vozila te putem tog sustava mora:

a) osigurati 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-eva
b) implementirati potrebne metode za vrednovanje i procjenu rizika uspostavljene u CSM-ovima kako je navedeno u članku 6. stavku 1. točki (a) Direktive (EU) 2016/798, prema potrebi u suradnji s drugim sudionicima
c) osigurati da njegovi izvođači provode mjere za upravljanje rizicima putem primjene CSM-a za nadgledanje iz članka 6. stavka 1. točke (c) Direktive (EU) 2016/798 te da je to propisano u ugovornim aranžmanima koji se predočuju na zahtjev ERA-e ili ASŽ-a i
d) osigurati sljedivost djelatnosti održavanja.

(3) Sustav održavanja sastoji se od:

a) funkcije nositelja upravljanja za nadzor i koordinaciju funkcija održavanja iz točaka b) do d) ovoga stavka 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 i
d) funkcije nositelja održavanja koji provodi potrebno tehničko održavanje vozila ili njegovih dijelova, uključujući dokumentaciju o puštanju u uporabu.

(4) ECM sam obavlja funkciju nositelja upravljanja, no može s drugim ugovornim strankama, kao što su radionice za održavanje, ugovoriti obavljanje funkcija održavanja iz točaka b) do d) stavka 3. ovoga članka ili njihovih dijelova.

(5) ECM osigurava usklađenost svih funkcija navedenih u stavku 3. ovoga članka sa zahtjevima i kriterijima ocjenjivanja navedenima u Prilogu II. ovoga Zakona.

(6) Radionice za održavanje primjenjuju relevantne točke Priloga II. ovoga Zakona kako je utvrđeno u Provedbenoj uredbi Komisije (EU) 2019/779 od 16. svibnja 2019. o utvrđivanju detaljnih odredbi o sustavu izdavanja ovlaštenja subjektima nadležnima za održavanje vozila na temelju Direktive (EU) 2016/798 Europskog parlamenta i Vijeća te o stavljanju izvan snage Uredbe Komisije (EU) br. 445/2011 (Tekst značajan za EGP) (SL L 139I, 27.5.2019) (u daljnjem tekstu: Provedbena uredba Komisije (EU) 2019/779), koji odgovaraju funkcijama i djelatnostima za koje se izdaje ovlaštenje.

(7) U slučaju teretnih vagona ili drugih vozila na koja se odnosi Provedbena uredba Komisije (EU) 2019/779, svaki ECM ovlašćuje se, te mu ASŽ dodjeljuje ovlaštenje ECM-a u skladu sa sljedećim uvjetima:

a) postupci akreditacije i priznavanja postupaka izdavanja ovlaštenja temelje se na kriterijima neovisnosti, stručnosti i nepristranosti
b) sustavom izdavanja ovlaštenja dokazuje se da je ECM uspostavio sustav održavanja kojim se osigurava stanje koje omogućuje sigurnu vožnju svakog vozila za čije je održavanje subjekt nadležan
c) ovlaštenje ECM-a temelji se na ocjeni sposobnosti ECM-a da ispuni relevantne zahtjeve i kriterije ocjenjivanja navedene u Prilogu II. ovoga Zakona i dosljedno ih primjenjuje, a uključuje sustav nadzora kojim se osigurava kontinuirano ispunjavanje tih zahtjeva i kriterija ocjenjivanja nakon dodjele ovlaštenja ECM-a i
d) izdavanje ovlaštenja radionicama za održavanje temelji se na usklađenosti s relevantnim točkama Priloga II. ovoga Zakona koji se primjenjuju na odgovarajuće funkcije i djelatnosti za koje se izdaje ovlaštenje.

(8) Ako je ECM željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture, usklađenost s uvjetima navedenima u stavku 7. točki a) ovoga članka provjerava ASŽ u skladu s postupcima iz članka 9. ili 10. ovoga Zakona te se potvrđuje u okviru jedinstvene potvrde o sigurnosti odnosno uvjerenja o sigurnosti.

(9) Ovlaštenja izdana u skladu sa stavcima 7. i 8. ovoga članka važeća su u cijeloj Europskoj uniji.

Odstupanja od sustava izdavanja ovlaštenja subjektima nadležnim za održavanje

Članak 13.

(1) Obveze utvrđivanja ECM-a mogu se ispuniti alternativnim mjerama, s obzirom na sustav održavanja utvrđen u članku 12. ovoga Zakona u sljedećim slučajevima:

a) za vozila registrirana u trećoj zemlji i održavana u skladu s pravom te zemlje
b) za vozila koja se koriste na mrežama ili na prugama čija je širina kolosijeka drukčija od širine kolosijeka na glavnoj željezničkoj mreži u Europskoj uniji te u pogledu kojih se ispunjavanje zahtjeva utvrđenih u članku 12. stavku 2. ovoga Zakona osigurava međunarodnim sporazumima s trećim zemljama
c) za teretne vagone i putničke vagone koji se zajednički koriste s trećim zemljama u kojima je širina kolosijeka drukčija od širine kolosijeka na glavnoj željezničkoj mreži u Europskoj uniji
d) za vozila koja se koriste u mrežama iz članka 3. stavka 4. ovoga Zakona i vojnu opremu te posebni prijevoz, za koje ASŽ treba izdati *ad hoc* odobrenje koje treba biti izdano prije njihovog početka uporabe, te se u tom slučaju odstupanja odobravaju za razdoblja koja nisu dulja od pet godina.

(2) Alternativne mjere iz stavka 1. ovoga članka provode se putem odstupanja koja odobrava ASŽ ili ERA pri:

a) registriranju vozila u skladu s člankom 47. Direktive (EU) 2016/797 ako se to odnosi na utvrđivanje ECM-a
b) izdavanju jedinstvenih potvrda o sigurnosti željezničkim prijevoznicima i uvjerenja o sigurnosti upraviteljima infrastrukture u skladu s člancima 9. i 10. ovoga Zakona, ako se to odnosi na utvrđivanje ECM-a ili izdavanja ovlaštenja tom subjektu.

(3) Odstupanja iz stavka 2. ovoga članka utvrđuju se i obrazlažu u godišnjem izvješću iz članka 24. ovoga Zakona. Ako se pokaže da se preuzimaju nepotrebni rizici u pogledu sigurnosti u željezničkom sustavu Europske unije, ERA o tome odmah obavješćuje Europsku komisiju, te Europska komisija stupa u kontakt s uključenim stranama i, prema potrebi, zahtijeva da se povuče odluka o odstupanju.

Agencija za sigurnost željezničkog prometa

Članak 14.

(1) ASŽ je javna ustanova sa sjedištem u Zagrebu.

(2) Osnivač ASŽ-a je Republika Hrvatska, a osnivačka prava u skladu s odredbama ovoga Zakona ostvaruje Vlada Republike Hrvatske.

(3) ASŽ 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.

(4) ASŽ je samostalna u obavljanju poslova iz svojeg djelokruga, a za svoj rad odgovara Vladi Republike Hrvatske.

(5) ASŽ je organizacijski, pravno i u donošenju odluka neovisna o svakom željezničkom prijevozniku, upravitelju infrastrukture, podnositelju zahtjeva ili naručiteljima, uključujući sve subjekte koji dodjeljuju ugovore o javnim uslugama.

(6) Naziv ASŽ-a na engleskom jeziku je *Croatian Railway Safety Agency*.

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

Nadležnost Agencije za sigurnost željezničkog prometa

Članak 15.

(1) ASŽ je nadležna za:

a) odobravanje i puštanje u uporabu pružnih prometno-upravljačkih i signalnih podsustava, energetskih podsustava i infrastrukturnih podsustava koji čine željeznički sustav Europske unije u skladu s člankom 44. stavkom 2. ovoga Zakona
b) izdavanje, obnavljanje, izmjenu i ukidanje odobrenja za stavljanje vozila na tržište u skladu s člankom 47. stavcima 13. do 16. ovoga Zakona i odobrenja za tip vozila u skladu s člankom 50. ovoga Zakona
c) pružanje potpore ERA-i 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 50. ovoga Zakona
d) nadziranje usklađenosti sastavnih dijelova interoperabilnosti s osnovnim zahtjevima na području Republike Hrvatske kako je propisano u članku 34. ovoga Zakona
e) osiguravanje da je dodijeljen broj vozila u skladu s člankom 70. ovoga Zakona i člankom 46. Direktive (EU) 2016/797, ne dovodeći u pitanje članak 71. stavak 3. ovoga Zakona
f) pružanje potpore ERA-i pri izdavanju, obnavljanju, izmjeni i ukidanju jedinstvenih potvrda o sigurnosti dodijeljenih u skladu s člankom 9. stavcima 8. i 9. ovoga Zakona
g) izdavanje, obnavljanje, izmjenu i ukidanje jedinstvenih potvrda o sigurnosti dodijeljenih u skladu s člankom 9. stavcima od 14. do 18. ovoga Zakona
h) izdavanje, obnavljanje, izmjenu i ukidanje uvjerenja o sigurnosti dodijeljenih u skladu s člankom 10. ovoga Zakona
i) nadgledanje, promicanje i, prema potrebi, izvršavanje i ažuriranje regulatornog okvira u području sigurnosti, uključujući sustav nacionalnih pravila
j) nadziranje željezničkih prijevoznika i upravitelja infrastrukture u skladu s člankom 16. ovoga Zakona
k) izdavanje, obnavljanje, izmjenu i ukidanje ovlaštenja izdanih ECM-ova
l) 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.)
m) inspekcijski nadzor nad provedbom ovoga Zakona i izravno primjenjivim propisima Europske unije
n) praćenje, promicanje i provođenje pravnog okvira sigurnosti željezničkog sustava, uključujući sudjelovanje u donošenju podzakonskih propisa i donošenje obvezujućih uputa iz područja svoje nadležnosti

o) izdavanje odobrenja za otvaranje novoizgrađenoga stalnoga ili privremenoga željezničko-cestovnog prijelaza odnosno pješačkog prijelaza preko pruge i objava odluke u „Narodnim novinama“
p) izdavanje odobrenja za zatvaranje postojećeg željezničko-cestovnog prijelaza odnosno pješačkog prijelaza preko pruge i objava odluke na mrežnim stranicama ASŽ-a i
r) poslove vezane uz ovlaštenja za strojovođe iz članka 90. stavka 1. ovoga Zakona.

(2) Nadležnosti iz stavka 1. ovoga članka ne mogu se prenijeti na upravitelje infrastrukture, željezničke prijevoznike ili naručitelje niti se s njima za obavljanje tih zadaća može sklopiti ugovor, osim poslova vezanih uz ovlaštenja za strojovođe čije je prenošenje zadataka definirano člankom 90. stavcima 3. do 7. ovoga Zakona.

(3) ASŽ sklapa sporazum s ERA-om sukladno članku 76. Uredbe (EU) 2016/796 uz prethodnu suglasnost ministarstva nadležnog za željeznički promet i ministarstva nadležnog za financije.

(4) Poslove iz stavka 1. točaka a), b), g), h), k), m), o) i p) ovoga članka i članka 90. stavka 1. točaka a), c) i d) ovoga Zakona ASŽ obavlja kao javnu ovlast.

(5) Ako se jedan dio inženjerske građevne konstrukcije djelomično nalazi u trećoj zemlji, a djelomično u Republici Hrvatskoj, Republika Hrvatska može, osim ASŽ-a, u skladu s člankom 4. točkom 20. ovoga Zakona te s pomoću međunarodnog sporazuma koji je Europska unija sklopila ili čije je sklapanje Europska unija odobrila, odrediti tijelo nadležno za sigurnost te inženjerske građevne konstrukcije i svih drugih elemenata željezničke infrastrukture koji su s njom povezani (u daljnjem tekstu: posebno tijelo nadležno za sigurnost). U skladu s tim međunarodnim sporazumom ASŽ može privremeno preuzeti nadležnost za dio inženjerske građevne konstrukcije koja se nalazi na državnom području Republike Hrvatske.

(6) U kontekstu bilo kojeg od međunarodnih sporazuma iz stavka 5. ovoga članka, posebno tijelo nadležno za sigurnost poštuje pravo Europske unije. U svrhu poštivanja prava Europske unije i prema potrebi radi sigurnosti željeznice, Republika Hrvatska se bez odgode koristi pravom dodijeljenim tim međunarodnim sporazumom, pri čemu ASŽ ima pravo preuzeti isključivu nadležnost nad dijelom inženjerske građevne konstrukcije koja se nalazi u Republici Hrvatskoj.

(7) Ako se u sporu upućenom na arbitražu u skladu s međunarodnim sporazumom pojavi pitanje koje se odnosi na tumačenje prava Europske unije, Sud Europske unije (u daljnjem tekstu: Sud) nadležan je za odlučivanje o tom prethodnom pitanju na zahtjev arbitražnog suda uspostavljenog radi rješavanja sporova na temelju tog međunarodnog sporazuma.

(8) Odredbe prava Europske unije kojima se uređuju postupci pred Sudom u skladu s člankom 267. Ugovora o funkcioniranju Europske unije primjenjuju se *mutatis mutandis* na zahtjeve za odlučivanje Suda o prethodnim pitanjima upućene na stavak 7. ovoga članka.

(9) Ako arbitražni sud ne postupi u skladu s bilo kojom odlukom Suda donesenom u skladu s stavkom 7. ovoga članka, Republika Hrvatska se bez odgode koristi pravom dodijeljenim međunarodnim sporazumom, pri čemu ASŽ ima pravo preuzeti isključivu nadležnost nad dijelom inženjerske građevne konstrukcije koji se nalazi u Republici Hrvatskoj.

Nadzor nad sustavom upravljanja sigurnošću

Članak 16.

(1) ASŽ nadzire kontinuirano ispunjavanje pravne obveze željezničkih prijevoznika i upravitelja infrastrukture u pogledu primjene sustava upravljanja sigurnošću iz članka 8. ovoga Zakona.

(2) U svrhu nadzora iz stavka 1. ovoga članka ASŽ primjenjuje načela utvrđena u odgovarajućim CSM-ovima za nadziranje u smislu odredaba Delegirane uredbe Komisije (EU) 2018/761 od 16. veljače 2018. o utvrđivanju zajedničkih sigurnosnih metoda za nadzor koji provode nacionalna tijela nadležna za sigurnost nakon izdavanja jedinstvene potvrde o sigurnosti ili uvjerenja o sigurnosti u skladu s Direktivom (EU) 2016/798 Europskog parlamenta i Vijeća te stavljanju izvan snage Uredbe Komisije (EU) br. 1077/2012 (Tekst značajan za EGP) (SL L 129, 25.5.2018.) pri čemu mora osigurati da aktivnosti nadzora posebno obuhvaćaju provjeru da željeznički prijevoznici i upravitelji infrastrukture primjenjuju:

a) sustav upravljanja sigurnošću kako bi se nadgledala njegova djelotvornost
b) pojedinačne ili djelomične elemente sustava upravljanja sigurnošću, uključujući operativne aktivnosti, pružanje usluga održavanja i opskrbu materijalima te ugovaranje vanjskih usluga kako bi se nadgledala njihova djelotvornost i
c) odgovarajuće CSM-ove iz članka 6. Direktive (EU) 2016/798, aktivnosti nadzora povezane s ovom točkom odnose se i, prema potrebi, na ECM-ove.

(3) Željeznički prijevoznici najkasnije dva mjeseca prije početka obavljanja svakog novog željezničkog prijevoza moraju obavijestiti ASŽ zbog planiranja aktivnosti nadzora, pri čemu dostavljaju i podjelu kategorija osoblja i vrsta vozila.

(4) Nositelj jedinstvene potvrde o sigurnosti bez odgode mora obavijestiti ASŽ o svim bitnim promjenama informacija iz stavka 3. ovoga članka.

(5) ASŽ nadzire usklađenost s primjenjivim pravilima o radnom vremenu, vremenu vožnje i razdobljima odmora za strojovođe.

(6) Ako ASŽ utvrdi da nositelj jedinstvene potvrde o sigurnosti više ne ispunjava uvjete za potvrdu, od ERA-e zahtijeva ograničavanje ili ukidanje te potvrde, o čemu ERA odmah obavješćuje sva nadležna nacionalna tijela nadležna za sigurnost. Ako ERA odluči ograničiti ili ukinuti jedinstvenu potvrdu o sigurnosti, ona navodi razloge za svoju odluku.

(7) U slučaju neslaganja između ERA-e i ASŽ-a primjenjuje se arbitražni postupak naveden u članku 9. stavcima 10. do 13. ovoga Zakona, a ako je rezultat arbitražnog postupka takav da se jedinstvena potvrda o sigurnosti ne ograničava niti ukida, suspendiraju se privremene sigurnosne mjere iz stavka 10. ovoga članka.

(8) Ako je ASŽ izdala jedinstvenu potvrdu o sigurnosti u skladu s člankom 9. stavcima 14. do 18. ovoga Zakona, ASŽ može ograničiti ili ukinuti potvrdu, pri čemu navodi razloge za svoju odluku, te o tome obavješćuje ERA-u.

(9) Nositelj jedinstvene potvrde o sigurnosti čiju su potvrdu ERA ili ASŽ ograničili ili ukinuli ima pravo zatražiti preispitivanje odluke u skladu s člankom 9. stavcima 21. i 22. ovoga Zakona.

(10) Ako tijekom nadzora ASŽ utvrdi ozbiljan rizik u pogledu sigurnosti, u bilo kojem trenutku može primijeniti privremene sigurnosne mjere, uključujući trenutačno ograničavanje ili privremeno ukidanje odgovarajuće djelatnosti. Ako je jedinstvenu potvrdu o sigurnosti izdala ERA, ASŽ mora o tome obavijestiti ERA-u te prilaže dokaze na kojima se temelji njegova odluka.

(11) Ako ERA utvrdi da nositelj jedinstvene potvrde o sigurnosti više ne zadovoljava uvjete za posjedovanje potvrde, ona odmah ograničava ili ukida tu potvrdu.

(12) Ako ERA utvrdi da mjere koje primjenjuje ASŽ nisu razmjerne, može zatražiti od ASŽ-a da povuče ili prilagodi te mjere, pri čemu ERA i ASŽ surađuju kako bi se pronašlo uzajamno prihvatljivo rješenje, a prema potrebi može biti uključen i željeznički prijevoznik. Ako navedeni postupak ne uspije, odluka ASŽ-a o primjeni privremenih mjera ostaje na snazi.

(13) Protiv odluka ASŽ-a u pogledu privremenih sigurnosnih mjera može se pokrenuti upravni spor pred nadležnim upravnim sudom kako je navedeno u članku 18. ovoga Zakona. U tom slučaju privremene sigurnosne mjere mogu se primjenjivati do završetka upravnog spora, ne dovodeći u pitanje stavke 6. do 9. ovoga članka.

(14) Ako privremena mjera traje dulje od tri mjeseca, ASŽ traži od ERA-e da ograniči ili ukine jedinstvenu potvrdu o sigurnosti, pri čemu se primjenjuje postupak iz stavaka 6. do 9. ovoga članka.

(15) ASŽ nadzire pružne prometno-upravljačke i signalne podsustave te energetske podsustave i infrastrukturne podsustave te osigurava njihovu usklađenost s osnovnim zahtjevima. U slučaju prekograničnih infrastruktura ASŽ obavlja svoje aktivnosti nadziranja u suradnji s drugim relevantnim nacionalnim tijelima nadležnima za sigurnost. Ako ASŽ utvrdi da upravitelj infrastrukture više ne zadovoljava uvjete za posjedovanje svojeg uvjerenja o sigurnosti, ASŽ to uvjerenje ograničava ili ukida, navodeći razloge za svoju odluku.

(16) Pri nadzoru sustava upravljanja sigurnošću upravitelja infrastrukture i željezničkih prijevoznika, uz odgovornost željezničkih prijevoznika i upravitelja infrastrukture, ASŽ može uzeti u obzir odredbe članka 5. stavka 3. ovoga Zakona i odredbe Poglavlja IV. ovoga Zakona koje se odnose na centre za osposobljavanje, ako utječu na sigurnost željezničkog sustava.

(17) ASŽ mora surađivati s nacionalnim tijelima nadležnim za sigurnost u državama članicama u kojima djeluje željeznički prijevoznik 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 njegovom načinu rada u pogledu sigurnosti te mora razmjenjivati informacije s drugim nacionalnim tijelima nadležnima za

sigurnost i ERA-om ako otkrije da željeznički prijevoznik ne poduzima potrebne mjere za upravljanje rizicima.

(18) Suradnjom iz stavka 17. ovoga članka osigurava se da su aktivnosti nadziranja u dostatnoj mjeri pokrivene te se izbjegavaju dvostruke inspekcije i revizije. ASŽ i nacionalna tijela nadležna za sigurnost mogu razviti zajednički plan nadziranja kako bi se osiguralo da se revizije i inspekcije provode periodično, uzimajući u obzir vrstu i opseg djelatnosti prijevoza u svakoj od dotičnih država članica Europske unije.

(19) ERA razvijanjem smjernica pomaže u aktivnostima koordinacije iz stavaka 17. i 18. ovoga članka.

(20) ASŽ mora upozoriti upravitelje infrastruktura i željezničke prijevoznike u slučaju nepoštovanja obveza određenih u stavcima 1. i 2. ovoga članka.

(21) ASŽ mora koristiti informacije koje je ERA prikupila tijekom ocjene dokumentacije iz članka 9. stavka 8. točke a) ovoga Zakona za potrebe nadziranja željezničkog prijevoznika nakon izdavanja svoje jedinstvene potvrde o sigurnosti kao i informacije prikupljene tijekom postupka izdavanja uvjerenja o sigurnosti u skladu s člankom 10. ovoga Zakona za potrebe nadziranja upravitelja infrastrukture.

(22) ERA, ili ASŽ u slučaju kada je jedinstvena potvrda o sigurnosti izdana u skladu s člankom 9. stavcima 14. do 18. ovoga Zakona, koriste informacije prikupljene tijekom aktivnosti nadzora za potrebe obnavljanja jedinstvenih potvrda o sigurnosti. Za potrebe obnavljanja uvjerenja o sigurnosti ASŽ također koristi informacije prikupljene tijekom svojih aktivnosti nadzora.

(23) ERA i ASŽ koordiniraju i osiguravaju potpunu razmjenu informacija iz stavaka 20., 21. i 22. ovoga članka.

Načela odlučivanja

Članak 17.

(1) ERA, prilikom razmatranja zahtjeva za jedinstvenu potvrdu o sigurnosti u skladu s člankom 9. stavcima 1. i 2. ovoga Zakona, i ASŽ obavljaju svoje zadaće na otvoren, nediskriminirajući i transparentan način te posebno svim zainteresiranim stranama daju mogućnost da budu saslušane i moraju obrazložiti svoje odluke.

(2) ERA i ASŽ moraju donijeti sve svoje odluke u roku od četiri mjeseca od dana podnošenja urednog zahtjeva.

(3) ERA i ASŽ mogu u bilo kojem trenutku zatražiti tehničku pomoć upravitelja infrastrukture i željezničkih prijevoznika ili drugih kvalificiranih tijela kada obavljaju zadaće iz članka 15. ovoga Zakona.

(4) U procesu razvijanja nacionalnog regulatornog okvira ASŽ se savjetuje sa svim sudionicima i zainteresiranim stranama, uključujući upravitelje infrastrukture, željezničke prijevoznike, proizvođače, pružatelje usluga održavanja, korisnike i predstavnike osoblja.

(5) ASŽ provodi sve inspekcije, revizije i istrage potrebne za obavljanje svojih zadaća pri čemu joj se mora osigurati pristup svim relevantnim dokumentima i objektima, postrojenjima i opremi upravitelja infrastrukture i željezničkog prijevoznika i, prema potrebi, bilo kojeg sudionika iz članka 5. ovoga Zakona. ERA ima ista prava u odnosu na željezničke prijevoznike kada obavlja svoje zadaće izdavanja potvrda o sigurnosti u skladu s člankom 9. stavcima 8. i 9. ovoga Zakona.

(6) ASŽ aktivno razmjenjuje mišljenja i iskustva s ostalim nacionalnim tijelima nadležnim za sigurnost u državama članicama Europske unije, osobito u okviru mreže koju je uspostavila ERA kako bi se kriteriji njihovog odlučivanja uskladili širom Europske unije.

Akti Agencije za sigurnost željezničkog prometa

Članak 18.

(1) Upravni akti ASŽ-a su:

a) jedinstvene potvrde o sigurnosti i uvjerenja o sigurnosti
b) ovlaštenja za ECM
c) dozvole za strojovođe
d) ovlaštenja za centre za osposobljavanje strojovođa i ovlaštenja za ispitivače strojovođa
e) odobrenja za puštanje u uporabu podsustava
f) odobrenja za stavljanje vozila na tržište i odobrenja za tip vozila
g) privremene sigurnosne mjere iz članka 16. stavka 10. ovoga Zakona i
h) zabrane, naredbe ili druge mjere željezničkog inspektora.

(2) Protiv upravnih akata ASŽ-a žalba nije dopuštena, ali se može pokrenuti upravni spor pred nadležnim upravnim sudom.

Statut Agencije za sigurnost željezničkog prometa

Članak 19.

(1) Statutom ASŽ-a 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 ASŽ-a.

(2) Statut ASŽ-a, uz prethodnu suglasnost Vlade Republike Hrvatske, donosi Upravno vijeće ASŽ-a.

Tijela Agencije za sigurnost željezničkog prometa

Članak 20.

Tijela ASŽ-a su Upravno vijeće i ravnatelj, koji za svoj rad odgovaraju Vladi Republike Hrvatske.

Upravno vijeće Agencije za sigurnost željezničkog prometa

Članak 21.

(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 Republike Hrvatske, a jedan član je predstavnik radnika koji se imenuje sukladno propisima kojima se uređuje područje rada.

(3) Predsjednika Upravnog vijeća imenuje Vlada Republike Hrvatske iz reda članova Upravnog vijeća ASŽ-a.

(4) Upravno vijeće upravlja ASŽ-om, 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 nadležno za željeznički promet.

(6) Članom Upravnog vijeća ASŽ-a 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., 118/18., 126/19., 84/21., 114/22., 114/23., 36/24. i 136/25.) kao i prije 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., 57/11., 77/11. i 143/12.) ili
b) koja obnaša dužnost zastupnika Hrvatskoga sabora, člana Vlade Republike Hrvatske ili člana predstavničkog tijela jedinice lokalne i područne (regionalne) samouprave te općinskog načelnika, gradonačelnika, župana i njihovog zamjenika , 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 Republike Hrvatske će razriješiti predsjednika i ostale članove Upravnog vijeća i prije isteka vremena na koje su imenovani zbog sljedećih razloga:

a) ako predsjednik odnosno član Upravnog vijeća to sam zatraži
b) zbog teže povrede dužnosti utvrđene Statutom ASŽ-a
c) u slučaju nemogućnosti urednog obavljanja dužnosti dulje od šest mjeseci
d) u slučaju trajnog gubitka sposobnosti za obavljanje dužnosti
e) ako su pravomoćno osuđeni 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 ASŽ-a i druge opće akte
b) donosi godišnji program rada i razvoja ASŽ-a te nadzire njegovo izvršavanje
c) usvaja prijedlog financijskog plana na prijedlog ravnatelja te dostavlja taj prijedlog ministarstvu nadležnom na željeznički promet i usvaja konačni financijski plan ako je različit od dostavljenog prijedloga
d) daje suglasnost na godišnja izvješća iz članka 24. stavaka 1. i 2. ovoga Zakona
e) usvaja polugodišnji i godišnji izvještaj o izvršenju financijskog plana na prijedlog ravnatelja
f) usvaja godišnje i polugodišnje financijske izvještaje na prijedlog ravnatelja sukladno propisima kojima je uređeno predavanje financijskih izvještaja u sustavu proračuna i
g) odlučuje o drugim pitanjima utvrđenim ovim Zakonom i Statutom ASŽ-a, kao i o ostalim pitanjima koja se odnose na upravljanje ASŽ-om.

(10) Upravno vijeće sastaje se prema potrebi, u skladu sa Statutom ASŽ-a.

(11) Članovi Upravnog vijeća imaju pravo na mjesečnu naknadu za svoj rad i naknadu troškova u vezi s njihovim radom, koji se isplaćuju iz sredstava ASŽ-a u skladu sa Statutom ASŽ-a.

Ravnatelj Agencije za sigurnost željezničkog prometa

Članak 22.

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

(2) Ravnatelja ASŽ-a imenuje Vlada Republike Hrvatske na temelju javnog natječaja na vrijeme od četiri godine, s mogućnošću ponovnog imenovanja.

(3) Javni natječaj iz stavka 2. ovoga članka provodi ministarstvo nadležno za željeznički promet.

(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 te najmanje sedam godina radnog iskustva na poslovima odgovarajućeg stupnja obrazovanja u području željeznice, od čega najmanje četiri godine na rukovodećim poslovima.

(5) Na ravnatelja ASŽ-a odgovarajuće se primjenjuju odredbe članka 21. stavka 7. ovoga Zakona.

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

(7) Vlada Republike Hrvatske će razriješiti ravnatelja ASŽ-a u slučajevima predviđenim zakonom kojim se uređuju ustanove.

Poslovanje Agencije za sigurnost željezničkog prometa

Članak 23.

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

(2) Sredstva za obavljanje djelatnosti ASŽ-a iz članka 15. ovoga Zakona osiguravaju se iz državnog proračuna Republike Hrvatske koji uključuje sredstva doznačena od ERA-e temeljem članka 15. stavka 3. ovoga Zakona.

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

(4) ASŽ vodi poslovne knjige i sastavlja financijske izvještaje, sukladno propisima kojima se uređuje područje proračunskog računovodstva.

(5) Statutom ASŽ-a određuju se ograničenja glede stjecanja, opterećivanja i otuđivanja nekretnina i druge imovine ASŽ-a, kao i vrijednost pravnih poslova za koje je potrebna suglasnost Vlade Republike Hrvatske.

(6) ASŽ odgovara za obveze cijelom svojom imovinom, a Republika Hrvatska solidarno i neograničeno odgovara za obveze ASŽ-a.

Godišnje izvješće Agencije za sigurnost željezničkog prometa

Članak 24.

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

(2) ASŽ objavljuje godišnje izvješće o svojim aktivnostima iz prethodne godine te ga šalje ERA-i do 30. rujna.

(3) Izvješće iz stavka 2. ovoga članka sadrži informacije o:

a) razvoju sigurnosti željezničkog sustava, uključujući objedinjavanje CSI-a na razini Republike Hrvatske u skladu s člankom 6. stavkom 1. ovog Zakona
b) važnim promjenama u zakonodavstvu i propisima u vezi sa sigurnošću željezničkog sustava
c) razvoju u pogledu izdavanja potvrda o sigurnosti i uvjerenja o sigurnosti
d) rezultatima nadzora nad upraviteljima infrastrukture i željezničkim prijevoznicima i s time povezanim iskustvima, uključujući broj i ishod inspekcija i revizija
e) odstupanjima o kojima je odlučeno u skladu s člankom 13. ovoga Zakona i
f) iskustvima željezničkih prijevoznika i upravitelja infrastrukture u pogledu primjene relevantnih CSM-ova.

ODJELJAK B
ISTRAGA NESREĆA I INCIDENATA

Obveza provođenja istrage

Članak 25.

(1) Nakon svake ozbiljne nesreće u željezničkom sustavu AIN mora provesti istragu čiji je cilj, kada je to moguće, poboljšanje sigurnosti željezničkog sustava i sprječavanje nesreća.

(2) AIN može istražiti i one nesreće i incidente koji su pod neznatno drukčijim uvjetima mogli dovesti do ozbiljnih nesreća, uključujući tehničke kvarove strukturnih podsustava ili interoperabilnih sastavnih dijelova željezničkog sustava.

(3) AIN odlučuje treba li provesti istragu u vezi nesreća ili incidenta iz stavka 2. ovoga članka te pri donošenju odluke uzima u obzir:

a) težinu nesreće ili incidenta
b) je li ona jedna u nizu nesreća ili incidenata koji su značajni za sustav u cjelini
c) utjecaj na sigurnost željezničkog sustava i
d) zahtjeve upravitelja infrastrukture, željezničkih prijevoznika, ASŽ-a ili država članica Europske unije.

(4) AIN mora odrediti opseg istraga i postupak koji treba slijediti u provođenju istraga, uzimajući u obzir članke 26. i 28. ovoga Zakona te spoznaje povezane s unaprjeđenjem sigurnosti željezničkog sustava koje se očekuju kao rezultat istraživanja.

(5) Istraga se ni u kom slučaju ne smije baviti pitanjima krivnje ili odgovornosti.

Status istrage

Članak 26.

(1) Tijela nadležna za bilo kakvu istragu u okviru svojih ovlasti moraju međusobno surađivati te se AIN-u što prije mora omogućiti pristup informacijama i dokazima koji su relevantni za istragu, a posebno im se omogućuje:

a) trenutačan pristup mjestu nesreće ili incidenta, kao i željezničkim vozilima koja su uključena te povezanim infrastrukturnim, prometno-upravljačkim i signalnim postrojenjima
b) pravo na trenutačno prikupljanje dokaza i kontrolirano uklanjanje olupine, infrastrukturnih postrojenja ili komponenti za potrebe ispitivanja ili analize
c) neograničeni pristup sadržajima uređaja za snimanje te opreme za snimanje govornih poruka ugrađenih u vozilo i njihova upotreba te bilježenje rada signalnog i prometno-upravljačkog sustava
d) pristup rezultatima obdukcije tijela žrtava
e) pristup rezultatima ispitivanja osoblja vlaka i drugog željezničkog osoblja uključenog u nesreću ili incident
f) mogućnost ispitivanja željezničkog osoblja uključenog u nesreću ili incident i ostalih svjedoka i
g) pristup svim relevantnim informacijama ili zapisima u posjedu upravitelja infrastrukture, željezničkih prijevoznika, ECM-a i ASŽ-a.

(2) S ciljem potpunog razdvajanja istraživanja koje provodi AIN od istraga koju provode nadležna tijela u okviru svojih ovlasti sukladno posebnim propisima, sporazumno će se utvrditi načela postupanja, prava, dužnosti i ovlasti AIN-a 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) AIN provodi istragu neovisno o bilo kojem sudskom postupku.

Agencija za istraživanje nesreća u zračnom, pomorskom i željezničkom prometu

Članak 27.

(1) Željeznički prijevoznici, upravitelji infrastrukture i, prema potrebi, ASŽ moraju odmah obavijestiti AIN o nesrećama i incidentima iz članka 25. ovoga Zakona te mu dostaviti sve dostupne informacije te tu obavijest, prema potrebi, moraju ažurirati čim informacije koje nedostaju postanu dostupne.

(2) AIN bez odgode te u svakom slučaju u roku od dva mjeseca nakon primitka obavijesti o nesreći ili incidentu mora odlučiti o tome hoće li pokrenuti istragu.

(3) AIN može, uz obavljanje svojih zadaća u skladu s ovim Zakonom, provoditi i istrage drugih događaja koji nisu željezničke nesreće i incidenti sve dok te druge istrage ne ugrožavaju njegovu neovisnost.

(4) Ako je to potrebno te pod uvjetom da se time ne dovodi u pitanje neovisnost AIN-a, AIN može zatražiti pomoć istražnih tijela iz drugih država članica Europske unije ili pomoć ERA-e kako bi pribavila stručna znanja ili provela tehničke inspekcije, analize ili vrednovanja.

(5) AIN može provoditi istrage drugih željezničkih nesreća i incidenata osim onih navedenih u članku 25. ovoga Zakona.

(6) AIN aktivno razmjenjuje mišljenja i iskustva s istražnim tijelima država članica Europske unije u svrhu razvoja zajedničkih metoda istrage, izrade zajedničkih načela za pridržavanje sigurnosnih preporuka te prilagodbe razvoju tehničkog i znanstvenog napretka.

(7) AIN, uz potporu ERA-e u skladu s člankom 38. stavkom 2. Uredbe (EU) 2016/796, uspostavlja program stručnih revizija te sudjeluje u njemu kako bi se nadgledala njezina djelotvornost i neovisnost.

(8) Izvješće o stručnoj reviziji iz stavka 7. ovoga članka dostavlja se svim istražnim tijelima država članica Europske unije i ERA-i te se objavljuje na dobrovoljnoj osnovi.

Istražni postupak

Članak 28.

(1) Ako nije moguće utvrditi da se nesreća ili incident dogodio na teritoriju Republike Hrvatske, ili ako se dogodio na postrojenju ili u blizini postrojenja na granici između Republike Hrvatske ili druge države članice Europske unije, AIN se mora dogovoriti s relevantnim istražnim tijelom druge države članice Europske unije o tome koje će od njih provesti istragu ili se mora dogovoriti da će istragu provesti u međusobnoj suradnji.

(2) U slučaju da istragu iz stavka 1. ovoga članka prema dogovoru provodi samo AIN, AIN mora relevantnom istražnom tijelu druge države članice Europske unije omogućiti sudjelovanje u istrazi i potpuni pristup rezultatima istrage.

(3) AIN mora prema potrebi pozvati, odnosno odazvati se na poziv, istražnih tijela iz drugih država članica Europske unije da sudjeluje u istrazi ako je:

a) željeznički prijevoznik koji ima poslovni nastan i dozvolu u jednoj od tih država članica Europske unije, odnosno Republici Hrvatskoj, uključen u nesreću ili incident ili
b) vozilo koje je registrirano ili koje se održava u jednoj od tih država članica Europske unije, odnosno Republici Hrvatskoj, uključeno u nesreću ili incident.

(4) Istražna tijela iz pozvanih država članica Europske unije, kada se to od njih traži, pomažu u prikupljanju dokaza za AIN.

(5) Istražna tijela iz pozvanih država članica Europske unije moraju imati pristup podacima i dokazima potrebnima kako bi mogli djelotvorno sudjelovati u istrazi uz poštovanje zakonodavstva Republike Hrvatske povezanog sa sudskim postupcima.

(6) Za svaku nesreću ili incident AIN osigurava odgovarajuća sredstva koja uključuju potrebna operativna i tehnička stručna znanja za provođenje istrage. Stručna znanja mogu se dobiti unutar AIN-a ili izvan nje, ovisno o obilježjima nesreće ili incidenta koje treba istražiti.

(7) Istraga se provodi što je moguće otvorenije, tako da se svim stranama omogući saslušanje i razmjena rezultata. Relevantnom upravitelju infrastrukture i željezničkim prijevoznicima, ASŽ-u, ERA-i, žrtvama i njihovoj rodbini, vlasnicima oštećene imovine, proizvođačima, uključenim hitnim službama te predstavnicima osoblja i korisnika mora se dati mogućnost da pruže relevantne tehničke informacije kako bi se poboljšala kvaliteta izvješća o istrazi. AIN mora uzeti u obzir i razumne potrebe žrtava i njihove rodbine te ih mora izvještavati o napretku istrage.

(8) AIN mora zaključiti svoja ispitivanja na mjestu nesreće u najkraćem mogućem roku kako bi se upravitelju infrastrukture omogućilo popravljanje infrastrukture i njezino otvaranje za željeznički prijevoz što je prije moguće.

Izvješća Agencije za istraživanje nesreća u zračnom, pomorskom i željezničkom prometu

Članak 29.

(1) Istraga o nesreći ili incidentu iz članka 25. ovoga Zakona predmet je izvješća koja se pripremaju u obliku primjerenom vrsti i ozbiljnosti nesreće ili incidenta i relevantnosti nalaza istrage. U izvješćima se navode ciljevi istraga iz članka 25. stavka 1. ovoga Zakona i ta izvješća, prema potrebi, sadrže sigurnosne preporuke.

(2) AIN mora javno objaviti konačno izvješće u najkraćem mogućem roku te uobičajeno najkasnije u roku od 12 mjeseci nakon datuma događaja.

(3) Ako se konačno izvješće iz stavka 2. ovoga članka ne može objaviti u roku od 12 mjeseci, AIN mora objaviti privremenu izjavu najmanje na svaku obljetnicu nesreće u kojoj iznosi detalje o napretku istrage i sva pokrenuta pitanja u vezi sa sigurnošću. Izvješće se, zajedno sa sigurnosnim preporukama, dostavlja relevantnim stranama iz članka 28. stavka 7. ovoga Zakona, kao i dotičnim tijelima i stranama u drugim državama članicama Europske unije.

(4) AIN mora do 30. rujna svake godine objaviti 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.

Informacije koje se šalju Agenciji Europske unije za željeznice

Članak 30.

(1) U roku od sedam dana od odluke o pokretanju istrage AIN mora o tome obavijestiti ERA-u, pri čemu se navodi datum, vrijeme i mjesto događaja, kao i vrsta događaja i njegove posljedice s obzirom na smrtno stradale, ozlijeđene i materijalnu štetu.

(2) AIN mora poslati ERA-i presliku konačnog izvješća iz članka 29. stavka 2. ovoga Zakona kao i presliku godišnjeg izvješća iz članka 29. stavka 4. ovoga Zakona.

Sigurnosne preporuke

Članak 31.

(1) Sigurnosnom preporukom koju izdaje AIN ni u kom se slučaju ne smije stvoriti pretpostavka o krivnji ili odgovornosti za nesreću ili incident.

(2) Preporuke se upućuju ASŽ-u i, kada je to potrebno zbog prirode preporuke, ERA-i, drugim nadležnim tijelima u Republici Hrvatskoj ili drugim državama članicama Europske unije. Nadležna tijela Republike Hrvatske, ASŽ te ERA u granicama svojih nadležnosti moraju poduzeti sve 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.

(3) ERA, ASŽ i druga nadležna tijela Republike Hrvatske ili prema potrebi, druge države članice Europske unije kojima su upućene preporuke, periodično izvješćuju AIN o mjerama koje su poduzete ili se planiraju kao posljedica dane preporuke.

POGLAVLJE III.
INTEROPERABILNOST

Plan provedbe tehničkih specifikacija za interoperabilnost

Članak 32.

Plan provedbe za određeni TSI, u skladu s odredbama, uputama i rokovima utvrđenim u TSI-u, odlukom donosi ministar nadležan za željeznički promet.

Neprimjena tehničkih specifikacija za interoperabilnost

Članak 33.

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

a) za predloženi novi podsustav ili njegov dio, za obnovu ili modernizaciju postojećeg podsustava ili njegovog dijela, ili za bilo koji element iz članka 1. stavka 3. ovoga Zakona koji je u kasnijoj fazi razvoja ili koji je predmet ugovora koji se nalazi u provedbi na datum primjene dotičnih TSI-eva
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-eva, u kojem se slučaju neprimjena TSI-eva ograničava na razdoblje prije ponovne uspostave mreže
c) za svaku predloženu obnovu, nadogradnju ili modernizaciju postojećeg podsustava ili njegova dijela, u slučaju kada bi primjena dotičnih TSI-eva ugrozila gospodarsku održivost projekta i/ili kompatibilnost željezničkog sustava u Republici Hrvatskoj, na primjer u vezi sa slobodnim profilom, širinom kolosijeka, razmakom između tračnica ili električnim naponom
d) za vozila s polazištem ili odredištem u trećim zemljama u kojima je širina kolosijeka drukčija od širine kolosijeka na glavnoj željezničkoj mreži u Europskoj uniji
e) za predloženi novi podsustav ili za predloženu obnovu ili modernizaciju postojećeg podsustava na području Republike Hrvatske, ako je 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 nadležno za željeznički promet unutar razdoblja od godine dana od stupanja na snagu svakog TSI-a Europskoj komisiji mora dostaviti popis projekata koji se provode na njezinu području i koji su u kasnijoj fazi razvoja.

(3) U slučajevima iz stavka 1. točaka a) i b) ovoga članka ministarstvo nadležno za željeznički prometmora priopćiti Europskoj komisiji odluku da neće primjenjivati jedan ili više TSI-eva ili njihovih dijelova.

(4) U slučajevima iz stavka 1. točaka a), c), d) i e) ovoga članka, ministarstvo nadležno za željeznički promet mora podnijeti 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) U slučaju iz stavka 1. točke e) ovoga članka, Europska komisija će analizirati zahtjev te odlučiti hoće li ga prihvatiti na temelju cjelovitosti i dosljednosti informacija sadržanih u dokumentaciji.

(6) U slučajevima iz stavka 1. točaka c) i d) ovoga članka, Europska komisija će donijeti odluku provedbenim aktima na temelju takve analize. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 51. stavka 3. Direktive (EU) 2016/797.

(7) U slučajevima iz članka 21. stavka 6. trećeg podstavka Direktive (EU) 2016/797, podnositelj zahtjeva podnosi dokumentaciju ERA-i. ERA se savjetuje s tijelima nadležnim za sigurnost i Europskoj komisiji dostavlja svoje konačno mišljenje.

(8) Dok Europska komisija ne donese odluku, Republika Hrvatska može bez odgode primjenjivati alternativne odredbe iz stavka 4. ovoga članka.

ODJELJAK A
INTEROPERABILNI SASTAVNI DIJELOVI

Uvjeti za stavljanje na tržište interoperabilnih sastavnih dijelova

Članak 34.

(1) Interoperabilni sastavni dijelovi mogu se:

a) staviti na tržište samo ako omogućuju ostvarivanje interoperabilnosti u željezničkom sustavu Europske unije uz istodobno ispunjavanje osnovnih zahtjeva i
b) koristiti u području uporabe koje im je namijenjeno te na propisan način ugraditi i održavati.

(2) Interoperabilni sastavni dijelovi iz stavka 1. ovoga članka mogu se staviti na tržište za druge primjene.

(3) Ako su interoperabilni sastavni dijelovi iz stavka 1. ovoga članka u skladu s ovim Zakonom, ne smije se zabraniti, ograničiti ili ometati njihovo stavljanje na tržište za uporabu u željezničkom sustavu Europske unije.

(4) Interoperabilni sastavni dijelovi iz stavka 1. ovoga članka ne zahtijevaju preglede koji su već provedeni kao dio postupka za ishođenje EU izjave o sukladnosti ili prikladnosti za uporabu kao što je predviđeno u članku 36. ovoga Zakona.

Sukladnost ili prikladnost za uporabu

Članak 35.

(1) Određeni interoperabilni sastavni dio 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. EU izjava o sukladnosti ili prikladnosti za uporabu potvrđuje da su interoperabilni sastavni dijelovi podvrgnuti postupcima utvrđenima u odgovarajućem TSI-u za ocjenjivanje sukladnosti ili prikladnosti za uporabu.

(2) Uz EU izjavu o sukladnosti ili prikladnosti za uporabu, kada TSI to zahtijeva, moraju se priložiti:

a) potvrda o suštinskoj sukladnosti zasebno razmotrenog interoperabilnog sastavnog dijela s tehničkim specifikacijama koje moraju biti ispunjene, koju je izdalo jedno ili više prijavljenih tijela
b) potvrda o prikladnosti za uporabu interoperabilnog sastavnog dijela, razmotrenog u njegovom željezničkom okruženju, a posebno u slučaju dotičnih funkcionalnih zahtjeva, koju je izdalo jedno ili više prijavljenih tijela.

(3) Proizvođač ili njegov ovlašteni zastupnik označuje datumom i potpisuje EU izjavu o sukladnosti ili prikladnosti za uporabu.

(4) Ne dovodeći u pitanje stavak 1. ovoga članka, rezervni dijelovi za podsustave koji su već pušteni u uporabu u trenutku stupanja na snagu odgovarajućeg TSI mogu se ugraditi u te podsustave.

Postupak za EU izjavu o sukladnosti ili prikladnosti za uporabu

Članak 36.

(1) Za sastavljanje EU izjave o sukladnosti ili prikladnosti za uporabu određenog interoperabilnog sastavnog dijela, proizvođač ili njegov ovlašteni zastupnik moraju primjenjivati odredbe utvrđene relevantnim TSI-ovima.

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

(3) Kada interoperabilni sastavni dijelovi podliježu drugim pravnim aktima Europske unije kojima su obuhvaćena druga pitanja, u EU izjavi o sukladnosti ili prikladnosti za uporabu mora se navesti da interoperabilni sastavni dijelovi također ispunjavaju uvjete tih drugih pravnih akata.

(4) Kada proizvođač i njegov ovlašteni zastupnik ne ispune obveze utvrđene u stavcima 1. i 3. ovoga članka, te je obveze dužna ispuniti ona osoba koja interoperabilne sastavne dijelove stavlja na tržište. Za potrebe ovoga Zakona jednake obveze primjenjuju se na sve one osobe koje sklapaju interoperabilne sastavne dijelove ili dijelove interoperabilnih sastavnih dijelova različitog podrijetla ili koje proizvode interoperabilne sastavne dijelove za vlastitu uporabu.

(5) Interoperabilne sastavne dijelove ne smije se staviti na tržište ako je EU izjava o sukladnosti ili prikladnosti za uporabu sastavljena nepropisno. U takvom slučaju, proizvođač ili njegov ovlašteni zastupnik moraju interoperabilni sastavni dio vratiti u stanje sukladnosti pod uvjetima utvrđenima u toj državi članici Europske unije.

Neusklađenost interoperabilnih sastavnih dijelova s osnovnim zahtjevima

Članak 37.

(1) Ako ASŽ utvrdi da interoperabilni sastavni dio koji je obuhvaćen EU izjavom o sukladnosti ili prikladnosti za uporabu i stavljen na tržište ne ispunjava osnovne zahtjeve pri uporabi u skladu s njegovom namjenom, ASŽ mora ograničiti njegovo područje primjene, zabraniti njegovu uporabu, povući ga s tržišta ili ga opozvati.

(2) ASŽ o slučaju iz stavka 1. ovoga članka mora odmah obavijestiti Europsku komisiju, ERA-u i druge države članice Europske unije o poduzetim mjerama i navesti 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 i/ili
c) nepotpunosti europskih specifikacija.

(3) Kada odluka iz stavka 1. ovoga članka proizlazi iz nepotpunosti europskih specifikacija, ASŽ, Europska komisija ili ERA, prema potrebi, primjenjuju jednu ili više sljedećih mjera:

a) djelomično ili potpuno povlačenje dotičnih specifikacija iz publikacija u kojima su navedene
b) ako odgovarajuća specifikacija predstavlja usklađenu normu, tada se ta norma ograničava ili povlači u skladu s člankom 11. Uredbe (EU) br. 1025/2012
c) preispitivanje TSI-eva u skladu s člankom 6. Direktive (EU) 2016/797.

(4) Ukoliko interoperabilni sastavni dio za koji postoji EU izjava o sukladnosti nije usklađen s osnovnim zahtjevima, ASŽ poduzima odgovarajuće mjere protiv subjekta koji je sastavio izjavu te o tome obavješćuje Europsku komisiju i ostale države članice Europske unije.

ODJELJAK B
PODSUSTAVI

Slobodno kretanje podsustava

Članak 38.

Ne dovodeći u pitanje odredbe članaka 44. do 52. ovoga Zakona, ne smije se zabraniti, ograničiti ili priječiti gradnju, puštanje u uporabu i rad strukturnih podsustava koji su dio željezničkog sustava i koji ispunjavaju osnovne zahtjeve te se ne smiju zahtijevati provjere koje su već obavljene:

a) u okviru postupka koji vodi do sastavljanja EU izjave o provjeri ili
b) u drugim državama članicama Europske unije s ciljem provjere usklađenosti s istim zahtjevima pod istim radnim uvjetima.

Sukladnost s tehničkim specifikacijama za interoperabilnost i nacionalnim pravilima

Članak 39.

(1) ERA i ASŽ smatraju da osnovne zahtjeve ispunjavaju oni strukturni podsustavi koji su dio željezničkog sustava te koji su, prema potrebi, obuhvaćeni EU izjavom o provjeri izdanom upućivanjem na TSI ili izjavom o provjeri izdanom upućivanjem na nacionalna pravila u skladu s člankom 41. ovoga Zakona, 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 u potpunosti ili djelomično ne obuhvaćaju određene aspekte koji odgovaraju osnovnim zahtjevima, uključujući otvorena pitanja, kako je navedeno u članku 4. stavku 6. Direktive (EU) 2016/797

b) ako se o neprimjeni jednog ili više TSI-ova ili njihovih dijelova obavijestilo u skladu s člankom 33. ovoga Zakona
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 ili
f) kao nužnu privremenu preventivnu mjeru, posebno nakon nesreće.

Nacionalna pravila za strukturne podsustave

Članak 40.

(1) Nova nacionalna pravila za strukturne podsustave utvrđuju se u sljedećim slučajevima:

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

(2) Nacrti novih nacionalnih pravila iz stavka 1. točke a) ovoga članka, putem odgovarajućeg informatičkog sustava u skladu s člankom 27. Uredbe (EU) 2016/796, podnose se ERA-i i Europskoj 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 se pruža obrazloženje za uvođenje tog novog pravila.

(3) Kada se donese određeno novo nacionalno pravilo iz stavka 1. točke a) ovoga članka, o njemu se obavješćuje ERA i Europska komisija putem odgovarajućeg informatičkog sustava u skladu s člankom 27. Uredbe (EU) 2016/796.

(4) U slučaju hitnih preventivnih mjera može se odmah donijeti i primijeniti novo nacionalno pravilo iz stavka 1. točke b) ovoga članka. O tom nacionalnom pravilu obavješćuje se u skladu s člankom 27. stavkom 2. Uredbe (EU) 2016/796 i ono podliježe ocjeni ERA-e u skladu s člankom 26. stavcima 1., 2. i 5. Uredbe (EU) 2016/796.

(5) Pri obavješćivanju o novom nacionalnom pravilu iz stavka 1. točke a) ovoga članka pruža se obrazloženje potrebe za tim pravilom kako bi se ispunio osnovni zahtjev koji još nije obuhvaćen relevantnim TSI-om.

(6) Pravila i ograničenja izričito lokalne naravi, o kojima nisu obaviještene ERA i Europska komisija, navode se u registrima infrastrukture iz članka 72. ovoga Zakona.

(7) Nacionalna pravila iz stavka 1. ovoga članka o kojima se nije obavijestilo ERA-u i Europsku komisiju u skladu s ovim člankom, ne primjenjuju se za potrebe ovoga Zakona.

(8) Pravilnik o utvrđenim nacionalnim pravilima za strukturne podsustave iz stavka 1. točke a) i Naredbu o hitnoj preventivnoj mjeri iz stavka 1. točke b) ovoga članka donosi ministar nadležan za željeznički promet.

Postupak za sastavljanje EU izjave o provjeri

Članak 41.

(1) Podnositelj zahtjeva zahtijeva od jednog ili više tijela za ocjenjivanje sukladnosti koje je odabrao u svrhu provedbe postupka EU provjere navedene u Prilogu VI. ovoga Zakona kako bi sastavio EU izjavu o provjeri koja je potrebna za stavljanje na tržište i puštanje u uporabu.

(2) Podnositelj zahtjeva mora sastaviti EU izjavu o provjeri podsustava te pod svojom isključivom odgovornošću izjavljuje da je dotični podsustav podvrgnut odgovarajućim postupcima provjere i da ispunjava zahtjeve mjerodavnog prava Europske unije i svakog mjerodavnog nacionalnog pravila. EU izjavu o provjeri podsustava i prateću dokumentaciju podnositelj zahtjeva označuje datumom i potpisuje.

(3) Zadaća prijavljenog tijela odgovornog za EU 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-om, EU provjera podsustava također obuhvaća provjeru sučelja dotičnog podsustava u odnosu na sustav čijim sastavnim dijelom on postaje.

(4) Podnositelj zahtjeva odgovoran je za prikupljanje tehničke dokumentacije koju treba priložiti EU izjavi o provjeri, a koja sadržava sve potrebne dokumente koji se odnose na značajke podsustava i, prema potrebi, sve dokumente o potvrđivanju sukladnosti interoperabilnih sastavnih dijelova, sve elemente koji se odnose na uvjete i ograničenja uporabe i upute o servisiranju, stalnom ili rutinskom nadgledanju, prilagođavanju i održavanju.

(5) U slučaju obnove ili modernizacije podsustava koja za posljedicu ima izmjenu tehničke dokumentacije i koja utječe na valjanost već provedenih postupaka provjera, podnositelj zahtjeva mora procijeniti postoji li potreba za novom EU izjavom o provjeri.

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

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

(8) Ministarstvo nadležno za željeznički promet ovlašćuje imenovana tijela koja su odgovorna za provedbu postupka provjere u skladu s nacionalnim pravilima.

(9) Ne dovodeći u pitanje članak 56. ovoga Zakona, ministarstvo nadležno za željeznički promet može odrediti prijavljeno tijelo kao imenovano tijelo te u tom slučaju jedinstveno tijelo za ocjenjivanje sukladnosti može provesti cijeli postupak.

Neusklađenost podsustava s osnovnim zahtjevima

Članak 42.

(1) Kada ASŽ utvrdi da strukturni podsustav koji je obuhvaćen EU izjavom o provjeri s priloženom tehničkom dokumentacijom nije u potpunosti u skladu s ovim Zakonom i posebno ne ispunjava osnovne zahtjeve, može zatražiti provedbu dodatnih provjera.

(2) Prilikom podnošenja zahtjeva za provedbu dodatnih provjera navodi se je li nepostojanje potpune usklađenosti s ovim Zakonom posljedica:

a) neusklađenosti s osnovnim zahtjevima ili s TSI-om ili nepravilne primjene TSI-a, u kojem slučaju Europska komisija odmah obavješćuje državu članicu Europske unije u kojoj prebiva osoba koja je neopravdano sastavila EU izjavu o provjeri i od dotične države članice Europske unije zahtijeva da poduzme odgovarajuće mjere
b) nepotpunosti TSI-a, u kojem se slučaju primjenjuje postupak izmjene TSI-a kako je navedeno u članku 6. Direktive (EU) 2016/797.

Pretpostavka sukladnosti

Članak 43.

Za interoperabilne sastavne dijelove 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.

ODJELJAK C
STAVLJANJE NA TRŽIŠTE I PUŠTANJE U UPORABU

Odobrenje za puštanje u uporabu nepokretnih postrojenja

Članak 44.

(1) Pružni prometno-upravljački i signalni te energetski i infrastrukturni podsustavi puštaju se u uporabu samo ako su projektirani, izrađeni i ugrađeni tako da ispunjavaju osnovne zahtjeve i ako je primljeno odgovarajuće odobrenje u skladu sa stavcima 3. i 4. ovoga članka.

(2) ASŽ odobrava puštanje u uporabu energetskih podsustava i infrastrukturnih podsustava te pružnih prometno-upravljačkih i signalnih podsustava koji se nalaze ili su u uporabi na području Republike Hrvatske.

(3) ASŽ mora pružiti detaljne upute o načinu ishođenja odobrenja iz ovoga članka. Upute za podnošenje zahtjeva, u kojima se opisuju i objašnjavaju zahtjevi za ta odobrenja i navode potrebni dokumenti, stavljaju se na raspolaganje podnositeljima zahtjeva bez naknade te ERA i ASŽ surađuju u pružanju takvih informacija.

(4) Prilikom podnošenja zahtjeva za odobrenje za puštanje u uporabu nepokretnih postrojenja ASŽ-u podnositelj zahtjeva prilaže dokumentaciju koja uključuje dokumentirane dokaze o:

a) izjavama o provjeri iz članka 41. ovoga Zakona
b) tehničkoj kompatibilnosti podsustava sa sustavom u koji se integriraju, utvrđenoj na temelju relevantnih TSI-ova, nacionalnih pravila i registara
c) sigurnoj integraciji podsustava, utvrđenoj na temelju relevantnih TSI-ova, nacionalnih pravila te CSM-ova određenih u članku 6. Direktive (EU) 2016/798
d) u slučaju pružnih prometno-upravljačkih i signalnih podsustava koji obuhvaćaju opremu Europskog sustava upravljanja i nadzora vlakova (ETCS) i/ili Mobilne radijske komunikacije (RMR), pozitivne odluke ERA-e izdane u skladu s člankom 19. Direktive (EU) 2016/797 i
e) u slučaju promjene nacrta specifikacija natječaja ili opisa predviđenih tehničkih rješenja koja su izrađena nakon pozitivne odluke, usklađenosti s rezultatima postupka iz članka 30. stavka 2. Uredbe (EU) 2016/796.

(5) U roku od mjesec dana od primitka zahtjeva podnositelja, ASŽ mora obavijestiti podnositelja zahtjeva da je dokumentacija potpuna ili tražiti relevantne dodatne informacije, za čije pružanje određuje razuman rok.

(6) ASŽ provjerava potpunost, relevantnost i dosljednost dokumentacije, i, u slučaju pružne opreme ERTMS-a, usklađenost s pozitivnom odlukom ERA-e izdanom u skladu s člankom 19. Direktive (EU) 2016/797 i, prema potrebi, usklađenost s rezultatom postupka iz članka 30. stavka 2. Uredbe (EU) 2016/796. Nakon takve potvrde, ASŽ 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.

(7) U slučaju obnove ili modernizacije postojećih podsustava, podnositelj zahtjeva šalje ASŽ-u dokumentaciju u kojoj se opisuje projekt. U roku od mjesec dana od primitka zahtjeva podnositelja, ASŽ mora obavijestiti podnositelja zahtjeva da je dokumentacija potpuna ili tražiti relevantne dodatne informacije, za čije pružanje određuje razuman rok. ASŽ, u suradnji s ERA-om u slučaju pružnih projekata ERTMS-a, mora ispitati dokumentaciju i donijeti odluku 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 za pojedini TSI ili
d) izmijenjene su vrijednosti parametara na temelju kojih je već dodijeljeno odobrenje.

(8) ASŽ mora donijeti svoju odluku iz stavka 7. ovoga članka u unaprijed utvrđenom razumnom roku, a u svakom slučaju u roku od četiri mjeseca od primitka svih relevantnih informacija.

(9) ASŽ mora primjereno obrazložiti odluku kojom se odbija zahtjev za odobrenje za puštanje u uporabu nepokretnih postrojenja. Podnositelj zahtjeva može, u roku od mjesec dana od primitka negativne odluke, ASŽ-u podnijeti obrazloženi zahtjev da preispita svoju odluku.

(10) ASŽ mora u roku dva mjeseca od datuma primitka zahtjeva za preispitivanje potvrditi ili opozovati svoju odluku. Ako negativna odluka ASŽ-a bude potvrđena, podnositelj zahtjeva može pokrenuti upravni spor pred nadležnim upravnim sudom kako je propisano člankom 18. ovoga Zakona.

Usklađena provedba Europskog sustava za upravljanje željezničkim prometom u Europskoj uniji

Članak 45.

(1) Zahtjev za odobrenje za puštanje u uporabu pružnih prometno-upravljačkih i signalnih podsustava koji obuhvaćaju opremu ETCS-a i/ili RMR-a podnositelj zahtjeva podnosi ERA-i.

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

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

(3) Zahtjev i dokumentacija iz stavaka 1. i 2. ovoga članka, informacije o 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.

(4) ASŽ može izdati mišljenje o zahtjevu iz stavka 1. ovoga članka podnositelju zahtjeva prije podnošenja zahtjeva ili ERA-i nakon podnošenja zahtjeva.

Stavljanje pokretnih podsustava na tržište

Članak 46.

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

(2) Podnositelj zahtjeva posebno mora osigurati postojanje odgovarajuće izjave o provjeri.

Odobrenje za stavljanje vozila na tržište

Članak 47.

(1) Podnositelj zahtjeva smije staviti vozilo na tržište tek nakon što je primio odobrenje za stavljanje vozila na tržište, koje izdaje ERA u skladu sa stavcima 9. do 12. ovoga članka i člankom 21. stavkom 6. Direktive (EU) 2016/797 ili ASŽ u skladu sa stavcima 13. do 16. ovoga članka.

(2) U zahtjevu za odobrenje za stavljanje vozila na tržište podnositelj zahtjeva određuje područje uporabe vozila te prilaže dokaze da je provjerena tehnička kompatibilnost između vozila i mreže područja uporabe.

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

a) stavljanju na tržište pokretnih podsustava od kojih se sastoji vozilo u skladu s člankom 46. ovoga Zakona, na temelju EU izjave o provjeri
b) tehničkoj kompatibilnosti podsustava iz točke a) ovoga stavka u vozilu, utvrđenoj na temelju relevantnih TSI-ova i, prema potrebi, nacionalnih pravila
c) sigurnoj integraciji podsustava iz točke a) ovoga stavka u vozilu, utvrđenoj na temelju relevantnih TSI-ova i, prema potrebi, nacionalnih pravila te CSM-ova iz članka 6. Direktive (EU) 2016/798
d) tehničkoj kompatibilnosti vozila s mrežom na području uporabe iz stavka 2. ovoga članka, utvrđenoj na temelju relevantnih TSI-ova i, prema potrebi, nacionalnih pravila, registara infrastrukture te CSM-ova za procjenu rizika iz članka 6. Direktive (EU) 2016/798.

(4) Zahtjev za odobrenje za stavljanje vozila na tržište i informacije o 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.

(5) Kada su za dobivanje dokumentiranih dokaza o tehničkoj kompatibilnosti iz stavka 3. točaka b) i d) ovoga članka 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, osigurava provedbu svih ispitivanja u roku od tri mjeseca od primitka zahtjeva podnositelja.

(6) Prema potrebi, ASŽ poduzima mjere kojima se osigurava provedba ispitivanja iz stavka 5. ovoga članka na području Republike Hrvatske.

(7) U slučaju iz stavaka od 13. do 16. ovoga članka, ASŽ izdaje odobrenja za stavljanje vozila na tržište ili obavješćuje podnositelja zahtjeva o negativnoj ocjeni unutar unaprijed određenog razumnog roka te, u svakom slučaju, u roku od četiri mjeseca od uredno podnesenog zahtjeva.

(8) U slučajevima predviđenima stavcima 13. do 16. ovoga članka, ASŽ primjenjuje praktične aranžmane o postupku izdavanja odobrenja kako je utvrđeno Provedbenom uredbom 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.) (u daljnjem tekstu: Provedbena uredba Komisije (EU) 2018/545). Ta odobrenja omogućuju stavljanje vozila na tržište Europske unije.

(9) ERA dostavlja dokumentaciju podnositelja zahtjeva za namjeravano područje uporabe u Republici Hrvatskoj ASŽ-u, koji radi ocjenjivanja provjerava cjelovitost, relevantnost i dosljednost dokumentacije u odnosu na stavak 3. točku d) ovoga članka te na elemente navedene u stavku 3. točkama a) do c) ovoga članka u odnosu na relevantna nacionalna pravila.

(10) U okviru ocjena iz stavka 9. ovoga članka i u slučaju opravdane sumnje ASŽ može zatražiti provedbu ispitivanja na mreži. Kako bi se olakšala ta ispitivanja, ASŽ može podnositelju zahtjeva izdati privremena odobrenja za uporabu vozila za provedbu ispitivanja na mreži. Upravitelj infrastrukture osigurava provedbu svih ispitivanja u roku od tri mjeseca od zahtjeva ASŽ-a.

(11) Ako se ERA ne složi s negativnom ocjenom ASŽ-a u skladu sa stavkom 9. ovoga članka, o tome obavješćuje ASŽ i navodi razloge za svoje neslaganje. ERA i ASŽ surađuju s ciljem postizanja dogovora o uzajamno prihvatljivoj ocjeni, pri čemu mogu odlučiti u taj postupak uključiti i podnositelja zahtjeva. Ako u roku od mjesec dana nakon što je ERA o svojem neslaganju obavijestila ASŽ nije bilo moguće postići dogovor o uzajamno prihvatljivoj ocjeni, ERA donosi konačnu odluku, osim ako je ASŽ predmet uputio na arbitražu pred odbor za žalbe koji je uspostavljen u skladu s člankom 55. Uredbe (EU) 2016/796.

(12) Ako se ERA ne složi s pozitivnom ocjenom ASŽ-a u skladu sa stavkom 9. ovoga članka, ona o tome obavješćuje ASŽ i navodi razloge za svoje neslaganje. ERA i ASŽ surađuju s ciljem postizanja dogovora o uzajamno prihvatljivoj ocjeni, pri čemu mogu odlučiti u taj postupak uključiti i podnositelja zahtjeva. Ako u roku od mjeseca dana nakon što je ERA o svom neslaganju obavijestila ASŽ nije bilo moguće postići dogovor o uzajamno prihvatljivoj ocjeni, ERA donosi konačnu odluku.

(13) Kada je područje uporabe ograničeno samo na mrežu u Republici Hrvatskoj, ASŽ može, na vlastitu odgovornost i na zahtjev podnositelja zahtjeva, izdati odobrenje za stavljanje vozila na tržište. Kako bi izdalo takvo odobrenje, ASŽ ocjenjuje dokumentaciju u odnosu na elemente navedene u stavku 3. ovoga članka i u skladu s postupcima koji su utvrđeni u Provedbenoj uredbi Komisije (EU) 2018/545.

(14) U roku od mjesec dana od primitka zahtjeva iz stavka 13. ovoga članka, ASŽ mora obavijestiti podnositelja zahtjeva da je dokumentacija potpuna ili tražiti relevantne dodatne informacije. Odobrenje je važeće i bez proširenja područja uporabe za vozila koja voze do kolodvora u susjednim državama članicama Europske unije 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.

(15) Kada je područje uporabe ograničeno na područje Republike Hrvatske, te u slučaju neprimjene jednog ili više TSI-ova ili njihovih dijelova kako je navedeno u članku 33. ovoga Zakona, ASŽ izdaje odobrenje tek nakon primjene postupka utvrđenog u tom članku.

(16) ASŽ preuzima punu odgovornost za odobrenja koja izdaje.

(17) U odobrenjima za stavljanje vozila na tržište navode se:

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

(18) 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 stavcima 11. i 12. ovoga članka obrazlaže se na odgovarajući način. U roku od mjesec dana od primitka negativne odluke podnositelj zahtjeva može od ASŽ-a zatražiti preispitivanje odluke. ASŽ mora u roku od dva mjeseca od datuma primitka zahtjeva za preispitivanje potvrditi ili opozvati svoju odluku.

(19) Ako negativna odluka ASŽ-a bude potvrđena, podnositelj zahtjeva može pokrenuti upravni spor pred nadležnim upravnim sudom sukladno članku 18. ovoga Zakona.

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

a) se izmijene vrijednosti parametara iz stavka 17. točke b) ovoga članka koje su izvan raspona prihvatljivih parametara kako su utvrđeni u TSI-evima
b) bi predviđeni radovi mogli imati negativan učinak na ukupnu razinu sigurnosti dotičnog vozila ili
c) to zahtijevaju relevantni TSI-ovi.

(21) Ako je podnositelj zahtjeva dobio odobrenje u skladu sa stavcima 13. do 16. ovoga članka i želi proširiti područje uporabe u Republici Hrvatskoj, on dopunjava dokumentaciju relevantnim dokumentima iz stavka 3. ovoga članka koji se odnose na dodatno područje uporabe. On podnosi dokumentaciju ASŽ-u koji, nakon provedbe postupaka utvrđenih u stavcima 13. do 16. ovoga članka, izdaje ažurirano odobrenje koje obuhvaća prošireno područje uporabe.

(22) Ovaj članak se 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 području Republike Hrvatske u blizini granice i koji je namijenjen za odvijanje prekograničnog prometa. Sukladnost tih vozila s osnovnim zahtjevima ovoga Zakona osigurava dotični željeznički prijevoznik u kontekstu svog sustava upravljanja sigurnošću i prema potrebi u skladu s člankom 9. stavkom 19. ovoga Zakona.

Registracija vozila čije je stavljanje na tržište odobreno

Članak 48.

(1) Prije prve uporabe vozila i nakon što je odobrenje za njegovo stavljanje na tržište dodijeljeno u skladu s člankom 47. ovoga Zakona i člankom 21. Direktive (EU) 2016/797, vozilo se na zahtjev posjednika registrira u registru vozila kako je navedeno u članku 71. ovoga Zakona i članku 47. Direktive (EU) 2016/797.

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

(3) Ako područje uporabe vozila obuhvaća državno područje više od jedne države članice Europske unije, vozilo se registrira u jednoj od dotičnih država članica Europske unije.

Provjere prije uporabe odobrenih vozila

Članak 49.

(1) Prije nego što željeznički prijevoznik uporabi vozilo na području uporabe koje je utvrđeno u odobrenju za stavljanje na tržište, on provjerava da je:

a) za vozilo izdano odobrenje za stavljanje na tržište u skladu s člankom 47. ovoga Zakona i člankom 21. Direktive (EU) 2016/797 te da je ono propisno registrirano
b) vozilo kompatibilno s trasom na temelju registra infrastrukture, relevantnih TSI-ova ili bilo kojih relevantnih informacija koje upravitelj infrastrukture mora dostaviti bez naknade i u razumnom roku, ako registar infrastrukture ne postoji ili je nepotpun te
c) vozilo ispravno uključeno u sastav vlaka ako je namijenjeno za prometovanje, uzimajući u obzir sustav upravljanja sigurnošću utvrđen u članku 8. ovoga Zakona i TSI-u za odvijanje prometa i upravljanje prometom željezničkog sustava u Europskoj uniji.

(2) Za potrebe 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 50.

(1) ASŽ ili ERA može u skladu s postupkom utvrđenim u članku 47. ovoga Zakona i članku 21. Direktive (EU) 2016/797 dodijeliti odobrenja za tip vozila. Zahtjev za odobrenjem za tip vozila i informacije o fazama relevantnih postupaka i njihovom ishodu te, zahtjevi i odluke odbora za žalbe, podnose se putem jedinstvene kontaktne točke iz članka 12. Uredbe (EU) 2016/796.

(2) Ako ASŽ izdaje odobrenje za stavljanje vozila na tržište, ono istodobno izdaje i odobrenje za tip vozila, koje je povezano s istim područjem uporabe vozila.

(3) U slučaju promjene odgovarajućih odredaba u TSI-ovima ili nacionalnim pravilima na temelju kojih je izdano odobrenje za tip vozila, u TSI-u ili nacionalnom pravilu određuje se ostaje li već izdano odobrenje za tip vozila i dalje važeće ili ga je potrebno obnoviti. Ako odobrenje treba obnoviti, provjere koje provodi ERA ili ASŽ mogu se odnositi samo na promijenjena pravila.

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

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

(5) Odobrenje za tip vozila unosi se u Europski registar odobrenih tipova vozila iz članka 48. Direktive (EU) 2016/797.

Sukladnost vozila s odobrenim tipom vozila

Članak 51.

(1) Vozilo ili serija vozila koji su sukladni s odobrenim tipom vozila bez dodatnih provjera dobivaju odobrenje za vozilo u skladu s člankom 47. ovoga Zakona i člankom 21. Direktive (EU) 2016/797 na temelju izjave o sukladnosti s tim tipom vozila, koju podnosi podnositelj zahtjeva.

(2) Obnavljanje odobrenja za tip vozila kako je navedeno u članku 50. stavku 3. ovoga Zakona ne utječe na odobrenja za stavljanje vozila na tržište koja su već izdana na temelju prethodnog odobrenja za stavljanje tog tipa vozila na tržište.

Neusklađenost vozila ili tipova vozila s osnovnim zahtjevima

Članak 52.

(1) Ukoliko željeznički prijevoznik tijekom uporabe utvrdi da vozilo kojim se koristi ne ispunjava jedan od primjenjivih osnovnih zahtjeva, on mora poduzeti potrebne korektivne mjere kako bi osigurao sukladnost tog vozila, također on može obavijestiti ERA-u i bilo koja dotična nacionalna tijela nadležna za sigurnost o poduzetim mjerama. Ukoliko željeznički prijevoznik ima dokaz da je neusklađenost postojala već u trenutku izdavanja odobrenja za stavljanje na tržište, o tome mora obavijestiti ERA-u i bilo koja druga dotična nacionalna tijela nadležna za sigurnost.

(2) Kada ASŽ sazna da vozilo ili tip vozila koje se upotrebljava u skladu s njegovom namjenom, a za koje je odobrenje za stavljanje na tržište izdala ERA u skladu s člankom 21. stavkom 5. Direktive (EU) 2016/797 ili člankom 50. ovoga Zakona, ili ASŽ u skladu s člankom 47. stavcima

od 13. do 16. ili člankom 50. ovoga Zakona, ne ispunjava jedan od primjenjivih osnovnih zahtjeva, ASŽ 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. ASŽ obavješćuje ERA-u i bilo koja druga dotična nacionalna tijela nadležna za sigurnost, uključujući ona na državnom području na kojem je u tijeku obrada zahtjeva za odobrenje za stavljanje na tržište vozila istog tipa.

(3) Ukoliko, u slučajevima navedenima u stavcima 1. i 2. ovoga članka, korektivne mjere koje je primijenio željeznički prijevoznik ne osiguraju sukladnost s primjenjivim osnovnim zahtjevima i ta nesukladnost dovede do ozbiljnog sigurnosnog rizika, ASŽ može primijeniti privremene sigurnosne mjere u okviru svojih zadaća nadzora, u skladu s člankom 16. stavcima 10. do 14. ovoga Zakona. Privremene sigurnosne mjere u obliku suspenzije odobrenja tipa vozila istodobno mogu primijeniti ASŽ, te podliježu sudskom preispitivanju utvrđenom u članku 10. stavku 13., ili ERA, te podliježu arbitražnom postupku utvrđenom u članku 47. stavku 11. ovoga Zakona i članku 21. stavku 7. Direktive (EU) 2016/797.

(4) U slučajevima iz stavka 3. ovoga članka ASŽ, nakon preispitivanja djelotvornosti bilo kojih mjera poduzetih radi uklanjanja ozbiljnog sigurnosnog rizika, može odlučiti ukinuti ili izmijeniti odobrenje kada se dokaže da u trenutku izdavanja odobrenja nije bio ispunjen određeni osnovni zahtjev. U tu svrhu ASŽ o svojoj odluci obavješćuje nositelja odobrenja za stavljanje na tržište ili odobrenja za tip vozila, navodeći razloge za svoje odluke. Nositelj odobrenja za stavljanje na tržište ili odobrenja za tip vozila može, u roku od mjesec dana od primitka odluke ASŽ-a zatražiti preispitivanje odluke. U tom se slučaju odluka o ukidanju privremeno suspendira. ASŽ može u roku od mjesec dana od datuma primitka zahtjeva za preispitivanje potvrditi ili opozvati svoju odluku.

(5) U slučaju neslaganja između ERA-e i ASŽ-a u vezi s potrebom da se ograniči ili ukine odobrenje, primjenjuje se arbitražni postupak predviđen u članku 47. stavku 11. ovoga Zakona i članku 21. stavku 7. Direktive (EU) 2016/797. Ako je rezultat tog postupka takav da se odobrenje za vozilo ne ograničava niti ukida, suspendiraju se privremene sigurnosne mjere iz stavka 3. ovoga članka.

(6) Ako odluka ERA-e bude potvrđena, nositelj odobrenja za tip vozila može podnijeti žalbu odboru za žalbe određenom u skladu s člankom 55. i u roku iz članka 59. Uredbe (EU) 2016/796. Ako odluka ASŽ-a bude potvrđena, nositelj odobrenja za tip vozila može pokrenuti upravni spor pred nadležnim upravnim sudom sukladno članku 18. ovoga Zakona.

(7) Ako ASŽ odluči ukinuti odobrenje za stavljanje vozila na tržište koje je dodijelilo, ono o tome odmah obavješćuje ERA-u i navodi razloge za svoju odluku, te ERA zatim o tome obavješćuje ostala nacionalna tijela nadležna za sigurnost.

(8) Odluka ASŽ-a o ukidanju odobrenja za stavljanje vozila na tržište mora se unijeti u odgovarajući registar vozila u skladu s člankom 48. ovoga Zakona ili, u slučaju odobrenja za tip vozila, u Europski registar odobrenih tipova vozila u skladu s člankom 50. stavkom 5. ovoga Zakona. ASŽ mora osigurati 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 moraju provjeriti postoji li isti problem neusklađenosti te se u tom slučaju primjenjuje postupak predviđen u ovom članku.

(9) Kada se odobrenje za stavljanje vozila 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 47. ovoga Zakona i članku 21. Direktive (EU) 2016/797 odnosno za tip vozila na temelju postupka predviđenog u članku 50. ovoga Zakona.

(10) Kada je, u slučajevima predviđenima u stavcima 1. i 2. ovoga članka, 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.

ODJELJAK D
TIJELA ZA OCJENJIVANJE SUKLADNOSTI

Tijela koja provode prijavljivanje

Članak 53.

(1) Ministarstvo nadležno za željeznički promet nadležno je za prijavljivanje tijela za ocjenjivanje sukladnosti.

(2) Ministarstvo nadležno za željeznički promet obavješćuje Europsku komisiju i druga tijela država članica Europske unije ovlaštena za provedbu zadaća ocjenjivanja sukladnosti trećih strana kako je predviđeno u članku 36. stavku 2. i članku 41. stavku 1. ovoga Zakona. Također obavještava Europsku komisiju i druge države članice Europske unije o imenovanim tijelima iz članka 41. stavaka 8. i 9. ovoga Zakona.

(3) Hrvatska akreditacijska agencija u smislu i u skladu s Uredbom (EZ) br. 765/2008 nadležna je za provedbu ocjenjivanja i nadgledanja tijela za ocjenjivanje sukladnosti.

Zahtjevi u vezi s tijelima koja provode prijavljivanje

Članak 54.

Ministarstvo nadležno za željeznički promet i Hrvatska akreditacijska agencija u postupku prijavljivanja:

a) izbjegavaju svaki sukob interesa s tijelima za ocjenjivanje sukladnosti
b) organiziraju se i djeluju tako da zaštite objektivnost i nepristranost svojih aktivnosti
c) organiziraju se tako da svaku odluku koja se odnosi na prijavljivanje tijela za ocjenjivanje sukladnosti donose stručne osobe različite od onih koje provode ocjenjivanje

d) ne nude niti obavljaju bilo kakve aktivnosti koje obavljaju tijela za ocjenjivanje sukladnosti kao ni usluge savjetovanja na komercijalnoj ili konkurentskoj osnovi
e) štite povjerljivost prikupljenih informacija
f) raspolažu dostatnim brojem stručnog osoblja za ispravno obavljanje svojih zadaća.

Obveza tijela koja provode prijavljivanje u pružanju informacija

Članak 55.

(1) Ministarstvo nadležno za željeznički promet obavještava Europsku komisiju o postupcima za ocjenjivanje, prijavljivanje i nadgledanje tijela za ocjenjivanje sukladnosti i svim promjenama u vezi s tim postupcima.

(2) Europska komisija osigurava dostupnost tih podataka javnosti.

Tijela za ocjenjivanje sukladnosti

Članak 56.

(1) Tijelo za ocjenjivanje sukladnosti mora za potrebe prijavljivanja ispunjavati zahtjeve utvrđene u stavcima od 2. do 7. ovoga članka i člancima 57. i 58. ovoga Zakona.

(2) Tijelo za ocjenjivanje sukladnosti je pravna osoba osnovana u skladu s nacionalnim pravom.

(3) Tijelo za ocjenjivanje sukladnosti mora biti sposobno obavljati sve zadaće ocjenjivanja sukladnosti koje su mu dodijeljene relevantnim TSI-om 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.

(4) Za svaki zasebni postupak ocjenjivanja sukladnosti i svaku vrstu ili kategoriju proizvoda za koje je prijavljeno, tijelo za ocjenjivanje sukladnosti mora imati 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, te uspostavljenu prikladnu politiku i postupke za razlikovanje između zadaća koje obavlja kao prijavljeno tijelo za ocjenjivanje sukladnosti i drugih aktivnosti
c) prikladne postupke za obavljanje aktivnosti kojima se vodi računa o veličini poduzeća, sektoru u kojem djeluje, njegovoj strukturi, stupnju složenosti dotične tehnologije proizvoda te masovnoj ili serijskoj prirodi proizvodnoga procesa i
d) sredstva potrebna za obavljanje tehničkih i administrativnih zadaća povezanih s aktivnostima ocjenjivanja sukladnosti na primjeren način te pristup svoj potrebnoj opremi ili postrojenjima.

(5) Tijelo za ocjenjivanje sukladnosti dužno je imati osiguranje od odgovornosti.

(6) Osoblje tijela za ocjenjivanje sukladnosti mora čuvati poslovnu tajnu u odnosu na sve informacije dobivene prilikom obavljanja zadaća na temelju relevantnog TSI-a ili bilo koje odredbe nacionalnog prava kojim se ocjenjivanje provodi, osim u odnosu na nadležna tijela države članice Europske unije u kojoj se obavljaju aktivnosti, ne dirajući time u vlasnička prava.

(7) Tijela za ocjenjivanje sukladnosti moraju sudjelovati u relevantnim aktivnostima normizacije i aktivnostima koordinacijske grupe prijavljenih tijela za ocjenjivanje sukladnosti osnovane u skladu s mjerodavnim pravom Europske unije ili osigurati da je njihovo osoblje koje provodi ocjenjivanje obaviješteno o tim aktivnostima, te kao opće smjernice primjenjivati administrativne odluke i dokumente nastale kao rezultat rada te grupe.

(8) Tijela za ocjenjivanje sukladnosti koja su prijavljena za pružne prometno-upravljačke i signalne podsustave i/ili one ugrađene u vozilo moraju sudjelovati u aktivnostima grupe za ERTMS iz članka 29. Uredbe (EU) 2016/796 ili osigurati da je njihovo osoblje koje provodi ocjenjivanje obaviješteno o tim aktivnostima te moraju slijediti 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.

Nepristranost tijela za ocjenjivanje sukladnosti

Članak 57.

(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 poslovnoj udruzi ili strukovnom savezu koji predstavlja društva uključena u projektiranje, proizvodnju, isporuku, sklapanje, upotrebu ili održavanje proizvoda koje ono ocjenjuje može biti tijelo za ocjenjivanje sukladnosti pod uvjetom da je dokazana njegova neovisnost i nepostojanje sukoba interesa.

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

(4) Tijelo za ocjenjivanje sukladnosti, njegova uprava i osoblje odgovorno za provedbu ocjenjivanja sukladnosti ne smije biti 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.

(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 predstavljaju stranke koje sudjeluju u tim aktivnostima, niti ne smiju sudjelovati 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, a posebno u odnosu na usluge savjetovanja.

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

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

Osoblje tijela za ocjenjivanje sukladnosti

Članak 58.

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

a) odgovarajuću 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 Europske unije te razumijevanje tih zahtjeva, normi i odredaba i
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.

Pretpostavka o sukladnosti tijela za ocjenjivanje sukladnosti

Članak 59.

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 56., 57. i 58. ovoga Zakona, ako su ti zahtjevi obuhvaćeni primjenjivim usklađenim normama.

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

Članak 60.

(1) Ako prijavljeno tijelo za ocjenjivanje sukladnosti dodijeli ugovorom podizvođaču određene zadaće povezane s ocjenjivanjem sukladnosti ili se opredijeli za ovisno društvo, mora osigurati da

podizvođač ili ovisno društvo ispunjava zahtjeve utvrđene u člancima od 56., 57. i 58. ovoga Zakona i obavješćuje ministarstvo nadležno za željeznički promet.

(2) Prijavljena tijela moraju preuzeti 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 naručitelja.

(4) Prijavljena tijela moraju staviti na raspolaganje ministarstvu nadležnom za željeznički promet odgovarajuće dokumente koji se odnose na ocjenjivanje kvalifikacija podizvođača ili ovisnog društva i poslova koje oni obavljaju u skladu s relevantnim TSI-om.

Akreditirana interna tijela

Članak 61.

(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. Odluke br. 768/2008/EZ i modulima CA1 i CA2 koji su utvrđeni u Prilogu I. Odluke Komisije od 9. studenoga 2010. o modulima za postupke ocjene sukladnosti, prikladnosti za uporabu i EZ provjere podsustava koji se koriste u tehničkim specifikacijama za interoperabilnost donesenima na temelju Direktive 2008/57/EZ Europskog parlamenta i Vijeća (priopćena pod brojem dokumenta C(2010) 7582) (Tekst značajan za EGP) (SL L 319, 4.12.2010.), te to tijelo predstavlja zaseban i odvojen dio dotičnog podnositelja zahtjeva te ne sudjeluje u projektiranju, proizvodnji, isporuci, ugradnji, uporabi ili održavanju proizvoda koje ocjenjuje.

(2) Akreditirano interno tijelo ispunjava sljedeće zahtjeve:

a) akreditirano je u skladu Uredbom (EZ) br. 765/2008
b) tijelo i njegovo osoblje se unutar podnositelja zahtjeva čiji su dio razlikuju na organizacijskoj razini i moraju se koristiti metodama izvješćivanja kojima se osigurava njihova nepristranost te to dokazuju Hrvatskoj akreditacijskoj agenciji
c) ni tijelo ni njegovo osoblje nisu odgovorni za projektiranje, proizvodnju, isporuku, ugradnju, rad ili održavanje proizvoda koje ocjenjuju niti smiju obavljati aktivnosti koje bi mogle biti u sukobu s neovisnošću njihove prosudbe ili poštenjem u odnosu na njihove aktivnosti ocjenjivanja
d) tijelo pruža svoje usluge isključivo podnositelju zahtjeva čiji je ono dio.

(3) Akreditirano interno tijelo ne prijavljuje se državama članicama Europske unije niti Europskoj komisiji, ali informacije o njegovoj akreditaciji mora pružiti podnositelj zahtjeva čiji je ono dio ili Hrvatska akreditacijska agencija obavješćuje ministarstvo nadležno za željeznički promet na njegov zahtjev.

Zahtjev za prijavljivanje

Članak 62.

(1) Tijelo za ocjenjivanje sukladnosti koje ima poslovni nastan u Republici Hrvatskoj podnosi zahtjev za prijavljivanje ministarstvu nadležnom za željeznički promet.

(2) Uz zahtjev iz stavka 1. ovoga članka mora se prilažiti 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 koju je izdala Hrvatska akreditacijska agencija kojom se potvrđuje da tijelo za ocjenjivanje sukladnosti ispunjava zahtjeve utvrđene u člancima od 56., 57. i 58. ovoga Zakona.

Postupak prijavljivanja

Članak 63.

(1) Ministarstvo nadležno za željeznički promet prijavljuje samo ona tijela za ocjenjivanje sukladnosti koje imaju potvrdu o akreditaciji kojom se potvrđuje ispunjavanje zahtjeva utvrđenih u člancima od 56., 57. i 58. ovoga Zakona.

(2) Ministarstvo nadležno za željeznički promet prijavljuje tijela iz stavka 1. ovoga članka Europskoj komisiji i drugim državama članicama koristeći se elektroničkim alatom za prijavljivanje koji je izradila i kojim upravlja Europska komisija.

(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.

(4) Tijelo za ocjenjivanje sukladnosti iz stavka 1. ovoga članka može obavljati aktivnosti prijavljenog tijela samo ako Europska komisija i druge države članice Europske unije ne podnesu prigovor u roku od dva tjedna od prijavljivanja.

(5) Europsku komisiju i druge države članice Europske unije ministarstvo nadležno za željeznički promet mora obavijestiti o svakoj naknadnoj relevantnoj promjeni u prijavi.

Promjene u prijavama

Članak 64.

(1) Ako ministarstvo nadležno za željeznički promet utvrdi ili je obaviješteno o tome da prijavljeno tijelo više ne ispunjava zahtjeve utvrđene u člancima 56., 57. i 58. ovoga Zakona ili da ne ispunjava svoje obveze, ono ograničava, privremeno ukida ili povlači prijavu, ako je to potrebno, ovisno o ozbiljnosti neispunjavanja tih zahtjeva ili obveza i također o tome odmah mora obavijestiti Europsku komisiju i ostale države članice Europske unije.

(2) U slučaju ograničenja, privremenog ukidanja ili povlačenja prijave, ili ako je prijavljeno tijelo prestalo s radom, prijavljeno tijelo ustupa dokumentaciju vezanu za postupak izdavanja potvrde podnositelju zahtjeva ili ministarstvu nadležnom za željeznički promet ili tijelima za nadzor tržišta, na njihov zahtjev.

Osporavanje stručnosti prijavljenih tijela

Članak 65.

Ministarstvo nadležno za željeznički promet na zahtjev dostavlja Europskoj komisiji sve informacije koje se odnose na osnovu za prijavljivanje ili održavanje stručnosti dotičnog tijela.

Operativne obveze prijavljenih tijela

Članak 66.

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

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

(3) Ako prijavljeno tijelo utvrdi da proizvođač ne ispunjava zahtjeve utvrđene u relevantnom TSI-u, odgovarajućim usklađenim normama ili tehničkim specifikacijama, ono mora zatražiti da proizvođač poduzme odgovarajuće korektivne mjere te u tom slučaju prijavljeno tijelo ne smije izdati potvrdu.

(4) Ako prijavljeno tijelo tijekom nadgledanja sukladnosti nakon izdavanja potvrde utvrdi da proizvod više nije u skladu s relevantnim TSI-om, odgovarajućim usklađenim normama ili tehničkim specifikacijama, ono mora zatražiti da proizvođač poduzme odgovarajuće korektivne mjere i, ako je to potrebno, privremeno ukinuti ili ukinuti potvrdu.

(5) Ako korektivne mjere nisu poduzete ili nemaju traženi učinak, prijavljeno tijelo ograničava, privremeno ukida ili ukida potvrde.

Obveza prijavljenih tijela u pružanju informacija

Članak 67.

(1) Prijavljena tijela moraju obavijestiti ministarstvo nadležno za željeznički promet o sljedećem:

a) 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 obavješćivanje koji su primili od tijela za nadzor nad tržištem u vezi s aktivnostima ocjenjivanja sukladnosti
d) na zahtjev, o aktivnostima ocjenjivanja sukladnosti provedenima na području za koje su prijavljeni i svakoj drugoj provedenoj aktivnosti, uključujući prekogranične aktivnosti i ugovore s podizvođačima.

(2) Prijavljena tijela također moraju obavijestiti nadležna nacionalna tijela nadležna za sigurnost o svakom odbijanju, ograničenju, privremenom ukidanju ili ukidanju potvrde.

(3) Prijavljena tijela osiguravaju drugim tijelima koja su prijavljena na temelju ovoga Zakona 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.

(4) Prijavljena tijela dostavljaju ERA-i EU potvrde o provjeri podsustava, EU potvrde o sukladnosti interoperabilnih sastavnih dijelova i EU potvrde o prikladnosti interoperabilnih sastavnih dijelova.

Koordinacija prijavljenih tijela

Članak 68.

Prijavljena tijela moraju sudjelovati u radu resorne grupe prijavljenih tijela, uspostavljene Direktivom (EU) 2016/797, izravno ili putem imenovanih zastupnika.

Imenovana tijela

Članak 69.

(1) Zahtjevi u vezi s tijelima za ocjenjivanje sukladnosti određeni u člancima 56. do 60. ovoga Zakona primjenjuju se i na tijela imenovana u skladu s člankom 41. stavcima 8. i 9. ovoga Zakona, osim:

a) u slučaju vještina koje osoblje tih tijela mora posjedovati u skladu s člankom 58. stavkom 1. točkom c) ovoga Zakona, pri čemu imenovano tijelo mora posjedovati odgovarajuće znanje o nacionalnom pravu i razumijevanje tog prava
b) u slučaju dokumentacije koju treba staviti na raspolaganje ministarstvu nadležnom za željeznički promet u skladu s člankom 60. stavkom 4. ovoga Zakona, pri čemu imenovano tijelo mora uključiti dokumente povezane s radom koji su obavili podizvođači ili ovisna društva u skladu s relevantnim nacionalnim pravilima.

(2) Operativne obveze utvrđene u članku 66. ovoga Zakona primjenjuju se i na tijela imenovana u skladu s člankom 41. stavcima 8. i 9. ovoga Zakona, osim što se te obveze odnose na nacionalna pravila umjesto na TSI-ove.

(3) Obveza obavješćivanja utvrđena u članku 67. stavku 1. ovoga Zakona primjenjuje se i na imenovana tijela koja na odgovarajući način moraju obavijestiti ministarstvo nadležno za željeznički promet.

ODJELJAK E
REGISTRI

Sustav označavanja vozila brojevima

Članak 70.

(1) Nakon registracije u skladu s člankom 48. ovoga Zakona, ASŽ dodjeljuje svakom vozilu europski broj vozila (engl. *European vehicle number* – EVN), ukoliko je vozilo registrirano u Republici Hrvatskoj. Svako vozilo označuje se dodijeljenim EVN-om.

(2) Svakom se vozilu EVN dodjeljuje samo jedanput, osim u slučajevima propisanim Provedbenom odlukom Komisije (EU) 2018/1614.

Registri vozila

Članak 71.

(1) ASŽ je registracijski subjekt nadležan za unos, ažuriranje i održavanje podataka o vozilima registriranima u Republici Hrvatskoj u Europskom registru vozila (EVR), u skladu s Provedbenom odlukom Komisije (EU) 2018/1614 te za unos, ažuriranje i održavanje podataka o odobrenjima tipa željezničkih vozila u Europskom registru odobrenih tipova vozila (ERATV), u skladu s Provedbenom odlukom Komisije (EU) 2011/665 od 4. listopada 2011. o Europskom registru odobrenih tipova željezničkih vozila.

(2) Posjednik vozila dužan je bez odgode obavijestiti ASŽ o svakoj promjeni podataka o registriranom vozilu, kao i o uništenju vozila ili prestanku njegove registracije.

Registar infrastrukture

Članak 72.

(1) Upravitelj infrastrukture mora objaviti registar infrastrukture u kojem mora navesti vrijednosti mrežnih parametara svakog podsustava ili dijela dotičnog podsustava kako je utvrđeno u relevantnom TSI-u.

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

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

(4) Registar infrastrukture ažurira se 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, 27.05.2019.) (u daljnjem tekstu: Provedbena uredba Komisije (EU) 2019/777).

(5) Upravitelj infrastrukture mora u registru infrastrukture objaviti i redovito ažurirati popis tiših trasa sukladno Provedbenoj uredbi Komisije (EU) 2023/1694 od 10. kolovoza 2023. o izmjeni uredbi: (EU) br. 321/2013, (EU) br. 1299/2014, (EU) br. 1300/2014, (EU) br. 1301/2014, (EU) br. 1302/2014, (EU) br. 1304/2014 i Provedbene uredbe (EU) 2019/777 (Tekst značajan za EGP) (SL L 222, 8.9.2023.).

(6) Upravitelj infrastrukture nadležan je za prikupljanje, održavanje i razmjenu podataka o pristupačnosti imovine sukladno Uredbi (EU) br. 1300/2014, kako je izmijenjena Provedbenom uredbom Komisije (EU) 2019/772.

Prijelazni režim za uporabu vozila

Članak 73.

(1) Odobrenja za puštanje vozila u uporabu koja su dodijeljena u skladu s člankom 54. stavkom 1. Direktive (EU) 2016/797 i sva ostala odobrenja dodijeljena prije 15. lipnja 2016. godine, uključujući odobrenja izdana na temelju međunarodnih sporazuma, a posebno RIC-a (tal. *Regolamento Internazionale Carrozze*) i RIV-a (tal. *Regolamento Internazionale Veicoli*), važe i dalje u skladu s uvjetima pod kojima su ta odobrenja dodijeljena.

(2) Vozila odobrena za puštanje u uporabu u skladu s člankom 54. stavkom 1. Direktive (EU) 2016/797 i stavkom 1. ovoga članka 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 47. ovoga Zakona i članku 21. Direktive (EU) 2016/797.

POGLAVLJE IV.
STROJOVOĐE

ODJELJAK A
OVLAŠTENJA ZA STROJOVOĐE

Područje primjene

Članak 74.

Ovim poglavljem utvrđuju se zadaci za koje su odgovorni ASŽ, strojovođe i drugi sudionici sektora, posebno željeznički prijevoznici, upravitelji infrastrukture i centri za osposobljavanje.

Jedinstveni način davanja ovlaštenja strojovođama

Članak 75.

(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 podaci o ASŽ-u i osobni podaci strojovođe, te vrijeme valjanosti dozvole.
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.

(2) Oblik i sadržaj dozvole i potvrde iz stavka 1. ovoga članka, 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.).

(3) Zahtjevi za posjedovanjem potvrde za određeni dio infrastrukture ne primjenjuju se u 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 ili
e) za namjene osposobljavanja i ispitivanja strojovođa.

(4) O slučajevima iz stavka 3. ovoga članka odlučuje željeznički prijevoznik i ne može ju nametnuti nadležni upravitelj infrastrukture ili ASŽ, a o odluci o korištenju dodatnog strojovođe željeznički prijevoznik mora unaprijed obavijestiti upravitelja infrastrukture.

(5) 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.

Mjere protiv krivotvorenja

Članak 76.

Nadležna tijela i tijela nadležna za izdavanje dozvole i potvrde poduzimaju sve potrebne mjere za sprečavanje krivotvorenja dozvola i potvrda, te za sprečavanje neovlaštenog korištenja registara iz članka 93. ovoga Zakona.

Vlasništvo, jezik i tijela koja izdaju dozvolu i potvrdu

Članak 77.

(1) Dozvolu izdaje ASŽ, a vlasništvo je njezinog imatelja.

(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.

Zemljopisna valjanost

Članak 78.

(1) Dozvole su valjane na čitavom području Europske unije.

(2) Potvrde su valjane samo za one infrastrukture i željeznička vozila koji su na njoj navedeni.

Priznavanje ovlaštenja strojovođa iz trećih zemalja

Članak 79.

Ovlaštenja strojovođa iz treće zemlje koji rade isključivo na pograničnim odsjecima željezničkog sustava Republike Hrvatske, priznaje se u skladu s dvostranim sporazumom s dotičnom trećom zemljom.

ODJELJAK B
UVJETI ZA DOBIVANJE DOZVOLE I POTVRDE ZA STROJOVOĐE

Minimalni zahtjevi

Članak 80.

(1) Za dobivanje dozvole podnositelj zahtjeva mora ispunjavati minimalne zahtjeve utvrđene u člancima 81. i 82. ovoga Zakona. Za dobivanje potvrde, te kako bi ista ostala valjana, podnositelji zahtjeva moraju imati dozvolu i ispunjavati minimalne zahtjeve utvrđene u člancima 83. i 84. ovoga Zakona.

(2) Na željezničkoj mreži Republike Hrvatske priznaju se dozvole koje su u skladu s člankom 78. ovoga Zakona izdale druge države članice Europske unije.

Donja dobna granica

Članak 81.

(1) Podnositelj zahtjeva za izdavanje dozvole koja vrijedi na području Republike Hrvatske mora imati najmanje 18 godina života.

(2) Podnositelj zahtjeva za izdavanje dozvole koja vrijedi na području Europske unije mora imati najmanje 20 godina života.

Osnovni zahtjevi

Članak 82.

(1) Podnositelj zahtjeva za izdavanje dozvole mora imati kvalifikaciju razine 4.2. sukladno Zakonu o Hrvatskom kvalifikacijskom okviru („Narodne novine“, br. 22/13., 41/16., 64/18., 47/20. i 20/21.) (u daljnjem tekstu: 4.2. HKO), vrste tehničar vuče – strojovođa odnosno kvalifikaciju iste razine i vrste.

(2) Iznimno od stavka 1. ovoga članka, podnositelj zahtjeva za izdavanje dozvole mora imati kvalifikaciju na razini 4.2. HKO-u, druge vrste uz uvjet završenog stručnog osposobljavanja u ovlaštenoj ustanovi.

(3) Podnositelj zahtjeva za izdavanje dozvole mora dokazati svoju fizičku sposobnost uspješno obavljenim zdravstvenim pregledom, koji obavlja ili nadgleda ovlašteni ili priznati liječnik u skladu s člankom 91. ovoga Zakona. Pregled obuhvaća najmanje one kriterije koji su navedeni u točkama 1.1., 1.2., 1.3. i 2.1. Priloga VII. ovoga Zakona.

(4) Podnositelj zahtjeva za izdavanje dozvole mora dokazati svoju psihološku sposobnost za rad obavljenim zdravstvenim pregledom, koji obavlja ili nadgleda ovlašteni ili priznati psiholog ili liječnik u skladu s člankom 91. ovoga Zakona. Pregled mora uključivati barem one kriterije koji su navedeni u točki 2.2. Priloga VII. ovoga Zakona.

(5) Podnositelj zahtjeva za izdavanje dozvole mora dokazati svoju opću stručnu osposobljenost na temelju položenog ispita koji obuhvaća najmanje opće predmete navedene u Prilogu IX. ovoga Zakona.

Poznavanje jezika

Članak 83.

Podnositelj zahtjeva za izdavanje potvrde mora, u skladu s Uredbom Komisije (EU) 2019/554 od 5. travnja 2019. o izmjeni Priloga VI. Direktivi 2007/59/EZ Europskog parlamenta i Vijeća o

davanju ovlaštenja strojovođama koji upravljaju lokomotivama i vlakovima na željezničkom sustavu (Tekst značajan za EGP) (SL L 97, 8.4.2019.) (u daljnjem tekstu: Uredba 2019/554), dokazati poznavanje jezika, za infrastrukturu za koju traži potvrdu.

Stručne kvalifikacije

Članak 84.

(1) Podnositelj zahtjeva za izdavanje potvrde mora imati položen ispit, kojim se provjerava njegovo stručno znanje i osposobljenost u pogledu željezničkog vozila za koje se traži potvrda. Taj ispit obuhvaća najmanje opće predmete navedene u Prilogu X. ovoga Zakona.

(2) Podnositelj zahtjeva za izdavanje potvrde mora imati položen ispit, kojim se provjerava njegovo stručno znanje i osposobljenost u pogledu infrastrukture za koju se traži potvrda. Taj ispit obuhvaća najmanje opće predmete navedene u Prilogu XI. ovoga Zakona. Taj ispit po potrebi obuhvaća i znanje jezika, u skladu s Uredbom Komisije (EU) 2019/554.

(3) Podnositelja zahtjeva za izdavanje potvrde željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture obučava o svom sustavu upravljanja sigurnošću koji je predviđen u ovom Zakonu i Direktivi (EU) 2016/798.

Dobivanje dozvole

Članak 85.

(1) ASŽ javno objavljuje postupak za dobivanje dozvole.

(2) Svaki zahtjev za dobivanje dozvole podnosi strojovođa pristupnik ili neko drugo tijelo u njegovo ime ASŽ-u.

(3) Zahtjev podnesen ASŽ-u može biti zahtjev za dodjelu nove dozvole, ažuriranje podataka u dozvoli, obnavljanje ili izdavanje duplikata.

(4) ASŽ o zahtjevu za izdavanje dozvole odlučuje u roku od 30 dana od dana podnošenja urednog zahtjeva.

(5) Dozvola vrijedi za razdoblje od deset godina, prema članku 87. stavcima 1. i 2. ovoga Zakona.

(6) Dozvola se izdaje u jednom izvorniku. Svako umnožavanje dozvole je zabranjeno, osim ako to čini ASŽ na temelju zahtjeva za duplikatom.

Dobivanje potvrde

Članak 86.

(1) Željeznički prijevoznik i upravitelj željezničke infrastrukture u okviru svojih sustava upravljanja sigurnošću moraju utvrditi postupke za izdavanje i ažuriranje potvrda u skladu s ovim Zakonom i izravno primjenjivim europskim zakonodavstvom, kao i postupke žalbe kojima se strojovođama omogućuje provjera odluke o davanju, ažuriranju, privremenom ukidanju ili ukidanju potvrde.

(2) U slučaju neslaganja, stranke mogu izjaviti žalbu ASŽ-u.

(3) Željeznički prijevoznici i upravitelji infrastrukture bez odlaganja moraju ažurirati potvrdu kada je imatelj potvrde dobio dodatna ovlaštenja za željeznička vozila ili željezničke infrastrukture.

Redovne provjere

Članak 87.

(1) Kako bi dozvola ostala valjana, njezin imatelj mora biti podvrgnut redovnim provjerama i/ili testovima u vezi sa zahtjevima iz članka 82. stavaka 3. i 4. ovoga Zakona. Što se zdravstvenih zahtjeva tiče, potrebno je ispuniti minimalnu učestalost provjera u skladu s odredbama točke 3.1. Priloga VII. ovoga Zakona. Te zdravstvene preglede obavljaju ili nadziru liječnici koji su ovlašteni ili priznati u skladu s člankom 91. ovoga Zakona. Što se općeg stručnog znanja tiče, primjenjuju se odredbe članka 94. stavka 8. ovoga Zakona.

(2) Pri obnovi dozvole, ASŽ provjerava u registru iz članka 93. stavka 1. točke a) ovoga Zakona ispunjava li strojovođa zahtjeve iz stavka 1. ovoga članka.

(3) Kako bi potvrda ostala valjana, njezin imatelj mora biti podvrgnut redovnim provjerama i/ili testovima u vezi sa zahtjevima iz članaka 83. i 84. ovoga Zakona. 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 XII. ovoga Zakona.

(4) Za svaku od navedenih provjera željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture izjavom na potvrdi te u registru predviđenom u članku 93. stavku 2. točki a) ovoga Zakona potvrđuje da strojovođa ispunjava zahtjeve iz stavka 3. ovoga članka.

(5) U slučaju izostanka redovne provjere ili u slučaju negativnog rezultata, primjenjuje se postupak utvrđen u članku 89. ovoga Zakona.

Prestanak radnog odnosa

Članak 88.

(1) O prestanku ugovora o radu sklopljenog između strojovođe i upravitelja infrastrukture ili željezničkog prijevoznika strojovođa odmah obavještava ASŽ.

(2) Dozvola ostaje i dalje valjana sve dok su ispunjeni uvjeti iz članka 87. stavka 1. ovoga Zakona.

(3) Potvrda će se ukinuti prestankom ugovora o radu sklopljenog između strojovođe i upravitelja infrastrukture ili željezničkog prijevoznika. Međutim, strojovođa mora dobiti ovjerenu presliku potvrde i svih dokumenata, kojima se dokazuje njegova osposobljenost, kvalifikacije, iskustvo i stručna osposobljenost. Pri izdavanju nove potvrde strojovođi, željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture uzima u obzir sve te dokumente.

Nadzor strojovođa od strane željezničkih prijevoznika i upravitelja infrastrukture

Članak 89.

(1) Željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture mora osigurati i provjeriti valjanost dozvola i potvrda strojovođe kojeg zapošljava ili čije je usluge ugovorio.

(2) Željeznički prijevoznik i upravitelj infrastrukture mora uspostaviti 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 prijevoznik i upravitelj infrastrukture odmah poduzima potrebne mjere.

(3) Ako strojovođa smatra da njegovo zdravstveno stanje dovodi u pitanje njegovu sposobnost za obavljanje posla, on odmah o tome mora obavijestiti željezničkog prijevoznika ili upravitelja infrastrukture.

(4) 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 točki 3.1. Priloga VII. ovoga Zakona, i ako je potrebno, oduzimaju potvrdu i ažuriraju podatke u registru iz članka 93. stavka 2. ovoga Zakona.

(5) Željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture osigurava 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.

(6) Željeznički prijevoznik i upravitelj infrastrukture mora odmah obavijestiti ASŽ o svim slučajevima nesposobnosti za rad strojovođe kada ona traje dulje od tri mjeseca.

Zadaci Agencije za sigurnost željezničkog prometa

Članak 90.

(1) ASŽ ispunjava sljedeće zadatke na transparentan i nediskriminirajući način:

a) izdaje i ažurira dozvole i izrađuje duplikate, u skladu s člancima 77. i 85. ovoga Zakona
b) osigurava redovne provjere i/ili testove predviđene u članku 87. stavcima 1. i 2. ovoga Zakona
c) privremeno ukida ili ukida dozvole, te obavještava željezničkog prijevoznika ili upravitelja infrastrukture o utemeljenim zahtjevima za privremenim ukidanjem potvrda u skladu s člankom 98. ovoga Zakona
d) priznavanje osoba ili tijela u skladu s člancima 94. i 97. ovoga Zakona
e) osiguravanje objavljivanja i ažuriranja registra osoba i tijela koja su priznata u skladu s člankom 91. ovoga Zakona
f) vođenje i ažuriranje registra dozvola i potvrda u skladu s člankom 87. stavcima 1. i 2. i člankom 86. stavkom 1. ovoga Zakona
g) praćenje postupka davanja ovlaštenja strojovođama u skladu s člankom 97. ovoga Zakona
h) provođenje kontrola u skladu s člankom 98. ovoga Zakona
i) uspostavljanje nacionalnih mjerila za ispitivače u skladu s Odlukom 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.) (u daljnjem tekstu: Odluka Komisije 2011/765/EU).

(2) ASŽ ne smije zadatke iz stavka 1. točaka c), g) i i) ovoga članka prenijeti na treće osobe.

(3) Svako prenošenje zadataka mora biti transparentno i nediskriminirajuće i ne smije prouzrokovati sukob interesa.

(4) Kada ASŽ zadatke iz stavka 1. točaka a) ili b) ovoga članka prenosi na željezničkog prijevoznika ili ugovara usluge željezničkog prijevoznika za obavljanje navedenih zadataka, mora biti ispunjen najmanje jedan od sljedećih uvjeta:

a) željeznički prijevoznik izdaje dozvole samo svojim strojovođama
b) željeznički prijevoznik na dotičnom području nije isključivo ovlašten za niti jedan od prenesenih ili ugovorenih zadataka.

(5) Kada ASŽ prenosi ili ugovara obavljanje zadataka, ovlašteni predstavnik ili ugovorni pružatelj usluge pri ispunjavanju tih zadataka mora ispunjavati obveze koje ASŽ ima prema ovom Zakonu.

(6) Kada ASŽ prenosi ili ugovara obavljanje zadataka, uspostavlja sustav nadzora provođenja tih zadataka, te osigurava ispunjavanje uvjeta iz stavaka 3., 4. i 5. ovoga članka.

Priznavanje

Članak 91.

(1) Zdravstvene preglede iz članka 87. stavka 1. 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, obvezna su zapošljavati ili imati sklopljen ugovor o obavljanju poslova s doktorom medicine, specijalistom, psihijatrom ili neuropsihijatrijom, doktorom medicine-specijalistom oftamologom i psihologom.

(3) Doktori medicine-specijalisti iz stavka 2. ovoga članka moraju imati važeće odobrenje za samostalni rad, a psiholog iz stavka 2. ovoga članka mora imati važeće odobrenje za obavljanje psihološke djelatnosti.

(4) Osobe iz stavka 1. ovoga članka dostavljaju ASŽ-u odobrenje za obavljanje zdravstvenih pregleda.

(5) ASŽ ovlašćuje centre za osposobljavanje i nadzire ispunjavaju li propisane uvjete, u skladu s kriterijima utvrđenim u Odluci Komisije 2011/765/EU.

(6) ASŽ mora objaviti i ažurirati registar centara za osposobljavanje iz stavka 5. ovoga članka i registar zdravstvenih ustanova, trgovačkih društava koja obavljaju djelatnost medicine rada i specijalista medicine rada u privatnoj praksi koje obavljaju zdravstvene preglede iz članka 87. stavka 1. ovoga Zakona.

Odluke nadležnog tijela

Članak 92.

(1) Podnositelj zahtjeva za izdavanje dozvole koji nije zadovoljan ocjenom zdravstvene ustanove u kojoj je pregledan te podnositelj zahtjeva za izdavanje dozvole čija je zdravstvena sposobnost, odnosno fizička i psihička sposobnost različito ocijenjena u jednoj ili više zdravstvenih ustanova, može 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.

(2) 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.

(3) 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.

Registri i razmjena podataka

Članak 93.

(1) ASŽ mora:

a) voditi i redovito ažurirati registar svih dozvola koje su izdane, ažurirane, obnovljene, izmijenjene, istekle, privremeno ukinute, oduzete ili prijavljene kao izgubljene, ukradene ili uništene. Taj registar mora sadržavati podatke propisane 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 (priopćena pod brojem dokumenta C(2009) 8278) (Tekst značajan za EGP) (SL L 8, 13.1.2010.) (u daljnjem tekstu: Odluka Komisije 2010/17/EZ)za svaku dozvolu, a do kojih je moguće doći korištenjem nacionalnog broja dodijeljenog svakom strojovođi i
b) nadležnim tijelima ostalih država članica, ERA-i ili poslodavcima strojovođa na utemeljeni zahtjev dostaviti podatke o statusu dozvola.

(2) Svaki željeznički prijevoznik i upravitelj infrastrukture mora:

a) voditi i redovito ažurirati registar, ili osigurati vođenje registra, svih potvrda koje su izdane, ažurirane, obnovljene, izmijenjene, istekle, privremeno ukinute, oduzete ili prijavljene kao izgubljene, ukradene ili uništene. Taj registar mora sadržavati podatke propisane Odlukom Komisije 2010/17/EZ za svaku potvrdu, kao i podatke koji se odnose na redovne provjere predviđene u članku 87. ovoga Zakona
b) surađivati s ASŽ-om kako bi razmjenjivali podatke i omogućili pristup traženim podacima i
c) nadležnim tijelima ostalih država članica Europske unije na utemeljen zahtjev dostaviti podatke o sadržaju takvih potvrda, kada je to potrebno zbog njihovih međunarodnih djelatnosti.

(3) Strojovođe imaju pristup podacima koji ih se tiču, a koji su pohranjeni u registru ASŽ-a, željezničkih prijevoznika i upravitelja infrastrukture te na zahtjev moraju dobiti kopije tih podataka.

(4) ASŽ mora surađivati s ERA-om kako bi se osigurala interoperabilnost registara predviđenih u stavcima 1. i 2. ovoga članka.

(5) ASŽ, upravitelji infrastrukture i željeznički prijevoznici osiguravaju da su registri predviđeni u stavcima 1. i 2. ovoga članka i načini uporabe tih registara u skladu s Uredbom (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 (Tekst značajan za EGP) (SL L 119, 4.5.2016.).

ODJELJAK C
OSPOSOBLJAVANJE I ISPITIVANJE STROJOVOĐA

Osposobljavanje

Članak 94.

(1) Osposobljavanje strojovođa obuhvaća dio koji se odnosi na dozvolu i koji odražava opće stručno znanje opisano u Prilogu IX. ovoga Zakona i dio koji se odnosi na potvrdu i koji odražava posebno stručno znanje opisano u Prilozima X. i XI. ovoga Zakona.

(2) Metoda osposobljavanja mora ispunjavati mjerila utvrđena u Prilogu VIII. ovoga Zakona.

(3) Detaljniji ciljevi osposobljavanja utvrđeni su u Prilogu IX. ovoga Zakona za dozvolu i u Prilozima X. i XI. ovoga Zakona za potvrdu, koji se nadopunjuju s:

a) relevantnim TSI-ovima donesenim u skladu s Direktivom (EU) 2016/797 ili
b) mjerilima koje je predložila ERA.

(4) U skladu s člankom 11. ovoga Zakona kandidati za strojovođe moraju imati pravednu i nediskrimirajuću mogućnost osposobljavanja potrebnog za ispunjavanje uvjeta za dobivanje dozvole i potvrde.

(5) Ciljeve osposobljavanja koji se odnose na opće stručno znanje u skladu s člankom 82. stavkom 5. ovoga Zakona, poznavanje jezika iz članka 83. ovoga Zakona i stručnog znanja koje se odnosi na željeznička vozila iz članka 84. stavka 1. ovoga Zakona ostvaruju osobe ili tijela koja su priznata u skladu s člankom 91. stavkom 5. ovoga Zakona.

(6) Ciljeve osposobljavanja koji se odnose na znanje o infrastrukturi, kako je predviđeno u članku 84. stavku 2. ovoga Zakona, uključujući poznavanje putova vožnje i pravila postupanja, ostvaruju osobe ili tijela koja su akreditirana ili priznata od strane države članice Europske unije u kojoj se nalazi infrastruktura.

(7) S obzirom na dozvole, opći sustav priznavanja stručne osposobljenosti uspostavljen propisima kojima se reguliraju profesije i priznaju inozemne stručne kvalifikacije primjenjuje se na priznavanje stručnih kvalifikacija strojovođa državljana države članice Europske unije koji su dobili dokaz o osposobljenosti u trećoj zemlji.

(8) Potrebno je uspostaviti postupak kontinuiranog osposobljavanja kako bi se osiguralo održavanje osposobljenosti osoblja, u skladu s člankom 8. stavkom 5. točkom f) ovoga Zakona.

Troškovi osposobljavanja

Članak 95.

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 dogovorit će se s prijašnjim poslodavcem o naknadi za ulaganje u osposobljavanje strojovođe.

Ispiti

Članak 96.

(1) Ispitivanja i ispitivače koji provjeravaju traženu osposobljenost utvrđuju:

a) za dio koji se odnosi na dozvolu: ASŽ, kada utvrđuje postupak koji se primjenjuje za dobivanje dozvole u skladu s člankom 85. stavkom 1. ovoga Zakona
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 86. ovoga Zakona.

(2) Ispitivanja iz stavka 1. ovoga članka nadziru stručni ispitivači, priznati u skladu s člankom 91. stavkom 5. ovoga Zakona, a moraju biti organizirani 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.

(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 Europske unije u kojoj se nalazi infrastruktura.

(4) Na kraju osposobljavanja polažu se teorijski i praktični ispiti. Sposobnost vožnje ocjenjuje se tijekom testa vožnje na željezničkoj mreži. Za provjeru primjene pravila postupanja i sposobnosti strojovođe u iznimno teškim situacijama moguće je koristiti i simulatore.

ODJELJAK D
OCJENJIVANJE

Standardi kvalitete

Članak 97.

ASŽ mora 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 ovim Zakonom i izravno primjenjivim europskim zakonodavstvom.

Kontrola koju provodi Agencija za sigurnost željezničkog prometa

Članak 98.

(1) ASŽ 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 ovim Zakonom.

(2) Ne dovodeći u pitanje mjere provjere predviđene u stavku 1. ovoga članka, u slučaju nemara na radnom mjestu ASŽ može provjeriti ispunjava li dotični strojovođa zahtjeve iz članka 84. ovoga Zakona.

(3) ASŽ može ispitati ispunjavaju li strojovođe, željeznički prijevoznici, upravitelji infrastrukture, ispitivači i centri za osposobljavanje, koji djeluju u području pod njegovom nadležnošću, uvjete iz ovoga Zakona.

(4) Ako ASŽ ustanovi da strojovođa više ne ispunjava jedan ili više traženih zahtjeva, poduzima sljedeće mjere:

a) u slučaju dozvole koju je izdao ASŽ, ASŽ privremeno ili trajno ukida dozvolu, ovisno o opsegu problema koji su utjecali na sigurnost željezničkog prometa. ASŽ odmah mora obavijestiti strojovođu i njegovog poslodavca o svojoj obrazloženoj odluci, ne dovodeći u pitanje pravo na provjeru odluke predviđenu u članku 17. ovoga Zakona. ASŽ navodi postupak koji se mora primijeniti za ponovno dobivanje dozvole
b) u slučaju dozvole koju je izdalo nadležno tijelo u drugoj državi članici Europske unije, ASŽ se obraća tom tijelu s utemeljenim zahtjevom da se provede dodatna provjera ili da se dozvola ukine te obavještava Europsku 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 ASŽ. Nadležno tijelo koje je izdalo dozvolu o svojoj odluci također obavještava Europsku komisiju i ostala nadležna tijela. ASŽ može zabraniti rad strojovođama u području pod svojom nadležnošću dok ne primi obavijest o odluci nadležnog tijela koje je izdalo dozvolu
c) u slučaju potvrde, ASŽ se obraća tijelu koje je izdalo potvrdu sa zahtjevom da se provede dodatna provjera ili da se potvrda ukine. Tijelo koje izdaje potvrdu poduzima odgovarajuće korake i o njima obavještava ASŽ u roku od četiri tjedna. ASŽ može strojovođama zabraniti rad u području pod svojom nadležnošću dok ne primi obavijest o odluci tijela koje je izdalo potvrdu, te o tome obavještava Europsku komisiju i druga nadležna tijela.

(5) U svakom slučaju, ako ASŽ smatra da određeni strojovođa predstavlja ozbiljnu opasnost za sigurnost željezničkog prometa, odmah mora poduzeti potrebne mjere i o tome odmah obavijestiti Europsku komisiju i druga nadležna tijela.

(6) U svim slučajevima iz stavaka 4. i 5. ovoga članka, ASŽ, željeznici prijevoznici i upravitelji infrastrukture ažuriraju registar iz članka 93. ovoga Zakona.

(7) Ako ASŽ smatra da odluka koju je donijelo nadležno tijelo u drugoj državi članici Europske unije u skladu sa stavcima 4. i 5. ovoga članka ne ispunjava propisane kriterije, predmet se upućuje Europskoj 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. Direktive 2007/59/EZ i Europska komisija poduzima sve potrebne mjere u skladu s regulatornim postupkom iz članka 32. stavka 2. Direktive 2007/59/EZ. ASŽ u skladu sa stavcima 4. i 5. ovoga članka može i dalje zabraniti strojovođi vožnju na svom području, sve dok se predmet u skladu s ovim stavkom ne zaključi.

Suradnja

Članak 99.

ASŽ mora surađivati s nadležnim tijelima drugih država članica Europske unije u provedbi ovoga Poglavlja.

POGLAVLJE V.
MOBILNO OSOBLJE KOJE OBAVLJA INTEROPERABILNE PREKOGRANIČNE USLUGE

Područje primjene

Članak 100.

(1) Ovo Poglavlje primjenjuje se na mobilno željezničko osoblje koje obavlja interoperabilne prekogranične usluge putem željezničkih prijevoznika.

(2) Ovo Poglavlje ne primjenjuje se na lokalni i regionalni prekogranični putnički promet, prekogranični teretni promet najdalje do 15 km preko granice i za promet među sljedećim službenim graničnim postajama: RZEPIN (PL), TUPLICE (PL), ZEBRZYDOWICE (PL) i DOMODOSSOLA (IT).

(3) Ovo Poglavlje ne primjenjuje se na vlakove na prekograničnim dionicama pruge koji polaze i zaustavljaju se na infrastrukturi iste države članice Europske unije i koriste infrastrukturu druge države članice Europske unije bez da se tamo zaustavljaju, a koji se stoga smatraju nacionalnim prometom.

Dnevni odmor kod kuće

Članak 101.

(1) Dnevni odmor kod kuće iznosi najmanje 12 uzastopnih sati za svako 24-satno razdoblje.

(2) Iznimno od stavka 1. ovoga članka dnevni odmor može biti skraćen na najmanje devet sati u sedmodnevnom razdoblju. U tom se slučaju sati, koji odgovaraju razlici između skraćenog odmora i 12 sati, dodaju sljedećem dnevnom odmoru kod kuće.

(3) Značajno smanjeni dnevni odmor ne određuje se između dva dnevna odmora izvan kuće.

Dnevni odmor izvan kuće

Članak 102.

(1) Najkraći dnevni odmor izvan kuće iznosi osam uzastopnih sati za svako 24-satno razdoblje.

(2) Dnevni odmor izvan kuće slijedi dnevni odmor kod kuće.

(3) Željeznički prijevoznik je dužan obratiti pozornost na razinu udobnosti smještaja koji se nudi kako bi se ostvario odmor radnika izvan kuće.

Odmori strojovođe tijekom radnog vremena

Članak 103.

(1) Ako radno vrijeme strojovođe traje dulje od osam sati, tijekom radnog dana ima osiguran odmor od najmanje 45 minuta, ili ako radno vrijeme traje između šest i osam sati, taj odmor traje najmanje 30 minuta i koristi se tijekom radnog dana.

(2) Doba dana i trajanje odmora dostatni su kako bi se osigurao učinkovit oporavak radnika.

(3) U slučaju kašnjenja vlaka, odmor se mora prilagoditi tijekom radnog dana.

(4) Dio odmora se određuje između trećeg i šestog radnog sata.

(5) Ovaj članak ne primjenjuje se ako postoje dvojica strojovođa te se u tom slučaju uvjeti odmora određuju sukladno propisima kojima se uređuje područje rada.

Odmori ostalog osoblja vlaka tijekom radnog vremena

Članak 104.

Za drugo osoblje vlaka osigurava se odmor od najmanje 30 minuta, ako radno vrijeme iznosi dulje od šest sati.

Razdoblje tjednog odmora

Članak 105.

(1) Mobilno osoblje koje obavlja interoperabilne prekogranične usluge ima pravo, za sedmodnevno vremensko razdoblje, na najkraći neprekidni tjedni odmor od 24 sata plus 12-satni dnevni odmor naveden u članku 101. ovoga Zakona.

(2) Mobilno osoblje treba godišnje imati 104 razdoblja odmora od 24 sata, uključujući 24-satna razdoblja od 52 tjedna razdoblja odmora, uključujući:

a) 12 dvostrukih razdoblja odmora (od 48 sati plus jedan dnevni odmor od 12 sati) uključujući subotu i nedjelju i
b) 12 dvostrukih razdoblja odmora (od 48 sati plus jedan dnevni odmor od 12 sati) bez jamstva da će to uključivati subotu ili nedjelju.

Vrijeme vožnje

Članak 106.

(1) Vrijeme vožnje ne smije trajati dulje od devet sati u dnevnoj smjeni i osam sati u noćnoj smjeni između dva razdoblja dnevnog odmora.

(2) Najdulje vrijeme vožnje tijekom dvotjednog razdoblja ograničeno je na 80 sati.

Evidencija o radnom vremenu i odmorima

Članak 107.

(1) Za mobilno osoblje željeznički prijevoznik vodi evidenciju o dnevnim radnim satima i razdobljima odmora kako bi se omogućilo praćenje pridržavanja odredaba ovoga Zakona.

(2) Podaci o stvarnim radnim satima moraju biti dostupni na zahtjev nadležnih tijela.

(3) Evidenciju iz stavka 1. ovoga članka željeznički prijevoznik mora čuvati barem godinu dana.

Klauzula o nesmanjivanju dostignute zaštite

Članak 108.

Primjena odredaba ovoga Poglavlja ne može ni u kojem slučaju predstavljati valjan razlog za smanjenje opće razine dostignute zaštite mobilnog osoblja koje obavlja interoperabilne prekogranične usluge.

POGLAVLJE VI.
PROJEKTIRANJE I GRAĐENJE ŽELJEZNIČKE INFRASTRUKTURE

Tehnička dokumentacija

Članak 109.

Sastavni dio tehničke dokumentacije za građenje, modernizaciju i obnovu željezničke infrastrukture mora biti prometno-tehnološki elaborat čiji sadržaj, namjenu i razinu utvrđuje upravitelj infrastrukture internim aktom.

Građenje u pružnom pojasu

Članak 110.

(1) U pružnom pojasu dozvoljeno je građenje isključivo infrastrukturnih, energetskih i pružnih prometno-upravljačkih i signalnih podsustava i njihovih postrojenja i opreme te građevina koje su uvjetovane križanjem sa željezničkom prugom u skladu s prostornim planovima, općim i posebnim propisima i uvjetima.

(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, u skladu s prostornim planovima, općim i posebnim propisima i uvjetima, uz prethodnu suglasnost i uvjete upravitelja infrastrukture.

(3) Sukladno propisima kojima se uređuju prostorno uređenje i gradnja, posebne uvjete za zahvat u prostoru i potvrdu o usklađenosti glavnog projekta s odredbama ovoga Zakona izdaje ministarstvo nadležno za željeznički promet, a na tehničkom pregledu u postupku izdavanja uporabne dozvole za izgrađeni podsustav iz stavka 1. ovoga članka sudjeluje predstavnik ministarstva nadležnog za željeznički promet tehničke struke.

Građenje u zaštitnom pružnom i infrastrukturnom pojasu

Članak 111.

(1) U zaštitnom pružnom pojasu dozvoljeno je, u skladu s prostornim planovima, općim i posebnim propisima i uvjetima, graditi građevine, graditi i postavljati vodove, postrojenja i opremu te saditi drveće i nasade koji ne predstavljaju željezničku infrastrukturu, 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 propisima i 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 osim kada je u svojstvu investitora.

(4) Posebni uvjeti iz stavka 3. ovoga članka određuju se za svaki slučaj posebno, ovisno o tome radi li se o otvorenoj pruzi, 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 određen u prostornom planu.

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

POGLAVLJE VII.
UPRAVNI I INSPEKCIJSKI NADZOR

Upravni nadzor

Članak 112.

Upravni nadzor nad poslovima povjerenim ovim Zakonom obavlja ministarstvo nadležno za željeznički promet.

Inspekcijski nadzor

Članak 113.

(1) Inspekcijski nadzor nad provedbom ovoga Zakona i izravno primjenjivim propisima Europske unije, u okviru ovlaštenja koja su im dana, obavljaju ovlaštene osobe ASŽ-a (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) Željeznički inspektor može provoditi inspekcijski nadzor samo iz područja iz kojeg je položio stručni ispit.

(4) Stručni ispit iz stavka 2. točke c) ovoga članka organizira i provodi ministarstvo nadležno za željeznički promet.

(5) Poslovi inspekcijskog nadzora iz stavka 1. ovoga članka smatraju se poslovima kod kojih postoje posebni uvjeti rada.

(6) Pojedine stručne poslove vezane za inspekcijski nadzor, što uključuje tehničke procjene, analize, ispitivanja i slično, za koje je potrebna posebna stručnost, mogu provoditi i druge stručne osobe koje im u okviru svojih ovlasti povjeri ASŽ.

(7) Radna mjesta s ovlastima inspekcijskog nadzora i uvjetima koje moraju ispunjavati osobe na tim radnim mjestima utvrđuju se općim aktom ASŽ-a.

(8) Područja inspekcijskog nadzora, ispitni program za polaganje stručnog ispita, uvjete i način provedbe stručnog ispita, sastav ispitnog povjerenstva, visinu naknade troškova stručnog ispita, sadržaj i oblik obrazaca za provedbu stručnog ispita te uvjerenja o položenom stručnom ispitu propisuje pravilnikom ministar nadležan za željeznički promet.

Službena iskaznica i značka željezničkog inspektora

Članak 114.

(1) Željeznički inspektor ima službenu iskaznicu i značku kojom se dokazuje njegovo službeno svojstvo, identitet i ovlasti.

(2) ASŽ 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 pravilnikom ministar nadležan za željeznički promet.

Ovlasti željezničkog inspektora

Članak 115.

(1) U obavljanju inspekcijskog nadzora željeznički inspektor je ovlašten:

a) rješenjem zabraniti uporabu pojedinog ili više podsustava ili njihovih dijelova te vozila
b) rješenjem zabraniti nepravilno odvijanje željezničkog prometa i upravljanje željezničkim prometom te po potrebi odrediti privremene mjere sigurnosti
c) rješenjem zabraniti radove koji se izvode na podsustavima, pružnom pojasu ili u zaštitnom pružnom pojasu
d) rješenjem zabraniti rad osoblju željezničkog prijevoznika ili upravitelja infrastrukture ili strojovođi odnosno zahtijevati njihovo udaljavanje s radnog mjesta

e) rješenjem zabraniti radnje kojima bi se mogla ugroziti sigurnost željezničkog sustava
f) rješenjem narediti uklanjanje nepravilnosti i nedostataka u odvijanju željezničkog prometa i po potrebi odrediti privremene mjere sigurnosti
g) rješenjem narediti uklanjanje građevina, vodova i ostalih objekata izgrađenih suprotno odredbama članka 110. i članka 111. ovoga Zakona
h) nadzirati provođenje održavanja podsustava ili njihovih dijelova i narediti prestanak nepravilnog održavanja odnosno u nedostatku održavanja narediti početak pravilnog održavanja
i) nadzirati provođenje održavanja vozila i narediti prestanak nepravilnog održavanja vozila
j) narediti provedbu ispitivanja radi utvrđivanja je li osoblje željezničkog prijevoznika ili upravitelja infrastrukture 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 propisi kojima se uređuje područje zaštite podataka, tajnosti podataka i informacijske sigurnosti.

Obveze nadziranih osoba

Članak 116.

(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 inspektoru omogućiti i osigurati nesmetano obavljanje inspekcijskog nadzora.

(2) Obavljanje inspekcijskog nadzora iz stavka 1. ovoga članka uključuje:

a) pregled osobnih isprava 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 osoblja željezničkog prijevoznika i upravitelja infrastrukture
i) pregled dokumentacije koja se odnosi na zdravstvenu sposobnost i stručnu osposobljenost osoblja željezničkog prijevoznika i upravitelja infrastrukture
j) provjeru dozvola i potvrda strojovođa
k) utvrđivanje činjeničnog stanja na vizualni način, što uključuje 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 inspektoru osigurati potrebne dozvole za vožnju u vozilima i dozvole (propusnice) koje omogućuju nesmetan pristup svim odgovarajućim dokumentima, objektima, postrojenjima i opremi.

Inspekcijski postupak

Članak 117.

(1) U obavljanju poslova inspekcijskog nadzora željeznički inspektor ovlašten je u slučajevima povrede odredaba ovoga Zakona i izravno primjenjivih propisa Europske unije po službenoj dužnosti rješenjem 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 dužna postupiti.

(2) U slučaju poduzimanja žurnih mjera radi otklanjanja neposredne opasnosti za sigurnost željezničkog sustava, željeznički inspektor može izreći zabranu, naredbu ili drugu mjeru rješenjem u usmenom obliku koja se unosi u zapisnik, a pisani otpravak rješenja dostavit će se stranci u roku od osam dana od dana donošenja usmenog rješenja.

(3) 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 118.

Protiv rješenja željezničkog inspektora nije dopuštena žalba, ali se može u roku od 30 dana od dana dostave rješenja pokrenuti upravni spor pred nadležnim upravnim sudom.

POGLAVLJE VIII.
PREKRŠAJNE ODREDBE

Prekršaji pravnih i fizičkih osoba čije osoblje i sredstva odnosno djelatnost podliježu inspekcijskom nadzoru

Članak 119.

(1) Novčanom kaznom u iznosu od 15.000,00 do 40.000,00 eura kaznit će se za prekršaj pravna osoba:

1. željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture ako ne provodi potrebne mjere za upravljanje rizicima iz članka 6. stavka 1. točke (a) Direktive (EU) 2016/798, prema potrebi u međusobnoj suradnji i suradnji s drugim sudionicima (članak 5. stavak 2. točka a))

2. željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture ako u svojim sustavima upravljanja sigurnošću ne uzima u obzir rizike povezane s aktivnostima drugih sudionika i trećih osoba (članak 5. stavak 2. točka b))

3. željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture ako prema potrebi, ugovorno ne obveže druge sudionike iz članka 5. stavka 3. ovoga Zakona koji imaju mogući utjecaj na siguran rad željezničkog sustava Europske unije da provode mjere za upravljanje rizicima (članak 5. stavak 2. točka c))

4. željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture ako ne osigura da njegovi 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) Direktive (EU) 2016/798 te da je isto propisano u ugovornim aranžmanima koje treba predočiti na zahtjev ERA-e ili ASŽ-a (članak 5. stavak 2. točka d))

5. subjekt nadležan za održavanje i svi ostali sudionici koji imaju potencijalni utjecaj na siguran rad željezničkog sustava Europske unije, uključujući proizvođača, pružatelja usluga održavanja, posjednika, pružatelja usluga, naručitelja, prijevoznika, pošiljatelja, primatelja, punioca, praznioca, utovaritelja, istovaritelja, ako ne provode potrebne mjere za upravljanje rizicima, prema potrebi u suradnji s drugim sudionicima (članak 5. stavak 3. točka a))

6. subjekt nadležan za održavanje i svi ostali sudionici koji imaju potencijalni utjecaj na siguran rad željezničkog sustava Europske unije, uključujući proizvođača, pružatelja usluga održavanja, posjednika, pružatelja usluga, naručitelja, prijevoznika, pošiljatelja, primatelja, punioca, praznioca, utovaritelja, istovaritelja, ako ne osigura da podsustavi, pribor i oprema koje dostavljaju te usluge koje pruža ispunjavaju navedene zahtjeve i uvjete korištenja kako bi ih dotični željeznički prijevoznik i/ili upravitelj infrastrukture mogao koristiti na siguran način (članak 5. stavak 3. točka b))

7. željeznički prijevoznik, upravitelj infrastrukture i svi sudionici iz članka 5. stavka 3. ovoga Zakona 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, ako ne poduzmu sve potrebne korektivne mjere kako bi se otklonio utvrđeni sigurnosni rizik (članak 5. stavak 4. točka a))

8. željeznički prijevoznik, upravitelj infrastrukture i svi sudionici iz članka 5. stavka 3. ovoga Zakona 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, ako ne obavijesti o tim rizicima relevantne uključene strane kako bi im omogućili poduzimanje svakog daljnjeg potrebnog korektivnog djelovanja radi osiguranja neprekinute izvedbe željezničkog sustava Europske unije u pogledu sigurnosti (članak 5. stavak 4. točka b))

9. svaki sudionik koji je uključen u razmjenu u slučaju razmjene vozila između željezničkih prijevoznika, ako ne pruži sve informacije relevantne za siguran rad, uključujući, ali ne ograničavajući se na, stanje i povijest dotičnog vozila, elemente dokumentacije o održavanju u svrhu sljedivosti, sljedivost utovarnih djelatnosti i teretne listove (članak 5. stavak 5.)

10. upravitelj infrastrukture ako za upravljanje željezničkom infrastrukturom i njezinu uporabu nije ishodio uvjerenje o sigurnosti koje izdaje ASŽ (članak 10. stavak 1.)

11. subjekt nadležan za održavanje ako ne osigura kroz sustav održavanja da su vozila, za čije je održavanje nadležan, u stanju koje omogućuje sigurnu vožnju, neovisno o odgovornosti za sigurnu vožnju vlaka željezničkog prijevoznika i upravitelja infrastrukture (članak 12. stavak 2.)

12. željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture ako odmah ne obavijesti AIN o nesrećama i incidentima iz članka 25. ovoga Zakona te mu ne dostavi sve dostupne informacije te tu obavijest, prema potrebi, ne ažurira čim informacije koje nedostaju postanu dostupne (članak 27. stavak 1.)

13. upravitelj infrastrukture ako za svaki energetski i infrastrukturni podsustav te pružni prometno-upravljački i signalni podsustav koji se nalazi ili je u uporabi na teritoriju Republike Hrvatske prije puštanja u uporabu nema odobrenje za puštanje u uporabu koje izdaje ASŽ (članak 44. stavak 2.)

14. podnositelj zahtjeva ako stavlja pokretne podsustave na tržište ako nisu projektirani, izgrađeni i ugrađeni tako da ispunjavaju osnovne zahtjeve (članak 46. stavak 1.)

15. podnositelj zahtjeva ako stavlja vozilo na tržište bez odobrenja za stavljanje na tržište koje izdaje ERA u skladu s člankom 47. stavcima 9. do 12. ovoga Zakona i člankom 21. stavkom 6. Direktive (EU) 2016/797 ili ASŽ u skladu s člankom 47. stavcima 13. do 16. ovoga Zakona (članak 47. stavak 1.)

16. željeznički prijevoznik ako prije nego što uporabi vozilo na području uporabe koje je utvrđeno u odobrenju za stavljanje vozila na tržište nije provjerio da je za vozilo izdano odobrenje za stavljanje na tržište te da je ono propisno registrirano (članak 49. stavak 1. točka a))

17. željeznički prijevoznik ako prije nego što uporabi vozilo na području uporabe koje je utvrđeno u odobrenju za stavljanje vozila na tržište nije provjerio da je vozilo kompatibilno s trasom na

temelju registra infrastrukture relevantnih TSI-eva ili bilo kojih relevantnih informacija koje upravitelj infrastrukture mora dostaviti bez naknade i u razumnom roku ako registar infrastrukture ne postoji ili je nepotpun (članak 49. stavak 1. točka b))

18. željeznički prijevoznik ako prije nego što uporabi vozilo na području uporabe koje je utvrđeno u odobrenju za stavljanje vozila na tržište nije provjerio da je vozilo ispravno uključeno u sastav vlaka ako je namijenjeno za prometovanje, uzimajući u obzir sustav upravljanja sigurnošću utvrđen u članku 8. ovoga Zakona i TSI-u za odvijanje prometa i upravljanje prometom željezničkog sustava u Europskoj uniji (članak 49. stavak 1. točka c))

19. upravitelj infrastrukture ako uz savjetovanje s podnositeljem zahtjeva ne osigura provedbu svih ispitivanja u roku od tri mjeseca od primitka zahtjeva podnositelja (članak 49. stavak 3.)

20. željeznički prijevoznik ako tijekom uporabe utvrdi da vozilo kojim se koristi ne ispunjava jedan od primjenjivih osnovnih zahtjeva, ne poduzme potrebne korektivne mjere kako bi osigurao sukladnost tog vozila, ili ako željeznički prijevoznik ima dokaz da je neusklađenost postojala već u trenutku izdavanja odobrenja za stavljanje na tržište, o tome ne obavijestiti ERA-u i bilo koja druga dotična nacionalna tijela nadležna za sigurnost (članak 52. stavak 1.)

21. tijelo za ocjenjivanje sukladnosti ako ne čuva poslovnu tajnu u odnosu na sve informacije dobivene prilikom obavljanja zadaća na temelju relevantnog TSI-a ili bilo koje odredbe nacionalnog prava kojim se ocjenjivanje provodi, osim u odnosu na nadležna tijela države članice Europske unije u kojoj se obavljaju aktivnosti, ne dirajući time u vlasnička prava (članak 56. stavak 6.)

22. prijavljeno tijelo za ocjenjivanje sukladnosti ako dodijeli ugovorom podizvođaču određene zadaće povezane s ocjenjivanjem sukladnosti ili se opredijeli za ovisno društvo, a ne osigura da podizvođač ili ovisno društvo ispunjava zahtjeve utvrđene u člancima od 56., 57. i 58. ovoga Zakona i o tome ne obavijesti ministarstvo nadležno za željeznički promet (članak 60. stavak 1.)

23. prijavljeno tijelo ako ne preuzme punu odgovornost za zadaće koje obavljaju podizvođači ili ovisna društva bez obzira na mjesto njihovog poslovnog nastana (članak 60. stavak 2.)

24. prijavljeno tijelo ako svoju aktivnost dodijeli podizvođaču ili ju je obavilo ovisno društvo bez pristanka naručitelja (članak 60. stavak 3.)

25. prijavljeno tijelo ako ne stavi na raspolaganje ministarstvu nadležnom za željeznički promet odgovarajuće dokumente koji se odnose na ocjenjivanje kvalifikacija podizvođača ili ovisnog društva i poslova koje oni obavljaju u skladu s relevantnim TSI-om (članak 60. stavak 4.)

26. prijavljeno tijelo ako nije ustupilo dokumentaciju vezanu za postupak izdavanja potvrde podnositelju zahtjeva ili ministarstvu nadležnom za željeznički promet ili tijelima za nadzor tržišta, na njihov zahtjev, u slučaju ograničenja, privremenog ukidanja ili povlačenja prijave, ili ako je prijavljeno tijelo prestalo s radom (članak 64. stavak 2.)

27. prijavljeno tijelo ako ne obavijesti ministarstvo nadležno za željeznički promet o svakom odbijanju, ograničenju, privremenom ukidanju ili ukidanju potvrde (članak 67. stavak 1. točka a))

28. prijavljeno tijelo ako ne obavijesti ministarstvo nadležno za željeznički promet o svim okolnostima koje utječu na opseg prijave i uvjete prijave (članak 67. stavak 1. točka b))

29. prijavljeno tijelo ako ne obavijesti ministarstvo nadležno za željeznički promet o svakom zahtjevu za obavješćivanje koji su primili od tijela za nadzor nad tržištem u vezi s aktivnostima ocjenjivanja sukladnosti (članak 67. stavak 1. točka c))

30. prijavljeno tijelo ako ne obavijesti ministarstvo nadležno za željeznički promet o aktivnostima ocjenjivanja sukladnosti provedenima na području za koje su prijavljeni i svakoj drugoj provedenoj aktivnosti, uključujući prekogranične aktivnosti i ugovore s podizvođačima (članak 67. stavak 1. d))

31. prijavljeno tijelo ako ne obavijesti nadležna nacionalna tijela nadležna za sigurnost o svakom odbijanju, ograničenju, privremenom ukidanju ili ukidanju potvrde (članak 67. stavak 2.)

32. prijavljeno tijelo ako ne osigura relevantne informacije o pitanjima u vezi s negativnim i, na zahtjev, pozitivnim rezultatima ocjenjivanja sukladnosti drugim tijelima koja su prijavljena na temelju ovoga Zakona i koja provode slične aktivnosti ocjenjivanja sukladnosti kojima su obuhvaćeni isti proizvodi (članak 67. stavak 3.)

33. prijavljeno tijelo ako ne dostavi ERA-i EU potvrde o provjeri podsustava, EU potvrde o sukladnosti interoperabilnih sastavnih dijelova i EU potvrde o prikladnosti interoperabilnih sastavnih dijelova (članak 67. stavak 4.)

34. prijavljena tijela ako ne sudjeluju u radu resorne grupe prijavljenih tijela, uspostavljene Direktivom (EU) 2016/797, izravno ili putem imenovanih zastupnika (članak 68.)

35. imenovana tijela ako na odgovarajući način ne obavještavaju ministarstvo nadležno za željeznički promet o obvezama utvrđenima u članku 67. stavku 1. ovoga Zakona (članak 69. stavak 3.)

36. upravitelj infrastrukture ako ne objavi registar infrastrukture u kojem mora navesti vrijednosti mrežnih parametara svakog podsustava ili dijela dotičnog podsustava kako je utvrđeno u relevantnom TSI-u (članak 72. stavak 1.)

37. upravitelj infrastrukture ako u registru infrastrukture ne objavi i redovito ne ažurira popis tiših trasa (članak 72. stavak 5.)

38. upravitelj infrastrukture ako ne prikuplja, održava i razmjenjuje podatke o pristupačnosti imovine sukladno Uredbi (EU) br. 1300/2014, kako je izmijenjena Provedbenom uredbom Komisije (EU) 2019/772 (članak 72. stavak 6.)

39. strojovođa koji upravlja vlakom, a nema potrebnu sposobnost i kvalifikacije za upravljanje vlakovima i nema dozvolu iz koje je vidljivo da strojovođa ispunjava minimalne uvjete u pogledu zdravstvenih zahtjeva, osnovne izobrazbe i opće stručne osposobljenosti i jednu ili više potvrda u kojima je navedena infrastruktura na kojoj je imatelj potvrde ovlašten za vožnju i kojim je željezničkim vozilima ovlašten upravljati (članak 75. stavak 1.)

40. željeznički prijevoznik ako o odluci o korištenju dodatnog strojovođe u slučajevima iz članka 75. stavka 3. ovoga Zakona unaprijed ne obavijestiti upravitelja infrastrukture (članak 75. stavak 4.)

41. željeznički prijevoznik ili upravitelj željezničke infrastrukture ako u okviru svojih sustava upravljanja sigurnošću ne propišu postupke za izdavanje i ažuriranje potvrda u skladu s ovim Zakonom i izravno primjenjivim europskim zakonodavstvom, kao i postupke žalbe kojima se strojovođama omogućuje provjera odluke o davanju, ažuriranju, privremenom ukidanju ili ukidanju potvrde (članak 86. stavak 1.)

42. željeznički prijevoznik ili upravitelji infrastrukture ako bez odlaganja ne ažurira potvrdu kada je imatelj potvrde dobio dodatna ovlaštenja za željeznička vozila ili željezničke infrastrukture (članak 86. stavak 3.)

43. željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture ako strojovođi ne izdaju ovjerenu presliku potvrde i svih dokumenata, kojima se dokazuje njegova osposobljenost, kvalifikacije, iskustvo i stručna osposobljenost (članak 88. stavak 3.)

44. željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture ako ne osiguraju i ne provjere valjanost dozvola i potvrda strojovođe kojeg zapošljavaju ili čije su usluge ugovorili (članak 89. stavak 1.) i

45. upravitelj infrastrukture ili željeznički prijevoznik ili druga pravna ili fizička osoba koja podliježe inspekcijskom nadzoru prema ovom Zakonu ako ne postupi po pisanom rješenju izrečene zabrane, naredbe i druge mjere 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 117. stavak 1.).

(2) Za prekršaj iz stavka 1. ovoga članka kaznit će se i odgovorna osoba u pravnoj osobi novčanom kaznom u iznosu od 2.000,00 do 6.000,00 eura.

(3) Novčanom kaznom u iznosu od 10.000,00 do 25.000,00 eura kaznit će se za prekršaj:

1. centar za osposobljavanje strojovođa i pratećeg osoblja u vlakovima, ako željezničkim prijevoznicima i upraviteljima infrastrukture te njihovom osoblju koje obavlja zadaće bitne za sigurnost ne osigura pravedan i nediskriminirajući pristup osposobljavanju kada je takvo osposobljavanje potrebno za pružanje usluga na željezničkoj mreži u Republici Hrvatskoj (članak 11. stavak 1.)

2. centar za osposobljavanje ako ne omogući pristup osposobljavanju ostalim željezničkim prijevoznicima uz razumnu i nediskriminirajuću cijenu, koja je povezana s troškovima i koja može uključivati profitnu maržu (članak 11. stavak 5.)

3. subjekt nadležan za održavanje ako ne osigura da su vozila, za čije je održavanje nadležan, u stanju koje omogućuje sigurnu vožnju te u tu svrhu ne uspostavi sustav održavanja za ta vozila te putem tog sustava ne osigura 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-eva (članak 12. stavak 2. točka a))

4. subjekt nadležan za održavanje ako ne osigura da su vozila, za čije je održavanje nadležan, u stanju koje omogućuje sigurnu vožnju te u tu svrhu ne uspostavi sustav održavanja za ta vozila te putem tog sustava ne implementira potrebne metode za vrednovanje i procjenu rizika uspostavljene u CSM-ovima kako je navedeno u članku 6. stavku 1. točki (a) Direktive (EU) 2016/798, prema potrebi u suradnji s drugim sudionicima (članak 12. stavak 2. točka b))

5. subjekt nadležan za održavanje ako ne osigura da su vozila, za čije je održavanje nadležan, u stanju koje omogućuje sigurnu vožnju te u tu svrhu ne uspostavi sustav održavanja za ta vozila te putem tog sustava ne osigura da njegovi izvođači provode mjere za upravljanje rizicima putem primjene CSM-a za nadgledanje iz članka 6. stavka 1. točke (c) Direktive (EU) 2016/798 te da je to propisano u ugovornim aranžmanima koji se predočuju na zahtjev ERA-e ili ASŽ-a (članak 12. stavak 2. točka c))

6. subjekt nadležan za održavanje ako ne osigura da su vozila, za čije je održavanje nadležan, u stanju koje omogućuje sigurnu vožnju te u tu svrhu ne uspostavi sustav održavanja za ta vozila te putem tog sustava ne osigura sljedivost djelatnosti održavanja (članak 12. stavak 2. točka d))

7. željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture ili druga pravna ili fizička osoba koja podliježe inspekcijskom nadzoru prema ovom Zakonu ako željezničkom inspektoru ne omogući i ne osigura nesmetano obavljanje inspekcijskog nadzora (članak 116. stavak 1.) i

8. željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture ili druga pravna ili fizička osoba koja podliježe inspekcijskom nadzoru sukladno ovom Zakonu ako željezničkom inspektoru ne osigura potrebne dozvole za vožnju u vozilima i dozvole (propusnice) koje omogućuju nesmetan pristup svim odgovarajućim dokumentima, objektima postrojenja i opremi (članak 116. stavak 3.).

(4) Za prekršaj iz stavka 3. ovoga članka kaznit će se i odgovorna osoba u pravnoj osobi novčanom kaznom u iznosu od 800,00 do 2.000,00 eura.

(5) Novčanom kaznom u iznosu od 4.000,00 do 15.000,00 eura kaznit će se za prekršaj pravna osoba:

1. željeznički prijevoznik ako ne odobri pristup svim dokumentima kojima se potvrđuje osposobljenost, kvalifikacije i iskustvo osoblja, kao i dobivanje i slanje preslika tih dokumenata pri zapošljavanju kod drugog željezničkog prijevoznika (članak 11. stavak 6.)

2. željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture ako ne uspostavi sustav nadzora svojih strojovođa (članak 89. stavak 2.)

3. željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture ako ima saznanja ili ga liječnik obavijesti o pogoršanju zdravstvenog stanja strojovođe do te mjere da je njegova sposobnost za obavljanje posla postala upitna, odmah ne poduzme potrebne mjere, uključujući pregled opisan u točki 3.1. Priloga VII. ovoga Zakona, i ako je potrebno, oduzimaju potvrdu i ažuriraju podatke u registru iz članka 93. stavka 2. ovoga Zakona (članak 89. stavak 4.)

4. željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture ako odmah ne obavijesti ASŽ o svim slučajevima nesposobnosti za rad strojovođe kada ona traje dulje od tri mjeseca (članak 89. stavak 6.)

5. željeznički prijevoznik ako mobilnom željezničkom osoblju ne omogući dnevni odmor kod kuće u trajanju od najmanje 12 uzastopnih sati za svako 24-satno razdoblje (članak 101. stavak 1.)

6. željeznički prijevoznik ako mobilnom željezničkom osoblju odredi značajno smanjeni dnevni odmor između dva dnevna odmora izvan kuće (članak 101. stavak 3.)

7. željeznički prijevoznik ako mobilnom željezničkom osoblju ne omogući najkraći dnevni odmor izvan kuće u trajanju od osam uzastopnih sati za svako 24-satno razdoblje (članak 102. stavak 1.)

8. željeznički prijevoznik ako mobilnom željezničkom osoblju ne omogući dnevni odmor kod kuće nakon dnevnog odmora izvan kuće (članak 102. stavak 2.)

9. željeznički prijevoznik ako ne osigura odgovarajući smještaj za mobilno željezničko osoblje koje će koristiti za odmor izvan kuće (članak 102. stavak 3.)

10. željeznički prijevoznik ako tijekom radnog dana ne osigura odmor strojovođe od najmanje 45 minuta, ako radno vrijeme strojovođe traje dulje od osam sati ili ako ne osigura odmor strojovođe od najmanje 30 minuta, ako radno vrijeme traje između šest i osam sati (članak 103. stavak 1.)

11. željeznički prijevoznik ako dio odmora strojovođe ne odredi između trećeg i šestog radnog sata (članak 103. stavak 4.)

12. željeznički prijevoznik ako za drugo mobilno osoblje vlaka ne osigura odmor od najmanje 30 minuta, ako radno vrijeme iznosi dulje od šest sati (članak 104.)

13. željeznički prijevoznik ako mobilnom osoblju koje obavlja interoperabilne prekogranične usluge za sedmodnevno vremensko razdoblje ne omogući najkraći neprekidni tjedni odmor od 24 sata plus 12-satni dnevni odmor naveden u članku 101. ovoga Zakona (članak 105. stavak 1.)

14. željeznički prijevoznik ako mobilnom osoblju ne omogući godišnje 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 105. stavak 2.)

15. željeznički prijevoznik ako vrijeme vožnje traje dulje od devet sati u dnevnoj smjeni i osam sati u noćnoj smjeni između dva razdoblja dnevnog odmora (članak 106. stavak 1.)

16. željeznički prijevoznik ako vrijeme vožnje tijekom dvotjednog razdoblja ne ograniči na 80 sati (članak 106. stavak 2.)

17. željeznički prijevoznik ako za mobilno osoblje ne vodi evidenciju o dnevnim radnim satima i razdobljima odmora kako bi se omogućilo praćenje pridržavanja odredaba ovoga Zakona (članak 107. stavak 1.)

18. željeznički prijevoznik ako podatke o stvarnim radnim satima ne dostavi na zahtjev nadležnih tijela (članak 107. stavak 2.)

19. željeznički prijevoznik ako evidenciju iz članka 107. stavka 1. ovoga Zakona ne čuva barem godinu dana (članak 107. stavak 3.)

20. pravna osoba ako u zaštitnom pružnom pojasu gradi građevine, gradi i postavlja vodove, postrojenja i opremu te sadi drveće i nasade koji ugrožavaju sigurnost željezničkog sustava (članak 111. stavak 1.) i

21. pravna osoba ako postavljanjem i uporabom u infrastrukturnom pojasu cjevovoda, električnih i drugih zračnih vodova, podzemnih kabela i drugih sličnih instalacija od općega interesa koji se križaju sa željezničkom prugom ili s njom usporedno izvode, u skladu s općim i posebnim uvjetima, ugrožava sigurnost željezničkog sustava (članak 111. stavak 2).

(6) Za prekršaj iz stavka 5. ovoga članka kaznit će se i odgovorna osoba u pravnoj osobi novčanom kaznom u iznosu od 500,00 do 2.000,00 eura.

(7) Novčanom kaznom u iznosu od 250,00 do 1.000,00 eura kaznit će se za prekršaj:

1. strojovođa ako smatra da njegovo zdravstveno stanje dovodi u pitanje njegovu sposobnost za obavljanje posla odmah o tome ne obavijesti željezničkog prijevoznika ili upravitelja infrastrukture (članak 89. stavak 3.)

2. fizička osoba ako u zaštitnom pružnom pojasu gradi građevine, gradi i postavlja vodove, postrojenja i opremu te sadi drveće i nasade koji ugrožavaju sigurnost željezničkog sustava (članak 111. stavak 1.) i

3. fizička osoba ako postavljanjem i uporabom u infrastrukturnom pojasu cjevovoda, električnih i drugih zračnih vodova, podzemnih kabela i drugih sličnih instalacija od općega interesa koji se križaju sa željezničkom prugom ili s njom usporedno izvode, u skladu s općim i posebnim uvjetima, ugrožava sigurnost željezničkog sustava (članak 111. stavak 2.) i

4. 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 117. stavak 1.).

Prekršaji pravnih i fizičkih osoba čija djelatnost podliježe nadzoru Agencije za sigurnost željezničkog prometa

Članak 120.

(1) Novčanom kaznom u iznosu od 3.000,00 do 15.000,00 eura kaznit će se za prekršaj:

1. upravitelj infrastrukture i željeznički prijevoznik ako svake godine najkasnije do 31. svibnja ne dostave ASŽ-u izvješće o sigurnosti (članak 8. stavak 12.)

2. upravitelj infrastrukture ako ne obavijesti ASŽ o znatnim promjenama infrastrukturnog, signalnog ili energetskog podsustava ili načela njihova rada i održavanja (članak 10. stavak 4.)

3. željeznički prijevoznik ako najkasnije dva mjeseca prije početka obavljanja svakog novog željezničkog prijevoza ne obavijesti ASŽ zbog planiranja aktivnosti nadzora, pri čemu dostavlja i podjelu kategorija osoblja i vrsta vozila (članak 16. stavak 3.)

4. nositelj jedinstvene potvrde o sigurnosti ako bez odgode ne obavijesti ASŽ o svim bitnim promjenama informacija iz članka 16. stavka 3. ovoga Zakona (članak 16. stavak 4.)

5. upravitelj infrastrukture, željeznički prijevoznik i svi dionici iz članka 5. ovoga Zakona ako ne omoguće ASŽ-u pristup svim relevantnim dokumentima i objektima, postrojenjima i opremi (članak 17. stavak 5.)

6. željeznički prijevoznik ako ne omogući ERA-i pristup svim relevantnim dokumentima i objektima, postrojenjima i opremi kada obavlja svoje zadaće izdavanja potvrda o sigurnosti u skladu s člankom 9. stavcima 8. i 9. ovoga Zakona (članak 17. stavak 5.)

7. posjednik vozila bez odgode ne obavijesti ASŽ o svakoj promjeni podataka o registriranom vozilu kao i uništenju vozila i prestanku njegove registracije (članak 71. stavak 2.)

8. upravitelj infrastrukture ako ne ažurira registar infrastrukture u skladu sa Provedbenom uredbom Komisije (EU) 2019/777 (članak 72. stavak 4.)

9. upravitelj infrastrukture ako u registru infrastrukture ne objavi i redovito ne ažurira popis tiših trasa (članak 72. stavak 5.)

10. upravitelj infrastrukture ili željeznički prijevoznik ako ne vodi i redovito ne ažurira registar, ili ne osigura vođenje registra, svih potvrda koje su izdane, ažurirane, obnovljene, izmijenjene, istekle, privremeno ukinute, oduzete ili prijavljene kao izgubljene, ukradene ili uništene, te ako taj registar ne sadržava podatke propisane Odlukom Komisije 2010/17/EZ za svaku potvrdu, kao i

podatke koji se odnose na redovne provjere predviđene u članku 87. ovoga Zakona (članak 93. stavak 2. točka a))

11. upravitelj infrastrukture ili željeznički prijevoznik ako ne surađuje s ASŽ-om kako bi razmjenjivali podatke i omogućili pristup traženim podacima (članak 93. stavak 2. točka b))

12. upravitelj infrastrukture ili željeznički prijevoznik ako nadležnim tijelima ostalih država članica Europske unije na utemeljen zahtjev ne dostavi podatke o sadržaju potvrda iz članka 93. stavka 2. točke a) ovoga Zakona, kada je to potrebno zbog njihovih međunarodnih djelatnosti (članak 93. stavak 2. točka c))

13. upravitelj infrastrukture ili željeznički prijevoznik ako na zahtjev strojovođe ne daju kopije podataka pohranjenih u njihovom registru potvrda (članak 93. stavak 3.)

(2) Za prekršaj iz stavka 1. ovoga članka kaznit će i odgovorna osoba u pravnoj osobi novčanom kaznom u iznosu od 800,00 do 2.000,00 eura.

Prekršajni postupak

Članak 121.

Prekršajni postupak po prekršajima iz ovoga Zakona vodi se po općem propisu o prekršajima.

POGLAVLJE IX.
PRIJELAZNE I ZAVRŠNE ODREDBE

Važeća i nova rješenja i odobrenja

Članak 122.

(1) Potvrde i uvjerenja o sigurnosti, dozvole za strojovođe, ECM ovlaštenja, odobrenja za puštanje u uporabu podsustava i odobrenja za probni rad podsustava, izdani od ASŽ-a prema odredbama Zakona o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava („Narodne novine“, broj 63/20.) ostaju na snazi do njihova isteka.

(2) Odobrenja za tijela za ocjenjivanje sukladnosti izdana prema odredbama Zakona o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava („Narodne novine“, br. 82/13., 18/15., 110/15. i 70/17.) i Zakona o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava („Narodne novine“, broj 63/20.) ministarstvo nadležno za željeznički promet ukida u roku od godine dana od dana stupanju na snagu ovoga Zakona.

(3) Protiv rješenja o ukidanju odobrenja iz stavka 2. ovoga članka nije dopuštena žalba, ali se može pokrenuti upravni spor.

Postojeće građevine u pružnom pojasu

Članak 123.

Postojeće građevine izgrađene do 16. lipnja 2020. godine ili njihovi dijelovi koji se nalaze u pružnom pojasu i koji se ne mogu smatrati sastavnim dijelovima podsustava odnosno građevina uvjetovanim križanjem sa željezničkom prugom u smislu članka 110. 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.

Agencija za sigurnost željezničkog prometa

Članak 124.

(1) Članovi Upravnog vijeća ASŽ-a imenovani na temelju Zakona o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava („Narodne novine“, broj 63/20.) nastavljaju s radom do isteka mandata.

(2) Najkasnije u roku do 60 dana od stupanja na snagu ovoga Zakona provest će se javni natječaj za imenovanje ravnatelja ASŽ-a sukladno odredbama ovoga Zakona.

(3) Mandat ravnatelja ASŽ-a imenovanog na temelju Zakona o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava („Narodne novine“, broj 63/20.) prestaje danom imenovanja ravnatelja izabranog na temelju javnog natječaja iz stavka 2. ovoga članka.

(4) Do imenovanja ravnatelja ASŽ-a sukladno stavku 2. ovoga članka, ravnatelj zatečen na dužnosti nastavlja obavljati poslove ravnatelja s punim ovlastima.

(5) Željeznički inspektori koji imaju položen stručni ispit moraju u roku u tri godine od stupanja na snagu pravilnika iz članka 113. stavka 8. ovoga Zakona pristupiti polaganju stručnog ispita sukladno odredbama ovoga Zakona.

(6) Istekom roka iz stavka 5. ovoga članka, željeznički inspektor koji nije položio stručni ispit za odgovarajuće područje ne može obavljati poslove inspekcijskog nadzora iz toga područja.

Prijelazni režim

Članak 125.

Do stupanja na snagu pravilnika iz članka 126. stavka 1. ovoga Zakona:

(1) željezničke pruge u pogledu tehničkih uvjeta za sigurnost željezničkoga prometa moraju udovoljavati sljedećim uvjetima:

a) najmanja širina jednostranih (bočnih) perona iznosi 2,50 m
b) najmanja širina dvostranih (otočnih) perona iznosi 3,30 m

c) na krajevima dvostranih (otočnih) perona širina se smije smanjivati do najmanje 2,50 m
d) udaljenost žuto obojane trake koja se postavlja kao vodoravna signalizacija širine 0,10 m, od osi kolosijeka uz peron određuje se ovisno o dopuštenoj brzini na tom kolosijeku, a ne smije biti manja od 2,40 m
e) udaljenost taktilne trake upozorenja širine najmanje 0,20 m s užljebljenjima okomitima na smjer ulaska u vlak, od ruba perona određuje se ovisno o dopuštenoj brzini na kolosijeku uz peron, a ne smije biti manja od 0,80 m
f) na novosagrađenim peronima, udaljenost između stabilnih predmeta i ruba perona ne smije biti manja od:
   – 1,60 m, za predmete duljine do 1 m
   – 2,00 m, za predmete duljine veće od 1 m i manje ili jednake 10 m
   – 2,40 m, za predmete duljine veće od 10 m
g) na novosagrađenim peronima, udaljenost između stabilnih predmeta i vanjskoga ruba taktilne trake ne smije biti manja od:
   – 0,80 m, za predmete duljine do 1 m
   – 1,20 m, za predmete duljine veće od 1 m i manje ili jednake 10 m
   – 1,60 m, za predmete duljine veće od 10 m
h) stabilni predmeti na peronu do visine 3,05 m iznad gornjega ruba tračnice moraju biti na udaljenosti najmanje 3,00 m od osi kolosijeka uz peron
i) postojeći stabilni predmeti mogu se zadržati i ako su na udaljenosti manjoj od 3,00 m od osi kolosijeka uz peron
j) peroni u kolodvorima i stajalištima, u kojima radi izmjene putnika u vlaku putnici moraju prelaziti preko kolosijeka, moraju imati prilaz za putnike preko tih kolosijeka
k) prilaz za putnike preko kolosijeka, po kojemu je dopuštena brzina veća od 160 km/h, mora biti izvan razine toga kolosijeka
l) prilaz za putnike preko kolosijeka u novosagrađenim, nadograđenim i/ili rekonstruiranim kolodvorima mora biti izvan razine toga kolosijeka
m) prilaz za putnike u stajalištu na jednokolosiječnoj željezničkoj pruzi, ako nije izvan razine kolosijeka, mora biti sveden na željezničko-cestovni prijelaz ili pješački prijelaz preko pruge
n) prilaz za putnike u stajalištu na dvokolosiječnoj željezničkoj pruzi ili u zajedničkom stajalištu na usporednim željezničkim prugama, ako nije izvan razine kolosijeka, mora imati zaštitne ograde za usmjeravanje putnika na željezničko-cestovni prijelaz ili pješački prijelaz preko pruge opremljen uređajem za osiguravanje prijelaza
o) uvjeti kojima moraju udovoljavati prilazi za putnike u kolodvorima i stajalištima propisuju se posebnim propisima kojima se uređuje građevinski infrastrukturni podsustav
p) u željezničkim tunelima u uporabi, u kojima uz kolosijek nisu izgrađene pješačke staze, u oblozi tunela izvan slobodnoga profila moraju biti izvedeni sigurnosni prostori za sklanjanje željezničkoga osoblja, a na tunelskom zidu bijelim reflektirajućim oznakama moraju jasno biti označeni smjerovi kretanja prema tim prostorima, u skladu s posebnim propisima kojima se uređuje građevinski infrastrukturni podsustav
r) na prikladnim mjestima u blizini novosagrađenih željezničkih tunela duljine veće od 1.000 m moraju se nalaziti mjesta spašavanja površine ne manje od 500 m², opskrbljena električnom energijom i vodom te povezana prilazima do portala tunela, poprečnih i/ili uspravnih izlaza iz tunela i najbližih javnih prometnica

s) prilazi su putovi koji ne pripadaju javnim prometnicama, a koji vode od najbližih javnih prometnica do mjesta spašavanja, portala tunela, poprečnih i/ili uspravnih izlaza iz tunela. Širina prilaza i slobodna visina prolaza ne smiju biti manje od 2,25 m.

(2) Podnositelj zahtjeva za izdavanje potvrde koja uključuje upravljanje vučnim vozilom vlaka za prijevoz putnika i vlaka u kojem se prevoze opasne tvari mora imati najmanje 21 godinu.

(3) U pogledu željezničkih vozila:

a) Vozilo mora biti kompatibilno sa sustavima detekcije vlaka temeljenim na kolosiječnim strujnim krugovima u skladu s normom HRN EN 50238-1 i tehničkom specifikacijom HRS CLC / TS 50238-2.
b) Vozilo mora biti kompatibilno sa sustavima detekcije vlaka temeljenim na brojačima osovina u skladu s normom HRN EN 50238-1 i tehničkom specifikacijom HRS CLC / TS 50238-3.
c) Vučno vozilo i drugo vozilo s upravljačnicom moraju biti opremljeni sljedećim uređajima:
   - uređajem za automatsku zaštitu vlaka (autostop uređaj), kompatibilnim s pružnim sustavom zaštite vlaka razreda B (INDUSI/PZB) ugrađenim na pruzi koji je utvrđen tehničkim dokumentom Europske agencije za željeznice Popis CCS sustava razreda B, ERA/TD/2011-11, i to u slučaju kada vozilo prometuje prugama koje nisu opremljene s ETCS,
   - radiodispečerskim uređajem, kompatibilnim s analognim radio sustavom (RDU) sukladnim s UIC 751-3 ugrađenim na pruzi, koji je utvrđen tehničkim dokumentom Europske agencije za željeznice Popis CCS sustava razreda B, ERA/TD/2011-11, i to u slučaju kada vozilo prometuje prugama koje nisu opremljene s GSM-R,
   - uređajem za pjeskarenje.

(4) U pogledu sastava vlaka i radnog vremena radnika upravitelja infrastrukture ili prijevoznika:

a) Vozilo koje ne udovoljava uvjetima koji prekoračuju dopušteno opterećenje vozila (izvanredna pošiljka) iznimno može prometovati uz odobrenje upravitelja infrastrukture i u skladu s posebnim uvjetima upravitelja infrastrukture
b) Radno vrijeme radnika određuje upravitelj infrastrukture ili željeznički prijevoznik, s tim da radno vrijeme radnika u jednoj smjeni ne smije trajati dulje od 12 sati
c) Iznimno od odredbe točke b) ovoga stavka, 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.

Provedbeni propisi

Članak 126.

(1) Ministar će pravilnike iz članka 7. stavka 5. i članka 40. stavka 8. ovoga Zakona donijeti u roku od tri mjeseca od završetka postupka propisanog člankom 25. Uredbe (EU) 2016/796.

(2) Ministar će pravilnike iz članka 111. stavka 6., članka 113. stavka 8. i članka 114. stavka 3. ovoga Zakona donijeti u roku od dvije godine od dana stupanja na snagu ovoga Zakona.

(3) Do stupanja na snagu pravilnika iz stavka 1. ovoga članka ostaju na snazi sljedeći propisi:

a) Pravilnik o signalima, signalnim znakovima i signalnim oznakama u željezničkom prometu („Narodne novine“, broj 94/15.), osim odredaba članaka 45., 46., 47., 55., 58. i 59. toga pravilnika

b) Pravilnik o načinu osiguravanja prometa na željezničko-cestovnim prijelazima i pješačkim prijelazima preko pruge („Narodne novine“, broj 111/15.), osim odredaba Poglavlja V. toga pravilnika

c) Odredbe članaka 93. do 100., članaka 102. do 106., članka 107. osim stavka 4., članaka 108. i 109., članka 110. stavaka 10. i 11., članaka 142. do 151. i članka 159. stavka 3. Pravilnika o načinu i uvjetima za sigurno odvijanje i upravljanje željezničkim prometom („Narodne novine“, broj 107/16.)

d) Odredbe članaka 4. do 10. Pravilnika 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

e) Pravilnik o uvjetima za prijevoz izvanrednih pošiljaka u željezničkom prometu („Narodne novine“, br. 16/21. i 43/23.).

(4) Do stupanja na snagu pravilnika iz stavka 2. ovoga članka ostaju u na snazi sljedeći propisi:

a) Pravilnik o službenoj iskaznici i znački željezničkog inspektora („Narodne novine“, broj 55/23.) i

b) Pravilnik o općim uvjetima za gradnju u zaštitnom pružnom i infrastrukturnom pojasu („Narodne novine“, broj 5/23.).

(5) Do donošenja planova iz članka 32. ovoga Zakona ostaju na snazi sljedeće odluke:

a) Odluka o donošenju Nacionalnog provedbenog plana za Uredbu Komisije (EU) 1300/2014 od 18. studenoga 2014. o tehničkoj specifikaciji za interoperabilnost u vezi s pristupačnošću željezničkog sustava Unije osobama s invaliditetom i osobama s ograničenom pokretljivošću (KLASA: 341-01/17-01/74, URBROJ: 530-05-2-1-1-17-6, od 21. prosinca 2017.)

b) Odluka o donošenju Nacionalnog provedbenog plana za implementaciju tehničke specifikacije za interoperabilnost „elektroenergetskog“ podsustava željezničkog sustava (KLASA: 341-02/21-01/33, URBROJ: 530-08-2-2-2-21-2, od 26. studenoga 2021.)

c) Odluka o donošenju Nacionalnog provedbenog plana za implementaciju tehničke specifikacije interoperabilnosti željezničkog podsustava „infrastrukture“ (KLASA: 341-02/21-01/8, URBROJ: 530-06-2-1-21-3, od 1. travnja 2021.) i

d) Odluka o donošenju Nacionalnog provedbenog plana za Provedbenu uredbu Komisije (EU) 2023/1695 od 10. kolovoza 2023. o tehničkoj specifikaciji za interoperabilnost u vezi s prometno-upravljačkim i signalno-sigurnosnim podsustavima željezničkog sustava u Europskoj uniji (KLASA: 340-03/15-10/38, URBROJ: 530-06-1-2-25-54, od 14. listopada 2025.).

(6) Upravitelj infrastrukture utvrdit će interni akt iz članka 109. ovoga Zakona u roku od tri mjeseca od dana stupanja na snagu ovoga Zakona.

Prestanak važenja propisa

Članak 127.

(1) Danom stupanja na snagu ovoga Zakona prestaje važiti Zakon o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava („Narodne novine“, broj 63/20.)

(2) Danom stupanja na snagu prestaje važiti:

a) Pravilnik o tehničkim uvjetima za sigurnost željezničkoga prometa kojima moraju udovoljavati željezničke pruge („Narodne novine“, broj 128/08.)

b) Pravilnik o tehničkim uvjetima kojima mora udovoljavati željeznički elektroenergetski infrastrukturni podsustav („Narodne novine“, br. 129/10. i 23/11.)

c) Pravilnik o uvjetima kojima moraju udovoljavati pravne i fizičke osobe ovlaštene za održavanje željezničkih vozila („Narodne novine“, br. 99/11. i 122/12.)

d) 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.)

e) Pravilnik o popisu poslova izvršnih radnika željezničkog sustava („Narodne novine“, broj 53/15.)

f) Pravilnik o tehničkim uvjetima za prometno-upravljački i signalno-sigurnosni željeznički infrastrukturni podsustav („Narodne novine“, broj 97/15.)

g) Pravilnik o uvjetima za određivanje križanja željezničke pruge i drugih prometnica („Narodne novine“, broj 111/15.)

h) Pravilnik o unutarnjem redu željezničkog sustava („Narodne novine“, br. 95/17. i 57/18.)

i) Pravilnik o stručnom osposobljavanju izvršnih radnika željezničkog sustava („Narodne novine“, broj 86/17.)

j) Pravilnik o ovlaštenju strojovođa („Narodne novine“, broj 47/22.) i

k) Pravilnik o željezničkim vozilima („Narodne novine“, broj 85/23.)

l) 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 (KLASA: 341-01/17-01/73, URBROJ: 530-05-2-1-17-2, od 21. prosinca 2017.) i

m) Odluka o donošenju Programa rješavanja željezničko-cestovnih i pješačkih prijelaza preko pruge za razdoblje od 2023. do 2027. godine (KLASA: 341-02/22-01/27, URBROJ: 530-06-1-1-23-14, od 12. travnja 2023.).

Obvezujuće mjere Agencije za sigurnost željezničkog prometa

Članak 128.

Danom stupanja na snagu ovoga Zakona prestaju važiti obvezujuće mjere donesene na temelju članka 14. Zakona o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava („Narodne novine“, broj 63/20.).

Započeti postupci

Članak 129.

Postupci započeti prema odredbama Zakona o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava („Narodne novine“, broj 63/20.) do dana stupanja na snagu ovoga Zakona dovršit će se prema odredbama tog Zakona.

Stupanje na snagu

Članak 130.

Ovaj Zakon stupa na snagu osmoga dana od dana objave u „Narodnim novinama“.

PRILOG I.

ZAJEDNIČKI SIGURNOSNI POKAZATELJI

Svake godine ASŽ izvješćuje o CSI-ovima.

Ako se nakon podnošenja izvješća otkriju nove činjenice ili pogreške, ASŽ prvom će odgovarajućom prilikom, a najkasnije u sljedećem godišnjem izvješću izmijeniti ili ispraviti pokazatelje za određenu godinu.

Zajedničke definicije za CSI-ove i metode izračuna ekonomskog učinka nesreća utvrđene su u Dodatku ovoga Priloga.

1. Pokazatelji koji se odnose na nesreće

1.1. Ukupan i relativan (u odnosu na vlak-kilometre) broj ozbiljnih nesreća te podjela na sljedeće vrste nesreća:

- sudar vlaka sa željezničkim vozilom

- sudar vlaka s preprekom unutar slobodnog profila

- iskliznuće vlaka

- nesreća na željezničko-cestovnom prijelazu, uključujući nesreću u kojoj sudjeluju pješaci na željezničko-cestovnom prijelazu te dodatna podjela za pet vrsta željezničko-cestovnih prijelaza definiranih u točki 6.2. ovoga Priloga

- nesreća osoba koja uključuje željezničko vozilo u pokretu, uz iznimku samoubojstava i pokušaja samoubojstva

- požar na željezničkim vozilima

- ostalo.

O svakoj se teškoj nesreći izvješćuje prema vrsti primarne nesreće, čak i ako su posljedice sekundarne nesreće ozbiljnije (npr. iskliznuće vlaka nakon kojeg je uslijedio požar).

1.2. Ukupan i relativan (u odnosu na vlak-kilometre) broj teško ozlijeđenih i smrtno stradalih osoba prema vrsti nesreće razvrstan u sljedeće kategorije:

- putnici (također u odnosu na ukupan broj putničkih kilometara i putničkih vlak-kilometara)

- zaposlenici ili izvođači

- korisnici željezničko-cestovnih prijelaza

- neovlaštene osobe

- druge osobe na peronu

- druge osobe izvan perona.

2. Pokazatelji koji se odnose na opasne tvari

Ukupan i relativan (u odnosu na vlak-kilometre) broj nesreća u željezničkom prijevozu opasnih tvari, podijeljen na sljedeće kategorije:

- nesreće u kojima sudjeluje najmanje jedno željezničko vozilo kojim se prevoze opasne tvari, kako je definirano u Dodatku ovoga Priloga

- broj takvih nesreća u kojima su ispuštene opasne tvari.

3. Pokazatelji koji se odnose na samoubojstva

Ukupan i relativan (u odnosu na vlak-kilometre) broj samoubojstava i pokušaja samoubojstva.

4. Pokazatelji koji se odnose na pretkazivače nesreća

Ukupan i relativan (u odnosu na vlak-kilometre) broj pretkazivača nesreća i raščlamba na sljedeće vrste pretkazivača:

- slomljene tračnice

- izbacivanja i druge deformacije kolosijeka

- ispadi signalizacije u nesigurno stanje

- prolazak pokraj signala kojim se zabranjuje daljnja vožnja uz prolazak opasne točke

- prolazak pokraj signala kojim se zabranjuje daljnja vožnja bez prolaska opasne točke

- slomljeni kotači na željezničkim vozilima u prometu

- slomljene osovine na željezničkim vozilima u prometu.

Potrebno je izvijestiti o svim pretkazivačima nesreća, kako o onima koji za posljedicu imaju nesreću, tako i o onima koji za posljedicu nemaju nesreću. (O pretkazivačima koji za posljedicu imaju tešku nesreću 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).

5. Pokazatelji za izračun ekonomskog učinka nesreća

Ukupno u eurima i relativno (u odnosu na vlak-kilometre):

- broj smrtno stradalih osoba i teških ozljeda pomnožen s vrijednošću sprečavanja stradavanja (eng. *Value of Preventing a Casualty* - VPC)

- troškovi štete po okoliš

- troškovi materijalne štete na željezničkim vozilima ili infrastrukturi

- troškovi kašnjenja kao posljedice nesreća.

ASŽ izvješćuje o ekonomskom učinku teških nesreća.

VPC je vrijednost koju društvo pripisuje sprečavanju stradavanja i kao takva nije referenca za naknadu štete između sudionika u nesrećama.

6. Pokazatelji koji se odnose na tehničku sigurnost infrastrukture i njezinu provedbu

6.1. Postotak pruga koje imaju sustave za zaštitu vlakova (eng. *Train Protection System* - TPS) 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 PRILOGU I.

Zajedničke definicije za zajedničke sigurnosne pokazatelje i metode izračuna ekonomskog učinka nesreća

1. Pokazatelji koji se odnose na nesreće

1.1. teška nesreća je 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 vozilima, tračnicama, drugim postrojenjima ili u okolišu je šteta u iznosu od 150.000,00 EUR ili više

1.3. velike smetnje u prometu je obustava željezničkih usluga na glavnoj željezničkoj pruzi u trajanju od šest ili više sati

1.4. vlak je 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 je udar dijela jednog vlaka u prednji, stražni ili bočni dio drugog vlaka, željezničkog vozila ili ranžirnog željezničkog vozila

1.6. sudar vlaka s preprekom unutar slobodnog profila je 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 je svaki slučaj kada najmanje jedan kotač vlaka ispadne s tračnice

1.8. nesreća na željezničko-cestovnom prijelazu je svaka nesreća na željezničko-cestovnom prijelazu 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 je 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 je 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 međustajalištu, kao i tijekom razdoblja ranžiranja

1.11. ostale nesreće je 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 je svaka osoba, osim članova osoblja 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 je svaka osoba čije je zaposlenje povezano sa željeznicom i koja 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-cestovnih prijelaza je svaka osoba koja se koristi željezničko-cestovnim prijelazom radi prelaska željezničke pruge bilo kojim prijevoznim sredstvom ili pješice

1.15. neovlaštena osoba je svaka osoba koja se nalazi na objektima željeznice gdje je takva nazočnost zabranjena, osim korisnika željezničko-cestovnih prijelaza

1.16. druga osoba na peronu je 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 je 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) je 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) je 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 je svaka nesreća ili incident koji je potrebno prijaviti u skladu s Europskim sporazumom o međunarodnom prijevozu opasnih tvari željeznicom (u daljnjem teksu: RID)/Europskim sporazumom o međunarodnom cestovnom prijevozu opsasnih tvari - ADR, točkom 1.8.5.

2.2. opasne tvari su 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 je čin namjernog samoozljeđivanja čija je posljedica smrt, kako ga je zabilježilo i razvrstalo nadležno tijelo

3.2. pokušaj samoubojstva je čin namjernog samoozljeđivanja čija je posljedica teška ozljeda.

4. Pokazatelji koji se odnose na pretkazivače nesreća

4.1. slomljena tračnica je 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 su 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 je 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 je 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 je 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. ovoga Dodatka je prolazak:

- pokraj svjetlosnog signala u boji ili likovnog signala uz prugu kojima se upozorava na opasnost ili pokazuje naredba STOJ, kada TPS nije u funkciji

- kraja odobrenog kretanja povezanog sa sigurnošću koje je utvrđeno u TPS-u

- pored točke koja je priopćena pismenim ili usmenim odobrenjem utvrđenim u propisima

- pored ploče sa znakom obaveznog zaustavljanja (ublaživači udarca nisu uključeni) ili ručnih signala.

Slučajevi kada vozila bez priključene vučne jedinice ili nezaposjednuti vlak prođu pokraj signala kojim se zabranjuje daljnja vožnja nisu uključeni. Nisu uključeni ni slučajevi gdje signal iz bilo kojeg razloga pravovremeno ne ukaže na zabranu daljnje vožnje i time omogući strojovođi da zaustavi vlak prije signala.

ASŽ može 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 je lom koji utječe na kotač i stvara rizik od nesreće (iskliznuća ili sudara)

4.7. slomljena osovina na željezničkom vozilu u prometu je lom koji utječe na osovinu i stvara rizik od nesreće (iskliznuća ili sudara).

5. Zajedničke metodologije za izračunavanje ekonomskog učinka nesreća

5.1. VPC se sastoji od:

1. vrijednosti sigurnosti *per se*: vrijednosti spremnosti na plaćanje (eng. *Willingess to Pay* - WTP) na temelju studija navedenih preferencija, koje su provedene u Republici Hrvatskoj

2. izravnih i neizravnih ekonomskih troškova: vrijednosti troškova procijenjenih u Republici Hrvatskoj, koji se sastoje od:

- troškova liječenja i oporavka

- sudskih troškova, troškova policije, privatnih istraga o sudaru, troškova službe za hitne slučajeve te administrativnih troškova osiguranja

- gubitaka u proizvodnji: vrijednost koje su za društvo mogle imati robe i usluge koje je osoba mogla proizvesti ili pružiti da se nesreća nije dogodila.

Pri izračunu troškova stradavanja, smrtni slučajevi i teške ozljede razmatraju se zasebno (različiti VPC-ovi za smrtne slučajeve i za teške ozljede).

5.2. Zajednička načela za ocjenu vrijednosti sigurnosti *per se* i/ili izravnih/neizravnih ekonomskih 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 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-ekonomskim i/ili demografskim značajkama stanovništva

- metoda za dobivanje vrijednosti WTP-a: anketa se sastavlja tako da su pitanja jasna/razumljiva ispitanicima.

Izravni i neizravni ekonomski troškovi procjenjuju se na temelju stvarnih troškova koje snosi društvo.

5.3. Definicije

5.3.1. troškovi štete po okoliš su 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 su 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 su 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 je 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.

Troškovi kašnjenja zbog nesreće = CMP * (minute kašnjenja putničkih vlakova) + CMF * (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) je sustav koji pomaže osigurati poštovanje signala i ograničenja brzine

6.2. sustavi ugrađeni u vlak su sustavi koji pomažu strojovođi da poštuje pružnu signalizaciju i signalizaciju u upravljačnici i time osiguravaju zaštitu od opasnih točaka i provođenje ograničenja brzine. TPS-ovi ugrađeni u vlak opisani su kako slijedi:

(a) upozorenje, kojim se strojovođi pruža automatsko upozorenje

(b) upozorenje i automatsko zaustavljanje, kojim se strojovođi 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 od opasnih točaka, gdje „nepostojani nadzor brzine" je 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 od opasnih točaka i stalni nadzor ograničenja brzine pruge, gdje „stalni nadzor brzine" je stalno navođenje i provođenje najveće dopuštene ciljne brzine na svim dijelovima pruge.

Tip (d) smatra se sustavom automatske zaštite vlaka (eng. *Automatic Train Protection* - ATP).

6.3. željezničko-cestovni prijelaz je 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 je, za potrebe statističkih podataka o nesrećama, svaka javna ili privatna cesta, ulica ili autocesta, uključujući susjedne pješačke i biciklističke trake

6.5. prolaz je bilo koji put, osim ceste, namijenjen prolasku osoba, životinja, vozila ili strojeva

6.6. pasivni (nezaštićeni) željezničko-cestovni prijelaz je 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 je 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 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 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 području Republike Hrvatske

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 području Republike Hrvatske

7.3. kilometar pruge je u kilometrima izmjerena duljina željezničke mreže u Republici Hrvatskoj, čiji je opseg utvrđen u članku 3. ovoga Zakona. Kod željezničkih pruga s više kolosijeka računa se samo udaljenost između mjesta polaska i odredišta

7.4. kilometar kolosijeka je u kilometrima izmjerena duljina željezničke mreže u Republici Hrvatskoj, čiji je opseg utvrđen u članku 3. ovoga Zakona. Računa se svaki kolosijek željezničke pruge s više kolosijeka.

PRILOG II.

ZAHTJEVI I KRITERIJI OCJENJIVANJA ZA PODNOSITELJE ZAHTJEVA ZA OVLAŠTENJE SUBJEKTA NADLEŽNOG ZA ODRŽAVANJE ILI ZA OVLAŠTENJE U POGLEDU FUNKCIJA ODRŽAVANJA KOJE SUBJEKT NADLEŽAN ZA ODRŽAVANJE PODUGOVARA S VANJSKIM IZVOĐAČIMA

Podnositelj zahtjeva mora dokumentirati upravljanje u svim relevantnim dijelovima te se njime posebice opisuje raspodjela odgovornosti unutar podnositelja zahtjeva i s podizvođačima. Njime se pokazuje na koji je način osiguran nadzor uprave na različitim razinama, na koji su način osoblje i njihovi predstavnici na svim razinama uključeni i kako se osigurava kontinuirano poboljšanje.

Sljedeći osnovni zahtjevi primjenjuju se na četiri funkcije ECM-a koje treba obuhvatiti sam podnositelj zahtjeva ili se obuhvaćaju putem ugovornih aranžmana:

1. vodstvo – obveza podnositelja zahtjeva prema razvoju i provedbi sustava održavanja podnositelja zahtjeva 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 pravnih ili fizičkih 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 podnositelja zahtjeva

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 podnositelja zahtjeva 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 podnositelja zahtjeva u svim okolnostima

7. informacije – strukturirani pristup kojim se osigurava dostupnost važnih informacija onim osobama koje donose prosudbe i odluke na svim razinama podnositelja zahtjeva 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 podnositelja zahtjeva i pokrivanja svih kompetencija i zahtjeva

10. aktivnosti održavanja – strukturirani pristup kojim se osigurava:

- da su identificirane sve aktivnosti održavanja koje utječu na sigurnost i komponente bitne za sigurnost te da se njima pravilno upravlja, da su identificirane sve nužne promjene tih aktivnosti održavanja koje utječu na sigurnost te da se njima pravilno upravlja na temelju razmjene iskustava i primjene zajedničkih sigurnosnih metoda za procjenu rizika u skladu s člankom 6. stavkom 1. točkom (a) Direktive (EU) 2016/798 te da su pravilno dokumentirane

- sukladnost s osnovnim zahtjevima u pogledu interoperabilnosti

- uspostava i provjera objekata za održavanje, opreme i alata posebno izrađenih i potrebnih za izvođenje održavanja

- analiza početne dokumentacije u vezi s vozilom za osiguravanje prve početne dokumentacije o održavanju te za osiguravanje njezine ispravne provedbe putem sastavljanja naloga za održavanje

- da se komponente (uključujući rezervne dijelove) i materijali upotrebljavaju kako je navedeno u nalozima za održavanje i dokumentaciji dobavljača; oni se pohranjuju, s njima se postupa i oni se prevoze na odgovarajući način kako je navedeno u nalozima za održavanje i dokumentaciji dobavljača te su usklađeni s relevantnim nacionalnim i međunarodnim pravilima, kao i sa zahtjevima iz relevantnih naloga za održavanje

- da se odrede, utvrde, osiguravaju, bilježe i drže na raspolaganju prikladni i odgovarajući objekti, oprema i alati kako bi se omogućilo pružanje usluga održavanja u skladu s nalozima za održavanje i drugim primjenjivim specifikacijama, čime se osigurava sigurna provedba održavanja, ergonomija i zaštita zdravlja

- da podnositelj zahtjeva 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:

- povlačenje vozila iz prometa radi predviđenog, uvjetovanog ili korektivnog održavanja u propisanom trenutku ili u slučaju kada su utvrđeni nedostatci ili druge potrebe

- potrebne mjere za nadziranje kvalitete

- obavljanje zadaća održavanja u skladu s nalozima za održavanje i izdavanje obavijesti o ponovnom stavljanju u promet uključujući moguća ograničenja uporabe

- da se moguće pojave neusklađenosti pri primjeni sustava upravljanja koje bi mogle za posljedicu imati nesreće, incidente, izbjegnute nesreće ili ostale opasne događaje prijavljuju, istražuju i analiziraju te da se poduzimaju potrebne preventivne mjere u skladu sa CSM-om za nadgledanje predviđenom u članku 6. stavku 1. točki (c) Direktive (EU) 2016/798

- periodična interna revizija i postupak nadgledanja u skladu sa CSM-om za nadgledanje predviđenom u članku 6. stavku 1. točki (c) Direktive (EU) 2016/798.

PRILOG III.

ELEMENTI ŽELJEZNIČKOG SUSTAVA EUROPSKE UNIJE

1. Mreža

Za potrebe ovoga Zakona mreža Europske unije uključuje sljedeće elemente:

(a) posebno izgrađene pruge velikih brzina opremljene za brzine uglavnom od 250 km/h ili veće

(b) posebno modernizirane pruge velikih brzina opremljene za brzine reda od oko 200 km/h

(c) posebno modernizirane pruge velikih brzina koje imaju posebne značajke zbog topografskih, reljefnih ili urbanističkih ograničenja, kojima se brzina mora prilagoditi u svakom pojedinom slučaju. Ta kategorija uključuje pruge za međusobno povezivanje mreža pruga velikih brzina i konvencionalnih pruga, pruge kroz kolodvore, pristupe terminalima, opskrbne terminale itd. po kojima vozila velikih brzina voze konvencionalnim brzinama

(d) konvencionalne pruge namijenjene prijevozu putnika

(e) konvencionalne pruge namijenjene mješovitom prijevozu (prijevoz putnika i tereta)

(f) konvencionalne pruge namijenjene prijevozu tereta

(g) putnička čvorišta

(h) teretna čvorišta, uključujući intermodalne terminale

(i) pruge koje povezuju navedene sastavnice.

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

2. Vozila

Za potrebe ovoga Zakona vozila Europske unije obuhvaćaju sva vozila za koja je vjerojatno da će prometovati čitavom mrežom Europske unije ili dijelom te mreže:

- lokomotive i putnička željeznička vozila, uključujući vučna vozila s motorima s unutarnjim sagorijevanjem ili električna vučna vozila, vlakove s motorima s unutarnjim sagorijevanjem na vlastiti pogon ili električne putničke vlakove i putničke vagone

- teretne vagone, uključujući tegljače projektirane za cijelu mrežu i vozila projektirana za prijevoz kamiona

- posebna vozila poput pružnih strojeva.

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

PRILOG IV.

PODSUSTAVI

1. Popis podsustava

Za potrebe ovoga Zakona željeznički sustav Europske unije može se podijeliti na sljedeće podsustave:

(a) strukturna područja:

- infrastrukturni podsustav

- energetski podsustav

- pružni prometno-upravljački i signalni podsustav

- prometno-upravljački i signalni podsustav ugrađen u vozilo

- željeznička vozila; ili

(b) funkcionalna područja:

- odvijanje prometa i upravljanje prometom

- održavanje

- telematske aplikacije za prijevoz putnika i tereta.

2. Opis podsustava

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

2.1. Infrastrukturni podsustav

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

2.2. Energetski podsustav

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

2.3. Pružni prometno-upravljački i signalni podsustav

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

2.4. Prometno-upravljački i signalni podsustav ugrađen u vozilo

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

2.5. Odvijanje prometa i upravljanje prometom

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

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

2.6. Telematske aplikacije

U skladu s Prilogom III. ovoga Zakona taj se podsustav sastoji od dva elementa:

(a) aplikacije za prijevoz putnika, uključujući sustave za pružanje informacija putnicima prije i tijekom putovanja, sustave za rezervacije i plaćanja, upravljanje prtljagom i upravljanje povezivanjima vlakova međusobno i s drugim načinima prijevoza

(b) aplikacije za prijevoz tereta, uključujući informacijske sustave (praćenje tereta i vlakova u realnom vremenu), ranžirni sustavi i sustavi raspodjele vlakova, sustavi za rezervacije, plaćanja i fakturiranja, upravljanje povezivanjima s drugim načinima prijevoza i izrada pratećih dokumenata u elektroničkom obliku.

2.7. Željeznička vozila

Konstrukcija, sustav upravljanja i nadzora za svu opremu vlaka, oprema oduzimača struje, oprema vuče i uređaji za pretvaranje električne energije, oprema ugrađena u vozilo za 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.

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 zajamčila potrebna učinkovitost.

PRILOG V.

OSNOVNI ZAHTJEVI

1. Opći zahtjevi

1.1. Sigurnost

1.1.1. Projektiranje, izgradnja ili sklapanje, održavanje i nadzor komponenti ključnih za sigurnost, a posebno onih koji su uključeni u vožnju vlaka, moraju osigurati sigurnost na razini koja odgovara ciljevima utvrđenima za mrežu, uključujući one za specifične pogoršane uvjete.

1.1.2. Parametri za kontakt kotač/tračnica moraju ispunjavati zahtjeve stabilnosti potrebne za osiguranje sigurne vožnje najvećom dozvoljenom brzinom. Parametri opreme za kočenje moraju osigurati mogućnost zaustavljanja unutar zaustavnog puta pri najvećoj dozvoljenoj brzini.

1.1.3. Sastavni dijelovi koji se koriste moraju tijekom svoje uporabe podnijeti sva specificirana uobičajena ili iznimna naprezanja. Odgovarajućim mjerama moraju se ograničiti posljedice po sigurnost u slučaju nepredvidivih ispada.

1.1.4. Projektiranje nepokretnih postrojenja i željezničkih vozila te izbor korištenog materijala mora biti usmjereno na ograničavanje nastanka, širenja i posljedica vatre i dima u slučaju požara.

1.1.5. Sve naprave koje su namijenjene za rukovanje od strane korisnika moraju biti projektirane tako da ne ugrožavaju sigurno rukovanje njima ili zdravlje i sigurnost korisnika ako se upotrebljavaju na predvidljiv način iako to nije u skladu s objavljenim uputama.

1.2. Pouzdanost i dostupnost

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

1.3. Zdravlje

1.3.1. Materijali koji zbog načina upotrebe mogu predstavljati opasnost po zdravlje onih koji imaju pristup tim materijalima ne smiju se upotrebljavati u vlakovima i na željezničkoj infrastrukturi.

1.3.2. Ti se materijali moraju izabirati, postavljati i upotrebljavati tako da se ograniči emisija štetnih i opasnih dimova i plinova, posebno u slučaju požara.

1.4. Zaštita okoliša

1.4.1. Utjecaj uspostavljanja i rada željezničkog sustava na okoliš mora se ocijeniti i uzeti u obzir u fazi projektiranja sustava u skladu s važećim pravom Europske unije.

1.4.2. Materijali koji se upotrebljavaju u vlakovima i na infrastrukturi moraju sprečavati emisiju dimova ili plinova koji su štetni i opasni za okoliš, posebno u slučaju požara.

1.4.3. Željeznička vozila i sustavi za napajanje energijom moraju biti projektirani i proizvedeni tako da budu elektromagnetski kompatibilni s postrojenjima, opremom i javnim ili privatnim mrežama s kojima dolaze u doticaj.

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

- u područjima blizu željezničke infrastrukture, koja je definirana propisom kojim se uređuje područje željeznice

- u upravljačnici.

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

1.5. Tehnička kompatibilnost

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

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

1.6. Pristupačnost

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

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

2. Posebni zahtjevi za svaki podsustav

2.1. Infrastrukturni 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.

Infrastrukturnii podsustav kojem javnost ima pristup mora biti projektiran i izgrađen tako da ograničava 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

Infrastrukturnii podsustav kojem javnost ima pristup mora biti dostupan osobama s invaliditetom i osobama sa smanjenom pokretljivošću u skladu s točkom 1.6. ovoga Priloga.

2.2. Energetski 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 signalni podsustav

2.3.1. Sigurnost

Prometno-upravljačka i signalna postrojenja i postupci koji se koriste moraju omogućiti vlakovima prometovanje na razini sigurnosti koja odgovara utvrđenim ciljevima za mrežu. Prometno-upravljački i signalni 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 signalnih sustava moraju biti prilagođena uporabi tih sustava.

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

2.4. Željeznička vozila

2.4.1. Sigurnost

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

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

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

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

U slučaju opasnosti, uređaji moraju omogućiti putnicima da o tome obavijeste strojovođu, a pratećem osoblju vlaka 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

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

2.4.3. Tehnička kompatibilnost

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

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

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

2.4.4. Nadzor

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

2.4.5. Pristupačnost

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

2.5. Održavanje

2.5.1. Zdravlje i sigurnost

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

2.5.2. Zaštita okoliša

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

2.5.3. Tehnička kompatibilnost

Postrojenja za održavanje željezničkih vozila moraju biti takva da omogućuju izvođenje sigurnog, za zdravlje neškodljivog i ugodnog rada na svim vozilima za koja su projektirana.

2.6. Odvijanje prometa i upravljanje prometom

2.6.1. Sigurnost

Usklađivanje pravila za odvijanje prometa na mreži i kvalifikacija strojovođa i osoblja u vlaku, kao i osoblja u centrima za upravljanje prometom mora biti takvo da osigura sigurno odvijanje prometa, imajući na umu različite zahtjeve prekograničnog i domaćeg prometa.

Radovi na održavanju i njihova učestalost, osposobljavanje i kvalifikacije osoblja na poslovima održavanja i osoblja u centrima za upravljanje prometom te sustava osiguranja kvalitete, koje su u centrima za upravljanje prometom i centrima za održavanje uspostavili dotični prijevoznici, moraju jamčiti visoku razinu sigurnosti.

2.6.2. Pouzdanost i dostupnost

Radovi na održavanju i razdoblja kada se izvršavaju, osposobljavanje i kvalifikacije osoblja na poslovima održavanja i osoblja u nadzornim centrima te sustavi osiguranja kvalitete koje su u nadzornim centrima i centrima za održavanje uspostavili dotični prijevoznici moraju jamčiti visoku razinu pouzdanosti i dostupnosti.

2.6.3. Tehnička kompatibilnost

Usklađivanje pravila za odvijanje prometa na mreži i kvalifikacije strojovođa i osoblja u vlaku, kao i prometnika mora biti takva da omogućuje radnu učinkovitost željezničkog sustava, imajući na umu različite zahtjeve prekograničnog i domaćeg prometa.

2.6.4. Pristupačnost

Moraju se poduzeti odgovarajuće mjere kako bi se osiguralo da operativna pravila predviđaju potrebnu funkcionalnost za osiguravanje pristupa osobama s invaliditetom i osobama sa smanjenom pokretljivošću.

2.7. Telematske aplikacije za prijevoz putnika i tereta

2.7.1. Tehnička kompatibilnost

Osnovni zahtjevi za telematske aplikacije osiguravaju minimalnu kvalitetu usluge za putnike i korisnike prijevoza tereta, posebno u smislu tehničke kompatibilnosti.

Moraju se poduzeti mjere radi osiguranja:

- da se baze podataka, programska podrška i protokoli prijenosa podataka izrađuju tako da omogućuju maksimalnu razmjenu podataka među različitim aplikacijama i prijevoznicima, osim povjerljivih poslovnih podataka,

- jednostavnog pristupa informacijama za korisnike.

2.7.2. Pouzdanost i dostupnost

Načini upotrebe tih baza podataka, upravljanje njima, njihovo ažuriranje i održavanje, programska podrška i protokoli razmjene podataka moraju osigurati učinkovitost tih sustava i kvalitetu usluge.

2.7.3. Zdravlje

Sučelja između tih sustava i korisnika moraju ispunjavati minimalna pravila ergonomije i zaštite zdravlja.

2.7.4. Sigurnost

Za pohranjivanje ili prijenos informacija povezanih sa sigurnošću mora se osigurati odgovarajuća razina integriteta i pouzdanosti.

2.7.5. Pristupačnost

Moraju se poduzeti odgovarajuće mjere kako bi se osiguralo da telematske aplikacije za prijevoz putnika predviđaju potrebne funkcionalnosti za osiguravanje pristupa osobama s invaliditetom i osobama sa smanjenom pokretljivošću.

PRILOG VI.

POSTUPAK EU PROVJERE PODSUSTAVA

1. OPĆA NAČELA

„EU provjera“ je postupak koji provodi podnositelj zahtjeva u smislu članka 41. ovoga Zakona radi dokazivanja da su ispunjeni zahtjevi mjerodavnog prava Europske 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-eve jest postupak u kojem prijavljeno tijelo provjerava i potvrđuje da je podsustav usklađen s relevantnim TSI-evima.

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 (eng. *Intermediate Statement of Verification* - 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 ISV-u koju izdaje prijavljeno tijelo koje je odabrao podnositelj zahtjeva. ISV mora sadržavati upućivanje na TSI-eve 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. ovoga Priloga.

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. ovoga Priloga.

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 EU izjavu o provjeri. Potvrda o provjeri mora sadržavati upućivanje na TSI-eve u odnosu na koje je sukladnost ocijenjena.

Kada nije ocijenjena sukladnost podsustava sa svim relevantnim TSI-evima (npr. u slučaju odstupanja, djelomične primjene TSI-eva kod modernizacije ili obnove, prijelaznog razdoblja u TSI-u ili u specifičnom slučaju), u potvrdi o provjeri navodi se točno upućivanje na TSI-eve ili njihove dijelove čiju sukladnost prijavljeno tijelo nije ispitalo tijekom postupka provjere.

2.3.2. Kada je izdan ISV, prijavljeno tijelo odgovorno za provjeru podsustava uzima u obzir ISV te, prije izdavanja potvrde o provjeri:

(a) provjerava obuhvaća li ISV relevantne zahtjeve TSI-a na ispravan način

(b) provjerava sve aspekte koji nisu obuhvaćeni ISV-om; te

(c) provjerava konačno ispitivanje podsustava u 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 41. stavkom 4. ovoga Zakona koja obuhvaća opseg njegovih aktivnosti.

2.4. Tehnička dokumentacija priložena EU izjavi o provjeri

Tehničku dokumentaciju priloženu EU izjavi o provjeri prikuplja podnositelj zahtjeva, a ona mora sadržavati sljedeće:

(a) tehničke značajke povezane s projektom, uključujući opće i detaljne nacrte za izvedbu, sheme električne i hidraulične opreme, sheme upravljačkih sklopova, opis sustava za obradu podataka i automatiku s dovoljno detalja za dokumentiranje provedene provjere sukladnosti, dokumentaciju za uporabu i održavanje itd., relevantne za dotični podsustav

(b) popis sastavnih dijelova interoperabilnosti ugrađenih u podsustav, kako je navedeno u članku 4. stavku 3. točki (d) Direktive (EU) 2016/797

(c) dokumentaciju iz članka 41. stavka 4. ovoga Zakona koju sastavlja svako prijavljeno tijelo uključeno u provjeru podsustava, a koja sadržava:

- preslike EU izjava o sukladnosti i, ako je primjenjivo, EU izjava o prikladnosti za uporabu izrađenih za interoperabilne sastavne dijelove iz članka 4. stavka 3. točke (d) Direktive (EU) 2016/797, prema potrebi zajedno s pripadajućim izračunima i preslikom zapisnika o ispitivanjima i pregledima koje su provela prijavljena tijela na temelju zajedničkih tehničkih specifikacija

- ako postoji, ISV koji se prilaže potvrdi o provjeri, uključujući i rezultat provjere valjanosti ISV-a koju je provelo prijavljeno tijelo

- potvrdu o provjeri zajedno s pripadajućim izračunima koju je potpisalo prijavljeno tijelo odgovorno za provjeru, a kojom se potvrđuje usklađenost podsustava sa zahtjevima relevantnih TSI-eva i u kojoj su navedene eventualne zadrške 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. ovoga Priloga

(d) potvrde o provjeri izdane u skladu s drugim pravnim aktima Europske unije

(e) kada je u skladu s člankom 44. stavkom 4. točkom 3. i člankom 47. stavkom 3. točkom c) ovoga Zakona potrebna provjera sigurne integracije, relevantna tehnička dokumentacija uključuje izvješća ocjenjivača o CSM-ovima za procjenu rizika iz članka 6. stavka 1. Direktive(EU) 2016/798.

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 nacrte i tehničku dokumentaciju za podsustav.

2.5.2. Prijavljeno tijelo odgovorno za provjeru provedbe mora povremeno obavljati inspekcijske preglede kako bi potvrdilo usklađenost s relevantnim TSI-evima. 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 EU izjavi o provjeri tijekom cijelog radnog vijeka podsustava. Dokumentacija se na zahtjev mora poslati bilo kojoj državi članici Europske unije ili ERA-i.

Dokumentacija koja se podnosi u svrhu zahtjeva za odobrenje za puštanje u uporabu podnosi se tijelu od kojeg se traži odobrenje. ASŽ ili ERA mogu zahtijevati da se dio/dijelovi dokumenata podnesenih zajedno s odobrenjem prevedu na njihov jezik.

2.7. Objava

Svako prijavljeno tijelo mora povremeno objavljivati relevantne informacije o:

(a) zaprimljenim zahtjevima za provjeru i ISV

(b) zahtjevima za ocjenu sukladnosti i prikladnosti za uporabu sastavnih dijelova interoperabilnosti

(c) izdanim ili uskraćenim ISV-ima

(d) izdanim ili uskraćenim potvrdama o provjeri i EU potvrdama o prikladnosti za uporabu

(e) izdanim ili odbijenim potvrdama o provjeri.

2.8. Jezik

Dokumentacija i dopisi koji se odnose na postupak EU 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 41. stavkom 8. ovoga Zakona (imenovano tijelo) provjerava i potvrđuje usklađenost podsustava s nacionalnim pravilima prijavljenima u skladu s člankom 40. ovoga Zakona.

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 EU izjavi o provjeri iz točke 2.4. ovoga Priloga i sadržavati tehničke podatke relevantne za ocjenu sukladnosti podsustava s tim nacionalnim pravilima.

3.4. Jezik

Dokumentacija i korespondencija koje se odnose na postupak EU 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 41. STAVKOM 7.

Ako se potvrda o provjeri izdaje za određene dijelove podsustava, za te se dijelove odredbe ovoga Priloga primjenjuju *mutatis mutandis*.

PRILOG VII.

ZDRAVSTVENI ZAHTJEVI ZA STROJOVOĐE

1. OPĆI ZAHTJEVI

1.1. Strojovođe ne smiju imati nikakvih zdravstvenih tegoba, niti uzimati lijekove, farmaceutske proizvode ili sredstva koja bi lako mogla prouzročiti:

- iznenadan gubitak svijesti

- pomanjkanje pozornosti ili koncentracije

- iznenadnu nesposobnost obavljanja posla

- gubitak ravnoteže ili koordinacije

- znatno ograničenje pokretljivosti.

1.2. Vid

Potrebno je ispuniti sljedeće zahtjeve u pogledu vida:

- 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, o čemu konačnu odluku donosi liječnik

- 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

- binokularni vid: učinkovit

- prepoznavanja signala u boji: test se temelji na prepoznavanju pojedinačnih boja, a ne na relativnim razlikama

- osjetljivost na kontraste: dobra

- bez progresivnih očnih bolesti

- očni implantati, keratotomije i keratektomije su dozvoljene samo pod uvjetom da ih se kontrolira godišnje ili povremeno prema odluci liječnika

- sposobnost podnošenja bljeskanja

- kontakne leće u boji i fotokromatske leće nisu dozvoljene. Leće s UV filterom su dozvoljene.

1.3. Zahtjevi za sluh i govor

Zadovoljavajuć sluh dokazan audiogramom, odnosno:

- dovoljno oštar sluh za vođenje telefonskog razgovora i sposobnost da se čuju tonski znakovi upozorenja i poruke s radija.

Kao smjernice uzimaju se sljedeće vrijednosti:

- 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.

1.4. Trudnoća

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.

2. MINIMALNI SADRŽAJ PREGLEDA PRIJE ZAPOŠLJAVANJA

2.1. Zdravstveni pregledi:

- 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.

2.2 Psihološki pregledi za utvrđivanje sposobnosti za rad

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.

3. REDOVNI PREGLEDI NAKON ZAPOŠLJAVANJA

3.1. Učestalost

Zdravstveni pregledi (fizičke sposobnosti) moraju se provoditi najmanje svake tri godine do dobne granice od 55 godina, a nakon toga svake godine.

Pored navedene učestalosti, liječnik priznat u skladu s člankom 91. ovoga Zakona mora povećati učestalost pregleda, ako to zahtijeva zdravstveno stanje člana osoblja.

Ne dovodeći u pitanje članak 87. stavak 1. ovoga Zakona potrebno je provesti odgovarajući zdravstveni pregled kada postoji sumnja da imatelj dozvole ili potvrde više ne ispunjava zdravstvene zahtjeve predviđene u točki 1. ovoga Priloga.

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 priznat u skladu s člankom 91. ovoga Zakona može odlučiti da provede i dodatne odgovarajuće zdravstvene preglede, posebno nakon bolovanja koje je trajalo najmanje 30 dana. Poslodavac mora zahtijevati da liječnik priznat u skladu s člankom 91. ovoga Zakona provjeri fizičku sposobnost strojovođe, ako ga je poslodavac morao ukloniti s radnog mjesta iz sigurnosnih razloga.

3.2. Minimalni sadržaj redovnih zdravstvenih pregleda

Ako strojovođa ispunjava kriterije pregleda prije zapošljavanja, redovni zdravstveni pregledi moraju uključivati barem sljedeće:

- 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.

Pored toga, za strojovođe starije od 40. godina mora se obaviti i EKG pri mirovanju.

PRILOG VIII.

METODA OSPOSOBLJAVANJA STROJOVOĐA

Potrebno je osigurati odgovarajuću ravnotežu između teorijskog 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).

Računalno se podržano osposobljavanje mora prihvatiti za individualno učenje prometnih i signalnih pravila itd.

Korištenje simulatora, iako nije obavezno, može biti korisno za učinkovito osposobljavanje strojovođa. Oni su posebno korisni pri osposobljavanju za rad u neuobičajenim 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.

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 kabini.

PRILOG IX.

OPĆE STRUČNO ZNANJE I ZAHTJEVI U POGLEDU IZDAVANJA DOZVOLE ZA STROJOVOĐE

Cilj općeg osposobljavanja pružanje je opće stručne osposobljenosti na svim područjima koja su važna za zanimanje strojovođe. Opće osposobljavanje će se usredotočiti na osnovna znanja i principe koji se mogu primijeniti neovisno o vrsti i obilježjima željezničkih vozila ili infrastrukture. Može se organizirati bez praktičnih vježbi.

Stručna osposobljenost u vezi s posebnim vrstama željezničkih vozila ili u vezi sa sigurnosnim i operativnim pravilima i tehnikama za posebnu infrastrukturu ne spada pod opću stručnu osposobljenost. Osposobljavanje za postizanje stručne osposobljenosti za posebna željeznička

vozila ili infrastrukturu odnosi se na dozvolu strojovođe i propisano je u prilozima X. i XI. ovoga Zakona.

Opće osposobljavanje obuhvaća teme navedene u točkama 1. do 7. ovoga Priloga, pri čemu redoslijed navođenja nije bitan za važnost.

Izrazi koji se koriste na popisu označuju obilježja stručne osposobljenosti za koju se očekuje da će ih polaznik postići. Njihovo je značenje opisano u sljedećoj tablici:

Vrsta stručne osposobljenosti	Opis
znati, opisati	opisuje stjecanje znanja (podataka, činjenica) koje je potrebno za razumijevanje odnosa
razumijeti, utvrditi	opisuje utvrđivanje i memoriranje konteksta, obavljanja zadataka i rješavanja problema u definiranom okviru

1. Posao strojovođe, radno okruženje, uloga i odgovornost strojovođe u procesu željezničkog prometa, stručni i osobni zahtjevi dužnosti strojovođe:

(a) poznavanje zakonodavstva i propisa koji se odnose na željeznički promet i njegovu sigurnost (zahtjevi i postupci u vezi s davanjem ovlaštenja strojovođama, opasnim tvarima, zaštitom okoliša, zaštitom od požara itd.)

(b) razumijevanje posebnih zahtjeva te stručnih i osobnih uvjeta (uglavnom samostalan rad, rad u smjenama unutar ciklusa od 24 sata, osobna zaštita i sigurnost, čitanje i ažuriranje dokumenata itd.)

(c) razumijevanje odgovornog ponašanja u situacijama od kritične važnosti za sigurnost (uzimanje lijekova, alkohola, droga i drugih psihoaktivnih tvari, bolest, stres, umor itd.)

(d) utvrđivanje referentnih i operativnih dokumenata (npr. pravilnika, priručnika za prugu, upute za strojovođe itd.)

(e) utvrđivanje odgovornosti i funkcija uključenih osoba

(f) razumijevanje važnosti preciznosti prilikom obavljanja dužnosti i primjene radnih metoda

(g) razumijevanje zaštite zdravlja i sigurnosti na radu (npr. kodeks ponašanja za pristup i kretanje po kolosijeku i u blizini kolosijeka, kodeks ponašanja za siguran ulazak u vučno vozilo i izlazak iz njega,, ergonomija, sigurnosna pravila za osoblje, osobna zaštitna oprema itd.)

(h) poznavanje vještina i principa u vezi s ponašanjem (upravljanje stresom, ekstremne situacije itd.)

(i) poznavanje principa zaštite okoliša (održiva vožnja itd.).

2. Željezničke tehnologije, uključujući sigurnosna načela koja stoje iza prometnih propisa:

(a) poznavanje principa, propisa i odredbi koje se odnose na sigurnost u željezničkom prometu

(b) utvrđivanje odgovornosti i funkcija uključenih osoba.

3. Osnovna načela željezničke infrastrukture:

(a) poznavanje sustavnih i strukturalnih principa i parametara

(b) poznavanje općih značajki kolosijeka, kolodvora i stajališta,ranžirnih kolodvora

(c) poznavanje željezničkih struktura (mostova, tunela, skretnica itd.)

(d) poznavanje načina odvijanja željezničkog prometa (jednokolosiječno, dvokolosiječno itd.)

(e) poznavanje signalizacije i sustava za upravljanje vlakovima

(f) poznavanje sigurnosnih uređaja (detektori pregrijanosti osovinskih ležajeva, detektori dima u tunelima itd.)

(g) poznavanje napajanja vučnih vozila električnom energijom (kontaktna mreža, treća tračnica itd.).

4. Osnovna načela operativne komunikacije:

(a) poznavanje važnosti komunikacije te načina i postupaka komunikacije

(b) utvrđivanje osoba koje strojovođa mora kontaktirati te njihove uloge i odgovornosti (osoblje upravitelja željezničke infrastrukture, radne dužnosti ostalog osoblja vlaka itd.)

(c) utvrđivanje situacija/uzroka koji zahtijevaju započinjanje komunikacije

(d) razumijevanje komunikacijskih metoda.

5. Vlakovi, njihov sastav i tehnički zahtjevi za vučna vozila, teretne vagone, putničke vagone i ostala željeznička vozila:

(a) poznavanje generičkih vrsta pogona (električni, dizelski, parni itd.)

(b) opisivanje razmještaja elemenata unutar vozila (okretna postolja, karoserija, upravljačnica/vozačka kabina, zaštitni sustavi itd.)

(c) poznavanje sadržaja oznaka i sustava za označavanje

(d) poznavanje dokumentacije o sastavu vlaka

(e) razumijevanje kočionih sustava i izračuna učinkovitosti kočenja

(f) utvrđivanje brzine vlaka

(g) utvrđivanje najvećeg dopuštenog opterećenja i sila na kvačilu

(h) poznavanje djelovanja i svrhe sustava za upravljanje vlakom.

6. Opasnosti koje su općenito povezane sa željezničkim prometom:

(a) razumijevanje načela prometne sigurnosti

(b) poznavanje rizika povezanih sa željezničkim prometom i različitih načina njihova sprečavanja

(c) poznavanje incidenata koji su važni za sigurnost i razumijevanje potrebnog ponašanja/reakcije

(d) poznavanje postupaka koji se primjenjuju u slučaju nesreća u kojima su sudjelovale osobe (npr. evakuacija).

7. Osnovna načela fizike:

(a) razumijevanje sila koje djeluju na kotače

(b) utvrđivanje čimbenika koji utječu na učinkovitost ubrzanja i kočenja (vremenski uvjeti, oprema za kočenje, smanjeno prianjanje, posipanje pijeskom itd.)

(c) razumijevanje principa električne energije (strujni krugovi, mjerenje napona itd.).

PRILOG X.

STRUČNO ZNANJE O ŽELJEZNIČKIM VOZILIMA I ZAHTJEVI U POGLEDU IZDAVANJA POTVRDE ZA STROJOVOĐE

Nakon što se provede posebno osposobljavanje u odnosu na željeznička vozila, strojovođe moraju biti sposobni provoditi sljedeće zadatke:

1. ISPITIVANJE I PROVJERA PRIJE POLASKA VLAKA

Strojovođa mora znati:

- 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.

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:

- sustav vuče

- sustav kočenja

- opremu vezanu uz sigurnost prometa.

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:

- mehaničke konstrukcije

- opremu za ovjes i priključivanje

- pogonski mehanizam

- sigurnosnu opremu

- rezervoare za gorivo, sustave opskrbe gorivom, ispušne sustave

- značenje oznaka u unutrašnjosti 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.

3. TESTIRANJE KOČNICA

Strojovođe moraju biti sposobni:

- 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.

4. REŽIM VOŽNJE I NAJVEĆA BRZINA VLAKA S OBZIROM NA ZNAČAJKE PRUGE

Strojovođe moraju biti sposobni:

- uzeti u obzir podatke koji im se daju prije polaska

- utvrditi način vožnje i graničnu brzinu vlaka na temelju varijabli kao što su ograničenja brzine, vremenski uvjeti ili moguće promjene signalizacije.

5. UPRAVLJANJE VLAKOM NA NAČIN KOJIM SE NE OŠTEĆUJE OPREMA NITI VOZILA

Strojovođe moraju biti sposobni:

- 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.

6. NEPRAVILNOSTI

Strojovođe moraju biti sposobni:

- 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.

7. POREMEĆAJI I NESREĆE TIJEKOM VOŽNJE, POŽARI I NESREĆE U KOJIMA SUDJELUJU OSOBE

Strojovođe moraju biti sposobni:

- 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.

8. UVJETI ZA NASTAVAK VOŽNJE NAKON POREMEĆAJA U KOJOJ 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.

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.

PRILOG XI.

STRUČNO ZNANJE O ŽELJEZNIČKOJ INFRASTRUKTURI I ZAHTJEVI U POGLEDU POTVRDE ZA STROJOVOĐE

Znanje o željezničkoj infrastrukturi

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.

2. REŽIM VOŽNJE I NAJVEĆA BRZINA VLAKA U ODNOSU NA ZNAČAJKE PRUGE

Strojovođe moraju biti sposobni:

- 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.

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:

- uvjeti vožnje (promjene kolosijeka, jednosmjerni promet itd.)

- kontrola trase temeljem 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.

4. SIGURNOSNI PROPISI

Strojovođe moraju biti sposobni:

- 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: primjenjivati 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 zatvaranja vrata.

5. UPRAVLJANJE VLAKOM

Strojovođe moraju biti sposobni:

- odrediti položaj vlaka na pruzi u svakom trenutku

- koristiti kočnice za usporavanje i zaustavljanje, bez oštećenja na željezničkim vozilima i opremi

- 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.

6. NEPRAVILNOSTI

Strojovođe moraju biti sposobni:

- prepoznati neuobičajene događaje u vezi s infrastrukturom i okolišem, koliko to dozvoljava upravljanje vlakom: signale, kolosijeke, napajanje, željezničko-cestovne prijelaze, okoliš kolosijeka, ostali promet

- odrediti odgovarajuću udaljenost za izbjegavanje prepreka

- obavijestiti upravitelja infrastrukture što je moguće prije o mjestu i naravi uočenih nepravilnosti, vodeći računa o tome da je upravitelj infrastrukture dobro razumio obavijest

- vodeći računa o željezničkoj infrastrukturi, osigurati ili poduzeti mjere za osiguravanje sigurnosti prometa i osoba kada god je to potrebno.

7. POREMEĆAJI I NESREĆE U VOŽNJI, POŽARI I NESREĆE U KOJIMA SU UKLJUČENE OSOBE

Strojovođe moraju biti sposobni:

- poduzeti mjere zaštite vlaka i pozvati pomoć u slučaju nesreće, u kojoj su sudjelovali putnici u vlaku

- odrediti gdje će zaustaviti vlak u slučaju požara i po potrebi olakšati evakuaciju putnika

- ako ne može sam svladati požar, što je prije moguće poslati korisne informacije o požaru

- o tim uvjetima što je moguće prije obavijestiti upravitelja željezničke infrastrukture

- ocijeniti omogućuje li infrastruktura nastavak vožnje vlaka i pod kojim uvjetima.

PRILOG XII.

UČESTALOST PROVJERE ZNANJA STROJOVOĐA

Najmanja učestalost redovnih provjera znanja je sljedeća:

(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

(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

(c) provjera znanja o željezničkim vozilima: svake tri godine.

O B R A Z L O Ž E N J E

Uz članak 1.
Ovim se člankom propisuje sadržaj ovoga Zakona kojim se utvrđuju uvjeti za osiguranje razvoja i poboljšanja sigurnosti te uvjeti koji se moraju ispuniti radi postizanja interoperabilnosti željezničkog sustava.

Uz članak 2.
U članku je naveden popis direktiva Europske unije koje se prenose u pravni poredak Republike Hrvatske te popis pravne stečevine Europske unije kojoj se osigurava provedba.

Uz članak 3.
Ovim je člankom definirano područje primjene ovoga Zakona na željeznički sustav u cjelini te se sukladno pravnoj stečevini Europske unije propisuje izuzeće od primjene ili cijelog Zakona ili samo njegovih pojedinih dijelova. Člankom se uređuje 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 i propisa kojima se uređuje prijevoz opasnih tvari.

Uz članak 4.
Člankom se uređuju pojmovi koji se upotrebljavaju u ovom Zakonu.

Uz članak 5.
Ovim se člankom određuje uloga sudionika željezničkog sustava u razvoju i poboljšanju sigurnosti željeznice.

Uz članak 6.
Ovim se člankom propisuje obveza Agencije za sigurnost željezničkog prometa o dostavi informacija o zajedničkim sigurnosnim pokazateljima ministarstvu nadležnom za željeznički promet putem godišnjih izvješća.

Uz članak 7.
Ovim se člankom propisuje način i postupak donošenja nacionalna pravila u području sigurnosti.

Uz članak 8.
Ovim se člankom propisuje obveza upravitelja infrastrukture i željezničkih prijevoznika o uspostavljanju sustava upravljanja sigurnošću koji se mora dokumentirati u svim relevantnim dijelovima i koji mora posebno opisivati raspodjelu odgovornosti unutar organizacije upravitelja infrastrukture ili željezničkog prijevoznika. Člankom su propisani osnovni elementi sustava upravljanja sigurnošću te obveza upravitelja infrastrukture i željezničkih prijevoznika o podnošenju godišnjih izvješća o sigurnosti.

Uz članak 9.
Ovim se člankom propisuje postupak izdavanja i ukidanja jedinstvene potvrde o sigurnosti, rokovi i upute o pravnim lijekovima na odluke Agencije Europske unije za željeznice i Agencije za sigurnost željezničkog prometa.

Uz članak 10.
Ovim se člankom propisuje postupak izdavanja uvjerenja o sigurnosti, rokovi važenja te obveza da se uvjerenje o sigurnosti revidira nakon znatnih promjena regulatornog okvira u području sigurnosti.

Uz članak 11.
Ovim se člankom određuje pravedan i nediskriminirajući pristup željezničkih prijevoznika i upravitelja infrastrukture te njihovog osoblja koje obavlja zadaće bitne za sigurnost centrima za osposobljavanje strojovođa i pratećeg osoblja u vlakovima. Definirane su usluge osposobljavanja, a Agencija za sigurnost željezničkog prometa dužna je osigurati ispitivanje i dodjelu potvrda o osposobljenosti osoblju željezničkih prijevoznika i upravitelja infrastrukture, ukoliko centar za osposobljavanje ne pruža te usluge.

Uz članak 12.
Ovim se člankom propisuje obveza da se za svako željezničko vozilo, prije početka uporabe na mreži, određuje subjekt nadležan za održavanje, kao i obveze subjekata nadležnih za održavanje, njihove funkcije te uvjeti za izdavanje ovlaštenja.

Uz članak 13.
Ovim se člankom utvrđuju slučajevi odstupanja od sustava izdavanja ovlaštenja subjektima nadležnim za održavanje koje odobrava Agencija za sigurnost željezničkog prometa ili Agencija Europske unije za željeznice.

Uz članak 14.
Ovim se člankom propisuje pravni status i ovlasti Agencije za sigurnost željezničkog prometa. Člankom se propisuje odgovornost i neovisnost Agencije za sigurnost željezničkog prometa, na način da je Agencija za sigurnost željezničkog prometa samostalna u obavljanju poslova iz svojeg djelokruga, a za svoj rad odgovara Vladi Republike Hrvatske.

Uz članak 15.
Ovim se člankom utvrđuju područja nadležnosti Agencije za sigurnost željezničkog prometa. Također, člankom su navedeni poslovi koje Agencija za sigurnost željezničkog prometa obavlja kao javnu ovlast.

Uz članak 16.
Ovim se člankom propisuje obveza Agencije za sigurnost željezničkog prometa obavljanja poslova nadzora nad uspostavom i održavanjem sustava upravljanja sigurnošću željezničkog prijevoznika i upravitelja infrastrukture, pri čemu je dužna primijeniti načela utvrđena u odgovarajućim zajedničkim sigurnosnim metodama. Agencija Europske unije za željeznice i Agencija za sigurnost željezničkog prometa surađuju u slučajevima u kojima Agencija za sigurnost željezničkog prometa zaključi da nositelj jedinstvene potvrde o sigurnosti koju je izdala Agencija Europske unije za željeznice više ne zadovoljava uvjete za posjedovanje potvrde. Radi rješavanja slučajeva neslaganja između Europske unije za željeznice i Agencija za sigurnost željezničkog prometa uspostavlja se arbitražni postupak.

Uz članak 17.
Ovim se člankom propisuje obveza Agencije Europske unije za željeznice i Agencije za sigurnost željezničkog prometa obavljanja svojih zadaća prilikom razmatranja zahtjeva za jedinstvenu potvrdu o sigurnosti. Također, člankom se propisuju rokovi za donošenje odluka prilikom razmatranja zahtjeva za jedinstvenu potvrdu o sigurnosti. Agencija za sigurnost željezničkog prometa provodi sve inspekcije, revizije i istrage potrebne za obavljanje svojih zadaća te joj se osigurava pristup svim relevantnim dokumentima i objektima, postrojenjima i opremi upravitelja infrastrukture i željezničkog prijevoznika.

Uz članak 18.
Ovim se člankom utvrđuju upravni akti Agencije za sigurnost željezničkog prometa.

Uz članak 19.
Ovim se člankom propisuje opseg, sadržaj i način donošenja Statuta Agencije za sigurnost željezničkog prometa.

Uz članak 20.
Ovim se člankom propisuje tijela Agencije za sigurnost željezničkog prometa, Upravno vijeće i ravnatelj, koji za svoj rad odgovaraju Vladi Republike Hrvatske.

Uz članak 21.
Ovim se člankom propisuje broj članova Upravnog vijeća Agencije za sigurnost željezničkog prometa, 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 22.
Ovim člankom propisuju se ovlasti, uvjeti i način imenovanja, trajanje mandata i način razrješenja ravnatelja Agencije za sigurnost željezničkog prometa.

Uz članak 23.
Ovim člankom navode se propisi koji se primjenjuju na zaposlenike Agencije za sigurnost željezničkog prometa koji obavljaju stručne poslove u okviru rada i poslovanja Agencije za sigurnost željezničkog prometa, kao i da se sredstva za obavljanje djelatnosti Agencije osiguravaju iz državnog proračuna. Također, člankom se određuje način financijskog poslovanja Agencije za sigurnost željezničkog prometa, ograničenja glede stjecanja, opterećivanja i otuđivanja nekretnina i druge imovine.

Uz članak 24.
Ovim se člankom propisuju obveze, rokovi i sadržaj godišnjih izvješća koje Agencija za sigurnost željezničkog prometa podnosi Vladi Republike Hrvatske i Agenciji Europske unije za željeznice.

Uz članak 25.
Ovim se člankom propisuje obveza provođenja istrage željezničkih nesreća od strane Agencije za istraživanje nesreća u zračnom, pomorskom i željezničkom prometu.

Uz članak 26.
Ovim se člankom propisuje obveza davanja pristupa informacijama i dokazima koji su relevantni za istragu.

Uz članak 27.
Ovim se člankom propisuje obveza željezničkih prijevoznika i upravitelja infrastrukture o obavještavanju Agencije za istraživanje nesreća u zračnom, pomorskom i željezničkom prometu o nesrećama i incidentima. Članak propisuje ovlasti Agencije za istraživanje nesreća u zračnom, pomorskom i željezničkom prometu tijekom provođenja istrage.
Uz članak 28.
Ovim se člankom propisuje postupak provođenja istrage i suradnja Agencije za istraživanje nesreća u zračnom, pomorskom i željezničkom prometu s drugim istražnim tijelima.

Uz članak 29.
Ovim se člankom propisuje obveza podnošenja izvješća o istragama od strane Agencije za istraživanje nesreća u zračnom, pomorskom i željezničkom prometu.

Uz članak 30.
Ovim se člankom utvrđuju informacije koje Agencija za istraživanje nesreća u zračnom, pomorskom i željezničkom prometu šalje Agenciji Europske unije za željeznice U roku od sedam dana od odluke o pokretanju istrage te obvezu dostave preslika konačnog i godišnjeg izvješća.

Uz članak 31.
Ovim se člankom definiraju sigurnosne preporuke koje izdaje Agencija za istraživanje nesreća u zračnom, pomorskom i željezničkom prometu te adresati kojima se iste upućuju.

Uz članak 32.
Ovim se člankom propisuje da plan provedbe tehničkih specifikacija za interoperabilnost donosi ministar nadležan za željeznički promet.

Uz članak 33.
U ovom članku navedeni su uvjeti u kojim slučajevima se ne mora primjenjivati jedan ili više tehničkih specifikacija za interoperabilnost ili njihovih dijelova. Propisuje se obveza i postupak obavještavanja Europske komisije o izuzećima od primjene tehničkih specifikacija za interoperabilnost.

Uz članak 34.
Ovim člankom propisani su uvjeti za stavljanje na tržište interoperabilnih sastavnih dijelova.

Uz članak 35.
Ovim se člankom propisuje da EU izjava o sukladnosti ili prikladnosti za uporabu potvrđuje da su interoperabilni sastavni dijelovi podvrgnuti postupcima utvrđenima u odgovarajućem TSI-u za ocjenjivanje sukladnosti ili prikladnosti za uporabu.

Uz članak 36.
U ovom se članku utvrđuje postupak za sastavljanje EU izjave o sukladnosti ili prikladnosti za uporabu interoperabilnog sastavnog dijela.

Uz članak 37.
U ovom se članku utvrđuje postupak kada se utvrdi da interoperabilni sastavni dio nije usklađen s osnovnim zahtjevima.

Uz članak 38.
Ovim se člankom zabranjuje ograničavanje uporabe strukturnih podsustava koji ispunjavaju osnovne zahtjeve.

Uz članak 39.
Ovim se člankom popisuje u kojim se slučajevima primjenjuju nacionalna pravila za strukturne podsustave.

Uz članak 40.
Ovim se člankom propisuje način i postupak donošenja nacionalna pravila za strukturne podsustave.

Uz članak 41.
Ovim se člankom propisuje postupak sastavljanja EU izjave o provjeri koja je potrebna za stavljanje na tržište i puštanje u uporabu.

Uz članak 42.
Ovim se člankom propisuje postupak ukoliko se utvrdi neusklađenost strukturnog podsustava s osnovnim zahtjevima.

Uz članak 43.
Ovim se člankom propisuju da su interoperabilni sastavni dijelovi i podsustavi usklađeni s normama ukoliko su upućivanja na te norme objavljena u Službenom listu Europske unije.

Uz članak 44.
Ovim se člankom propisuje postupak ishođenja odobrenja za puštanje u uporabu pružnih prometno-upravljačkih i signalnih te energetskih i infrastrukturnih podsustava, koje izdaje Agencija za sigurnost željezničkog prometa.

Uz članak 45.
Ovim se člankom propisuje postupak ishođenja odobrenja za puštanje u uporabu pružnih prometno-upravljačkih i signalnih podsustava koji obuhvaćaju opremu ETCS-a i/ili RMR-a koje izdaje Agencija Europske unije za željeznice.

Uz članak 46.
Ovim se člankom propisuju uvjeti za stavljanje pokretnih podsustava na tržište.

Uz članak 47.
Ovim se člankom propisuje postupak izdavanja odobrenja za stavljanje vozila na tržište koje se podnosi Agenciji Europske unije za željeznice, odnosno Agenciji za sigurnost željezničkog prometa, ukoliko je područje uporabe vozila ograničeno samo na mrežu u Republici Hrvatskoj.

Uz članak 48.
Ovim se člankom propisuje obveza i postupak registracije vozila čije je stavljanje na tržište odobreno.

Uz članak 49.
Ovim se člankom propisuje obveza provjere prije nego što željeznički prijevoznik uporabi vozilo na području uporabe koje je utvrđeno u odobrenju za stavljanje na tržište.

Uz članak 50.
Ovim se člankom propisuje postupak izdavanja odobrenja za tip vozila te se propisuje obveza da se odobrenje za tip vozila unosi u Europski registar odobrenih tipova.

Uz članak 51.
Ovim se člankom propisuju uvjeti za sukladnost vozila s odobrenim tipom vozila.

Uz članak 52.
Ovim se člankom propisuju postupci ukoliko se utvrdi neusklađenost vozila ili tipova vozila s osnovnim zahtjevima.

Uz članak 53.
Ovim člankom propisuje se da ministarstvo nadležno za željeznički promet mora Europskoj komisiji i drugim tijelima država članica Europske unije prijaviti tijela za ocjenjivanje sukladnosti.

Uz članak 54.
Ovim se člankom propisuju zahtjevi za ministarstvo nadležno za željeznički promet i Hrvatsku akreditacijsku agenciju u postupku prijavljivanja tijela za ocjenjivanje sukladnosti.

Uz članak 55.
Ovim se člankom propisuje obveza ministarstva nadležnog za željeznički promet obavještavanja Europske komisije o postupcima za ocjenjivanje, prijavljivanje i nadgledanje tijela za ocjenjivanje sukladnosti i svim promjenama u vezi s tim postupcima.

Uz članak 56.
Ovim se člankom propisuju zahtjevi za tijela za ocjenjivanje sukladnosti.

Uz članak 57.
Ovim se člankom utvrđuju zahtjevi za nepristranost tijela za ocjenjivanje sukladnosti.

Uz članak 58.
Ovim se člankom propisuju uvjeti koje mora ispunjavati osoblje tijela za ocjenjivanje sukladnosti.

Uz članak 59.
Ovim se člankom propisuju da su tijela za ocjenjivanje sukladnosti usklađena s normama ukoliko su upućivanja na te norme objavljena u Službenom listu Europske unije.

Uz članak 60.
Ovim se člankom propisuje mogućnost dodijele ugovora podizvođačima ili ovisnim društvima od strane prijavljenog tijela.

Uz članak 61.
Ovim se člankom propisuju obveze i zahtjevi za akreditirana interna tijela.

Uz članak 62.
Ovim se člankom propisuje postupak podnošenja zahtjeva za prijavljivanje tijela za ocjenjivanje sukladnosti ministarstvu nadležnom za željeznički promet.

Uz članak 63.
Ovim se člankom propisuje postupak prijavljivanja tijela za ocjenjivanje sukladnosti koje provodi ministarstvo nadležno za željeznički promet.

Uz članak 64.
Ovim se člankom propisuje postupak ukoliko se utvrdi da prijavljeno tijelo više ne ispunjava uvjete.

Uz članak 65.
Ovim se člankom propisuje obveza ministarstva nadležnog za željeznički promet da na zahtjev Europske komisije dostavlja sve informacije koje se odnose na osnovu za prijavljivanje ili održavanje stručnosti prijavljenog tijela.

Uz članak 66.
Ovim se člankom propisuju obveze prijavljenih tijela za ocjenjivanje sukladnosti.

Uz članak 67.
Ovim se člankom propisuje obveza prijavljenih tijela za ocjenjivanje sukladnosti pružanja informacija ministarstvu nadležnom za željeznički promet, nacionalna tijela nadležna za sigurnost i Agenciji Europske unije za željeznice.

Uz članak 68.
Ovim se člankom propisuje obveza sudjelovanja prijavljenih tijela za ocjenjivanje sukladnosti u radu resorne grupe.

Uz članak 69.
Ovim se člankom propisuju zahtjevi za imenovana tijela, njihove operativne obveze i obveze obavješćivanja.

Uz članak 70.
Ovim se člankom propisuje da Agencija za sigurnost željezničkog prometa svakom vozilu koje je registrirano u Republici Hrvatskoj dodjeljuje europski broj vozila.

Uz članak 71.
Ovim se člankom propisuje da je Agencija za sigurnost željezničkog prometa registracijski subjekt u Republici Hrvatskoj, u skladu s Provedbenom odlukom Komisije (EU) 2018/1614 te se propisuje obveza posjednika vozila da obavijesti Agenciju za sigurnost željezničkog prometa o svakoj promjeni vezanoj uz vozilo.

Uz članak 72.
Ovim se člankom propisuje obveza upravitelja infrastrukture o objavljivanju i ažuriranju podataka u registru infrastrukture kao i obveza prikupljanja, održavanja i razmjene podataka o pristupačnosti imovine.

Uz članak 73.
Ovim se člankom propisuje prijelazni režim za uporabu vozila za vozila koja imaju odobrenja za puštanje u uporabu prije 16. lipnja 2019. godine.

Uz članak 74.
Ovim se člankom propisuje područje primjene poglavlja o strojovođama.

Uz članak 75.
Ovim se člankom propisuju ovlaštenja koje strojovođa mora imati kako bi mogao upravljati vlakom.

Uz članak 76.
Ovim se člankom propisuje zabrana krivotvorenja dozvola i potvrda te neovlašteno korištenja registra.

Uz članak 77.
Ovim se člankom propisuje da dozvolu izdaje Agencija za sigurnost željezničkog prometa, a potvrdu željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture koji zapošljava ili ugovara usluge strojovođe.

Uz članak 78.
Ovim se člankom propisuju zemljopisna područja valjanosti dozvole i potvrde.

Uz članak 79.
Ovim se člankom propisuje priznavanje ovlaštenja strojovođa iz treće zemlje koji rade isključivo na pograničnim odsjecima željezničkog sustava Republike Hrvatske.

Uz članak 80.
Ovim se člankom propisuju minimalni zahtjevi za dobivanje dozvole.

Uz članak 81.
Ovim se člankom propisuje donja dobna granica za dobivanje dozvole.

Uz članak 82.
Ovim se člankom propisuju osnovni zahtjevi koje mora ispuniti podnositelj zahtjeva za izdavanje dozvole.

Uz članak 83.
Ovim se člankom pripisuje zahtjev za poznavanje jezika u skladu s Uredbom Komisije (EU) 2019/554.

Uz članak 84.
Ovim se člankom propisuju stručne kvalifikacije koje mora imati podnositelj zahtjeva za izdavanje potvrde.

Uz članak 85.
Ovim se člankom propisuje postupak za dobivanje dozvole.

Uz članak 86.
Ovim se člankom propisuje postupak za dobivanje potvrde.

Uz članak 87.
Ovim se člankom propisuju obveza redovnih provjera kako bi dozvola i potvrda ostale valjane.

Uz članak 88.
Ovim se člankom propisuje valjanost dozvole i potvrde nakon prestanka radnog odnosa strojovođe.

Uz članak 89.
Ovim se člankom propisuje način nadzora strojovođe od strane željezničkih prijevoznika i upravitelja infrastrukture.

Uz članak 90.
Ovim se člankom propisuju zadaci i nadležnosti Agencije za sigurnost željezničkog prometa vezano za ovlaštenja za strojovođe.

Uz članak 91.
Ovim se člankom propisuju zahtjevi za priznavanje zdravstvenih ustanova, trgovačkih društava koja obavljaju djelatnost medicine rada i specijalista medicine rada u privatnoj praksi kao i izdavanje ovlaštenja centrima za osposobljavanje.

Uz članak 92.
Ovim se člankom propisuje postupak žalbe na odluku nadležnog tijela.

Uz članak 93.
Ovim se člankom propisuje obveza vođenja registara i razmjena informacija od strane Agencije za sigurnost željezničkog prometa te željezničkih prijevoznika i upravitelja infrastrukture.

Uz članak 94.
Ovim se člankom propisuju način, metode i ciljevi osposobljavanja strojovođa za dobivanje dozvole.

Uz članak 95.
Ovim se člankom propisuje tko snosi troškove osposobljavanja u slučaju prestanka radnog odnosa strojovođe.

Uz članak 96.
Ovim se člankom propisuju uvjeti za ispite i ispitivače te tijek ispitivanja i ocjenjivanja znanja.

Uz članak 97.
Ovim se člankom propisuje da Agencija za sigurnost željezničkog prometa mora osigurati da su sve aktivnosti povezane s osposobljavanjem, ocjenjivanjem vještina i ažuriranjem dozvola i potvrda, pod stalnim nadzorom u okviru sustava standarda kvalitete, ukoliko to već nije obuhvaćeno sustavima upravljanja sigurnošću.

Uz članak 98.
Ovim se člankom propisuju aktivnosti Agencije za sigurnost željezničkog prometa vezane za kontrolu ispunjavanja zahtjeva iz poglavlja o strojovođama.

Uz članak 99.
Ovim se člankom propisuje obveza suradnje Agencije za sigurnost željezničkog prometa s nadležnim tijelima drugih država članica Europske unije u dijelu vezanom za strojovođe.

Uz članak 100.
Ovim se člankom propisuje područje primjene poglavlja koji se odnosi na mobilno željezničko osoblje koje obavlja interoperabilne prekogranične usluge putem željezničkih prijevoznika.

Uz članak 101.
Ovim se člankom propisuje dnevni odmor kod kuće i njegovo trajanje.

Uz članak 102.
Ovim se člankom propisuje dnevni odmor izvan kuće te smještaj radnika.

Uz članak 103.
Ovim se člankom propisuju odmori strojovođa tijekom radnog vremena kao i njihovo trajanje.

Uz članak 104.
Ovim se člankom propisuju odmori ostalog osoblja vlaka tijekom radnog vremena.

Uz članak 105.
Ovim se člankom propisuje razdoblje i trajanje tjednog odmora mobilnog osoblja.

Uz članak 106.
Ovim se člankom propisuje najdulje vrijeme vožnje u dnevnoj i u noćnoj smjeni te najdulje vrijeme vožnje tijekom dvotjednog razdoblja.

Uz članak 107.
Ovim se člankom propisuje obveza vođenja i čuvanja evidencije o radnom vremenu mobilnog osoblja.

Uz članak 108.
Ovim se člankom propisuje očuvanje razine dostignute zaštite mobilnog osoblja koje obavlja interoperabilne prekogranične usluge.

Uz članak 109.
Ovim se člankom propisuje tehnička dokumentacija potrebna za projektiranje željezničke infrastrukture.

Uz članak 110.
Ovim se člankom propisuju uvjeti za građenje u pružnom pojasu.

Uz članak 111.
Ovim se člankom propisuju uvjeti za građenje u zaštitnom pružnom i infrastrukturnom pojasu.

Uz članak 112.
Ovim se člankom propisuje da upravni nadzor nad poslovima povjerenim ovim Zakonom obavlja ministarstvo nadležno za željeznički promet.

Uz članak 113.
Ovim se člankom propisuje da inspekcijski nadzor nad provedbom ovoga Zakona i izravno primjenjivim propisima Europske unije provode željeznički inspektori te su propisani uvjeti koje oni moraju zadovoljavati. Sukladno važećem zakonu inspektor može obavljati inspekcijski nadzor za sve podsustave neovisno o tome za koji podsustav ima položen stručni ispit. Ovim prijedlogom zakona moći će obavljati inspekcijski nadzor samo nad onim podsustavima za koje ima položen stručni ispit.

Uz članak 114.
Ovim se člankom propisuje način identifikacije željezničkog inspektora.

Uz članak 115.
Ovim su člankom propisane ovlasti željezničkog inspektora.

Uz članak 116.
Ovim se člankom propisuje obveze osoba koje se nadziru u postupku inspekcijskog nadzora.

Uz članak 117.
Ovim se člankom propisuje tijek inspekcijskog postupka.

Uz članak 118.
Ovim se člankom propisuje da protiv rješenja željezničkog inspektora nije dopuštena žalba, ali se može u roku od 30 dana od dana dostave rješenja pokrenuti upravni spor pred nadležnim upravnim sudom.

Uz članak 119.
Ovim se člankom propisuju prekršaji pravnih i fizičkih osoba čije osoblje i sredstva odnosno djelatnost podliježu inspekcijskom nadzoru.

Uz članak 120.
Ovim se člankom propisuju prekršaji pravnih i fizičkih osoba čija djelatnost podliježe nadzoru Agencije za sigurnost željezničkog prometa.

Uz članak 121.
Ovim se člankom određuje da se prekršajni postupak vodi po općem propisu o prekršajima.

Uz članak 122.
Ovim se člankom određuje se da važeće potvrde i uvjerenja o sigurnosti, dozvole za strojovođe, ovlaštenja subjekata nadležnih za održavanje i odobrenja za puštanje u uporabu podsustava ostaju na snazi do njihovog isteka, dok odobrenja za tijela za ocjenjivanje sukladnosti s nacionalnim pravilima za strukturne podsustave izdana od ministarstva nadležnog za željeznički promet prema odredbama Zakona o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava (Narodne novine, br. 82/13., 18/15., 110/15. i 70/17.) i Zakona o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava („Narodne novine“, broj 63/20.) ostaju na snazi godinu dana od stupanju na snagu ovoga Zakona.

Uz članak 123.
Ovim se člankom određuje mogućnost zadiranja postojećih građevina ili njihovi dijelovi izgrađenih do dana stupanja na snagu Zakona o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava („Narodne novine“, broj 63/20.) 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.

Uz članak 124.
Ovim se člankom određuje da članovi Upravnog vijeća Agencije za sigurnost željezničkog prometa zadržavaju svoj status do isteka roka na koji su imenovani. Članak propisuje i da će se stupanjem na snagu Zakona provesti novi natječaj za ravnatelja Agencije za sigurnost željezničkog prometa.

Uz članak 125.
Ovim člankom propisuje se prijelazni režim za nacionalna sigurnosna pravila i nacionalna pravila za strukturne podsustave.

Uz članak 126.
Ovim člankom određuje se rok za donošenje predviđenih pravilnika, ostajanje na snazi i primjena postojećih pravilnika i odluka te rok za donošenje propisa upravitelja infrastrukture.

Uz članak 127.
Ovim se člankom određuje prestanak važenja postojećeg Zakona o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava, pravilnika i odluka koji su doneseni na temelju tog Zakona.

Uz članak 128.
Ovim se člankom određuje prestanak važenja obvezujućih mjera Agencije za sigurnost željezničkog prometa.

Uz članak 129.
Ovim člankom određuje se da će se postupci započeti prema odredbama Zakona o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava (Narodne novine, broj 63/20.) do dana stupanja na snagu ovoga Zakona dovršiti prema odredbama tog Zakona.

Uz članak 130.
Ovim se člankom uređuje stupanje na snagu Zakona.

PRILOZI
- **Obrazac iskaza o procjeni učinaka propisa**
- **Izvješće o provedenom savjetovanju sa zainteresiranom javnošću**
- **Izjava o usklađenosti prijedloga propisa s pravnom stečevinom Europske unije**
- **Usporedni prikaz podudaranja odredbi propisa Europske unije s prijedlogom propisa**

PRILOG 4.:			
OBRAZAC ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA			
1.	**OPĆE INFORMACIJE**		
1.1.	Stručni nositelj:	**Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture**	
1.2.	Naziv propisa:	**Nacrt prijedloga Zakona o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava**	
1.3.	Program rada Vlade Republike Hrvatske, akt strateškog planiranja ili reformska mjera:	Da/Ne: **Ne**	Naziv akta: Opis mjere:
1.4.	Plan usklađivanja zakonodavstva Republike Hrvatske s pravnom stečevinom Europske unije	Da/Ne: **Da**	Naziv pravne stečevine: 1.Direktiva (EU) 2016/798 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. svibnja 2016. o sigurnosti željeznica 2.Direktiva (EU) 2016/797 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. svibnja 2016. o interoperabilnosti željezničkog sustava u Europskoj uniji 3.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 4.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.	**UTVRĐIVANJE PROBLEMA**		
2.1.	Nacrtom prijedloga Zakona o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava rješava se problem sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava smanjenjem nesreća i izvanrednih događaja na željezničkim prugama Republike Hrvatske. U nacionalno zakonodavstvo implementirat će se odredbe Direktive (EU) 2016/798 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. svibnja 2016. o sigurnosti željeznica, koje osiguravaju razvoj i poboljšanje sigurnosti željezničkog sustava, olakšavaju pristup tržištu usluga željezničkog prijevoza te		

	definiraju odgovornosti između sudionika u željezničkom sustavu Unije i određuju zajednička načela upravljanja, reguliranja i nadzora sigurnosti željeznica. Odredbama Direktive (EU) 2016/797 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. svibnja 2016. o interoperabilnosti željezničkog sustava u Europskoj uniji utvrdit će se uvjeti koji se moraju ispuniti radi ostvarivanja interoperabilnosti željezničkog sustava, kako bi se definirala optimalna razina tehničke usklađenosti, omogućio razvoj i poboljšanje usluga željezničkog prijevoza u Europskoj uniji i s trećim zemljama te doprinijelo dovršetku jedinstvenog europskog željezničkog prostora i postupnom ostvarenju unutarnjeg tržišta. Implementirat će se i odredbe 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, kojom se olakšava mobilnost strojovođa među državama članicama i među različitim željezničkim prijevoznicima te općenito pojednostavnjuje priznavanje dozvola i usklađenih dopunskih potvrda od strane svih sudionika u željezničkom sektoru. Također, kroz navedeni zakon implementirat će se i odredbe 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, kojom se osigurava provedba Sporazuma zaključenog 27. siječnja 2004. između navedenih strana o određenim pitanjima uvjeta rada mobilnih radnika koji obavljaju interoperabilne prekogranične usluge. Također, navedenim zakonom rješava se problem dodatnog usklađivanja s pravnom stečevinom Europske unije u procesu deregulacije i usklađivanja nacionalnih pravila, provedenom u suradnji s Agencijom Europske unije za željeznice, sukladno člancima 25. i 26. Uredbe (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), s obzirom na to da uredbe EU osiguravaju jedinstvenu primjenu prava Europske unije te zamjenjuju nacionalne propise koji nisu u skladu s njihovim materijalnopravnim odredbama.
2.2.	Izvor podataka:
	Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture.
3.	**UTVRĐIVANJE POSEBNOG CILJA**
3.1.	Opis posebnog cilja
	Cilj je uređivanje sigurnosti i interoperabilnost željezničkog sustava, mjera za razvoj i upravljanje sigurnošću, uvjeta za postizanje interoperabilnosti željezničkog sustava, uvjeta za sigurno upravljanje željezničkim prometom i za sigurno odvijanje željezničkog prometa, uvjeta za obavljanje djelatnosti upravitelja infrastrukture i željezničkih prijevoznika, uvjeta za strojovođe i ostale izvršne radnike, postupanja tijela nadležnog za sigurnost željezničkog prometa i tijela za istraživanje željezničkih nesreća te nadzor sigurnosti i inspekcijski nadzor. Navedeno doprinosi daljnjem razvoju sigurnosti željezničkog sustava koji 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. Također, potrebno je utvrditi uvjete koji se moraju ispuniti radi ostvarivanja interoperabilnosti željezničkog sustava kako bi se definirala optimalna razina tehničke

	usklađenosti, omogućio razvoj i poboljšanje usluga željezničkog prijevoza u Europskoj 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.	
3.2.	Opis svrhe propisa	
	Nacrtom prijedloga Zakona se namjerava osigurati provedba Direktive (EU) 2016/798 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. svibnja 2016. o sigurnosti željeznica, Direktive (EU) 2016/797 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. svibnja 2016. o interoperabilnosti željezničkog sustava u Europskoj uniji, 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. Izrada nacrta prijedloga Zakona potrebna je zbog povećanja sigurnosti u području svih željezničkih podsustava, a s ciljem smanjenja nesreća i izvanrednih događaja. Države članice Europske unije u obvezi su osigurati postizanje ciljeva direktiva koje donosi Vijeće pa tako i Direktive (EU) 2016/798 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. svibnja 2016. o sigurnosti željeznica, Direktive (EU) 2016/797 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. svibnja 2016. o interoperabilnosti željezničkog sustava u Europskoj uniji, 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.	
3.3.	Razmotrena druga moguća normativna i nenormativna rješenja	
	Nisu moguća druga normativna i nenormativna rješenja budući se usklađivanje nacionalnih propisa i EU zakonodavstva može provesti jedino donošenjem novog Zakona o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava.	
3.4.	Izvor podataka:	
	Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture.	
4.	**UTVRĐIVANJE UČINAKA I ADRESATA**	
4.1.	Posebni cilj: Donošenjem novog propisa osigurati će se usklađivanje s Direktivom (EU) 2016/798 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. svibnja 2016. o sigurnosti željeznica, Direktivom (EU) 2016/797 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. svibnja 2016. o interoperabilnosti željezničkog sustava u Europskoj uniji, Direktivom 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 Direktivom 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.	
4.1.1.	Učinci na gospodarstvo:	Adresati:

	Mogući je neznatan učinak na pružatelje usluga u željezničkom putničkom i teretnom prijevozu te na upravitelja infrastrukture.	*Pružatelji usluga željezničkog prijevoza i upravitelj infrastrukture.*
4.1.2.	Učinci na održivi razvoj:	Adresati:
	Nisu utvrđeni učinci na održivi razvoj.	*Nisu utvrđeni adresati.*
4.1.3.	Učinci na socijalnu skrb:	Adresati:
	Nisu utvrđeni učinci na socijalnu skrb.	*Nisu utvrđeni adresati.*
4.1.4.	Učinci na zaštitu ljudskih prava:	Adresati:
	Nisu utvrđeni učinci na zaštitu ljudskih prava.	*Nisu utvrđeni adresati.*
4.1.5.	Učinci na druga područja:	Adresati:
	Nisu utvrđeni učinci na druga područja.	*Nisu utvrđeni adresati.*
5.	**ANALIZA UTVRĐENIH UČINAKA I ADRESATA**	
5.1.	Analiza učinaka i adresata u području gospodarstva:	
	Nacrt prijedloga zakona će izazvati neznatan financijski i administrativni učinak na pružatelje usluga u željezničkom putničkom i teretnom prijevozu i na upravitelja infrastrukture. Istodobno, dugoročno se očekuju pozitivni učinci kroz povećanje učinkovitosti sustava, smanjenje troškova nesreća i bolju konkurentnost željezničkog sektora. Imenovana tijela moraju proći postupak ponovne akreditacije, a upravitelj infrastrukture i željeznički prijevoznici moraju revidirati odnosno ažurirati svoje sustave upravljanja sigurnošću sukladno novom zakonu. Ukupni trošak akreditacije i revidiranje sustava upravljanja sigurnošću su zanemarivi troškovi.	
5.2.	Analiza učinaka i adresata u području održivog razvoja:	
	Nisu utvrđeni niti učinci niti adresati u području održivog razvoja.	
5.3.	Analiza učinaka i adresata u području socijalne skrbi:	
	Nisu utvrđeni niti učinci niti adresati u području socijalne skrbi.	
5.4.	Analiza učinaka i adresata u području zaštite ljudskih prava:	
	Nisu utvrđeni niti učinci niti adresati u području zaštite ljudskih prava.	
5.5.	Analiza učinaka i adresata u drugim područjima:	
	Nisu utvrđeni niti učinci niti adresati u drugim područjima.	
5.6.	Izvor podataka:	
	Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture.	
6.	**SAVJETOVANJE I KONZULTACIJE**	
6.1.	Savjetovanje: Savjetovanje je provedeno u razdoblju od 16. srpnja do 14. kolovoza 2026. godine putem središnjeg državnog internetskog portala za savjetovanje s javnošću (e-Savjetovanja). Na Nacrt prijedloga zakona je pristiglo 16 komentara od kojih su 2 prihvaćena.	
6.2.	Konzultacije: Nakon završetka postupka savjetovanja, Obrazac iskaza dostavlja se na mišljenje Uredu za zakonodavstvo Vlade RH.	
	ZAKLJUČAK	

7.1.	Pozitivni učinci: Predloženim Zakonom o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava provest će se usklađivanje s pravnom stečevinom Europske unije. Dugoročno se očekuju pozitivni učinci kroz povećanje učinkovitosti sustava, smanjenje troškova nesreća i bolju konkurentnost željezničkog sektora te poboljšanje interoperabilnosti željezničkog sustava.	Negativni učinci: Ne očekuju se negativni učinci.
7.2.	Zaključak o učincima koji će proisteći iz provedbe: Predloženim Zakonom uspostavlja cjeloviti, moderan i učinkoviti normativni okvir u području sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava koji je u potpunosti usklađen s pravnom stečevinom Europske unije.	
8.	**PRILOZI**	
8.1	Dokumenti u prilogu: Nema Priloga	
9.	**OVJERA ČELNIKA STRUČNOG NOSITELJA**	
	Potpis: **potpredsjednik Vlade i ministar, Oleg Butković** Datum: **18. rujna** **2026. godine**	

OBRAZAC IZVJEŠĆA O PROVEDENOM SAVJETOVANJU SA ZAINTERESIRANOM JAVNOŠĆU	
Naslov dokumenta	Nacrt prijedloga Zakona o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava
Stvaratelj dokumenta, tijelo koje provodi savjetovanje	Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture
Svrha dokumenta	Usklađivanje s pravnom stečevinom Europske i to u dijelu usklađivanja i implementiranja odredbi Direktive (EU) 2016/798 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. svibnja 2016. o sigurnosti željeznica, koje osiguravaju razvoj i poboljšanje sigurnosti željezničkog sustava, odredbi Direktive (EU) 2016/797 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. svibnja 2016. o interoperabilnosti željezničkog sustava u Europskoj uniji utvrđuju se uvjeti koji se moraju ispuniti radi ostvarivanja interoperabilnosti željezničkog sustava, odredbi 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, kojom se olakšava mobilnost strojovođa među državama članicama te odredbi 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. Također, provodi se dodatno usklađivanje s pravnom stečevinom Europske unije u procesu deregulacije i usklađivanja nacionalnih pravila provedenom u suradnji s Agencijom Europske unije za željeznice, sukladno člancima 25. i 26. Uredbe (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
Datum dokumenta	1. rujna 2026. godine
Verzija dokumenta	Prva
Vrsta dokumenta	Izvješće
Naziv nacrta zakona, drugog propisa ili akta	Nacrt prijedloga Zakona o Zakona o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava
Jedinstvena oznaka iz Plana donošenja zakona, drugih propisa i akata objavljenog	-

na internetskim stranicama Vlade	
Naziv tijela nadležnog za izradu nacrta	Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture
Koji su predstavnici zainteresirane javnosti bili uključeni u postupak izrade odnosno u rad stručne radne skupine za izradu nacrta?	Ministarstvo prostornoga uređenja, graditeljstva i državne imovine Agencija za sigurnost željezničkog prometa HŽ Infrastruktura d.o.o.
Je li nacrt bio objavljen na internetskim stranicama ili na drugi odgovarajući način? Ako jest, kada je nacrt objavljen, na kojoj internetskoj stranici i koliko je vremena ostavljeno za savjetovanje? Ako nije, zašto?	Da, na središnjem državnom portalu za savjetovanja sa zainteresiranom javnošću „e-Savjetovanja“ (https://esavjetovanja.gov.hr/Econ/10102) u razdoblju od 16. srpnja do 14. kolovoza 2026. godine.
Koji su predstavnici zainteresirane javnosti dostavili svoja očitovanja?	Amalija Dankić Marko Katić Marinko Tuškanec Hrvatska komora inženjera tehnologije prometa i transporta Slaven Marinić
ANALIZA DOSTAVLJENIH PRIMJEDBI Primjedbe koje su prihvaćene Primjedbe koje nisu prihvaćene i obrazloženje razloga za neprihvaćanje	Analiza pristiglih komentara i primjedbi objavljena je u popratnom Izvješću o provedenom savjetovanju na središnjem državnom portalu "e-Savjetovanja" (v. Izvješće o provedenom savjetovanju - Javno savjetovanje o Nacrtu prijedloga Zakona o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava).
Troškovi provedenog savjetovanja	Nije bilo troškova.

Izvješće o provedenom savjetovanju - Savjetovanje s javnošću o Nacrtu prijedloga Zakona o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava

R.br.	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
1.	Marinko Tuškanec	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O SIGURNOSTI I INTEROPERABILNOSTI ŽELJEZNIČKOG SUSTAVA II. OCJENA STANJA I OSNOVNA PITANJA KOJA SE TREBAJU UREDITI ZAKONOM TE POSLJEDICE KOJE ĆE DONOŠENJEM ZAKONA PROISTEĆI	Prijedlogom novoga Zakona o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava detaljiziraju se odredbe vezane uz strojovođe. Konceptualno je primjerenije zakonom dati okvir, a takav detaljni sadržaj prikladnije je oblikovati u podzakonski propis kakav trenutačno i imamo (Pravilnik o ovlaštenju strojovođa). Ako je intencija stavljanje izvan snage podzakonskih akata "kako bi se izbjegla kolizija s izravnom primjenjivim pravom Europske unije", zašto se koncept detaljiziranja odredbi o strojovođama nije primijenio i za ostale izvršne radnike (pojam izvršnih radnika u ovom prijedlogu uopće ne postoji, potpuno se izgubio)?	Nije prihvaćen	Područje kojim se uređuje područje strojovođa propisano je pravnom stečevinom Europske unije koje je potrebno prenijeti u zakonodavstvo Republike Hrvatske. Kako bi se smanjio broj akata u Republici Hrvatskoj kojim je navedeno područje uređeno, odlučeno je kako se potrebno prenese u Zakon o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava.Pojam izvršni radnik više se ne upotrebljava jer on nije u skladu sa zakonodavstvom Europske unije, već se koristi pojam osoblje koje obavlja zadatke relevantne za sigurnost, a isto je uređeno u izravno primjenjivoj Provedbenoj uredbi Komisije (EU) 2019/773 od 16. svibnja 2019. o tehničkoj specifikaciji za interoperabilnost za podsustav odvijanja prometa i upravljanja prometom željezničkog sustava u Europskoj uniji (TSI OPE). Slijedom navedenog, a budući da osoblje koje obavlja zadatke relevantne za sigurnost ne može biti područje za nacionalna sigurnosna pravila, u zakonodavstvu Republike Hrvatske isto se neće dodatno uređivati podzakonskim aktima.
2.	AMALIJA DANKIĆ	Usklađenost s pravnim aktima Europske unije Članak 2.	S obzirom da se isključivo dalje može pozivati na hrvatske pravilnike ukoliko je uređeno nekim od zakonskih oblika EU regulative, potrebno je izraditi službeni prijevod tih dokumenata (TSI, Delegirane uredbe, provedbene uredbe) na hrvatski jezik jer velika većina ih je još uvijek na engleskom jeziku.	Primljeno na znanje	Svi pravno obvezujući akti pravne stečevine Europske unije objavljuju se u Službenom listu Europske unije na svim službenim jezicima Europske unije, pa tako i na hrvatskom jeziku te su dostupni na službenim mrežnim stranicama https://eur-lex.europa.eu/homepage.html
3.	Marinko Tuškanec	Definicije Članak 4.	Pojam pod r. br. 44. "potvrda", na svim mjestima na kojima se u tekstu ovoga zakona pojavljuje, treba	Nije prihvaćen	Za potrebe Nacrta prijedloga Zakona o sigurnosti i interoperabilnosti

R.br.	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			zamijeniti pojmom "dopunska potvrda" kako bi terminologija bila usklađena s relevantnom EU regulativom, a posebice s Uredbom Komisije (EU) br. 36/2010. U službenoj korespondenciji unutar željezničkog sektora već je ustaljen ispravan i potpun pojam "dopunska potvrda" pa bi ga bilo primjereno koristiti i u zakonskim odredbama. Također, pridjev dopunska označava suštinu toga dokumenta.		željezničkog sustava koristi se pojam potvrda te stoga ne treba uz svako pojavljivanje navedenog pojma koristiti izraz usklađena dopunska potvrda, budući da je isto već sadržano u definiciji.
4.	Marinko Tuškanec	Pristup centrima za osposobljavanje Članak 11.	U odredbama ovoga članka, osim željezničkih prijevoznika i upravitelja infrastrukture, trebalo bi prepoznati i izvođače radova na željezničkoj mreži.	Nije prihvaćen	Upravitelj infrastrukture ili željeznički prijevoznik kad podugovara određene usluge mora osposobiti djelatnike tvrtke s kojom je potpisan ugovor. Navedeno je propisano člankom 5. nacrta Zakona o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava kojim je propisana uloga svih sudionika željezničkog sustava u razvoju i poboljšanju sigurnosti željeznice.
5.	Marinko Tuškanec	Pristup centrima za osposobljavanje Članak 11.	Stavak 1. ovoga članka dopuniti rečenicom koja glasi: "Rješenjem nacionalnoga tijela nadležnoga za sigurnost o ovlaštenju pojedinoga centra za osposobljavanje strojovođa mora biti jasno određeno je li taj centar ovlašten isključivo za osposobljavanje svojih zaposlenika ili je ovlašten i za osposobljavanje strojovođa drugih pravnih osoba."	Nije prihvaćen	Člankom 5. Odluke Komisije 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 (priopćena pod brojem dokumenta C(2011) 7966) (Tekst značajan za EGP) (2011/765/EU) centre za osposobljavanje koji pripadaju željezničkom prijevozniku ili upravitelju infrastrukture, a koji provode osposobljavanje isključivo za osobe poduzeća kojem pripadaju, nacionalno tijelo nadležno za sigurnost u relevantnu potvrdu o sigurnosti za željezničkog prijevoznika ili uvjerenje o sigurnosti upravitelja željezničke infrastrukture unosi izjavu o priznavanju centara za osposobljavanje
6.	MARKO KATIĆ	Sukladnost s tehničkim specifikacijama za interoperabilnost	Točka g) je prazna, bez teksta.	Primljeno na znanje	Prilikom pripreme i uređivanja teksta Nacrta prijedloga Zakona o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava za

R.br.	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
		i nacionalnim pravilima Članak 39.			objavu na središnjem državnom portalu za savjetovanje sa zainteresiranom javnošću eSavjetovanja dogodila se tehnička pogreška te je u članku 39. stavku 2. objavljena sedma točka g) koja ne postoji, već stavak ima samo šest točaka, od točke a) do točke f). Članak 39. Nacrta prijedloga Zakona o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava u potpunosti je preuzet iz članka 13. Direktive (EU) 2016/797 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. svibnja 2016. o interoperabilnosti željezničkog sustava u Europskoj uniji.
7.	SLAVEN MARINIĆ	Donja dobna granica Članak 81.	Prijedlog: Unutar Zakona propisati i odredbe o donjoj dobnoj granici za upravljanje vlakom za prijevoz putnika i vlakom za prijevoz opasnih tvari.	Nije prihvaćen	Predloženo je već odobreno nacionalno pravilo iz područja sigurnosti pod oznakom HR-SA-351-1-A u informatičkom sustavu Single Rules DataBase https://srd.era.europa.eu/national-rules/rule?id=377. Isto je propisano člankom 125. stavkom 3. točkom h) Nacrta prijedloga Zakona o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava.
8.	MARKO KATIĆ	Zadaci Agencije za sigurnost željezničkog prometa Članak 90.	U stavku (1) pod točkom c) bi trebalo pisati u skladu s člankom 98. umjesto 99.	Prihvaćen	Članak 90. stavak 1. točka c) mijenja se i glasi: privremeno ukida ili ukida dozvole, te obavještava željezničkog prijevoznika ili upravitelja infrastrukture o utemeljenim zahtjevima za privremenim ukidanjem potvrda u skladu s člankom 98. ovoga Zakona.
9.	Marinko Tuškanec	Zadaci Agencije za sigurnost željezničkog prometa Članak 90.	Odredbe stavka 4. ovoga članka trebale bi, osim željezničkog prijevoznika, prepoznati i upravitelja infrastrukture.	Nije prihvaćen	U potpunosti preuzeto iz članka 19. stavka 4. 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 (SL L 315, 3.12.2007.), kojim je propisano je da nadležno tijelo može prenijeti određene zadatke na željezničkog prijevoznika ili ugovara usluge željezničkog prijevoznika za obavljanje određenih zadataka. Stoga Agencija za sigurnost željezničkog prometa može prenijeti zadatke vezane uz izdaje i ažuriranje dozvola

R.br.	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
					za strojovođe samo željezničkim prijevoznicima i to samo ukoliko su ispunjeni određeni uvjeti.
10.	SLAVEN MARINIĆ	Odmori strojovođe tijekom radnog vremena Članak 103.	Prijedlog: Propisati Zakonom i odmore strojovođa tijekom radnog vremena u unutarnjem prometu.	Nije prihvaćen	U odobrenom nacionalnom pravilu iz područja sigurnosti pod oznakom HR-SA-374-1-A u informatičkom sustavu Single Rules DataBase https://srd.era.europa.eu/national-rules/rule?id=400 propisano je najveće dozvoljeno vrijeme neprekinute vožnje strojovođe. Isto je propisano člankom 125. stavkom 3. točkom a) Nacrta prijedloga Zakona o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava.
11.	SLAVEN MARINIĆ	Vrijeme vožnje Članak 106.	Prijedlog: Propisati Zakonom i vrijeme vožnje za strojovođe u putničkom i teretnom prijevozu u unutarnjem prometu.	Nije prihvaćen	Predloženo je već odobreno nacionalno pravilo iz područja sigurnosti pod oznakom HR-SA-374-1-A u informatičkom sustavu Single Rules DataBase https://srd.era.europa.eu/national-rules/rule?id=400. Isto je propisano člankom 125. stavkom 3. točkom a) Nacrta prijedloga Zakona o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava.
12.	HRVATSKA KOMORA INŽENJERA TEHNOLOGIJE PROMETA I TRANSPORTA	Tehnička dokumentacija Članak 109.	Predmet: Uređenje prometno-tehnoloških elaborata u tehničkoj dokumentaciji i tijekom izvođenja radova Poštovani, u vrijedećem Zakonu o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava dvije sadržajno, funkcionalno i vremenski različite vrste prometno-tehnoloških elaborata uređene su u dvije zasebne odredbe. Članak 84. stavak 5. uređuje prometno-tehnološki elaborat kao sastavni dio tehničke dokumentacije za građenje, modernizaciju i obnovu željezničke infrastrukture, dok članak 85. stavak 3. uređuje prometno-tehnološki elaborat organizacije prometa vlakova za vrijeme izvođenja radova koji utječu na odvijanje željezničkog prometa. Predloženi članak 109. navedene elaborate svodi	Nije prihvaćen	Sve predloženo u komentaru, ukoliko smatra da je potrebno, upravitelj željezničke infrastrukture može utvrditi svojim internim aktom. Organiziranje prometa za vrijeme izvođenja radova isključiva je nadležnost upravitelja infrastrukture kako je propisano člankom 5. Nacrta prijedloga Zakona o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava.

R.br.	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			na jednu opću odredbu prema kojoj sadržaj, namjenu i razinu elaborata utvrđuje upravitelj infrastrukture. Takvim se rješenjem ne razlikuju dvije vrste elaborata, ne propisuje se tko je ovlašten za njihovu izradu te se u Zakonu ne zadržava minimalni sadržaj i svrha pojedinog elaborata. Zbog toga predloženu odredbu treba precizirati. 1. Razlika između dviju vrsta prometno-tehnoloških elaboratalako su oba elaborata povezana s građenjem, modernizacijom i obnovom željezničke infrastrukture, njihova svrha i sadržaj nisu isti. Jedan elaborat definira projektno i konačno prometno-tehnološko rješenje infrastrukture, a drugi organizaciju i regulaciju prometa u privremenim uvjetima tijekom izvođenja radova. Prometno-tehnološki elaborat kao sastavni dio tehničke dokumentacije Izrađuje se u sklopu idejnog rješenja, idejnog projekta i glavnog projekta. Njime se analiziraju postojeće i prognozirano stanje prometa, definiraju funkcija i rješenja službenih mjesta, potreban broj i namjena kolosijeka i perona, organizacija i regulacija prometa, vozni red, infrastrukturni kapacitet, prometno osoblje, tehnološki zahtjevi za infrastrukturne podsustave te učinci planiranog zahvata. Prometno-tehnološki elaborat organizacije prometa vlakova za vrijeme izvođenja radova izrađuje se kada radovi utječu na odvijanje željezničkog prometa. Njime se definiraju faznost i dinamika radova, način organizacije i regulacije prometa u pojedinim fazama, zatvori pruge i kolosijeka, lagane vožnje, zamjenski prijevoz putnika, prilagodbe signalno-sigurnosnih uređaja, potreban broj prometnog osoblja, privremeni vozni redovi te		

R.br.	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			utjecaj radova na kapacitet infrastrukture. Navedeni elaborati mogu biti međusobno povezani, ali nisu međusobno zamjenjivi. Zakon zato treba zasebno utvrditi obvezu njihove izrade, ovlaštenog izrađivača i osnovnu svrhu, dok upravitelj infrastrukture može općim aktom detaljnije propisati njihov sadržaj i razinu razrade. 2. Nedostaci predloženog članka 109.Predloženi tekst članka 109. potrebno je izmijeniti iz sljedećih razloga: · ne razlikuje elaborat kojim se određuju prometno-tehnološka rješenja infrastrukture od elaborata kojim se uređuje organizacija prometa za vrijeme izvođenja radova · ne zadržava zakonsku obvezu da elaborate izrađuje ovlašteni inženjer tehnologije prometa i transporta, strukovnog razreda inženjera željezničkog prometa · ne određuje kada je prometno-tehnološki elaborat organizacije prometa vlakova za vrijeme izvođenja radova obvezan · ne propisuje obvezu odobrenja privremene organizacije prometa prije njezine primjene · cjelokupno uređenje sadržaja, namjene i razine elaborata prepušta upravitelju infrastrukture bez minimalnog zakonskog okvira. 3. Prijedlog novog teksta članka 109.Članak 109. (1) 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, ovisno o vrsti i razini tehničke dokumentacije, definiraju prometno-tehnološki uvjeti, funkcionalna i tehnološka rješenja željezničke		

R.br.	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			infrastrukture, organizacija i regulacija željezničkog prometa te učinci predloženog zahvata. (2) Ako se radovi izvode na željezničkoj pruzi otvorenoj za redoviti željeznički promet i utječu na njegovo odvijanje, potrebno je izraditi prometno-tehnološki elaborat organizacije prometa vlakova za vrijeme izvođenja radova, izrađen od ovlaštenog inženjera iz stavka 1. ovoga članka. (3) Elaboratom iz stavka 2. ovoga članka utvrđuju se faznost i dinamika izvođenja radova, privremeni uvjeti te način organizacije i regulacije željezničkog prometa, zatvori pruge ili kolosijeka, lagane vožnje, zamjenski prijevoz, potrebne prilagodbe željezničkih infrastrukturnih podsustava, potreban broj prometnog osoblja, privremeni vozni redovi i drugi uvjeti potrebni za sigurno odvijanje željezničkog prometa za vrijeme izvođenja radova. (4) Prometno-tehnološki elaborat iz stavka 2. ovoga članka mora odobriti upravitelj infrastrukture prije početka primjene njime utvrđene organizacije i regulacije željezničkog prometa. (5) Upravitelj infrastrukture općim aktom pobliže propisuje sadržaj, namjenu i razinu razrade prometno-tehnoloških elaborata iz stavaka 1. i 2. ovoga članka, ovisno o vrsti zahvata, razini tehničke dokumentacije i utjecaju radova na odvijanje željezničkog prometa. 4. Prijedlog izmjene članka 125. stavka 6.Radi usklađenja s predloženim člankom 109. stavkom 5., članak 125. stavak 6. predlaže se formulirati na sljedeći način: (6) Upravitelj infrastrukture donijet će opći akt iz članka 109. stavka 5. ovoga Zakona u roku od tri mjeseca od dana stupanja na snagu ovoga Zakona.		

R.br.	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			5. Obrazloženje predloženih izmjena Stavkom 1. zadržava se obveza iz vrijedeći članka 84. stavka 5. te se jasno utvrđuje da prometno-tehnološki elaborat čini stručnu i funkcionalnu podlogu za projektiranje željezničke infrastrukture. Elaborat se ne svodi samo na formalni dio tehničke dokumentacije, nego se njime provjerava opravdanost i funkcionalnost predloženog infrastrukturnog rješenja s obzirom na postojeće i prognozirane prometne potrebe. Stavcima 2. i 3. prenosi se svrha vrijedeći članka 85. stavka 3. i jasno se određuje da je zaseban elaborat obvezan kada izvođenje radova utječe na redoviti željeznički promet. Njegov je predmet privremena organizacija prometa, a ne konačno infrastrukturno rješenje. Zato mora obuhvatiti faznost radova, privremene režime prometa, zatvore, lagane vožnje, zamjenski prijevoz, privremene vozne redove i druge mjere potrebne za sigurno i provedivo odvijanje prometa tijekom radova. Stavkom 4. propisuje se odobrenje upravitelja infrastrukture prije primjene privremenog režima prometa. Takvo je odobrenje potrebno jer upravitelj infrastrukture odgovara za sigurno upravljanje infrastrukturom i sigurno odvijanje prometa na pruzi na kojoj se radovi izvode. Stavkom 5. upravitelju infrastrukture ostavlja se ovlast da općim aktom detaljno propiše sadržaj, namjenu i razinu razrade elaborata. Time se omogućuje prilagodba zahtjeva vrsti projekta i radova, ali se istodobno u Zakonu zadržavaju temeljna pravila o vrstama elaborata, njihovoj svrsi, obveznosti i ovlaštenom izrađivaču. 6. Zaključni prijedlog Predlaže se izmijeniti članak 109. i članak 125. stavak 6.		

R.br.	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			na prethodno navedeni način. Time bi se zadržala jasna razlika između prometno-tehnološkog elaborata kao sastavnog dijela tehničke dokumentacije i prometno-tehnološkog elaborata organizacije prometa vlakova za vrijeme izvođenja radova, uz jasno određenu stručnu odgovornost ovlaštenog inženjera i ovlast upravitelja infrastrukture da detaljnije uredi sadržaj i razinu njihove razrade. A. Prilog: Minimalni sadržaj Prometno tehnoloških elaborata U Prometno-tehnološkom idejnom rješenju potrebno je prikazati prometni položaj odabrane dionice, prometnu prognozu, prijedloge rješenja modernizacije odnosno izgradnje željezničke pruge i službenih mjesta te svih željezničkih infrastrukturnih podsustava, kao i učinke koji će biti postignuti nakon završetka modernizacije i elektrifikacije predmetne željezničke pruge. Za sva usvojena rješenja službenih mjesta potrebno je prikazati ulogu svakog službenog mjesta zasebno. Za kolodvore potrebno je opisati tehnološku funkciju kolodvora i željezničke infrastrukturne podsustave na području kolodvora i prikazati tehnološku shemu. Na temelju prognoze prometa proračunati potreban broj kolosijeka i njihovu korisnu duljinu te odrediti namjenu svakog kolosijeka u kolodvoru, potreban broj elektrificiranih kolosijeka. Za kolodvore u kojima je planiran lokalni rad potrebno je navesti potrebu za manevarskim odredima, te u čijoj nadležnosti će biti, kao i potrebu za drugim stabilnim postrojenjima (rampe za utovar i/ili istovar robe, skladišta). Za kolodvore koji će biti zaposjednuti, odrediti potreban broj i strukturu osoblja. Za svaki kolodvor potrebno je prikazati vrijeme zauzeća svakog kolosijeka radi prijama i otpreme vlakova, odnosno		

R.br.	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			planiranih manevarskih vožnji. Za stajališta potrebno je prikazati položaj i duljinu perona i način pristupa. Ostali elementi koje je potrebno razmotriti kod projektiranja stajališta i kolodvora: uređaji za putnike sa smanjenom pokretljivošću (PRM TSI) - npr. osiguranje pristupa do perona i zgrade kolodvora, usklađivanje/integracija sa sustavom lokalnog javnog prijevoza, sustav informiranja putnika, potreban broj parkirališnih mjesta. Na temelju izrađenih grafikona potrebno je prikazati infrastrukturni kapacitet na predmetnoj dionici. Za dionicu je potrebno izraditi pregledni planu (u ACAD-u). U prometno – tehnološkom elaboratu za idejni projekt potrebno je prikazati prometni položaj dionice u okviru željezničke pruge, kao i učinke koji će biti postignuti nakon završetka modernizacije i obnove predmetne pružne dionice. Pri izradi projektne dokumentacije potrebno je uzeti u obzir svu projektnu i ostalu dokumentaciju koja je u izradi, koja je u funkcionalnoj vezi s predmetom ovog zadatka, a nije predmet ovog Projekta. Kako se projekt koji je predmet ovog Projektnog zadatka veže na više postojećih željezničkih pruga koje će biti predmet modernizacije u neophodnom opsegu da se zadovolje postojeći i prognozirani prometni tokovi u robnom i putničkom prijevozu unutar željezničkog čvora, radi učinkovitog korištenja izgrađenih/moderniziranih dijelova željezničkih pruga, potrebno je projekt podijeliti u etape, odnosno definirati tehnološke cjeline koje mogu po izvođenju radova funkcionirati samostalno, a po završetku projekta se uključiti u cjelovit projekt bez dodatnih radova. U Prometno tehnološkom elaboratu je potrebno odrediti takve cjeline. Za određivanje takvih cjelina,		

R.br.	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			treba izraditi kriterije koji trebaju biti usuglašeni s Naručiteljem. Osim definiranja tehnoloških cjelina, potrebno je prikazati i jedinstven projekt koji se sastoji od svih cjelina i prikazati način njegovog funkcioniranja. U Prometno-tehnološkom elaboratu za Idejni projekt potrebno je prikazati prometni položaj prikazane dionice/željezničke pruge, odnosno definirane tehnološke cjeline, prijedloge rješenja modernizacije predmetne dionice željezničke pruge i službenih mjesta te svih željezničkih infrastrukturnih podsustava, kao i učinke koji će biti postignuti nakon završetka radova na predmetnoj dionici pojedine željezničke pruge. Potrebno je prikazati postojeće stanje i pregled dopuštenih infrastrukturnih brzina na željezničkoj pruzi prema vrijedećem voznom redu te njihova odstupanja od projektiranih veličina. U dijelu prikaza stvarnoga obujma prometa, potrebno je prikazati propusnu i prijevoznu moć pruge prema vrijedećem voznom redu u skladu s Objavom UIC 406. U okviru prikaza novoga stanja, potrebno je prikazati predviđena poboljšanja i promjenu propusne i prijevozne moći nakon provedbe radova na modernizaciji dionice prema Objavi UIC 406. Za službena mjesta za koja nisu izrađena Idejna rješenja, potrebno je u Prometno tehnološkom elaboratu za idejni projekt izraditi prometno tehnološko Idejno rješenje koje će biti podloga za daljnje aktivnosti izrade Idejnih rješenja za pojedine infrastrukturne podsustave i Studiju utjecaja na okoliš te za izradu dokumentacije Idejnih projekata za pojedine željezničke infrastrukturne podsustave. potrebno je navesti koje je zahvate potrebno izvesti u njemu radi prilagodbe za drugi kolosijek. Za sva usvojena rješenja službenih mjesta potrebno je prikazati ulogu svakog zasebno. U svakom		

R.br.	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			službenom mjestu, potrebno je obrazložiti potrebu kolosijeka, njihovu korisnu duljinu, namjenu, položaj i duljinu perona, način pristupa peronima, navesti signale prema vrsti (ulazni, izlazni, manevarski, granični kolosiječni i drugo), navesti broj i položaj skretnica, iskliznica i drugo. Za kolodvore potrebno je opisati tehnološki proces organizacije prometa u kolodvoru i prikazati namjenu pojedinih kolosijeka te njihovu zauzetost prilikom realizacije tehnološkog procesa. Potrebno je definirati način upravljanja prometom. Za stajališta je potrebno tehnološki prikazati položaj perona te način pristupa istima. Potrebno je prikazati minimalni broj parkirališnih mjesta za automobile i bicikle temeljem prometne prognoze izrađene za svako pojedino službeno mjesto. U sklopu Prometno-tehnološkog elaborata za idejni projekt potrebno je definirati posebne tehnološke zahtjeve za službene zgrade i druge građevine u službenim mjestima koji su potrebni za obavljanje funkcije tog službenog mjesta, u skladu s postavljenom organizacijom prometa i prijevoza. Potrebno je predvidjeti ugradbu potrebnih uređaja i opreme koji omogućuju primjenu postojećih i razvoj novih sadržaja za korisnike prijevoza u putničkom i teretnom prometu, uvažavajući planove razvoja lokalnih zajednica. Potrebno je omogućiti pristupe informacijskim sustavima za praćenje putničkog i teretnoga prometa, za komunikaciju i prijenos podataka između željezničkih prijevoznika i državnih organa, između željezničkih prijevoznika i upravitelja infrastrukture te željezničkih prijevoznika i njihovih krajnjih korisnika. Ovim tehnološkim zahtjevima je potrebno definirati potrebne preduvjete za primjenu i razvoj ITS sustava, a		

R.br.	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			posebno mogućnosti za informiranje putnika, uvođenje automatskih sustava za prodaju i poništavanje karata i drugo. Prema prometnoj prognozi po godinama potrebno je izračunati nova vozna vremena vlakova, prikazati vozni red vlakova i izračunati kapacitete na predmetnoj dionici u skladu s Objavom UIC 406. Vozni red mora biti koncipiran tako da se predvidi veći broj vlakova za prijevoz putnika nego je to po vrijedećem voznom redu, organiziran kao taktni promet u okviru lokalnoga i regionalnoga željezničkog prometa te potreban broj daljinskih vlakova za prijevoz putnika. U preostalom dijelu grafikona voznog reda predvidjeti teretne vlakove do popunjenosti grafikona voznoga reda. Obzirom na prometnu prognozu i izrađene grafikone voznoga reda, potrebno je opisati tehnološki proces organizacije prometa u kolodvorima i prikazati namjenu pojedinih kolosijeka te njihovu zauzetost prilikom realizacije tehnološkog procesa. U projektu je potrebno prikazati učinke koji će biti postignuti nakon nadogradnje drugog kolosijeka i izvedbe rekonstrukcije službenih mjesta. Ukoliko se pokaže da kapacitet pojedine dionice pruge/željezničke pruge za vrijeme radova i nakon izvedbe radova nije zadovoljavajući potrebno je predložiti idejno tehničko rješenje za povećanje kapaciteta pruge. Idejno rješenje proizašlo iz proračuna kapaciteta pruge potrebno je u daljnjoj razradi dokumentacije razraditi kao i za sve ostale infrastrukturne dijelove. Prema planiranom broju vlakova iz prognoze prometa u robnom i putničkom prijevozu potrebno je provjeriti kapacitet željezničke pruge. Kao podlogu za izradu elektroenergetskoga		

R.br.	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			proračuna za električnu vuču vlakova nakon završetka radova (nadogradnja drugoga kolosijeka i rekonstrukcija kolodvora), potrebno je izraditi maksimalni grafikon voznoga reda za sve EVP-e koji napajaju ovu pružnu dionicu. Kao elemente za maksimalni grafikon voznoga reda potrebno je koristiti izračunata vozna vremena, mase i duljine vlakova te vrstu vuče koja je uzeta u izračun kod izrade voznoga reda utemeljenoga na prometnoj prognozi. Navedeni grafikon voznoga reda biti će i podloga za izradu Elektroenergetskog proračuna. Ukoliko se predmetna dionica napaja iz EVP-a izvan obuhvata predmetne dionice, potrebno je izraditi grafikon i za tu dionicu. Temeljem izrađenih grafikona potrebno je prikazati infrastrukturni kapacitet na predmetnim dionicama. U Prometno-tehnološkom elaboratu za glavni projekt potrebno je prikazati sva konačna tehnološka rješenja ove poddionice željezničke pruge te službenih mjesta izrađenih u idejnom projektu, analizirati odstupanja od predviđenih rješenja (ukoliko do njih dođe), kao i učinke koji će biti postignuti nakon završetka modernizacije i obnove predmetne pružne dionice. Za dionicu željezničke pruge i sva službena mjesta potrebno je navesti sve podatke o željezničkim infrastrukturnim podsustavima, a prema konačnom rješenju, te isto prikazati u odgovarajućem mjerilu sa svim pripadajućim podacima (KM položaj, naziv i broj signala, skretnica, početak i kraj perona i drugo). Prometno – tehnološki elaborat naveden u točki 85. stavku 3. odnosi se na elaborat kojim se utvrđuje organizacija željezničkog prometa tijekom izvođenja radova. U tom elaboratu utvrđuje se organizacija prometa vlakova tijekom		

R.br.	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			radova prilikom uvođenja lagane vožnje, zatvora pruge, organizacija zamjenskog prijevoza, definiraju se uvjeti te moguće trajanje zatvora pruge i sl. Prometno-tehnološki elaborat organizacije prometa vlakova za vrijeme izvođenja radova potrebno je izraditi u cilju utvrđivanja faznosti cjelokupnog projekta kao i dinamike izvođenja radova pojedinih etapa tijekom rekonstrukcije kolodvora, otvorene pruge te načina funkcioniranja svih dijelova infrastrukturnog podsustava za vrijeme izvođenja radova. U faznosti i dinamici izvođenja radova i okvirnom trajanju pojedinih etapa potrebno je definirati radove na svakoj poddionici predmetne dionice pruge te njen utjecaj na organizaciju i regulaciju prometa vlakova. U faznosti radova i okvirnom trajanju u službenim mjestima potrebno je okvirno definirati potrebne radove u svakoj etapi rekonstrukcije, njen utjecaj na organizaciju i regulaciju prometa vlakova, način funkcioniranja postojećeg signalno - sigurnosnog uređaja te predvidjeti u kojoj etapi rekonstrukcije isti neće moći vise biti u funkciji. Prema definiranoj faznosti radova i okvirnoj dinamici izvođenja radova na otvorenoj pruzi i kolodvorima potrebno je obraditi, analizirati i prikazati način regulacije i organizacije prometa vlakova u uvjetima bez ometanja prometa, kod uvođenja lagane vožnje na mjestu izvođenja radova i prilikom uvođenja zatvora pojedinih dionica u određenim vremenskim intervalima. U preglednom planu predmetne poddionice željezničke pruge potrebno je okvirno prikazati sve planirane radove na željezničkoj i drugoj infrastrukturi te prema planiranim dozvolama podijeliti isti. Na preglednom planu potrebno je grafički prikazati radove na promatranoj dionici		

R.br.	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			pruge s točno navedenim radovima koji se izvode bez ometanja prometa, s djelomičnim ometanjem prometa te radovima koji zahtijevaju potpuni prekid prometa ili određenim vremenskim intervalima. Potrebno je navesti koje zahvate je potrebno izvesti na prilagodbi postojećih signalno- sigurnosnih uređaja. U skladu sa predviđenim načinom organizacije i regulacije prometa vlakova u svakoj predviđenoj fazi izvođenja radove potrebno je definirati potreban broj prometnog osoblja. Prema predviđenoj dinamici izvođenja radova potrebno je izraditi okvirne grafikone voznog reda za vrijeme izvođenja radova prema predviđenim zatvorima dionice i prilikom uvođenja lagane vožnje na mjestu izvođenja radova. Prometno – tehnološki elaborat naveden u članku članku 85. stavku 3. odnosi se na organizaciju prometa vlakova za vrijeme izvođenja radova na objektima u zaštitnom pružnom pojasu a radi kojih je potrebno uvesti određena ograničenja u organizaciji i regulaciji prometa. Navedeni elaborat izrađuje se u sklopu glavnih projekta te izvođenja radova. Prometno-tehnološki elaborat organizacije prometa vlakova za vrijeme izvođenja radova u sklopu glavnog projekta potrebno je izraditi nakon ishođene lokacijske dozvole, a sukladno Idejnom projektu te mora biti završen prije predaje Glavnih projekata u cilju provođenja faznosti cjelokupnog projekta definirane u Idejnom projektu kao i dinamike izvođenja radova pojedinih etapa tijekom modernizacije i rekonstrukcije kolodvora, otvorene pruge, te načina funkcioniranja svih dijelova infrastrukturnog podsustava za vrijeme izvođenja radova. U faznosti i dinamici izvođenja radova i okvirnom		

R.br.	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			trajanju pojedinih etapa potrebno je definirati radove na svakoj tehnološkoj cjelini definiranoj u Idejnom projektu te njen utjecaj na organizaciju i regulaciju prometa vlakova. U okviru definiranja vrste radova, potrebno je predvidjeti i adekvatno prikazati vremensko razdoblje potpunog prekida prometa na pojedinoj dionici. U faznosti radova i okvirnom trajanju u službenim mjestima potrebno je okvirno definirati potrebne radove u svakoj etapi rekonstrukcije, njen utjecaj na organizaciju i regulaciju prometa vlakova, način funkcioniranja postojećeg signalno – sigurnosnog uređaja te predvidjeti u kojoj etapi rekonstrukcije isti neće moći više biti u funkciji. Osim navedenog, navesti na koji način izvođenje radova na jednoj dionici utječe na organizaciju prijevoza na susjednoj dionici. Prema definiranoj faznosti radova i okvirnoj dinamici izvođenja radova na otvorenoj pruzi i kolodvorima potrebno je obraditi, analizirati i prikazati način regulacije i organizacije prometa vlakova u uvjetima bez ometanja prometa, kod uvođenja lagane vožnje na mjestu izvođenja radova i prilikom uvođenja zatvora pojedinih dionica u određenim vremenskim intervalima. Također, potrebno točno definirati za izvođenje kojih radova je potrebno uvođenje lagane vožnje, trajanje lagane vožnje i dio pruge na kojoj je uvedena lagana vožnja. Isto tako potrebno je definirati način odvijanja prometa za vrijeme izvođenja radova koji su predmet lagane vožnje (kod paralelnih pruga, te odrediti potrebu da se i ovdje uvodi lagana vožnja). Predvidjeti koliko se produžava vozno vrijeme zbog uvedene lagane vožnje. U preglednom planu predmetne dionice željezničke pruge potrebno je okvirno prikazati sve planirane radove na		

R.br.	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			željezničkoj i drugoj infrastrukturi te prema planiranim dozvolama podijeliti isti. Na preglednom planu potrebno je grafički prikazati radove na promatranoj dionici pruge s točno navedenim radovima koji se izvode bez ometanja prometa, s djelomičnim ometanjem prometa te radovima koji zahtijevaju potpuni prekid prometa u određenim vremenskim intervalima. Potrebno je navesti koje zahvate je potrebno izvesti na prilagodbi postojećih signalno - sigurnosnih uređaja i kontaktne mreže. U skladu sa predviđenim načinom organizacije i regulacije prometa vlakova u svakoj predviđenoj fazi izvođenja radova, potrebno je definirati potreban broj prometnog osoblja. Prema predviđenoj dinamici izvođenja radova, potrebno je izraditi okvirne grafikone voznog reda za vrijeme izvođenja radova prema predviđenim zatvorima dionice i prilikom uvođenja lagane vožnje na mjestu izvođenja radova. Potrebno je obraditi sljedeće: pregledni plan pružne dionice prema dozvolama faznost radova i okvirno trajanje faza na modernizaciji i obnovi otvorene pruge faznost radova i okvirno trajanje faza na rekonstrukciji za svako pojedinačno službeno mjesto (kolodvor i stajalište) način odvijanja prometa u različitim fazama radova u službenim mjestima te okvirno trajanje zatvora pruge grafički prikaz svih radova na promatranoj dionici pruge s točno navedenim radovima koji se izvode bez ometanja prometa, s djelomičnim ometanjem prometa, te radovima koji zahtjevaju potpuni prekid prometa u određenim vremenskim intervalima načine regulacije prometa tijekom odvijanja radova (prilagodba signalno-sigurnosnih uređaja,		

R.br.	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			uvođenje kolodvorskog razmaka, uvođenje privremenih odjavnica) definiranje potrebnog broja prometnog osoblja kod promjene sustava osiguranja kolodvora i pruge u pojedinim fazama izvođenja radova organizaciju željezničkog prometa (teretni vlakovi, vlakovi za prijevoz putnika, prijevoz putnika autobusima) definirati intervale te obrte autobusa kada se oni uvode kao supstitucija umjesto putničkih vlakova u pojedinim fazama izvođenja radova okvirne grafikone voznog reda za vrijeme izvođenja radova prema predviđenim zatvorima dionice i prilikom uvođenja lagane vožnje na mjestu izvođenja radova izračun kapaciteta predmetne dionice pruge za vrijeme izvođenja radova po poddionicama (pod fazama). Prometno-tehnološki elaborat organizacije prometa vlakova za vrijeme izvođenja radova u sklopu izvođenja radova potrebno je obzirom na faznost projekta i dinamiku izvođenja radova pojedinih etapa tijekom modernizacije i rekonstrukcije kolodvora, otvorene pruge, definirati način funkcioniranja svih dijelova infrastrukturnog podsustava za vrijeme izvođenja radova. U faznosti i dinamici izvođenja radova potrebno je definirati radove na svakoj definiranoj tehnološkoj te njen utjecaj na organizaciju i regulaciju prometa vlakova. U okviru definiranja vrste radova, potrebno je predvidjeti i adekvatno prikazati vremensko razdoblje potpunog prekida prometa. Također, potrebno točno definirati za izvođenje kojih radova je potrebno uvođenje lagane vožnje, trajanje lagane vožnje i dio pruge na kojoj je uvedena lagana vožnja. Isto tako potrebno je definirati način odvijanja prometa za vrijeme izvođenja radova koji su predmet lagane		

R.br.	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			vožnje (kod paralelnih pruga, te odrediti potrebu da se i ovdje uvodi lagana vožnja). Predvidjeti koliko se produžava vozno vrijeme zbog uvedene lagane vožnje. Potrebno je navesti koje zahvate je potrebno izvesti na prilagodbi postojećih signalno - sigurnosnih uređaja i kontaktne mreže. U skladu sa predviđenim načinom organizacije i regulacije prometa vlakova u svakoj predviđenoj fazi izvođenja radova, potrebno je definirati potreban broj prometnog osoblja.		
13.	MARKO KATIĆ	Prekršaji pravnih i fizičkih osoba čije osoblje i sredstva odnosno djelatnost podliježu inspekcijskom nadzoru Članak 119.	Članak 119. stavak 1. točka 11. kažnjava ECM (novčanom kaznom 15.000-40.000 eura) ako ne osigura sigurno stanje vozila kroz sustav održavanja (čl. 12. st. 2. — cijeli stavak). Zatim, članak 119. stavak 3. točke 3.-6. kažnjava istog ECM-a za iste te obveze, samo raščlanjene po pod-točkama a)-d) istog članka 12. stavka 2. — ali s bitno nižom kaznom (10.000-25.000 eura). Čini se da se radi o istoj pravnoj obvezi kažnjenoj na dva mjesta s dva različita raspona kazne, što otvara pitanje koja se odredba zapravo primjenjuje Isto tako prekoračenje vremena vožnje (čl. 106.) ili nepoštivanje odmora mobilnog željezničkog osoblja (strojovođe) kažnjava se u rasponu 4.000-15.000 eura (čl. 119. st. 5.), dok neke administrativne stvari nose kaznu do 40.000 eura. S obzirom da je umor strojovođe izravan uzrok nesreća (ljudski faktor), to djeluje kao nesrazmjer težine kazni.	Nije prihvaćen	U članku 119. stavku 1. točki 11. subjekt nadležan za održavanje vozila kažnjava se zbog toga jer željeznička vozila, za čije je održavanje nadležan, nisu u stanju koje omogućuje sigurnu vožnju, dok se u članku 119. stavku 3. točkama 3. do 6. subjekt nadležan za održavanje vozila kažnjava zbog neuspostavljanja sustava održavanja vozila koji mora ispuniti zadaće iz članka 12. stavka 2. točaka a) do d).Visine novčanih kazni iz članka 119. stavka 5. koje se odnose na dovoljno su odvraćajuće za prekršaje vezane uz nepoštivanje odmora mobilnog željezničkog osoblja koje obavlja interoperabilne prekogranične usluge putem željezničkih prijevoznika. Također, Kaznenim zakonom propisane su sankcije ukoliko sudionik u željezničkom prometu kršenjem propisa kojim se uređuje područje sigurnosti željezničkog prometa tako ugrozi promet da izazove opasnost za život ili tijelo ljudi ili za imovinu velikih razmjera.
14.	MARKO KATIĆ	Agencija za sigurnost željezničkog prometa Članak 124.	Stavci 5. i 6. bi se tematski bolje uklapali u članak 113. (Inspekcijski nadzor). Uz to stavak 5. je nejasan jer bi možda umjesto "imaju položen" trebalo pisati "nemaju položen". Također, poziva se na 8.stavak 110. članka koji ne postoji jer	Djelomično prihvaćen	Stavak 5. članka 124. mijenja se i glasi: Željeznički inspektori koji imaju položen stručni ispit moraju u roku u tri godine od stupanja na snagu pravilnika iz članka 113. stavka 8. ovoga Zakona pristupiti polaganju stručnog ispita sukladno odredbama ovoga

R.br.	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			članak 110. ima samo 3 stavka.		Zakona.Stavci 5. i 6. članka 124. su prijelazne odredbe koje se odnose na obveze željezničkih inspektora te kao takve Nacrta prijedloga Zakona o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava te kao takvi moraju biti sadržane u članku 124. Stavak 5. članka 124. odnosi se na željezničke inspektore koji su položili stručni ispit temeljem Pravilnika o službenoj iskaznici i znački željezničkog inspektora („Narodne novine“, broj 55/23), ali sukladno odredbi u roku od tri godine od stupanja na snagu pravilnika iz članka 113. stavka 8. moraju ponovno položiti stručni ispit kako bi nastavili obavljati poslove inspekcijskog nadzora iz odgovarajuće područja.
15.	MARKO KATIĆ	Provedbeni propisi Članak 125.	U stavku 2. se opet kao i u članku 124. poziva na nepostojeći stavak 8. u članku 110.	Prihvaćen	Članak 125. stavak 2. mijenja se i glasi: Ministar će pravilnike iz članka 111. stavka 6., članka 113. stavka 8. i članka 114. stavka 3. ovoga Zakona donijeti najkasnije u roku od tri godine od stupanja na snagu ovoga Zakona.
16.	HRVATSKA KOMORA INŽENJERA TEHNOLOGIJE PROMETA I TRANSPORTA	Provedbeni propisi Članak 125.	Predmet: Uređenje prometno-tehnoloških elaborata u tehničkoj dokumentaciji i tijekom izvođenja radova Poštovani, u vrijedećem Zakonu o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava dvije sadržajno, funkcionalno i vremenski različite vrste prometno-tehnoloških elaborata uređene su u dvije zasebne odredbe. Članak 84. stavak 5. uređuje prometno-tehnološki elaborat kao sastavni dio tehničke dokumentacije za građenje, modernizaciju i obnovu željezničke infrastrukture, dok članak 85. stavak 3. uređuje prometno-tehnološki elaborat organizacije prometa vlakova za vrijeme izvođenja radova koji utječu na odvijanje željezničkog prometa. Predloženi članak 109. navedene elaborate svodi na jednu opću odredbu	Nije prihvaćen	Budući da komentar Hrvatske komore inženjera tehnologije prometa i transporta na članak 109. Nacrta prijedloga Zakona o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava nije prihvaćen, ne postoji potreba za nadopunom prijelaznih odredbi o provedbenim propisima.

R.br.	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			prema kojoj sadržaj, namjenu i razinu elaborata utvrđuje upravitelj infrastrukture. Takvim se rješenjem ne razlikuju dvije vrste elaborata, ne propisuje se tko je ovlašten za njihovu izradu te se u Zakonu ne zadržava minimalni sadržaj i svrha pojedinog elaborata. Zbog toga predloženu odredbu treba precizirati. 1. Razlika između dviju vrsta prometno-tehnoloških elaboratalako su oba elaborata povezana s građenjem, modernizacijom i obnovom željezničke infrastrukture, njihova svrha i sadržaj nisu isti. Jedan elaborat definira projektno i konačno prometno-tehnološko rješenje infrastrukture, a drugi organizaciju i regulaciju prometa u privremenim uvjetima tijekom izvođenja radova. Prometno-tehnološki elaborat kao sastavni dio tehničke dokumentacije Izrađuje se u sklopu idejnog rješenja, idejnog projekta i glavnog projekta. Njime se analiziraju postojeće i prognozirano stanje prometa, definiraju funkcija i rješenja službenih mjesta, potreban broj i namjena kolosijeka i perona, organizacija i regulacija prometa, vozni red, infrastrukturni kapacitet, prometno osoblje, tehnološki zahtjevi za infrastrukturne podsustave te učinci planiranog zahvata. Prometno-tehnološki elaborat organizacije prometa vlakova za vrijeme izvođenja radova izrađuje se kada radovi utječu na odvijanje željezničkog prometa. Njime se definiraju faznost i dinamika radova, način organizacije i regulacije prometa u pojedinim fazama, zatvori pruge i kolosijeka, lagane vožnje, zamjenski prijevoz putnika, prilagodbe signalno-sigurnosnih uređaja, potreban broj prometnog osoblja, privremeni vozni redovi te		

R.br.	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			utjecaj radova na kapacitet infrastrukture. Navedeni elaborati mogu biti međusobno povezani, ali nisu međusobno zamjenjivi. Zakon zato treba zasebno utvrditi obvezu njihove izrade, ovlaštenog izrađivača i osnovnu svrhu, dok upravitelj infrastrukture može općim aktom detaljnije propisati njihov sadržaj i razinu razrade. 2. Nedostaci predloženog članka 109.Predloženi tekst članka 109. potrebno je izmijeniti iz sljedećih razloga: · ne razlikuje elaborat kojim se određuju prometno-tehnološka rješenja infrastrukture od elaborata kojim se uređuje organizacija prometa za vrijeme izvođenja radova · ne zadržava zakonsku obvezu da elaborate izrađuje ovlašteni inženjer tehnologije prometa i transporta, strukovnog razreda inženjera željezničkog prometa · ne određuje kada je prometno-tehnološki elaborat organizacije prometa vlakova za vrijeme izvođenja radova obvezan · ne propisuje obvezu odobrenja privremene organizacije prometa prije njezine primjene · cjelokupno uređenje sadržaja, namjene i razine elaborata prepušta upravitelju infrastrukture bez minimalnog zakonskog okvira. 3. Prijedlog novog teksta članka 109.Članak 109. (1) 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, ovisno o vrsti i razini tehničke dokumentacije, definiraju prometno-tehnološki uvjeti, funkcionalna i tehnološka rješenja željezničke		

R.br.	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			infrastrukture, organizacija i regulacija željezničkog prometa te učinci predloženog zahvata. (2) Ako se radovi izvode na željezničkoj pruzi otvorenoj za redoviti željeznički promet i utječu na njegovo odvijanje, potrebno je izraditi prometno-tehnološki elaborat organizacije prometa vlakova za vrijeme izvođenja radova, izrađen od ovlaštenog inženjera iz stavka 1. ovoga članka. (3) Elaboratom iz stavka 2. ovoga članka utvrđuju se faznost i dinamika izvođenja radova, privremeni uvjeti te način organizacije i regulacije željezničkog prometa, zatvori pruge ili kolosijeka, lagane vožnje, zamjenski prijevoz, potrebne prilagodbe željezničkih infrastrukturnih podsustava, potreban broj prometnog osoblja, privremeni vozni redovi i drugi uvjeti potrebni za sigurno odvijanje željezničkog prometa za vrijeme izvođenja radova. (4) Prometno-tehnološki elaborat iz stavka 2. ovoga članka mora odobriti upravitelj infrastrukture prije početka primjene njime utvrđene organizacije i regulacije željezničkog prometa. (5) Upravitelj infrastrukture općim aktom pobliže propisuje sadržaj, namjenu i razinu razrade prometno-tehnoloških elaborata iz stavaka 1. i 2. ovoga članka, ovisno o vrsti zahvata, razini tehničke dokumentacije i utjecaju radova na odvijanje željezničkog prometa. 4. Prijedlog izmjene članka 125. stavka 6.Radi usklađenja s predloženim člankom 109. stavkom 5., članak 125. stavak 6. predlaže se formulirati na sljedeći način: (6) Upravitelj infrastrukture donijet će opći akt iz članka 109. stavka 5. ovoga Zakona u roku od tri mjeseca od dana stupanja na snagu ovoga Zakona.		

R.br.	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			5. Obrazloženje predloženih izmjena Stavkom 1. zadržava se obveza iz vrijedeći članka 84. stavka 5. te se jasno utvrđuje da prometno-tehnološki elaborat čini stručnu i funkcionalnu podlogu za projektiranje željezničke infrastrukture. Elaborat se ne svodi samo na formalni dio tehničke dokumentacije, nego se njime provjerava opravdanost i funkcionalnost predloženog infrastrukturnog rješenja s obzirom na postojeće i prognozirane prometne potrebe. Stavcima 2. i 3. prenosi se svrha vrijedeći članka 85. stavka 3. i jasno se određuje da je zaseban elaborat obvezan kada izvođenje radova utječe na redoviti željeznički promet. Njegov je predmet privremena organizacija prometa, a ne konačno infrastrukturno rješenje. Zato mora obuhvatiti faznost radova, privremene režime prometa, zatvore, lagane vožnje, zamjenski prijevoz, privremene vozne redove i druge mjere potrebne za sigurno i provedivo odvijanje prometa tijekom radova. Stavkom 4. propisuje se odobrenje upravitelja infrastrukture prije primjene privremenog režima prometa. Takvo je odobrenje potrebno jer upravitelj infrastrukture odgovara za sigurno upravljanje infrastrukturom i sigurno odvijanje prometa na pruzi na kojoj se radovi izvode. Stavkom 5. upravitelju infrastrukture ostavlja se ovlast da općim aktom detaljno propiše sadržaj, namjenu i razinu razrade elaborata. Time se omogućuje prilagodba zahtjeva vrsti projekta i radova, ali se istodobno u Zakonu zadržavaju temeljna pravila o vrstama elaborata, njihovoj svrsi, obveznosti i ovlaštenom izrađivaču. 6. Zaključni prijedlog Predlaže se izmijeniti članak 109. i članak 125. stavak 6.		

R.br.	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			na prethodno navedeni način. Time bi se zadržala jasna razlika između prometno-tehnološkog elaborata kao sastavnog dijela tehničke dokumentacije i prometno-tehnološkog elaborata organizacije prometa vlakova za vrijeme izvođenja radova, uz jasno određenu stručnu odgovornost ovlaštenog inženjera i ovlast upravitelja infrastrukture da detaljnije uredi sadržaj i razinu njihove razrade. A. Prilog: Minimalni sadržaj Prometno tehnoloških elaborata U Prometno-tehnološkom idejnom rješenju potrebno je prikazati prometni položaj odabrane dionice, prometnu prognozu, prijedloge rješenja modernizacije odnosno izgradnje željezničke pruge i službenih mjesta te svih željezničkih infrastrukturnih podsustava, kao i učinke koji će biti postignuti nakon završetka modernizacije i elektrifikacije predmetne željezničke pruge. Za sva usvojena rješenja službenih mjesta potrebno je prikazati ulogu svakog službenog mjesta zasebno. Za kolodvore potrebno je opisati tehnološku funkciju kolodvora i željezničke infrastrukturne podsustave na području kolodvora i prikazati tehnološku shemu. Na temelju prognoze prometa proračunati potreban broj kolosijeka i njihovu korisnu duljinu te odrediti namjenu svakog kolosijeka u kolodvoru, potreban broj elektrificiranih kolosijeka. Za kolodvore u kojima je planiran lokalni rad potrebno je navesti potrebu za manevarskim odredima, te u čijoj nadležnosti će biti, kao i potrebu za drugim stabilnim postrojenjima (rampe za utovar i/ili istovar robe, skladišta). Za kolodvore koji će biti zaposjednuti, odrediti potreban broj i strukturu osoblja. Za svaki kolodvor potrebno je prikazati vrijeme zauzeća svakog kolosijeka radi prijama i otpreme vlakova, odnosno		

R.br.	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			planiranih manevarskih vožnji. Za stajališta potrebno je prikazati položaj i duljinu perona i način pristupa. Ostali elementi koje je potrebno razmotriti kod projektiranja stajališta i kolodvora: uređaji za putnike sa smanjenom pokretljivošću (PRM TSI) - npr. osiguranje pristupa do perona i zgrade kolodvora, usklađivanje/integracija sa sustavom lokalnog javnog prijevoza, sustav informiranja putnika, potreban broj parkirališnih mjesta. Na temelju izrađenih grafikona potrebno je prikazati infrastrukturni kapacitet na predmetnoj dionici. Za dionicu je potrebno izraditi pregledni planu (u ACAD-u). U prometno – tehnološkom elaboratu za idejni projekt potrebno je prikazati prometni položaj dionice u okviru željezničke pruge, kao i učinke koji će biti postignuti nakon završetka modernizacije i obnove predmetne pružne dionice. Pri izradi projektne dokumentacije potrebno je uzeti u obzir svu projektnu i ostalu dokumentaciju koja je u izradi, koja je u funkcionalnoj vezi s predmetom ovog zadatka, a nije predmet ovog Projekta. Kako se projekt koji je predmet ovog Projektnog zadatka veže na više postojećih željezničkih pruga koje će biti predmet modernizacije u neophodnom opsegu da se zadovolje postojeći i prognozirani prometni tokovi u robnom i putničkom prijevozu unutar željezničkog čvora, radi učinkovitog korištenja izgrađenih/moderniziranih dijelova željezničkih pruga, potrebno je projekt podijeliti u etape, odnosno definirati tehnološke cjeline koje mogu po izvođenju radova funkcionirati samostalno, a po završetku projekta se uključiti u cjelovit projekt bez dodatnih radova. U Prometno tehnološkom elaboratu je potrebno odrediti takve cjeline. Za određivanje takvih cjelina,		

R.br.	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			treba izraditi kriterije koji trebaju biti usuglašeni s Naručiteljem. Osim definiranja tehnoloških cjelina, potrebno je prikazati i jedinstven projekt koji se sastoji od svih cjelina i prikazati način njegovog funkcioniranja. U Prometno-tehnološkom elaboratu za Idejni projekt potrebno je prikazati prometni položaj prikazane dionice/željezničke pruge, odnosno definirane tehnološke cjeline, prijedloge rješenja modernizacije predmetne dionice željezničke pruge i službenih mjesta te svih željezničkih infrastrukturnih podsustava, kao i učinke koji će biti postignuti nakon završetka radova na predmetnoj dionici pojedine željezničke pruge. Potrebno je prikazati postojeće stanje i pregled dopuštenih infrastrukturnih brzina na željezničkoj pruzi prema vrijedećem voznom redu te njihova odstupanja od projektiranih veličina. U dijelu prikaza stvarnoga obujma prometa, potrebno je prikazati propusnu i prijevoznu moć pruge prema vrijedećem voznom redu u skladu s Objavom UIC 406. U okviru prikaza novoga stanja, potrebno je prikazati predviđena poboljšanja i promjenu propusne i prijevozne moći nakon provedbe radova na modernizaciji dionice prema Objavi UIC 406. Za službena mjesta za koja nisu izrađena Idejna rješenja, potrebno je u Prometno tehnološkom elaboratu za idejni projekt izraditi prometno tehnološko Idejno rješenje koje će biti podloga za daljnje aktivnosti izrade Idejnih rješenja za pojedine infrastrukturne podsustave i Studiju utjecaja na okoliš te za izradu dokumentacije Idejnih projekata za pojedine željezničke infrastrukturne podsustave. potrebno je navesti koje je zahvate potrebno izvesti u njemu radi prilagodbe za drugi kolosijek. Za sva usvojena rješenja službenih mjesta potrebno je prikazati ulogu svakog zasebno. U svakom		

R.br.	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			službenom mjestu, potrebno je obrazložiti potrebu kolosijeka, njihovu korisnu duljinu, namjenu, položaj i duljinu perona, način pristupa peronima, navesti signale prema vrsti (ulazni, izlazni, manevarski, granični kolosiječni i drugo), navesti broj i položaj skretnica, iskliznica i drugo. Za kolodvore potrebno je opisati tehnološki proces organizacije prometa u kolodvoru i prikazati namjenu pojedinih kolosijeka te njihovu zauzetost prilikom realizacije tehnološkog procesa. Potrebno je definirati način upravljanja prometom. Za stajališta je potrebno tehnološki prikazati položaj perona te način pristupa istima. Potrebno je prikazati minimalni broj parkirališnih mjesta za automobile i bicikle temeljem prometne prognoze izrađene za svako pojedino službeno mjesto. U sklopu Prometno-tehnološkog elaborata za idejni projekt potrebno je definirati posebne tehnološke zahtjeve za službene zgrade i druge građevine u službenim mjestima koji su potrebni za obavljanje funkcije tog službenog mjesta, u skladu s postavljenom organizacijom prometa i prijevoza. Potrebno je predvidjeti ugradbu potrebnih uređaja i opreme koji omogućuju primjenu postojećih i razvoj novih sadržaja za korisnike prijevoza u putničkom i teretnom prometu, uvažavajući planove razvoja lokalnih zajednica. Potrebno je omogućiti pristupe informacijskim sustavima za praćenje putničkog i teretnoga prometa, za komunikaciju i prijenos podataka između željezničkih prijevoznika i državnih organa, između željezničkih prijevoznika i upravitelja infrastrukture te željezničkih prijevoznika i njihovih krajnjih korisnika. Ovim tehnološkim zahtjevima je potrebno definirati potrebne preduvjete za primjenu i razvoj ITS sustava, a		

R.br.	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			posebno mogućnosti za informiranje putnika, uvođenje automatskih sustava za prodaju i poništavanje karata i drugo. Prema prometnoj prognozi po godinama potrebno je izračunati nova vozna vremena vlakova, prikazati vozni red vlakova i izračunati kapacitete na predmetnoj dionici u skladu s Objavom UIC 406. Vozni red mora biti koncipiran tako da se predvidi veći broj vlakova za prijevoz putnika nego je to po vrijedećem voznom redu, organiziran kao taktni promet u okviru lokalnoga i regionalnoga željezničkog prometa te potreban broj daljinskih vlakova za prijevoz putnika. U preostalom dijelu grafikona voznog reda predvidjeti teretne vlakove do popunjenosti grafikona voznoga reda. Obzirom na prometnu prognozu i izrađene grafikone voznoga reda, potrebno je opisati tehnološki proces organizacije prometa u kolodvorima i prikazati namjenu pojedinih kolosijeka te njihovu zauzetost prilikom realizacije tehnološkog procesa. U projektu je potrebno prikazati učinke koji će biti postignuti nakon nadogradnje drugog kolosijeka i izvedbe rekonstrukcije službenih mjesta. Ukoliko se pokaže da kapacitet pojedine dionice pruge/željezničke pruge za vrijeme radova i nakon izvedbe radova nije zadovoljavajući potrebno je predložiti idejno tehničko rješenje za povećanje kapaciteta pruge. Idejno rješenje proizašlo iz proračuna kapaciteta pruge potrebno je u daljnjoj razradi dokumentacije razraditi kao i za sve ostale infrastrukturne dijelove. Prema planiranom broju vlakova iz prognoze prometa u robnom i putničkom prijevozu potrebno je provjeriti kapacitet željezničke pruge. Kao podlogu za izradu elektroenergetskoga		

R.br.	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			proračuna za električnu vuču vlakova nakon završetka radova (nadogradnja drugoga kolosijeka i rekonstrukcija kolodvora), potrebno je izraditi maksimalni grafikon voznoga reda za sve EVP-e koji napajaju ovu pružnu dionicu. Kao elemente za maksimalni grafikon voznoga reda potrebno je koristiti izračunata vozna vremena, mase i duljine vlakova te vrstu vuče koja je uzeta u izračun kod izrade voznoga reda utemeljenoga na prometnoj prognozi. Navedeni grafikon voznoga reda biti će i podloga za izradu Elektroenergetskog proračuna. Ukoliko se predmetna dionica napaja iz EVP-a izvan obuhvata predmetne dionice, potrebno je izraditi grafikon i za tu dionicu. Temeljem izrađenih grafikona potrebno je prikazati infrastrukturni kapacitet na predmetnim dionicama. U Prometno-tehnološkom elaboratu za glavni projekt potrebno je prikazati sva konačna tehnološka rješenja ove poddionice željezničke pruge te službenih mjesta izrađenih u idejnom projektu, analizirati odstupanja od predviđenih rješenja (ukoliko do njih dođe), kao i učinke koji će biti postignuti nakon završetka modernizacije i obnove predmetne pružne dionice. Za dionicu željezničke pruge i sva službena mjesta potrebno je navesti sve podatke o željezničkim infrastrukturnim podsustavima, a prema konačnom rješenju, te isto prikazati u odgovarajućem mjerilu sa svim pripadajućim podacima (KM položaj, naziv i broj signala, skretnica, početak i kraj perona i drugo). Prometno – tehnološki elaborat naveden u točki 85. stavku 3. odnosi se na elaborat kojim se utvrđuje organizacija željezničkog prometa tijekom izvođenja radova. U tom elaboratu utvrđuje se organizacija prometa vlakova tijekom		

R.br.	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			radova prilikom uvođenja lagane vožnje, zatvora pruge, organizacija zamjenskog prijevoza, definiraju se uvjeti te moguće trajanje zatvora pruge i sl. Prometno-tehnološki elaborat organizacije prometa vlakova za vrijeme izvođenja radova potrebno je izraditi u cilju utvrđivanja faznosti cjelokupnog projekta kao i dinamike izvođenja radova pojedinih etapa tijekom rekonstrukcije kolodvora, otvorene pruge te načina funkcioniranja svih dijelova infrastrukturnog podsustava za vrijeme izvođenja radova. U faznosti i dinamici izvođenja radova i okvirnom trajanju pojedinih etapa potrebno je definirati radove na svakoj poddionici predmetne dionice pruge te njen utjecaj na organizaciju i regulaciju prometa vlakova. U faznosti radova i okvirnom trajanju u službenim mjestima potrebno je okvirno definirati potrebne radove u svakoj etapi rekonstrukcije, njen utjecaj na organizaciju i regulaciju prometa vlakova, način funkcioniranja postojećeg signalno - sigurnosnog uređaja te predvidjeti u kojoj etapi rekonstrukcije isti neće moći vise biti u funkciji. Prema definiranoj faznosti radova i okvirnoj dinamici izvođenja radova na otvorenoj pruzi i kolodvorima potrebno je obraditi, analizirati i prikazati način regulacije i organizacije prometa vlakova u uvjetima bez ometanja prometa, kod uvođenja lagane vožnje na mjestu izvođenja radova i prilikom uvođenja zatvora pojedinih dionica u određenim vremenskim intervalima. U preglednom planu predmetne poddionice željezničke pruge potrebno je okvirno prikazati sve planirane radove na željezničkoj i drugoj infrastrukturi te prema planiranim dozvolama podijeliti isti. Na preglednom planu potrebno je grafički prikazati radove na promatranoj dionici		

R.br.	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			pruge s točno navedenim radovima koji se izvode bez ometanja prometa, s djelomičnim ometanjem prometa te radovima koji zahtijevaju potpuni prekid prometa ili određenim vremenskim intervalima. Potrebno je navesti koje zahvate je potrebno izvesti na prilagodbi postojećih signalno- sigurnosnih uređaja. U skladu sa predviđenim načinom organizacije i regulacije prometa vlakova u svakoj predviđenoj fazi izvođenja radove potrebno je definirati potreban broj prometnog osoblja. Prema predviđenoj dinamici izvođenja radova potrebno je izraditi okvirne grafikone voznog reda za vrijeme izvođenja radova prema predviđenim zatvorima dionice i prilikom uvođenja lagane vožnje na mjestu izvođenja radova. Prometno – tehnološki elaborat naveden u članku članku 85. stavku 3. odnosi se na organizaciju prometa vlakova za vrijeme izvođenja radova na objektima u zaštitnom pružnom pojasu a radi kojih je potrebno uvesti određena ograničenja u organizaciji i regulaciji prometa. Navedeni elaborat izrađuje se u sklopu glavnih projekta te izvođenja radova. Prometno-tehnološki elaborat organizacije prometa vlakova za vrijeme izvođenja radova u sklopu glavnog projekta potrebno je izraditi nakon ishođene lokacijske dozvole, a sukladno Idejnom projektu te mora biti završen prije predaje Glavnih projekata u cilju provođenja faznosti cjelokupnog projekta definirane u Idejnom projektu kao i dinamike izvođenja radova pojedinih etapa tijekom modernizacije i rekonstrukcije kolodvora, otvorene pruge, te načina funkcioniranja svih dijelova infrastrukturnog podsustava za vrijeme izvođenja radova. U faznosti i dinamici izvođenja radova i okvirnom		

R.br.	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			trajanju pojedinih etapa potrebno je definirati radove na svakoj tehnološkoj cjelini definiranoj u Idejnom projektu te njen utjecaj na organizaciju i regulaciju prometa vlakova. U okviru definiranja vrste radova, potrebno je predvidjeti i adekvatno prikazati vremensko razdoblje potpunog prekida prometa na pojedinoj dionici. U faznosti radova i okvirnom trajanju u službenim mjestima potrebno je okvirno definirati potrebne radove u svakoj etapi rekonstrukcije, njen utjecaj na organizaciju i regulaciju prometa vlakova, način funkcioniranja postojećeg signalno – sigurnosnog uređaja te predvidjeti u kojoj etapi rekonstrukcije isti neće moći više biti u funkciji. Osim navedenog, navesti na koji način izvođenje radova na jednoj dionici utječe na organizaciju prijevoza na susjednoj dionici. Prema definiranoj faznosti radova i okvirnoj dinamici izvođenja radova na otvorenoj pruzi i kolodvorima potrebno je obraditi, analizirati i prikazati način regulacije i organizacije prometa vlakova u uvjetima bez ometanja prometa, kod uvođenja lagane vožnje na mjestu izvođenja radova i prilikom uvođenja zatvora pojedinih dionica u određenim vremenskim intervalima. Također, potrebno točno definirati za izvođenje kojih radova je potrebno uvođenje lagane vožnje, trajanje lagane vožnje i dio pruge na kojoj je uvedena lagana vožnja. Isto tako potrebno je definirati način odvijanja prometa za vrijeme izvođenja radova koji su predmet lagane vožnje (kod paralelnih pruga, te odrediti potrebu da se i ovdje uvodi lagana vožnja). Predvidjeti koliko se produžava vozno vrijeme zbog uvedene lagane vožnje. U preglednom planu predmetne dionice željezničke pruge potrebno je okvirno prikazati sve planirane radove na		

R.br.	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			željezničkoj i drugoj infrastrukturi te prema planiranim dozvolama podijeliti isti. Na preglednom planu potrebno je grafički prikazati radove na promatranoj dionici pruge s točno navedenim radovima koji se izvode bez ometanja prometa, s djelomičnim ometanjem prometa te radovima koji zahtijevaju potpuni prekid prometa u određenim vremenskim intervalima. Potrebno je navesti koje zahvate je potrebno izvesti na prilagodbi postojećih signalno - sigurnosnih uređaja i kontaktne mreže. U skladu sa predviđenim načinom organizacije i regulacije prometa vlakova u svakoj predviđenoj fazi izvođenja radova, potrebno je definirati potreban broj prometnog osoblja. Prema predviđenoj dinamici izvođenja radova, potrebno je izraditi okvirne grafikone voznog reda za vrijeme izvođenja radova prema predviđenim zatvorima dionice i prilikom uvođenja lagane vožnje na mjestu izvođenja radova. Potrebno je obraditi sljedeće: pregledni plan pružne dionice prema dozvolama faznost radova i okvirno trajanje faza na modernizaciji i obnovi otvorene pruge faznost radova i okvirno trajanje faza na rekonstrukciji za svako pojedinačno službeno mjesto (kolodvor i stajalište) način odvijanja prometa u različitim fazama radova u službenim mjestima te okvirno trajanje zatvora pruge grafički prikaz svih radova na promatranoj dionici pruge s točno navedenim radovima koji se izvode bez ometanja prometa, s djelomičnim ometanjem prometa, te radovima koji zahtjevaju potpuni prekid prometa u određenim vremenskim intervalima načine regulacije prometa tijekom odvijanja radova (prilagodba signalno-sigurnosnih uređaja,		

R.br.	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			uvođenje kolodvorskog razmaka, uvođenje privremenih odjavnica) definiranje potrebnog broja prometnog osoblja kod promjene sustava osiguranja kolodvora i pruge u pojedinim fazama izvođenja radova organizaciju željezničkog prometa (teretni vlakovi, vlakovi za prijevoz putnika, prijevoz putnika autobusima) definirati intervale te obrte autobusa kada se oni uvode kao supstitucija umjesto putničkih vlakova u pojedinim fazama izvođenja radova okvirne grafikone voznog reda za vrijeme izvođenja radova prema predviđenim zatvorima dionice i prilikom uvođenja lagane vožnje na mjestu izvođenja radova izračun kapaciteta predmetne dionice pruge za vrijeme izvođenja radova po poddionicama (pod fazama). Prometno-tehnološki elaborat organizacije prometa vlakova za vrijeme izvođenja radova u sklopu izvođenja radova potrebno je obzirom na faznost projekta i dinamiku izvođenja radova pojedinih etapa tijekom modernizacije i rekonstrukcije kolodvora, otvorene pruge, definirati način funkcioniranja svih dijelova infrastrukturnog podsustava za vrijeme izvođenja radova. U faznosti i dinamici izvođenja radova potrebno je definirati radove na svakoj definiranoj tehnološkoj te njen utjecaj na organizaciju i regulaciju prometa vlakova. U okviru definiranja vrste radova, potrebno je predvidjeti i adekvatno prikazati vremensko razdoblje potpunog prekida prometa. Također, potrebno točno definirati za izvođenje kojih radova je potrebno uvođenje lagane vožnje, trajanje lagane vožnje i dio pruge na kojoj je uvedena lagana vožnja. Isto tako potrebno je definirati način odvijanja prometa za vrijeme izvođenja radova koji su predmet lagane		

R.br.	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			vožnje (kod paralelnih pruga, te odrediti potrebu da se i ovdje uvodi lagana vožnja). Predvidjeti koliko se produžava vozno vrijeme zbog uvedene lagane vožnje. Potrebno je navesti koje zahvate je potrebno izvesti na prilagodbi postojećih signalno - sigurnosnih uređaja i kontaktne mreže. U skladu sa predviđenim načinom organizacije i regulacije prometa vlakova u svakoj predviđenoj fazi izvođenja radova, potrebno je definirati potreban broj prometnog osoblja.		
17.	Marinko Tuškanec	PRILOG VIII. METODA OSPOSOBLJAVANJA STROJOVOĐA	Prva rečenica Priloga VIII. glasi: "Potrebno je osigurati odgovarajuću ravnotežu između teorijskog 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)." Potrebno je izbrisati dio teksta: "i vožnja bez nadzora na prugama koje su zatvorene za promet u vrijeme osposobljavanja". OBRAZLOŽENJE: Uvažavajući tehničke i tehnološke karakteristike željezničke infrastrukture odnosno željezničkih pruga u Republici Hrvatskoj, vožnja bez nadzora na prugama koje su zatvorene za promet u vrijeme osposobljavanja predstavljala bi sigurnosni rizik. Vožnja bez nadzora na prugama koje su zatvorene za promet u vrijeme osposobljavanja sigurnosno je prihvatljiva na željezničkim prugama koje su fizički ograđene i na kojima nema željezničko-cestovnih prijelaza i pješačkih prijelaza preko pruge (na kojima su pruga i cesta denivelirani). Formulacija predmetne rečenice, odnosno odredba citirana iz Direktive 2007/59/EZ, iz sigurnosnih razloga nije u cijelosti prihvatljiva na našoj željezničkoj mreži.	Nije prihvaćen	Odredbe Priloga VIII. Nacrta prijedloga Zakona o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava u potpunosti preuzete iz Priloga III. 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 (SL L 315, 3.12.2007.)

R.br.	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor

IZJAVA O USKLAĐENOSTI PRIJEDLOGA PROPISA S PRAVNOM STEČEVINOM EUROPSKE UNIJE

1. Naziv prijedloga propisa

Zakon o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava

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 2026. godinu.
Rok: III. kvartal 2026.

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

- Članak 21. preuzeto: Zakon o izmjenama i dopunama Zakona o osnivanju Agencije za istraživanje nesreća u zračnom, pomorskom i željezničkom prometu (NN 96/18)
- Članci 22. i 22. preuzeto: Zakon o osnivanju Agencije za istraživanje nesreća u zračnom, pomorskom i željezničkom prometu (NN 54/13)

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

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

Uredbe Komisije (EU) 2019/554 od 5. travnja 2019. o izmjeni Priloga VI. Direktivi 2007/59/EZ Europskog parlamenta i Vijeća o davanju ovlaštenja strojovođama koji upravljaju lokomotivama i vlakovima na željezničkom sustavu Zajednice (Tekst značajan za EGP) (SL L 97, 8.4.2019.)

32019R0554

Uredba (EU) 2024/1689 Europskog parlamenta i Vijeća od 13. lipnja 2024. o utvrđivanju usklađenih pravila o umjetnoj inteligenciji i o izmjeni uredaba (EZ) br. 300/2008, (EU) br. 167/2013, (EU) br. 168/2013, (EU) 2018/858, (EU) 2018/1139 i (EU) 2019/2144 te direktiva 2014/90/EU, (EU) 2016/797 i (EU) 2020/1828 (Akt o umjetnoj inteligenciji) (SL L, 2024/1689, 12.7.2024)

32024R1689

Uredba (EU) 2020/1530 Europskog parlamenta i Vijeća od 21. listopada 2020. o izmjeni Direktive (EU) 2016/798 u pogledu primjene pravila o sigurnosti željeznica i interoperabilnosti željezničkog sustava na izravnu vezu ispod Engleskog kanala (SL L 352, 22.10.2020.)

32020R1530

Provedbena uredba Komisije (EU) 2019/772 od 16. svibnja 2019. o izmjeni Uredbe (EU) br. 1300/2014 u pogledu inventara imovine u cilju identificiranja zapreka pristupačnosti, pružanja informacija korisnicima te nadzora i ocjene napretka u pogledu pristupačnosti (Tekst značajan za EGP) (SL L 139I, 27.5.2019)

32019R0772

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 koordinatora stručnog nositelja izrade prijedloga propisa, datum i pečat

Žarko Tušek, mag. oec.

DRŽAVNI TAJNIK I EU KOORDINATOR

(potpis)

REPUBLIKA HRVATSKA 5 16.09.2026. ZAGREB MINISTARSTVO INFRASTRUKTURE

(datum i pečat)

Potpis EU koordinatora Ministarstva vanjskih i europskih poslova, datum i pečat

Andreja Metelko-Zgombić

Državna tajnica

(potpis)

REPUBLIKA HRVATSKA 27 17.9.2026 ZAGREB MINISTARSTVO VANJSKIH I EUROPSKIH POSLOVA

(datum i pečat)

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)**

POGLAVLJE I. OPĆE ODREDBE Članak 1. Predmet Ovom se Direktivom utvrđuju odredbe za osiguranje razvoja i poboljšanja sigurnosti željezničkog sustava Unije te olakšanje pristupa tržištu usluga željezničkog prijevoza putem: (a)usklađivanja regulatorne strukture u državama članicama; (b)definiranja odgovornosti između sudionika u željezničkom sustavu Unije; (c)razvijanja zajedničkih sigurnosnih ciljeva („CST-ovi”) i zajedničkih sigurnosnih metoda („CSM-ovi”) s ciljem postupnog dokidanja potrebe za nacionalnim pravilima; (d)utvrđivanja načela za izdavanje, obnovu, izmjenu i ograničavanje ili ukidanje potvrda o sigurnosti i uvjerenja o sigurnosti; (e)zahtjeva za osnivanje nacionalnog tijela nadležnog za sigurnost te tijela za istragu nesreća i incidenata u svakoj državi članici; i (f)određivanja zajedničkih načela upravljanja, reguliranja i nadzora sigurnosti željeznice.	Nije potrebno prenositi izravno, nego država članica treba osigurati da se zakonom osigura provođenje tih odredbi, što je i napravljeno kroz tekst Nacrta prijedloga Zakona o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava	Nije potrebno preuzimanje	/

Članak 2. Područje primjene 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. 2. Ova Direktiva se ne primjenjuje na: (a) podzemne željeznice; (b)tramvaje i vozila lake željeznice te infrastrukturu kojom se isključivo koriste ta vozila; ili (c)mreže koje su funkcionalno odvojene od ostatka željezničkog sustava Unije i koje su namijenjene samo za odvijanje lokalnog, gradskog ili prigradskog putničkog prometa, kao ni prijevoznike koji obavljaju djelatnost isključivo na tim mrežama. 3. Države članice mogu iz područja primjene mjera za provedbu ove Direktive isključiti: (a)privatnu željezničku infrastrukturu,	**Uz Članak 2. stavak 1.** Članak 3. stavak 1. (1) Ovaj Zakon primjenjuje se na željeznički sustav koji se dijeli na podsustave za strukturna i funkcionalna područja te 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 Europske unije. **Uz Članak 2. stavke 2. i 3.** Članak 3. stavak 4. (4) Ovaj Zakon ne primjenjuje se na: a) podzemne željeznice b) tramvaje i vozila lake željeznice te infrastrukturu kojom se isključivo koriste ta vozila c) mreže koje su funkcionalno odvojene od ostatka željezničkog	U potpunosti preuzeto	

uključujući sporedne kolosijeke, koju koristi vlasnik ili operator u svrhu obavljanja vlastitog prijevoza tereta ili prijevoza osoba u nekomercijalne svrhe, te vozila koja se koriste isključivo na takvoj infrastrukturi; (b) infrastrukturu i vozila predviđena isključivo za lokalnu, povijesnu ili turističku uporabu; (c) infrastrukturu lake željeznice koju povremeno koriste teška željeznička vozila pod operativnim uvjetima sustava lake željeznice, a kada je to potrebno u svrhu povezivanja samo za ta vozila; i (d) vozila koja se prvenstveno koriste na infrastrukturi lake željeznice, ali koja su opremljena određenim komponentama teške željeznice kako bi se omogućilo izvršavanje provoza na ograničenom dijelu infrastrukture teške željeznice, i to isključivo u svrhu povezivanja. 4. Neovisno o stavku 2., države članice mogu, prema potrebi, odlučiti primijeniti odredbe ove Direktive na podzemne željeznice i druge lokalne sustave u skladu s nacionalnim pravom.	sustava Europske unije i koje su namijenjene isključivo za odvijanje lokalnog, gradskog ili prigradskog putničkog prometa, kao ni na 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 isključivo za ta vozila g) vozila koja se ponajprije 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.		
	Uz članak 2. stavak 4.	Nije potrebno preuzimanje	nije primjenjivo
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.	**Uz članak 3.** Članak 4. stavak 1. uz točku 1. 81. *„željeznički sustav”* znači željeznički sustav Europske unije kako je definiran u Prilogu III. ovoga Zakona **uz točku 2.** 66. *„upravitelj infrastrukture”* znači upravitelj infrastrukture kako je	U potpunosti preuzeto	

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	definirano propisom kojim se uređuje područje željeznice **uz točku 3.** 80. *„željeznički prijevoznik"* znači željeznički prijevoznik kako je definirano propisom kojim se uređuje područje željeznice 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 **uz točku 4.** 63. *„tehnička specifikacija za interoperabilnost"* (u daljnjem tekstu: 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 Europske unije **uz točku 5.** *76. „zajednički sigurnosni ciljevi" (eng. Common Safety Targets,* u daljnjem tekstu: CST*)* znači		

članica povjerilo te zadaće kako bi se osigurao jedinstven sustav sigurnosti; 8. „nacionalna pravila" znače sva obvezujuća pravila donesena u nekoj državi članici, neovisno o tome koje tijelo ih izdaje, koja sadrže zahtjeve u vezi sa sigurnošću željeznica ili tehničke zahtjeve, osim onih utvrđenih pravilima Unije ili međunarodnim pravilima, i koja se u toj državi članici primjenjuju na željezničke prijevoznike, upravitelje infrastrukture ili treće osobe; 9. „sustav upravljanja sigurnošću" znači organizacija, aranžmani i postupci koje uspostavlja upravitelj infrastrukture ili željeznički prijevoznik radi osiguranja sigurnog upravljanja svojom djelatnošću; 10. „glavni istražitelj" znači osoba odgovorna za organizaciju i provedbu istrage te nadzor nad njom; 11. „nesreća" znači neželjeni ili 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,	minimalne razine sigurnosti koje treba dosegnuti sustav kao cjelina i, kada je to izvedivo, različiti dijelovi željezničkog sustava Europske unije, kao što je konvencionalni željeznički sustav, željeznički sustav velikih brzina, dugački željeznički tuneli ili pruge koje se upotrebljavaju isključivo za prijevoz tereta **uz točku 6.** 75. *„zajedničke sigurnosne metode" (eng. Common Safety Methods,* u daljnjem tekstu: CSM*)* znači metode kojima se opisuje ocjena razine sigurnosti i postizanje sigurnosnih ciljeva te usklađenost s drugim sigurnosnim zahtjevima **uz točku 7.** 20. *„nacionalno tijelo nadležno za sigurnost"* je nacionalno tijelo kojemu su povjereni zadaci u vezi sa sigurnošću željeznice u skladu s ovim Zakonom, bilo koje tijelo kojemu je više država članica Europske unije povjerilo te zadatke kako bi se osigurao jedinstven sustav sigurnosti		

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 uzrokâ i, prema potrebi, izradu sigurnosnih preporuka; 15. „uzroci" znači radnje, propusti, događaji ili uvjeti, ili njihova kombinacija, koji su doveli do nesreće ili incidenta; 16. „laka željeznica" znači gradski i/ili prigradski sustav željezničkog prijevoza s otpornošću na sudare kategorije C-III ili C-IV (u skladu s EN 15227:2011) i najvećom čvrstoćom vozila od 800 kN (uzdužna tlačna sila u području priključivanja vagona); sustavi 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	ili bilo koje tijelo kojemu su Republika Hrvatska i treća zemlja povjerile te zadatke kako bi se osigurao jedinstven sustav sigurnosti, pod uvjetom da je Europska unija u tu svrhu sklopila sporazum s dotičnom trećom zemljom ili da je Republika Hrvatska sklopila takav sporazum u skladu s ovlaštenjem koje je u tu svrhu odobrila Europska unija. U Republici Hrvatskoj funkciju nacionalnog tijela nadležnog za sigurnost u smislu zakonodavstva kojim se uređuje područje sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava Europske unije obavlja Agencija za sigurnost željezničkog prometa (u daljnjem tekstu: ASŽ) **uz točku 8.** 18. *„nacionalna pravila"* su propisi doneseni temeljem članka 7. i članka 40. ovoga Zakona, 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		

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	infrastrukture ili treće osobe **uz točku 9.** 61. *„sustav upravljanja sigurnošću"* znači organizacija, aranžmani i postupci koje uspostavlja upravitelj infrastrukture ili željeznički prijevoznik radi osiguranja sigurnog upravljanja svojom djelatnošću **uz točku 10.** 5. *„glavni istražitelj"* znači osoba odgovorna za organizaciju i provedbu istrage te nadzor nad njom **uz točku 11.** 22. *„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		

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	**uz točku 12.** 32. *„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 **uz točku 13.** 6. *„incident”* znači svaki događaj, osim nesreće ili ozbiljne nesreće, koji utječe ili može utjecati na sigurnost željezničkog prijevoza **uz točku 14.** 12. *„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		

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);	sigurnosnih preporuka **uz točku 15.** 69. *„uzroci”* znači radnje, propusti, događaji ili uvjeti, ili njihova kombinacija, koji su doveli do nesreće ili incidenta **uz točku 16.** 14. *„laka željeznica”* znači gradski i/ili prigradski sustav željezničkog prijevoza s otpornošću na sudare kategorije C-III ili C-IV (u skladu s HRN EN 15227:2024) 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 **uz točku 17.** 64. *„tijelo za ocjenjivanje sukladnosti”* znači tijelo koje je prijavljeno ili imenovano kao tijelo		

33.„područje djelovanja” znači mreža ili mreže u jednoj državi članici ili više njih na kojima željeznički prijevoznik namjerava obavljati svoju djelatnost.	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 **uz točku 18.** 9. *„interoperabilni sastavni dijelovi”* znače 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 **uz točku 19.** 41. *„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 **uz točku 20.** 60. *„subjekt nadležan za održavanje”* (*eng. Entity in Charge of Maintenance,* u daljnjem tekstu: 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 **uz točku 21.** 72. *„vozilo”* znači željezničko vozilo koje je prikladno za kretanje na kotačima po željezničkoj pruzi, s pogonom ili bez njega, a sastoji se od jednog ili više strukturnih i funkcionalnih podsustava **uz točku 22.** 51. *„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 **uz točku 23.** 43. *„pošiljatelj”* znači poduzeće koje šalje robu u vlastito ime ili u ime treće osobe **uz točku 24.** 49. *„primatelj”* znači svaka fizička ili pravna osoba koja prima robu u skladu s ugovorom o prijevozu ili svaka fizička ili pravna osoba koja preuzme robu pri dolasku ako se prijevoz obavlja bez ugovora o prijevozu **uz točku 25.** 68. *„utovaritelj”* 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 **uz točku 26.** 11. *„istovaritelj”* 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 s vagona ili kontejnera istovaruje pakiranu robu, male kontejnere ili prenosive cisterne ili bilo koje poduzeće koje iskrcava robu iz 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 **uz točku 27.** 55. *„punioc”* znači poduzeće koje utovaruje robu u 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 višedijelni plinski kontejner **uz točku 28.** 45. *„prazniоc”* znači poduzeće koje istovaruje robu iz vagonske cisterne, vagona s cisternom koja se može skinuti, prenosive cisterne ili kontejner cisterne, iz vagona, velikog kontejnera ili manjeg kontejnera za prijevoz rasutog tereta, baterijskog vagona ili višedijelnog plinskog kontejnera **uz točku 29.** 48. *„prijevoznik”* znači poduzeće koje obavlja prijevoz u skladu s ugovorom o prijevozu **uz točku 30.** 21. *„naručitelj”* znači javni ili privatni subjekt koji naručuje		

	projektiranje i/ili izgradnju, obnovu ili modernizaciju podsustava **uz točku 31.** 74. *„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 **uz točku 32.** 27. *„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) **uz točku 33.** 36. *„područje djelovanja”* znači mreža ili mreže u jednoj državi članici ili više njih na kojima		

	željeznički prijevoznik namjerava obavljati svoju djelatnost		
POGLAVLJE II. RAZVOJ SIGURNOSTI ŽELJEZNICA I UPRAVLJANJE SIGURNOŠĆU ŽELJEZNICA Članak 4. Uloga sudionika u željezničkom sustavu Unije u razvoju i poboljšanju sigurnosti željeznica 1. S ciljem razvoja i poboljšanja sigurnosti željeznica, države članice u granicama svojih nadležnosti: (a)osiguravaju općenito održavanje sigurnosti željeznice i, kada je to razumno izvedivo, njezino kontinuirano poboljšavanje, uzimajući u obzir razvoj prava Unije i međunarodnih pravila te tehnički i znanstveni napredak, pri čemu se prednost daje sprečavanju nesreća; (b)osiguravaju da se sve primjenjivo zakonodavstvo izvršava na otvoren i nediskriminirajući način, potičući razvoj jedinstvenog europskog sustava	**Uz članak 4. stavak 1.** Članak 5. stavak 1. (1) Ministarstvo nadležno za željeznički promet, ASŽ i AIN, s ciljem razvoja i poboljšanja sigurnosti željeznica, u granicama svojih nadležnosti: a) osiguravaju da se sigurnost željezničkog prometa u željezničkom sustavu općenito održava i, gdje je to opravdano i izvedivo, stalno poboljšava, uzimajući u obzir razvoj zakonodavstva Europske unije i međunarodnih pravila te tehnički i znanstveni napredak, dajući prednost sprječavanju nesreća b) osiguravaju da se sve primjenjivo zakonodavstvo izvršava na otvoren i nediskriminirajući način potičući	U potpunosti preuzeto	

željezničkog prijevoza; (c)osiguravaju da se mjerama za razvoj i poboljšanje sigurnosti željeznice uzima u obzir potreba za pristupom utemeljenim na sustavu; (d)osiguravaju da odgovornost za siguran rad željezničkog sustava Unije i upravljanje rizicima koji su s time povezani snose upravitelji infrastrukture i željeznički prijevoznici, pri čemu je svaki odgovoran za svoj dio sustava, čime ih se obvezuje da: i.provode potrebne mjere za upravljanje rizicima kako je navedeno u članku 6. stavku 1. točki (a), prema potrebi u međusobnoj suradnji; ii.primjenjuju pravila Unije i nacionalna pravila; iii.uspostave sustave upravljanja sigurnošću u skladu s ovom Direktivom; (e)ne dovodeći u pitanje građanskopravnu odgovornost u skladu s pravnim zahtjevima država članica, osiguravaju da je svaki upravitelj infrastrukture i svaki željeznički prijevoznik odgovoran dotičnim korisnicima, klijentima, radnicima i drugim sudionicima iz stavka 4. za svoj dio sustava i njegov siguran rad, uključujući nabavu materijala i ugovaranje usluga; (f)razvijaju i objavljuju godišnje sigurnosne planove u kojima se navode mjere	razvoj jedinstvenog europskog sustava željezničkog prijevoza c) osiguravaju da se mjerama za razvoj i poboljšanje sigurnosti željeznice uzima u obzir potreba za pristupom utemeljenim na sustavu d) osiguravaju da odgovornost za siguran rad željezničkog sustava Europske unije i upravljanja rizicima koji su s time povezani snose upravitelj infrastrukture i željeznički prijevoznici pri čemu je svaki odgovoran za svoj dio sustava, čime ih se obvezuje da provode potrebne mjere za upravljanje rizicima kako je navedeno u članku 6. stavku 1. točki (a) Direktive (EU) 2016/798, prema potrebi u međusobnoj suradnji, primjenjuju pravila Europske unije i nacionalna pravila te uspostave sustave upravljanja sigurnošću u skladu s ovim Zakonom e) osiguravaju da je svaki upravitelj infrastrukture i svaki željeznički prijevoznik odgovoran dotičnim korisnicima,		

planirane za ostvarivanje CST-ova; i (g)prema potrebi, podržavaju Agenciju u njezinom radu na nadgledanju razvoja sigurnosti željeznica na razini Unije. 2. Agencija, u granicama svojih nadležnosti, osigurava opće održavanje sigurnosti željeznice i, kada je to razumno izvedivo, njezino kontinuirano poboljšavanje, uzimajući u obzir razvoj prava Unije te tehnički i znanstveni napredak, pri čemu se prednost daje sprečavanju ozbiljnih nesreća. 3. Željeznički prijevoznici i upravitelji infrastrukture: (a)provode potrebne mjere za upravljanje rizicima iz članka 6. stavka 1. točke (a), prema potrebi u međusobnoj suradnji i suradnji s drugim sudionicima; (b)u svojim sustavima upravljanja sigurnošću uzimaju u obzir rizike povezane s aktivnostima drugih sudionika i trećih osoba; (c)prema potrebi, ugovorno obvezuju druge sudionike iz stavka 4. koji imaju mogući utjecaj na siguran rad željezničkog sustava Unije da provode mjere za upravljanje rizicima; i (d)osiguravaju da njihovi izvođači provode mjere za upravljanje rizicima putem primjene CSM-ova za postupke nadgledanja koji su utvrđeni u CSM-	klijentima, radnicima i drugim sudionicima iz stavka 3. ovoga članka za svoj dio sustava i njegov siguran rad, uključujući nabavu materijala i ugovaranje usluga f) razvijaju i objavljuju godišnje sigurnosne planove u kojima se navode mjere planirane za ostvarivanje CST-ova i g) kada je to moguće, podržavaju ERA-u u njezinom radu pri nadgledanju razvoja sigurnosti željeznice na razini Europske unije. **Uz članak 4. stavak 2.** Nije potrebno preuzimanje **Uz članak 4. stavak 3.** Članak 5. stavak 2. (2) Željeznički prijevoznici i upravitelji infrastrukture moraju: a) provoditi potrebne mjere za upravljanje rizicima iz članka 6. stavka 1. točke (a) Direktive (EU) 2016/798, prema potrebi u međusobnoj suradnji i suradnji s drugim sudionicima		

ovima o nadgledanju iz članka 6. stavka 1. točke (c) te da je to propisano u ugovornim aranžmanima koje treba predočiti na zahtjev Agencije ili nacionalnog tijela nadležnog za sigurnost. 4. Ne dovodeći u pitanje odgovornosti željezničkih prijevoznika i upravitelja infrastrukture iz stavka 3., subjekti nadležni za održavanje i svi ostali sudionici koji imaju potencijalni utjecaj na siguran rad željezničkog sustava Unije, uključujući proizvođače, pružatelje usluga održavanja, posjednike, pružatelje usluga, naručitelje, prijevoznike, pošiljatelje, primatelje, punioce, praznioce, utovarivače, istovarivače: (a)provode potrebne mjere za upravljanje rizicima, prema potrebi u suradnji s drugim sudionicima; (b)osiguravaju da podsustavi, pribor i oprema koje dostavljaju te usluge koje pružaju ispunjavaju navedene zahtjeve i uvjete korištenja kako bi ih dotični željeznički prijevoznik i/ili upravitelj infrastrukture mogao koristiti na siguran način. 5. Željeznički prijevoznici, upravitelji infrastrukture i svi sudionici iz stavka 4. koji otkriju sigurnosni rizik povezan s nedostatcima i nesukladnostima u konstrukciji ili kvarovima tehničke opreme,	b) u svojim sustavima upravljanja sigurnošću uzimati u obzir rizike povezane s aktivnostima drugih sudionika i trećih osoba c) prema potrebi, ugovorno obvezati druge sudionike iz stavka 3. ovoga članka koji imaju mogući utjecaj na siguran rad željezničkog sustava Europske unije da provode mjere za upravljanje rizicima i d) osigurati 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) Direktive (EU) 2016/798 te da je isto propisano u ugovornim aranžmanima koje treba predočiti na zahtjev ERA-e ili ASŽ-a. **Uz članak 4. stavak 4.** Članak 5. stavak 3. (3) Ne dovodeći u pitanje odgovornosti željezničkih prijevoznika i upravitelja infrastrukture iz stavka 2. ovoga		

uključujući one na opremi strukturnih podsustava ili su obaviješteni o njima, u granicama svojih nadležnosti: (a)poduzimaju sve potrebne korektivne mjere kako bi se otklonio utvrđeni sigurnosni rizik; (b)obavješćuju o tim rizicima relevantne uključene strane kako bi im omogućili poduzimanje svakog 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. 6. U slučaju razmjene vozila među željezničkim prijevoznicima, svaki sudionik koji je uključen u razmjenu razmjenjuje sve informacije relevantne za siguran rad, uključujući, ali ne ograničavajući se na, stanje i povijest dotičnog vozila, elemente dokumentacije o održavanju u svrhu sljedivosti, sljedivost utovarnih djelatnosti i teretne listove.	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, punioce, praznioce, utovaritelje, istovaritelje, moraju: a) provoditi potrebne mjere za upravljanje rizicima, prema potrebi u suradnji s drugim sudionicima i b) osiguravati 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. **Uz članak 4. stavak 5.** Članak 5. stavak 4. (4) Željeznički prijevoznici,		

	upravitelji infrastrukture i svi sudionici iz stavka 3. ovoga članka koji otkriju sigurnosni rizik povezan s nedostacima i nesukladnostima u konstrukciji ili kvarovima tehničke opreme, uključujući one na opremi strukturnih podsustava ili o njima budu obaviješteni, u granicama svojih nadležnosti moraju: a) poduzeti sve potrebne korektivne mjere kako bi se otklonio utvrđeni sigurnosni rizik i b) obavijestiti o tim rizicima relevantne uključene strane kako bi im omogućili poduzimanje svakog daljnjeg potrebnog korektivnog djelovanja radi osiguranja neprekinute izvedbe željezničkog sustava Europske unije u pogledu sigurnosti. **Uz članak 4. stavak 6.** Članak 5. stavak 5. (5) U slučaju razmjene vozila između željezničkih prijevoznika, svaki sudionik koji je uključen u razmjenu pruža sve informacije relevantne za		

	siguran rad, uključujući, ali ne ograničavajući se na, stanje i povijest dotičnog vozila, elemente dokumentacije o održavanju u svrhu sljedivosti, sljedivost utovarnih djelatnosti i teretne listove.		
	Uz članak 4. stavak 2. Nije potrebno preuzimanje	Nije potrebno preuzimanje	primjenjivo na Agenciju Europske unije za željeznice
	Uz članak 4. stavak 5. Članak 5. stavak 4. (4) Željeznički prijevoznici, upravitelji infrastrukture i svi sudionici iz stavka 3. ovoga članka koji otkriju sigurnosni rizik povezan s nedostacima i nesukladnostima u konstrukciji ili kvarovima tehničke opreme, uključujući one na opremi strukturnih podsustava ili o njima budu obaviješteni, u granicama svojih nadležnosti moraju: a) poduzeti sve potrebne korektivne mjere kako bi se otklonio	Nije potrebno preuzimanje	zadnja rečenica članka 4. stvaka 5. točke b) Direktive (EU) 2016/798 nije preuzeta jer se odnosi na obvezu Agencije Europske unije za željeznice

	utvrđeni sigurnosni rizik i b) obavijestiti o tim rizicima relevantne uključene strane kako bi im omogućili poduzimanje svakog daljnjeg potrebnog korektivnog djelovanja radi osiguranja neprekinute izvedbe željezničkog sustava Europske unije u pogledu sigurnosti.		
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.	**uz članak 5.** Članak 6. (1) ASŽ mora dostavljati informacije o zajedničkim sigurnosnim pokazateljima (eng. *Common Safety Indicators*, u daljnjem tekstu: CSI) putem godišnjih izvješća iz članka 24. ovoga Zakona ministarstvu nadležnom za željeznički promet s ciljem olakšanja procjene ostvarenja CST-a i osiguranja nadgledanja općeg razvoja sigurnosti željeznice. (2) CSI-evi su navedeni u Prilogu I. ovoga Zakona.	U potpunosti preuzeto	

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	Stavkom 1. članka 6. Direktive (EU) 2016/798 propisan je sadržaj akata iz stavka 2. Prema tome, sadržaj se ne prenosi jer se odnosi na upute Europskoj komisiji i Agenciji Europske unije za željeznice što trebaju sadržavati zajedničke sigurnosne metode	Nije potrebno preuzimanje	smjernice namijenjene za Europsku komisiju i Agenciju Europske unije za željeznice

mandat Agenciji za izradu nacrta CSM-ova i njihovih izmjena te za davanje odgovarajućih preporuka Komisiji na temelju jasnog obrazloženja potrebe za novim ili izmijenjenim CSM-om i njegovog utjecaja na postojeća pravila i razinu sigurnosti željezničkog sustava Unije. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 28. stavka 3. Ako odbor iz članka 28. („odbor”) ne da nikakvo mišljenje, Komisija ne donosi nacrt provedbenog akta i primjenjuje se članak 5. stavak 4. treći podstavak Uredbe (EU) br. 182/2011. Pri izradi, donošenju i preispitivanju CSM-ova uzimaju se u obzir mišljenja korisnika, nacionalnih tijela nadležnih za sigurnost i dionika, među ostalim, prema potrebi, socijalnih partnera. Preporukama se prilaže izvješće o rezultatima tog savjetovanja i izvješće s procjenom učinka novog ili izmijenjenog CSM-a koji treba donijeti. 3. Za vrijeme izvršavanja mandata iz stavka 2. Agencija ili Komisija sustavno i redovno izvješćuju odbor o pripremnom radu na CSM-ovima. Komisija za vrijeme tog rada može Agenciji upućivati korisne preporuke u vezi s CSM-ovima i analizom troškova i koristi. Komisija posebno može zatražiti da Agencija ispita alternativna rješenja te da se procjena troškova i koristi tih alternativnih rješenja navede u izvješću			

koje je priloženo nacrtu CSM-ova. Pri izvršavanju zadaća navedenih u prvom podstavku Komisiji pomaže odbor. 4. Komisija ispituje preporuku koju je izdala Agencija kako bi provjerila je li ispunjen mandat iz stavka 2. Ako mandat nije ispunjen, Komisija od Agencije traži da preispita svoju preporuku, navođenjem točaka mandata koje nisu ispunjene. Komisija iz opravdanih razloga može odlučiti izmijeniti mandat dodijeljen Agenciji u skladu s postupkom navedenim u stavku 2. Pri izvršavanju zadaća navedenih u prvom podstavku Komisiji pomaže odbor. 5. CSM-ovi se revidiraju u redovitim vremenskim razmacima, uzimajući u obzir iskustvo stečeno njihovom primjenom i globalni razvoj sigurnosti željeznica te s ciljem općenitog održavanja i, kada je to razumno izvedivo, kontinuiranog poboljšanja sigurnosti. 6. Na temelju preporuke koju je izdala Agencija i nakon ispitivanja iz stavka 4. ovog članka Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata u skladu s člankom 27. u vezi sa sadržajem CSM-ova i svih njihovih izmjena. 7. Države članice bez odgode donose sve			

potrebne izmjene svojih nacionalnih pravila u svjetlu donošenja i izmjena CSM-ova.			
Članak 7. Zajednički sigurnosni ciljevi („CST-ovi”) 1. CST-ovima se uspostavljaju minimalne razine sigurnosti koje sustav kao cjelina treba dosegnuti te, kada je to izvedivo, različiti dijelovi željezničkog sustava u svakoj državi članici i u Uniji. CST-ovi mogu biti izraženi u kriterijima za prihvatljivost rizika ili ciljnim razinama sigurnosti i posebno uzimaju u obzir: (a)pojedinačne rizike koji se odnose na putnike, osoblje, uključujući zaposlenike ili izvođače, korisnike željezničko-cestovnih prijelaza i ostale te, ne dovodeći u pitanje postojeća nacionalna i međunarodna pravila o odgovornosti, pojedinačne rizike koji se odnose na neovlaštene osobe; (b) društvene rizike. 2. Komisija provedbenim aktima daje mandat Agenciji za izradu nacrta CST-ova i njihovih izmjena te za davanje	Postupak čišćenja nacionalnih pravila, odnosno usklađenje nacionalnog zakonodavstva s pravnom stečevinom Europske unije, Ministartsvo mora, prometa i infrastrukture Repubike Hrvatske provelo je u suradnji s Agencjom Europske unije za željeznice i Europskom komisijom. Sva nacionalna sigurnosna pravila i nacionalna pravila za nepoktretna postojenja objavljena su u informatičkom sustavu uspostevljenom člankom 27. Uredbe (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 dostupnom na sljedećoj poveznici https://srd.era.europa.eu/home	Nije potrebno preuzimanje	Obveza Europske komisije i Agencije Europske unije za željeznice stavak 7. postupak čišćenja nacionalnih pravila koji je proveden

odgovarajućih preporuka Komisiji na temelju jasnog obrazloženja potrebe za novim ili izmijenjenim CST-om i njegovog utjecaja na postojeća pravila. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 28. stavka 3. Ako odbor ne da nikakvo mišljenje, Komisija ne donosi nacrt provedbenog akta i primjenjuje se članak 5. stavak 4. treći podstavak Uredbe (EU) br. 182/2011. 3. Za vrijeme izvršavanja mandata iz stavka 2. ovog članka Agencija ili Komisija sustavno i redovno izvješćuju odbor o pripremnom radu na CSM-ovima. Komisija za vrijeme tog rada može Agenciji upućivati korisne preporuke u vezi s CSM-ovima i analizom troškova i koristi. Komisija posebno može zatražiti da Agencija ispita alternativna rješenja te da se procjena troškova i koristi tih alternativnih rješenja navede u izvješću koje je priloženo nacrtu CSM-ova. Pri izvršavanju zadaća navedenih u prvom podstavku Komisiji pomaže odbor. 4. Komisija ispituje preporuku koju je izdala Agencija kako bi provjerila je li ispunjen mandat iz stavka 2. Ako mandat nije ispunjen, Komisija od Agencije traži da preispita svoju preporuku, navođenjem točaka mandata koje nisu ispunjene. Komisija iz opravdanih razloga može odlučiti izmijeniti mandat dodijeljen			

Agenciji u skladu s postupkom navedenim u stavku 2. Pri izvršavanju zadaća navedenih u prvom podstavku Komisiji pomaže odbor. 5. CST-ovi se revidiraju u redovitim vremenskim razmacima, uzimajući u obzir globalni razvoj sigurnosti željeznica. Revidirani CST-ovi odražavaju svako prioritetno područje u kojem treba dodatno poboljšati sigurnost. 6. Na temelju preporuke koju je izdala Agencija i nakon ispitivanja iz stavka 4 ovog članka Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata u skladu s člankom 27. u vezi sa sadržajem CSM-ova i svih njihovih izmjena. 7. Države članice donose sve potrebne izmjene svojih nacionalnih pravila kako bi ostvarile barem CST-ove i sve revidirane CST-ove u skladu s rasporedom provedbe koji im je priložen. Te se izmjene uzimaju u obzir u godišnjim sigurnosnim planovima iz članka 4. stavka 1. točke (f). Države članice o tim pravilima obavješćuju Komisiju u skladu s člankom 8.			

Članak 8. Nacionalna pravila u području sigurnosti 1. Nacionalna pravila o kojima je obaviješteno do 15. lipnja 2016. u skladu s Direktivom 2004/49/EZ primjenjuju se ako: (a)pripadaju jednoj od kategorija utvrđenih u Prilogu II., i (b)su usklađena s pravom Unije, uključujući posebice TSI-ove, CST-ove i CSM-ove; te (c)ne bi rezultirala proizvoljnom diskriminacijom ili prikrivenim ograničenjem željezničkog prijevoza među državama članicama. 2. Do 16. lipnja 2018. države članice preispituju nacionalna pravila iz stavka 1. i stavljaju izvan snage: (a)sva nacionalna pravila o kojima nije obaviješteno ili koja ne ispunjavaju kriterije utvrđene u stavku 1.; (b)sva nacionalna pravila koja su na temelju prava Unije postala suvišna, uključujući posebice TSI-ove, CST-ove i CSM-ove. U tu svrhu države članice mogu se koristiti alatom za upravljanje pravilima iz članka 27. stavka 4. Uredbe (EU) 2016/796 i mogu od Agencije zatražiti da ispita određena pravila u odnosu na kriterije utvrđene u ovom	**Uz članak 8. stavak 3.** Članak 7. stavak 1. (1) Nova nacionalna pravila utvrđuju se na temelju ovoga Zakona samo u sljedećim slučajevima: a) ako pravila koja se odnose na postojeće sigurnosne metode nisu obuhvaćena CSM-om b) ako operativna pravila željezničke mreže još nisu obuhvaćena TSI-ovima c) kao hitnu preventivnu mjeru, posebice nakon nesreće ili incidenta d) kada je potrebno revidirati pravilo o kojem se već obavijestilo i 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 Poglavljem IV. ovoga Zakona. **Uz članak 8. stavak 4.** Članak 7. stavak 2.	U potpunosti preuzeto	

stavku. 3. Države članice mogu utvrditi nova nacionalna pravila na temelju ove Direktive samo u sljedećim slučajevima: (a)ako pravila koja se odnose na postojeće sigurnosne metode nisu obuhvaćena CSM-om; (b)ako operativna pravila željezničke mreže još nisu obuhvaćena TSI-ovima; (c)kao hitnu preventivnu mjeru, posebice nakon nesreće ili incidenta; (d)kada je potrebno revidirati pravilo o kojem se već obavijestilo; (e)kada pravila o zahtjevima koje treba ispunjavati osoblje koje obavlja zadaće bitne za sigurnost, uključujući kriterije za odabir, fizičku i psihičku sposobnost te stručnu osposobljenost, još nisu obuhvaćena TSI-om ili Direktivom 2007/59/EZ Europskog parlamenta i Vijeća (11). 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	(2) Ministarstvo nadležno za željeznički promet podnosi nacrt novog nacionalnog pravila iz stavka 1. ovoga članka ERA-i i Europskoj 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. **Uz članak 8. stavak 8.** Članak 7. stavak 3. (3) Pravila i ograničenja izričito lokalne naravi, o kojima nisu obaviještene ERA i Europska komisija, navode se u registrima infrastrukture iz članka 72. ovoga Zakona ili se naznačuju u izvješću o mreži u skladu s odredbama propisa kojim se uređuje područje željeznice. **Uz članak 8. stavak 11.**		

nacrt u dovoljnoj mjeri dovršen kako bi Agencija mogla provesti ispitivanje u skladu s člankom 25. stavkom 2. Uredbe (EU) 2016/796. 5. U slučaju hitnih preventivnih mjera države članice mogu odmah donijeti i primjenjivati novo pravilo. O tom pravilu obavješćuje se u skladu s člankom 27. stavkom 2. Uredbe (EU) 2016/796 i podložno ocjeni Agencije u skladu s člankom 26. stavcima 1., 2. i 5. Uredbe (EU) 2016/796. 6. Ako Agencija utvrdi da je neko nacionalno pravilo, bez obzira na to je li o njemu obaviješteno ili ne, postalo suvišno ili da je u suprotnosti s CSM-ovima ili nekim drugim pravom Unije donesenim nakon početka primjene dotičnog nacionalnog pravila, primjenjuje se postupak predviđen u članku 26. Uredbe (EU) 2016/796. 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	Članak 7. stavak 4. (4) Nacionalna pravila iz stavka 1. ovoga članka o kojima se nije obavijestilo ERA-u i Europsku komisiju u skladu s ovim člankom, ne primjenjuju se za potrebe ovoga Zakona.		
	Uz članak 8. stavak 1. Nije potrebno preuzimanje **Uz članak 8. stavak 2.** Nije potrebno preuzimanje	Nije potrebno preuzimanje	postupak čišćenja nacionalnih pravila koji je već proveden
	Uz članak 8. stavak 5. Nije potrebno preuzimanje **Uz članak 8. stavak 6.** Nije potrebno preuzimanje **Uz članak 8. stavak 7.** Nije potrebno preuzimanje **Uz članak 8. stavak 9.** Nije potrebno preuzimanje **Uz članak 8. stavak 10.** Nije potrebno preuzimanje	Nije potrebno preuzimanje	-

pravilima. 8. Države članice mogu odlučiti da ne obavijeste o pravilima i ograničenjima izričito lokalne naravi. U takvim slučajevima države članice navode ta pravila i ograničenja u registrima infrastrukture iz članka 49. Direktive (EU) 2016/797 ili ih naznačuju u izvješću o mreži iz članka 27. Direktive 2012/34/EU u kojem su objavljena ta pravila i ograničenja. 9. Nacionalna pravila o kojima se obavijestilo u skladu s ovim člankom ne podliježu postupku obavješćivanja predviđenom Direktivom (EU) 2015/1535 Europskog parlamenta i Vijeća (12). 10. Nacrte nacionalnih pravila i postojeća nacionalna pravila ispituje Agencija u skladu s postupcima utvrđenima u člancima 25. i 26. Uredbe (EU) 2016/796. 11. Ne dovodeći u pitanje stavak 8., nacionalna pravila o kojima se nije obavijestilo u skladu s ovim člankom ne primjenjuju se za potrebe ove Direktive.			

Članak 9. Sustavi upravljanja sigurnošću 1. Upravitelji infrastrukture i željeznički prijevoznici uspostavljaju svoje sustave upravljanja sigurnošću radi osiguranja da željeznički sustav Unije može ostvariti barem CST-ove, da je sukladan sa sigurnosnim zahtjevima utvrđenima u TSI-ovima te da se primjenjuju relevantni dijelovi CSM-ova i nacionalna pravila o kojima se obavijestilo u skladu s člankom 8. 2. Sustav upravljanja sigurnošću mora se dokumentirati u svim relevantnim dijelovima i mora posebno opisivati raspodjelu odgovornosti unutar organizacije upravitelja infrastrukture ili željezničkog prijevoznika. Mora pokazati na koji je način osigurana kontrola od strane uprave na različitim razinama, na koji su način osoblje i njegovi predstavnici na svim razinama uključeni i kako se osigurava kontinuirano poboljšanje sustava upravljanja sigurnošću. On mora uključivati jasnu obvezu dosljedne primjene znanja i metoda u vezi s ljudskim čimbenicima. Upravitelji infrastrukture i željeznički prijevoznici putem sustava upravljanja sigurnošću promiču kulturu uzajamnog povjerenja, pouzdanja i učenja u kojoj se osoblje potiče da doprinosi razvoju sigurnosti, osiguravajući pritom povjerljivost.	**Uz članak 9. stavci 1. - 6.** Članak 8. (1) Upravitelji infrastrukture i željeznički prijevoznici dužni su uspostaviti svoje sustave upravljanja sigurnošću radi osiguranja da željeznički sustav Europske 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 7. ovoga Zakona. (2) Sustav upravljanja sigurnošću mora se dokumentirati u svim relevantnim dijelovima i mora posebno opisivati raspodjelu odgovornosti unutar organizacije upravitelja infrastrukture ili željezničkog prijevoznika. (3) Sustav upravljanja sigurnošću 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	U potpunosti preuzeto	

3. Sustav upravljanja sigurnošću sadrži sljedeće osnovne elemente: (a)sigurnosnu politiku koju je odobrio izvršni direktor organizacije i o kojoj je obavijestio sve osoblje; (b)kvalitativne i kvantitativne ciljeve organizacije za održavanje i unapređenje sigurnosti te planove i postupke za postizanje tih ciljeva; (c)postupke za ispunjavanje postojećih, novih i izmijenjenih tehničkih i operativnih normi ili drugih propisanih uvjeta, kako su utvrđeni u TSI-ovima, nacionalnim pravilima iz članka 8. i Priloga II., u drugim relevantnim pravilima ili u odlukama tijela; (d)postupke za osiguranje usklađenosti s normama i drugim propisanim uvjetima tijekom cijelog životnog ciklusa opreme i obavljanja djelatnosti; (e)postupke i metode za otkrivanje rizika, provedbu procjene rizika i implementaciju mjera za upravljanje rizicima u slučaju kada promjena uvjeta poslovanja ili uvođenje novih materijala postavljaju nove rizike za infrastrukturu ili sučelje čovjek-stroj-organizacija; (f)osiguravanje programa za osposobljavanje osoblja i sustava radi osiguranja održavanja osposobljenosti osoblja i odgovarajućeg obavljanja zadaća, uključujući aranžmane u pogledu fizičke i psihičke sposobnosti;	sustava upravljanja sigurnošću te mora uključivati jasnu obvezu dosljedne primjene znanja i metoda u vezi s ljudskim čimbenicima. (4) 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. (5) Sustav upravljanja sigurnošću sadrži sljedeće osnovne elemente: a) sigurnosnu politiku koju je odobrio izvršni direktor organizacije i o kojoj je obavijestio svo osoblje b) kvalitativne i kvantitativne ciljeve organizacije za održavanje i unapređenje sigurnosti te planove i postupke za postizanje tih ciljeva c) postupke za ispunjavanje postojećih, novih i izmijenjenih tehničkih i operativnih normi ili drugih propisanih uvjeta, kako su		

(g)aranžmane za pružanje dostatnih informacija unutar organizacije i, prema potrebi, između organizacija u željezničkom sustavu; (h)postupke i oblike za dokumentiranje informacija o sigurnosti i određivanje postupka za kontrolu konfiguracije bitnih informacija o sigurnosti; (i)postupke kojima se osigurava prijavljivanje, istraživanje i analiziranje nesreća, incidenata, izbjegnutih nesreća i ostalih opasnih događaja te poduzimanje potrebnih preventivnih mjera; i (j)osiguravanje planova djelovanja, upozoravanja i informiranja u izvanrednim situacijama koji su dogovoreni s odgovarajućim javnim tijelima; i (k)osiguravanje redovitih unutarnjih revizija sustava upravljanja sigurnošću. Upravitelji infrastrukture i željeznički prijevoznici dodaju sve ostale elemente koji su potrebni kako bi se obuhvatili sigurnosni rizici, u skladu s procjenom rizika koji proizlaze iz njihove vlastite djelatnosti. 4. Sustav upravljanja sigurnošću prilagođen je vrsti, opsegu, području djelovanja i drugim uvjetima djelatnosti koja se obavlja. Njime se osigurava upravljanje svim rizicima povezanima s djelatnošću upravitelja infrastrukture ili željezničkog prijevoznika, uključujući pružanje usluga	utvrđeni u TSI-ovima, nacionalnim pravilima iz članka 7. i Priloga II. ovoga Zakona, u drugim relevantnim pravilima ili u odlukama nadležnih tijela d) postupke za osiguranje usklađenosti s normama i drugim propisanim uvjetima tijekom cijelog životnog ciklusa opreme i obavljanja djelatnosti e) postupke i metode za otkrivanje rizika, provedbu procjene rizika i implementaciju mjera za upravljanje rizicima u slučaju kada promjena uvjeta poslovanja ili uvođenje novih materijala postavljaju nove rizike za infrastrukturu ili sučelje „čovjek-stroj-organizacija“ f) osiguravanje programa za osposobljavanje osoblja i sustava radi osiguranja održavanja osposobljenosti osoblja i odgovarajućeg obavljanja zadaća, uključujući mjere u pogledu fizičke i psihičke sposobnosti g) mjere za pružanje dostatnih		

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. 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. 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.	informacija unutar organizacije i, prema potrebi, između organizacija u željezničkom sustavu h) postupke i oblike za dokumentiranje informacija o sigurnosti i određivanje postupka za kontrolu konfiguracije bitnih informacija o sigurnosti i) postupke kojima se osigurava prijavljivanje, istraživanje i analiziranje nesreća, incidenata, izbjegnutih nesreća i ostalih opasnih događaja te poduzimanje potrebnih preventivnih mjera j) osiguravanje planova djelovanja, upozoravanja i informiranja u izvanrednim situacijama koji su dogovoreni s odgovarajućim javnim tijelima i k) osiguravanje redovitih unutarnjih revizija sustava upravljanja sigurnošću. (6) Upravitelji infrastrukture i željeznički prijevoznici moraju dodati sve ostale elemente koji su potrebni kako bi se obuhvatili sigurnosni rizici, u skladu s		

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. 6. Prije 31. svibnja svake godine svi upravitelji infrastrukture i željeznički prijevoznici podnose nacionalnom tijelu nadležnom za sigurnost godišnje izvješće o sigurnosti koje se odnosi na prethodnu kalendarsku godinu. Izvješće o sigurnosti sadrži: (a) podatke o tome kako se ispunjavaju korporativni sigurnosni ciljevi organizacije i rezultate sigurnosnih planova; (b) pregled razvoja nacionalnih sigurnosnih pokazatelja i CSI-ova iz članka 5., ako je to relevantno za organizaciju koja podnosi izvješće; (c) rezultate unutarnje revizije sigurnosti; (d) zapažanja o smetnjama i ispadima u radu pri odvijanju željezničkog prijevoza i upravljanju infrastrukturom koji bi mogli biti relevantni za nacionalno tijelo nadležno za sigurnost, uključujući sažetak informacija koje su pružili relevantni	procjenom rizika koji proizlaze iz njihove vlastite djelatnosti. (7) Sustav upravljanja sigurnošću mora biti prilagođen vrsti, opsegu, području djelovanja i drugim uvjetima djelatnosti koja se obavlja te se njime mora osigurati upravljanje svim rizicima povezanima s djelatnošću upravitelja infrastrukture ili željezničkog prijevoznika, uključujući pružanje usluga održavanja, ne dovodeći u pitanje članak 12. ovoga Zakona, i nabavu materijala te ugovaranje vanjskih usluga. (8) 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 5. ovoga Zakona. (9) Upravitelj infrastrukture u svom sustavu upravljanja sigurnošću mora uzeti u obzir učinke obavljanja djelatnosti različitih željezničkih prijevoznika na željezničku mrežu te se njime svim željezničkim		

sudionici u skladu s člankom 4. stavkom 5. točkom (b); i (e)izvješće o primjeni relevantnih CSM-ova. 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.	prijevoznicima osigurava da mogu djelovati u skladu s TSI-ovima i nacionalnim pravilima te s uvjetima koji su utvrđeni u njihovoj potvrdi o sigurnosti. (10) 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, a u slučaju prekogranične infrastrukture, suradnjom među relevantnim upraviteljima infrastrukture olakšava se potrebna koordinacija i pripremljenost nadležnih hitnih službi s obje strane granice. (11) Nakon ozbiljne nesreće željeznički prijevoznik pruža pomoć žrtvama pomažući im u postupcima u povodu pritužbi u skladu s pravom Europske unije, a osobito Uredbom (EU) 2021/782 Europskog		

	parlamenta i Vijeća od 29. travnja 2021. o pravima i obvezama putnika u željezničkom prijevozu (preinaka) (Tekst značajan za EGP) (SL L 172, 17.5.2021.), 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. (12) Najkasnije do 31. svibnja svake godine upravitelji infrastrukture i željeznički prijevoznici podnose ASŽ-u godišnje izvješće o sigurnosti koje se odnosi na prethodnu kalendarsku godinu, a koje sadrži: a) podatke o tome kako se ispunjavaju korporativni sigurnosni ciljevi organizacije i rezultate sigurnosnih planova b) pregled razvoja nacionalnih sigurnosnih pokazatelja i CSI-eva iz članka 6. ovoga Zakona, ako je to relevantno za organizaciju koja podnosi izvješće c) rezultate unutarnje revizije sigurnosti		

	d) zapažanja o smetnjama i ispadima u radu pri odvijanju željezničkog prijevoza i upravljanju infrastrukturom koji bi mogli biti relevantni za nacionalno tijelo nadležno za sigurnost, uključujući sažetak informacija koje su pružili relevantni sudionici u skladu s člankom 5. stavkom 4. točkom b) ovoga Zakona i e) izvješće o primjeni relevantnih CSM-ova.		
	Uz članak 9. stavak 7. Nije potrebno preuzimanje	Nije potrebno preuzimanje	primjenjivo za Agenciju Europske unije za željeznice

POGLAVLJE III. IZDAVANJE POTVRDA I UVJERENJA O SIGURNOSTI Članak 10. Jedinstvena potvrda o sigurnosti 1. Ne dovodeći u pitanje stavak 9., pristup željezničkoj infrastrukturi odobrava se samo željezničkim prijevoznicima koji imaju jedinstvenu potvrdu o sigurnosti koju je izdala Agencija u skladu sa stavcima od 5. do 7. ili koje je izdalo nacionalno tijelo nadležno za sigurnost u skladu sa stavkom 8. Svrha jedinstvene potvrde o sigurnosti jest pružanje dokaza o tome da je dotični željeznički prijevoznik ustanovio sustav upravljanja sigurnošću i da može na siguran način obavljati djelatnost na planiranom području djelovanja. 2. U svom zahtjevu za jedinstvenu potvrdu o sigurnosti željeznički prijevoznik navodi vrstu i opseg obuhvaćenih željezničkih djelatnosti te planirano područje djelovanja. 3. Uz zahtjev za jedinstvenu potvrdu o sigurnosti prilaže se dokumentacija koja sadrži dokumentirane dokaze: (a)da je željeznički prijevoznik uspostavio	**Uz članak 10. stavak 1.** Članak 9. stavaci 1. i 2. (1) Pristup željezničkoj infrastrukturi odobrava se samo željezničkim prijevoznicima koji posjeduju jedinstvenu potvrdu o sigurnosti koju je izdala ERA u skladu sa stavcima 8. do 13. ovoga članka ili koje je izdao ASŽ u skladu sa stavcima 14. do 18. ovoga članka. (2) 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. **Uz članak 10. stavak 2.** Članak 9. stavak 3. (3) U svom zahtjevu za jedinstvenu potvrdu o sigurnosti željeznički prijevoznik navodi vrstu i opseg obuhvaćenih željezničkih djelatnosti te planirano područje djelovanja. **Uz članak 10. stavak 3.** Članak 9. stavci 4. i 5.	U potpunosti preuzeto	

svoj sustav upravljanja sigurnošću u skladu s člankom 9. i da taj sustav ispunjava zahtjeve utvrđene u TSI-ovima, CSM-ovima i CST-ovima i ostalom relevantnom zakonodavstvu kako bi se upravljalo rizicima i osiguralo sigurno obavljanje usluga prijevoza na mreži; i (b) da željeznički prijevoznik, prema potrebi, ispunjava zahtjeve utvrđene u relevantnim nacionalnim pravilima o kojima se obavijestilo u skladu s člankom 8. Taj zahtjev i informacije o svim zahtjevima, fazama relevantnih postupaka i njihovom ishodu, te, prema potrebi, zahtjevima i odlukama odbora za žalbe, podnose se putem jedinstvene kontaktne točke iz članka 12. Uredbe (EU) 2016/796. 4. Agencija ili, u slučajevima predviđenima u stavku 8., nacionalno tijelo nadležno za sigurnost izdaje jedinstvenu potvrdu o sigurnosti ili 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,	(4) 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 8. ovoga Zakona i da taj sustav ispunjava zahtjeve utvrđene u TSI-ovima, CSM-ovima i CST-ovima te 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 relevantnim nacionalnim pravilima o kojima se obavijestilo u skladu s člankom 7. ovoga Zakona. (5) Zahtjev iz stavka 4. ovoga članka 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.		

kako je navedeno u stavku 10. 5. Agencija izdaje jedinstvenu potvrdu o sigurnosti željezničkim prijevoznicima čije se područje djelovanja nalazi u jednoj državi članici ili više njih. Kako bi izdala takvu potvrdu, Agencija: (a)ocjenjuje elemente navedene u stavku 3. točki (a); i (b)odmah upućuje cjelokupnu dokumentaciju željezničkog prijevoznika nacionalnom tijelu nadležnom za sigurnost na planiranom području djelovanja radi ocjene elemenata navedenih u stavku 3. točki (b). U okviru gore navedenih ocjena Agencija ili nacionalna tijela nadležna za sigurnost ovlaštena su obavljati posjete i inspekcije u prostorima željezničkog prijevoznika i provoditi revizije, te mogu zatražiti relevantne dodatne informacije. Agencija i nacionalna tijela nadležna za sigurnost koordiniraju organizaciju takvih posjeta, revizija i inspekcija. 6. U roku od mjesec dana od primitka zahtjeva za jedinstvenu potvrdu o sigurnosti Agencija obavješćuje željezničkog prijevoznika o tome da je dokumentacija potpuna ili traži relevantne dodatne informacije, za čije pružanje određuje razuman rok. S obzirom na cjelovitost,	**Uz članak 10. stavak 4.** Članak 9. stavci 6. i 7. (6) ERA ili, u slučajevima predviđenima u stavcima 14. do 18. ovoga članka, ASŽ 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. (7) ERA ili, u slučajevima predviđenima u stavcima 14. do 18. ovoga članka ASŽ primjenjuje praktične aranžmane o postupku izdavanja potvrde koji je utvrđen Provedbenom uredbom 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)		

relevantnost i dosljednost dokumentacije Agencija također može ocijeniti elemente navedene u stavku 3. točki (b). Agencija u cijelosti uzima u obzir ocjene iz stavka 5. prije donošenja odluke o izdavanju jedinstvene potvrde o sigurnosti. Agencija preuzima punu odgovornost za sve jedinstvene potvrde o sigurnosti koje izdaje. 7. Ako se Agencija ne složi s negativnom ocjenom jednog ili više nacionalnih tijela nadležnih za sigurnost u skladu sa stavkom 5. točkom (b), o tome obavješćuje dotično tijelo ili tijela i navodi razloge za svoje neslaganje. Agencija i nacionalno tijelo ili nacionalna tijela nadležna za sigurnost surađuju s ciljem postizanja dogovora o uzajamno prihvatljivoj ocjeni. Agencija i nacionalno tijelo ili nacionalna tijela nadležna za sigurnost prema potrebi mogu odlučiti u taj postupak uključiti i željezničkog prijevoznika. Ako u roku od mjesec dana nakon što je Agencija o svojem neslaganju obavijestila nacionalno tijelo ili tijela nadležna za sigurnost nije bilo moguće postići dogovor o uzajamno prihvatljivoj ocjeni, Agencija donosi konačnu odluku, osim ako su nacionalno tijelo ili tijela nadležna za sigurnost predmet uputila na arbitražu pred odbor za žalbe koji je uspostavljen u skladu s člankom 55. Uredbe (EU) 2016/796. Odbor za žalbe odlučuje o	br. 653/2007 (Tekst značajan za EGP) (SL L 129, 25.5.2018.) (u daljnjem tekstu: Provedbena uredba Komisije (EU) 2018/763). **Uz članak 10. stavak 5.** Članak 9. stavci 8. i 9. (8) ERA izdaje jedinstvenu potvrdu o sigurnosti željezničkim prijevoznicima čije se područje djelovanja nalazi u jednoj državi članici ili više njih. Kako bi izdala takvu potvrdu, ERA: a) ocjenjuje elemente navedene u stavku 4. točki a) ovoga članka i b) odmah upućuje cjelokupnu dokumentaciju željezničkog prijevoznika nacionalnom tijelu nadležnom za sigurnost na planiranom području djelovanja radi ocjene elemenata navedenih u stavku 4. točki b) ovoga članka. (9) U okviru ocjena iz stavka 8. ovoga članka ERA ili ASŽ ovlašteni su obavljati posjete i inspekcije u prostorima željezničkog prijevoznika i provoditi revizije, te mogu zatražiti		

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.	relevantne dodatne informacije. ERA i nacionalna tijela nadležna za sigurnost koordiniraju organizaciju takvih posjeta, revizija i inspekcija. **Uz članak 10. stavak 7.** Članak 9. stavci 10., 11., 12. i 13. (10) Ako se ERA ne složi s negativnom ocjenom ASŽ-a u skladu sa stavkom 8. točkom b) ovoga članka, o tome obavješćuje ASŽ i navodi razloge za svoje neslaganje. ERA i ASŽ surađuju s ciljem postizanja dogovora o uzajamno prihvatljivoj ocjeni. ERA i ASŽ prema potrebi mogu odlučiti u taj postupak uključiti i željezničkog prijevoznika. (11) Ako u roku od mjesec dana nakon što je ERA o svojem neslaganju obavijestila ASŽ nije bilo moguće postići dogovor o uzajamno prihvatljivoj ocjeni, ERA donosi konačnu odluku, osim ako je ASŽ predmet uputio na arbitražu pred odbor za žalbe koji je uspostavljen u skladu s člankom 55. Uredbe (EU) 2016/796.		

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.	(12) Odbor za žalbe odlučuje o tome hoće li potvrditi nacrt odluke ERA-e u roku od mjesec dana od zahtjeva ASŽ-a. (13) Ako se ERA ne složi s pozitivnom ocjenom jednog ili više nacionalnih tijela nadležnih za sigurnost u skladu sa stavkom 8. točkom b) ovoga članka, ona o tome obavješćuje dotično tijelo ili tijela i navodi razloge za svoje neslaganje. ERA i ASŽ surađuju s ciljem postizanja dogovora o uzajamno prihvatljivoj ocjeni. ERA i ASŽ prema potrebi mogu odlučiti u taj postupak uključiti i podnositelja zahtjeva. Ako u roku od mjesec dana nakon što je ERA o svom neslaganju obavijestila ASŽ nije bilo moguće postići dogovor o uzajamno prihvatljivoj ocjeni, ERA donosi konačnu odluku. **Dio članka 10. stavka 7. koji se odnosi na Agenciju nije potrebno preuzimati** **Uz članak 10. stavak 8.** Članak 9. stavci od 14. do 18.		

Nacionalno tijelo nadležno za sigurnost preuzima punu odgovornost za svaku jedinstvenu potvrdu o sigurnosti koju izdaje. 9. Država članica može operatorima iz trećih zemalja odobriti pristup kolodvoru na svojem državnom području koji je određen za prekogranične aktivnosti i nalazi se u blizini granice te države članice, a da za to ne mora zahtijevati jedinstvenu potvrdu o sigurnosti, pod uvjetom da se osigura primjerena razina sigurnosti putem: (a)prekograničnog sporazuma između dotične države članice i susjedne treće zemlje; ili (b)ugovornih aranžmana između operatora iz treće zemlje i željezničkog prijevoznika ili upravitelja infrastrukture koji imaju jedinstvenu potvrdu o sigurnosti ili uvjerenje o sigurnosti za rad na toj mreži, pod uvjetom da njihov sustav upravljanja sigurnošću pravilno odražava aspekte tih aranžmana povezane se sigurnošću. 10. Do 16. lipnja 2018. Komisija provedbenim aktima donosi praktične aranžmane kojima se utvrđuje: (a)način na koji podnositelj zahtjeva ispunjava zahtjeve za jedinstvenu potvrdu o sigurnosti utvrđene u ovom članku te se navode potrebni dokumenti; (b)pojedinosti postupka izdavanja potvrde,	(14) Kada je područje djelovanja ograničeno na Republiku Hrvatsku, ASŽ može, na vlastitu odgovornost i na zahtjev podnositelja zahtjeva, izdati jedinstvenu potvrdu o sigurnosti. Kako bi izdalo takvu potvrdu, ASŽ ocjenjuje dokumentaciju u odnosu na sve elemente navedene u stavku 4. ovoga članka i primjenjuje praktične aranžmane koje je utvrdila Europska komisija Provedbenom uredbom Komisije (EU) 2018/763. (15) U okviru ocjena iz stavka 14. ovoga članka ASŽ je ovlašten obavljati posjete i inspekcije u prostorima željezničkog prijevoznika te provoditi revizije. (16) U roku od mjesec dana od primitka zahtjeva podnositelja zahtjeva, ASŽ mora obavijestiti podnositelja zahtjeva da je dokumentacija potpuna ili zatražiti relevantne dodatne informacije. (17) Jedinstvena potvrda o sigurnosti važeća je i bez proširenja područja djelovanja za željezničke prijevoznike koji voze do kolodvora		

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 sporazumâ o suradnji iz članka 11. stavka 1. 11. U jedinstvenoj potvrdi o sigurnosti utvrđuju se vrsta i opseg obuhvaćenih željezničkih djelatnosti te područje djelovanja. Jedinstvena potvrda o sigurnosti može također obuhvaćati sporedne kolosijeke koje željeznički prijevoznik posjeduje ako su oni obuhvaćeni njegovim	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. (18) ASŽ u potpunosti je odgovoran za svaku jedinstvenu potvrdu o sigurnosti koju izdaje. **Uz članak 10. stavak 9.** Članak 9. stavak 19. (19) Upravitelj infrastrukture može željezničkim prijevoznicima iz trećih zemalja odobriti pristup kolodvoru na svojem području koji je određen za prekogranične aktivnosti i nalazi se u blizini granice Republike Hrvatske, a da za to ne mora zahtijevati jedinstvenu potvrdu o sigurnosti, pod uvjetom da je osigurana primjerena razina sigurnosti putem:		

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	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 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 ugovornih obveza povezanih sa sigurnošću. **Uz članak 10. stavak 11.** Članak 9. stavak 20. (20) 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.		

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	**Uz članak 10. stavak 12.** Članak 9. stavci 21. i 22. (21) 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 stavcima od 10. do 13. ovoga članka obrazlaže se na odgovarajući način. U roku od mjesec dana od primitka odluke podnositelj zahtjeva može od ERA-e ili ASŽ-a, prema potrebi, zatražiti preispitivanje odluke te oni u roku od dva mjeseca od datuma primitka zahtjeva za preispitivanje moraju potvrditi ili opozovati svoju odluku. (22) Ako negativna odluka ASŽ-a bude potvrđena, podnositelj zahtjeva može pokrenuti upravni spor pred nadležnim upravnim sudom sukladno članku 18. ovoga Zakona. **Dio članka 10. stavka 12. nije potrebno preuzimati** **Uz članak 10. stavak 13.** Članak 9. stavak 23.		

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	(23) Jedinstvena potvrda o sigurnosti koju je u skladu s ovim člankom izdala ERA ili ASŽ obnavlja se po primitku zahtjeva željezničkog prijevoznika u vremenskim razmacima koji ne premašuju pet godina. Jedinstvena potvrda o sigurnosti uvijek se mora ažurirati u cijelosti ili djelomično kada se vrsta ili opseg djelovanja znatno promijeni. **Uz članak 10. stavak 14.** Članak 9. stavci 24., 25. i 26. (24) Ako podnositelj zahtjeva već posjeduje jedinstvenu potvrdu o sigurnosti izdanu u skladu sa stavcima od 8. do 13. ovoga članka i želi proširiti svoje područje djelovanja ili ako već posjeduje jedinstvenu potvrdu o sigurnosti izdanu u skladu sa stavcima od 14. do 17. ovoga članka i želi proširiti svoje područje djelovanja na drugu državu članicu, on mora dopuniti dokumentaciju relevantnim dokumentima iz stavaka 4. i 5. ovoga članka koji se odnose na dodatno područje djelovanja.		

nadležna za sigurnost, nadležno nacionalno tijelo ili tijela nadležna za sigurnost dostavljaju iste informacije Agenciji u istom roku.	(25) Podnositelj zahtjeva iz stavka 24. ovoga članka podnosi dokumentaciju ERA-i koja, nakon provedbe postupaka utvrđenih u stavcima od 6. do 13. ovoga članka, izdaje ažuriranu jedinstvenu potvrdu o sigurnosti koja obuhvaća prošireno područje djelovanja. U tom se slučaju u svrhu ocjenjivanja dokumentacije određene u stavku 4. točki b) ovoga članka provodi savjetovanje samo s dotičnim nacionalnim tijelima nadležnima za sigurnost na koje se odnosi proširenje djelovanja. (26) Ako željeznički prijevoznik posjeduje jedinstvenu potvrdu o sigurnosti u skladu sa stavcima 14. do 17. ovoga članka i želi proširiti područje djelovanja na Republiku Hrvatsku, on dopunjava dokumentaciju relevantnim dokumentima iz stavaka 4. i 5. ovoga članka koji se odnose na dodatno područje djelovanja. Željeznički prijevoznik podnosi dokumentaciju putem jedinstvene kontaktne točke iz članka 12. Uredbe (EU) 2016/796 ASŽ-u koji, nakon provedbe postupaka utvrđenih u stavcima 14.		

	do 17. ovoga članka, izdaje ažuriranu jedinstvenu potvrdu o sigurnosti koja obuhvaća prošireno područje djelovanja. **Uz članak 10. stavak 15.** Članak 9. stavak 27. (27) ERA 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.		

	Uz članak 10. stavak 6. Nije potrebno preuzimanje **Uz članak 10. stavak 10.** Nije potrebno preuzimanje **Uz članak 10. stavak 16.** Nije potrebno preuzimanje	Nije potrebno preuzimanje	odredbe se odnose na Agenciju Europske unije za željeznice i Europsku komisiju
Članak 11. Suradnja između Agencije i nacionalnih tijela nadležnih za sigurnost pri izdavanju jedinstvenih potvrda o sigurnosti 1. Za potrebe članka 10. stavaka 5. i 6. ove Direktive Agencija i nacionalna tijela nadležna za sigurnost sklapaju sporazume o suradnji u skladu s člankom 76. Uredbe (EU) 2016/796. Sporazumi o suradnji su posebni ili okvirni sporazumi te uključuju jedno ili više nacionalnih tijela nadležnih za sigurnost. Sporazumi o suradnji sadrže detaljan opis zadaća i uvjeta za provedive poslove, rokove za njihovo postizanje i raspodjelu naknada koje plaća podnositelj zahtjeva. 2. Sporazumi o suradnji mogu uključivati i posebne aranžmane o suradnji u slučaju mreža koje zahtijevaju specifičnu stručnost zbog zemljopisnih ili povijesnih razloga, s ciljem smanjenja administrativnih opterećenja i troškova za podnositelja zahtjeva. Ako su te mreže izolirane od	**Uz članak 11. stavak 1.** članak 15. stavak 3. (3) ASŽ sklapa sporazum s ERA-om sukladno članku 76. Uredbe (EU) 2016/796 uz prethodnu suglasnost ministarstva nadležnog za željeznički promet i ministarstva nadležnog za financije.	U potpunosti preuzeto	
	uz članak 11. stavci 2. i 3. nije potrebno preuzimanje Stavci 2. i 3. ne odnosi se na Republiku Hrvatsku, budući da se odnose na specifičnosti željezničkih mreža koje ne postoje na području Republike Hrvatske. Stoga nije potrebno preuzimanje	Nije potrebno preuzimanje	odredbe su predmet sporazuma

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. 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 potvrdama o sigurnosti u dotičnim državama članicama, prema potrebi.			

Članak 12. Uvjerenje o sigurnosti za upravitelje infrastrukture 1. Kako bi se upravitelju infrastrukture omogućilo upravljanje željezničkom infrastrukturom i njezina uporaba, on mora ishoditi uvjerenje o sigurnosti od nacionalnog tijela nadležnog za sigurnost u državi članici u kojoj se nalazi željeznička infrastruktura. Uvjerenje o sigurnosti sadrži uvjerenje kojim se potvrđuje prihvatljivost sustava upravljanja sigurnošću upravitelja infrastrukture kako je predviđeno u članku 9. te uključuje postupke i odredbe kojima se ispunjavaju zahtjevi potrebni za sigurno projektiranje, održavanje i uporabu željezničke infrastrukture, uključujući, prema potrebi, održavanje i rad prometno-upravljačkog i signalno-sigurnosnog sustava. Nacionalna tijela nadležna za sigurnost pružaju objašnjenja o zahtjevima za uvjerenja o sigurnosti i o potrebnim dokumentima, prema potrebi u obliku dokumenta s uputama za podnošenje zahtjeva. 2. Uvjerenje o sigurnosti vrijedi pet godina te se može na zahtjev upravitelja infrastrukture obnoviti. Ono se revidira u cijelosti ili djelomično uvijek kad se znatno	**uz članak 12.** Članak 10. (1) Kako bi se upravitelju infrastrukture omogućilo upravljanje željezničkom infrastrukturom i njezina uporaba, on mora ishoditi uvjerenje o sigurnosti od ASŽ-a. (2) Uvjerenje o sigurnosti sadrži uvjerenje kojim se potvrđuje prihvatljivost sustava upravljanja sigurnošću upravitelja infrastrukture kako je predviđeno u članku 8. ovoga Zakona 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 signalnog sustava. (3) ASŽ mora na svojoj mrežnoj stranici javno i bez naknade objaviti smjernice za podnošenje zahtjeva za izdavanje uvjerenja o sigurnosti u kojima će opisati postupak izdavanja, navesti zahtjeve koje je potrebno ispuniti za izdavanje i navesti dokumentaciju koju je potrebno	U potpunosti preuzeto	

promijene građevinski, signalni ili elektroenergetski podsustavi ili načela njihova rada i održavanja. Upravitelj infrastrukture bez odgode obavješćuje nacionalno tijelo nadležno za sigurnost o svim takvim promjenama. Nacionalno tijelo nadležno za sigurnost može zahtijevati da se uvjerenje o sigurnosti revidira nakon znatnih promjena regulatornog okvira u području sigurnosti. 3. Nacionalno tijelo nadležno za sigurnost donosi odluku o podnesenom zahtjevu za uvjerenje o sigurnosti bez odgode, a u svakom slučaju najkasnije četiri mjeseca nakon što je podnositelj zahtjeva podnio sve potrebne informacije i sve dodatno tražene informacije. 4. Nacionalno tijelo nadležno za sigurnost bez odgode, a u svakom slučaju u roku od dva tjedna, obavješćuje Agenciju o uvjerenjima o sigurnosti koja su izdana, obnovljena, izmijenjena ili ukinuta. U obavijesti navodi naziv i adresu upravitelja infrastrukture, datum izdavanja, opseg i rok važenja uvjerenja o sigurnosti te, u slučaju ukidanja, razloge za svoju odluku. 5. U slučaju prekogranične infrastrukture nadležna nacionalna tijela nadležna za sigurnost surađuju u svrhu izdavanja uvjerenja o sigurnosti.	priložiti zahtjevu. (4) 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 infrastrukturni, signalni ili energetski podsustavi ili načela njihova rada i održavanja. Upravitelj infrastrukture bez odgode obavješćuje ASŽ o svim takvim promjenama. (5) ASŽ može zahtijevati da se uvjerenje o sigurnosti revidira nakon znatnih promjena regulatornog okvira u području sigurnosti. (6) ASŽ 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. (7) ASŽ bez odgode, a u svakom slučaju u roku od dva tjedna, obavješćuje ERA-u o uvjerenjima o sigurnosti koja su izdana, obnovljena, izmijenjena ili ukinuta te 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. (8) U slučaju prekogranične infrastrukture ASŽ mora surađivati s nadležnim tijelom nadležnim za sigurnost u susjednoj državi u svrhu izdavanja uvjerenja o sigurnosti.		
Članak 13. Pristup centrima za osposobljavanje 1. Države članice osiguravaju da željeznički prijevoznici i upravitelji infrastrukture te njihovo osoblje koje obavlja zadaće bitne za sigurnost imaju pravedan i nediskriminirajući pristup centrima za osposobljavanje 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	**uz članak 13.** Članak 11. (1) Željeznički prijevoznici i upravitelji infrastrukture te njihovo osoblje koje obavlja zadaće bitne za sigurnost moraju imati pravedan i nediskriminirajući pristup centrima za osposobljavanje strojovođa i pratećeg osoblja u vlakovima u slučaju kada je takvo osposobljavanje potrebno za pružanje usluga na željezničkoj mreži u Republici Hrvatskoj. (2) Usluge osposobljavanja uključuju osposobljavanje u vezi s potrebnim	U potpunosti preuzeto	

primjenjuju na trasama na kojima se odvija prijevoz. Ako usluge osposobljavanja ne uključuju ispitivanja i dodjelu ovlaštenja, države članice osiguravaju da osoblje željezničkih prijevoznika i upravitelji infrastrukture imaju pristup takvim ovlaštenjima. Nacionalno tijelo nadležno za sigurnost osigurava da usluge osposobljavanja ispunjavaju zahtjeve utvrđene u Direktivi 2007/59/EZ, u TSI-ovima ili u nacionalnim pravilima iz članka 8. stavka 3. točke (e) ove Direktive. 2. Ako su centri za osposobljavanje dostupni samo kod jednog željezničkog prijevoznika ili upravitelja infrastrukture, države članice osiguravaju drugim željezničkim prijevoznicima pristup tim uslugama po razumnoj i nediskriminirajućoj cijeni, koja je povezana s troškovima i koja može uključivati profitnu maržu. 3. Pri zapošljavanju novih 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	poznavanjem trasa, operativnim pravilima i postupcima, signalnim i prometno-upravljačkim sustavom te postupcima u slučaju izvanrednih situacija koji se primjenjuju na trasama na kojima se odvija promet. (3) ASŽ je dužan osigurati ispitivanje i dodjelu potvrda o osposobljenosti osoblju željezničkih prijevoznika i upravitelja infrastrukture, ukoliko centar za osposobljavanje ne pruža te usluge. (4) ASŽ osigurava da usluge osposobljavanja ispunjavaju zahtjeve utvrđene u Poglavlju IV. ovoga Zakona, u TSI-evima ili u nacionalnim pravilima iz članka 7. stavka 1. točke f) ovoga Zakona. (5) Ako su centri za osposobljavanje dostupni samo kod jednog željezničkog prijevoznika ili upravitelja infrastrukture, drugi željeznički prijevoznici moraju imati pristup tim uslugama po razumnoj i nediskriminirajućoj cijeni, koja je povezana s troškovima i koja može uključivati profitnu maržu.		

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.	(6) 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. (7) Željeznički prijevoznici i upravitelji infrastrukture odgovorni su za razinu osposobljenosti i kvalifikacije svojeg osoblja koje obavlja rad bitan za sigurnost.		

Članak 14. Održavanje vozilâ 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	**uz članak 14. stavci 1. -5.** Članak 12. (1) Za svako se vozilo, prije početka uporabe na mreži, određuje ECM koji mora biti registriran u registru vozila u skladu s člankom 71. ovoga Zakona i 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 5. ovoga Zakona, ECM osigurava da su vozila, za čije je održavanje nadležan, u stanju koje omogućuje sigurnu vožnju. U tu svrhu ECM mora uspostaviti sustav održavanja za ta vozila te putem tog sustava mora: a) osigurati 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-eva	U potpunosti preuzeto	

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.	b) implementirati potrebne metode za vrednovanje i procjenu rizika uspostavljene u CSM-ovima kako je navedeno u članku 6. stavku 1. točki (a) Direktive (EU) 2016/798, prema potrebi u suradnji s drugim sudionicima c) osigurati da njegovi izvođači provode mjere za upravljanje rizicima putem primjene CSM-a za nadgledanje iz članka 6. stavka 1. točke (c) Direktive (EU) 2016/798 te da je to propisano u ugovornim aranžmanima koji se predočuju na zahtjev ERA-e ili ASŽ-a i d) osigurati sljedivost djelatnosti održavanja. (3) Sustav održavanja sastoji se od: a) funkcije nositelja upravljanja za nadzor i koordinaciju funkcija održavanja iz točaka b) do d) ovoga stavka i za osiguravanje sigurnog stanja svakog vozila u željezničkom sustavu b) funkcije nositelja razvoja održavanja odgovornog za upravljanje dokumentacijom o održavanju, uključujući		

Subjekt nadležan za održavanje sâm obavlja funkciju nositelja upravljanja, no može s drugim ugovornim strankama, kao što su radionice za održavanje, ugovoriti obavljanje funkcija održavanja iz točaka od (b) do (d) ili njihovih dijelova. Subjekt nadležan za održavanje osigurava usklađenost svih funkcija navedenih u točkama od (a) do (d) sa zahtjevima i kriterijima ocjenjivanja navedenima u Prilogu III. Radionice za održavanje primjenjuju relevantne odjeljke Priloga III. kako je utvrđeno u provedbenim aktima donesenima u skladu sa stavkom 8. točkom (a), koji odgovaraju funkcijama i djelatnostima za koje se izdaje ovlaštenje. 4. U slučaju teretnih vagona, te nakon donošenja provedbenih akata iz stavka 8. točke (b) u slučaju drugih vozila, svaki subjekt nadležan za održavanje ovlašćuje se, te mu akreditirano ili priznato tijelo ili nacionalno tijelo nadležno za sigurnost dodjeljuje ovlaštenje subjekta nadležnog za održavanje (ovlaštenje ECM) u skladu sa sljedećim uvjetima: (a)postupci akreditacije i priznavanja postupaka izdavanja ovlaštenja temelje se na kriterijima neovisnosti, stručnosti i	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. (4) ECM sam obavlja funkciju nositelja upravljanja, no može s drugim ugovornim strankama, kao što su radionice za održavanje, ugovoriti obavljanje funkcija održavanja iz točaka b) do d) stavka 3. ovoga članka ili njihovih dijelova. (5) ECM osigurava usklađenost svih funkcija navedenih u stavku 3. ovoga članka sa zahtjevima i kriterijima ocjenjivanja navedenima u Prilogu II. ovoga Zakona.		

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) 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; (d) izdavanje ovlaštenja radionicama za održavanje temelji se na usklađenosti s relevantnim odjeljcima Priloga III. koji se primjenjuju na odgovarajuće funkcije i djelatnosti u pogledu kojih se izdaje ovlaštenje. Ako je subjekt nadležan za održavanje željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture, usklađenost s uvjetima navedenima u prvom podstavku može provjeravati nacionalno tijelo nadležno za sigurnost u skladu s postupcima iz članka 10. ili članka 12. te se može potvrditi u okviru ovlaštenja o sigurnosti izdanih u skladu s tim postupcima. 5. Ovlaštenja izdana u skladu sa stavkom 4.	(6) Radionice za održavanje primjenjuju relevantne odjeljke Priloga II. ovoga Zakona kako je utvrđeno u Provedbenoj uredbi Komisije (EU) 2019/779 od 16. svibnja 2019. o utvrđivanju detaljnih odredbi o sustavu izdavanja ovlaštenja subjektima nadležnima za održavanje vozila na temelju Direktive (EU) 2016/798 Europskog parlamenta i Vijeća te o stavljanju izvan snage Uredbe Komisije (EU) br. 445/2011 (Tekst značajan za EGP) (SL L 139I, 27.5.2019) (u daljnjem tekstu: Provedbena uredba Komisije (EU) 2019/779), koji odgovaraju funkcijama i djelatnostima za koje se izdaje ovlaštenje. (7) U slučaju teretnih vagona ili drugih vozila na koja se odnosi Provedbena uredba Komisije (EU) 2019/779, svaki ECM ovlašćuje se, te mu ASŽ dodjeljuje ovlaštenje ECM-a u skladu sa sljedećim uvjetima:		

važeća su u cijeloj Uniji. 6. Komisija na temelju preporuke Agencije provedbenim aktima donosi detaljne odredbe o uvjetima za izdavanje ovlaštenja iz stavka 4. prvog podstavka za subjekta nadležnog za održavanje teretnih vagona, uključujući zahtjeve navedene u Prilogu III., u skladu s relevantnim CSM-om i TSI-ovima i, prema potrebi, mijenja te odredbe. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 28. stavka 3.. Sustav izdavanja ovlaštenja koji se primjenjuje na teretne vagone koji je donesen Uredbom Komisije (EU) br. 445/2011 (16) nastavlja se primjenjivati do početka primjene provedbenih akata iz ovog stavka. 7. Agencija do 16. lipnja 2018. provodi vrednovanje sustava izdavanja ovlaštenja subjektima nadležnima za održavanje teretnih vagona, razmatra svrsishodnost proširenja tog sustava na sva vozila i obveznog izdavanja ovlaštenja radionicama za održavanje te podnosi svoje izvješće Komisiji. 8. Na temelju vrednovanja koje Agencija provodi u skladu sa stavkom 7., Komisija, prema potrebi, provedbenim aktima donosi te naknadno, ako je to potrebno, mijenja	a) postupci akreditacije i priznavanja postupaka izdavanja ovlaštenja temelje se na kriterijima neovisnosti, stručnosti i nepristranosti b) sustavom izdavanja ovlaštenja dokazuje se da je ECM uspostavio sustav održavanja kojim se osigurava stanje koje omogućuje sigurnu vožnju svakog vozila za čije je održavanje subjekt nadležan c) ovlaštenje ECM-a temelji se na ocjeni sposobnosti ECM-a da ispuni relevantne zahtjeve i kriterije ocjenjivanja navedene u Prilogu II. ovoga Zakona i dosljedno ih primjenjuje, a uključuje sustav nadzora kojim se osigurava kontinuirano ispunjavanje tih zahtjeva i kriterija ocjenjivanja nakon dodjele ovlaštenja ECM-a i d) izdavanje ovlaštenja radionicama za održavanje temelji se na usklađenosti s relevantnim odjeljcima Priloga II. ovoga Zakona koji se primjenjuju na odgovarajuće funkcije i djelatnosti za koje se		

detaljne odredbe kojima se utvrđuje koji se zahtjevi navedeni u Prilogu III. primjenjuju u svrhu: (a)funkcija održavanja koje provode radionice za održavanje, uključujući detaljne odredbe za osiguranje jedinstvene provedbe izdavanja ovlaštenja radionicama za održavanje, u skladu s relevantnim CSM-om i TSI-ovima; (b)izdavanja ovlaštenja subjektima 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. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 28. stavka 3.	izdaje ovlaštenje. (8) Ako je ECM željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture, usklađenost s uvjetima navedenima u stavku 7. točki a) ovoga članka provjerava ASŽ u skladu s postupcima iz članka 9. ili 10. ovoga Zakona te se potvrđuje u okviru jedinstvene potvrde o sigurnosti odnosno uvjerenja o sigurnosti. (9) Ovlaštenja izdana u skladu sa stavcima 7. i 8. ovoga članka važeća su u cijeloj Europskoj uniji.		
	uz članak 14. stavci 6. - 8. nije potrebno preuzimanje	Nije potrebno preuzimanje	odredbe se primjenjuju na Europsku komisiju i Agenciju Europske unije ze željeznice

Članak 15. Odstupanja od sustava izdavanja ovlaštenja subjektima nadležnima za održavanje 1. Države članice mogu obvezu utvrđivanja subjekta nadležnog za održavanje ispuniti alternativnim mjerama s obzirom na sustav održavanja utvrđen u članku 14. u sljedećim slučajevima: (a)za vozila registrirana u trećoj zemlji i održavana u skladu s pravom te zemlje; (b)za vozila koja se koriste na mrežama ili na prugama čija je širina kolosijeka drukčija od širine kolosijeka na glavnoj željezničkoj mreži u Uniji te u pogledu kojih se ispunjavanje zahtjeva utvrđenih u članku 14. stavku 2. osigurava međunarodnim sporazumima s trećim zemljama; (c)za teretne vagone i putničke vagone koji se zajednički koriste s trećim zemljama u kojima je širina kolosijeka drukčija od širine kolosijeka na glavnoj željezničkoj mreži u Uniji; (d)za vozila koja se koriste u mrežama iz članka 2. stavka 3. i vojnu opremu te posebni prijevoz, za koje nacionalno tijelo nadležno za sigurnost treba izdati ad hoc odobrenje koje treba biti izdano prije njihovog početka uporabe. U tom slučaju odstupanja se odobravaju za razdoblja koja nisu dulja od pet godina.	**uz članak 15.** Članak 13. (1) Obveze utvrđivanja ECM-a mogu se ispuniti alternativnim mjerama, s obzirom na sustav održavanja utvrđen u članku 12. ovoga Zakona u sljedećim slučajevima: a) za vozila registrirana u trećoj zemlji i održavana u skladu s pravom te zemlje b) za vozila koja se koriste na mrežama ili na prugama čija je širina kolosijeka drukčija od širine kolosijeka na glavnoj željezničkoj mreži u Europskoj uniji te u pogledu kojih se ispunjavanje zahtjeva utvrđenih u članku 12. stavku 2. ovoga Zakona osigurava međunarodnim sporazumima s trećim zemljama c) za teretne vagone i putničke vagone koji se zajednički koriste s trećim zemljama u kojima je širina kolosijeka drukčija od širine kolosijeka na glavnoj željezničkoj mreži u Europskoj uniji	U potpunosti preuzeto	

2. Alternativne mjere iz stavka 1. provode se putem odstupanja koja odobrava nadležno nacionalno tijelo nadležno za sigurnost ili Agencija pri: (a)registriranju vozila u skladu s člankom 47. Direktive (EU) 2016/797 ako se to odnosi na utvrđivanje subjekta nadležnog za održavanje; (b)izdavanju jedinstvenih potvrda o sigurnosti i uvjerenja o sigurnosti željezničkim prijevoznicima i upraviteljima infrastrukture u skladu s člancima 10. i 12. ove Direktive, ako se to odnosi na utvrđivanje subjekta nadležnog za održavanje ili izdavanja ovlaštenja tom subjektu. 3. Odstupanja se utvrđuju i obrazlažu u godišnjem izvješću iz članka 19. Ako se pokaže da se preuzimaju nepotrebni rizici u pogledu sigurnosti u željezničkom sustavu Unije, Agencija o tome odmah obavješćuje Komisiju. Komisija stupa u kontakt s dotičnim stranama i, prema potrebi, od dotične države članice zahtijeva da povuče svoju odluku o odstupanju.	d) za vozila koja se koriste u mrežama iz članka 3. stavka 4. ovoga Zakona i vojnu opremu te posebni prijevoz, za koje ASŽ treba izdati *ad hoc* odobrenje koje treba biti izdano prije njihovog početka uporabe, te se u tom slučaju odstupanja odobravaju za razdoblja koja nisu dulja od pet godina. (2) Alternativne mjere iz stavka 1. ovoga članka provode se putem odstupanja koja odobrava ASŽ ili ERA pri: a) registriranju vozila u skladu s člankom 47. Direktive (EU) 2016/797 ako se to odnosi na utvrđivanje ECM-a b) izdavanju jedinstvenih potvrda o sigurnosti željezničkim prijevoznicima i uvjerenja o sigurnosti upraviteljima infrastrukture u skladu s člancima 9. i 10. ovoga Zakona, ako se to odnosi na utvrđivanje ECM-a ili izdavanja ovlaštenja tom subjektu. (3) Odstupanja iz stavka 2. ovoga		

	članka utvrđuju se i obrazlažu u godišnjem izvješću iz članka 24. ovoga Zakona. Ako se pokaže da se preuzimaju nepotrebni rizici u pogledu sigurnosti u željezničkom sustavu Europske unije, ERA o tome odmah obavješćuje Europsku komisiju, te Europska komisija stupa u kontakt s uključenim stranama i, prema potrebi, zahtijeva da se povuče odluka o odstupanju.		
POGLAVLJE IV. NACIONALNA TIJELA NADLEŽNA ZA SIGURNOST Članak 16. Zadaće 1. Svaka država članica osniva nacionalno tijelo nadležno za sigurnost. Države članice osiguravaju da nacionalno tijelo nadležno za sigurnost ima potrebne unutarnje i vanjske organizacijske kapacitete u smislu ljudskih i materijalnih resursa. U pogledu ustrojstva, pravne strukture i odlučivanja to tijelo neovisno je o svim željezničkim prijevoznicima, upraviteljima infrastrukture, podnositeljima zahtjeva ili naručiteljima i o svim subjektima koji dodjeljuje ugovore o javnim uslugama. Pod uvjetom da je	**uz članak 16. stavak 1.** članak 14. (1) ASŽ je javna ustanova sa sjedištem u Zagrebu. (2) Osnivač ASŽ-a je Republika Hrvatska, a osnivačka prava u skladu s odredbama ovoga Zakona ostvaruje Vlada Republike Hrvatske. (3) ASŽ 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.	U potpunosti preuzeto	

osigurana takva neovisnost, to tijelo može biti i ustrojstvena jedinica u nacionalnom ministarstvu nadležnom za promet. 2. Nacionalnom tijelu nadležnom za sigurnost povjerene su najmanje sljedeće zadaće: (a)odobravanje i puštanje u uporabu pružnih prometno-upravljačkih i signalno-sigurnosnih podsustava, elektroenergetskih i građevinskih podsustava koji čine željeznički sustav Unije u skladu s člankom 18. stavkom 2. Direktive (EU) 2016/797; (b)izdavanje, obnavljanje, izmjena i ukidanje odobrenja za stavljanje vozila na tržište u skladu s člankom 21. stavkom 8. Direktive (EU) 2016/797; (c)pružanje potpore Agenciji pri izdavanju, obnavljanju, izmjeni i ukidanju odobrenja za stavljanje vozila na tržište u skladu s člankom 21. stavkom 5. Direktive (EU) 2016/797 i odobrenja tipa vozila u skladu s člankom 24. Direktive (EU) 2016/797; (d)nadziranje, na svojem državnom području, usklađenosti sastavnih dijelova interoperabilnosti s osnovnim zahtjevima kako je propisano u članku 8. Direktive (EU) 2016/797; (e)osiguravanje da je dodijeljen broj vozila u skladu s člankom 46. Direktive (EU) 2016/797, ne dovodeći u pitanje članak 47. stavak 4. te Direktive; (f)pružanje potpore Agenciji pri izdavanju,	(4) ASŽ je samostalna u obavljanju poslova iz svojeg djelokruga, a za svoj rad odgovara Vladi Republike Hrvatske. (5) ASŽ je organizacijski, pravno i u donošenju odluka neovisna o svakom željezničkom prijevozniku, upravitelju infrastrukture, podnositelju zahtjeva ili naručiteljima, uključujući sve subjekte koji dodjeljuju ugovore o javnim uslugama. (6) Naziv ASŽ-a na engleskom jeziku je *Croatian Railway Safety Agency*. (7) Na sva pitanja u vezi s radom ASŽ-a, a koja nisu uređena ovim Zakonom, primjenjuju se odredbe zakona kojim se uređuju ustanove. **uz članak 16. stavak 2.** članak 15. stavak 1. (1) ASŽ je nadležna za: a) odobravanje i puštanje u uporabu pružnih prometno-		

obnavljanju, izmjeni i ukidanju jedinstvenih potvrda o sigurnosti dodijeljenih u skladu s člankom 10. stavkom 5.; (g)izdavanje, obnavljanje, izmjena i ukidanje jedinstvenih potvrda o sigurnosti dodijeljenih u skladu s člankom 10. stavkom 8.; (h)izdavanje, obnavljanje, izmjena i ukidanje uvjerenja o sigurnosti dodijeljenih u skladu s člankom 12.; (i)nadgledanje, promicanje i, prema potrebi, izvršavanje i ažuriranje regulatornog okvira u području sigurnosti, uključujući sustav nacionalnih pravila; (j)nadziranje željezničkih prijevoznika i upravitelja infrastrukture u skladu s člankom 17.; (k)ako je to primjenjivo te u skladu s nacionalnim pravom, izdavanje, obnavljanje, izmjena i ukidanje dozvola za strojovođe u skladu s Direktivom 2007/59/EZ; (l)ako je to primjenjivo te u skladu s nacionalnim pravom, izdavanje, obnavljanje, izmjena i ukidanje ovlaštenja izdanih subjektima nadležnima za održavanje. 3. Zadaće iz stavka 2. ne mogu se prenijeti na upravitelje infrastrukture, željezničke prijevoznike ili naručitelje niti se s njima za obavljanje tih zadaća može sklopiti ugovor.	upravljačkih i signalnih podsustava, energetskih podsustava i infrastrukturnih podsustava koji čine željeznički sustav Europske unije u skladu s člankom 44. stavkom 2. ovoga Zakona b) izdavanje, obnavljanje, izmjenu i ukidanje odobrenja za stavljanje vozila na tržište u skladu s člankom 47. stavcima 13. do 16. ovoga Zakona i odobrenja za tip vozila u skladu s člankom 50. ovoga Zakona c) pružanje potpore ERA-i 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 50. ovoga Zakona d) nadziranje usklađenosti sastavnih dijelova interoperabilnosti s osnovnim zahtjevima na području Republike Hrvatske kako je propisano u članku 34. ovoga Zakona e) osiguravanje da je dodijeljen		

	broj vozila u skladu s člankom 70. ovoga Zakona i člankom 46. Direktive (EU) 2016/797, ne dovodeći u pitanje članak 71. stavak 3. ovoga Zakona f) pružanje potpore ERA-i pri izdavanju, obnavljanju, izmjeni i ukidanju jedinstvenih potvrda o sigurnosti dodijeljenih u skladu s člankom 9. stavcima 8. i 9. ovoga Zakona g) izdavanje, obnavljanje, izmjenu i ukidanje jedinstvenih potvrda o sigurnosti dodijeljenih u skladu s člankom 9. stavcima od 14. do 18. ovoga Zakona h) izdavanje, obnavljanje, izmjenu i ukidanje uvjerenja o sigurnosti dodijeljenih u skladu s člankom 10. ovoga Zakona i) nadgledanje, promicanje i, prema potrebi, izvršavanje i ažuriranje regulatornog okvira u području sigurnosti, uključujući sustav nacionalnih pravila j) nadziranje željezničkih prijevoznika i upravitelja infrastrukture u skladu s člankom 16. ovoga Zakona k) izdavanje, obnavljanje, izmjenu		

	i ukidanje ovlaštenja izdanih ECM-ova n) praćenje, promicanje i provođenje pravnog okvira sigurnosti željezničkog sustava, uključujući sudjelovanje u donošenju podzakonskih propisa i donošenje obvezujućih uputa iz područja svoje nadležnosti r) poslove vezane uz ovlaštenja za strojovođe iz članka 90. stavka 1. ovoga Zakona. **uz članak 16. stavak 3.** članak 15. stavak 2. (2) Nadležnosti iz stavka 1. ovoga članka ne mogu se prenijeti na upravitelje infrastrukture, željezničke prijevoznike ili naručitelje niti se s njima za obavljanje tih zadaća može sklopiti ugovor, osim poslova vezanih uz ovlaštenja za strojovođe čije je prenošenje zadataka definirano člankom 90. stavcima 3. do 7. ovoga Zakona.		

Članak 17. Nadzor 1. Nacionalna tijela nadležna za sigurnost nadziru kontinuirano poštovanje pravne obveze željezničkih prijevoznika i upravitelja infrastrukture u pogledu primjene sustava upravljanja sigurnošću iz članka 9. U tu svrhu nacionalna tijela nadležna za sigurnost primjenjuju načela utvrđena u relevantnim CSM-ovima za nadziranje iz članka 6. stavka 1. točke (c) pri čemu osiguravaju da aktivnosti nadzora posebno obuhvaćaju provjeru da željeznički prijevoznici i upravitelji infrastrukture primjenjuju: (a)sustav upravljanja sigurnošću kako bi se nadgledala njegova djelotvornost; (b)pojedinačne ili djelomične elemente sustava upravljanja sigurnošću, uključujući operativne aktivnosti, pružanje usluga održavanja i opskrbu materijalima te ugovaranje vanjskih usluga kako bi se nadgledala njihova djelotvornost; i (c)relevantne CSM-ove iz članka 6. Aktivnosti nadzora povezane s ovom točkom odnose se i na subjekte nadležne za održavanje, prema potrebi. 2. Željeznički prijevoznici najkasnije dva mjeseca prije početka obavljanja svakog	**uz članak 17.** članak 16. (1) ASŽ nadzire kontinuirano ispunjavanje pravne obveze željezničkih prijevoznika i upravitelja infrastrukture u pogledu primjene sustava upravljanja sigurnošću iz članka 8. ovoga Zakona. (2) U svrhu nadzora iz stavka 1. ovoga članka ASŽ primjenjuje načela utvrđena u odgovarajućim CSM-ovima za nadziranje u smislu odredaba Delegirane uredbe Komisije (EU) 2018/761 od 16. veljače 2018. o utvrđivanju zajedničkih sigurnosnih metoda za nadzor koji provode nacionalna tijela nadležna za sigurnost nakon izdavanja jedinstvene potvrde o sigurnosti ili uvjerenja o sigurnosti u skladu s Direktivom (EU) 2016/798 Europskog parlamenta i Vijeća te stavljanju izvan snage Uredbe Komisije (EU) br. 1077/2012 (Tekst značajan za EGP) (SL L 129, 25.5.2018.) pri čemu mora osigurati da aktivnosti nadzora posebno obuhvaćaju provjeru da željeznički prijevoznici i upravitelji	U potpunosti preuzeto	

novog željezničkog prijevoza obavješćuju relevantna nacionalna tijela nadležna za sigurnost kako bi potonja mogla planirati aktivnosti nadzora. Željeznički prijevoznici također dostavljaju raščlambu kategorija osoblja i vrsta vozila. 3. Nositelj jedinstvene potvrde o sigurnosti bez odgode obavješćuje nadležna nacionalna tijela nadležna za sigurnost o svim bitnim promjenama informacija iz stavka 2. 4. Nadležna tijela koja su imenovale države članice osiguravaju nadgledanje usklađenosti s primjenjivim pravilima o radnom vremenu, vremenu vožnje i razdobljima odmora za 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. 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	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 CSM-ove iz članka 6. Direktive (EU) 2016/798, aktivnosti nadzora povezane s ovom točkom odnose se i, prema potrebi, na ECM-ove. (3) Željeznički prijevoznici najkasnije dva mjeseca prije početka obavljanja svakog novog željezničkog prijevoza moraju obavijestiti ASŽ zbog planiranja aktivnosti nadzora, pri čemu dostavljaju i podjelu kategorija osoblja i vrsta vozila.		

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 trenutačno ograničavanje ili suspendiranje relevantne djelatnosti. Ako je jedinstvenu potvrdu o sigurnosti izdala Agencija, nacionalno tijelo nadležno za sigurnost odmah o tome obavješćuje Agenciju te podnosi popratne dokaze na	(4) Nositelj jedinstvene potvrde o sigurnosti bez odgode mora obavijestiti ASŽ o svim bitnim promjenama informacija iz stavka 3. ovoga članka. (5) ASŽ nadzire usklađenost s primjenjivim pravilima o radnom vremenu, vremenu vožnje i razdobljima odmora za strojovođe. (6) Ako ASŽ utvrdi da nositelj jedinstvene potvrde o sigurnosti više ne ispunjava uvjete za potvrdu, od ERA-e zahtijeva ograničavanje ili ukidanje te potvrde, o čemu ERA odmah obavješćuje sva nadležna nacionalna tijela nadležna za sigurnost. Ako ERA odluči ograničiti ili ukinuti jedinstvenu potvrdu o sigurnosti, ona navodi razloge za svoju odluku. (7) U slučaju neslaganja između ERA-e i ASŽ-a primjenjuje se arbitražni postupak naveden u članku 9. stavcima 10. do 13. ovoga Zakona, a ako je rezultat arbitražnog postupka takav da se jedinstvena potvrda o sigurnosti ne ograničava niti ukida,		

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.	suspendiraju se privremene sigurnosne mjere iz stavka 10. ovoga članka. (8) Ako je ASŽ izdala jedinstvenu potvrdu o sigurnosti u skladu s člankom 9. stavcima 14. do 18. ovoga Zakona, ASŽ može ograničiti ili ukinuti potvrdu, pri čemu navodi razloge za svoju odluku, te o tome obavješćuje ERA-u. (9) Nositelj jedinstvene potvrde o sigurnosti čiju su potvrdu ERA ili ASŽ ograničili ili ukinuli ima pravo zatražiti preispitivanje odluke u skladu s člankom 9. stavcima 21. i 22. ovoga Zakona. (10) Ako tijekom nadzora ASŽ utvrdi ozbiljan rizik u pogledu sigurnosti, u bilo kojem trenutku može primijeniti privremene sigurnosne mjere, uključujući trenutačno ograničavanje ili privremeno ukidanje odgovarajuće djelatnosti. Ako je jedinstvenu potvrdu o sigurnosti izdala ERA, ASŽ mora o tome obavijestiti ERA-u te prilaže dokaze na kojima se temelji njegova odluka.		

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 sustavâ upravljanja sigurnošću upraviteljâ 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	(11) Ako ERA utvrdi da nositelj jedinstvene potvrde o sigurnosti više ne zadovoljava uvjete za posjedovanje potvrde, ona odmah ograničava ili ukida tu potvrdu. (12) Ako ERA utvrdi da mjere koje primjenjuje ASŽ nisu razmjerne, može zatražiti od ASŽ-a da povuče ili prilagodi te mjere, pri čemu ERA i ASŽ surađuju kako bi se pronašlo uzajamno prihvatljivo rješenje, a prema potrebi može biti uključen i željeznički prijevoznik. Ako navedeni postupak ne uspije, odluka ASŽ-a o primjeni privremenih mjera ostaje na snazi. (13) Protiv odluka ASŽ-a u pogledu privremenih sigurnosnih mjera može se pokrenuti upravni spor pred nadležnim upravnim sudom kako je navedeno u članku 18. ovoga Zakona. U tom slučaju privremene sigurnosne mjere mogu se primjenjivati do završetka upravnog spora, ne dovodeći u pitanje stavke 6. do 9. ovoga članka. (14) Ako privremena mjera traje		

bi se osigurala razmjena svih bitnih informacija o određenom željezničkom prijevozniku, posebno o poznatim rizicima i njegovoj izvedbi u pogledu sigurnosti. Nacionalno tijelo nadležno za sigurnost također razmjenjuje informacije s drugim relevantnim nacionalnim tijelima nadležnima za sigurnost i Agencijom ako otkrije da željeznički prijevoznik ne poduzima potrebne mjere za upravljanje rizicima. Tom se suradnjom osigurava da su aktivnosti nadziranja u dostatnoj mjeri pokrivene te se izbjegavaju 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 infrastruktura 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	dulje od tri mjeseca, ASŽ traži od ERA-e da ograniči ili ukine jedinstvenu potvrdu o sigurnosti, pri čemu se primjenjuje postupak iz stavaka 6. do 9. ovoga članka. (15) ASŽ nadzire pružne prometno-upravljačke i signalne podsustave te energetske podsustave i infrastrukturne podsustave te osigurava njihovu usklađenost s osnovnim zahtjevima. U slučaju prekograničnih infrastruktura ASŽ obavlja svoje aktivnosti nadziranja u suradnji s drugim relevantnim nacionalnim tijelima nadležnima za sigurnost. Ako ASŽ utvrdi da upravitelj infrastrukture više ne zadovoljava uvjete za posjedovanje svojeg uvjerenja o sigurnosti, ASŽ to uvjerenje ograničava ili ukida, navodeći razloge za svoju odluku. (16) Pri nadzoru sustava upravljanja sigurnošću upravitelja infrastrukture i željezničkih prijevoznika, uz odgovornost željezničkih prijevoznika i upravitelja infrastrukture, ASŽ može uzeti u obzir odredbe članka 5. stavka 3.		

članka 10. stavka 5. točke (a) za potrebe nadziranja željezničkog prijevoznika nakon izdavanja svoje jedinstvene potvrde o sigurnosti. Ona koriste informacije prikupljene tijekom postupka izdavanja uvjerenja o sigurnosti u skladu s člankom 12. za potrebe nadziranja upravitelja infrastrukture. 12. Agencija, ili nadležna nacionalna tijela nadležna za sigurnost u slučaju kada je jedinstvena potvrda o sigurnosti izdana u skladu s člankom 10. stavkom 8., koriste informacije prikupljene tijekom aktivnosti nadzora za potrebe obnavljanja jedinstvenih potvrda o sigurnosti. Za potrebe obnavljanja uvjerenjâ o sigurnosti nacionalno tijelo nadležno za sigurnost također koristi informacije prikupljene tijekom svojih aktivnosti nadzora. 13. Agencija i nacionalna tijela nadležna za sigurnost poduzimaju potrebne mjere kako bi koordinirali i osigurali potpunu razmjenu informacija iz stavaka 10., 11. i 12.	ovoga Zakona i odredbe Poglavlja IV. ovoga Zakona koje se odnose na centre za osposobljavanje, ako utječu na sigurnost željezničkog sustava. (17) ASŽ mora surađivati s nacionalnim tijelima nadležnim za sigurnost u državama članicama u kojima djeluje željeznički prijevoznik 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 njegovom načinu rada u pogledu sigurnosti te mora razmjenjivati informacije s drugim nacionalnim tijelima nadležnima za sigurnost i ERA-om ako otkrije da željeznički prijevoznik ne poduzima potrebne mjere za upravljanje rizicima. (18) Suradnjom iz stavka 17. ovoga članka osigurava se da su aktivnosti nadziranja u dostatnoj mjeri pokrivene te se izbjegavaju dvostruke inspekcije i revizije. ASŽ i		

	nacionalna tijela nadležna za sigurnost mogu razviti zajednički plan nadziranja kako bi se osiguralo da se revizije i inspekcije provode periodično, uzimajući u obzir vrstu i opseg djelatnosti prijevoza u svakoj od dotičnih država članica Europske unije. (19) ERA razvijanjem smjernica pomaže u aktivnostima koordinacije iz stavaka 17. i 18. ovoga članka. (20) ASŽ mora upozoriti upravitelje infrastruktura i željezničke prijevoznike u slučaju nepoštovanja obveza određenih u stavcima 1. i 2. ovoga članka. (21) ASŽ mora koristiti informacije koje je ERA prikupila tijekom ocjene dokumentacije iz članka 9. stavka 8. točke a) ovoga Zakona za potrebe nadziranja željezničkog prijevoznika nakon izdavanja svoje jedinstvene potvrde o sigurnosti kao i informacije prikupljene tijekom postupka izdavanja uvjerenja o sigurnosti u skladu s člankom 10. ovoga Zakona za potrebe nadziranja upravitelja infrastrukture.		

	(22) ERA, ili ASŽ u slučaju kada je jedinstvena potvrda o sigurnosti izdana u skladu s člankom 9. stavcima 14. do 18. ovoga Zakona, koriste informacije prikupljene tijekom aktivnosti nadzora za potrebe obnavljanja jedinstvenih potvrda o sigurnosti. Za potrebe obnavljanja uvjerenja o sigurnosti ASŽ također koristi informacije prikupljene tijekom svojih aktivnosti nadzora. (23) ERA i ASŽ koordiniraju i osiguravaju potpunu razmjenu informacija iz stavaka 20. do 22. ovoga članka.		
Članak 18. Načela odlučivanja 1. Agencija, prilikom razmatranja zahtjeva za jedinstvenu potvrdu o sigurnosti u skladu s člankom 10. stavkom 1., i nacionalna tijela nadležna za sigurnost obavljaju svoje zadaće na otvoren, nediskriminirajući i transparentan način. Oni posebno svim zainteresiranim stranama daju mogućnost da budu saslušane i navode razloge za svoje odluke. Oni odmah odgovaraju na upite i podnesene	**uz članak 18.** članak 17. (1) ERA, prilikom razmatranja zahtjeva za jedinstvenu potvrdu o sigurnosti u skladu s člankom 9. stavcima 1. i 2. ovoga Zakona, i ASŽ obavljaju svoje zadaće na otvoren, nediskriminirajući i transparentan način te posebno svim zainteresiranim stranama daju mogućnost da budu saslušane i moraju obrazložiti svoje odluke.	U potpunosti preuzeto	

zahtjeve te bez odgode upućuju svoje zahtjeve za informacije te donose sve svoje odluke u roku od četiri mjeseca nakon što je podnositelj zahtjeva dostavio sve relevantne informacije. Oni u bilo kojem trenutku mogu zatražiti tehničku pomoć upraviteljâ infrastrukture i željezničkih prijevoznika ili drugih kvalificiranih tijela kada obavljaju zadaće iz članka 16. U procesu razvijanja nacionalnog regulatornog okvira nacionalna tijela nadležna za sigurnost savjetuju se sa svim sudionicima i zainteresiranim stranama, uključujući upravitelje infrastrukture, željezničke prijevoznike, proizvođače, pružatelje usluga održavanja, korisnike i predstavnike osoblja. 2. Nacionalna tijela nadležna za sigurnost slobodno provode sve inspekcije, revizije i istrage potrebne za obavljanje svojih zadaća te im se osigurava pristup svim relevantnim dokumentima i objektima, postrojenjima i opremi upraviteljâ infrastrukture i željezničkih prijevoznika i, prema potrebi, bilo kojeg sudionika iz članka 4. Agencija ima ista prava u odnosu na željezničke prijevoznike kada obavlja svoje zadaće izdavanja potvrda o sigurnosti u skladu s člankom 10. stavkom 5. 3. Države članice poduzimaju potrebne mjere kako bi se osiguralo da odluke koje donose nacionalna tijela nadležna za	(2) ERA i ASŽ moraju donijeti sve svoje odluke u roku od četiri mjeseca od dana podnošenja urednog zahtjeva (3) ERA i ASŽ mogu u bilo kojem trenutku zatražiti tehničku pomoć upravitelja infrastrukture i željezničkih prijevoznika ili drugih kvalificiranih tijela kada obavljaju zadaće iz članka 15. ovoga Zakona. (4) U procesu razvijanja nacionalnog regulatornog okvira ASŽ se savjetuje sa svim sudionicima i zainteresiranim stranama, uključujući upravitelje infrastrukture, željezničke prijevoznike, proizvođače, pružatelje usluga održavanja, korisnike i predstavnike osoblja. (5) ASŽ provodi sve inspekcije, revizije i istrage potrebne za obavljanje svojih zadaća pri čemu joj se mora osigurati pristup svim relevantnim dokumentima i objektima, postrojenjima i opremi upravitelja infrastrukture i željezničkog prijevoznika i, prema potrebi, bilo kojeg sudionika iz članka 5. ovoga Zakona. ERA ima		

sigurnost podliježu sudskom preispitivanju. 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.	ista prava u odnosu na željezničke prijevoznike kada obavlja svoje zadaće izdavanja potvrda o sigurnosti u skladu s člankom 9. stavcima 8. i 9. ovoga Zakona. (6) ASŽ aktivno razmjenjuje mišljenja i iskustva s ostalim nacionalnim tijelima nadležnim za sigurnost u državama članicama Europske unije, osobito u okviru mreže koju je uspostavila ERA kako bi se kriteriji njihovog odlučivanja uskladili širom Europske unije.		
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: (a)razvoju sigurnosti željeznice, uključujući objedinjavanje CSI-ova na razini država članica, u skladu s člankom 5. stavkom 1.; (b)važnim promjenama u zakonodavstvu i propisima u vezi sa sigurnošću željeznica; (c)razvoju u pogledu izdavanja potvrda o sigurnosti i uvjerenja o sigurnosti; (d)rezultatima nadzora nad upraviteljima	**uz članak 19.** Članak 24. stavci 2. i 3. (2) ASŽ objavljuje godišnje izvješće o svojim aktivnostima iz prethodne godine te ga šalje ERA-i do 30. rujna. (3) Izvješće iz stavka 2. ovoga članka sadrži informacije o: a) razvoju sigurnosti željezničkog sustava, uključujući objedinjavanje CSI-a na razini Republike Hrvatske u skladu s člankom 6. stavkom 1. ovog	U potpunosti preuzeto	

infrastrukture i željezničkim prijevoznicima i s time povezanim iskustvima, uključujući broj i ishod inspekcija i revizija; (e)odstupanjima o kojima je odlučeno u skladu s člankom 15.; i (f)iskustvima željezničkih prijevoznika i upravitelja infrastrukture u pogledu primjene relevantnih CSM-ova.	Zakona b) važnim promjenama u zakonodavstvu i propisima u vezi sa sigurnošću željezničkog sustava c) razvoju u pogledu izdavanja potvrda o sigurnosti i uvjerenja o sigurnosti d) rezultatima nadzora nad upraviteljima infrastrukture i željezničkim prijevoznicima i s time povezanim iskustvima, uključujući broj i ishod inspekcija i revizija e) odstupanjima o kojima je odlučeno u skladu s člankom 13. ovoga Zakona i f) iskustvima željezničkih prijevoznika i upravitelja infrastrukture u pogledu primjene relevantnih CSM-ova.		

POGLAVLJE V. ISTRAGA NESREĆA I INCIDENATA Članak 20. Obveza provođenja istrage 1. Države članice osiguravaju da nakon svake ozbiljne nesreće u željezničkom sustavu Unije istražno tijelo iz članka 22. provede istragu. Cilj istrage je, kada je to moguće, poboljšanje sigurnosti željeznica i sprječavanje nesreća. 2. Istražno tijelo iz članka 22. može istražiti i one nesreće i incidente koji su pod neznatno drukčijim uvjetima mogli dovesti do ozbiljnih nesreća, uključujući tehničke kvarove strukturnih podsustava ili sastavnih dijelova interoperabilnosti željezničkog sustava Unije. Istražno tijelo može odlučiti treba li ili ne treba provesti istragu u vezi s takvom nesrećom ili incidentom. Pri donošenju odluke ono uzima u obzir: (a) težinu nesreće ili incidenta; (b)je li ona jedna u nizu nesreća ili incidenata koji su značajni za sustav u cjelini; (c) utjecaj na sigurnost željeznica; i (d)zahtjeve upraviteljâ infrastrukture, željezničkih prijevoznika, nacionalnog	**Uz članak 20.** Članak 25. (1) Nakon svake ozbiljne nesreće u željezničkom sustavu AIN mora provesti istragu čiji je cilj, kada je to moguće, poboljšanje sigurnosti željezničkog sustava i sprječavanje nesreća. (2) AIN može istražiti i one nesreće i incidente koji su pod neznatno drukčijim uvjetima mogli dovesti do ozbiljnih nesreća, uključujući tehničke kvarove strukturnih podsustava ili interoperabilnih sastavnih dijelova željezničkog sustava. (3) AIN odlučuje treba li provesti istragu u vezi nesreća ili incidenta iz stavka 2. ovoga članka te pri donošenju odluke uzima u obzir: a) težinu nesreće ili incidenta b) je li ona jedna u nizu nesreća ili incidenata koji su značajni za sustav u cjelini c) utjecaj na sigurnost željezničkog sustava i	U potpunosti preuzeto	

tijela nadležnog za sigurnost ili država članica. 3. Istražno tijelo određuje opseg istraga i postupak koji treba slijediti u provođenju istraga, uzimajući u obzir članke 21. i 23. te ovisno o iskustvima iz nesreće ili incidenta koja očekuje da će steći za poboljšanje sigurnosti. 4. Istraga se ni u kom slučaju ne treba baviti pitanjima krivnje ili odgovornosti.	d) zahtjeve upravitelja infrastrukture, željezničkih prijevoznika, ASŽ-a ili država članica Europske unije. (4) AIN mora odrediti opseg istraga i postupak koji treba slijediti u provođenju istraga, uzimajući u obzir članke 26. i 28. ovoga Zakona te spoznaje povezane s unaprjeđenjem sigurnosti željezničkog sustava koje se očekuju kao rezultat istraživanja. (5) Istraga se ni u kom slučaju ne smije baviti pitanjima krivnje ili odgovornosti.		
Članak 21. Status istrage 1. U okviru vlastitog pravnog sustava države članice utvrđuju pravni status istrage kojim se glavnim istražiteljima omogućuje obavljanje njihove zadaće na najučinkovitiji način i u najkraćem roku. 2. Države članice u skladu sa svojim nacionalnim zakonodavstvom osiguravaju punu suradnju tijela nadležnih za bilo kakvu sudsku istragu te osiguravaju da se	uz članak 21. stavak 2. Članak 26. (1) Tijela nadležna za bilo kakvu istragu u okviru svojih ovlasti moraju međusobno surađivati te se AIN-u što prije mora omogućiti pristup informacijama i dokazima koji su relevantni za istragu, a posebno im se omogućuje: a) trenutačan pristup mjestu nesreće ili incidenta, kao i	U potpunosti preuzeto	

istražiteljima što prije omogući pristup informacijama i dokazima koji su relevantni za istragu. Posebno im se omogućuje: (a)trenutačan pristup mjestu nesreće ili incidenta, kao i željezničkim vozilima koja su u nju uključena te povezanim građevinskim, prometno-upravljačkim i signalno-sigurnosnim postrojenjima; (b)pravo na trenutačno popisivanje dokaza i kontrolirano uklanjanje olupine, infrastrukturnih postrojenja ili komponenti za potrebe ispitivanja ili analize; (c)neograničeni pristup sadržajima uređaja za snimanje te opreme za snimanje govornih poruka ugrađenih u vozilo i njihova upotreba te bilježenje rada signalno-sigurnosnog i prometno-upravljačkog sustava; (d)pristup rezultatima obdukcije tijela žrtava; (e)pristup rezultatima ispitivanja osoblja vlaka i drugog željezničkog osoblja uključenog u nesreću ili incident; (f)mogućnost ispitivanja željezničkog osoblja uključenog u nesreću ili incident i ostalih svjedoka; i (g)pristup svim relevantnim informacijama ili zapisima u posjedu upravitelja infrastrukture, željezničkih prijevoznika, subjekata nadležnih za održavanje i dotičnog nacionalnog tijela nadležnog za sigurnost.	željezničkim vozilima koja su uključena te povezanim infrastrukturnim, prometno-upravljačkim i signalnim postrojenjima b) pravo na trenutačno prikupljanje dokaza i kontrolirano uklanjanje olupine, infrastrukturnih postrojenja ili komponenti za potrebe ispitivanja ili analize c) neograničeni pristup sadržajima uređaja za snimanje te opreme za snimanje govornih poruka ugrađenih u vozilo i njihova upotreba te bilježenje rada signalnog i prometno-upravljačkog sustava d) pristup rezultatima obdukcije tijela žrtava e) pristup rezultatima ispitivanja osoblja vlaka i drugog željezničkog osoblja uključenog u nesreću ili incident f) mogućnost ispitivanja željezničkog osoblja uključenog		

3. Agencija surađuje s istražnim tijelom ako su istragom obuhvaćeni vozila koja je Agencija odobrila ili željeznički prijevoznici kojima je Agencija izdala potvrdu. Ona u najkraćem mogućem roku podnosi sve zatražene informacije ili snimke istražnom tijelu te pruža objašnjenja ako su ona od nje zatražena. 4. Istraga se provodi neovisno o bilo kojoj sudskoj istrazi.	u nesreću ili incident i ostalih svjedoka i g) pristup svim relevantnim informacijama ili zapisima u posjedu upravitelja infrastrukture, željezničkih prijevoznika, ECM-a i ASŽ-a. (2) S ciljem potpunog razdvajanja istraživanja koje provodi AIN od istraga koju provode nadležna tijela u okviru svojih ovlasti sukladno posebnim propisima, sporazumno će se utvrditi načela postupanja, prava, dužnosti i ovlasti AIN-a 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) AIN provodi istragu neovisno o		

	bilo kojem sudskom postupku.		
	uz članak 21. stavak 1.	Nije preuzeto	Preuzeto u: Zakon o izmjenama i dopunama Zakona o osnivanju Agencije za istraživanje nesreća u zračnom, pomorskom i željezničkom prometu (NN 96/18) članak/članci članak 3.
Članak 22. Istražno tijelo 1. Svaka država članica osigurava da istrage nesreća i incidenata iz članka 20. provodi stalno tijelo koje se sastoji od najmanje jednog istražitelja sposobnog za obnašanje funkcije glavnog istražitelja u slučaju nesreće ili incidenta. To je tijelo ustrojstveno, pravno i u smislu odlučivanja neovisno o bilo kojem upravitelju infrastrukture, željezničkom prijevozniku, tijelu za naplatu, tijelu za dodjelu kapaciteta i tijelu za ocjenu sukladnosti te o bilo kojoj strani čiji bi interesi mogli biti u sukobu sa zadaćama koje su povjerene istražnom tijelu.	**uz članak 22. stavci 3. - 7.** članak 27. (1) Željeznički prijevoznici, upravitelji infrastrukture i, prema potrebi, ASŽ moraju odmah obavijestiti AIN o nesrećama i incidentima iz članka 25. ovoga Zakona te mu dostaviti sve dostupne informacije te tu obavijest, prema potrebi, moraju ažurirati čim informacije koje nedostaju postanu dostupne. (2) AIN bez odgode te u svakom slučaju u roku od dva mjeseca nakon	U potpunosti preuzeto	

Osim toga, ono je funkcionalno neovisno o nacionalnom tijelu nadležnom za sigurnost, Agenciji i o svakom regulatornom tijelu za željeznice. 2. Istražno tijelo obavlja svoje zadaće neovisno o drugim subjektima iz stavka 1. te je sposobno pribaviti dostatna sredstva za tu svrhu. Njegovim istražiteljima dodjeljuje se status koji im jamči potrebnu neovisnost. 3. Države članice obvezuju željezničke prijevoznike, upravitelje infrastrukture i, prema potrebi, nacionalno tijelo nadležno za sigurnost da odmah obavijeste istražno tijelo o nesrećama i incidentima iz članka 20. te da dostave sve dostupne informacije. Tu bi obavijest trebalo, prema potrebi, ažurirati čim informacije koje nedostaju postanu dostupne. Istražno tijelo bez odgode te u svakom slučaju u roku od dva mjeseca nakon primitka obavijesti o nesreći ili incidentu odlučuje o tome hoće li pokrenuti istragu. 4. Istražno tijelo može, uz obavljanje svojih u skladu s ovom Direktivom, provoditi i istrage drugih događaja koji nisu željezničke nesreće i incidenti sve dok te druge istrage ne ugrožavaju njegovu neovisnost. 5. Ako je to potrebno te pod uvjetom da se time ne dovodi u pitanje neovisnost istražnog tijela kako je predviđeno u stavku	primitka obavijesti o nesreći ili incidentu mora odlučiti o tome hoće li pokrenuti istragu. (3) AIN može, uz obavljanje svojih zadaća u skladu s ovim Zakonom, provoditi i istrage drugih događaja koji nisu željezničke nesreće i incidenti sve dok te druge istrage ne ugrožavaju njegovu neovisnost. (4) Ako je to potrebno te pod uvjetom da se time ne dovodi u pitanje neovisnost AIN-a, AIN može zatražiti pomoć istražnih tijela iz drugih država članica Europske unije ili pomoć ERA-e kako bi pribavila stručna znanja ili provela tehničke inspekcije, analize ili vrednovanja. (5) AIN može provoditi istrage drugih željezničkih nesreća i incidenata osim onih navedenih u članku 25. ovoga Zakona. (6) AIN aktivno razmjenjuje mišljenja i iskustva s istražnim tijelima država članica Europske unije u svrhu razvoja zajedničkih metoda istrage, izrade zajedničkih načela za pridržavanje sigurnosnih		

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. 6. Države članice mogu istražnom tijelu povjeriti zadaću provedbe istraga drugih željezničkih nesreća i incidenata osim onih navedenih u članku 20. 7. Istražna tijela aktivno razmjenjuju mišljenja i iskustva u svrhu razvoja zajedničkih metoda istrage, izrade zajedničkih načela za pridržavanje sigurnosnih preporuka te prilagodbe razvoju tehničkog i znanstvenog napretka. Ne dovodeći u pitanje stavak 1., Agencija podržava istražna tijela pri obavljanju te zadaće u skladu s člankom 38. stavkom 2. Uredbe (EU) 2016/796. Istražna tijela, uz potporu Agencije u skladu s člankom 38. stavkom 2. Uredbe (EU) 2016/796, uspostavljaju program stručnih revizija te se sva istražna tijela potiče da	preporuka te prilagodbe razvoju tehničkog i znanstvenog napretka. (7) AIN, uz potporu ERA-e u skladu s člankom 38. stavkom 2. Uredbe (EU) 2016/796, uspostavlja program stručnih revizija te sudjeluje u njemu kako bi se nadgledala njezina djelotvornost i neovisnost. (8) Izvješće o stručnoj reviziji iz stavka 7. ovoga članka dostavlja se svim istražnim tijelima država članica Europske unije i ERA-i te se objavljuje na dobrovoljnoj osnovi.		
	uz članak 22. stavak 1.	Nije preuzeto	Preuzeto u: Zakon o osnivanju Agencije za istraživanje nesreća u zračnom, pomorskom i željezničkom prometu (NN 54/13) članak/članci članak 10.

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: (a)zajednički program stručnih revizija i kriterije revizije; i (b)godišnje izvješće o programu u kojem se ističu utvrđene jake strane, kao i prijedlozi u svrhu poboljšanja. Izvješća o stručnoj reviziji dostavljaju se svim istražnim tijelima i Agenciji. Ta se izvješća objavljuju na dobrovoljnoj osnovi.	uz članak 22. stavak 2.	Nije preuzeto	Preuzeto u: Zakon o osnivanju Agencije za istraživanje nesreća u zračnom, pomorskom i željezničkom prometu (NN 54/13) članak/članci članak 5. stavak 1. i članak 13. stavak 1.
Članak 23. Istražni postupak 1. Nesreću ili incident iz članka 20. istražuje istražno tijelo države članice u kojoj se ona dogodila. Ako nije moguće utvrditi u kojoj se državi članici dogodila, ili ako se dogodila na postrojenju na granici između dviju država članica ili u blizini postrojenja na granici između dviju država članica, relevantna istražna tijela dogovaraju se o tome koje će od njih provesti istragu ili se dogovaraju da će istragu provesti u međusobnoj suradnji. Drugom istražnom tijelu se u prvom slučaju omogućuje sudjelovanje u istrazi i potpuni pristup rezultatima istrage.	**uz članak 23.** članak 28. (1) Ako nije moguće utvrditi da se nesreća ili incident dogodio na teritoriju Republike Hrvatske, ili ako se dogodio na postrojenju ili u blizini postrojenja na granici između Republike Hrvatske ili druge države članice Europske unije, AIN se mora dogovoriti s relevantnim istražnim tijelom druge države članice Europske unije o tome koje će od njih provesti istragu ili se mora dogovoriti da će istragu provesti u međusobnoj suradnji.	U potpunosti preuzeto	

Istražna tijela iz drugih država članica prema potrebi se poziva da sudjeluju u istrazi ako: (a)je željeznički prijevoznik koji ima poslovni nastan i dozvolu u jednoj od tih država članica uključen u nesreću ili incident; ili (b)je vozilo koje je registrirano ili koje se održava u jednoj od tih država članica uključeno u nesreću ili incident. Istražnim tijelima iz pozvanih država članica daju se potrebne ovlasti kako bi mogla, kada se to od njih traži, pomoći u prikupljanju dokaza za istražno tijelo druge države članice. Istražnim tijelima iz pozvanih država članica omogućuje se pristup podacima i dokazima potrebnima kako bi mogli djelotvorno sudjelovati u istrazi uz poštovanje nacionalnih zakona povezanih sa sudskim postupcima. Ovim stavkom ne sprječava se države članice da pristanu na to da relevantna tijela i u drugim okolnostima putem međusobne suradnje provedu istrage. 2. Za svaku nesreću ili incident tijelo nadležno za istragu osigurava odgovarajuća sredstva koja uključuju potrebna operativna i tehnička stručna znanja za provođenje istrage. Stručna znanja mogu se dobiti unutar samog tijela ili izvan njega, ovisno o	(2) U slučaju da istragu iz stavka 1. ovoga članka prema dogovoru provodi samo AIN, AIN mora relevantnom istražnom tijelu druge države članice Europske unije omogućiti sudjelovanje u istrazi i potpuni pristup rezultatima istrage. (3) AIN mora prema potrebi pozvati, odnosno odazvati se na poziv, istražnih tijela iz drugih država članica Europske unije da sudjeluje u istrazi ako je: a) željeznički prijevoznik koji ima poslovni nastan i dozvolu u jednoj od tih država članica Europske unije, odnosno Republici Hrvatskoj, uključen u nesreću ili incident ili b) vozilo koje je registrirano ili koje se održava u jednoj od tih država članica Europske unije, odnosno Republici Hrvatskoj, uključeno u nesreću ili incident. (4) Istražna tijela iz pozvanih država članica Europske unije, kada se to od njih traži, pomažu u prikupljanju		

obilježjima nesreće ili incidenta koje treba istražiti. 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. 4. Istražno tijelo zaključuje svoja ispitivanja na mjestu nesreće u najkraćem mogućem roku kako bi se upravitelju infrastrukture omogućilo popravljanje infrastrukture i njezino otvaranje za željeznički prijevoz što je prije moguće.	dokaza za AIN. (5) Istražna tijela iz pozvanih država članica Europske unije moraju imati pristup podacima i dokazima potrebnima kako bi mogli djelotvorno sudjelovati u istrazi uz poštovanje zakonodavstva Republike Hrvatske povezanog sa sudskim postupcima. (6) Za svaku nesreću ili incident AIN osigurava odgovarajuća sredstva koja uključuju potrebna operativna i tehnička stručna znanja za provođenje istrage. Stručna znanja mogu se dobiti unutar AIN-a ili izvan nje, ovisno o obilježjima nesreće ili incidenta koje treba istražiti. (7) Istraga se provodi što je moguće otvorenije, tako da se svim stranama omogući saslušanje i razmjena rezultata. Relevantnom upravitelju infrastrukture i željezničkim prijevoznicima, ASŽ-u, ERA-i, žrtvama i njihovoj rodbini, vlasnicima oštećene imovine, proizvođačima, uključenim hitnim službama te predstavnicima osoblja i korisnika mora se dati mogućnost da		

	pruže relevantne tehničke informacije kako bi se poboljšala kvaliteta izvješća o istrazi. AIN mora uzeti u obzir i razumne potrebe žrtava i njihove rodbine te ih mora izvještavati o napretku istrage. (8) AIN mora zaključiti svoja ispitivanja na mjestu nesreće u najkraćem mogućem roku kako bi se upravitelju infrastrukture omogućilo popravljanje infrastrukture i njezino otvaranje za željeznički prijevoz što je prije moguće.		
Članak 24. Izvješća 1. Istraga o nesreći ili incidentu iz članka 20. predmet je izvješćâ koja se pripremaju u obliku primjerenom vrsti i ozbiljnosti nesreće ili incidenta i relevantnosti nalaza istrage. U izvješćima se navode ciljevi istraga iz članka 20. stavka 1. i ta izvješća, prema potrebi, sadrže sigurnosne preporuke. 2. Istražno tijelo objavljuje konačno izvješće u najkraćem mogućem roku te uobičajeno najkasnije u roku od 12 mjeseci nakon datuma događaja. Ako se konačno izvješće ne može objaviti u roku od 12	**uz članak 24.** Članak 29. (1) Istraga o nesreći ili incidentu iz članka 25. ovoga Zakona predmet je izvješća koja se pripremaju u obliku primjerenom vrsti i ozbiljnosti nesreće ili incidenta i relevantnosti nalaza istrage. U izvješćima se navode ciljevi istraga iz članka 25. stavka 1. ovoga Zakona i ta izvješća, prema potrebi, sadrže sigurnosne preporuke. (2) AIN mora javno objaviti konačno	U potpunosti preuzeto	

mjeseci, istražno tijelo objavljuje privremenu izjavu najmanje na svaku obljetnicu nesreće u kojoj iznosi detalje o napretku istrage i sva pokrenuta pitanja u vezi sa sigurnošću. Izvješće se, zajedno sa sigurnosnim preporukama, dostavlja relevantnim stranama iz članka 23. stavka 3., kao i dotičnim tijelima i stranama u drugim državama članicama. Uzimajući u obzir iskustvo koje su stekla istražna tijela, Komisija provedbenim aktima uspostavlja strukturu izvješćivanja koju je potrebno slijediti u najvećoj mogućoj mjeri u izvješćima o nesrećama i incidentima. U tu strukturu izvješćivanja uključeni su sljedeći elementi: (a) opis događaja i njegova pozadina; (b)zapis o istragama i ispitivanjima, uključujući o sustavu upravljanja sigurnošću, primijenjenim pravilima i propisima, funkcioniranju voznog parka i tehničkih postrojenja, organizaciji radne snage, dokumentaciji o operativnom sustavu i prethodnim događajima sličnih obilježja; (c)analiza i zaključci koji se odnose na uzroke događaja, uključujući čimbenike koji su mu doprinijeli, koji se odnose na: i.radnje koje su poduzele uključene osobe; ii.stanje voznog parka ili tehničkih postrojenja;	izvješće u najkraćem mogućem roku te uobičajeno najkasnije u roku od 12 mjeseci nakon datuma događaja. (3) Ako se konačno izvješće iz stavka 2. ovoga članka ne može objaviti u roku od 12 mjeseci, AIN mora objaviti privremenu izjavu najmanje na svaku obljetnicu nesreće u kojoj iznosi detalje o napretku istrage i sva pokrenuta pitanja u vezi sa sigurnošću. Izvješće se, zajedno sa sigurnosnim preporukama, dostavlja relevantnim stranama iz članka 28. stavka 7. ovoga Zakona, kao i dotičnim tijelima i stranama u drugim državama članicama Europske unije. (4) AIN mora do 30. rujna svake godine objaviti 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. **Uz članak 24. stavak 2. podstavak 2.** Nije potrebno preuzimanje u potpunosti, obveza EK		

iii.vještine osoblja, postupke i održavanje; iv.uvjete u pogledu regulatornog okvira; i v.primjenu sustava upravljanja sigurnošću. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 28. stavka 3. 3. Istražno tijelo do 30. rujna svake godine objavljuje godišnje izvješće u kojemu se navode istrage provedene u prethodnoj godini, sigurnosne preporuke koje su izdane i djelovanja poduzeta u skladu s prethodno izdanim preporukama.			
Članak 25. Informacije koje se šalju Agenciji 1. U roku od sedam dana od odluke o pokretanju istrage istražno tijelo o tome obavješćuje Agenciju. U obavijesti se navodi datum, vrijeme i mjesto događaja, kao i vrsta događaja i njegove posljedice s obzirom na smrtno stradale, ozlijeđene i materijalnu štetu. 2. Istražno tijelo šalje Agenciji presliku konačnog izvješća iz članka 24. stavka 2. kao i presliku godišnjeg izvješća iz članka 24. stavka 3.	**uz članak 25.** Članak 30. (1) U roku od sedam dana od odluke o pokretanju istrage AIN mora o tome obavijestiti ERA-u, pri čemu se navodi datum, vrijeme i mjesto događaja, kao i vrsta događaja i njegove posljedice s obzirom na smrtno stradale, ozlijeđene i materijalnu štetu. (2) AIN mora poslati ERA-i presliku konačnog izvješća iz članka 29. stavka 2. ovoga Zakona kao i presliku godišnjeg izvješća iz članka	U potpunosti preuzeto	

	29. stavka 4. ovoga Zakona.		
Članak 26. Sigurnosne preporuke 1. Sigurnosnom preporukom koju izdaje istražno tijelo ni u kom se slučaju ne stvara pretpostavka o krivnji ili odgovornosti za nesreću ili incident. 2. Preporuke se upućuju nacionalnom tijelu nadležnom za sigurnost i, kada je to potrebno zbog prirode preporuke, Agenciji, drugim tijelima ili tijelima vlasti u dotičnoj državi članici ili drugim državama članicama. Države članice, njihova nacionalna tijela nadležna za sigurnost te Agencija u granicama svojih nadležnosti poduzimaju potrebne 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. 3. Agencija, nacionalno tijelo nadležno za sigurnost i druga tijela vlasti ili tijela ili, prema potrebi, druge države članice kojima	**uz članak 26.** Članak 31. (1) Sigurnosnom preporukom koju izdaje AIN ni u kom se slučaju ne smije stvoriti pretpostavka o krivnji ili odgovornosti za nesreću ili incident. (2) Preporuke se upućuju ASŽ-u i, kada je to potrebno zbog prirode preporuke, ERA-i, drugim nadležnim tijelima u Republici Hrvatskoj ili drugim državama članicama Europske unije. Nadležna tijela Republike Hrvatske, ASŽ te ERA u granicama svojih nadležnosti moraju poduzeti sve 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.	U potpunosti preuzeto	

su upućene preporuke, periodično izvješćuju istražno tijelo o mjerama koje su poduzete ili se planiraju kao posljedica dane preporuke.	(3) ERA, ASŽ i druga nadležna tijela Republike Hrvatske ili prema potrebi, druge države članice Europske unije kojima su upućene preporuke, periodično izvješćuju AIN o mjerama koje su poduzete ili se planiraju kao posljedica dane preporuke.		
POGLAVLJE VI. PRIJELAZNE I ZAVRŠNE ODREDBE Članak 27. Izvršavanje delegiranja ovlasti 1. Ovlast za donošenje delegiranih akata dodjeljuje se Komisiji podložno uvjetima utvrđenima u ovom članku. 2. Ovlast za donošenje delegiranih akata iz članka 6. stavka 6. i članka 7. stavka 6. dodjeljuje se Komisiji na razdoblje od pet godina počevši od 15. lipnja 2016. Komisija izrađuje izvješće o delegiranju ovlasti najkasnije devet mjeseci prije kraja razdoblja od pet godina. Delegiranje ovlasti prešutno se produljuje za razdoblja jednakog trajanja, osim ako se Europski parlament ili Vijeće tom produljenju usprotive najkasnije tri mjeseca prije kraja svakog razdoblja. 3. Od posebne je važnosti da Komisija	**uz članak 27.** nije potrebno preuzimanje	Nije potrebno preuzimanje	odredbe se primjenjuju na Europsku komisiju

slijedi svoju uobičajenu praksu i da provede savjetovanja sa stručnjacima, među ostalim sa stručnjacima država članica, prije donošenja tih delegiranih akata. 4. Europski parlament ili Vijeće u svakom trenutku mogu opozvati delegiranje ovlasti iz članka 6. stavka 6. i članka 7. stavka 6. Odlukom o opozivu prekida se delegiranje ovlasti koje je u njoj navedeno. Opoziv počinje proizvoditi učinke sljedećeg dana od dana objave spomenute odluke u Službenom listu Europske unije ili na kasniji dan naveden u spomenutoj odluci. On ne utječe na valjanost delegiranih akata koji su već na snazi. 5. Čim donese delegirani akt, Komisija ga istodobno priopćuje Europskom parlamentu i Vijeću. 6. Delegirani akt donesen na temelju članka 6. stavka 6. i članka 7. stavka 6. stupa na snagu samo ako Europski parlament ili Vijeće u roku od dva mjeseca od priopćenja tog akta Europskom parlamentu i Vijeću na njega ne podnesu nikakav prigovor ili ako su prije isteka tog roka i Europski parlament i Vijeće obavijestili Komisiju da neće podnijeti prigovore. Taj se rok produljuje za dva mjeseca na inicijativu Europskog parlamenta ili Vijeća.			

Članak 28. Postupak odbora 1. Komisiji pomaže odbor iz članka 51. Direktive (EU) 2016/797. Navedeni odbor je odbor u smislu Uredbe (EU) br. 182/2011. 2. Pri upućivanju na ovaj stavak primjenjuje se članak 4. Uredbe (EU) br. 182/2011. 3. Pri upućivanju na ovaj stavak primjenjuje se članak 5. Uredbe (EU) br. 182/2011. Ako odbor ne da nikakvo mišljenje, Komisija ne donosi nacrt provedbenog akta i primjenjuje se članak 5. stavak 4. treći podstavak Uredbe (EU) br. 182/2011.	**uz članak 28.** nije potrebno preuzimanje	Nije potrebno preuzimanje	odredbe se primjenjuju na Europsku komisiju
Članak 29. Izvješće i daljnje djelovanje Unije 1. Komisija do 16. lipnja 2021. i svakih pet godina nakon tog datuma podnosi Europskom parlamentu i Vijeću izvješće o provedbi ove Direktive, posebno kako bi se pratila djelotvornost mjera za izdavanje jedinstvenih potvrda o sigurnosti. Izvješću se prema potrebi prilažu prijedlozi daljnjeg djelovanja Unije.	**uz članak 29.** nije potrebno preuzimanje	Nije potrebno preuzimanje	odredbe se primjenjuju na Europsku komisiju

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. 3. Komisija do 16. prosinca 2017. izvješćuje Europski parlament i Vijeće o djelovanjima poduzetima s ciljem ostvarivanja sljedećih ciljeva: (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; (b) potpune sljedivosti komponenti bitnih za sigurnost, sljedivosti aktivnosti njihova održavanja i utvrđivanja njihova operativnog vijeka; i (c) utvrđivanja zajedničkih obvezujućih načela za održavanje tih komponenti.			

Članak 30. Sankcije Države članice utvrđuju pravila o sankcijama koje se primjenjuju na kršenja nacionalnih odredaba donesenih na temelju ove Direktive i poduzimaju sve 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.	**uz članak 30.** Poglavlje VIII. Prekršajne odredbe Članak 119. (1) Novčanom kaznom u iznosu od 15.000,00 do 40.000,00 eura kaznit će se za prekršaj pravna osoba: 1. željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture ako ne provodi potrebne mjere za upravljanje rizicima iz članka 6. stavka 1. točke (a) Direktive (EU) 2016/798, prema potrebi u međusobnoj suradnji i suradnji s drugim sudionicima (članak 5. stavak 2. točka a)) 2. željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture ako u svojim sustavima upravljanja sigurnošću ne uzima u obzir rizike povezane s aktivnostima drugih sudionika i trećih osoba (članak 5. stavak 2. točka b)) 3. željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture ako prema potrebi, ugovorno ne obveže druge	U potpunosti preuzeto	

	sudionike iz članka 5. stavka 3. ovoga Zakona koji imaju mogući utjecaj na siguran rad željezničkog sustava Europske unije da provode mjere za upravljanje rizicima (članak 5. stavak 2. točka c)) 4. željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture ako ne osigura da njegovi 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) Direktive (EU) 2016/798 te da je isto propisano u ugovornim aranžmanima koje treba predočiti na zahtjev ERA-e ili ASŽ-a (članak 5. stavak 2. točka d)) 5. subjekt nadležan za održavanje i svi ostali sudionici koji imaju potencijalni utjecaj na siguran rad željezničkog sustava Europske unije, uključujući proizvođača, pružatelja usluga održavanja, posjednika, pružatelja usluga, naručitelja, prijevoznika, pošiljatelja, primatelja, punioca, praznioca, utovaritelja, istovaritelja, ako ne provode potrebne		

	mjere za upravljanje rizicima, prema potrebi u suradnji s drugim sudionicima (članak 5. stavak 3. točka a)) 6. subjekt nadležan za održavanje i svi ostali sudionici koji imaju potencijalni utjecaj na siguran rad željezničkog sustava Europske unije, uključujući proizvođača, pružatelja usluga održavanja, posjednika, pružatelja usluga, naručitelja, prijevoznika, pošiljatelja, primatelja, punioca, praznioca, utovaritelja, istovaritelja, ako ne osigura da podsustavi, pribor i oprema koje dostavljaju te usluge koje pruža ispunjavaju navedene zahtjeve i uvjete korištenja kako bi ih dotični željeznički prijevoznik i/ili upravitelj infrastrukture mogao koristiti na siguran način (članak 5. stavak 3. točka b)) 7. željeznički prijevoznik, upravitelj infrastrukture i svi sudionici iz članka 5. stavka 3. ovoga Zakona 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, ako ne poduzmu sve potrebne korektivne mjere kako bi se otklonio utvrđeni sigurnosni rizik (članak 5. stavak 4. točka a)) 8. željeznički prijevoznik, upravitelj infrastrukture i svi sudionici iz članka 5. stavka 3. ovoga Zakona 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, ako ne obavijesti o tim rizicima relevantne uključene strane kako bi im omogućili poduzimanje svakog daljnjeg potrebnog korektivnog djelovanja radi osiguranja neprekinute izvedbe željezničkog sustava Europske unije u pogledu sigurnosti (članak 5. stavak 4. točka b)) 9. svaki sudionik koji je uključen u razmjenu u slučaju razmjene vozila između željezničkih prijevoznika,		

	ako ne pruži sve informacije relevantne za siguran rad, uključujući, ali ne ograničavajući se na, stanje i povijest dotičnog vozila, elemente dokumentacije o održavanju u svrhu sljedivosti, sljedivost utovarnih djelatnosti i teretne listove (članak 5. stavak 5.) 10. upravitelj infrastrukture ako za upravljanje željezničkom infrastrukturom i njezinu uporabu nije ishodio uvjerenje o sigurnosti koje izdaje ASŽ (članak 10. stavak 1.) 11. subjekt nadležan za održavanje ako ne osigura kroz sustav održavanja da su vozila, za čije je održavanje nadležan, u stanju koje omogućuje sigurnu vožnju, neovisno o odgovornosti za sigurnu vožnju vlaka željezničkog prijevoznika i upravitelja infrastrukture (članak 12. stavak 2.) 12. željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture ako odmah ne obavijesti AIN o nesrećama i incidentima iz članka 25. ovoga Zakona te mu ne dostavi sve		

	dostupne informacije te tu obavijest, prema potrebi, ne ažurira čim informacije koje nedostaju postanu dostupne (članak 27. stavak 1.) (2) Za prekršaj iz stavka 1. ovoga članka kaznit će se i odgovorna osoba u pravnoj osobi novčanom kaznom u iznosu od 2.000,00 do 6.000,00 eura. (3) Novčanom kaznom u iznosu od 10.000,00 do 25.000,00 eura kaznit će se za prekršaj: 1. centar za osposobljavanje strojovođa i pratećeg osoblja u vlakovima, ako željezničkim prijevoznicima i upraviteljima infrastrukture te njihovom osoblju koje obavlja zadaće bitne za sigurnost ne osigura pravedan i nediskriminirajući pristup osposobljavanju kada je takvo osposobljavanje potrebno za pružanje usluga na željezničkoj mreži u Republici Hrvatskoj (članak 11.		

	stavak 1.) 2. centar za osposobljavanje ako ne omogući pristup osposobljavanju ostalim željezničkim prijevoznicima uz razumnu i nediskriminirajuću cijenu, koja je povezana s troškovima i koja može uključivati profitnu maržu (članak 11. stavak 5.) 3. subjekt nadležan za održavanje ako ne osigura da su vozila, za čije je održavanje nadležan, u stanju koje omogućuje sigurnu vožnju te u tu svrhu ne uspostavi sustav održavanja za ta vozila te putem tog sustava ne osigura 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-eva (članak 12. stavak 2. točka a)) 4. subjekt nadležan za održavanje ako ne osigura da su vozila, za čije je održavanje nadležan, u stanju koje omogućuje sigurnu vožnju te u tu svrhu ne uspostavi sustav održavanja za ta vozila te putem tog sustava ne implementira potrebne metode za		

	vrednovanje i procjenu rizika uspostavljene u CSM-ovima kako je navedeno u članku 6. stavku 1. točki (a) Direktive (EU) 2016/798, prema potrebi u suradnji s drugim sudionicima (članak 12. stavak 2. točka b)) 5. subjekt nadležan za održavanje ako ne osigura da su vozila, za čije je održavanje nadležan, u stanju koje omogućuje sigurnu vožnju te u tu svrhu ne uspostavi sustav održavanja za ta vozila te putem tog sustava ne osigura da njegovi izvođači provode mjere za upravljanje rizicima putem primjene CSM-a za nadgledanje iz članka 6. stavka 1. točke (c) Direktive (EU) 2016/798 te da je to propisano u ugovornim aranžmanima koji se predočuju na zahtjev ERA-e ili ASŽ-a (članak 12. stavak 2. točka c)) 6. subjekt nadležan za održavanje ako ne osigura da su vozila, za čije je održavanje nadležan, u stanju koje omogućuje sigurnu vožnju te u tu svrhu ne uspostavi sustav održavanja za ta vozila te putem tog sustava ne		

	osigura sljedivost djelatnosti održavanja (članak 12. stavak 2. točka d)) (4) Za prekršaj iz stavka 3. ovoga članka kaznit će se i odgovorna osoba u pravnoj osobi novčanom kaznom u iznosu od 800,00 do 2.000,00 eura. (5) Novčanom kaznom u iznosu od 4.000,00 do 15.000,00 eura kaznit će se za prekršaj pravna osoba: 1. željeznički prijevoznik ako ne odobri pristup svim dokumentima kojima se potvrđuje osposobljenost, kvalifikacije i iskustvo osoblja, kao i dobivanje i slanje preslika tih dokumenata pri zapošljavanju kod drugog željezničkog prijevoznika (članak 11. stavak 6.) (6) Za prekršaj iz stavka 5. ovoga članka kaznit će se i odgovorna osoba u pravnoj osobi novčanom kaznom u iznosu od 500,00 do		

	2.000,00 eura. Članak 120. (1) Novčanom kaznom u iznosu od 3.000,00 do 15.000,00 eura kaznit će se za prekršaj: 1. upravitelj infrastrukture i željeznički prijevoznik ako svake godine najkasnije do 31. svibnja ne dostave ASŽ-u izvješće o sigurnosti (članak 8. stavak 12.) 2. upravitelj infrastrukture ako ne obavijesti ASŽ o znatnim promjenama infrastrukturnog, signalnog ili energetskog podsustava ili načela njihova rada i održavanja (članak 10. stavak 4.) 3. željeznički prijevoznik ako najkasnije dva mjeseca prije početka obavljanja svakog novog željezničkog prijevoza ne obavijesti ASŽ zbog planiranja aktivnosti nadzora, pri čemu dostavlja i podjelu kategorija osoblja i vrsta vozila (članak 16. stavak 3.) 4. nositelj jedinstvene potvrde o		

	sigurnosti ako bez odgode ne obavijesti ASŽ o svim bitnim promjenama informacija iz članka 16. stavka 3. ovoga Zakona (članak 16. stavak 4.) 5. upravitelj infrastrukture, željeznički prijevoznik i svi dionici iz članka 5. ovoga Zakona ako ne omoguće ASŽ-u pristup svim relevantnim dokumentima i objektima, postrojenjima i opremi (članak 17. stavak 5.) 6. željeznički prijevoznik ako ne omogući ERA-i pristup svim relevantnim dokumentima i objektima, postrojenjima i opremi kada obavlja svoje zadaće izdavanja potvrda o sigurnosti u skladu s člankom 9. stavcima 8. i 9. ovoga Zakona (članak 17. stavak 5.) (2) Za prekršaj iz stavka 1. ovoga članka kaznit će i odgovorna osoba u pravnoj osobi novčanom kaznom u iznosu od 800,00 do 2.000,00 eura.		

Članak 31. Prilazne odredbe 1. Prilog V. Direktivi 2004/49/EZ primjenjuje se do datuma početka primjene provedbenih akata iz članka 24. stavka 2. ove Direktive. 2. Ne dovodeći u pitanje stavak 3. ovog članka, željeznički prijevoznici za koje se treba izdati potvrda između 15. lipnja 2016. i 16. lipnja 2019., podliježu Direktivi 2004/49/EZ. Takve potvrde o sigurnosti valjane su do datuma isteka njihovog važenja. 3. Najkasnije od 16. lipnja 2019. Agencija obavlja zadaće povezane s izdavanjem potvrda u skladu s člankom 10. u pogledu područja djelovanja u državama članicama koje Agenciju ili Komisiju nisu obavijestile u skladu s člankom 33. stavkom 2. Odstupajući od članka 10., nacionalna tijela država članica nadležna za sigurnost koje su Agenciju i Komisiju obavijestile u skladu s	**uz članak 31.** nije potrebno preuzimanje	Nije potrebno preuzimanje	Prijelazne odredbe o propisanim rokovima primjene Direktive (EU)2016/798 koji se ne prenose u nacionalno zakonodavstvo

člankom 33. stavkom 2. mogu nastaviti izdavati potvrde u skladu s Direktivom 2004/49/EZ do 16. lipnja 2020.			
Članak 32. Preporuke i mišljenja Agencije Agencija daje preporuke i mišljenja u skladu s člankom 13. Uredbe (EU) 2016/796 za potrebe provedbe ove Direktive. Te preporuke i mišljenja mogu se uzeti u obzir kada Unija donosi pravne akte u skladu s ovom Direktivom.	**uz članak 32.** nije potrebno preuzimanje	Nije potrebno preuzimanje	odredbe se primjenjuju na Agenciju Europske unije za željeznice
Članak 33. Prenošenje 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 prilozima II. i III. do 16. lipnja 2019. One Komisiji odmah dostavljaju tekst tih mjera.	**uz članak 33.** nije potrebno preuzimanje	Nije potrebno preuzimanje	Odredbe kojima su državama članicama dane upute koje se odnose na prenošenje odredbi Direktive (EU) 2016/798

2. Države članice mogu produljiti razdoblje prenošenja iz stavka 1. za godinu dana. Radi toga, do 16. prosinca 2018. države članice koje ne stave na snagu zakone i druge propise u roku za prenošenje iz stavka 1. obavješćuju Agenciju i Komisiju o tome i navode razloge za takvo produljenje. 3. Kada države članice donose te mjere, one sadržavaju upućivanje na ovu Direktivu ili se na nju upućuje prilikom njihove službene objave. One sadržavaju i izjavu da se upućivanja u postojećim zakonima i drugim propisima na direktivu stavljenu izvan snage ovom Direktivom smatraju upućivanjima na ovu Direktivu. Države članice određuju načine tog upućivanja i način oblikovanja te izjave. 4. Obveza prenošenja i provedbe ove Direktive ne primjenjuje se na Cipar i Maltu sve dok se na njihovim državnim područjima ne uspostavi željeznički sustav. Međutim, čim javni ili privatni subjekt podnese službeni zahtjev za izgradnju željezničke pruge s ciljem da njome prometuje jedan ili više željezničkih prijevoznika, dotične države članice u roku od dvije godine od primitka zahtjeva uspostavljaju mjere za provedbu ove Direktive.			

Članak 34. Stavljanje izvan snage Direktiva 2004/49/EZ, kako je izmijenjena direktivama navedenima u Prilogu IV. dijelu A, stavlja se izvan snage s učinkom od 16. lipnja 2020., ne dovodeći u pitanje obveze država članica koje se odnose na rokove za prenošenje u nacionalno pravo direktiva navedenih u Prilogu IV. dijelu B i njihovu primjenu. Upućivanja na Direktivu stavljenu izvan snage smatraju se upućivanjima na ovu Direktivu i čitaju se u skladu s korelacijskom tablicom iz Priloga V.	**uz članak 34**. nije potrebno preuzimanje	Nije potrebno preuzimanje	Odredba kojom se propisuje datum kojim se Direktiva 2004/49/EZ stavlja van snage
Članak 35. Stupanje na snagu Ova Direktiva stupa na snagu dvadesetog dana od dana objave u Službenom listu Europske unije.	**uz članak 35.** nije potrebno preuzimanje	Nije potrebno preuzimanje	odredba kojom se propisuje stupanje na snagu Direktive (EU) 2016/798

Članak 36. Adresati Ova je Direktiva upućena državama članicama.	**uz članak 36.** nije potrebno preuzimanje	Nije potrebno preuzimanje	odredba kojom se Direktiva (EU) 2016/798 upućuje državama članicama
PRILOG I. ZAJEDNIČKI SIGURNOSNI POKAZATELJI Svake godine nacionalna tijela nadležna za sigurnost izvješćuju o zajedničkim sigurnosnim pokazateljima (CSI-ovi). Ako se nakon podnošenja izvješća otkriju nove činjenice ili pogreške, nacionalno tijelo nadležno za sigurnost prvom će odgovarajućom prilikom, a najkasnije u sljedećem godišnjem izvješću izmijeniti ili ispraviti pokazatelje za određenu godinu. Zajedničke definicije za CSI-ove i metode izračuna gospodarskog učinka nesreća utvrđene su u Dodatku. 1. Pokazatelji koji se odnose na nesreće 1.1. Ukupan i relativan (u odnosu na vlak-kilometre) broj ozbiljnih nesreća te raščlamba na sljedeće vrste nesreća: — sudar vlaka sa željezničkim vozilom,	PRILOG I. ZAJEDNIČKI SIGURNOSNI POKAZATELJI Svake godine ASŽ izvješćuje o CSI-ovima. Ako se nakon podnošenja izvješća otkriju nove činjenice ili pogreške, ASŽ prvom će odgovarajućom prilikom, a najkasnije u sljedećem godišnjem izvješću izmijeniti ili ispraviti pokazatelje za određenu godinu. Zajedničke definicije za CSI-ove i metode izračuna ekonomskog učinka nesreća utvrđene su u Dodatku ovoga Priloga. 1. Pokazatelji koji se odnose na nesreće	U potpunosti preuzeto	

—sudar vlaka s preprekom unutar slobodnog profila, — iskliznuće vlaka, —nesreća na željezničko-cestovnom prijelazu, uključujući nesreću u kojoj sudjeluju pješaci na željezničko-cestovnom prijelazu te dodatna raščlamba za pet vrsta željezničko-cestovnih prijelaza definiranih u točki 6.2., —nesreća osoba koja uključuje željezničko vozilo u pokretu, uz iznimku samoubojstava i pokušaja samoubojstva, — požar na željezničkim vozilima, — ostalo. O svakoj se teškoj nesreći izvješćuje prema vrsti primarne nesreće, čak i ako su posljedice sekundarne nesreće ozbiljnije (npr. iskliznuće vlaka nakon kojeg je uslijedio požar). 1.2. Ukupan i relativan (u odnosu na vlak-kilometre) broj teško ozlijeđenih i smrtno stradalih osoba prema vrsti nesreće razvrstan u sljedeće kategorije: —putnici (također u odnosu na ukupan broj putničkih kilometara i putničkih vlak-kilometara), — zaposlenici ili izvođači, —korisnici željezničko-cestovnih prijelaza, — neovlaštene osobe, — druge osobe na peronu, — druge osobe izvan perona.	1.1. Ukupan i relativan (u odnosu na vlak-kilometre) broj ozbiljnih nesreća te podjela na sljedeće vrste nesreća: - sudar vlaka sa željezničkim vozilom, - sudar vlaka s preprekom unutar slobodnog profila, - iskliznuće vlaka, - nesreća na željezničko-cestovnom prijelazu, uključujući nesreću u kojoj sudjeluju pješaci na željezničko-cestovnom prijelazu te dodatna podjela za pet vrsta željezničko-cestovnih prijelaza definiranih u točki 6.2. ovoga Priloga, - nesreća osoba koja uključuje željezničko vozilo u pokretu, uz iznimku samoubojstava i pokušaja samoubojstva, - požar na željezničkim vozilima, - ostalo. O svakoj se teškoj nesreći izvješćuje prema vrsti primarne nesreće, čak i ako su posljedice sekundarne nesreće		

2. Pokazatelji koji se odnose na opasne tvari Ukupan i relativan (u odnosu na vlak-kilometre) broj nesreća u željezničkom prijevozu opasnih tvari, podijeljen na sljedeće kategorije: —nesreće u kojima sudjeluje najmanje jedno željezničko vozilo kojim se prevoze opasne tvari, kako je definirano u Dodatku, —broj takvih nesreća u kojima su ispuštene opasne tvari. 3. Pokazatelji koji se odnose na samoubojstva Ukupan i relativan (u odnosu na vlak-kilometre) broj samoubojstava i pokušaja samoubojstva 4. Pokazatelji koji se odnose na pretkazivače nesreća Ukupan i relativan (u odnosu na vlak-kilometre) broj pretkazivača nesreća i raščlamba na sljedeće vrste pretkazivača: — slomljene tračnice, —izbacivanja i druge deformacije kolosijeka, —ispadi signalizacije u nesigurno stanje, —prolazak pokraj signala kojim se	ozbiljnije (npr. iskliznuće vlaka nakon kojeg je uslijedio požar). 1.2. Ukupan i relativan (u odnosu na vlak-kilometre) broj teško ozlijeđenih i smrtno stradalih osoba prema vrsti nesreće razvrstan u sljedeće kategorije: - putnici (također u odnosu na ukupan broj putničkih kilometara i putničkih vlak-kilometara), - zaposlenici ili izvođači, - korisnici željezničko-cestovnih prijelaza, - neovlaštene osobe, - druge osobe na peronu, - druge osobe izvan perona. 2. Pokazatelji koji se odnose na opasne tvari Ukupan i relativan (u odnosu na vlak-kilometre) broj nesreća u željezničkom prijevozu opasnih tvari, podijeljen na sljedeće kategorije:		

zabranjuje daljnja vožnja uz prolazak opasne točke, —prolazak pokraj signala kojim se zabranjuje daljnja vožnja bez prolaska opasne točke, —slomljeni kotači na željezničkim vozilima u prometu, —slomljene osovine na željezničkim vozilima u prometu. Potrebno je izvijestiti o svim pretkazivačima nesreća, kako o onima koji za posljedicu imaju nesreću, tako i o onima koji za posljedicu nemaju nesreću. (O pretkazivačima koji za posljedicu imaju tešku nesreću 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). 5. Pokazatelji za izračun gospodarskog učinka nesreća Ukupno u eurima i relativno (u odnosu na vlak-kilometre): —broj smrtno stradalih osoba i teških ozljeda pomnožen s vrijednošću sprečavanja stradavanja (VPC), — troškovi štete po okoliš, —troškovi materijalne štete na željezničkim vozilima ili infrastrukturi, —troškovi kašnjenja kao posljedice nesreća.	- nesreće u kojima sudjeluje najmanje jedno željezničko vozilo kojim se prevoze opasne tvari, kako je definirano u Dodatku ovoga Priloga, - broj takvih nesreća u kojima su ispuštene opasne tvari. 3. Pokazatelji koji se odnose na samoubojstva Ukupan i relativan (u odnosu na vlak-kilometre) broj samoubojstava i pokušaja samoubojstva 4. Pokazatelji koji se odnose na pretkazivače nesreća Ukupan i relativan (u odnosu na vlak-kilometre) broj pretkazivača nesreća i raščlamba na sljedeće vrste pretkazivača: - slomljene tračnice, - izbacivanja i druge deformacije kolosijeka, - ispadi signalizacije u nesigurno stanje, - prolazak pokraj signala kojim se		

Nacionalna tijela nadležna za sigurnost izvješćuju o gospodarskom učinku teških nesreća. VPC je vrijednost koju društvo pripisuje sprečavanju stradavanja i kao takva nije referenca za naknadu štete između sudionika u nesrećama. 6. Pokazatelji koji se odnose na tehničku sigurnost infrastrukture i njezinu provedbu 6.1. Postotak pruga koje imaju sustave za zaštitu vlakova (TPS-ove) u radu i postotak vlak-kilometara gdje se koriste TPS-ovi ugrađeni u vlak, ako ti sustavi pružaju: — upozorenja, — upozorenje i automatsko zaustavljanje, — upozorenje i automatsko zaustavljanje i nepostojani nadzor brzine, — upozorenje i automatsko zaustavljanje i postojani nadzor brzine. 6.2. Broj željezničko-cestovnih prijelaza (ukupan, po kilometru pruge i kolosiječnom kilometru) prema sljedećih pet vrsta: (a) pasivni (nezaštićeni) željezničko-cestovni prijelaz (b) aktivni (zaštićeni) željezničko-cestovni prijelaz: i. ručni;	zabranjuje daljnja vožnja uz prolazak opasne točke, - prolazak pokraj signala kojim se zabranjuje daljnja vožnja bez prolaska opasne točke, - slomljeni kotači na željezničkim vozilima u prometu, - slomljene osovine na željezničkim vozilima u prometu. Potrebno je izvijestiti o svim pretkazivačima nesreća, kako o onima koji za posljedicu imaju nesreću, tako i o onima koji za posljedicu nemaju nesreću. (O pretkazivačima koji za posljedicu imaju tešku nesreću 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). 5. Pokazatelji za izračun ekonomskog učinka nesreća Ukupno u eurima i relativno (u		

ii. automatski s upozorenjem korisnika; iii. automatski sa zaštitom korisnika; iv. sa zaštitom pruge. Dodatak Zajedničke definicije za CSI-ove i metode izračuna gospodarskog učinka nesreća 1. Pokazatelji koji se odnose na nesreće 1.1. „teška nesreća” znači svaka nesreća u kojoj sudjeluje najmanje jedno željezničko vozilo u pokretu, a koja za posljedicu ima najmanje jednu smrtno stradalu ili teško 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	odnosu na vlak-kilometre): - broj smrtno stradalih osoba i teških ozljeda pomnožen s vrijednošću sprečavanja stradavanja (eng. *Value of Preventing a Casualty* - VPC), - troškovi štete po okoliš, - troškovi materijalne štete na željezničkim vozilima ili infrastrukturi, - troškovi kašnjenja kao posljedice nesreća. ASŽ izvješćuje o ekonomskom učinku teških nesreća. VPC je vrijednost koju društvo pripisuje sprečavanju stradavanja i kao takva nije referenca za naknadu štete između sudionika u nesrećama. 6. Pokazatelji koji se odnose na tehničku sigurnost infrastrukture i njezinu provedbu 6.1. Postotak pruga koje imaju sustave za zaštitu vlakova (eng. *Train Protection System* - TPS) u radu i postotak vlak-kilometara gdje se		

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	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;		

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; 1.11. „druga (nesreća)" znači svaka nesreća osim sudara vlaka sa željezničkim vozilom, sudara vlaka s preprekom unutar slobodnog profila, iskliznuća vlaka, nesreće na željezničko-cestovnom prijelazu, nesreće osoba koje uključuju željezničko vozilo u pokretu ili požar u željezničkom vozilu; 1.12. „putnik" znači svaka osoba, osim članova posade vlaka, koja putuje željeznicom uključujući, isključivo za potrebe statističkih podataka o nesrećama,	iii. automatski sa zaštitom korisnika; iv. sa zaštitom pruge. DODATAK PRILOGU I. Zajedničke definicije za zajedničke sigurnosne pokazatelje i metode izračuna ekonomskog učinka nesreća 1. Pokazatelji koji se odnose na nesreće 1.1. „teška nesreća" znači svaka nesreća u kojoj sudjeluje najmanje jedno željezničko vozilo u pokretu, a koja za posljedicu ima najmanje jednu smrtno stradalu ili teško 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 150.000,00 EUR ili više;		

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”;	1.3. „velike smetnje u prometu” znači obustava 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 udar dijela jednog vlaka u prednji, stražni ili bočni dio drugog vlaka, željezničkog vozila ili ranžirnog željezničkog vozila; 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		

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.	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-cestovnom prijelazu 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;		

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 neprekinutost 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	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 međustajalištu, kao i tijekom razdoblja ranžiranja; 1.11. „ostale nesreće” 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 osoblja 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		

točku. Nedopušteno kretanje iz točaka 4.4. i 4.5. znači prolazak: —pokraj svjetlosnog signala u boji ili likovnog signala uz prugu kojima se upozorava na opasnost ili pokazuje naredba STOJ, kada sustav za zaštitu vlakova (TPS) nije u funkciji, —kraja odobrenog kretanja povezanog sa sigurnošću koje je utvrđeno u TPS-u, —pored točke koja je priopćena pismenim ili usmenim odobrenjem utvrđenim u propisima, —pored ploče sa znakom obaveznog zaustavljanja (ublaživači udarca nisu uključeni) ili ručnih signala. Slučajevi kada vozila bez priključene vučne jedinice ili nezaposjednuti vlak prođu pokraj signala kojim se zabranjuje daljnja vožnja nisu uključeni. Nisu uključeni ni slučajevi gdje signal iz bilo kojeg razloga pravovremeno ne ukaže na zabranu daljnje vožnje i time omogući strojovođi da zaustavi vlak prije signala. Nacionalna tijela nadležna za sigurnost mogu odvojeno izvješćivati o četiri indeksa nedopuštenog kretanja iz alineja ove točke te izvješćuju barem o zbirnom pokazatelju koji sadržava podatke o sva četiri indeksa pokazatelja.	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-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		

4.6. „slomljen kotač na željezničkom vozilu u prometu” znači lom koji utječe na kotač i stvara rizik od nesreće (iskliznuća ili sudara); 4.7. „slomljena osovina na željezničkom vozilu u prometu” znači lom koji utječe na osovinu i stvara rizik od nesreće (iskliznuća ili sudara). 5. Zajedničke metodologije za izračunavanje gospodarskog učinka nesreća 5.1. Vrijednost sprečavanja stradavanja (VPC) sastoji se od: 1.vrijednosti sigurnosti per se: vrijednosti spremnosti na plaćanje (WTP-a) na temelju studija navedenih preferencija, koje su provedene u državi članici na koju se primjenjuju; 2.izravnih i neizravnih gospodarskih troškova: vrijednosti troškova procijenjenih u državi članici, koji se sastoje od: — troškova liječenja i oporavka, —sudskih troškova, troškova policije, privatnih istraga o sudaru, troškova službe za hitne slučajeve te administrativnih troškova osiguranja, —gubitaka u proizvodnji: vrijednost koje su za društvo mogle imati robe i usluge koje je osoba mogla proizvesti ili pružiti da se nesreća nije dogodila.	„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 Europskim sporazumom o međunarodnom prijevozu opasnih tvari željeznicom (u daljnjem teksu: RID)/Europskim sporazumom o međunarodnom cestovnom prijevozu opsasnih tvari - ADR, odjeljkom 1.8.5.;		

Pri izračunu troškova stradavanja, smrtni slučajevi i teške ozljede razmatraju se zasebno (različiti VPC-ovi za smrtne slučajeve i za teške ozljede). 5.2. Zajednička načela za ocjenu vrijednosti sigurnosti per se i/ili izravnih/neizravnih gospodarskih troškova: Za vrijednost sigurnosti per se, ocjena jesu li raspoložive procjene odgovarajuće temelji se na sljedećim razmatranjima: —procjene se odnose na sustav za vrednovanje smanjivanja rizika od smrtnosti u sektoru prometa i slijede pristup spremnosti na plaćanje (WTP-a) u skladu s metodama navedenih preferencija, —uzorak ispitanika korišten za vrijednosti reprezentativan je za dotično stanovništvo. Uzorak naročito mora odražavati raspodjelu prema dobi/dohotku zajedno s ostalim relevantnim društveno-gospodarskim i/ili demografskim značajkama stanovništva, —metoda za dobivanje vrijednosti WTP-a: anketa se sastavlja tako da su pitanja jasna/razumljiva ispitanicima. Izravni i neizravni gospodarski troškovi procjenjuju se na temelju stvarnih troškova koje snosi društvo.	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 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		

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	neprekinutost 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. ovoga Dodatka znači prolazak: - pokraj svjetlosnog signala u boji ili		

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	likovnog signala uz prugu kojima se upozorava na opasnost ili pokazuje naredba STOJ, kada TPS nije u funkciji, - kraja odobrenog kretanja povezanog sa sigurnošću koje je utvrđeno u TPS-u, - pored točke koja je priopćena pismenim ili usmenim odobrenjem utvrđenim u propisima, - pored ploče sa znakom obaveznog zaustavljanja (ublaživači udarca nisu uključeni) ili ručnih signala. Slučajevi kada vozila bez priključene vučne jedinice ili nezaposjednuti vlak prođu pokraj signala kojim se zabranjuje daljnja vožnja nisu uključeni. Nisu uključeni ni slučajevi gdje signal iz bilo kojeg razloga pravovremeno ne ukaže na zabranu daljnje vožnje i time omogući strojovođi da zaustavi vlak prije signala. ASŽ može odvojeno izvješćivati o četiri indeksa nedopuštenog kretanja iz alineja ove točke te izvješćuju		

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 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 strojovođi 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:	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 (iskliznuća ili sudara); 4.7. „slomljena osovina na željezničkom vozilu u prometu” znači lom koji utječe na osovinu i stvara rizik od nesreće (iskliznuća ili sudara). 5. Zajedničke metodologije za izračunavanje ekonomskog učinka nesreća 5.1. VPC se sastoji od: 1. vrijednosti sigurnosti *per se*: vrijednosti spremnosti na plaćanje (eng. *Willingess to Pay* - WTP) na temelju studija navedenih preferencija, koje su provedene u Republici Hrvatskoj; 2. izravnih i neizravnih ekonomskih troškova: vrijednosti troškova procijenjenih u Republici Hrvatskoj,		

(a)Upozorenje, kojim se strojovođi pruža automatsko upozorenje. (b)Upozorenje i automatsko zaustavljanje, kojim se strojovođi 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	koji se sastoje od: - troškova liječenja i oporavka, - sudskih troškova, troškova policije, privatnih istraga o sudaru, troškova službe za hitne slučajeve te administrativnih troškova osiguranja, - gubitaka u proizvodnji: vrijednost koje su za društvo mogle imati robe i usluge koje je osoba mogla proizvesti ili pružiti da se nesreća nije dogodila. Pri izračunu troškova stradavanja, smrtni slučajevi i teške ozljede razmatraju se zasebno (različiti VPC-ovi za smrtne slučajeve i za teške ozljede). 5.2. Zajednička načela za ocjenu vrijednosti sigurnosti *per se* i/ili izravnih/neizravnih ekonomskih 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		

privatna cesta, ulica ili autocesta, uključujući susjedne pješačke i biciklističke trake. 6.5. „Prolaz” znači bilo koji put, osim ceste, namijenjen prolasku osoba, životinja, vozila ili strojeva. 6.6. „Pasivni (nezaštićeni) željezničko-cestovni prijelaz” znači željezničko-cestovni prijelaz bez ikakva sustava upozorenja ili zaštite koji se aktivira kada prijelaz preko njega nije siguran za korisnika. 6.7. „Aktivni željezničko-cestovni prijelaz” znači željezničko-cestovni prijelaz na kojemu su njegovi korisnici zaštićeni od nailazećeg vlaka ili su na njega 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:	smrtnosti u sektoru prometa i slijede pristup 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-ekonomskim i/ili demografskim značajkama stanovništva, - metoda za dobivanje vrijednosti WTP-a: anketa se sastavlja tako da su pitanja jasna/razumljiva ispitanicima. Izravni i neizravni ekonomski 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.		

(a)Ručni: željezničko-cestovni prijelaz na kojemu zaštitu korisnika ili upozorenje ručno aktivira zaposlenik željeznice. (b)Automatski s upozorenjem korisnika: željezničko-cestovni prijelaz kod kojeg upozorenje aktivira nadolazeći vlak. (c)Automatski sa zaštitom korisnika: željezničko-cestovni prijelaz kod kojeg zaštitu korisnika aktivira nadolazeći vlak. To uključuje željezničko-cestovni prijelaz sa zaštitom i upozorenjem korisnika. (d)Sa zaštitom pruge: željezničko-cestovni prijelaz kod kojeg signal ili drugi sustav zaštite vlakova dopušta prolazak vlaka samo ako je željezničko-cestovni prijelaz zaštićen i prohodan. 7. Definicije mjernih jedinica 7.1. „Vlak-kilometar” znači mjerna jedinica koja predstavlja kretanje vlaka na udaljenosti od jednog kilometra. Udaljenost koja se koristi stvarno je prijeđena udaljenost, ako je raspoloživa; inače se koristi standardna udaljenost mreže između mjesta polaska i odredišta. U obzir se uzima samo udaljenost na državnom području zemlje izvjestiteljice. 7.2. „Putnički kilometar” znači mjerna jedinica koja predstavlja prijevoz jednog putnika željeznicom na udaljenosti od jednog kilometra. U obzir se uzima samo udaljenost na državnom području zemlje izvjestiteljice.	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		

7.3. „Kilometar pruge” znači u kilometrima izmjerena duljina željezničke mreže u državama članicama, čiji je opseg utvrđen u članku 2. Kod željezničkih pruga s više kolosijeka računa se samo udaljenost između mjesta polaska i odredišta. 7.4. „Kilometar kolosijeka” znači u kilometrima izmjerena duljina željezničke mreže u državama članicama, čiji je opseg utvrđen u članku 2. Računa se svaki kolosijek željezničke pruge s više kolosijeka. --- (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.).	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. Troškovi kašnjenja zbog nesreće = CMP * (minute kašnjenja putničkih vlakova) + CMF * (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 strojovođi da poštuje pružnu signalizaciju i signalizaciju u upravljačnici i time osiguravaju zaštitu od opasnih točaka i provođenje ograničenja brzine. TPS-ovi ugrađeni u vlak opisani su kako slijedi: (a) Upozorenje, kojim se strojovođi pruža automatsko upozorenje. (b) Upozorenje i automatsko		

	zaustavljanje, kojim se strojovođi 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 od 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 od 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 (eng. *Automatic Train Protection* - ATP). 6.3. „Željezničko-cestovni prijelaz" znači svako križanje u razini između		

	ceste ili prolaza i željezničke pruge koje odredi upravitelj infrastrukture i koje je otvoreno javnim ili privatnim korisnicima. Prolazi između perona na kolodvorima su isključeni, kao i prolazi preko kolosijeka koji su namijenjeni isključivo zaposlenicima. 6.4. „Cesta" znači, za potrebe statističkih podataka o nesrećama, svaka javna ili privatna cesta, ulica ili autocesta, uključujući susjedne pješačke i biciklističke trake. 6.5. „Prolaz" znači bilo koji put, osim ceste, namijenjen prolasku osoba, životinja, vozila ili strojeva. 6.6. „Pasivni (nezaštićeni) željezničko-cestovni prijelaz" znači željezničko-cestovni prijelaz bez ikakva sustava upozorenja ili zaštite koji se aktivira kada prijelaz preko njega nije siguran za korisnika. 6.7. „Aktivni željezničko-cestovni prijelaz" znači željezničko-cestovni prijelaz na kojemu su njegovi korisnici zaštićeni od nailazećeg vlaka ili su na njega 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 prijeđena udaljenost, ako je raspoloživa; inače se koristi standardna udaljenost mreže između mjesta polaska i odredišta. U obzir se uzima samo udaljenost na području Republike Hrvatske. 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 području Republike Hrvatske. 7.3. „Kilometar pruge" znači u kilometrima izmjerena duljina željezničke mreže u Republici Hrvatskoj, čiji je opseg utvrđen u članku 3. ovoga Zakona. Kod željezničkih pruga s više kolosijeka računa se samo udaljenost između mjesta polaska i odredišta. 7.4. „Kilometar kolosijeka" znači u kilometrima izmjerena duljina željezničke mreže u Republici Hrvatskoj, čiji je opseg utvrđen u članku 3. ovoga Zakona. Računa se svaki kolosijek željezničke pruge s više kolosijeka.		
PRILOG II. OBAVJEŠĆIVANJE O NACIONALNIM SIGURNOSNIM PRAVILIMA Nacionalna sigurnosna pravila o kojima se obavješćuje u skladu s člankom 8. stavkom 1. točkom (a) obuhvaćaju: 1.pravila o postojećim nacionalnim sigurnosnim ciljevima i sigurnosnim metodama;	**uz Prilog II.** nije potrebno preuzimanje	Nije potrebno preuzimanje	odredbe se odnose na postupak čišćenja nacionalnih pravila koji je već proveden

2.pravila o zahtjevima u pogledu sustava upravljanja sigurnošću i izdavanja potvrda o sigurnosti željezničkim prijevoznicima; 3.zajednička operativna pravila za željezničku mrežu koja još nisu obuhvaćena TSI-ovima, uključujući pravila koja se odnose na signalno-sigurnosni i prometno-upravljački sustav; 4.pravila kojima se utvrđuju zahtjevi u pogledu dodatnih unutarnjih operativnih pravila (pravila društva) koja moraju utvrditi upravitelji infrastrukture i željeznički prijevoznici; 5.pravila o zahtjevima u pogledu osoblja koje obavlja zadaće bitne za sigurnost, uključujući kriterije odabira, zdravstvenu sposobnost i stručnu osposobljenost te izdavanje potvrda u mjeri u kojoj nisu još obuhvaćeni TSI-om; 6. pravila o istrazi nesreća i incidenata.			
PRILOG III. Zahtjevi i kriteriji ocjenjivanja za organizacije koje podnose zahtjev za ovlaštenje ECM ili za ovlaštenje u pogledu funkcija održavanja koje subjekt nadležan za održavanje podugovara s vanjskim izvođačima Upravljanje organizacijom mora se dokumentirati u svim relevantnim dijelovima te se njime posebice opisuje raspodjela odgovornosti unutar organizacije i s podizvođačima. Njime se pokazuje na koji je način osiguran nadzor uprave na	PRILOG II. ZAHTJEVI I KRITERIJI OCJENJIVANJA ZA PODNOSITELJE ZAHTJEVA ZA OVLAŠTENJE SUBJEKTA NADLEŽNOG ZA ODRŽAVANJE ILI ZA OVLAŠTENJE U POGLEDU FUNKCIJA ODRŽAVANJA KOJE SUBJEKT NADLEŽAN ZA ODRŽAVANJE PODUGOVARA S VANJSKIM IZVOĐAČIMA	U potpunosti preuzeto	

različitim razinama, na koji su način osoblje i njihovi predstavnici na svim razinama uključeni i kako se osigurava kontinuirano poboljšanje. Sljedeći osnovni zahtjevi primjenjuju se na četiri funkcije subjekta nadležnog za održavanje (ECM) koje treba obuhvatiti sama organizacija ili se obuhvaćaju putem ugovornih aranžmana: 1. Vodstvo– obveza organizacije prema razvoju i provedbi sustava održavanja organizacije i kontinuiranom poboljšanju njegove djelotvornosti; 2. Procjena rizika– strukturirani pristup procjeni rizikâ povezanih s održavanjem vozilâ, uključujući one koji izravno proizlaze iz operativnih procesa i aktivnosti drugih organizacija ili osoba, te utvrđivanje odgovarajućih mjera za upravljanje rizicima; 3. Nadgledanje– strukturirani pristup kojim se osigurava da su mjere za upravljanje rizicima uvedene, pravilno djeluju i ostvaruju ciljeve organizacije; 4. Kontinuirano poboljšanje– strukturirani pristup analizi informacija koje su prikupljene redovitim nadgledanjem, revizijama ili iz drugih relevantnih izvora, te uporabi rezultata radi učenja i donošenja preventivnih ili korektivnih mjera kako bi se održala ili poboljšala razina sigurnosti;	Podnositelj zahtjeva mora dokumentirati upravljanje u svim relevantnim dijelovima te se njime posebice opisuje raspodjela odgovornosti unutar podnositelja zahtjeva i s podizvođačima. Njime se pokazuje na koji je način osiguran nadzor uprave na različitim razinama, na koji su način osoblje i njihovi predstavnici na svim razinama uključeni i kako se osigurava kontinuirano poboljšanje. Sljedeći osnovni zahtjevi primjenjuju se na četiri funkcije ECM-a koje treba obuhvatiti sam podnositelj zahtjeva ili se obuhvaćaju putem ugovornih aranžmana: 1. Vodstvo – obveza podnositelja zahtjeva prema razvoju i provedbi sustava održavanja podnositelja zahtjeva 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 pravnih ili fizičkih osoba, te utvrđivanje		

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: —da su identificirane sve aktivnosti održavanja koje utječu na sigurnost i	odgovarajućih mjera za upravljanje rizicima; 3. Nadgledanje – strukturirani pristup kojim se osigurava da su mjere za upravljanje rizicima uvedene, pravilno djeluju i ostvaruju ciljeve podnositelja zahtjeva; 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 podnositelja zahtjeva 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		

komponente bitne za sigurnost te da se njima pravilno upravlja, da su identificirane sve nužne promjene tih aktivnosti održavanja koje utječu na sigurnost te da se njima pravilno upravlja na temelju razmjene iskustava i primjene zajedničkih sigurnosnih metoda za procjenu rizika u skladu s člankom 6. stavkom 1. točkom (a) te da su pravilno dokumentirane, —sukladnost s osnovnim zahtjevima u pogledu interoperabilnosti, —uspostava i provjera objekata za održavanje, opreme i alata posebno izrađenih i potrebnih za izvođenje održavanja, —analiza početne dokumentacije u vezi s vozilom za osiguravanje prve početne dokumentacije o održavanju te za osiguravanje njezine ispravne provedbe putem sastavljanja naloga za održavanje, —da se komponente (uključujući rezervne dijelove) i materijali upotrebljavaju kako je navedeno u nalozima za održavanje i dokumentaciji dobavljača; oni se pohranjuju, s njima se postupa i oni se prevoze na odgovarajući način kako je navedeno u nalozima za održavanje i dokumentaciji dobavljača te su usklađeni s relevantnim nacionalnim i međunarodnim pravilima, kao i sa zahtjevima iz relevantnih naloga za održavanje, —da se odrede, utvrde, osiguravaju, bilježe i	postizali ciljeve podnositelja zahtjeva u svim okolnostima; 7. Informacije – strukturirani pristup kojim se osigurava dostupnost važnih informacija onim osobama koje donose prosudbe i odluke na svim razinama podnositelja zahtjeva 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 podnositelja zahtjeva i pokrivanja svih kompetencija i zahtjeva; 10. Aktivnosti održavanja – strukturirani pristup kojim se osigurava: - da su identificirane sve aktivnosti održavanja koje utječu na sigurnost i komponente bitne za sigurnost te da		

drže na raspolaganju prikladni i odgovarajući objekti, oprema i alati kako bi se omogućilo pružanje usluga održavanja u skladu s nalozima za održavanje i drugim primjenjivim specifikacijama, čime se osigurava sigurna provedba održavanja, ergonomija i zaštita zdravlja, —da organizacija ima procese kojima osigurava da se njezina oprema za 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: —povlačenje vozila iz prometa radi predviđenog, uvjetovanog ili korektivnog održavanja u propisanom trenutku ili u slučaju kada su utvrđeni nedostatci ili druge potrebe, —potrebne mjere za nadziranje kvalitete, —obavljanje zadaća održavanja u skladu s nalozima za održavanje i izdavanje obavijesti o ponovnom stavljanju u promet koja uključuje moguća ograničenja uporabe, —da se moguće pojave neusklađenosti pri primjeni sustava upravljanja koje bi mogle za posljedicu imati nesreće, incidente, izbjegnute nesreće ili ostale opasne događaje prijavljuju, istražuju i analiziraju te da se poduzimaju potrebne	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) Direktive (EU) 2016/798 te da su pravilno dokumentirane, - sukladnost s osnovnim zahtjevima u pogledu interoperabilnosti, - uspostava i provjera objekata za održavanje, opreme i alata posebno izrađenih i potrebnih za izvođenje održavanja, - analiza početne dokumentacije u vezi s vozilom za osiguravanje prve početne dokumentacije o održavanju te za osiguravanje njezine ispravne provedbe putem sastavljanja naloga za održavanje, - da se komponente (uključujući rezervne dijelove) i materijali upotrebljavaju kako je navedeno u nalozima za održavanje i		

preventivne mjere u skladu sa zajedničkom sigurnosnom metodom za nadgledanje predviđenom u članku 6. stavku 1. točki (c), —periodična interna revizija i postupak nadgledanja u skladu sa zajedničkom sigurnosnom metodom za nadgledanje predviđenom u članku 6. stavku 1. točki (c).	dokumentaciji dobavljača; oni se pohranjuju, s njima se postupa i oni se prevoze na odgovarajući način kako je navedeno u nalozima za održavanje i dokumentaciji dobavljača te su usklađeni s relevantnim nacionalnim i međunarodnim pravilima, kao i sa zahtjevima iz relevantnih naloga za održavanje, - da se odrede, utvrde, osiguravaju, bilježe i drže na raspolaganju prikladni i odgovarajući objekti, oprema i alati kako bi se omogućilo pružanje usluga održavanja u skladu s nalozima za održavanje i drugim primjenjivim specifikacijama, čime se osigurava sigurna provedba održavanja, ergonomija i zaštita zdravlja, - da podnositelj zahtjeva 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:		

	- povlačenje vozila iz prometa radi predviđenog, uvjetovanog ili korektivnog održavanja u propisanom trenutku ili u slučaju kada su utvrđeni nedostatci ili druge potrebe, - potrebne mjere za nadziranje kvalitete, - obavljanje zadaća održavanja u skladu s nalozima za održavanje i izdavanje obavijesti o ponovnom stavljanju u promet uključujući moguća ograničenja uporabe, - da se moguće pojave neusklađenosti pri primjeni sustava upravljanja koje bi mogle za posljedicu imati nesreće, incidente, izbjegnute nesreće ili ostale opasne događaje prijavljuju, istražuju i analiziraju te da se poduzimaju potrebne preventivne mjere u skladu sa CSM-om za nadgledanje predviđenom u članku 6. stavku 1. točki (c) Direktive (EU) 2016/798, - periodična interna revizija i postupak nadgledanja u skladu sa CSM-om za nadgledanje		

	predviđenom u članku 6. stavku 1. točki (c) Direktive (EU) 2016/798.		
PRILOG IV. DIO A Direktiva stavljena izvan snage i popis njezinih naknadnih izmjena (iz članka 34.) Direktiva 2004/49/EZ (SL L 164, 30.4.2004., str. 44.) Direktiva 2008/57/EZ (SL L 191., 18.7.2008., str. 1.) Direktiva 2008/110/EZ (SL L 345., 23.12.2008., str. 62.) Direktiva Komisije 2009/149/EZ (SL L 313, 28.11.2009., str. 65.) Ispravak, 2004/49/EZ (SL L 220, 21.6.2004., str. 16.) Direktiva Komisije 2014/88/EU (SL L 201, 10.7.2014., str. 9.) DIO B Rokovi za prenošenje u nacionalno pravo	**uz Prilog IV.** nije potrebno preuzimanje	Nije potrebno preuzimanje	odredbe s popisom direktiva koje se stavljaju izvan snage te rokovi za njihovo prenošenje u nacionalno zakonodavstvo

(iz članka 34.) Direktiva — Rok za prenošenje 2004/49/EZ — 30. travnja 2006. 2008/57/EZ — 19. srpnja 2010. 2008/110/EZ — 24. prosinca 2010. Direktiva Komisije 2009/149/EZ — 18. lipnja 2010. Direktiva Komisije 2014/88/EU — 30. srpnja 2015.			
PRILOG V. Korelacijska tablica Direktiva 2004/49/EZ — Ova Direktiva Članak 1. — Članak 1. Članak 2. — Članak 2. Članak 3. — Članak 3. Članak 4. — Članak 4. Članak 5. — Članak 5. Članak 6. — Članak 6. Članak 7. — Članak 7. Članak 8. — Članak 8. Članak 9. — Članak 9. Članak 10. — Članak 10. - — Članak 11. Članak 11. — Članak 12. Članak 12. — - Članak 13. — Članak 13. Članak 14.a stavci od 1. do 7. — Članak 14. Članak 14.a stavak 8. — Članak 15. Članak 15. — -	**uz Prilog V.** nije potrebno preuzimanje	Nije potrebno preuzimanje	korelacijska tablica kojom se odredbe Direktive 2004/49/EZ upućuju na odredbe Direktive (EU) 2016/798

Članak 16.	Članak 16.			
-	Članak 17.			
Članak 17.	Članak 18.			
Članak 18.	Članak 19.			
Članak 19.	Članak 20.			
Članak 20.	Članak 21.			
Članak 21.	Članak 22.			
Članak 22.	Članak 23.			
Članak 23.	Članak 24.			
Članak 24.	Članak 25.			
Članak 25.	Članak 26.			
Članak 26.	-			
-	Članak 27.			
Članak 27.	Članak 28.			
Članak 28.	-			
Članak 29.	-			
Članak 30.	-			
Članak 31.	Članak 29.			
Članak 32.	Članak 30.			
-	Članak 31.			
-	Članak 32.			
Članak 33.	Članak 33.			
-	Članak 34.			
Članak 34.	Članak 35.			
Članak 35.	Članak 36.			
Prilog I.	Prilog I.			
Prilog II.	Prilog II.			
Prilog III.	-			
Prilog IV.	-			
Prilog V.	-			
-	Prilog III.			

Izjava Komisije o dokumentima s obrazloženjima Komisija podsjeća da su se Europski parlament, Vijeće i Komisija u Zajedničkoj političkoj izjavi od 27. listopada 2011. o dokumentima s obrazloženjima složili da podaci o prenošenju direktiva u nacionalna zakonodavstva koje države članice dostavljaju Komisiji moraju biti „jasni i precizni” kako bi se Komisiji olakšalo izvršavanje njezina zadatka nadgledanja primjene prava Unije. U ovom slučaju dokumenti s obrazloženjima bili bi korisni u spomenute svrhe. Komisija žali što konačni tekst ne sadržava odredbe u tom pogledu.	nije potrebno preuzimanje	Nije potrebno preuzimanje	/

USPOREDNI PRIKAZ PODUDARANJA ODREDBI PROPISA EUROPSKE UNIJE S PRIJEDLOGOM 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)

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)**

POGLAVLJE I. OPĆE ODREDBE Članak 1. Predmet i područje primjene 1. Ovom se Direktivom utvrđuju uvjeti koji se moraju ispuniti radi ostvarivanja interoperabilnosti u željezničkom sustavu Unije u skladu s Direktivom (EU) 2016/798 kako bi se definirala optimalna razina tehničke usklađenosti, omogućilo olakšavanje, poboljšanje i razvoj usluga željezničkog prijevoza u Uniji i s trećim zemljama te doprinijelo dovršetku jedinstvenog europskog željezničkog prostora i postupnom ostvarenju unutarnjeg 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. 2. Ovom se Direktivom za svaki podsustav utvrđuju odredbe o sastavnim dijelovima interoperabilnosti, sučeljima i postupcima te uvjetima za ukupnu kompatibilnost željezničkog sustava Unije koji su potrebni kako bi se ostvarila interoperabilnost. 3. Ova Direktiva ne primjenjuje se na:	**uz članak 1. stavak 1.** članak 1. stavak 3. (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 sa zemljama koje nisu članice Europske unije (u daljnjem tekstu: treće zemlje) te doprinosa dovršavanja jedinstvenog europskog željezničkog prostora i postupnog stvaranja jedinstvenog unutarnjeg tržišta Europske unije. **uz članak 1. stavak 2.** članak 3. stavak 2. (2) Ovim se Zakonom za svaki podsustav utvrđuju odredbe o interoperabilnim sastavnim dijelovima, sučeljima i postupcima te uvjetima za ukupnu kompatibilnost željezničkog sustava Europske unije koji su potrebni kako bi se ostvarila interoperabilnost.	U potpunosti preuzeto	

(a) podzemne željeznice; (b)tramvaje i vozila lake željeznice te infrastrukturu kojom se isključivo koriste ta vozila; (c)mreže koje su funkcionalno odvojene od ostatka željezničkog sustava Unije i koje su predviđene samo za odvijanje lokalnog, gradskog ili prigradskog prijevoza putnika, kao ni prijevoznike koji obavljaju promet isključivo na tim mrežama. 4. Države članice mogu iz područja primjene mjera kojima se provodi ovu Direktivu isključiti: (a)privatnu željezničku infrastrukturu, uključujući sporedne kolosijeke, koju koristi njezin vlasnik ili prijevoznik za vlastiti prijevoz tereta ili putnika u nekomercijalne svrhe, te vozila koja se koriste isključivo na takvoj infrastrukturi; (b)infrastrukturu i vozila predviđena isključivo za lokalnu, povijesnu ili turističku uporabu; (c)infrastrukturu lake željeznice koju povremeno koriste teška željeznička vozila pod operativnim uvjetima sustava lake željeznice, a kada je to potrebno u svrhu povezivanja samo za ta vozila; i (d)vozila koja se prvenstveno koriste na infrastrukturi lake željeznice, ali koja su opremljena određenim komponentama teške željeznice kako bi se omogućilo	**uz članak 1. stavak 3. i 4.** članak 3. stavak 4. (4) Ovaj Zakon ne primjenjuje se na: a) podzemne željeznice b) tramvaje i vozila lake željeznice te infrastrukturu kojom se isključivo koriste ta vozila c) mreže koje su funkcionalno odvojene od ostatka željezničkog sustava Europske unije i koje su namijenjene isključivo za odvijanje lokalnog, gradskog ili prigradskog putničkog prometa, kao ni na 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		

izvršavanje provoza na ograničenom dijelu infrastrukture teške željeznice, i to isključivo u svrhu povezivanja. 5. U slučaju sustava tramvaj-vlak koji prometuju u željezničkom sustavu Unije kada ne postoje TSI-ovi koji se primjenjuju na te sustave tramvaj-vlak, primjenjuje se sljedeće: (a)dotične države članice osiguravaju donošenje nacionalnih pravila ili drugih relevantnih dostupnih mjera kako bi se osiguralo da takvi sustavi tramvaj-vlak ispunjavaju odgovarajuće osnovne zahtjeve; (b)države članice mogu donijeti nacionalna pravila kako bi odredile postupak za izdavanje odobrenja koji se primjenjuje na takve sustave tramvaj-vlak. Tijelo koje izdaje odobrenje za vozilo savjetuje se s relevantnim nacionalnim tijelom nadležnim za sigurnost kako bi osiguralo da mješovito prometovanje sustava tramvaj-vlak i vlakova teške željeznice ispunjava sve osnovne zahtjeve kao i relevantne zajedničke sigurnosne ciljeve („CST-ovi”); (c)odstupajući od članka 21., u slučaju prekograničnog odvijanja prometa, relevantna nadležna tijela surađuju s ciljem izdavanja odobrenja za vozila. Ovaj stavak ne primjenjuje se na vozila isključena iz područja primjene ove	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 g) vozila koja se ponajprije 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.		
	članak 1. stavak 5. nije potrebno preuzimanje	Nije potrebno preuzimanje	nije primjenjivo na Republiku Hrvatsku

Direktive u skladu sa stavcima 3. i 4.			
Članak 2. Definicije Za potrebe ove Direktive: 1.„željeznički sustav Unije” znači elementi navedeni u Prilogu I.; 2.„interoperabilnost” znači sposobnost željezničkog sustava za siguran i neprekinuti promet vlakova kojim se postižu potrebne razine učinkovitosti; 3.„vozilo” znači željezničko vozilo koje je prikladno za kretanje na kotačima po željezničkoj pruzi, s pogonom ili bez njega; vozilo se sastoji od jednog ili više strukturnih ili funkcionalnih podsustava; 4.„mreža” znači pruge, kolodvori, terminali i sve vrste nepokretne opreme potrebne za osiguranje sigurnog i 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	**uz članak 2.** članak 4. stavak 1. **uz točku 1.** 81. *„željeznički sustav”* znači željeznički sustav Europske unije kako je definiran u Prilogu III. ovoga Zakona **uz točku 2.** 10. *„interoperabilnost”* znači sposobnost željezničkog sustava za siguran i neprekinuti promet vlakova kojim se postižu potrebne razine učinkovitosti **uz točku 3.** 72. *„vozilo”* znači željezničko vozilo koje je prikladno za kretanje na	U potpunosti preuzeto	

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	kotačima po željezničkoj pruzi, s pogonom ili bez njega, a sastoji se od jednog ili više strukturnih i funkcionalnih podsustava **uz točku 4.** 17. *„mreža"* znači pruge, kolodvori, terminali i sve vrste nepokretne opreme potrebne za osiguranje sigurnog i neprekinutog rada željezničkog sustava Europske unije **uz točku 5.** 38. *„podsustavi"* znači strukturni ili funkcionalni dijelovi željezničkog sustava Europske unije, kako je navedeno u Prilogu IV. ovoga Zakona **uz točku 6.** 39. *„pokretni podsustav"* znači podsustav željezničkog vozila i prometno-upravljački te signalni podsustav ugrađen u vozilo		

interoperabilnost” (TSI) znači specifikacija donesena u skladu s ovom Direktivom, kojom je obuhvaćen svaki podsustav ili dio podsustava, kako bi se ispunili osnovni zahtjevi i osigurala interoperabilnost željezničkog sustava Unije; 12. „osnovni parametar” znači svaki regulatorni, tehnički ili operativni uvjet koji je od velike važnosti za interoperabilnost i utvrđen je u relevantnim TSI-ovima; 13. „poseban slučaj” znači svaki dio željezničkog sustava za koji su u TSI-ovima potrebne posebne privremene ili trajne odredbe zbog zemljopisnih, topografskih ili urbanističkih ograničenja ili takvih koja utječu na kompatibilnost s postojećim sustavom, posebno željezničke pruge i mreže izdvojene od ostatka mreže Unije, slobodni profil, širinu kolosijeka ili razmak između tračnica, te željeznička vozila koja su namijenjena isključivo za lokalnu, regionalnu ili povijesnu uporabu, kao i željeznička vozila s polazištem ili odredištem u trećim zemljama; 14. „modernizacija” znači svaka veća preinaka podsustava ili dijela podsustava koja donosi promjenu tehničke dokumentacije koja se prilaže „EZ” izjavi o provjeri, ako takva tehnička dokumentacija postoji, i koja poboljšava cjelokupnu izvedbu podsustava;	**uz točku 7.** 9. *„interoperabilni sastavni dijelovi”* znače 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 **uz točku 8.** 50. *„proizvod”* znači proizvod dobiven postupkom proizvodnje, uključujući sastavne dijelove interoperabilnosti i podsustave **uz točku 9.** 29. *„osnovni zahtjevi”* znači svi uvjeti navedeni u Prilogu V. ovoga Zakona koje željeznički sustav Europske Unije, podsustavi i sastavni dijelovi interoperabilnosti, uključujući sučelja, moraju ispunjavati **uz točku 10.**		

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 podrijetlâ 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 vozilo kao prijevozno sredstvo te je kao takva registrirana u registru vozila iz članka 47.; 22.„podnositelj zahtjeva” znači fizička ili pravna osoba koja traži odobrenje, bez	4. *„europska specifikacija”* znači specifikacija koja pripada u jednu od sljedećih kategorija: a) zajednička tehnička specifikacija kako je uređena propisom kojim se uređuje područje javne nabave, b) europska tehnička suglasnost kako je uređena propisom kojim se uređuje područje javne nabave ili c) europska norma kako je definirana u članku 2. stavku 1. točki (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		

obzira na to radi li se o željezničkom prijevozniku, upravitelju infrastrukture ili bilo kojoj drugoj osobi ili pravnom subjektu, poput proizvođača, vlasnika ili posjednika; za potrebe članka 15. „podnositelj zahtjeva" znači naručitelj ili proizvođač ili njihovi ovlašteni zastupnici; za potrebe članka 19. „podnositelj zahtjeva" znači fizička ili pravna osoba koja zahtijeva odluku Agencije o odobrenju tehničkih rješenja predviđenih za projekte pružne opreme ERTMS-a; 23. „projekt u kasnijoj fazi razvoja" znači svaki projekt u kojemu je faza planiranja ili izgradnje dostigla točku kada bi promjena tehničkih specifikacija mogla ugroziti održivost planiranog projekta; 24. „usklađena norma" znači europska norma kako je definirana u članku 2. stavku 1. točki (c) Uredbe (EU) br. 1025/2012.; 25. „nacionalno tijelo nadležno za sigurnost" znači tijelo nadležno za sigurnost kako je definirano u članku 3. točki 7. Direktive (EU) 2016/798; 26. „tip" znači tip vozila koji određuje osnovne značajke projekta vozila, kako su obuhvaćene potvrdom o tipskom ispitivanju ili ispitivanju projekta opisanom u odgovarajućem modulu za provjeru; 27. „serija" znači niz identičnih vozila jednog projektiranog tipa; 28. „subjekt nadležan za održavanje"	(Tekst značajan za EGP) (SL L 316, 14.11.2012.) (u daljnjem tekstu: Uredba (EU) 1025/2012). **uz točku 11.** 63. *„tehnička specifikacija za interoperabilnost"* (u daljnjem tekstu: 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 Europske unije **uz točku 12.** 28. *„osnovni parametar"* znači svaki regulatorni, tehnički ili operativni uvjet koji je od velike važnosti za interoperabilnost i utvrđen je u relevantnim tehničkim specifikacijama za interoperabilnost **uz točku 13.** 40. *„poseban slučaj"* znači svaki dio željezničkog sustava za koji su u		

(„ECM”) znači subjekt koji je nadležan za održavanje vozila kako je definiran u članku 3. točki 20. Direktive (EU) 2016/798; 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; 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; 31. „projektirano stanje uporabe” znači uobičajeni način rada i predvidivi pogoršani uvjeti (uključujući trošenje) u opsegu i pod uvjetima uporabe navedenima u tehničkoj dokumentaciji i dokumentaciji o održavanju; 32. „područje uporabe vozila” znači mreža ili mreže unutar države članice ili grupe država članica u kojima se vozilo	tehničkim specifikacijama za interoperabilnost 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 Europske 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 **uz točku 14.** 16. *„modernizacija”* znači svaka veća preinaka podsustava ili dijela podsustava koja donosi promjenu tehničke dokumentacije koja se prilaže EU izjavi o provjeri, ako takva tehnička dokumentacija postoji, i koja poboljšava cjelokupnu izvedbu podsustava **uz točku 15.**		

namjerava upotrebljavati; 33.„prihvatljiv način osiguravanja usklađenosti” znači neobvezujuća mišljenja koja izdaje Agencija radi definiranja načina utvrđivanja usklađenosti s osnovnim zahtjevima; 34.„prihvatljiv nacionalni način osiguravanja usklađenosti” znači neobvezujuća mišljenja koja izdaju države članice radi definiranja načina utvrđivanja usklađenosti s nacionalnim pravilima; 35.„stavljanje na tržište” znači prvo stavljanje sastavnog dijela interoperabilnosti, podsustava ili vozila koje je spremno funkcionirati u projektiranom stanju uporabe na tržište Unije; 36.„proizvođač” znači svaka fizička ili pravna osoba koja proizvodi proizvod u obliku sastavnih dijelova interoperabilnosti, podsustava ili vozila ili za koju taj proizvod projektira ili proizvodi netko drugi te koja taj proizvod stavlja na tržište pod vlastitim imenom ili žigom; 37.„ovlašteni zastupnik” znači svaka fizička ili pravna osoba s poslovnim nastanom u Uniji, koju je proizvođač ili naručitelj pisano ovlastio da u ime proizvođača ili naručitelja obavlja određene zadaće; 38.„tehnička specifikacija” znači dokument kojim se propisuju tehnički zahtjevi koje proizvod, podsustav, postupak ili usluga moraju ispuniti;	24. *„obnova”* znači svaka veća izmjena na podsustavu ili dijelu podsustava kojom se ne mijenja cjelokupna izvedba podsustava **uz točku 16.** 42. *„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 **uz točku 17.** 77. *„zamjena u okviru održavanja”* znači svaka zamjena sastavnih dijelova u okviru preventivnog ili korektivnog održavanja dijelovima s istom funkcijom i izvedbom **uz točku 19.** 56. *„puštanje u uporabu”* znači sve aktivnosti kojima se podsustav stavlja u operativno stanje **uz točku 20.**		

39.„akreditacija” znači akreditacija kako je definirana u članku 2. točki 10. Uredbe (EZ) br. 765/2008; 40.„nacionalno akreditacijsko tijelo” znači nacionalno akreditacijsko tijelo kako je definirano u članku 2. točki 11. Uredbe (EZ) br. 765/2008.; 41.„ocjenjivanje sukladnosti” znači postupak kojim se dokazuje da su određeni zahtjevi koji se odnose na proizvod, postupak, uslugu, podsustav, osobu ili tijelo ispunjeni; 42.„tijelo za ocjenjivanje sukladnosti” znači tijelo koje je prijavljeno ili imenovano kao tijelo odgovorno za poslove ocjenjivanja sukladnosti, uključujući umjeravanje, ispitivanje, potvrđivanje i pregled, tijelo za ocjenjivanje sukladnosti klasificirano je kao „prijavljeno tijelo” nakon što ga prijavi država članica; tijelo za ocjenjivanje sukladnosti klasificirano je kao „imenovano tijelo” nakon što ga imenuje država članica; 43.„osoba s invaliditetom i osoba sa smanjenom pokretljivošću” znači svaka osoba koja ima trajno ili privremeno tjelesno, duševno, intelektualno ili osjetilno oštećenje koje, u interakciji s različitim preprekama, može ometati potpuno i učinkovito korištenje te osobe prijevoznim sredstvima na ravnopravnoj osnovi s ostalim putnicima ili čija je pokretljivost u prometu smanjena zbog dobi;	21. *„naručitelj”* znači javni ili privatni subjekt koji naručuje projektiranje i/ili izgradnju, obnovu ili modernizaciju podsustava **uz točku 21.** 41. *„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 **uz točku 22.** 35. *„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: a) za potrebe članka 41. ovoga Zakona „podnositelj zahtjeva”		

44.„upravitelj infrastrukture” znači upravitelj infrastrukture kako je definiran u članku 3. točki 2. Direktive 2012/34/EU Europskog parlamenta i Vijeća (11); 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.	znači naručitelj ili proizvođač ili njihovi ovlašteni zastupnici b) za potrebe članka 45. ovoga Zakona „podnositelj zahtjeva” znači fizička ili pravna osoba koja zahtijeva odluku ERA-e o odobrenju tehničkih rješenja predviđenih za projekte pružne opreme Europskog sustava upravljanja željezničkim prometom (eng. *European Rail Traffic Management System*: dalje u tekstu: ERTMS) **uz točku 23.** 52. *„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 **uz točku 24.** 67. *„usklađena norma”* znači europska norma kako je definirana u članku 2. stavku 1. točki (c) Uredbe (EU) br. 1025/2012		

	uz točku 25. 20. *„nacionalno tijelo nadležno za sigurnost”* je nacionalno tijelo kojemu su povjereni zadaci u vezi sa sigurnošću željeznice u skladu s ovim Zakonom, bilo koje tijelo kojemu je više država članica Europske unije povjerilo te zadatke kako bi se osigurao jedinstven sustav sigurnosti ili bilo koje tijelo kojemu su Republika Hrvatska i treća zemlja povjerile te zadatke kako bi se osigurao jedinstven sustav sigurnosti, pod uvjetom da je Europska unija u tu svrhu sklopila sporazum s dotičnom trećom zemljom ili da je Republika Hrvatska sklopila takav sporazum u skladu s ovlaštenjem koje je u tu svrhu odobrila Europska unija. U Republici Hrvatskoj funkciju nacionalnog tijela nadležnog za sigurnost u smislu zakonodavstva kojim se uređuje područje sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava Europske unije obavlja Agencija za sigurnost željezničkog prometa (u daljnjem tekstu: ASŽ)		

	uz točku 26. 65. *„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 **uz točku 27.** 57. *„serija”* znači niz identičnih vozila jednog projektiranog tipa **uz točku 28.** 60. *„subjekt nadležan za održavanje”* (*eng. Entity in Charge of Maintenance,* u daljnjem tekstu: 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 **uz točku 29.** 14. *„laka željeznica”* znači gradski		

	i/ili prigradski sustav željezničkog prijevoza s otpornošću na sudare kategorije C-III ili C-IV (u skladu s HRN EN 15227:2024) 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 **uz točku 30.** 18. *„nacionalna pravila”* su propisi doneseni temeljem članka 7. i članka 40. ovoga Zakona, 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 **uz točku 31.**		

	53. *„projektirano stanje uporabe”* znači uobičajeni način rada i predvidivi pogoršani uvjeti,uključujući trošenje, u opsegu i pod uvjetima uporabe navedenima u tehničkoj dokumentaciji i dokumentaciji o održavanju **uz točku 32.** 37. *„područje uporabe vozila”* znači mreža ili mreže unutar države članice ili grupe država članica u kojima se vozilo namjerava upotrebljavati **uz točku 33.** 47. *„prihvatljiv način osiguravanja usklađenosti”* znači neobvezujuća mišljenja koja izdaje ERA radi definiranja načina utvrđivanja usklađenosti s osnovnim zahtjevima **uz točku 34.** 46. *„prihvatljiv nacionalni način osiguravanja usklađenosti”* znači neobvezujuća mišljenja koja izdaju države članice radi definiranja načina utvrđivanja usklađenosti s		

	nacionalnim pravilima **uz točku 35.** 58. *„stavljanje na tržište”* znači prvo stavljanje na tržište Europske unije interoperabilnog sastavnog dijela, podsustava ili vozila, koje je spremno funkcionirati u projektiranom stanju uporabe **uz točku 36.** 51. *„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 **uz točku 37.** 31. *„ovlašteni zastupnik”* znači svaka fizička ili pravna osoba s poslovnim nastanom u Europskoj uniji, koju je proizvođač ili naručitelj pisano ovlastio da u ime proizvođača ili		

	naručitelja obavlja određene zadaće **uz točku 38.** 62. *„tehnička specifikacija”* znači dokument kojim se propisuju tehnički zahtjevi koje proizvod, podsustav, postupak ili usluga moraju ispuniti **uz točku 39.** 2. *„akreditacija”* znači akreditacija kako je definirana u članku 2. točki 10. Uredbe (EZ) br. 765/2008 **uz točku 40.** 19. *„nacionalno akreditacijsko tijelo”* znači nacionalno akreditacijsko tijelo kako je definirano u članku 2. točki 11. Uredbe (EZ) br. 765/2008 **uz točku 41.** 25. *„ocjenjivanje sukladnosti”* znači postupak kojim se dokazuje da su		

	određeni zahtjevi koji se odnose na proizvod, postupak, uslugu, podsustav, osobu ili tijelo ispunjeni **uz točku 42.** 64. *„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 **uz točku 43.** 30. *„osoba s invaliditetom i osoba sa smanjenom pokretljivošću”* znači svaka osoba koja ima trajno ili privremeno tjelesno, duševno, intelektualno ili osjetilno oštećenje koje, u interakciji s različitim		

	preprekama, može ometati potpuno i učinkovito korištenje te osobe prijevoznim sredstvima na ravnopravnoj osnovi s ostalim putnicima ili čija je pokretljivost u prometu smanjena zbog dobi **uz točku 44.** 66. *„upravitelj infrastrukture”* znači upravitelj infrastrukture kako je definirano propisom kojim se uređuje područje željeznice **uz točku 45.** 80. *„željeznički prijevoznik”* znači željeznički prijevoznik kako je definirano propisom kojim se uređuje područje željeznice 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		

	uz članak 2. točku 18. nije potrebno preuzimanje	Nije potrebno preuzimanje	nije primjenjivo na Republiku Hrvatsku
Članak 3. Osnovni zahtjevi 1. Željeznički sustav Unije, podsustavi i sastavni dijelovi interoperabilnosti, uključujući sučelja, moraju ispunjavati relevantne osnovne zahtjeve. 2. Tehničke specifikacije iz članka 60. Direktive 2014/25/EU, koje su potrebne za dopunjavanje europskih specifikacija ili drugih normi koje se koriste u Uniji, ne smiju biti u suprotnosti s osnovnim zahtjevima.	**uz članak 3.** nije potrebno preuzimanje	Nije potrebno preuzimanje	nije primjenjivo na Republiku Hrvatsku

POGLAVLJE II. TEHNIČKE SPECIFIKACIJE ZA INTEROPERABILNOST (TSI) Članak 4. Sadržaj TSI-a 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. 2. Nepokretni podsustavi moraju biti u skladu s TSI-ovima i nacionalnim pravilima koji su na snazi u trenutku podnošenja zahtjeva za odobrenje za puštanje u uporabu u skladu s ovom Direktivom i ne dovodeći u pitanje stavak 3. točku (f). Vozila moraju biti u skladu s TSI-ovima i nacionalnim pravilima koji su na snazi u trenutku podnošenja zahtjeva za odobrenje za stavljanje na tržište u skladu s ovom Direktivom i ne dovodeći u pitanje stavak 3. točku (f). Sukladnost i usklađenost nepokretnih podsustava i vozila moraju se stalno održavati dok su oni u uporabi. 3. U svakom TSI-u mora se, u opsegu potrebnom za ostvarivanje ciljeva ove	**uz članak 4.** nije potrebno preuzimanje	Nije potrebno preuzimanje	uputa Europskoj komisiji i AgencijiEuropske unije za željeznice o obaveznom sadržaju tehničkih specifikacija za interoperabilnost

Direktive iz članka 1.: (a)navesti predviđeno područje primjene (dio mreže ili vozila iz Priloga I.; podsustav ili dio podsustava iz Priloga II.); (b)utvrditi osnovne zahtjeve za svaki dotični podsustav i njegova sučelja u odnosu na druge podsustave; (c)uspostaviti funkcionalne i tehničke specifikacije koje podsustav i njegova sučelja trebaju ispunjavati u odnosu na druge podsustave. Prema potrebi, te se specifikacije mogu razlikovati ovisno o uporabi podsustava, na primjer u odnosu na kategorije pruga, čvorišta i/ili vozila predviđene u Prilogu I.; (d)odrediti sastavne dijelove interoperabilnosti i sučelja, koji moraju biti obuhvaćeni europskim specifikacijama, uključujući europske norme, koji su potrebni za ostvarivanje interoperabilnosti u željezničkom sustavu Unije; (e)za svaki razmatrani slučaj navesti koji se postupci moraju upotrijebiti kako bi se ocijenilo sukladnost ili prikladnost za uporabu sastavnih dijelova interoperabilnosti, s jedne strane, ili EZ provjere podsustava, s druge strane. Ti se postupci moraju temeljiti na modulima utvrđenima u Odluci Komisije 2010/713/EU (12); (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 upraviteljâ infrastrukture i željezničkih prijevoznika, u strategiji mogu biti sadržani prijedlozi za dovršenje u fazama; (g) za dotično osoblje navesti stručne kvalifikacije te zdravstvene i sigurnosne uvjete na radnome mjestu koji se zahtijevaju pri radu s gore navedenim podsustavom i pri njegovu održavanju, kao i za primjenu TSI-a; (h) navesti odredbe koje se primjenjuju na postojeće podsustave i vozila, posebno u slučaju modernizacije i obnove te u takvim slučajevima navesti radove na izmjenama koji iziskuju podnošenje zahtjeva za novo odobrenje; (i) navesti parametre vozila i nepokretnih podsustava koje provjerava željeznički prijevoznik i postupke koji se primjenjuju za provjeru tih parametara nakon dodjele odobrenja za stavljanje vozila na tržište, a prije prvog korištenja vozilom kako bi se osigurala kompatibilnost između vozila i pruga na kojima oni trebaju prometovati.			

4. Svaki TSI izrađuje se na temelju ispitivanja postojećeg podsustava i navodi ciljni podsustav koji je moguće postupno postići u razumnom roku. U skladu s time, donošenje TSI-a i usklađenost s njima postupno olakšavaju ostvarivanje interoperabilnosti željezničkog sustava Unije. 5. U TSI-ovima se mora na odgovarajući način sačuvati kompatibilnost postojećeg željezničkog sustava svake države članice. U tu je svrhu moguće za svaki TSI predvidjeti posebne slučajeve, kako s obzirom na infrastrukturu, tako i na vozila, a posebno za slobodni profil, širinu kolosijeka ili razmak između kolosijeka i vozila s polazištem ili odredištem u trećim zemljama. Za svaki poseban slučaj, TSI-ovima se određuju provedbena pravila za elemente TSI-a koji su predviđeni u stavku 3. točkama od (c) do (g). 6. Ako određeni tehnički aspekti koji odgovaraju osnovnim zahtjevima ne mogu biti izričito obuhvaćeni TSI-em, oni se moraju jasno naznačiti u Prilogu TSI-u kao otvorena pitanja. 7. TSI-ovima se ne sprečavaju države članice da se odluče koristiti se infrastrukturama za promet željezničkih vozila koje nisu obuhvaćene TSI-ovima.			

8. U TSI-ovima se može izravno i jasno upućivati na europske ili međunarodne norme ili specifikacije ili tehničku dokumentaciju koju objavi Agencija, ako je to apsolutno potrebno kako bi se ostvarili ciljevi ove Direktive. U takvom se slučaju te norme ili specifikacije (ili njihovi odgovarajući dijelovi) ili tehnička dokumentacija smatraju prilozima 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.			
Članak 5. Izrada nacrta, donošenje i preispitivanje TSI-a 1. Kako bi se utvrdili posebni ciljevi svakog TSI-a, Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata u skladu s člankom 50., a posebno i prema potrebi u vezi s: (a)zemljopisnim i tehničkim opsegom TSI-a; (b) primjenjivim osnovnim zahtjevima; (c)popisom regulatornih, tehničkih i operativnih uvjeta koje treba uskladiti na razini podsustava i na razini sučeljâ između podsustava i njihove očekivane	**uz članak 5.** nije potrebno preuzimanje	Nije potrebno preuzimanje	odredbe se odnose na Europsku komisiju i Agenciju Europske unije za željeznice

razine usklađivanja; (d)postupcima, koji su specifični za željeznicu, za ocjenjivanje sukladnosti i prikladnosti za uporabu sastavnih dijelova interoperabilnosti; (e)postupcima, koji su specifični za željeznicu, za ocjenu „EZ" provjere podsustavâ; (f)kategorijama osoblja uključenog u rad i održavanje dotičnih podsustava i općim ciljevima za utvrđivanje minimalnih zahtjeva u pogledu stručnih kvalifikacija i zdravstvenih i sigurnosnih uvjeta za dotično osoblje; (g)svim ostalim potrebnim elementima koje treba uzeti u obzir radi osiguranja interoperabilnosti u željezničkom sustavu Unije u skladu s člankom 1. stavcima 1. i 2., kao što je usklađivanje TSI-a s europskim i međunarodnim normama ili specifikacijama. Pri donošenju tih delegiranih akata Komisija mora opravdati potrebu za novim ili znatno izmijenjenim TSI-em, uključujući njegov utjecaj na postojeća pravila i tehničke specifikacije. 2. Kako bi se osigurala jedinstvena provedba delegiranih akata iz stavka 1., Komisija zahtijeva od Agencije izradu nacrta TSI-a i njihovih izmjena te da Komisiji da odgovarajuće preporuke. Svaki nacrt TSI-a izrađuje se u sljedećim			

fazama: (a)Agencija utvrđuje osnovne parametre za TSI kao i sučelja s ostalim podsustavima i svaki drugi poseban slučaj prema potrebi; (b)Agencija na temelju osnovnih parametara iz točke (a) izrađuje nacrt TSI-a. Agencija prema potrebi uzima u obzir tehnički napredak, već obavljeni rad na normizaciji, već uspostavljene radne skupine i priznat istraživački rad. 3. Pri izradi ili preispitivanju svakog TSI-a, uključujući osnovne parametre, Agencija u obzir uzima procijenjene troškove i koristi svih razmotrenih tehničkih rješenja, zajedno sa sučeljima između njih, radi uspostavljanja i provedbe najodrživijih rješenja. U toj ocjeni navodi se vjerojatni utjecaj na sve uključene prijevoznike i gospodarske subjekte te se vodi računa o zahtjevima Direktive (EU) 2016/798. Države članice sudjeluju u toj ocjeni dostavljanjem, kada je to potrebno, traženih podataka. 4. Agencija izrađuje TSI-eve i njihove izmjene u skladu s člancima 5. i 19. Uredbe (EU) 2016/796 istodobno ispunjavajući kriterije otvorenosti, konsenzusa i transparentnosti kako je definirano u Prilogu II. Uredbi (EU) br. 1025/2012. 5. Odbor iz članka 51. („odbor”) periodično se izvješćuje o pripremnom radu na TSI-ovima. Tijekom tog rada, kako bi se			

uskladila s delegiranim aktima iz stavka 1. ovog članka, Komisija može formulirati opis zadaća ili korisne preporuke koje se odnose na izgled TSI-a i analizu troškova i koristi. Komisija posebno može zatražiti ispitivanje alternativnih rješenja i navođenje procjene troškova i koristi tih alternativnih rješenja u izvješću koje je priloženo nacrtu TSI-a. 6. Ako je zbog tehničke kompatibilnosti potrebno istodobno puštanje u uporabu različitih podsustava, datumi primjene relevantnih TSI-a također moraju biti isti. 7. Pri izradi, donošenju ili preispitivanju TSI-a Agencija uzima u obzir mišljenje korisnika u pogledu značajki koje imaju izravan utjecaj na uvjete u kojima oni koriste te podsustave. U tu se svrhu Agencija u fazi izrade i preispitivanja TSI-a savjetuje s udrugama i tijelima koji predstavljaju korisnike. Izvješće o rezultatima tog savjetovanja prilaže se nacrtu TSI-a. 8. U skladu s člankom 7. Uredbe (EU) 2016/796, Komisija, uz pomoć odbora, sastavlja i periodički ažurira popis udruga putnika i tijela s kojima se mora provesti savjetovanje. Taj popis je moguće ponovno ispitati i ažurirati na zahtjev države članice ili na inicijativu Komisije. 9. Pri izradi ili preispitivanju TSI-a Agencija uzima u obzir mišljenje socijalnih partnera u pogledu stručnih kvalifikacija i			

zdravstvenih te sigurnosnih uvjeta na radnom mjestu iz članka 4. stavka 3. točke (g). Agencija se u tu svrhu savjetuje sa socijalnim partnerima prije podnošenja preporuka Komisiji u vezi s TSI-ovima i njihovim izmjenama. Sa socijalnim partnerima provodi se savjetovanje u okviru Odbora za sektorski dijalog osnovanog u skladu s Odlukom Komisije 98/500/EZ (13). Socijalni partneri svoje mišljenje daju u roku od tri mjeseca od savjetovanja. 10. Kada preispitivanje TSI-a vodi do promjene zahtjevâ, novom se verzijom TSI-a mora osigurati kompatibilnost s podsustavima puštenima u uporabu u skladu s prethodnim verzijama TSI-a. 11. Komisija provedbenim aktima utvrđuje TSI-eve radi provedbe posebnih ciljeva navedenih u delegiranim aktima iz stavka 1. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 51. stavka 3. Oni sadržavaju sve elemente navedene u članku 4. stavku 3. i ispunjavaju sve zahtjeve navedene u članku 4. stavcima od 4. do 6. i stavku 8.			

Članak 6. Nedostatci u TSI-ovima 1. Ako se nakon donošenja TSI-a pokaže da on ima nedostatak, taj će se TSI izmijeniti u skladu s člankom 5. stavkom 11. Komisija, prema potrebi, primjenjuje ovaj postupak bez odgode. Takvi nedostatci uključuju slučajeve koji bi mogli dovesti do nesigurnog rada u državi članici. 2. Dok se ne preispita TSI, Komisija od Agencije može zatražiti mišljenje. Komisija analizira mišljenje Agencije i obavješćuje odbor o svojim zaključcima. 3. Na zahtjev Komisije, mišljenje Agencije iz stavka 2. predstavlja prihvatljiv način osiguravanja usklađenosti i stoga se može koristiti za ocjenjivanje projekata do donošenja revidiranog TSI-a. 4. Svaki član mreže predstavničkih tijela iz članka 38. stavka 4. Uredbe (EU) 2016/796 može upozoriti Komisiju na moguće nedostatke TSI-a.	**uz članak 6.** nije potrebno preuzimanje	Nije potrebno preuzimanje	odredbe se odnose na Europsku komisiju i Agenciju Europske unije za željeznice

Članak 7. Neprimjena TSI-a 1. Države članice mogu podnositelju zahtjeva dopustiti da ne primjenjuje jedan ili više TSI-ova ili njihovih dijelova u sljedećim slučajevima: (a)za predloženi novi podsustav ili njegov dio, za obnovu ili modernizaciju postojećeg podsustava ili njegovog dijela, ili za bilo koji element iz članka 1. stavka 1. koji je u kasnijoj fazi razvoja ili koji je predmet ugovora koji se nalazi u provedbi na datum primjene dotičnih TSI-ova; (b)ako nakon nesreće ili prirodne katastrofe uvjeti za brzu ponovnu uspostavu mreže ne dopuštaju, u gospodarskom ili tehničkom smislu, djelomičnu ili potpunu primjenu relevantnih TSI-ova, u kojem se slučaju neprimjena TSI-ova ograničava na razdoblje prije ponovne uspostave mreže; (c)za svaku predloženu obnovu, nadogradnju ili modernizaciju postojećeg podsustava ili njegova dijela, u slučaju kada bi primjena dotičnih TSI-ova ugrozila gospodarsku održivost projekta i/ili kompatibilnost željezničkog sustava u dotičnoj državi članici, na primjer u vezi sa slobodnim profilom, širinom kolosijeka, razmakom između tračnica ili električnim naponom;	**uz članak 7., stavci 1., 2., 3., 4. i 6.** članak 33. (1) Podnositelj zahtjeva može ne primjenjivati jedan ili više TSI-eva ili njihovih dijelova u sljedećim slučajevima: a) za predloženi novi podsustav ili njegov dio, za obnovu ili modernizaciju postojećeg podsustava ili njegovog dijela, ili za bilo koji element iz članka 1. stavka 3. ovoga Zakona koji je u kasnijoj fazi razvoja ili koji je predmet ugovora koji se nalazi u provedbi na datum primjene dotičnih TSI-eva 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-eva, u kojem se slučaju neprimjena TSI-eva ograničava na razdoblje prije ponovne uspostave mreže	U potpunosti preuzeto	

(d)za vozila s polazištem ili odredištem u trećim zemljama u kojima je širina kolosijeka drukčija od širine kolosijeka na glavnoj željezničkoj mreži u Uniji; (e)za predloženi novi podsustav ili za predloženu obnovu ili modernizaciju postojećeg podsustava na državnom području dotične države članice, ako je njezina željeznička mreža odvojena ili izolirana morem ili je uslijed posebnih zemljopisnih uvjeta odvojena od željezničke mreže ostatka Unije. 2. U slučaju iz stavka 1. točke (a), dotična država članica unutar razdoblja od godine dana od stupanja na snagu svakog TSI-a Komisiji dostavlja popis projekata koji se provode na njezinu državnom području i koji su, prema mišljenju dotične države članice, u kasnijoj fazi razvoja. 3. U slučajevima iz stavka 1. točaka (a) i (b), dotična država članica priopćuje Komisiji odluku da neće primjenjivati jedan ili više TSI-ova ili njihovih dijelova. 4. U slučajevima iz stavka 1. točaka (a), (c), (d) i (e) ovog članka, dotična država članica podnosi Komisiji zahtjev za neprimjenu TSI-a ili dijelova TSI-a zajedno s dokumentacijom koja sadrži obrazloženje zahtjeva i u kojoj se navode alternativne odredbe koje ta država članica namjerava primjenjivati umjesto TSI-a. U slučaju iz stavka 1. točke (e) ovog članka, Komisija	c) za svaku predloženu obnovu, nadogradnju ili modernizaciju postojećeg podsustava ili njegova dijela, u slučaju kada bi primjena dotičnih TSI-eva ugrozila gospodarsku održivost projekta i/ili kompatibilnost željezničkog sustava u Republici Hrvatskoj, na primjer u vezi sa slobodnim profilom, širinom kolosijeka, razmakom između tračnica ili električnim naponom d) za vozila s polazištem ili odredištem u trećim zemljama u kojima je širina kolosijeka drukčija od širine kolosijeka na glavnoj željezničkoj mreži u Europskoj uniji e) za predloženi novi podsustav ili za predloženu obnovu ili modernizaciju postojećeg podsustava na području Republike Hrvatske, ako je željeznička mreža odvojena ili izolirana morem ili je uslijed posebnih zemljopisnih uvjeta odvojena od željezničke mreže ostatka Europske unije.		

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. 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 konačno mišljenje. 5. Komisija provedbenim aktom utvrđuje informacije koje se unose u dokumentaciju iz stavka 4., traženi format dokumentacije i način njezine dostave. Taj se provedbeni akt donosi u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 51. stavka 3. 6. Dok Komisija ne donese odluku, država članica može bez odgode primjenjivati alternativne odredbe iz stavka 4. 7. Komisija svoju odluku donosi u roku od četiri mjeseca od podnošenja zahtjeva kojemu je priložena potpuna dokumentacija. U nedostatku takve odluke, zahtjev se smatra prihvaćenim. 8. Države članice obavješćuje se o	(2) U slučaju iz stavka 1. točke a) ovoga članka, ministarstvo nadležno za željeznički promet unutar razdoblja od godine dana od stupanja na snagu svakog TSI-a Europskoj komisiji mora dostaviti popis projekata koji se provode na njezinu području i koji su u kasnijoj fazi razvoja. (3) U slučajevima iz stavka 1. točaka a) i b) ovoga članka ministarstvo nadležno za željeznički prometmora priopćiti Europskoj komisiji odluku da neće primjenjivati jedan ili više TSI-eva ili njihovih dijelova. (4) U slučajevima iz stavka 1. točaka a), c), d) i e) ovoga članka, ministarstvo nadležno za željeznički promet mora podnijeti 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) U slučaju iz stavka 1. točke e) ovoga članka, Europska komisija će		

rezultatima analize i ishodu postupka navedenog u stavku 4.	analizirati zahtjev te odlučiti hoće li ga prihvatiti na temelju cjelovitosti i dosljednosti informacija sadržanih u dokumentaciji. (6) U slučajevima iz stavka 1. točaka c) i d) ovoga članka, Europska komisija će donijeti odluku provedbenim aktima na temelju takve analize. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 51. stavka 3. Direktive (EU) 2016/797. (7) U slučajevima iz članka 21. stavka 6. trećeg podstavka Direktive (EU) 2016/797, podnositelj zahtjeva podnosi dokumentaciju ERA-i. ERA se savjetuje s tijelima nadležnim za sigurnost i Europskoj komisiji dostavlja svoje konačno mišljenje. (8) Dok Europska komisija ne donese odluku, Republika Hrvatska može bez odgode primjenjivati alternativne odredbe iz stavka 4. ovoga članka.		

	uz članak 7. stavci 5., 7. i 8. nije potrebno preuzimanje	Nije potrebno preuzimanje	odredbe se odnose na Europsku komisiju
POGLAVLJE III. SASTAVNI DIJELOVI INTEROPERABILNOSTI Članak 8. Uvjeti za stavljanje na tržište sastavnih dijelova interoperabilnosti 1. Države članice poduzimaju sve potrebne korake kako bi osigurale da se sastavni dijelovi interoperabilnosti: (a)stave na tržište samo ako omogućuju ostvarivanje interoperabilnosti u željezničkom sustavu Unije uz istodobno ispunjavanje osnovnih zahtjeva; (b)koriste u području uporabe koje im je namijenjeno te na primjeren način ugrade i održavaju. Ovim se stavkom ne sprečava stavljanje tih sastavnih dijelova na tržište za druge primjene. 2. Države članice na svom državnom	**uz članak 8.** članak 34. (1) Interoperabilni sastavni dijelovi mogu se: a) staviti na tržište samo ako omogućuju ostvarivanje interoperabilnosti u željezničkom sustavu Europske unije uz istodobno ispunjavanje osnovnih zahtjeva i b) koristiti u području uporabe koje im je namijenjeno te na propisan način ugraditi i održavati. (2) Interoperabilni sastavni dijelovi iz stavka 1. ovoga članka mogu se staviti na tržište za druge primjene. (3) Ako su interoperabilni sastavni dijelovi iz stavka 1. ovoga članka u	U potpunosti preuzeto	

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.	skladu s ovim Zakonom, ne smije se zabraniti, ograničiti ili ometati njihovo stavljanje na tržište za uporabu u željezničkom sustavu Europske unije. (4) Interoperabilni sastavni dijelovi iz stavka 1. ovoga članka ne zahtijevaju preglede koji su već provedeni kao dio postupka za ishođenje EU izjave o sukladnosti ili prikladnosti za uporabu kao što je predviđeno u članku 36. ovoga Zakona.		
Članak 9. Sukladnost ili prikladnost za uporabu 1. Države članice i Agencija smatraju da određeni sastavni dio interoperabilnosti ispunjava osnovne zahtjeve ako je u skladu s uvjetima utvrđenima u odgovarajućem TSI-u ili u odgovarajućim europskim specifikacijama razvijenima radi usklađivanja s tim uvjetima. „EZ" izjava o sukladnosti ili prikladnosti za uporabu potvrđuje da su sastavni dijelovi interoperabilnosti podvrgnuti postupcima utvrđenima u odgovarajućem TSI-u za ocjenjivanje sukladnosti ili prikladnosti za uporabu.	**uz članak 9., stavci 1., 2., 3. i 5.** članak 35. (1) Određeni interoperabilni sastavni dio 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. EU izjava o sukladnosti ili prikladnosti za uporabu potvrđuje da su interoperabilni sastavni dijelovi podvrgnuti postupcima utvrđenima u odgovarajućem TSI-u za ocjenjivanje sukladnosti ili prikladnosti za	U potpunosti preuzeto	

2. Kada se TSI-em to zahtijeva, uz „EZ” izjavu prilažu se: (a)potvrda o suštinskoj sukladnosti zasebno razmotrenog sastavnog dijela interoperabilnosti s tehničkim specifikacijama koje moraju biti ispunjene, koju je izdalo prijavljeno tijelo ili prijavljena tijela; (b)potvrda o prikladnosti za uporabu sastavnog dijela interoperabilnosti, razmotrenog u njegovom željezničkom okruženju, a posebno u slučaju dotičnih funkcionalnih zahtjeva, koju je izdalo prijavljeno tijelo ili prijavljena tijela. 3. Proizvođač ili njegov ovlašteni zastupnik označuje datumom i potpisuje „EZ” izjavu. 4. Komisija provedbenim aktima utvrđuje obrazac „EZ” izjave o sukladnosti ili prikladnosti za uporabu sastavnih dijelova interoperabilnosti i popis popratnih dokumenata. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 51. stavka 3. 5. Rezervni dijelovi za podsustave koji su već pušteni u uporabu u trenutku stupanja na snagu odgovarajućeg TSI-a mogu se ugraditi u te podsustave, a da ne podliježu stavku 1. 6. U TSI-ovima moguće je predvidjeti prijelazno razdoblje za željezničke proizvode koji su u tim TSI-ovima utvrđeni	uporabu. (2) Uz EU izjavu o sukladnosti ili prikladnosti za uporabu, kada TSI to zahtijeva, moraju se priložiti: a) potvrda o suštinskoj sukladnosti zasebno razmotrenog interoperabilnog sastavnog dijela s tehničkim specifikacijama koje moraju biti ispunjene, koju je izdalo jedno ili više prijavljenih tijela b) potvrda o prikladnosti za uporabu interoperabilnog sastavnog dijela, razmotrenog u njegovom željezničkom okruženju, a posebno u slučaju dotičnih funkcionalnih zahtjeva, koju je izdalo jedno ili više prijavljenih tijela. (3) Proizvođač ili njegov ovlašteni zastupnik označuje datumom i potpisuje EU izjavu o sukladnosti ili prikladnosti za uporabu. (4) Ne dovodeći u pitanje stavak 1. ovoga članka, rezervni dijelovi za podsustave koji su već pušteni u uporabu u trenutku stupanja na snagu		

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.	odgovarajućeg TSI mogu se ugraditi u te podsustave.		
	uz članak 9. stavci 4. i 6. nije potrebno preuzimanje	Nije potrebno preuzimanje	odredbe se odnose na Europsku komisiju
Članak 10. Postupak za „EZ" izjavu o sukladnosti ili prikladnosti za uporabu 1. Za sastavljanje „EZ" izjave o sukladnosti ili prikladnosti za uporabu određenog sastavnog dijela interoperabilnosti, proizvođač ili njegov ovlašteni zastupnik primjenjuju odredbe utvrđene relevantnim TSI-ovima. 2. Kada se to zahtijeva u odgovarajućem TSI-u, ocjenjivanje sukladnosti ili prikladnosti za uporabu sastavnog dijela interoperabilnosti provodi prijavljeno tijelo kojemu je proizvođač ili njegov ovlašteni	**uz članak 10.** članak 36. (1) Za sastavljanje EU izjave o sukladnosti ili prikladnosti za uporabu određenog interoperabilnog sastavnog dijela, proizvođač ili njegov ovlašteni zastupnik moraju primjenjivati odredbe utvrđene relevantnim TSI-ovima. (2) Kada se to zahtijeva u odgovarajućem TSI-u, ocjenjivanje sukladnosti ili prikladnosti za uporabu interoperabilnog sastavnog dijela provodi prijavljeno tijelo	U potpunosti preuzeto	

zastupnik podnio zahtjev. 3. Kada sastavni dijelovi interoperabilnosti podliježu drugim pravnim aktima Unije kojima su obuhvaćena druga pitanja, u „EZ” izjavi o sukladnosti ili prikladnosti za uporabu navodi se da sastavni dijelovi interoperabilnosti također ispunjavaju uvjete tih drugih pravnih akata. 4. Kada niti proizvođač niti njegov ovlašteni zastupnik nisu ispunili obveze utvrđene u stavcima 1. i 3., te je obveze dužna ispuniti ona osoba koja sastavne dijelove interoperabilnosti stavlja na tržište. Za potrebe ove Direktive jednake obveze primjenjuju se na sve one osobe koje sklapaju sastavne dijelove interoperabilnosti ili dijelove sastavnih dijelova interoperabilnosti različitog podrijetla ili koje proizvode sastavne dijelove interoperabilnosti za vlastitu uporabu. 5. Ako država članica utvrdi da je „EZ” izjava sastavljena neopravdano, ona je dužna pobrinuti se da se sastavni dio interoperabilnosti ne stavi na tržište. U takvom slučaju, proizvođač ili njegov ovlašteni zastupnik dužni su sastavni dio interoperabilnosti vratiti u stanje sukladnosti pod uvjetima utvrđenima u toj državi članici.	kojemu je proizvođač ili njegov ovlašteni zastupnik podnio zahtjev. (3) Kada interoperabilni sastavni dijelovi podliježu drugim pravnim aktima Europske unije kojima su obuhvaćena druga pitanja, u EU izjavi o sukladnosti ili prikladnosti za uporabu mora se navesti da interoperabilni sastavni dijelovi također ispunjavaju uvjete tih drugih pravnih akata. (4) Kada proizvođač i njegov ovlašteni zastupnik ne ispune obveze utvrđene u stavcima 1. i 3. ovoga članka, te je obveze dužna ispuniti ona osoba koja interoperabilne sastavne dijelove stavlja na tržište. Za potrebe ovoga Zakona jednake obveze primjenjuju se na sve one osobe koje sklapaju interoperabilne sastavne dijelove ili dijelove interoperabilnih sastavnih dijelova različitog podrijetla ili koje proizvode interoperabilne sastavne dijelove za vlastitu uporabu. (5) Interoperabilne sastavne dijelove ne smije se staviti na tržište ako je EU izjava o sukladnosti ili		

	prikladnosti za uporabu sastavljena nepropisno. U takvom slučaju, proizvođač ili njegov ovlašteni zastupnik moraju interoperabilni sastavni dio vratiti u stanje sukladnosti pod uvjetima utvrđenima u toj državi članici Europske unije.		
Članak 11. Neusklađenost sastavnih dijelova interoperabilnosti s osnovnim zahtjevima 1. Ako država članica utvrdi da sastavni dio interoperabilnosti koji je obuhvaćen „EZ" izjavom o sukladnosti ili prikladnosti za uporabu i stavljen na tržište 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: (a) neispunjavanja osnovnih zahtjeva; (b)neispravne primjene europskih specifikacija, ako se takve specifikacije primjenjuju;	**uz članak 11. stavci 1., 3. i 4.** članak 37. (1) Ako ASŽ utvrdi da interoperabilni sastavni dio koji je obuhvaćen EU izjavom o sukladnosti ili prikladnosti za uporabu i stavljen na tržište ne ispunjava osnovne zahtjeve pri uporabi u skladu s njegovom namjenom, ASŽ mora ograničiti njegovo područje primjene, zabraniti njegovu uporabu, povući ga s tržišta ili ga opozvati. (2) ASŽ o slučaju iz stavka 1. ovoga članka mora odmah obavijestiti Europsku komisiju, ERA-u i druge države članice Europske unije o poduzetim mjerama i navesti razloge za svoju odluku, pri čemu posebno naznačuje proizlazi li neusklađenost iz:	U potpunosti preuzeto	

(c) nepotpunosti europskih specifikacija. 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. 3. Kada odluka iz stavka 1. proizlazi iz nepotpunosti europskih specifikacija, države članice, Komisija ili Agencija, prema potrebi, primjenjuju jednu ili više sljedećih mjera: (a) djelomično ili potpuno povlačenje dotičnih specifikacija iz publikacija u kojima su navedene; (b) ako odgovarajuća specifikacija predstavlja usklađenu normu, tada se ta norma ograničava ili povlači u skladu s člankom 11. Uredbe (EU) br. 1025/2012; (c) preispitivanje TSI-a u skladu s člankom 6. 4. Kada se pokaže da sastavni dio interoperabilnosti za koji postoji „EZ”izjava o sukladnosti nije usklađen s osnovnim zahtjevima, nadležna država članica poduzima odgovarajuće mjere protiv	a) neispunjavanja osnovnih zahtjeva b) neispravne primjene europskih specifikacija, ako se takve specifikacije primjenjuju i/ili c) nepotpunosti europskih specifikacija. (3) Kada odluka iz stavka 1. ovoga članka proizlazi iz nepotpunosti europskih specifikacija, ASŽ, Europska komisija ili ERA, prema potrebi, primjenjuju jednu ili više sljedećih mjera: a) djelomično ili potpuno povlačenje dotičnih specifikacija iz publikacija u kojima su navedene b) ako odgovarajuća specifikacija predstavlja usklađenu normu, tada se ta norma ograničava ili povlači u skladu s člankom 11. Uredbe (EU) br. 1025/2012 c) preispitivanje TSI-eva u skladu s člankom 6. Direktive (EU) 2016/797.		

subjekta koji je sastavio izjavu te o tome obavješćuje Komisiju i ostale države članice.	(4) Ukoliko interoperabilni sastavni dio za koji postoji EU izjava o sukladnosti nije usklađen s osnovnim zahtjevima, ASŽ poduzima odgovarajuće mjere protiv subjekta koji je sastavio izjavu te o tome obavješćuje Europsku komisiju i ostale države članice Europske unije.		
	uz članak 11. stavak 2. nije potrebno preuzimanje	Nije potrebno preuzimanje	odredbe se odnose na Agenciju Europske unije za željeznice
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:	**uz članak 12.** članak 38. Ne dovodeći u pitanje odredbe članaka 44. do 52. ovoga Zakona, ne smije se zabraniti, ograničiti ili priječiti gradnju, puštanje u uporabu i rad strukturnih podsustava koji su dio željezničkog sustava i koji ispunjavaju osnovne zahtjeve te se ne smiju zahtijevati provjere koje su već obavljene: a) u okviru postupka koji vodi do sastavljanja EU izjave o provjeri ili	U potpunosti preuzeto	

(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.	b) u drugim državama članicama Europske unije s ciljem provjere usklađenosti s istim zahtjevima pod istim radnim uvjetima.		
Članak 13. Sukladnost s TSI-ovima i nacionalnim pravilima 1. Agencija i nacionalna tijela nadležna za sigurnost smatraju da osnovne zahtjeve ispunjavaju oni strukturni podsustavi koji su dio željezničkog sustava te koji su, prema potrebi, obuhvaćeni „EZ” izjavom o provjeri izdanom upućivanjem na TSI-ove u skladu s člankom 15., ili izjavom o provjeri izdanom upućivanjem na nacionalna pravila u skladu s člankom 15. stavkom 8., ili koji su obuhvaćeni objema izjavama. 2. Nacionalna pravila za provedbu osnovnih zahtjeva i, prema potrebi, prihvatljivi nacionalni načini osiguravanja usklađenosti, primjenjuju se u sljedećim slučajevima: (a)ako TSI-ovi ne obuhvaćaju ili ne obuhvaćaju u potpunosti određene aspekte koji odgovaraju osnovnim zahtjevima, uključujući otvorena pitanja,	**uz članak 13.** članak 39. (1) ERA i ASŽ smatraju da osnovne zahtjeve ispunjavaju oni strukturni podsustavi koji su dio željezničkog sustava te koji su, prema potrebi, obuhvaćeni EU izjavom o provjeri izdanom upućivanjem na TSI ili izjavom o provjeri izdanom upućivanjem na nacionalna pravila u skladu s člankom 41. ovoga Zakona, 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 u potpunosti ili djelomično ne obuhvaćaju	U potpunosti preuzeto	

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.	određene aspekte koji odgovaraju osnovnim zahtjevima, uključujući otvorena pitanja, kako je navedeno u članku 4. stavku 6. Direktive (EU) 2016/797 b) ako se o neprimjeni jednog ili više TSI-ova ili njihovih dijelova obavijestilo u skladu s člankom 33. ovoga Zakona 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 ili f) kao nužnu privremenu preventivnu mjeru, posebno nakon nesreće.		

Članak 14. Obavješćivanje o nacionalnim pravilima 1. Države članice obavješćuju Komisiju i Agenciju o postojećim nacionalnim pravilima iz članka 13. stavka 2. u sljedećim slučajevima: (a)kada se o nacionalnom(-om) pravilu(-ima) nije obavijestilo do 15. lipnja 2016. U tom slučaju o njima se obavješćuje do 16. prosinca 2016.; (b) pri svakoj promjeni pravila; (c)ako je podnesen novi zahtjev za neprimjenu TSI-a u skladu s člankom 7.; (d)ako nacionalna pravila postanu suvišna nakon objave ili revidiranja dotičnog TSI-a. 2. Države članice obavješćuju o cjelovitom tekstu nacionalnih pravila iz stavka 1. putem odgovarajućeg informatičkog sustava u skladu s člankom 27. Uredbe (EU) 2016/796. 3. Države članice osiguravaju da su nacionalna pravila iz stavka 1., uključujući ona koja obuhvaćaju sučelja između vozilâ i mreža, lako dostupna, da su u javnoj domeni i da se u njima koristi terminologija koju sve zainteresirane strane mogu razumjeti. Od država članica može se zatražiti da pruže dodatne informacije o tim nacionalnim	**uz članak 14. stavci 4. - 8., 11., 13.** članak 40. (1) Nova nacionalna pravila za strukturne podsustave utvrđuju se u sljedećim slučajevima: a) kada TSI ne ispunjava u potpunosti osnovne zahtjeve ili b) kao hitnu preventivnu mjeru, posebice nakon nesreće. (2) Nacrti novih nacionalnih pravila iz stavka 1. točke a) ovoga članka, putem odgovarajućeg informatičkog sustava u skladu s člankom 27. Uredbe (EU) 2016/796, podnose se ERA-i i Europskoj 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 se pruža obrazloženje za uvođenje tog novog pravila. (3) Kada se donese određeno novo nacionalno pravilo iz stavka 1. točke a) ovoga članka, o njemu se obavješćuje ERA i Europska	U potpunosti preuzeto	

pravilima. 4. Države članice mogu utvrditi nova nacionalna pravila samo u sljedećim slučajevima: (a)kada TSI ne ispunjava u potpunosti osnovne zahtjeve; (b)kao hitnu preventivnu mjeru, posebice nakon nesreće. 5. Države članice podnose, putem odgovarajućeg informatičkog sustava u skladu s člankom 27. Uredbe (EU) 2016/796, nacrte novih nacionalnih pravila Agenciji i Komisiji na razmatranje prije očekivanog uvođenja predloženog novog pravila u nacionalni pravni sustav, pravovremeno i u rokovima iz članka 25. stavka 1. Uredbe (EU) 2016/796 te pružaju obrazloženje za uvođenje tog novog pravila. Države članice osiguravaju da je nacrt u dovoljnoj mjeri dovršen kako bi Agencija mogla provesti njegovo ispitivanje u skladu s člankom 25. stavkom 2. Uredbe (EU) 2016/796. 6. Kada donesu određeno novo nacionalno pravilo, države članice o njemu obavješćuju Agenciju i Komisiju putem odgovarajućeg informatičkog sustava u skladu s člankom 27. Uredbe (EU) 2016/796. 7. U slučaju hitnih preventivnih mjera države članice mogu odmah donijeti i	komisija putem odgovarajućeg informatičkog sustava u skladu s člankom 27. Uredbe (EU) 2016/796. (4) U slučaju hitnih preventivnih mjera može se odmah donijeti i primijeniti novo nacionalno pravilo iz stavka 1. točke b) ovoga članka. O tom nacionalnom pravilu obavješćuje se u skladu s člankom 27. stavkom 2. Uredbe (EU) 2016/796 i ono podliježe ocjeni ERA-e u skladu s člankom 26. stavcima 1., 2. i 5. Uredbe (EU) 2016/796. (5) Pri obavješćivanju o novom nacionalnom pravilu iz stavka 1. točke a) ovoga članka pruža se obrazloženje potrebe za tim pravilom kako bi se ispunio osnovni zahtjev koji još nije obuhvaćen relevantnim TSI-om. (6) Pravila i ograničenja izričito lokalne naravi, o kojima nisu obaviještene ERA i Europska komisija, navode se u registrima infrastrukture iz članka 72. ovoga Zakona. (7) Nacionalna pravila iz stavka 1.		

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. 8. Pri obavješćivanju o nacionalnom pravilu iz stavka 1. ili novom nacionalnom pravilu države članice pružaju obrazloženje potrebe za tim pravilom kako bi ispunile osnovni zahtjev koji još nije obuhvaćen relevantnim TSI-em. 9. Nacrte nacionalnih pravila i nacionalna pravila iz stavka 1. ispituje Agencija u skladu s postupcima utvrđenima u člancima 25. i 26. Uredbe (EU) 2016/796. 10. Komisija provedbenim aktima utvrđuje razvrstavanje nacionalnih pravila o kojima se obavijestilo u različite skupine s ciljem olakšavanja uzajamnog prihvaćanja u različitim državama članicama i stavljanja vozila na 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.	ovoga članka o kojima se nije obavijestilo ERA-u i Europsku komisiju u skladu s ovim člankom, ne primjenjuju se za potrebe ovoga Zakona.		
	uz članak 14. stavci 1., 2., 3., 9., 10. i 12. nije potrebno preuzimanje	Nije potrebno preuzimanje	odredbe se odnose na Europsku komisiju i Agenciju Europske unije za željeznice

11. Države članice mogu odlučiti da ne obavijeste o pravilima i ograničenjima izričito lokalne naravi. U takvim slučajevima države članice navode ta pravila i ograničenja u registrima infrastrukture iz članka 49. 12. Nacionalna pravila o kojima se obavijestilo u skladu s ovim člankom ne podliježu postupku obavješćivanja utvrđenom u Direktivi (EU) 2015/1535 Europskog parlamenta i Vijeća (14). 13. Nacionalna pravila o kojima se nije obavijestilo u skladu s ovim člankom ne primjenjuju se za potrebe ove Direktive.			
Članak 15. Postupak za sastavljanje „EZ” izjave o provjeri 1. Kako bi sastavio „EZ” izjavu o provjeri koja je potrebna za stavljanje na tržište i puštanje u uporabu iz poglavlja V., podnositelj zahtjeva zahtijeva od tijela ili tijelâ za ocjenjivanje sukladnosti koje je odabrao u tu svrhu da provede(-u) postupak „EZ” provjere naveden u Prilogu IV. 2. Podnositelj zahtjeva sastavlja „EZ” izjavu o provjeri podsustava. Podnositelj zahtjeva pod svojom isključivom	**uz članak 15., stavci 1. - 8.** članak 41. (1) Podnositelj zahtjeva zahtijeva od jednog ili više tijela za ocjenjivanje sukladnosti koje je odabrao u svrhu provedbe postupka EU provjere navedene u Prilogu VI. ovoga Zakona kako bi sastavio EU izjavu o provjeri koja je potrebna za stavljanje na tržište i puštanje u uporabu. (2) Podnositelj zahtjeva mora sastaviti EU izjavu o provjeri podsustava te pod svojom	U potpunosti preuzeto	

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. 3. Zadaća prijavljenog tijela odgovornog za „EZ” provjeru podsustava počinje u fazi projektiranja i obuhvaća čitavo razdoblje proizvodnje sve do faze preuzimanja prije početka stavljanja podsustava na tržište ili puštanja u uporabu. U skladu s relevantnim TSI-em, ona također obuhvaća provjeru sučeljâ dotičnog podsustava u odnosu na sustav čijim sastavnim dijelom on postaje. 4. Podnositelj zahtjeva odgovoran je za prikupljanje tehničke dokumentacije koju treba priložiti „EZ” izjavi o provjeri. Ta tehnička dokumentacija sadržava sve potrebne dokumente koji se odnose na značajke podsustava i, prema potrebi, sve dokumente o potvrđivanju sukladnosti sastavnih dijelova interoperabilnosti. Ona također sadrži sve elemente koji se odnose na uvjete i ograničenja uporabe te upute o servisiranju, stalnom ili rutinskom nadgledanju, prilagođavanju i održavanju. 5. U slučaju obnove ili modernizacije podsustava koja za posljedicu ima izmjenu	isključivom odgovornošću izjavljuje da je dotični podsustav podvrgnut odgovarajućim postupcima provjere i da ispunjava zahtjeve mjerodavnog prava Europske unije i svakog mjerodavnog nacionalnog pravila. EU izjavu o provjeri podsustava i prateću dokumentaciju podnositelj zahtjeva označuje datumom i potpisuje. (3) Zadaća prijavljenog tijela odgovornog za EU 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-om, EU provjera podsustava također obuhvaća provjeru sučelja dotičnog podsustava u odnosu na sustav čijim sastavnim dijelom on postaje. (4) Podnositelj zahtjeva odgovoran je za prikupljanje tehničke dokumentacije koju treba priložiti EU izjavi o provjeri, a koja sadržava sve potrebne dokumente koji se odnose na značajke podsustava i,		

tehničke dokumentacije i koja utječe na valjanost već provedenih postupaka provjera, podnositelj zahtjeva procjenjuje potrebu za novom „EZ” izjavom o provjeri. 6. Prijavljeno tijelo može izdati privremenu potvrdu o provjeri kako bi obuhvatilo određene faze postupka provjere ili određene dijelove podsustava. 7. Ako to relevantni TSI-ovi omogućuju, prijavljeno tijelo može izdati potvrde o provjeri za jedan ili više podsustava ili određenih dijelova tih podsustava. 8. Države članice određuju tijela odgovorna za provedbu postupka provjere u skladu s nacionalnim pravilima. U tom smislu, imenovana tijela odgovorna su za s time povezane zadaće. Ne dovodeći u pitanje članak 30., država članica može odrediti prijavljeno tijelo kao imenovano tijelo te u tom slučaju jedinstveno tijelo za ocjenjivanje sukladnosti može provesti cijeli postupak. 9. Komisija provedbenim aktima može odrediti: (a)pojedinosti „EZ” postupaka provjere podsustava, uključujući postupak provjere u slučaju nacionalnih pravila i dokumente koje podnositelj zahtjeva podnosi za potrebe tog postupka; (b)obrasce za „EZ” izjavu o provjeri, među	prema potrebi, sve dokumente o potvrđivanju sukladnosti interoperabilnih sastavnih dijelova, sve elemente koji se odnose na uvjete i ograničenja uporabe i upute o servisiranju, stalnom ili rutinskom nadgledanju, prilagođavanju i održavanju. (5) U slučaju obnove ili modernizacije podsustava koja za posljedicu ima izmjenu tehničke dokumentacije i koja utječe na valjanost već provedenih postupaka provjera, podnositelj zahtjeva mora procijeniti postoji li potreba za novom EU izjavom o provjeri. (6) Prijavljeno tijelo može izdati privremenu potvrdu o provjeri kako bi obuhvatilo određene faze postupka provjere ili određene dijelove podsustava. (7) Ukoliko relevantni TSI-ovi omogućuju, prijavljeno tijelo može izdati potvrde o provjeri za jedan ili više podsustava ili određenih dijelova tih podsustava. (8) Ministarstvo nadležno za		

ostalim u slučaju izmjene podsustava ili u slučaju dodatnih provjera, privremenu potvrdu o provjeri te obrasce za dokumente tehničke dokumentacije koji se moraju priložiti uz te izjave, kao i obrasce za potvrdu o provjeri. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 51. stavka 3.	željeznički promet ovlašćuje imenovana tijela koja su odgovorna za provedbu postupka provjere u skladu s nacionalnim pravilima. (9) Ne dovodeći u pitanje članak 56. ovoga Zakona, ministarstvo nadležno za željeznički promet može odrediti prijavljeno tijelo kao imenovano tijelo te u tom slučaju jedinstveno tijelo za ocjenjivanje sukladnosti može provesti cijeli postupak.		
	uz članak 15. stavak 9. nije potrebno preuzimanje	Nije potrebno preuzimanje	odredbe se odnose na Europsku komisiju
Članak 16. Neusklađenost podsustavâ s osnovnim zahtjevima 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	**uz članak 16., stavci 1. i 3.** članak 42. (1) Kada ASŽ utvrdi da strukturni podsustav koji je obuhvaćen EU izjavom o provjeri s priloženom tehničkom dokumentacijom nije u potpunosti u skladu s ovim Zakonom i posebno ne ispunjava osnovne zahtjeve, može zatražiti provedbu	U potpunosti preuzeto	

provedbu dodatnih provjera. 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. 3. Država članica koja podnosi zahtjev navodi je li nepostojanje potpune usklađenosti s ovom Direktivom posljedica: (a)neusklađenosti s osnovnim zahtjevima ili s TSI-em ili nepravilne primjene TSI-a, u kojem slučaju Komisija odmah obavješćuje državu članicu u kojoj prebiva osoba koja je neopravdano sastavila „EZ" izjavu o provjeri i od države članice zahtijeva da poduzme odgovarajuće mjere; (b)nepotpunosti TSI-a, u kojem se slučaju primjenjuje postupak izmjene TSI-a kako je navedenu u članku 6.	dodatnih provjera. (2) Prilikom podnošenja zahtjeva za provedbu dodatnih provjera navodi se je li nepostojanje potpune usklađenosti s ovim Zakonom posljedica: a) neusklađenosti s osnovnim zahtjevima ili s TSI-om ili nepravilne primjene TSI-a, u kojem slučaju Europska komisija odmah obavješćuje državu članicu Europske unije u kojoj prebiva osoba koja je neopravdano sastavila EU izjavu o provjeri i od dotične države članice Europske unije zahtijeva da poduzme odgovarajuće mjere b) nepotpunosti TSI-a, u kojem se slučaju primjenjuje postupak izmjene TSI-a kako je navedeno u članku 6. Direktive (EU) 2016/797.		

	uz članak 16. stavak 2. nije potrebno preuzimanje	Nije potrebno preuzimanje	odredbe se odnose na Europsku komisiju
Članak 17. Pretpostavka sukladnosti Za sastavne dijelove interoperabilnosti i podsustave koji su sukladni s usklađenim normama ili njihovim dijelovima, a na koje su upućivanja objavljena u Službenom listu Europske unije, pretpostavlja se da su sukladni s osnovnim zahtjevima obuhvaćenim tim normama ili njihovim dijelovima.	**uz članak 17.** članak 43. Za interoperabilne sastavne dijelove 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.	U potpunosti preuzeto	
POGLAVLJE V. STAVLJANJE NA TRŽIŠTE I PUŠTANJE U UPORABU Članak 18. Odobrenje za puštanje nepokretnih postrojenja u uporabu 1. Pružni prometno-upravljački i signalno-	**uz članak 18.** članak 44. (1) Pružni prometno-upravljački i signalni te energetski i infrastrukturni podsustavi puštaju se u uporabu samo ako su projektirani, izrađeni i ugrađeni tako da ispunjavaju osnovne	U potpunosti preuzeto	

sigurnosni te elektroenergetski i građevinski podsustavi puštaju se u uporabu samo ako su projektirani, izrađeni i ugrađeni tako da ispunjavaju osnovne zahtjeve i ako je primljeno odgovarajuće odobrenje u skladu sa stavcima 3. i 4. 2. Svako nacionalno tijelo nadležno za sigurnost odobrava puštanje u uporabu elektroenergetskih i građevinskih podsustava te 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 odobrenjâ 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	zahtjeve i ako je primljeno odgovarajuće odobrenje u skladu sa stavcima 3. i 4. ovoga članka. (2) ASŽ odobrava puštanje u uporabu energetskih podsustava i infrastrukturnih podsustava te pružnih prometno-upravljačkih i signalnih podsustava koji se nalaze ili su u uporabi na području Republike Hrvatske. (3) ASŽ mora pružiti detaljne upute o načinu ishođenja odobrenja iz ovoga članka. Upute za podnošenje zahtjeva, u kojima se opisuju i objašnjavaju zahtjevi za ta odobrenja i navode potrebni dokumenti, stavljaju se na raspolaganje podnositeljima zahtjeva bez naknade te ERA i ASŽ surađuju u pružanju takvih informacija. (4) Prilikom podnošenja zahtjeva za odobrenje za puštanje u uporabu nepokretnih postrojenja ASŽ-u podnositelj zahtjeva prilaže dokumentaciju koja uključuje dokumentirane dokaze o: a) izjavama o provjeri iz članka		

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 nacrta specifikacija natječaja ili opisa predviđenih tehničkih rješenja koja su izrađena nakon pozitivne odluke, usklađenosti s rezultatima postupka iz članka 30. stavka 2. Uredbe (EU) 2016/796. 5. U roku od mjesec dana od primitka zahtjeva podnositelja, nacionalno tijelo nadležno za sigurnost 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	41. ovoga Zakona b) tehničkoj kompatibilnosti podsustava sa sustavom u koji se integriraju, utvrđenoj na temelju relevantnih TSI-ova, nacionalnih pravila i registara c) sigurnoj integraciji podsustava, utvrđenoj na temelju relevantnih TSI-ova, nacionalnih pravila te CSM-ova određenih u članku 6. Direktive (EU) 2016/798 d) u slučaju pružnih prometno-upravljačkih i signalnih podsustava koji obuhvaćaju opremu Europskog sustava upravljanja i nadzora vlakova (ETCS) i/ili Mobilne radijske komunikacije (RMR), pozitivne odluke ERA-e izdane u skladu s člankom 19. Direktive (EU) 2016/797 i e) u slučaju promjene nacrta specifikacija natječaja ili opisa predviđenih tehničkih rješenja koja su izrađena nakon pozitivne odluke, usklađenosti s rezultatima postupka iz članka		

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;	30. stavka 2. Uredbe (EU) 2016/796. (5) U roku od mjesec dana od primitka zahtjeva podnositelja, ASŽ mora obavijestiti podnositelja zahtjeva da je dokumentacija potpuna ili tražiti relevantne dodatne informacije, za čije pružanje određuje razuman rok. (6) ASŽ provjerava potpunost, relevantnost i dosljednost dokumentacije, i, u slučaju pružne opreme ERTMS-a, usklađenost s pozitivnom odlukom ERA-e izdanom u skladu s člankom 19. Direktive (EU) 2016/797 i, prema potrebi, usklađenost s rezultatom postupka iz članka 30. stavka 2. Uredbe (EU) 2016/796. Nakon takve potvrde, ASŽ 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. (7) U slučaju obnove ili		

(c)to zahtijevaju nacionalni planovi provedbe koje su utvrdile države članice; ili (d)izmijenjene su vrijednosti parametara na temelju kojih je već dodijeljeno odobrenje. Nacionalno tijelo nadležno za sigurnost donosi svoju odluku u unaprijed utvrđenom, razumnom roku, a u svakom slučaju u roku od četiri mjeseca od primitka svih relevantnih informacija. 7. Nacionalno tijelo nadležno za sigurnost dužno je primjereno utemeljiti odluku kojom se odbija zahtjev za odobrenje za puštanje u uporabu nepokretnih postrojenja. Podnositelj zahtjeva može, u roku od mjeseca dana od primitka negativne odluke, nacionalnom tijelu nadležnom za sigurnost podnijeti zahtjev da preispita svoju odluku. Uz zahtjev se prilaže obrazloženje. Nacionalno tijelo nadležno za sigurnost ima dva mjeseca od datuma primitka zahtjeva za preispitivanje da potvrdi ili opozove svoju odluku. Ako negativna odluka nacionalnog tijela nadležnog za sigurnost bude potvrđena, podnositelj zahtjeva može podnijeti žalbu tijelu za žalbe koje određuje nadležna država članica u skladu s člankom 18. stavkom 3. Direktive (EU) 2016/798.	modernizacije postojećih podsustava, podnositelj zahtjeva šalje ASŽ-u dokumentaciju u kojoj se opisuje projekt. U roku od mjesec dana od primitka zahtjeva podnositelja, ASŽ mora obavijestiti podnositelja zahtjeva da je dokumentacija potpuna ili tražiti relevantne dodatne informacije, za čije pružanje određuje razuman rok. ASŽ, u suradnji s ERA-om u slučaju pružnih projekata ERTMS-a, mora ispitati dokumentaciju i donijeti odluku 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 za pojedini TSI ili d) izmijenjene su vrijednosti parametara na temelju kojih je već dodijeljeno odobrenje.		

	(8) ASŽ mora donijeti svoju odluku iz stavka 7. ovoga članka u unaprijed utvrđenom razumnom roku, a u svakom slučaju u roku od četiri mjeseca od primitka svih relevantnih informacija. (9) ASŽ mora primjereno obrazložiti odluku kojom se odbija zahtjev za odobrenje za puštanje u uporabu nepokretnih postrojenja. Podnositelj zahtjeva može, u roku od mjesec dana od primitka negativne odluke, ASŽ-u podnijeti obrazloženi zahtjev da preispita svoju odluku. (10) ASŽ mora u roku dva mjeseca od datuma primitka zahtjeva za preispitivanje potvrditi ili opozovati svoju odluku. Ako negativna odluka ASŽ-a bude potvrđena, podnositelj zahtjeva može pokrenuti upravni spor pred nadležnim upravnim sudom kako je propisano člankom 18. ovoga Zakona.		

Članak 19. Usklađena provedba ERTMS-a u Uniji 1. U slučaju pružnih prometno-upravljačkih i signalno-sigurnosnih podsustava koji obuhvaćaju opremu ETCS-a i/ili GSM-R-a, Agencija osigurava usklađenu primjenu ERTMS-a u Uniji. 2. Kako bi se osigurala usklađena primjena ERTMS-a i interoperabilnost na razini Unije, prije svakog poziva za podnošenje ponuda povezanih s pružnom opremom ERTMS-a Agencija provjerava jesu li predviđena tehnička rješenja u potpunosti usklađena s relevantnim TSI-ovima i stoga u potpunosti interoperabilna. 3. Podnositelj zahtjeva podnosi zahtjev za odobrenje Agencije. Uz zahtjev koji se odnosi na pojedinačne projekte ERTMS-a ili za kombinaciju projekata, prugu, skupinu pruga ili mrežu, prilaže se dokumentacija koja uključuje: (a)nacrt specifikacija natječaja ili opis predviđenih tehničkih rješenja; (b)dokumentirane dokaze uvjeta potrebnih za tehničku i operativnu kompatibilnost podsustava s vozilima koja su namijenjena za rad na određenoj mreži; (c)dokumentirane dokaze o usklađenosti predviđenih tehničkih rješenja s	**uz članak 19. stavak 3.** članak 45. (1) Zahtjev za odobrenje za puštanje u uporabu pružnih prometno-upravljačkih i signalnih podsustava koji obuhvaćaju opremu ETCS-a i/ili RMR-a podnositelj zahtjeva podnosi ERA-i. (2) Uz zahtjev iz stavka 1. ovoga članka koji se odnosi na pojedinačne projekte ERTMS-a ili za kombinaciju projekata, prugu, skupinu pruga ili mrežu, prilaže se dokumentacija koja uključuje: a) nacrt specifikacija natječaja ili opis predviđenih tehničkih rješenja b) dokumentirane dokaze uvjeta potrebnih za tehničku i operativnu kompatibilnost podsustava s vozilima koja su namijenjena za rad na određenoj mreži c) dokumentirane dokaze o usklađenosti predviđenih tehničkih rješenja s relevantnim	U potpunosti preuzeto	

relevantnim TSI-ovima; (d)sve ostale relevantne dokumente, kao što su mišljenja nacionalnih tijela nadležnih za sigurnost, izjave o provjeri ili potvrde o sukladnosti. Taj zahtjev i informacije o svim zahtjevima, fazama relevantnih postupaka i njihovom ishodu, te, prema potrebi, zahtjevi i odluke odbora za žalbe podnose se putem jedinstvene kontaktne točke iz članka 12. Uredbe (EU) 2016/796. Nacionalna tijela nadležna za sigurnost mogu izdati mišljenje o zahtjevu za odobrenje podnositelju zahtjeva prije podnošenja zahtjeva ili Agenciji nakon takvog podnošenja. 4. U roku od mjesec dana od primitka zahtjeva podnositelja Agencija obavješćuje podnositelja zahtjeva da je dokumentacija potpuna ili traži potrebne dodatne informacije, za čije pružanje određuje razuman rok. Agencija izdaje pozitivnu odluku ili obavješćuje podnositelja zahtjeva o mogućim nedostatcima 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	TSI-om d) sve ostale relevantne dokumente, kao što su mišljenja nacionalnih tijela nadležnih za sigurnost, EU izjave o provjeri ili EU potvrde o sukladnosti. (3) Zahtjev i dokumentacija iz stavaka 1. i 2. ovoga članka, informacije o 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. (4) ASŽ može izdati mišljenje o zahtjevu iz stavka 1. ovoga članka podnositelju zahtjeva prije podnošenja zahtjeva ili ERA-i nakon podnošenja zahtjeva.		
	uz članak 19. stavci 1., 2., 4., 5. i 6. nije potrebno preuzimanje	Nije potrebno preuzimanje	odredbe se odnose na Agenciju Europske unije za željeznice

sigurnost. Ako se podnositelj zahtjeva složi s nedostatcima koje je utvrdila Agencija, podnositelj zahtjeva ispravlja nacrt projekta i Agenciji predaje novi zahtjev za odobrenje. Ako se podnositelj zahtjeva ne složi s nedostacima koje je utvrdila Agencija, primjenjuje se postupak iz stavka 5. U slučaju iz članka 7. stavka 1. točke (a), podnositelj zahtjeva ne traži novo ocjenjivanje. 5. Ako odluka Agencije nije pozitivna, Agencija je obrazlaže na odgovarajući način. Podnositelj zahtjeva može u roku od mjesec dana od primitka takve odluke podnijeti obrazloženi zahtjev za preispitivanje odluke od strane Agencije. Agencija potvrđuje ili opoziva svoju odluku u roku od dva mjeseca od datuma primitka zahtjeva. Ako Agencija potvrdi svoju prvotnu odluku, podnositelj zahtjeva ima pravo podnijeti žalbu odboru za žalbe uspostavljenom u skladu s člankom 55. Uredbe (EU) 2016/796. 6. U slučaju promjene nacrta specifikacija natječaja ili opisa predviđenih tehničkih rješenja do koje je došlo nakon pozitivne odluke, podnositelj zahtjeva bez odgode obavješćuje Agenciju i nacionalno tijelo nadležno za sigurnost putem jedinstvene kontaktne točke iz članka 12. Uredbe (EU)			

2016/796. U tom slučaju primjenjuje se članak 30. stavak 2. te Uredbe.			
Članak 20. Stavljanje mobilnih podsustava na tržište 1. Podnositelj zahtjeva stavlja mobilne podsustave na tržište samo ako su projektirani, izrađeni i ugrađeni tako da ispunjavaju osnovne zahtjeve. 2. Podnositelj zahtjeva posebno osigurava postojanje odgovarajuće izjave o provjeri.	**uz članak 20.** članak 46. (1) Podnositelj zahtjeva smije staviti pokretne podsustave na tržište samo ako su projektirani, izrađeni i ugrađeni tako da ispunjavaju osnovne zahtjeve. (2) Podnositelj zahtjeva posebno mora osigurati postojanje odgovarajuće izjave o provjeri.	U potpunosti preuzeto	
Članak 21. Odobrenje za stavljanje vozila na tržište 1. Podnositelj zahtjeva stavlja vozilo na tržište tek nakon što je primio odobrenje za stavljanje vozila na tržište, koje izdaje Agencija u skladu sa stavcima od 5. do 7. ili nacionalno tijelo nadležno za sigurnost u skladu sa stavkom 8.	**uz članak 21. stavci 1., 2., 3., 4., 5., 7., 8., 10., 11., 12., 13., 16. i 17.** članak 47. (1) Podnositelj zahtjeva smije staviti vozilo na tržište tek nakon što je primio odobrenje za stavljanje vozila na tržište, koje izdaje ERA u skladu sa stavcima 9. do 12. ovoga članka i člankom 21. stavkom 6. Direktive	U potpunosti preuzeto	

2. U svojem zahtjevu za odobrenje za stavljanje vozila na tržište podnositelj zahtjeva određuje područje uporabe vozila. Zahtjev uključuje dokaze da je provjerena tehnička kompatibilnost između vozila i mreže područja uporabe. 3. Uz zahtjev za odobrenje za stavljanje vozila na tržište prilaže se dokumentacija u vezi s vozilom ili tipom vozila te uključuje dokumentirane dokaze o: (a)stavljanju na tržište mobilnih podsustava od kojih se sastoji vozilo u skladu s člankom 20., na temelju „EZ" izjave o provjeri; (b)tehničkoj kompatibilnosti podsustava iz točke (a) u vozilu, utvrđenoj na temelju relevantnih TSI-a i, prema potrebi, nacionalnih pravila; (c)sigurnoj integraciji podsustava iz točke (a) u vozilu, utvrđenoj na temelju relevantnih TSI-a i, prema potrebi, nacionalnih pravila te CSM-ova iz članka 6. Direktive (EU) 2016/798; (d)tehničkoj kompatibilnosti vozila s mrežom na području uporabe iz stavka 2., utvrđenoj na temelju relevantnih TSI-a i, prema potrebi, nacionalnih pravila, registara infrastrukture te CSM-a za procjenu rizika iz članka 6. Direktive (EU) 2016/798. Taj zahtjev i informacije o svim zahtjevima,	(EU) 2016/797 ili ASŽ u skladu sa stavcima 13. do 16. ovoga članka. (2) U zahtjevu za odobrenje za stavljanje vozila na tržište podnositelj zahtjeva određuje područje uporabe vozila te prilaže dokaze da je provjerena tehnička kompatibilnost između vozila i mreže područja uporabe. (3) Uz zahtjev za odobrenje za stavljanje vozila na tržište prilaže se dokumentacija u vezi s vozilom ili tipom vozila te uključuje dokumentirane dokaze o: a) stavljanju na tržište pokretnih podsustava od kojih se sastoji vozilo u skladu s člankom 46. ovoga Zakona, na temelju EU izjave o provjeri b) tehničkoj kompatibilnosti podsustava iz točke a) ovoga stavka u vozilu, utvrđenoj na temelju relevantnih TSI-ova i, prema potrebi, nacionalnih pravila c) sigurnoj integraciji podsustava		

fazama relevantnih postupaka i njihovom ishodu te, prema potrebi, zahtjevi i odluke odbora za žalbe podnose se putem jedinstvene kontaktne točke iz članka 12. Uredbe (EU) 2016/796. Kada su za dobivanje dokumentiranih dokaza o tehničkoj kompatibilnosti iz prvog podstavka točaka (b) i (d) potrebna ispitivanja, uključena nacionalna tijela nadležna za sigurnost mogu podnositelju zahtjeva izdati privremeno odobrenje za upotrebu vozila u svrhu praktičnih provjera na mreži. Upravitelj infrastrukture, uz savjetovanje s podnositeljem zahtjeva, ulaže sve napore da osigura provedbu svih ispitivanja u roku od tri mjeseca od primitka zahtjeva podnositelja. Prema potrebi, nacionalno tijelo nadležno za sigurnost poduzima mjere kojima se osigurava provedba tih ispitivanja. 4. Agencija ili, u slučaju iz stavka 8., nacionalno tijelo nadležno za sigurnost izdaje odobrenja za vozila za stavljanje na tržište ili obavješćuje podnositelja zahtjeva o negativnoj odluci unutar unaprijed određenog razumnog roka te, u svakom slučaju, u roku od četiri mjeseca nakon primitka svih relevantnih informacija od podnositelja zahtjeva. Agencija ili, u slučajevima predviđenima u stavku 8., nacionalno tijelo nadležno za sigurnost primjenjuje praktične aranžmane o postupku izdavanja odobrenja koji se utvrđuju u	iz točke a) ovoga stavka u vozilu, utvrđenoj na temelju relevantnih TSI-ova i, prema potrebi, nacionalnih pravila te CSM-ova iz članka 6. Direktive (EU) 2016/798 d) tehničkoj kompatibilnosti vozila s mrežom na području uporabe iz stavka 2. ovoga članka, utvrđenoj na temelju relevantnih TSI-ova i, prema potrebi, nacionalnih pravila, registara infrastrukture te CSM-ova za procjenu rizika iz članka 6. Direktive (EU) 2016/798. (4) Zahtjev za odobrenje za stavljanje vozila na tržište i informacije o 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. (5) Kada su za dobivanje dokumentiranih dokaza o tehničkoj kompatibilnosti iz stavka 3. točaka b) i d) ovoga članka potrebna ispitivanja, uključena nacionalna		

provedbenom aktu, kako je navedeno u stavku 9. Ta odobrenja omogućuju stavljanje vozila na tržište Unije. 5. Agencija izdaje odobrenje za stavljanje vozila na tržište za vozila koja imaju područje uporabe u jednoj ili više država članica. Kako bi izdala takva odobrenja, Agencija: (a)ocjenjuje elemente dokumentacije navedene u stavku 3. prvom podstavku točkama (b), (c) i (d) kako bi provjerile cjelovitost, relevantnost i dosljednost dokumentacije u odnosu na relevantne TSI-ove; i (b)upućuje dokumentaciju podnositelja zahtjeva nacionalnom tijelu nadležnom za sigurnost za namjeravano područje uporabe radi ocjenjivanja dokumentacije kako bi se provjerile njezina cjelovitost, relevantnost i dosljednost u odnosu na stavak 3. prvi podstavak točku (d) te na elemente navedene u stavku 3. prvom podstavku točkama (a), (b) i (c) u odnosu na relevantna nacionalna pravila. U okviru ocjena iz točaka (a) i (b) i u slučaju opravdane sumnje Agencija ili nacionalna tijela nadležna za sigurnost mogu zatražiti provedbu ispitivanja na mreži. Kako bi se olakšala ta ispitivanja, uključena nacionalna tijela nadležna za sigurnost mogu podnositelju zahtjeva izdati privremena odobrenja za uporabu vozila za provedbu	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, osigurava provedbu svih ispitivanja u roku od tri mjeseca od primitka zahtjeva podnositelja. (6) Prema potrebi, ASŽ poduzima mjere kojima se osigurava provedba ispitivanja iz stavka 5. ovoga članka na području Republike Hrvatske. (7) U slučaju iz stavaka od 13. do 16. ovoga članka, ASŽ izdaje odobrenja za stavljanje vozila na tržište ili obavješćuje podnositelja zahtjeva o negativnoj ocjeni unutar unaprijed određenog razumnog roka te, u svakom slučaju, u roku od četiri mjeseca od uredno podnesenog zahtjeva. (8) U slučajevima predviđenima stavcima 13. do 16. ovoga članka, ASŽ primjenjuje praktične aranžmane o postupku izdavanja odobrenja kako je utvrđeno Provedbenom uredbom Komisije		

ispitivanja na mreži. Upravitelj infrastrukture ulaže sve napore da osigura provedbu svih ispitivanja u roku od tri mjeseca od zahtjeva Agencije ili nacionalnog tijela nadležnog za sigurnost. 6. U roku od mjesec dana od primitka zahtjeva podnositelja Agencija obavješćuje podnositelja zahtjeva da je dokumentacija potpuna ili traži relevantne dodatne informacije, za čije pružanje određuje razuman rok. S obzirom na cjelovitost, relevantnost i dosljednost dokumentacije Agencija također može ocijeniti elemente navedene u stavku 3. točki (d). Agencija u cijelosti uzima u obzir ocjene iz stavka 5. prije donošenja odluke o izdavanju odobrenja za stavljanje vozila na tržište. Agencija izdaje odobrenje za stavljanje vozila na tržište ili obavješćuje podnositelja zahtjeva o svojoj negativnoj odluci u unaprijed utvrđenom, razumnom roku, a u svakom slučaju u roku od četiri mjeseca od primitka svih potrebnih informacija. U slučaju neprimjene jednog ili više TSI-a ili njihovih dijelova kako je navedeno u članku 7., Agencija izdaje odobrenje za vozilo tek nakon primjene postupka utvrđenog u tom članku. Agencija preuzima punu odgovornost za odobrenja koja izdaje.	(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.) (u daljnjem tekstu: Provedbena uredba Komisije (EU) 2018/545). Ta odobrenja omogućuju stavljanje vozila na tržište Europske unije. (9) ERA dostavlja dokumentaciju podnositelja zahtjeva za namjeravano područje uporabe u Republici Hrvatskoj ASŽ-u, koji radi ocjenjivanja provjerava cjelovitost, relevantnost i dosljednost dokumentacije u odnosu na stavak 3. točku d) ovoga članka te na elemente navedene u stavku 3. točkama a) do c) ovoga članka u odnosu na relevantna nacionalna pravila. (10) U okviru ocjena iz stavka 9. ovoga članka i u slučaju opravdane sumnje ASŽ može zatražiti provedbu ispitivanja na mreži. Kako bi se		

7. Ako se Agencija ne složi s negativnom ocjenom jednog ili više nacionalnih tijela nadležnih za sigurnost u skladu sa stavkom 5. točkom (b), o tome obavješćuje dotično tijelo ili tijela i navodi razloge za svoje neslaganje. Agencija i nacionalno tijelo ili nacionalna tijela nadležna za sigurnost surađuju s ciljem postizanja dogovora o uzajamno prihvatljivoj ocjeni. Agencija i nacionalno tijelo ili nacionalna tijela nadležna za sigurnost prema potrebi mogu odlučiti u taj postupak uključiti i podnositelja zahtjeva. Ako u roku od mjeseca dana nakon što je Agencija o svojem neslaganju obavijestila nacionalno tijelo ili nacionalna tijela nadležna za sigurnost nije bilo moguće postići dogovor o uzajamno prihvatljivoj ocjeni, Agencija donosi konačnu odluku, osim ako su nacionalno tijelo ili nacionalna tijela nadležna za sigurnost predmet uputila na arbitražu pred odbor za žalbe koji je uspostavljen u skladu s člankom 55. Uredbe (EU) 2016/796. Odbor za žalbe odlučuje o tome hoće li potvrditi nacrt odluke Agencije u roku od mjesec dana od zahtjeva nacionalnog tijela ili nacionalnih tijela nadležnih za sigurnost. Ako se odbor za žalbe složi s Agencijom, Agencija donosi odluku bez odgode. Ako se odbor za žalbe složi s negativnom ocjenom nacionalnog tijela nadležnog za	olakšala ta ispitivanja, ASŽ može podnositelju zahtjeva izdati privremena odobrenja za uporabu vozila za provedbu ispitivanja na mreži. Upravitelj infrastrukture osigurava provedbu svih ispitivanja u roku od tri mjeseca od zahtjeva ASŽ-a. (11) Ako se ERA ne složi s negativnom ocjenom ASŽ-a u skladu sa stavkom 9. ovoga članka, o tome obavješćuje ASŽ i navodi razloge za svoje neslaganje. ERA i ASŽ surađuju s ciljem postizanja dogovora o uzajamno prihvatljivoj ocjeni, pri čemu mogu odlučiti u taj postupak uključiti i podnositelja zahtjeva. Ako u roku od mjesec dana nakon što je ERA o svojem neslaganju obavijestila ASŽ nije bilo moguće postići dogovor o uzajamno prihvatljivoj ocjeni, ERA donosi konačnu odluku, osim ako je ASŽ predmet uputio na arbitražu pred odbor za žalbe koji je uspostavljen u skladu s člankom 55. Uredbe (EU) 2016/796. (12) Ako se ERA ne složi s		

sigurnost, Agencija izdaje odobrenje za područje uporabe koje isključuje dijelove mreže za koje je dobivena negativna ocjena. Ako se Agencija ne složi s pozitivnom ocjenom jednog ili više nacionalnih tijela nadležnih za sigurnost u skladu sa stavkom 5. točkom (b), ona o tome 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 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	pozitivnom ocjenom ASŽ-a u skladu sa stavkom 9. ovoga članka, ona o tome obavješćuje ASŽ i navodi razloge za svoje neslaganje. ERA i ASŽ surađuju s ciljem postizanja dogovora o uzajamno prihvatljivoj ocjeni, pri čemu mogu odlučiti u taj postupak uključiti i podnositelja zahtjeva. Ako u roku od mjeseca dana nakon što je ERA o svom neslaganju obavijestila ASŽ nije bilo moguće postići dogovor o uzajamno prihvatljivoj ocjeni, ERA donosi konačnu odluku. (13) Kada je područje uporabe ograničeno samo na mrežu u Republici Hrvatskoj, ASŽ može, na vlastitu odgovornost i na zahtjev podnositelja zahtjeva, izdati odobrenje za stavljanje vozila na tržište. Kako bi izdalo takvo odobrenje, ASŽ ocjenjuje dokumentaciju u odnosu na elemente navedene u stavku 3. ovoga članka i u skladu s postupcima koji su utvrđeni u Provedbenoj uredbi Komisije (EU) 2018/545. (14) U roku od mjesec dana od		

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. Kada je područje uporabe ograničeno na državno područje jedne države članice, te u slučaju neprimjene jednog ili više TSI-ova ili njihovih dijelova kako je navedeno u članku 7., nacionalno tijelo nadležno za sigurnost izdaje odobrenje tek nakon primjene postupka utvrđenog u tom članku. Nacionalno tijelo nadležno za sigurnost preuzima punu odgovornost za odobrenja koja izdaje. 9. Do 16. lipnja 2018. Komisija provedbenim aktima donosi praktične aranžmane u kojima se utvrđuje:	primitka zahtjeva iz stavka 13. ovoga članka, ASŽ mora obavijestiti podnositelja zahtjeva da je dokumentacija potpuna ili tražiti relevantne dodatne informacije. Odobrenje je važeće i bez proširenja područja uporabe za vozila koja voze do kolodvora u susjednim državama članicama Europske unije 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. (15) Kada je područje uporabe ograničeno na područje Republike Hrvatske, te u slučaju neprimjene jednog ili više TSI-ova ili njihovih dijelova kako je navedeno u članku 33. ovoga Zakona, ASŽ izdaje odobrenje tek nakon primjene postupka utvrđenog u tom članku. (16) ASŽ preuzima punu		

(a)način na koji podnositelj zahtjeva ispunjava zahtjeve za odobrenje za stavljanje vozila na tržište i za odobrenje za tip vozila utvrđene u ovom članku te popis potrebnih dokumenata; (b)pojedinosti postupka odobravanja, kao što su postupovne faze i rokovi za svaku fazu postupka; (c)način na koji Agencija i nacionalno tijelo nadležno za sigurnost poštuju zahtjeve utvrđene u ovom članku tijekom različitih faza postupka podnošenja zahtjeva i odobravanja, među ostalim pri ocjenjivanju dokumentacije podnositelja zahtjeva. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 51. stavka 3. Njima se uzima u obzir iskustvo stečeno tijekom pripreme sporazumâ o suradnji iz stavka 14. ovog članka. 10. U odobrenjima za stavljanje vozila na tržište navode se: (a) područje (područja) uporabe; (b)vrijednosti parametara navedene u TSI-ovima i, ako je primjenjivo, u nacionalnim pravilima, za provjeru tehničke kompatibilnosti između vozila i područja uporabe; (c)usklađenost vozila s relevantnim TSI-ovima i skupovima nacionalnih pravila, u odnosu na parametre iz točke (b);	odgovornost za odobrenja koja izdaje. (17) U odobrenjima za stavljanje vozila na tržište navode se: a) područje (područja) uporabe b) vrijednosti parametara navedene u TSI-ovima i, ako je primjenjivo, u nacionalnim pravilima, za provjeru tehničke kompatibilnosti između vozila i područja uporabe c) usklađenost vozila s relevantnim TSI-ovima i nacionalnim pravilima, u odnosu na parametre iz točke b) ovoga stavka d) uvjeti korištenja vozilom i druga ograničenja. (18) 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 stavcima 11. i 12. ovoga članka obrazlaže se na odgovarajući način.		

(d)uvjeti korištenja vozilom i druga ograničenja. 11. Svaka odluka kojom se odbija odobrenje za stavljanje vozila na tržište ili kojom se isključuju dijelovi mreže u skladu s negativnom ocjenom kako je navedeno u stavku 7. obrazlaže se na odgovarajući način. U roku od mjesec dana od 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. Ako negativna ocjena Agencije bude potvrđena, podnositelj zahtjeva može podnijeti žalbu odboru za žalbe određenom u skladu s člankom 55. Uredbe (EU) 2016/796. Ako negativna odluka nacionalnog tijela nadležnog za sigurnost bude potvrđena, podnositelj zahtjeva može podnijeti žalbu tijelu za žalbe u skladu s nacionalnim pravom. Države članice za potrebe tog žalbenog postupka mogu odrediti regulatorno tijelo iz članka 55. Direktive 2012/34/EU. U tom se slučaju primjenjuje članak 18. stavak 3. Direktive (EU) 2016/798.	U roku od mjesec dana od primitka negativne odluke podnositelj zahtjeva može od ASŽ-a zatražiti preispitivanje odluke. ASŽ mora u roku od dva mjeseca od datuma primitka zahtjeva za preispitivanje potvrditi ili opozvati svoju odluku. (19) Ako negativna odluka ASŽ-a bude potvrđena, podnositelj zahtjeva može pokrenuti upravni spor pred nadležnim upravnim sudom sukladno članku 18. ovoga Zakona. (20) U slučaju obnove ili modernizacije postojećih vozila koja već imaju odobrenje za stavljanje vozila na tržište, novo odobrenje za stavljanje vozila na tržište potrebno je ako: a) se izmijene vrijednosti parametara iz stavka 17. točke b) ovoga članka koje su izvan raspona prihvatljivih parametara kako su utvrđeni u TSI-evima b) bi predviđeni radovi mogli imati negativan učinak na ukupnu razinu sigurnosti dotičnog vozila ili		

12. U slučaju obnove ili modernizacije postojećih vozila koja već imaju odobrenje za stavljanje vozila na tržište, novo odobrenje za stavljanje vozila na tržište potrebno je ako: (a)se izmijene vrijednosti parametara iz stavka 10. točke (b) koje su izvan raspona prihvatljivih parametara kako su utvrđeni u TSI-ovima; (b)bi predviđeni radovi mogli imati negativan učinak na ukupnu razinu sigurnosti dotičnog vozila; ili (c) to zahtijevaju relevantni TSI-ovi. 13. Ako podnositelj zahtjeva želi proširiti područje uporabe već odobrenog vozila, on dopunjava dokumentaciju relevantnim dokumentima iz stavka 3. koji se odnose na dodatno područje uporabe. Podnositelj zahtjeva podnosi dokumentaciju Agenciji koja, nakon provedbe postupaka utvrđenih u stavcima od 4. do 7., izdaje ažurirano odobrenje koje obuhvaća prošireno područje uporabe. Ako je podnositelj zahtjeva dobio odobrenje u skladu sa stavkom 8. i želi proširiti područje uporabe u toj državi članici, on dopunjava dokumentaciju relevantnim dokumentima iz stavka 3. koji se odnose na dodatno područje uporabe. On podnosi dokumentaciju nacionalnom tijelu nadležnom za sigurnost koje, nakon	c) to zahtijevaju relevantni TSI-ovi. (21) Ako je podnositelj zahtjeva dobio odobrenje u skladu sa stavcima 13. do 16. ovoga članka i želi proširiti područje uporabe u Republici Hrvatskoj, on dopunjava dokumentaciju relevantnim dokumentima iz stavka 3. ovoga članka koji se odnose na dodatno područje uporabe. On podnosi dokumentaciju ASŽ-u koji, nakon provedbe postupaka utvrđenih u stavcima 13. do 16. ovoga članka, izdaje ažurirano odobrenje koje obuhvaća prošireno područje uporabe. (22) Ovaj članak se 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 području Republike Hrvatske u blizini granice i koji je namijenjen za odvijanje prekograničnog prometa. Sukladnost tih vozila s osnovnim zahtjevima ovoga Zakona osigurava dotični željeznički prijevoznik u kontekstu		

provedbe postupaka utvrđenih u stavku 8., izdaje ažurirano odobrenje koje obuhvaća prošireno područje uporabe. 14. Za potrebe stavaka 5. i 6. ovog članka Agencija sklapa sporazume o suradnji s nacionalnim tijelima 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 ostvarivanja i raspodjelu naknada koje plaća podnositelj zahtjeva. Oni mogu uključivati i posebne aranžmane o suradnji u slučaju mreža koje zahtijevaju specifičnu stručnost zbog zemljopisnih ili povijesnih razloga, s ciljem smanjenja administrativnih opterećenja i troškova za podnositelja zahtjeva. Ako su te mreže izolirane od ostatka željezničkog sustava Unije, takvi posebni aranžmani o suradnji mogu uključivati mogućnost prijenosa zadaća relevantnim nacionalnim tijelima 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 skladu s člankom 54. stavkom 4. ove Direktive.	svog sustava upravljanja sigurnošću i prema potrebi u skladu s člankom 9. stavkom 19. ovoga Zakona. **uz stavke 7., 11. i 13.** za dio stavaka nije potrebno preuzimanje jer su izravno primjenjive i odnose se na Agenciju Europske unije za željeznice		
	uz članak 21., stavci 6., 9., 14. i 15. nije potrebno preuzimanje	Nije potrebno preuzimanje	odredbe se odnose na Agenciju Europske unije za željeznice

15. U slučaju onih država članica u kojima je širina kolosijeka na mreži drukčija od širine kolosijeka na glavnoj željezničkoj mreži u Uniji te kada takve mreže imaju iste tehničke i operativne zahtjeve kao i susjedne treće zemlje, sva dotična nacionalna tijela nadležna za sigurnost iz tih država članica, uz sporazume o suradnji iz stavka 14., s Agencijom sklapaju multilateralni sporazum s ciljem utvrđivanja uvjeta pod kojima je odobrenje za vozilo izdano u jednoj od tih država članica valjano i u drugim dotičnim državama članicama. 16. Ovaj se članak ne primjenjuje na teretne ili putničke vagone koji se zajednički upotrebljavaju s trećim zemljama u kojima je širina kolosijeka drukčija od širine kolosijeka na glavnoj željezničkoj mreži u Uniji i koji su odobreni u skladu s drukčijim postupkom za odobrenje vozila. Pravila kojima se uređuje postupak odobravanja takvih vozila objavljuju se i o njima se 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. 17. Država članica može odlučiti da ovaj članak ne primjenjuje na lokomotive i vlakove na vlastiti pogon iz trećih zemalja za koje je predviđeno da će prometovati do kolodvora koji se nalazi na njezinu državnom području u blizini granice i koji je namijenjen za odvijanje prekograničnog prometa. Sukladnost tih vozila s osnovnim zahtjevima ove Direktive osigurava dotični željeznički prijevoznik u kontekstu svog sustava upravljanja sigurnošću i prema potrebi u skladu s člankom 10. stavkom 9. Direktive (EU) 2016/798.			
Članak 22. Registracija vozila čije je stavljanje na tržište odobreno 1. Prije prve uporabe vozila i nakon što je odobrenje za njegovo stavljanje na tržište dodijeljeno u skladu s člankom 21., vozilo se na zahtjev posjednika registrira u registru vozila kako je navedeno u članku 47. 2. Ako je područje uporabe vozila ograničeno na državno područje jedne države članice, vozilo se registrira u toj državi članici. 3. Ako područje uporabe vozila obuhvaća	**uz članak 22.** članak 48. (1) Prije prve uporabe vozila i nakon što je odobrenje za njegovo stavljanje na tržište dodijeljeno u skladu s člankom 47. ovoga Zakona i člankom 21. Direktive (EU) 2016/797, vozilo se na zahtjev posjednika registrira u registru vozila kako je navedeno u članku 71. ovoga Zakona i članku 47. Direktive (EU) 2016/797. (2) Ako je područje uporabe vozila ograničeno na područje Republike	U potpunosti preuzeto	

državno područje više od jedne države članice, vozilo se registrira u jednoj od dotičnih država članica.	Hrvatske, vozilo se registrira u Republici Hrvatskoj. (3) Ako područje uporabe vozila obuhvaća državno područje više od jedne države članice Europske unije, vozilo se registrira u jednoj od dotičnih država članica Europske unije.		
Članak 23. Provjere prije uporabe odobrenih vozila 1. Prije nego što željeznički prijevoznik uporabi vozilo na području uporabe koje je utvrđeno u odobrenju za stavljanje na tržište, on provjerava da je: (a)za vozilo izdano odobrenje za stavljanje na tržište u skladu s člankom 21. te da je ono propisno registrirano; (b)vozilo kompatibilno s trasom na temelju registra infrastrukture, relevantnih TSI-ova ili bilo kojih relevantnih informacija koje upravitelj infrastrukture mora dostaviti bez naknade i u razumnom roku, ako registar infrastrukture ne postoji ili je nepotpun; te (c)vozilo ispravno uključeno u sastav vlaka ako je namijenjeno za prometovanje, uzimajući u obzir sustav upravljanja sigurnošću utvrđen u članku 9. Direktive	**uz članak 23.** članak 49. (1) Prije nego što željeznički prijevoznik uporabi vozilo na području uporabe koje je utvrđeno u odobrenju za stavljanje na tržište, on provjerava da je: a) za vozilo izdano odobrenje za stavljanje na tržište u skladu s člankom 47. ovoga Zakona i člankom 21. Direktive (EU) 2016/797 te da je ono propisno registrirano b) vozilo kompatibilno s trasom na temelju registra infrastrukture, relevantnih TSI-ova ili bilo kojih relevantnih informacija koje upravitelj infrastrukture mora	U potpunosti preuzeto	

(EU) 2016/798 i TSI za odvijanje prometa i upravljanje njime. 2. Za potrebe stavka 1. željeznički prijevoznik može provesti ispitivanja u suradnji s upraviteljem infrastrukture. Upravitelj infrastrukture, uz savjetovanje s podnositeljem zahtjeva, ulaže sve napore da osigura provedbu svih ispitivanja u roku od tri mjeseca od primitka zahtjeva podnositelja.	dostaviti bez naknade i u razumnom roku, ako registar infrastrukture ne postoji ili je nepotpun te c) vozilo ispravno uključeno u sastav vlaka ako je namijenjeno za prometovanje, uzimajući u obzir sustav upravljanja sigurnošću utvrđen u članku 8. ovoga Zakona i TSI-u za odvijanje prometa i upravljanje prometom željezničkog sustava u Europskoj uniji. (2) Za potrebe 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.		

Članak 24. Odobrenje za tip vozilâ 1. Agencija ili nacionalno tijelo nadležno za sigurnost može, prema potrebi, u skladu s postupkom utvrđenim u članku 21. dodijeliti odobrenja za tip vozila. Zahtjev za odobrenjem za tip vozila i informacije o svim zahtjevima, fazama relevantnih postupaka i njihovom ishodu te, prema potrebi, zahtjevi i odluke odbora za žalbe, podnose se putem jedinstvene kontaktne točke iz članka 12. Uredbe (EU) 2016/796. 2. Ako Agencija ili nacionalno tijelo nadležno za sigurnost izdaje odobrenje za stavljanje vozila na tržište, ona/ono istodobno sa zahtjevom podnositelja zahtjeva izdaje i odobrenje za tip vozila, koje je povezano s istim područjem uporabe vozila. 3. U slučaju promjene odgovarajućih odredaba u TSI-ovima ili nacionalnim pravilima na temelju kojih je izdano odobrenje za tip vozila, u TSI-u ili nacionalnom pravilu određuje se ostaje li već izdano odobrenje za tip vozila i dalje važeće ili ga je potrebno obnoviti. Ako odobrenje treba obnoviti, provjere koje provodi Agencija ili nacionalno tijelo nadležno za sigurnost mogu se odnositi samo na promijenjena pravila.	**uz članak 24., stavci 1., 2., 3., 5. i 7.** članak 50. (1) ASŽ ili ERA može u skladu s postupkom utvrđenim u članku 47. ovoga Zakona i članku 21. Direktive (EU) 2016/797 dodijeliti odobrenja za tip vozila. Zahtjev za odobrenjem za tip vozila i informacije o fazama relevantnih postupaka i njihovom ishodu te, zahtjevi i odluke odbora za žalbe, podnose se putem jedinstvene kontaktne točke iz članka 12. Uredbe (EU) 2016/796. (2) Ako ASŽ izdaje odobrenje za stavljanje vozila na tržište, ono istodobno izdaje i odobrenje za tip vozila, koje je povezano s istim područjem uporabe vozila. (3) U slučaju promjene odgovarajućih odredaba u TSI-ovima ili nacionalnim pravilima na temelju kojih je izdano odobrenje za tip vozila, u TSI-u ili nacionalnom pravilu određuje se ostaje li već izdano odobrenje za tip vozila i dalje važeće ili ga je potrebno obnoviti. Ako odobrenje treba obnoviti, provjere koje provodi ERA ili ASŽ	U potpunosti preuzeto	

4. Komisija provedbenim aktima utvrđuje model izjave o sukladnosti tipa. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 51. stavka 3. 5. Izjava o sukladnosti tipa utvrđuje se u skladu s: (a)postupcima provjere relevantnih TSI-ova; ili (b)ako se TSI-ovi ne primjenjuju, postupcima ocjenjivanja sukladnosti kako je utvrđeno u modulima B+D, B+F i H1 Odluke br. 768/2008/EZ Europskog parlamenta i Vijeća (15). 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. 7. Odobrenje za tipove vozila unosi se u Europski registar odobrenih tipova vozila iz članka 48.	mogu se odnositi samo na promijenjena pravila. (4) Izjava o sukladnosti tipa utvrđuje se u skladu s: a) postupcima provjere relevantnih TSI-ova ili 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 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.) (u daljnjem tekstu: Odluka br. 768/2008/EZ). (5) Odobrenje za tip vozila unosi se u Europski registar odobrenih tipova vozila iz članka 48. Direktive (EU) 2016/797.		

	uz članak 24. stavci 4. i 6. nije potrebno preuzimanje	Nije potrebno preuzimanje	odredbe se odnose na Europsku komisiju
Članak 25. Sukladnost vozilâ s odobrenim tipom vozila 1. Vozilo ili serija vozila koji su sukladni s odobrenim tipom vozila bez dodatnih provjera dobivaju odobrenje za vozilo u skladu s člankom 21. na temelju izjave o sukladnosti s tim tipom vozila, koju podnosi podnositelj zahtjeva. 2. Obnavljanje odobrenja za tip vozila kako je navedeno u članku 24. stavku 3. ne utječe na odobrenja za stavljanje vozila na tržište koja su već izdana na temelju prethodnog odobrenja za stavljanje tog tipa vozila na tržište.	**uz članak 25.** članak 51. (1) Vozilo ili serija vozila koji su sukladni s odobrenim tipom vozila bez dodatnih provjera dobivaju odobrenje za vozilo u skladu s člankom 47. ovoga Zakona i člankom 21. Direktive (EU) 2016/797 na temelju izjave o sukladnosti s tim tipom vozila, koju podnosi podnositelj zahtjeva. (2) Obnavljanje odobrenja za tip vozila kako je navedeno u članku 50. stavku 3. ovoga Zakona ne utječe na odobrenja za stavljanje vozila na tržište koja su već izdana na temelju prethodnog odobrenja za stavljanje tog tipa vozila na tržište.	U potpunosti preuzeto	

Članak 26. Neusklađenost vozila ili tipova vozila s osnovnim zahtjevima 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. 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	**uz članak 26., stavci 1. - 5., 7., 8. i 9.** članak 52. (1) Ukoliko željeznički prijevoznik tijekom uporabe utvrdi da vozilo kojim se koristi ne ispunjava jedan od primjenjivih osnovnih zahtjeva, on mora poduzeti potrebne korektivne mjere kako bi osigurao sukladnost tog vozila, također on može obavijestiti ERA-u i bilo koja dotična nacionalna tijela nadležna za sigurnost o poduzetim mjerama. Ukoliko željeznički prijevoznik ima dokaz da je neusklađenost postojala već u trenutku izdavanja odobrenja za stavljanje na tržište, o tome mora obavijestiti ERA-u i bilo koja druga dotična nacionalna tijela nadležna za sigurnost. (2) Kada ASŽ sazna da vozilo ili tip vozila koje se upotrebljava u skladu s njegovom namjenom, a za koje je odobrenje za stavljanje na tržište izdala ERA u skladu s člankom 21. stavkom 5. Direktive (EU) 2016/797 ili člankom 50. ovoga Zakona, ili ASŽ u skladu s člankom 47. stavcima od 13. do 16. ili člankom 50. ovoga Zakona, ne ispunjava jedan od	U potpunosti preuzeto	

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. 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 primijeniti nacionalno tijelo nadležno za sigurnost ili Agencija te podliježu sudskom preispitivanju i arbitražnom postupku utvrđenom u članku 21. stavku 7. 4. U slučajevima iz stavka 3. Agencija ili nacionalno tijelo nadležno za sigurnost koje je izdalo odobrenje, nakon preispitivanja djelotvornosti bilo kojih mjera poduzetih radi uklanjanja ozbiljnog sigurnosnog rizika, može odlučiti ukinuti ili izmijeniti odobrenje kada se dokaže da u trenutku izdavanja	primjenjivih osnovnih zahtjeva, ASŽ 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. ASŽ obavješćuje ERA-u i bilo koja druga dotična nacionalna tijela nadležna za sigurnost, uključujući ona na državnom području na kojem je u tijeku obrada zahtjeva za odobrenje za stavljanje na tržište vozila istog tipa. (3) Ukoliko, u slučajevima navedenima u stavcima 1. i 2. ovoga članka, korektivne mjere koje je primijenio željeznički prijevoznik ne osiguraju sukladnost s primjenjivim osnovnim zahtjevima i ta nesukladnost dovede do ozbiljnog sigurnosnog rizika, ASŽ može primijeniti privremene sigurnosne mjere u okviru svojih zadaća nadzora, u skladu s člankom 16. stavcima 10. do 14. ovoga Zakona. Privremene sigurnosne mjere u obliku suspenzije odobrenja tipa vozila istodobno mogu primijeniti		

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. Kada je to potrebno, u slučaju neslaganja između Agencije i nacionalnog tijela nadležnog za sigurnost u vezi s potrebom da se ograniči ili ukine odobrenje, primjenjuje se arbitražni postupak predviđen u članku 21. stavku 7. Ako je rezultat tog postupka takav da se odobrenje za vozilo ne ograničava niti ukida, suspendiraju se privremene sigurnosne mjere iz stavka 3. ovog članka. 5. Ako odluka Agencije bude potvrđena, nositelj odobrenja za vozilo može podnijeti žalbu odboru za žalbe određenom u skladu s člankom 55. Uredbe (EU) 2016/796 u roku iz članka 59. te Uredbe. Ako odluka nacionalnog tijela nadležnog za sigurnost bude potvrđena, nositelj odobrenja za vozilo	ASŽ, te podliježu sudskom preispitivanju utvrđenom u članku 10. stavku 13., ili ERA, te podliježu arbitražnom postupku utvrđenom u članku 47. stavku 11. ovoga Zakona i članku 21. stavku 7. Direktive (EU) 2016/797. (4) U slučajevima iz stavka 3. ovoga članka ASŽ, nakon preispitivanja djelotvornosti bilo kojih mjera poduzetih radi uklanjanja ozbiljnog sigurnosnog rizika, može odlučiti ukinuti ili izmijeniti odobrenje kada se dokaže da u trenutku izdavanja odobrenja nije bio ispunjen određeni osnovni zahtjev. U tu svrhu ASŽ o svojoj odluci obavješćuje nositelja odobrenja za stavljanje na tržište ili odobrenja za tip vozila, navodeći razloge za svoje odluke. Nositelj odobrenja za stavljanje na tržište ili odobrenja za tip vozila može, u roku od mjesec dana od primitka odluke ASŽ-a zatražiti preispitivanje odluke. U tom se slučaju odluka o ukidanju privremeno suspendira. ASŽ može u roku od mjesec dana od datuma primitka zahtjeva za preispitivanje		

može podnijeti žalbu, u roku od dva mjeseca od priopćenja te odluke, u okviru nacionalnog sudskog preispitivanja iz članka 18. stavka 3. Direktive (EU) 2016/798. Države članice za potrebe takvog žalbenog postupka mogu odrediti regulatorno tijelo navedeno u članku 56. Direktive 2012/34/EU. 6. Ako Agencija odluči ukinuti ili izmijeniti odobrenje za stavljanje na tržište koje je dodijelila, ona izravno obavješćuje sva nacionalna tijela nadležna za sigurnost, navodeći razloge za svoju odluku. Ako nacionalno tijelo nadležno za sigurnost odluči ukinuti odobrenje za stavljanje na tržište koje je dodijelilo, ono o tome odmah obavješćuje Agenciju i navodi razloge za svoju odluku. Agencija zatim o tome obavješćuje ostala nacionalna tijela nadležna za sigurnost. 7. Odluka Agencije ili nacionalnog tijela nadležnog za sigurnost o ukidanju odobrenja unosi se u odgovarajući registar vozila u skladu s člankom 22. ili, u slučaju odobrenja za tip vozila, u Europski registar odobrenih tipova vozila u skladu s člankom 24. stavkom 7. Agencija i nacionalna tijela nadležna za sigurnost osiguravaju da željeznički prijevoznici koji se koriste vozilima istog tipa kao što je vozilo ili tip koji podliježe ukidanju budu primjereno obaviješteni. Ti željeznički prijevoznici	potvrditi ili opozvati svoju odluku. (5) U slučaju neslaganja između ERA-e i ASŽ-a u vezi s potrebom da se ograniči ili ukine odobrenje, primjenjuje se arbitražni postupak predviđen u članku 47. stavku 11. ovoga Zakona i članku 21. stavku 7. Direktive (EU) 2016/797. Ako je rezultat tog postupka takav da se odobrenje za vozilo ne ograničava niti ukida, suspendiraju se privremene sigurnosne mjere iz stavka 3. ovoga članka. (6) Ako odluka ERA-e bude potvrđena, nositelj odobrenja za tip vozila može podnijeti žalbu odboru za žalbe određenom u skladu s člankom 55. i u roku iz članka 59. Uredbe (EU) 2016/796. Ako odluka ASŽ-a bude potvrđena, nositelj odobrenja za tip vozila može pokrenuti upravni spor pred nadležnim upravnim sudom sukladno članku 18. ovoga Zakona. (7) Ako ASŽ odluči ukinuti odobrenje za stavljanje vozila na tržište koje je dodijelilo, ono o tome odmah obavješćuje ERA-u i navodi		

najprije provjeravaju postoji li isti problem neusklađenosti. U tom se slučaju primjenjuje postupak predviđen u ovom članku. 8. Kada se odobrenje za stavljanje na tržište ukine, dotično vozilo ne smije se više upotrebljavati, a njegovo se područje uporabe ne smije proširivati. Kada se odobrenje za tip vozila ukine, vozila izrađena na temelju tog odobrenja ne smiju se staviti na tržište ili, ako su već bila 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. 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.	razloge za svoju odluku, te ERA zatim o tome obavješćuje ostala nacionalna tijela nadležna za sigurnost. (8) Odluka ASŽ-a o ukidanju odobrenja za stavljanje vozila na tržište mora se unijeti u odgovarajući registar vozila u skladu s člankom 48. ovoga Zakona ili, u slučaju odobrenja za tip vozila, u Europski registar odobrenih tipova vozila u skladu s člankom 50. stavkom 5. ovoga Zakona. ASŽ mora osigurati 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 moraju provjeriti postoji li isti problem neusklađenosti te se u tom slučaju primjenjuje postupak predviđen u ovom članku. (9) Kada se odobrenje za stavljanje vozila 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 47. ovoga Zakona i članku 21. Direktive (EU) 2016/797 odnosno za tip vozila na temelju postupka predviđenog u članku 50. ovoga Zakona. (10) Kada je, u slučajevima predviđenima u stavcima 1. i 2. ovoga članka, 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.		

	uz članak 26. stavak 6. nije potrebno preuzimanje	Nije potrebno preuzimanje	odredbe se odnose na Agenciju Europske unije za željeznice
POGLAVLJE VI. TIJELA ZA OCJENJIVANJE SUKLADNOSTI Članak 27. Tijela koja provode prijavljivanje 1. Države članice određuju tijela koja provode prijavljivanje koja su odgovorna za utvrđivanje i provedbu postupaka za ocjenjivanje, prijavljivanje i nadgledanje tijela za ocjenjivanje sukladnosti, uključujući usklađenost s člankom 34. 2. Države članice osiguravaju da ta tijela obavješćuju Komisiju i druga tijela država članica ovlaštena za provedbu zadaća ocjenjivanja sukladnosti trećih strana kako je predviđeno u članku 10. stavku 2. i članku 15. stavku 1. Također osiguravaju da obavješćuju Komisiju i druge države članice o imenovanim tijelima iz članka 15. stavka 8. 3. Države članice mogu odlučiti da	**uz članak 27.** članak 53. (1) Ministarstvo nadležno za željeznički promet nadležno je za prijavljivanje tijela za ocjenjivanje sukladnosti. (2) Ministarstvo nadležno za željeznički promet obavješćuje Europsku komisiju i druga tijela država članica Europske unije ovlaštena za provedbu zadaća ocjenjivanja sukladnosti trećih strana kako je predviđeno u članku 36. stavku 2. i članku 41. stavku 1. ovoga Zakona. Također obavještava Europsku komisiju i druge države članice Europske unije o imenovanim tijelima iz članka 41. stavaka 8. i 9. ovoga Zakona. (3) Hrvatska akreditacijska agencija	U potpunosti preuzeto	

ocjenjivanje i nadgledanje iz stavka 1. treba provoditi nacionalno akreditacijsko tijelo u smislu Uredbe (EZ) br. 765/2008 i u skladu s njom. 4. Kada tijelo koje provodi prijavljivanje delegira ili na drugi način povjerava ocjenjivanje, prijavljivanje ili nadgledanje iz stavka 1. ovog članka tijelu koje nije tijelo javne vlasti, to tijelo mora biti pravna osoba i ispunjavati zahtjeve utvrđene u članku 28. Ono ima uspostavljene aranžmane za pokrivanje odgovornosti koja proizlazi iz njegovih aktivnosti. 5. Tijelo koje provodi prijavljivanje preuzima punu odgovornost za zadaće koje obavlja tijelo iz stavka 3.	u smislu i u skladu s Uredbom (EZ) br. 765/2008 nadležna je za provedbu ocjenjivanja i nadgledanja tijela za ocjenjivanje sukladnosti.		
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	**uz članak 28.** članak 54. Ministarstvo nadležno za željeznički promet i Hrvatska akreditacijska agencija u postupku prijavljivanja: a) izbjegavaju svaki sukob interesa s tijelima za ocjenjivanje sukladnosti b) organiziraju se i djeluju tako da zaštite objektivnost i nepristranost svojih aktivnosti	U potpunosti preuzeto	

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.	c) organiziraju se tako da svaku odluku koja se odnosi na prijavljivanje tijela za ocjenjivanje sukladnosti donose stručne osobe različite od onih koje provode ocjenjivanje d) ne nude niti obavljaju bilo kakve aktivnosti koje obavljaju tijela za ocjenjivanje sukladnosti kao ni usluge savjetovanja na komercijalnoj ili konkurentskoj osnovi e) štite povjerljivost prikupljenih informacija f) raspolažu dostatnim brojem stručnog osoblja za ispravno obavljanje svojih zadaća.		
Članak 29. Obveza tijela koja provode prijavljivanje da pružaju informacije Države članice obavješćuju Komisiju o svojim postupcima za ocjenjivanje, prijavljivanje i nadgledanje tijela za ocjenjivanje sukladnosti i svim promjenama u vezi s tim postupcima.	**uz članak 29.** članak 55. (1) Ministarstvo nadležno za željeznički promet obavještava Europsku komisiju o postupcima za ocjenjivanje, prijavljivanje i nadgledanje tijela za ocjenjivanje sukladnosti i svim promjenama u vezi s tim postupcima.	U potpunosti preuzeto	

Komisija osigurava dostupnost tih podataka javnosti.	(2) Europska komisija osigurava dostupnost tih podataka javnosti.		
Članak 30. Tijela za ocjenjivanje sukladnosti 1. Tijelo za ocjenjivanje sukladnosti mora za potrebe prijavljivanja ispunjavati zahtjeve utvrđene u 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 sâmo 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	**uz članak 30.** članak 56. (1) Tijelo za ocjenjivanje sukladnosti mora za potrebe prijavljivanja ispunjavati zahtjeve utvrđene u stavcima od 2. do 7. ovoga članka i člancima 57. i 58. ovoga Zakona. (2) Tijelo za ocjenjivanje sukladnosti je pravna osoba osnovana u skladu s nacionalnim pravom. (3) Tijelo za ocjenjivanje sukladnosti mora biti sposobno obavljati sve zadaće ocjenjivanja sukladnosti koje su mu dodijeljene relevantnim TSI-om 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 potpunosti preuzeto	

ima na raspolaganju: (a)potrebno osoblje s tehničkim znanjem i dostatnim i prikladnim iskustvom za obavljanje zadaća ocjenjivanja sukladnosti; (b)relevantne opise postupaka u skladu s kojima se ocjenjivanje sukladnosti treba provoditi, a kojima se osigurava transparentnost i sposobnost primjene tih postupaka. Također ima uspostavljenu prikladnu politiku i postupke za razlikovanje između zadaća koje obavlja kao prijavljeno tijelo za ocjenjivanje sukladnosti i drugih aktivnosti; (c)prikladne postupke za obavljanje aktivnosti kojima se vodi računa o veličini poduzeća, sektoru u kojem djeluje, njegovoj strukturi, stupnju složenosti dotične tehnologije proizvoda te masovnoj ili serijskoj prirodi proizvodnoga procesa. Ono raspolaže sredstvima potrebnima za obavljanje tehničkih i administrativnih zadaća povezanih s aktivnostima ocjenjivanja sukladnosti na primjeren način te ima pristup svoj 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	(4) Za svaki zasebni postupak ocjenjivanja sukladnosti i svaku vrstu ili kategoriju proizvoda za koje je prijavljeno, tijelo za ocjenjivanje sukladnosti mora imati 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, te 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		

sama država članica. 5. Osoblje tijela za ocjenjivanje sukladnosti mora čuvati poslovnu tajnu u odnosu na sve informacije dobivene prilikom obavljanja zadaća na temelju relevantnog TSI-a ili bilo koje odredbe nacionalnog prava kojim se njega provodi, osim u odnosu na nadležna tijela države članice u kojoj se obavljaju aktivnosti. Vlasnička su prava zaštićena. 6. Tijela za ocjenjivanje sukladnosti sudjeluju u relevantnim aktivnostima normizacije i aktivnostima koordinacijske grupe prijavljenih tijela za ocjenjivanje sukladnosti osnovane u skladu s mjerodavnim pravom Unije ili osiguravaju da je njihovo osoblje koje provodi ocjenjivanje obaviješteno o tim aktivnostima, te kao opće smjernice primjenjuju administrativne odluke i dokumente nastale kao rezultat rada te grupe. 7. Tijela za ocjenjivanje sukladnosti koja su prijavljena za pružne prometno-upravljačke i signalno-sigurnosne podsustave i/ili one ugrađene u vozilo sudjeluju u aktivnostima grupe za ERTMS iz članka 29. Uredbe (EU) 2016/796 ili osiguravaju da je njihovo osoblje koje provodi ocjenjivanje obaviješteno o tim aktivnostima. Ona slijede smjernice koje su rezultat rada te grupe. Ako smatraju da je njihova primjena neprikladna ili nemoguća, tijela za ocjenjivanje	serijskoj prirodi proizvodnoga procesa i d) sredstva potrebna za obavljanje tehničkih i administrativnih zadaća povezanih s aktivnostima ocjenjivanja sukladnosti na primjeren način te pristup svoj potrebnoj opremi ili postrojenjima. (5) Tijelo za ocjenjivanje sukladnosti dužno je imati osiguranje od odgovornosti. (6) Osoblje tijela za ocjenjivanje sukladnosti mora čuvati poslovnu tajnu u odnosu na sve informacije dobivene prilikom obavljanja zadaća na temelju relevantnog TSI-a ili bilo koje odredbe nacionalnog prava kojim se ocjenjivanje provodi, osim u odnosu na nadležna tijela države članice Europske unije u kojoj se obavljaju aktivnosti, ne dirajući time u vlasnička prava. (7) Tijela za ocjenjivanje sukladnosti moraju sudjelovati u relevantnim aktivnostima normizacije i aktivnostima koordinacijske grupe		

sukladnosti svoje primjedbe podnose na raspravu grupi za ERTMS radi kontinuiranog poboljšavanja smjernica.	prijavljenih tijela za ocjenjivanje sukladnosti osnovane u skladu s mjerodavnim pravom Europske unije ili osigurati da je njihovo osoblje koje provodi ocjenjivanje obaviješteno o tim aktivnostima, te kao opće smjernice primjenjivati administrativne odluke i dokumente nastale kao rezultat rada te grupe. (8) Tijela za ocjenjivanje sukladnosti koja su prijavljena za pružne prometno-upravljačke i signalne podsustave i/ili one ugrađene u vozilo moraju sudjelovati u aktivnostima grupe za ERTMS iz članka 29. Uredbe (EU) 2016/796 ili osigurati da je njihovo osoblje koje provodi ocjenjivanje obaviješteno o tim aktivnostima te moraju slijediti smjernice koje su rezultat rada te grupe. Ako smatraju da je njihova primjena neprikladna ili nemoguća, tijela za ocjenjivanje sukladnosti svoje primjedbe podnose na raspravu grupi za ERTMS radi kontinuiranog poboljšavanja smjernica.		

Članak 31. Nepristranost tijelâ za ocjenjivanje sukladnosti 1. Tijelo za ocjenjivanje sukladnosti jest tijelo koje ima svojstvo treće osobe i neovisno je o organizaciji ili proizvođaču čiji proizvod ocjenjuje. Tijelo koje pripada poslovnoj udruzi ili strukovnom savezu koji predstavlja poduzeća uključena u projektiranje, proizvodnju, isporuku, sklapanje, upotrebu ili održavanje proizvoda koje ono ocjenjuje može se smatrati tijelom za ocjenjivanje sukladnosti pod uvjetom da je dokazana njegova neovisnost i nepostojanje sukoba interesa. 2. Nepristranost tijela za ocjenjivanje sukladnosti, njihove uprave i osoblja koje obavlja ocjenjivanje mora biti zajamčena. 3. Tijelo za ocjenjivanje sukladnosti, njegova uprava i osoblje odgovorno za provedbu ocjenjivanja sukladnosti nisu projektant, proizvođač, dobavljač, ugraditelj, kupac, vlasnik, korisnik ili održavatelj proizvoda koje ocjenjuju, kao ni ovlašteni zastupnik bilo koje od tih stranaka. To ne isključuje upotrebu ocijenjenih proizvoda koji su potrebni za rad tijela za ocjenjivanje sukladnosti ili upotrebu takvih proizvoda u	**uz članak 31.** članak 57. (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 poslovnoj udruzi ili strukovnom savezu koji predstavlja društva uključena u projektiranje, proizvodnju, isporuku, sklapanje, upotrebu ili održavanje proizvoda koje ono ocjenjuje može biti tijelo za ocjenjivanje sukladnosti pod uvjetom da je dokazana njegova neovisnost i nepostojanje sukoba interesa. (3) Nepristranost tijela za ocjenjivanje sukladnosti, njihove uprave i osoblja koje obavlja ocjenjivanje mora biti zajamčena. (4) Tijelo za ocjenjivanje sukladnosti, njegova uprava i osoblje odgovorno za provedbu ocjenjivanja sukladnosti ne smije biti projektant, proizvođač, dobavljač, ugraditelj, kupac, vlasnik, korisnik ili održavatelj proizvoda koje ocjenjuju, kao ni ovlašteni	U potpunosti preuzeto	

osobne svrhe. 4. Tijelo za ocjenjivanje sukladnosti, njegova uprava i osoblje odgovorno za provedbu ocjenjivanja sukladnosti nisu izravno uključeni u projektiranje, proizvodnju ili izgradnju, stavljanje na tržište, ugrađivanje, uporabu ili održavanje tih proizvoda niti predstavljaju stranke koje sudjeluju u tim aktivnostima. Ne sudjeluju ni u kakvoj aktivnosti koja može biti u sukobu s neovisnošću njihove prosudbe ili poštenjem u odnosu na poslove ocjenjivanja sukladnosti za koje su prijavljeni. Navedena se zabrana posebno odnosi na usluge savjetovanja. 5. Tijela za ocjenjivanje sukladnosti osiguravaju da aktivnosti njihovih društava kćeri ili podizvođača ne utječu na povjerljivost, objektivnost ili nepristranost njihova ocjenjivanja sukladnosti. 6. Tijela za ocjenjivanje sukladnosti i njihovo osoblje provode aktivnosti ocjenjivanja sukladnosti na najvišem stupnju profesionalnosti i potrebne tehničke stručnosti u određenom području, bez pritisaka i poticaja, posebno financijskih, koji bi mogli utjecati na njihovu prosudbu ili rezultate njihove ocjene sukladnosti, posebno u vezi s osobama ili skupinama osoba koje su zainteresirane za rezultate tih aktivnosti.	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. (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 predstavljaju stranke koje sudjeluju u tim aktivnostima, niti ne smiju sudjelovati 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, a posebno u odnosu na usluge savjetovanja. (6) Tijela za ocjenjivanje sukladnosti moraju osigurati da aktivnosti njihovih ovisnih društava ili podizvođača ne utječu na povjerljivost, objektivnost ili		

	nepristranost njihova ocjenjivanja sukladnosti. (7) Tijela za ocjenjivanje sukladnosti i njihovo osoblje moraju provoditi aktivnosti ocjenjivanja sukladnosti na najvišem stupnju profesionalnosti i potrebne tehničke stručnosti u određenom području, bez pritisaka i poticaja, posebno financijskih, koji bi mogli utjecati na njihovu prosudbu ili rezultate njihove ocjene sukladnosti, posebno u vezi s osobama ili skupinama osoba koje su zainteresirane za rezultate tih aktivnosti.		
Članak 32. Osoblje tijelâ za ocjenjivanje sukladnosti 1. Osoblje odgovorno za provedbu aktivnosti ocjenjivanja sukladnosti ima sljedeće vještine: (a)dobru tehničku i stručnu osposobljenost kojom su obuhvaćene sve aktivnosti ocjenjivanja sukladnosti za koje je tijelo za ocjenjivanje sukladnosti prijavljeno; (b)zadovoljavajuće poznavanje zahtjeva povezanih s ocjenjivanjima koja provode i odgovarajuće ovlaštenje za provedbu tih	**uz članak 32.** članak 58. (1) Osoblje odgovorno za provedbu aktivnosti ocjenjivanja sukladnosti mora imati: a) odgovarajuću tehničku i stručnu osposobljenost kojom su obuhvaćene sve aktivnosti ocjenjivanja sukladnosti za koje je tijelo za ocjenjivanje sukladnosti prijavljeno	U potpunosti preuzeto	

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.	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 Europske unije te razumijevanje tih zahtjeva, normi i odredaba i d) sposobnost izrade potvrda, bilješki i izvješća kojima se dokazuje da su ocjenjivanja provedena. (2) Naknada za rad uprave i osoblja koje provodi ocjenjivanje u tijelu za ocjenjivanje sukladnosti ne ovisi o broju provedenih ocjenjivanja niti o rezultatima tih ocjenjivanja.		
Članak 33. Pretpostavka o sukladnosti tijelâ za ocjenjivanje sukladnosti Ako tijelo za ocjenjivanje sukladnosti dokaže da ispunjava kriterije utvrđene u relevantnim usklađenim normama ili njihovim dijelovima, a na koje su upućivanja	**uz članak 33.** članak 59. Ako tijelo za ocjenjivanje sukladnosti dokaže da ispunjava kriterije utvrđene u relevantnim usklađenim normama ili njihovim dijelovima, a na koje su upućivanja objavljena u	U potpunosti preuzeto	

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.	Službenom listu Europske unije, pretpostavlja se da ono ispunjava zahtjeve utvrđene u člancima 56. do 58. ovoga Zakona, ako su ti zahtjevi obuhvaćeni primjenjivim usklađenim normama.		
Članak 34. Društva kćeri prijavljenih tijela i dodjela ugovora podizvođačima od strane prijavljenih tijela 1. Ako prijavljeno tijelo za ocjenjivanje sukladnosti dodijeli ugovorom podizvođaču određene zadaće povezane s ocjenjivanjem sukladnosti ili se opredijeli za društvo kćer, ono osigurava da podizvođač ili društvo kći ispunjava zahtjeve utvrđene u člancima od 30. do 32. i obavješćuje tijelo koje provodi prijavljivanje na odgovarajući način. 2. Prijavljena tijela preuzimaju punu odgovornost za zadaće koje obavljaju podizvođači ili društva kćeri bez obzira na mjesto njihovog poslovnog nastana. 3. Aktivnosti prijavljenih tijela mogu se dodijeliti podizvođaču ili ih može obaviti društvo kći samo uz pristanak klijenta. 4. Prijavljena tijela stavljaju na raspolaganje tijelu koje provodi	**uz članak 34.** članak 60. (1) Ako prijavljeno tijelo za ocjenjivanje sukladnosti dodijeli ugovorom podizvođaču određene zadaće povezane s ocjenjivanjem sukladnosti ili se opredijeli za ovisno društvo, mora osigurati da podizvođač ili ovisno društvo ispunjava zahtjeve utvrđene u člancima od 56. do 58. ovoga Zakona i obavješćuje ministarstvo nadležno za željeznički promet. (2) Prijavljena tijela moraju preuzeti 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	U potpunosti preuzeto	

prijavljivanje odgovarajuće dokumente koji se odnose na ocjenjivanje kvalifikacija podizvođača ili društva kćeri i poslova koje oni obavljaju u skladu s relevantnim TSI-em.	može obaviti ovisno društvo samo uz pristanak naručitelja. (4) Prijavljena tijela moraju staviti na raspolaganje ministarstvu nadležnom za željeznički promet odgovarajuće dokumente koji se odnose na ocjenjivanje kvalifikacija podizvođača ili ovisnog društva i poslova koje oni obavljaju u skladu s relevantnim TSI-om.		
Članak 35. Akreditirana interna tijela 1. Podnositelji zahtjeva mogu se koristiti akreditiranim internim tijelom za provedbu aktivnosti ocjenjivanja sukladnosti radi provedbe postupaka određenih u modulima A1, A2, C1 ili C2 koji su utvrđeni u Prilogu II. Odluci br. 768/2008/EZ i modulima CA1 i CA2 koji su utvrđeni u Prilogu I. Odluci 2010/713/EU. To tijelo predstavlja zaseban i odvojen dio dotičnog podnositelja zahtjeva te ne sudjeluje u projektiranju, proizvodnji, isporuci, ugradnji, uporabi ili održavanju proizvoda koje ocjenjuje. 2. Akreditirano interno tijelo ispunjava sljedeće zahtjeve: (a)akreditirano je u skladu s Uredbom (EZ)	**uz članak 35.** članak 61. (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. Odluke br. 768/2008/EZ i modulima CA1 i CA2 koji su utvrđeni u Prilogu I. Odluke Komisije 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	U potpunosti preuzeto	

br. 765/2008; (b)tijelo i njegovo osoblje se unutar poduzeća čiji su dio razlikuju na organizacijskoj razini i koriste se metodama izvješćivanja kojima se osigurava njihova nepristranost te to dokazuju nadležnom nacionalnom akreditacijskom tijelu; (c)ni tijelo ni njegovo osoblje nisu odgovorni za projektiranje, proizvodnju, isporuku, ugradnju, rad ili održavanje proizvoda koje ocjenjuju niti obavljaju aktivnosti koje bi mogle biti u sukobu s neovisnošću njihove prosudbe ili poštenjem u odnosu na njihove aktivnosti ocjenjivanja; (d)tijelo pruža svoje usluge isključivo poduzeću čiji je ono dio. 3. Akreditirano interno tijelo ne prijavljuje se državama članicama niti Komisiji, ali informacije o njegovoj akreditaciji pruža poduzeće čiji je ono dio ili nacionalno akreditacijsko tijelo obavješćuje tijelo koje provodi prijavljivanje na zahtjev tijela koje provodi prijavljivanje.	temelju Direktive 2008/57/EZ Europskog parlamenta i Vijeća (priopćena pod brojem dokumenta C(2010) 7582) (Tekst značajan za EGP) (SL L 319, 4.12.2010.), te to tijelo predstavlja zaseban i odvojen dio dotičnog podnositelja zahtjeva te ne sudjeluje u projektiranju, proizvodnji, isporuci, ugradnji, uporabi ili održavanju proizvoda koje ocjenjuje. (2) Akreditirano interno tijelo ispunjava sljedeće zahtjeve: a) akreditirano je u skladu Uredbom (EZ) br. 765/2008 b) tijelo i njegovo osoblje se unutar podnositelja zahtjeva čiji su dio razlikuju na organizacijskoj razini i moraju se koristiti metodama izvješćivanja kojima se osigurava njihova nepristranost te to dokazuju Hrvatskoj akreditacijskoj agenciji c) ni tijelo ni njegovo osoblje nisu odgovorni za projektiranje, proizvodnju, isporuku, ugradnju,		

	rad ili održavanje proizvoda koje ocjenjuju niti smiju obavljati aktivnosti koje bi mogle biti u sukobu s neovisnošću njihove prosudbe ili poštenjem u odnosu na njihove aktivnosti ocjenjivanja d) tijelo pruža svoje usluge isključivo podnositelju zahtjeva čiji je ono dio. (3) Akreditirano interno tijelo ne prijavljuje se državama članicama Europske unije niti Europskoj komisiji, ali informacije o njegovoj akreditaciji mora pružiti podnositelj zahtjeva čiji je ono dio ili Hrvatska akreditacijska agencija obavješćuje ministarstvo nadležno za željeznički promet na njegov zahtjev.		
Članak 36. Zahtjev za prijavljivanje 1. Tijelo za ocjenjivanje sukladnosti podnosi zahtjev za prijavljivanje tijelu koje provodi prijavljivanje države članice u kojoj	**uz članak 36. stavci 1. i 2.** članak 62. (1) Tijelo za ocjenjivanje sukladnosti koje ima poslovni nastan u Republici Hrvatskoj podnosi zahtjev za prijavljivanje ministarstvu	U potpunosti preuzeto	

ima poslovni nastan. 2. Tom zahtjevu prilaže se opis aktivnosti ocjenjivanja sukladnosti, modul ili moduli za ocjenjivanje sukladnosti i proizvod ili proizvodi za koje navedeno tijelo tvrdi da je nadležno, kao i potvrda o akreditaciji, ako ona postoji, koju je izdalo nacionalno akreditacijsko tijelo kojom se potvrđuje da tijelo za ocjenjivanje sukladnosti ispunjava zahtjeve utvrđene u člancima od 30. do 32. 3. Ako dotično tijelo za ocjenjivanje sukladnosti ne može dostaviti potvrdu o akreditaciji, ono tijelu koje provodi prijavljivanje dostavlja sve dokumentirane dokaze potrebne za provjeru, priznavanje i redovno nadgledanje njegove usklađenosti sa zahtjevima utvrđenima u člancima od 30. do 32.	nadležnom za željeznički promet. (2) Uz zahtjev iz stavka 1. ovoga članka mora se prilažiti 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 koju je izdala Hrvatska akreditacijska agencija kojom se potvrđuje da tijelo za ocjenjivanje sukladnosti ispunjava zahtjeve utvrđene u člancima od 56. do 58. ovoga Zakona.		
	uz članak 36. stavak 3. nije potrebno preuzimanje	Nije potrebno preuzimanje	nije primjenjivo na Republiku Hrvatsku
Članak 37. Postupak prijavljivanja 1. Tijela koja provode prijavljivanje prijavljuju samo ona tijela za ocjenjivanje sukladnosti koja ispunjavaju zahtjeve utvrđene u člancima od 30. do 32.	**uz članak 37.** članak 63. (1) Ministarstvo nadležno za željeznički promet prijavljuje samo ona tijela za ocjenjivanje sukladnosti koje imaju potvrdu o akreditaciji kojom se potvrđuje ispunjavanje	U potpunosti preuzeto	

2. Tijela koje provode prijavljivanje prijavljuju tijela iz stavka 1. Komisiji i drugim državama članicama koristeći se elektroničkim alatom za prijavljivanje koji je izradila i kojim upravlja Komisija. 3. 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. 4. Ako se prijavljivanje ne temelji na potvrdi o akreditaciji kako je navedeno u članku 36. stavku 2., tijelo koje provodi prijavljivanje dostavlja Komisiji i ostalim državama članicama dokumentirane dokaze kojima se potvrđuje stručnost tijela za ocjenjivanje sukladnosti i uspostavljeni aranžmani radi osiguranja da će to tijelo biti periodično nadgledano i da će nastaviti ispunjavati zahtjeve utvrđene u člancima od 30. do 32. 5. Dotično tijelo može obavljati aktivnosti prijavljenog tijela samo ako Komisija i druge države članice ne podnesu prigovor u roku od dva tjedna od prijavljivanja kada je upotrijebljena potvrda o akreditaciji ili u roku od dva mjeseca od prijavljivanja kada akreditacija nije upotrijebljena. 6. Komisiju i druge države članice obavješćuje se o svakoj naknadnoj	zahtjeva utvrđenih u člancima od 56. do 58. ovoga Zakona. (2) Ministarstvo nadležno za željeznički promet prijavljuje tijela iz stavka 1. ovoga članka Europskoj komisiji i drugim državama članicama koristeći se elektroničkim alatom za prijavljivanje koji je izradila i kojim upravlja Europska komisija. (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. (4) Tijelo za ocjenjivanje sukladnosti iz stavka 1. ovoga članka može obavljati aktivnosti prijavljenog tijela samo ako Europska komisija i druge države članice Europske unije ne podnesu prigovor u roku od dva tjedna od prijavljivanja. (5) Europsku komisiju i druge države članice Europske unije ministarstvo nadležno za željeznički promet mora		

relevantnoj promjeni u prijavi.	obavijestiti o svakoj naknadnoj relevantnoj promjeni u prijavi.		
Članak 38. Identifikacijski brojevi i popisi prijavljenih tijela 1. Komisija prijavljenom tijelu dodjeljuje identifikacijski broj. Prijavljenom tijelu dodjeljuje se jedan identifikacijski broj čak i ako je ono prijavljeno na temelju nekoliko pravnih akata Unije. 2. Komisija objavljuje popis tijela prijavljenih na temelju ove Direktive, uključujući identifikacijske brojeve koji su im dodijeljeni i aktivnosti za koje su prijavljena. Komisija osigurava ažuriranje navedenog popisa.	**uz članak 38.** nije potrebno preuzimanje	Nije potrebno preuzimanje	odredbe se odnose na Europsku komisiju

Članak 39. Promjene u prijavama 1. Ako tijelo koje provodi prijavljivanje utvrdi ili je obaviješteno o tome da prijavljeno tijelo više ne ispunjava zahtjeve utvrđene u člancima od 30. do 32. ili da ne ispunjava svoje obveze, tijelo koje provodi prijavljivanje ograničava, suspendira ili povlači prijavu, ako je to potrebno, ovisno o ozbiljnosti neispunjavanja tih zahtjeva ili obveza. Ono o tome odmah obavješćuje Komisiju i ostale države članice. 2. U slučaju ograničenja, suspenzije ili povlačenja prijave, ili ako je prijavljeno tijelo prestalo s radom, država članica koja provodi prijavljivanje poduzima odgovarajuće korake kako bi osigurala da dokumentaciju obradi drugo prijavljeno tijelo ili da se stavi na raspolaganje odgovornim tijelima koja provode prijavljivanje i tijelima za nadzor tržišta, na njihov zahtjev.	**uz članak 39.** članak 64. (1) Ako ministarstvo nadležno za željeznički promet utvrdi ili je obaviješteno o tome da prijavljeno tijelo više ne ispunjava zahtjeve utvrđene u člancima od 56. do 58. ovoga Zakona ili da ne ispunjava svoje obveze, ono ograničava, privremeno ukida ili povlači prijavu, ako je to potrebno, ovisno o ozbiljnosti neispunjavanja tih zahtjeva ili obveza i također o tome odmah mora obavijestiti Europsku komisiju i ostale države članice Europske unije. (2) U slučaju ograničenja, privremenog ukidanja ili povlačenja prijave, ili ako je prijavljeno tijelo prestalo s radom, prijavljeno tijelo ustupa dokumentaciju vezanu za postupak izdavanja potvrde podnositelju zahtjeva ili ministarstvu nadležnom za željeznički promet ili tijelima za nadzor tržišta, na njihov zahtjev.	U potpunosti preuzeto	

Članak 40. Osporavanje stručnosti prijavljenih tijela 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. 2. Država članica koja provodi prijavljivanje na zahtjev dostavlja Komisiji sve informacije koje se odnose na osnovu za prijavljivanje ili održavanje stručnosti dotičnog tijela. 3. Komisija osigurava da se sa svim osjetljivim informacijama dobivenima tijekom njezina istraživanja postupa povjerljivo. 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 zahtijeva da poduzme potrebne korektivne mjere, uključujući povlačenje prijave ako je to potrebno.	**uz članak 40. stavak 2.** članak 65. Ministarstvo nadležno za željeznički promet na zahtjev dostavlja Europskoj komisiji sve informacije koje se odnose na osnovu za prijavljivanje ili održavanje stručnosti dotičnog tijela.	U potpunosti preuzeto	
	uz članak 40. stavci 1., 3. i 4. nije potrebno preuzimanje	Nije potrebno preuzimanje	odredbe se odnose na Europsku komisiju

Članak 41. Operativne obveze prijavljenih tijela 1. Prijavljena tijela provode ocjenjivanje sukladnosti u skladu s postupcima ocjenjivanja sukladnosti predviđenima u relevantnom TSI-u. 2. Ocjenjivanja sukladnosti provode se razmjerno tako da se izbjegnu nepotrebna opterećenja gospodarskih subjekata. Prijavljena tijela pri obavljanju svojih aktivnosti vode računa o veličini poduzeća, sektoru u kojem djeluje, njegovoj strukturi, stupnju složenosti dotične tehnologije proizvoda te masovnoj ili serijskoj prirodi proizvodnog procesa. Pri tome ona ipak djeluju s ciljem ocjenjivanja usklađenosti proizvoda s ovom Direktivom. 3. Ako prijavljeno tijelo 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. 4. Ako prijavljeno tijelo tijekom nadgledanja sukladnosti nakon izdavanja potvrde utvrdi da proizvod više nije u skladu s relevantnim TSI-em ili odgovarajućim	**uz članak 41.** članak 66. (1) Prijavljena tijela provode ocjenjivanje sukladnosti u skladu s postupcima ocjenjivanja sukladnosti predviđenima u relevantnom TSI-u. (2) Ocjenjivanja sukladnosti moraju se provoditi razmjerno tako da se izbjegnu nepotrebna opterećenja gospodarskih subjekata. Prijavljena tijela pri obavljanju svojih aktivnosti moraju voditi računa o veličini društva, sektoru u kojem djeluje, njegovoj strukturi, stupnju složenosti dotične tehnologije proizvoda te masovnoj ili serijskoj prirodi proizvodnog procesa. (3) Ako prijavljeno tijelo utvrdi da proizvođač ne ispunjava zahtjeve utvrđene u relevantnom TSI-u, odgovarajućim usklađenim normama ili tehničkim specifikacijama, ono mora zatražiti da proizvođač poduzme odgovarajuće korektivne mjere te u tom slučaju prijavljeno tijelo ne smije izdati potvrdu. (4) Ako prijavljeno tijelo tijekom	U potpunosti preuzeto	

usklađenim normama ili tehničkim specifikacijama, ono zahtijeva da proizvođač poduzme odgovarajuće korektivne mjere i, ako je to potrebno, suspendira ili povlači potvrdu. 5. Ako korektivne mjere nisu poduzete ili nemaju traženi učinak, prijavljeno tijelo prema potrebi ograničava, suspendira ili povlači potvrde.	nadgledanja sukladnosti nakon izdavanja potvrde utvrdi da proizvod više nije u skladu s relevantnim TSI-om, odgovarajućim usklađenim normama ili tehničkim specifikacijama, ono mora zatražiti da proizvođač poduzme odgovarajuće korektivne mjere i, ako je to potrebno, privremeno ukinuti ili ukinuti potvrdu. (5) Ako korektivne mjere nisu poduzete ili nemaju traženi učinak, prijavljeno tijelo ograničava, privremeno ukida ili ukida potvrde.		
Članak 42. Obveza prijavljenih tijela da pružaju informacije 1. Prijavljena tijela obavješćuju tijelo koje provodi prijavljivanje o sljedećem: (a)o svakom odbijanju, ograničenju, suspenziji ili povlačenju potvrde; (b)o svim okolnostima koje utječu na opseg prijave i uvjete prijave; (c)o svakom zahtjevu za obavješćivanje koji su primili od tijela za nadzor nad tržištem u vezi s aktivnostima ocjenjivanja sukladnosti;	**uz članak 42.** članak 67. (1) Prijavljena tijela moraju obavijestiti ministarstvo nadležno za željeznički promet o sljedećem: a) 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	U potpunosti preuzeto	

(d)na zahtjev, o aktivnostima ocjenjivanja sukladnosti provedenima na području za koje su prijavljeni i svakoj drugoj provedenoj aktivnosti, uključujući prekogranične aktivnosti i ugovore s podizvođačima. Nadležna nacionalna tijela nadležna za sigurnost također se obavješćuje o svakom odbijanju, ograničenju, suspenziji ili povlačenju potvrde u skladu s točkom (a). 2. Prijavljena tijela osiguravaju drugim tijelima koja su prijavljena na temelju ove Direktive i koja provode slične aktivnosti ocjenjivanja sukladnosti kojima su obuhvaćeni isti proizvodi relevantne informacije o pitanjima u vezi s negativnim i, na zahtjev, pozitivnim rezultatima ocjenjivanja sukladnosti. 3. Prijavljena tijela dostavljaju Agenciji „EZ” potvrde o provjeri podsustava, „EZ” potvrde o sukladnosti sastavnih dijelova interoperabilnosti i „EZ” potvrde o prikladnosti za upotrebu sastavnih dijelova interoperabilnosti.	obavješćivanje koji su primili od tijela za nadzor nad tržištem u vezi s aktivnostima ocjenjivanja sukladnosti d) na zahtjev, o aktivnostima ocjenjivanja sukladnosti provedenima na području za koje su prijavljeni i svakoj drugoj provedenoj aktivnosti, uključujući prekogranične aktivnosti i ugovore s podizvođačima. (2) Prijavljena tijela također moraju obavijestiti nadležna nacionalna tijela nadležna za sigurnost o svakom odbijanju, ograničenju, privremenom ukidanju ili ukidanju potvrde. (3) Prijavljena tijela osiguravaju drugim tijelima koja su prijavljena na temelju ovoga Zakona 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. (4) Prijavljena tijela dostavljaju		

	ERA-i EU potvrde o provjeri podsustava, EU potvrde o sukladnosti interoperabilnih sastavnih dijelova i EU potvrde o prikladnosti interoperabilnih sastavnih dijelova.		
Članak 43. Razmjena najbolje prakse Komisija organizira razmjenu najbolje prakse među nacionalnim tijelima država članica koja su odgovorna za politiku prijavljivanja.	**uz članak 43.** nije potrebno preuzimanje	Nije potrebno preuzimanje	odredbe se odnose na Europsku komisiju
Članak 44. Koordinacija prijavljenih tijela Komisija osigurava odgovarajuću koordinaciju i suradnju među tijelima koja su prijavljena u skladu s ovom Direktivom uspostavom resorne grupe prijavljenih tijela. Agencija podupire aktivnosti prijavljenih tijela u skladu s člankom 24. Uredbe (EU)	**uz članak 44. drugi podstavak** članak 68. Prijavljena tijela moraju sudjelovati u radu resorne grupe prijavljenih tijela, uspostavljene Direktivom (EU) 2016/797, izravno ili putem imenovanih zastupnika.	U potpunosti preuzeto	

2016/796. Države članice osiguravaju da tijela koja su one prijavile sudjeluju u radu te grupe izravno ili putem imenovanih zastupnika.	**uz članak 44. prvi podstavak** nije potrebno preuzimanje	Nije potrebno preuzimanje	odredbe se odnose na Europsku komisiju
Članak 45. Imenovana tijela 1. Zahtjevi u vezi s tijelima za ocjenjivanje sukladnosti određeni u člancima od 30. do 34. primjenjuju se i na tijela imenovana u skladu s člankom 15. stavkom 8. osim: (a)u slučaju vještina koje osoblje tih tijela mora posjedovati u skladu s člankom 32. stavkom 1. točkom (c), pri čemu je imenovano tijelo dužno posjedovati odgovarajuće znanje o nacionalnom pravu i razumijevanje tog prava; (b)u slučaju dokumentacije koju treba staviti na raspolaganje tijelu koje provodi prijavljivanje u skladu s člankom 34. stavkom 4., pri čemu je imenovano tijelo dužno uključiti dokumente povezane s radom koji su obavili podizvođači ili društva kćeri u skladu s relevantnim nacionalnim pravilima. 2. Operativne obveze utvrđene u članku 41. primjenjuju se i na tijela imenovana u skladu	**uz članak 45.** članak 69. (1) Zahtjevi u vezi s tijelima za ocjenjivanje sukladnosti određeni u člancima 56. do 60. ovoga Zakona primjenjuju se i na tijela imenovana u skladu s člankom 41. stavcima 8. i 9. ovoga Zakona, osim: a) u slučaju vještina koje osoblje tih tijela mora posjedovati u skladu s člankom 58. stavkom 1. točkom c) ovoga Zakona, pri čemu imenovano tijelo mora posjedovati odgovarajuće znanje o nacionalnom pravu i razumijevanje tog prava b) u slučaju dokumentacije koju treba staviti na raspolaganje ministarstvu nadležnom za željeznički promet u skladu s	U potpunosti preuzeto	

s člankom 15. stavkom 8., osim ako se te obveze odnose na nacionalna pravila umjesto na TSI-ove. 3. Obveza obavješćivanja utvrđena u članku 42. stavku 1. primjenjuje se i na imenovana tijela koja na odgovarajući način obavješćuju države članice.	članku 60. stavku 4. ovoga Zakona, pri čemu imenovano tijelo mora uključiti dokumente povezane s radom koji su obavili podizvođači ili ovisna društva u skladu s relevantnim nacionalnim pravilima. (2) Operativne obveze utvrđene u članku 66. ovoga Zakona primjenjuju se i na tijela imenovana u skladu s člankom 41. stavcima 8. i 9. ovoga Zakona, osim što se te obveze odnose na nacionalna pravila umjesto na TSI-ove. (3) Obveza obavješćivanja utvrđena u članku 67. stavku 1. ovoga Zakona primjenjuje se i na imenovana tijela koja na odgovarajući način moraju obavijestiti ministarstvo nadležno za željeznički promet.		

POGLAVLJE VII. REGISTRI Članak 46. Sustav označivanja vozila brojevima 1. Nakon registracije u skladu s člankom 22., nadležno tijelo u državi članici registriranja dodjeljuje svakom vozilu europski broj vozila (EVN). Svako vozilo označuje se dodijeljenim EVN-om. 2. Specifikacije za EVN utvrđene su u mjerama iz članka 47. stavka 2. u skladu s relevantnim TSI-em. 3. Svakom se vozilu EVN dodjeljuje samo jedanput, osim ako je drukčije određeno u mjerama iz članka 47. stavka 2. u skladu s relevantnim TSI-em. 4. Neovisno o stavku 1. u slučaju vozila koja prometuju ili koja su namijenjena za prometovanje iz trećih zemalja ili u treće zemlje, u kojima je širina kolosijeka drukčija od širine kolosijeka na glavnoj željezničkoj mreži u Uniji, države članice mogu prihvatiti vozila koja su jasno označena u skladu s drukčijim sustavom kodiranja.	**uz članak 46. stavci 1. i 3.** članak 70. (1) Nakon registracije u skladu s člankom 48. ovoga Zakona, ASŽ dodjeljuje svakom vozilu europski broj vozila (engl. *European vehicle number* – EVN), ukoliko je vozilo registrirano u Republici Hrvatskoj. Svako vozilo označuje se dodijeljenim EVN-om. (2) Svakom se vozilu EVN dodjeljuje samo jedanput, osim u slučajevima propisanim Provedbenom odlukom Komisije (EU) 2018/1614.	U potpunosti preuzeto	
	uz članak 46. stavak 2. nije potrebno preuzimanje - odredba o EVN koji je vezan za tehničke specifikacije za interoperabilnost **uz članak 46. stavak 4.** nije potrebno preuzimanje - nije primjenjivo na Republiku Hrvatsku	Nije potrebno preuzimanje	/

Članak 47. Registri vozila 1. Sve dok Europski registar vozila iz stavka 5. ne postane operativan, svaka država članica vodi nacionalni registar vozila. Taj registar: (a)ispunjava zajedničke specifikacije iz stavka 2.; (b)ažurira tijelo koje je neovisno o svim željezničkim prijevoznicima; (c)dostupan je nacionalnim tijelima nadležnima za sigurnost i istražnim tijelima određenim u člancima 16. i 22. Direktive (EU) 2016/798; također je dostupan na svaki legitiman zahtjev, regulatornim tijelima navedenima u članku 55. Direktive 2012/34/EU, te Agenciji, željezničkim prijevoznicima i upraviteljima infrastrukture, kao i onim osobama ili organizacijama koje vozila registriraju ili koje su navedene u registru. 2. Komisija provedbenim aktima donosi zajedničke specifikacije za nacionalne registre vozila u pogledu sadržaja, oblika podataka, funkcionalne i tehničke arhitekture, načina rada, uključujući aranžmane za razmjenu podataka te pravila za unos i pretraživanje podataka. Ti se provedbeni akti donose u skladu s	**uz članak 47.** članak 71. (1) ASŽ je registracijski subjekt nadležan za unos, ažuriranje i održavanje podataka o vozilima registriranima u Republici Hrvatskoj u Europskom registru vozila (EVR), u skladu s Provedbenom odlukom Komisije (EU) 2018/1614 te za unos, ažuriranje i održavanje podataka o odobrenjima tipa željezničkih vozila u Europskom registru odobrenih tipova vozila (ERATV), u skladu s Provedbenom odlukom Komisije (EU) 2011/665 od 4. listopada 2011. o Europskom registru odobrenih tipova željezničkih vozila. (2) Posjednik vozila dužan je bez odgode obavijestiti ASŽ o svakoj promjeni podataka o registriranom vozilu, kao i o uništenju vozila ili prestanku njegove registracije.	Nije potrebno preuzimanje	stupanjem na snagu Provedbene odluke Komisije (EU) 2018/1614, članak 47. Direktive (EU) 2016/797 više nije primjenjiv

postupkom ispitivanja iz članka 51. stavka 3. 3. Nacionalni registar vozila mora sadržavati najmanje sljedeće elemente: (a) EVN; (b) upućivanja na „EZ” izjavu o provjeri i tijelo koje ju je izdalo; (c) upućivanja na Europski registar odobrenih tipova vozila iz članka 48.; (d) identifikacijske podatke o vlasniku i posjedniku vozila; (e) ograničenja u vezi s načinom uporabe vozila; (f) upućivanja na subjekt nadležan za održavanje. 4. Sve dok nacionalni registri vozila država članica nisu povezani u skladu sa specifikacijom iz stavka 2., svaka država članica ažurira svoj registar izmjenama koje je u svoj registar unijela druga država članica, u pogledu podataka koji je se tiču. 5. S ciljem smanjenja administrativnih opterećenja i nepotrebnih troškova za države članice i dionike, Komisija do 16. lipnja 2018., uzimajući u obzir rezultate analize troškova i koristi, provedbenim aktima donosi tehničke i funkcionalne specifikacije za Europski registar vozila kojim bi se objedinili nacionalni registri vozila s ciljem osiguravanja usklađenog sučelja za sve korisnike za registraciju vozila i upravljanje podacima. Primjenjuju se stavak 1. točke (b)			

i (c) i stavak 3. Takva specifikacija uključuje sadržaj, oblik podataka, funkcionalnu i tehničku arhitekturu, način rada, uključujući aranžmane za razmjenu podataka te pravila za unos i pretraživanje podataka, kao i korake za prijelaz. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 51. stavka 3. i na temelju preporuke Agencije. Europski registar vozila razvija se uzimajući u obzir informatičke aplikacije i registre koje su već uspostavile Agencija i države članice, kao što je Europski centralizirani virtualni registar vozila povezan s nacionalnim registrima vozila. Europski registar vozila stavlja se u funkciju do 16. lipnja 2021. 6. Posjednik u državi članici u kojoj je vozilo registrirano odmah prijavljuje svaku izmjenu podataka unesenih u registre vozila, uništenje vozila ili svoju odluku da vozilo više ne registrira. 7. U slučaju vozila koja su prvi put odobrena u trećoj zemlji, a potom korištena u državi članici, ta država članica osigurava da se podaci o vozilu, uključujući barem podatke o posjedniku dotičnog vozila, subjektu koji je nadležan za njegovo održavanje te ograničenjima u vezi s time kako se vozilo može upotrebljavati, mogu dobiti putem 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.			
Članak 48. Europski registar odobrenih tipova vozila 1. Agencija uspostavlja i vodi registar odobrenja za stavljanje tipova vozila na tržište izdanih u skladu s člankom 24. Taj registar: (a)javan je i dostupan u elektroničkom obliku; (b)ispunjava zajedničke specifikacije iz stavka 2.; (c)povezan je s relevantnim registrima vozila. 2. Komisija provedbenim aktima donosi zajedničke specifikacije za registar odobrenih tipova vozila koje se odnose na sadržaj, oblik podataka, funkcionalnu i tehničku arhitekturu, način rada te pravila za unos i pretraživanje podataka. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 51. stavka 3. 3. Taj registar mora obuhvaćati barem	**uz članak 48.** nije potrebno preuzimanje	Nije potrebno preuzimanje	odredbe se odnose na Europsku komisiju i Agenciju Europske unije za željeznice

sljedeće elemente za svaki tip vozila: (a)tehničke karakteristike, uključujući one koje se odnose na pristup osobama s invaliditetom i osobama smanjene pokretljivosti, tipa vozila kako je utvrđeno u relevantnim TSI-ovima; (b) naziv proizvođača; (c)podatke o odobrenjima koji se odnose na područje uporabe za tip vozila, uključujući sva ograničenja ili povlačenja.			
Članak 49. Registar infrastrukture 1. Svaka država članica osigurava objavu registra infrastrukture u kojem se navode vrijednosti mrežnih parametara svakog podsustava ili dijela dotičnog podsustava kako je utvrđeno u relevantnom TSI-u. 2. Vrijednosti parametara zabilježenih u registru infrastrukture upotrebljavaju se u kombinaciji s vrijednostima parametara zabilježenih u odobrenju za vozilo za stavljanje na tržište radi provjere tehničke kompatibilnosti između vozila i mreže. 3. U registru infrastrukture mogu biti utvrđeni uvjeti upotrebe nepokretnih postrojenja i ostala ograničenja. 4. Svaka država članica osigurava da se registar infrastrukture ažurira u skladu sa	**uz članak 49. stavci 1. - 4.** članak 72. (1) Upravitelj infrastrukture mora objaviti registar infrastrukture u kojem mora navesti vrijednosti mrežnih parametara svakog podsustava ili dijela dotičnog podsustava kako je utvrđeno u relevantnom TSI-u. (2) Vrijednosti parametara zabilježenih u registru infrastrukture upotrebljavaju se u kombinaciji s vrijednostima parametara zabilježenih u odobrenju za vozilo za stavljanje na tržište radi provjere tehničke kompatibilnosti između vozila i mreže. (3) U registru infrastrukture mogu	U potpunosti preuzeto	

stavkom 5. 5. Komisija provedbenim aktima za registar infrastrukture donosi zajedničke specifikacije koje se odnose na sadržaj, oblik podataka, funkcionalnu i tehničku arhitekturu, načina rada te pravila za unos i pretraživanje podataka. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 51. stavka 3.	biti utvrđeni uvjeti upotrebe nepokretnih postrojenja i ostala ograničenja. (4) Registar infrastrukture ažurira se 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, 27.05.2019.) (u daljnjem tekstu: Provedbena uredba Komisije (EU) 2019/777).		
	uz članak 49. stavak 5. nije potrebno preuzimanje	Nije potrebno preuzimanje	odredbe se odnose na Europsku komisiju

POGLAVLJE VIII. PRIJELAZNE I ZAVRŠNE ODREDBE Članak 50. Izvršavanje delegiranja ovlasti 1. Ovlast za donošenje delegiranih akata dodjeljuje se Komisiji podložno uvjetima utvrđenima u ovom članku. 2. Ovlast za donošenje delegiranih akata iz članka 5. stavka 1. dodjeljuje se Komisiji na razdoblje od pet godina počevši od 15. lipnja 2016. Komisija izrađuje izvješće o delegiranju ovlasti najkasnije devet mjeseci prije kraja razdoblja od pet godina. Delegiranje ovlasti prešutno se produljuje za razdoblja jednakog trajanja, osim ako se Europski parlament ili Vijeće tom produljenju usprotive najkasnije tri mjeseca prije kraja svakog razdoblja. 3. Od posebne je važnosti da Komisija slijedi svoju uobičajenu praksu i da provodi savjetovanja sa stručnjacima, među ostalim sa stručnjacima država članica, prije donošenja tih delegiranih akata. 4. Europski parlament ili Vijeće u svakom trenutku mogu opozvati delegiranje ovlasti iz članka 5. stavka 1. Odlukom o opozivu prekida se delegiranje ovlasti koje je u njoj navedeno. Opoziv počinje proizvoditi učinke	**uz članak 50.** nije potrebno preuzimanje	Nije potrebno preuzimanje	odredbe se odnose na zadaće Europske komisije

sljedećeg dana od dana objave spomenute odluke u Službenom listu Europske unije ili na kasniji dan naveden u spomenutoj odluci. On ne utječe na valjanost delegiranih akata koji su već na snazi. 5. Čim donese delegirani akt, Komisija ga istodobno priopćuje Europskom parlamentu i Vijeću. 6. Delegirani akt donesen na temelju članka 5. stavka 1. stupa na snagu samo ako Europski parlament ili Vijeće u roku od dva mjeseca od priopćenja tog akta Europskom parlamentu i Vijeću na njega ne podnesu nikakav prigovor ili ako su prije isteka tog roka i Europski parlament i Vijeće obavijestili Komisiju da neće podnijeti prigovore. Taj se rok produljuje za dva mjeseca na inicijativu Europskog parlamenta ili Vijeća.			
Članak 51. Postupak odbora 1. Komisiji pomaže odbor koji je osnovan člankom 21. Direktive Vijeća 96/48/EZ (16). Navedeni odbor je odbor u smislu Uredbe (EU) br. 182/2011. 2. Pri upućivanju na ovaj stavak primjenjuje se članak 4. Uredbe (EU)	**uz članak 51**. nije potrebno preuzimanje	Nije potrebno preuzimanje	odredbe se odnose na rad odbora pri Europskoj komisiji koji je osnovan člankom 21. Direktive Vijeća 96/48/EZ

br. 182/2011. 3. Pri upućivanju na ovaj stavak primjenjuje se članak 5. Uredbe (EU) br. 182/2011. Ako odbor ne da nikakvo mišljenje, Komisija ne donosi nacrt provedbenog akta i primjenjuje se članak 5. stavak 4. treći podstavak Uredbe (EU) br. 182/2011.			
Članak 52. Obrazloženje U svakoj se odluci donesenoj na temelju ove Direktive o ocjenjivanju sukladnosti ili prikladnosti za uporabu sastavnih dijelova interoperabilnosti ili provjeri podsustava koji čine željeznički sustav Unije ili svakoj odluci donesenoj na temelju članaka 7., 12. i 17. detaljno navode razlozi na kojima se ona temelji. O njoj se, što je prije moguće, obavješćuje dotična strana, zajedno s naznakom pravnih lijekova koji su dostupni u skladu sa zakonodavstvom koje je na snazi u dotičnoj državi članici te rokovima za podnošenje tih pravnih lijekova.	**uz članak 52.** nije potrebno preuzimanje	Nije potrebno preuzimanje	postupak obrazloženja za odluke prijavljenih i imenovanih tijela

Članak 53. Izvješća i informacije 1. Do 16. lipnja 2018., Komisija izvješćuje o napretku u pripremi za pojačanu ulogu Agencije u skladu s ovom Direktivom. Osim toga, Komisija svake tri godine, a prvi put tri godine nakon isteka prijelaznog razdoblja predviđenog u članku 54., izvješćuje Europski parlament i Vijeće o postignutom napretku u ostvarivanju interoperabilnosti željezničkog sustava Unije i 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. 2. Agencija izrađuje i periodično ažurira alat kojim se, na zahtjev države članice, Europskog parlamenta ili Komisije, može pružiti pregled razine interoperabilnosti	**uz članak 53.** nije potrebno preuzimanje	Nije potrebno preuzimanje	odredbe vezane za izvješća i informacije koje Europska komisija i Agencija Europske unije za željeznice moraju podnositi

željezničkog sustava Unije. U tom se alatu koriste informacije koje su dostupne u registrima predviđenima u poglavlju VII.			
Članak 54. Prijelazni režim za uporabu vozilâ 1. Ne dovodeći u pitanje stavak 4. ovog članka, vozila koja moraju biti odobrena između 15. lipnja 2016. i 16. lipnja 2019. podliježu odredbama navedenima u poglavlju V. Direktive 2008/57/EZ. 2. Odobrenja za puštanje vozila u uporabu koja su dodijeljena u skladu sa stavkom 1. i sva ostala odobrenja dodijeljena prije 15. lipnja 2016., uključujući odobrenja izdana na temelju međunarodnih sporazuma, a posebno RIC-a (Regolamento Internazionale Carrozze) i RIV-a (Regolamento Internazionale Veicoli), važe i dalje u skladu s uvjetima pod kojima su ta odobrenja dodijeljena. 3. Vozila odobrena za puštanje u uporabu u skladu sa stavcima 1. i 2. dobivaju novo odobrenje za stavljanje na tržište radi prometovanja na jednoj ili više mreža koje	**uz članak 54. stavci 2. i 3.** članak 73. (1) Odobrenja za puštanje vozila u uporabu koja su dodijeljena u skladu s člankom 54. stavkom 1. Direktive (EU) 2016/797 i sva ostala odobrenja dodijeljena prije 15. lipnja 2016. godine, uključujući odobrenja izdana na temelju međunarodnih sporazuma, a posebno RIC-a (tal. *Regolamento Internazionale Carrozze*) i RIV-a (tal. *Regolamento Internazionale Veicoli*), važe i dalje u skladu s uvjetima pod kojima su ta odobrenja dodijeljena. (2) Vozila odobrena za puštanje u uporabu u skladu s člankom 54. stavkom 1. Direktive (EU) 2016/797 i stavkom 1. ovoga članka dobivaju	U potpunosti preuzeto	

još nisu obuhvaćene njihovim odobrenjem. Stavljanje na tržište na tim dodatnim mrežama podliježe članku 21. 4. Najkasnije od 16. lipnja 2019. Agencija obavlja zadaće povezane s odobrenjima u skladu s člancima 21. i 24. i zadaće iz članka 19. u vezi s područjem uporabe u državama članicama koje Agenciju i Komisiju nisu obavijestile u skladu s člankom 57. stavkom 2.. Odstupajući od 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.	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 47. ovoga Zakona i članku 21. Direktive (EU) 2016/797.		
	uz članak 54. stavci 1. i 4. nije potrebno preuzimanje	Nije potrebno preuzimanje	odredbe kojima se propisuje prijelazni režim za upotrebu željezničkih vozila
Članak 55. Ostale prijelazne odredbe 1. Prilozi IV., V., VII. i IX. Direktivi 2008/57/EZ primjenjuju se do datuma početka primjene odgovarajućih provedbenih akata iz članka 7. stavka 5., članka 9. stavka 4., članka 14. stavka 10. te članka 15. stavka 9. ove Direktive. 2. Direktiva 2008/57/EZ nastavlja se primjenjivati u odnosu na pružne projekte ERTMS-a koji trebaju biti pušteni u uporabu između 15. lipnja 2016. i 16. lipnja 2019.	**uz članak 55.** nije potrebno preuzimanje	Nije potrebno preuzimanje	prijelazne odredbe o propisanim rokovima primjene Direktive (EU) 2016/797 koji se ne prenose u nacionalno zakonodavstvo

3. Projekti za koje je faza provedbe javnog natječaja ili ugovaranja dovršena prije 16. lipnja 2019. ne podliježu prethodnom odobrenju Agencije iz članka 19. 4. Do 16. lipnja 2031. mogućnosti sadržane u ugovorima koji su potpisani prije 15. lipnja 2016. ne podliježu prethodnom odobrenju Agencije iz članka 19., čak i ako se izvršavaju nakon 15. lipnja 2016. 5. Prije odobravanja puštanja u uporabu pružne opreme ERTMS-a koja nije podlijegala prethodnom odobrenju Agencije iz članka 19., nacionalna tijela nadležna za sigurnost surađuju s Agencijom kako bi osigurala da su tehnička rješenja potpuno interoperabilna, u skladu s člankom 30. stavkom 3. i člankom 31. stavkom 2. Uredbe (EU) 2016/796.			
Članak 56. Preporuke i mišljenja Agencije Agencija daje preporuke i mišljenja u skladu s člankom 19. Uredbe (EU) 2016/796 za potrebe primjene ove Direktive. Ako je potrebno, te preporuke i mišljenja uzimaju se u obzir pri izradi provedbenih akata na temelju ove Direktive.	**uz članak 56.** nije potrebno preuzimanje	Nije potrebno preuzimanje	odredba vezana uz preporuke i mišljenja koje izdaje Agencija Europske unije za željeznicu

Članak 57. Prenošenje 1. Države članice stavljaju na snagu zakone i druge propise koji su potrebni radi usklađivanja s člancima 1. i 2., člankom 7. stavcima od 1. do 4. i stavkom 6., člankom 8., člankom 9. stavkom 1., člankom 10. stavkom 5., člankom 11. stavcima 1., 3. i 4., člancima 12., 13. i 14., člankom 15. stavcima od 1. do 8., člankom 16., člankom 18., člankom 19. stavkom 3., člancima od 21. do 39., člankom 40. stavkom 2., člancima 41., 42., 44., 45. i 46., člankom 47. stavcima 1., 3., 4. i 7., člankom 49. stavcima od 1. do 4., člankom 54. i prilozima I., II., III. i IV. do 16. lipnja 2019. One Komisiji odmah dostavljaju tekst tih mjera. 2. Države članice mogu produljiti razdoblje prenošenja iz stavka 1. za godinu dana. U tu svrhu, do 16. prosinca 2018. države članice koje ne stave na snagu zakone i druge propise u roku za prenošenje iz stavka 1. obavješćuju Agenciju i Komisiju o tome i iznose razloge za takvo produljenje. 3. Kada države članice donose te 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	**uz članak 57.** nije potrebno preuzimanje	Nije potrebno preuzimanje	odredbe kojima su državama članicama dane upute koje se odnose na prenošenje odredbi Direktive (EU) 2016/797

upućivanjima na ovu Direktivu. Države članice određuju načine tog upućivanja i način oblikovanja te izjave. 4. Države članice Komisiji dostavljaju tekst glavnih odredbi nacionalnog prava koje donesu u području na koje se odnosi ova Direktiva. 5. Obveza prenošenja i provedbe članka 13., članka 14. stavaka od 1. do 8., stavaka 11. i 12., članka 15. stavaka od 1. do 9., članka 16. stavka 1., članaka od 19. do 26., članaka 45., 46. i 47., članka 49. stavaka od 1. do 4. i članka 54. ove Direktive ne primjenjuje se na Cipar i Maltu sve dok se na njihovim državnim područjima ne uspostavi željeznički sustav. Međutim, čim javni ili privatni subjekt podnese službeni zahtjev za izgradnju željezničke pruge s ciljem da njome prometuje jedan ili više željezničkih prijevoznika, dotične države članice u roku od dvije godine od primitka zahtjeva uspostavljaju mjere za provedbu članaka iz prvog podstavka.			

Članak 58. Stavljanje izvan snage Direktiva 2008/57/EZ, kako je izmijenjena direktivama navedenima u Prilogu V. dijelu A, stavlja se izvan snage s učinkom od 16. lipnja 2020., ne dovodeći u pitanje obveze država članica koje se odnose na rokove za prenošenje u nacionalno pravo direktiva navedenih u Prilogu V. dijelu B. Upućivanja na direktivu stavljenu izvan snage smatraju se upućivanjima na ovu Direktivu i čitaju se u skladu s korelacijskom tablicom iz Priloga VI.	**uz članak 58.** nije potrebno preuzimanje	Nije potrebno preuzimanje	odredba kojom se propisuje datum kojim se Direktiva 2008/57/EZ stavlja izvan snage
Članak 59. Stupanje na snagu Ova Direktiva stupa na snagu dvadesetog dana od dana objave u Službenom listu Europske unije.	**uz članak 59.** nije potrebno preuzimanje	Nije potrebno preuzimanje	odredba kojom se propisuje stupanje na snagu Direktive (EU) 2016/797
Članak 60. Adresati Ova je Direktiva upućena državama članicama.	**uz članak 60.** nije potrebno preuzimanje	Nije potrebno preuzimanje	odredba kojom se Direktiva (EU) 2016/797 upućuje državama članicama

PRILOG I. Elementi željezničkog sustava Unije 1. Mreža Za potrebe ove Direktive mreža Unije uključuje sljedeće elemente: (a)posebno izgrađene pruge velikih brzina opremljene za brzine uglavnom od 250 km/h ili veće; (b)posebno modernizirane pruge velikih brzina opremljene za brzine reda od oko 200 km/h; (c)posebno modernizirane pruge velikih brzina koje imaju posebne značajke zbog topografskih, reljefnih ili urbanističkih ograničenja, kojima se brzina mora prilagoditi u svakom pojedinom slučaju. Ta kategorija uključuje pruge za međusobno povezivanje mreža pruga velikih brzina i konvencionalnih pruga, pruge kroz kolodvore, pristupe terminalima, opskrbne terminale itd. po kojima vozila velikih brzina voze konvencionalnim brzinama; (d)konvencionalne pruge namijenjene prijevozu putnika; (e)konvencionalne pruge namijenjene mješovitom prijevozu (prijevoz putnika i tereta); (f)konvencionalne pruge namijenjene prijevozu tereta; (g) putnička čvorišta;	PRILOG III. ELEMENTI ŽELJEZNIČKOG SUSTAVA EUROPSKE UNIJE 1. Mreža Za potrebe ovoga Zakona mreža Europske unije uključuje sljedeće elemente: (a) posebno izgrađene pruge velikih brzina opremljene za brzine uglavnom od 250 km/h ili veće; (b) posebno modernizirane pruge velikih brzina opremljene za brzine reda od oko 200 km/h; (c) posebno modernizirane pruge velikih brzina koje imaju posebne značajke zbog topografskih, reljefnih ili urbanističkih ograničenja, kojima se brzina mora prilagoditi u svakom pojedinom slučaju. Ta kategorija uključuje pruge za međusobno povezivanje mreža pruga velikih brzina i konvencionalnih pruga, pruge kroz kolodvore, pristupe terminalima, opskrbne terminale itd. po kojima vozila velikih brzina voze	U potpunosti preuzeto	

(h)teretna čvorišta, uključujući intermodalne terminale; (i)pruge koje povezuju navedene sastavnice. Ta mreža uključuje sustave za upravljanje prometom, sustave praćenja i navigacije, tehnička postrojenja za obradu podataka i telekomunikacije predviđene za prijevoz putnika i tereta na velike udaljenosti na mreži radi osiguranja sigurnog i usklađenog odvijanja prometa na mreži i učinkovitog upravljanja prometom. 2. Vozila Za potrebe ove Direktive vozila Unije obuhvaćaju sva vozila za koja je vjerojatno da će prometovati čitavom mrežom Unije ili dijelom te mreže: —lokomotive i putnička željeznička vozila, uključujući vučna vozila s motorima s unutarnjim sagorijevanjem ili električna vučna vozila, vlakove s motorima s unutarnjim sagorijevanjem na vlastiti pogon ili električne putničke vlakove i putničke vagone, —teretne vagone, uključujući tegljače projektirane za cijelu mrežu i vozila projektirana za prijevoz kamiona, —posebna vozila poput pružnih strojeva. Taj popis vozila uključuje i vozila posebno projektirana za rad na različitim tipovima pruga velikih brzina opisanih u točki 1.	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) pruge koje povezuju navedene sastavnice. Ta mreža uključuje sustave za upravljanje prometom, sustave praćenja i navigacije, tehnička postrojenja za obradu podataka i telekomunikacije predviđene za prijevoz putnika i tereta na velike udaljenosti na mreži radi osiguranja sigurnog i usklađenog odvijanja prometa na mreži i učinkovitog upravljanja prometom. 2. Vozila		

	Za potrebe ovoga Zakona vozila Europske unije obuhvaćaju sva vozila za koja je vjerojatno da će prometovati čitavom mrežom Europske unije ili dijelom te mreže: - lokomotive i putnička željeznička vozila, uključujući vučna vozila s motorima s unutarnjim sagorijevanjem ili električna vučna vozila, vlakove s motorima s unutarnjim sagorijevanjem na vlastiti pogon ili električne putničke vlakove i putničke vagone, - teretne vagone, uključujući tegljače projektirane za cijelu mrežu i vozila projektirana za prijevoz kamiona, - posebna vozila poput pružnih strojeva. Taj popis vozila uključuje i vozila posebno projektirana za rad na različitim tipovima pruga velikih brzina opisanih u točki 1. ovoga Priloga.		

PRILOG II. PODSUSTAVI 1. Popis podsustava Za potrebe ove Direktive željeznički sustav Unije može se podijeliti na sljedeće podsustave: (a)strukturna područja: — građevinski podsustav, — elektroenergetski podsustav, —pružni prometno-upravljački i signalno sigurnosni podsustav, —prometno-upravljački i signalno-sigurnosni podsustav ugrađen u vozilo, — željeznička vozila; ili (b)funkcionalna područja: —odvijanje prometa i upravljanje prometom, — održavanje, —telematske aplikacije za prijevoz putnika i tereta. 2. Opis podsustava Za svaki podsustav ili dio podsustava Agencija pri izradi relevantnog nacrta TSI-a predlaže popis sastavnih dijelova i aspekata koji se odnose na interoperabilnost. Ne dovodeći u pitanje izbor aspekata i sastavnih dijelova koji se odnose na interoperabilnost	PRILOG IV. PODSUSTAVI 1. Popis podsustava Za potrebe ovoga Zakona željeznički sustav Europske unije može se podijeliti na sljedeće podsustave: (a) strukturna područja: - infrastrukturni podsustav, - energetski podsustav, - pružni prometno-upravljački i signalni podsustav, - prometno-upravljački i signalni podsustav ugrađen u vozilo, - željeznička vozila; ili (b) funkcionalna područja: - odvijanje prometa i upravljanje prometom, - održavanje, - telematske aplikacije za prijevoz putnika i tereta.	U potpunosti preuzeto	

ili redoslijed prema kojem će podlijegati TSI-ovima, podsustavi uključuju sljedeće: 2.1. Građevinski podsustav Tračnice, skretnice, željezničko-cestovni prijelazi, građevinske konstrukcije (mostovi, tuneli itd.), sastavni dijelovi kolodvora povezani sa željeznicom (uključujući ulaze, perone, područja pristupa, mjesta za servisiranje, toalete i informacijski sustave, kao i karakteristike njihove pristupačnosti za osobe s invaliditetom i osobe s ograničenom pokretljivošću), sigurnosna i zaštitna oprema. 2.2. Elektroenergetski podsustav Sustav napajanja električnom energijom, uključujući kontaktnu mrežu i sustav uz prugu za mjerenje i naplatu potrošnje električne energije. 2.3. Pružni prometno-upravljački i signalno-sigurnosni podsustav Sva pružna oprema koja je potrebna radi osiguranja sigurnosti, upravljanja vožnjom vlakova kojima je odobreno prometovanje na mreži i nadzor nad njom. 2.4. Pružni prometno-upravljački i signalno-sigurnosni podsustav ugrađen u vozilo	2. Opis podsustava Za svaki podsustav ili dio podsustava ERA pri izradi relevantnog nacrta TSI-a predlaže popis sastavnih dijelova i aspekata koji se odnose na interoperabilnost. Ne dovodeći u pitanje izbor aspekata i sastavnih dijelova koji se odnose na interoperabilnost ili redoslijed prema kojem će podlijegati TSI-ovima, podsustavi uključuju sljedeće: 2.1. Infrastrukturni podsustav Tračnice, skretnice, željezničko-cestovni prijelazi, građevinske konstrukcije (mostovi, tuneli itd.), sastavni dijelovi kolodvora povezani sa željeznicom (uključujući ulaze, perone, područja pristupa, mjesta za servisiranje, toalete i informacijski sustave, kao i karakteristike njihove pristupačnosti za osobe s invaliditetom i osobe s ograničenom pokretljivošću), sigurnosna i zaštitna oprema. 2.2. Energetski podsustav Sustav napajanja električnom		

Sva oprema ugrađena u vozilo koja je potrebna radi osiguranja sigurnosti i upravljanja vožnjom vlakova kojima je odobreno prometovanje na mreži i nadzora nad njom. 2.5. Odvijanje prometa i upravljanje prometom Postupci i pripadajuća oprema koja omogućuje usklađen rad različitih strukturnih podsustava kako pri uobičajenom radu, tako i pri radu u pogoršanim uvjetima, uključujući posebno sastav i vožnju vlaka, te planiranje prometa i upravljanje njime. Stručne kvalifikacije koje bi mogle biti potrebne za izvođenje bilo koje vrste usluga željezničkog prijevoza. 2.6. Telematske aplikacije U skladu s Prilogom I. taj se podsustav sastoji od dva elementa: (a)aplikacije za prijevoz putnika, uključujući sustave za pružanje informacija putnicima prije i tijekom putovanja, sustave za rezervacije i plaćanja, upravljanje prtljagom i upravljanje povezivanjima vlakova međusobno i s drugim načinima prijevoza; (b)aplikacije za prijevoz tereta, uključujući informacijske sustave (praćenje tereta i vlakova u realnom vremenu), ranžirni	energijom, uključujući kontaktnu mrežu i sustav uz prugu za mjerenje i naplatu potrošnje električne energije. 2.3. Pružni prometno-upravljački i signalni podsustav Sva pružna oprema koja je potrebna radi osiguranja sigurnosti, upravljanja vožnjom vlakova kojima je odobreno prometovanje na mreži i nadzor nad njom. 2.4. Prometno-upravljački i signalni podsustav ugrađen u vozilo Sva oprema ugrađena u vozilo koja je potrebna radi osiguranja sigurnosti i upravljanja vožnjom vlakova kojima je odobreno prometovanje na mreži i nadzora nad njom. 2.5. Odvijanje prometa i upravljanje prometom Postupci i pripadajuća oprema koja omogućuje usklađen rad različitih strukturnih podsustava kako pri uobičajenom radu, tako i pri radu u pogoršanim uvjetima, uključujući posebno sastav i vožnju vlaka, te		

sustavi i sustavi raspodjele vlakova, sustavi za rezervacije, plaćanja i fakturiranja, upravljanje povezivanjima s drugim načinima prijevoza i izrada pratećih dokumenata u elektroničkom obliku. 2.7. Željeznička vozila Konstrukcija, sustav upravljanja i nadzora za svu opremu vlaka, oprema oduzimača struje, oprema vuče i uređaji za pretvaranje električne energije, oprema ugrađena u vozilo za 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. 2.8. Održavanje Postupci, pripadajuća oprema, logistički centri za održavanje i rezerve koji provode obvezno korektivno i preventivno održavanje kako bi se osigurala interoperabilnost željezničkog sustava Unije i zajamčila potrebna učinkovitost.	planiranje prometa i upravljanje njime. Stručne kvalifikacije koje bi mogle biti potrebne za izvođenje bilo koje vrste usluga željezničkog prijevoza. 2.6. Telematske aplikacije U skladu s Prilogom III. ovoga Zakona taj se podsustav sastoji od dva elementa: (a) aplikacije za prijevoz putnika, uključujući sustave za pružanje informacija putnicima prije i tijekom putovanja, sustave za rezervacije i plaćanja, upravljanje prtljagom i upravljanje povezivanjima vlakova međusobno i s drugim načinima prijevoza; (b) aplikacije za prijevoz tereta, uključujući informacijske sustave (praćenje tereta i vlakova u realnom vremenu), ranžirni sustavi i sustavi raspodjele vlakova, sustavi za rezervacije, plaćanja i fakturiranja, upravljanje povezivanjima s drugim načinima prijevoza i izrada pratećih dokumenata u elektroničkom obliku.		

	2.7. Željeznička vozila Konstrukcija, sustav upravljanja i nadzora za svu opremu vlaka, oprema oduzimača struje, oprema vuče i uređaji za pretvaranje električne energije, oprema ugrađena u vozilo za 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. 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 zajamčila potrebna učinkovitost.		

PRILOG III. OSNOVNI ZAHTJEVI 1. Opći zahtjevi 1.1. Sigurnost 1.1.1. Projektiranje, izgradnja ili sklapanje, održavanje i nadzor komponenti ključnih za sigurnost, a posebno onih koji su uključeni u vožnju vlaka, moraju osigurati sigurnost na razini koja odgovara ciljevima utvrđenima za mrežu, uključujući one za specifične pogoršane uvjete. 1.1.2. Parametri za kontakt kotač/tračnica moraju ispunjavati zahtjeve stabilnosti potrebne za osiguranje sigurne vožnje najvećom dozvoljenom brzinom. Parametri opreme za kočenje moraju osigurati mogućnost zaustavljanja unutar zaustavnog puta pri najvećoj dozvoljenoj brzini. 1.1.3. Sastavni dijelovi koji se koriste moraju tijekom svoje uporabe podnijeti sva specificirana uobičajena ili iznimna	PRILOG V. OSNOVNI ZAHTJEVI 1. Opći zahtjevi 1.1. Sigurnost 1.1.1. Projektiranje, izgradnja ili sklapanje, održavanje i nadzor komponenti ključnih za sigurnost, a posebno onih koji su uključeni u vožnju vlaka, moraju osigurati sigurnost na razini koja odgovara ciljevima utvrđenima za mrežu, uključujući one za specifične pogoršane uvjete. 1.1.2. Parametri za kontakt kotač/tračnica moraju ispunjavati zahtjeve stabilnosti potrebne za osiguranje sigurne vožnje najvećom dozvoljenom brzinom. Parametri opreme za kočenje moraju osigurati	U potpunosti preuzeto	

naprezanja. Odgovarajućim mjerama moraju se ograničiti posljedice po sigurnost u slučaju nepredvidivih ispada. 1.1.4. Projektiranje nepokretnih postrojenja i željezničkih vozila te izbor korištenog materijala mora biti usmjereno na ograničavanje nastanka, širenja i posljedica vatre i dima u slučaju požara. 1.1.5. Sve naprave koje su namijenjene za rukovanje od strane korisnika moraju biti projektirane tako da ne ugrožavaju sigurno rukovanje njima ili zdravlje i sigurnost korisnika ako se upotrebljavaju na predvidljiv način iako to nije u skladu s objavljenim uputama. 1.2. Pouzdanost i dostupnost Nadzor i održavanje nepokretnih ili pokretnih dijelova koji su uključeni u vožnju vlaka moraju biti organizirani, provedeni i kvantificirani tako da se njihov rad održi pod predviđenim uvjetima. 1.3. Zdravlje 1.3.1. Materijali koji zbog načina upotrebe mogu predstavljati opasnost po zdravlje onih koji imaju pristup tim materijalima ne smiju se upotrebljavati u vlakovima i na željezničkoj infrastrukturi. 1.3.2. Ti se materijali moraju izabirati,	mogućnost zaustavljanja unutar zaustavnog puta pri najvećoj dozvoljenoj brzini. 1.1.3. Sastavni dijelovi koji se koriste moraju tijekom svoje uporabe podnijeti sva specificirana uobičajena ili iznimna naprezanja. Odgovarajućim mjerama moraju se ograničiti posljedice po sigurnost u slučaju nepredvidivih ispada. 1.1.4. Projektiranje nepokretnih postrojenja i željezničkih vozila te izbor korištenog materijala mora biti usmjereno na ograničavanje nastanka, širenja i posljedica vatre i dima u slučaju požara. 1.1.5. Sve naprave koje su namijenjene za rukovanje od strane korisnika moraju biti projektirane tako da ne ugrožavaju sigurno rukovanje njima ili zdravlje i sigurnost korisnika ako se upotrebljavaju na predvidljiv način iako to nije u skladu s objavljenim uputama. 1.2. Pouzdanost i dostupnost		

postavljati i upotrebljavati tako da se ograniči emisija štetnih i opasnih dimova i plinova, posebno u slučaju požara. 1.4. Zaštita okoliša 1.4.1. Utjecaj uspostavljanja i rada željezničkog sustava na okoliš mora se ocijeniti i uzeti u obzir u fazi projektiranja sustava u skladu s važećim pravom Unije. 1.4.2. Materijali koji se upotrebljavaju u vlakovima i na infrastrukturi moraju sprečavati emisiju dimova ili plinova koji su štetni i opasni za okoliš, posebno u slučaju požara. 1.4.3. Željeznička vozila i sustavi za napajanje energijom moraju biti projektirani i proizvedeni tako da budu elektromagnetski kompatibilni s postrojenjima, opremom i javnim ili privatnim mrežama s kojima dolaze u doticaj. 1.4.4. Konstrukcija i rad željezničkog sustava ne smije dovesti do nedopuštene razine emisije buke koju on proizvede: —u područjima blizu željezničke infrastrukture, kako je definirano u članku 3. točki 3. Direktive 2012/34/EU, te — u upravljačnici. 1.4.5. Rad željezničkog sustava ne smije uzrokovati nedopuštenu razinu vibracija tla	Nadzor i održavanje nepokretnih ili pokretnih dijelova koji su uključeni u vožnju vlaka moraju biti organizirani, provedeni i kvantificirani tako da se njihov rad održi pod predviđenim uvjetima. 1.3. Zdravlje 1.3.1. Materijali koji zbog načina upotrebe mogu predstavljati opasnost po zdravlje onih koji imaju pristup tim materijalima ne smiju se upotrebljavati u vlakovima i na željezničkoj infrastrukturi. 1.3.2. Ti se materijali moraju izabirati, postavljati i upotrebljavati tako da se ograniči emisija štetnih i opasnih dimova i plinova, posebno u slučaju požara. 1.4. Zaštita okoliša 1.4.1. Utjecaj uspostavljanja i rada željezničkog sustava na okoliš mora se ocijeniti i uzeti u obzir u fazi projektiranja sustava u skladu s važećim pravom Europske unije. 1.4.2. Materijali koji se		

tijekom aktivnosti i na područjima u blizini infrastrukture te pri uobičajenom stanju održavanja. 1.5. Tehnička kompatibilnost Tehničke značajke infrastrukture i nepokretnih postrojenja moraju biti kompatibilne uzajamno i sa značajkama vlakova koji će se koristiti u željezničkom sustavu. Ovaj zahtjev uključuje sigurnu integraciju podsustava vozila u infrastrukturu. Ako se pokaže da je na određenim dijelovima mreže teško postići usklađenost s tim značajkama, moguće je primijeniti privremena rješenja kojima se jamči kompatibilnost u budućnosti. 1.6. Pristupačnost 1.6.1. Građevinski podsustav i podsustav željeznička vozila moraju biti dostupni osobama s invaliditetom i osobama sa smanjenom pokretljivošću kako bi se osigurao pristup na ravnopravnoj osnovi sprečavanjem ili uklanjanjem prepreka te drugim prikladnim mjerama. To uključuje projektiranje, izgradnju, obnovu, modernizaciju, održavanje i rad relevantnih dijelova podsustava kojima javnost ima pristup. 1.6.2. Podsustavi „odvijanje prometa i	upotrebljavaju u vlakovima i na infrastrukturi moraju sprečavati emisiju dimova ili plinova koji su štetni i opasni za okoliš, posebno u slučaju požara. 1.4.3. Željeznička vozila i sustavi za napajanje energijom moraju biti projektirani i proizvedeni tako da budu elektromagnetski kompatibilni s postrojenjima, opremom i javnim ili privatnim mrežama s kojima dolaze u doticaj. 1.4.4. Konstrukcija i rad željezničkog sustava ne smije dovesti do nedopuštene razine emisije buke koju on proizvede: - u područjima blizu željezničke infrastrukture, koja je definirana propisom kojim se uređuje područje željeznice, - u upravljačnici. 1.4.5. Rad željezničkog sustava ne smije uzrokovati nedopuštenu razinu vibracija tla tijekom aktivnosti i na područjima u blizini infrastrukture te		

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	pri uobičajenom stanju održavanja. 1.5. Tehnička kompatibilnost Tehničke značajke infrastrukture i nepokretnih postrojenja moraju biti kompatibilne uzajamno i sa značajkama vlakova koji će se koristiti u željezničkom sustavu. Ovaj zahtjev uključuje sigurnu integraciju podsustava vozila u infrastrukturu. Ako se pokaže da je na određenim dijelovima mreže teško postići usklađenost s tim značajkama, moguće je primijeniti privremena rješenja kojima se jamči kompatibilnost u budućnosti. 1.6. Pristupačnost 1.6.1. Infrastrukturni podsustav i podsustav željeznička vozila moraju biti dostupni osobama s invaliditetom i osobama sa smanjenom pokretljivošću kako bi se osigurao pristup na ravnopravnoj osnovi sprečavanjem ili uklanjanjem prepreka te drugim prikladnim mjerama. To uključuje projektiranje, izgradnju, obnovu, modernizaciju,		

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	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. Infrastrukturni 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		

2.3.1. Sigurnost Prometno-upravljačka i signalno-sigurnosna postrojenja i postupci koji se koriste moraju omogućiti vlakovima prometovanje na razini sigurnosti koja odgovara utvrđenim ciljevima za mrežu. Prometno-upravljački i signalno-sigurnosni sustavi moraju nastaviti osiguravati siguran prolazak vlakova kojima je dopušteno da voze u pogoršanim uvjetima. 2.3.2. Tehnička kompatibilnost Sva nova infrastruktura i sva nova željeznička vozila koja su proizvedena ili razvijena nakon donošenja kompatibilnih prometno-upravljačkih i signalno-sigurnosnih sustava moraju biti prilagođena uporabi tih sustava. Prometno-upravljačka i signalno-sigurnosna oprema koja je ugrađena u upravljačnice mora pod specificiranim uvjetima omogućiti normalan rad u čitavom željezničkom sustavu. 2.4. Željeznička vozila 2.4.1. Sigurnost Konstrukcije željezničkih vozila i prijelaza između vozila moraju biti projektirane tako da u slučaju sudara ili iskliznuća zaštite	vlakova kroz kolodvore. Infrastrukturnii podsustav kojem javnost ima pristup mora biti projektiran i izgrađen tako da ograničava 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 Infrastrukturnii podsustav kojem javnost ima pristup mora biti dostupan osobama s invaliditetom i osobama sa smanjenom pokretljivošću u skladu s točkom 1.6. ovoga Priloga. 2.2. Energetski 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).		

prostore za putnike i strojovođe. Električna oprema ne smije ugrožavati sigurnost i funkcioniranje prometno-upravljačkih i signalno-sigurnosnih postrojenja. Tehnike kočenja i naprezanja koja pritom nastaju moraju se podudarati s projektom kolosijeka, građevinskim konstrukcijama i sustavima signalizacije. Moraju se poduzeti mjere za sprečavanje pristupa dijelovima pod električnim naponom kako se ne bi ugrozila sigurnost ljudi. U slučaju opasnosti, uređaji moraju omogućiti putnicima da o tome obavijeste strojovođu, a pratećem osoblju da stupi u kontakt s njima. Mora se osigurati sigurnost putnika koji se ukrcavaju na vlak ili se iskrcavaju s njega. Pristupna vrata moraju biti opremljena sustavom za otvaranje i zatvaranje koji jamči sigurnost putnika. Izlazi u slučaju opasnosti moraju postojati i biti označeni. Moraju se utvrditi odgovarajuće odredbe kako bi se u obzir uzeli posebni sigurnosni uvjeti u vrlo dugačkim tunelima.	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 signalni podsustav 2.3.1. Sigurnost Prometno-upravljačka i signalna postrojenja i postupci koji se koriste moraju omogućiti vlakovima prometovanje na razini sigurnosti koja odgovara utvrđenim ciljevima		

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 Projekti najvažnije opreme te pogonske, vučne i opreme za kočenje kao i sustava upravljanja i nadzora moraju biti takvi da omoguće nastavak vožnje vlakova u specifičnim pogoršanim uvjetima bez štetnih posljedica za opremu koja je i dalje u uporabi. 2.4.3. Tehnička kompatibilnost Električna oprema mora biti kompatibilna s radom prometno-upravljačkih i signalno-sigurnosnih postrojenja. Kod električne vuče značajke opreme oduzimača struje moraju biti takve da omogućuju prometovanje vlakova unutar sustava za napajanje energijom željezničkog	za mrežu. Prometno-upravljački i signalni 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 signalnih sustava moraju biti prilagođena uporabi tih sustava. Prometno-upravljačka i signalna oprema koja je ugrađena u upravljačnice mora pod specificiranim uvjetima omogućiti normalan rad u čitavom željezničkom sustavu. 2.4. Željeznička vozila 2.4.1. Sigurnost Konstrukcije željezničkih vozila i prijelaza između vozila moraju biti projektirane tako da u slučaju sudara ili iskliznuća zaštite prostore za		

sustava. Značajke željezničkih vozila moraju biti takve da omogućuju njihovo prometovanje na svakoj pruzi na kojoj je on predviđen, uzimajući u obzir relevantne klimatske uvjete. 2.4.4. Nadzor Vlakovi moraju biti opremljeni uređajem za snimanje. Podaci prikupljeni tim uređajem i obrada podataka moraju se uskladiti. 2.4.5. Pristupačnost Podsustavi željezničkih vozila kojima javnost ima pristup moraju biti dostupni osobama s invaliditetom i osobama sa smanjenom pokretljivošću u skladu s točkom 1.6. 2.5. Održavanje 2.5.1. Zdravlje i sigurnost Tehnička postrojenja i postupci koji se koriste u centrima moraju osigurati siguran rad podsustava i ne smiju predstavljati opasnost za zdravlje i sigurnost. 2.5.2. Zaštita okoliša Tehnička postrojenja i postupci koji se koriste u centrima za održavanje ne smiju prelaziti dozvoljenu razinu štetnog	putnike i strojovođe. Električna oprema ne smije ugrožavati sigurnost i funkcioniranje prometno-upravljačkih i signalnih postrojenja. Tehnike kočenja i naprezanja koja pritom nastaju moraju se podudarati s projektom kolosijeka, građevinskim konstrukcijama i sustavima signalizacije. Moraju se poduzeti mjere za sprečavanje pristupa dijelovima pod električnim naponom kako se ne bi ugrozila sigurnost ljudi. U slučaju opasnosti, uređaji moraju omogućiti putnicima da o tome obavijeste strojovođu, a pratećem osoblju vlaka 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.		

djelovanja na okolinu. 2.5.3. Tehnička kompatibilnost Postrojenja za održavanje željezničkih vozila moraju biti takva da omogućuju izvođenje sigurnog, za zdravlje neškodljivog i ugodnog rada na svim vozilima za koja su projektirana. 2.6. Odvijanje prometa i upravljanje prometom 2.6.1. Sigurnost Usklađivanje pravila za odvijanje prometa na mreži i kvalifikacija strojovođa i osoblja u vlaku, kao i osoblja u centrima za upravljanje prometom mora biti takvo da osigura sigurno odvijanje prometa, imajući na umu različite zahtjeve prekograničnog i domaćeg prometa. Radovi na održavanju i njihova učestalost, osposobljavanje i kvalifikacije osoblja na poslovima održavanja i osoblja u centrima za upravljanje prometom te sustava osiguranja kvalitete, koje su u centrima za upravljanje prometom i centrima za održavanje uspostavili dotični prijevoznici, moraju jamčiti visoku razinu sigurnosti. 2.6.2. Pouzdanost i dostupnost Radovi na održavanju i razdoblja kada se	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 Projekti najvažnije opreme te pogonske, vučne i opreme za kočenje kao i sustava upravljanja i nadzora moraju biti takvi da omoguće nastavak vožnje vlakova u specifičnim pogoršanim uvjetima bez		

izvršavaju, osposobljavanje i kvalifikacije osoblja na poslovima održavanja i osoblja u nadzornim centrima te sustavi osiguranja kvalitete koje su u nadzornim centrima i centrima za održavanje uspostavili dotični prijevoznici moraju jamčiti visoku razinu pouzdanosti i dostupnosti. 2.6.3. Tehnička kompatibilnost Usklađivanje pravila za odvijanje prometa na mreži i kvalifikacije strojovođa i osoblja u vlaku, kao i prometnika mora biti takva da omogućuje radnu učinkovitost željezničkog sustava, imajući na umu različite zahtjeve prekograničnog i domaćeg prometa. 2.6.4. Pristupačnost Moraju se poduzeti odgovarajuće mjere kako bi se osiguralo da operativna pravila predviđaju potrebnu funkcionalnost za osiguravanje pristupa osobama s invaliditetom i osobama sa smanjenom pokretljivošću. 2.7. Telematske aplikacije za prijevoz putnika i tereta 2.7.1. Tehnička kompatibilnost Osnovni zahtjevi za telematske aplikacije osiguravaju minimalnu kvalitetu usluge za putnike i korisnike prijevoza tereta, posebno	štetnih posljedica za opremu koja je i dalje u uporabi. 2.4.3. Tehnička kompatibilnost Električna oprema mora biti kompatibilna s radom prometno-upravljačkih i signalnih postrojenja. Kod električne vuče značajke opreme oduzimača struje moraju biti takve da omogućuju prometovanje vlakova unutar sustava za napajanje energijom željezničkog sustava. Značajke željezničkih vozila moraju biti takve da omogućuju njihovo prometovanje na svakoj pruzi na kojoj je on predviđen, uzimajući u obzir relevantne klimatske uvjete. 2.4.4. Nadzor Vlakovi moraju biti opremljeni uređajem za snimanje. Podaci prikupljeni tim uređajem i obrada podataka moraju se uskladiti. 2.4.5. Pristupačnost Podsustavi željezničkih vozila kojima javnost ima pristup moraju biti		

u smislu tehničke kompatibilnosti. Moraju se poduzeti mjere radi osiguranja: —da se baze podataka, programska podrška i protokoli prijenosa podataka izrađuju tako da omogućuju maksimalnu razmjenu podataka među različitim aplikacijama i prijevoznicima, osim povjerljivih poslovnih podataka, —jednostavnog pristupa informacijama za korisnike. 2.7.2. Pouzdanost i dostupnost Načini upotrebe tih baza podataka, upravljanje njima, njihovo ažuriranje i održavanje, programska podrška i protokoli razmjene podataka moraju osigurati učinkovitost tih sustava i kvalitetu usluge. 2.7.3. Zdravlje Sučelja između tih sustava i korisnika moraju ispunjavati minimalna pravila ergonomije i zaštite zdravlja. 2.7.4. Sigurnost Za pohranjivanje ili prijenos informacija povezanih sa sigurnošću mora se osigurati odgovarajuća razina integriteta i pouzdanosti. 2.7.5. Pristupačnost	dostupni osobama s invaliditetom i osobama sa smanjenom pokretljivošću u skladu s točkom 1.6. ovoga Priloga. 2.5. Održavanje 2.5.1. Zdravlje i sigurnost Tehnička postrojenja i postupci koji se koriste u centrima moraju osigurati siguran rad podsustava i ne smiju predstavljati opasnost za zdravlje i sigurnost. 2.5.2. Zaštita okoliša Tehnička postrojenja i postupci koji se koriste u centrima za održavanje ne smiju prelaziti dozvoljenu razinu štetnog djelovanja na okolinu. 2.5.3. Tehnička kompatibilnost Postrojenja za održavanje željezničkih vozila moraju biti takva da omogućuju izvođenje sigurnog, za zdravlje neškodljivog i ugodnog rada na svim vozilima za koja su projektirana. 2.6. Odvijanje prometa i		

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.	upravljanje prometom 2.6.1. Sigurnost Usklađivanje pravila za odvijanje prometa na mreži i kvalifikacija strojovođa i osoblja u vlaku, kao i osoblja u centrima za upravljanje prometom mora biti takvo da osigura sigurno odvijanje prometa, imajući na umu različite zahtjeve prekograničnog i domaćeg prometa. Radovi na održavanju i njihova učestalost, osposobljavanje i kvalifikacije osoblja na poslovima održavanja i osoblja u centrima za upravljanje prometom te sustava osiguranja kvalitete, koje su u centrima za upravljanje prometom i centrima za održavanje uspostavili dotični prijevoznici, moraju jamčiti visoku razinu sigurnosti. 2.6.2. Pouzdanost i dostupnost Radovi na održavanju i razdoblja kada se izvršavaju, osposobljavanje i kvalifikacije osoblja na poslovima održavanja i osoblja u nadzornim centrima te sustavi osiguranja		

	kvalitete koje su u nadzornim centrima i centrima za održavanje uspostavili dotični prijevoznici moraju jamčiti visoku razinu pouzdanosti i dostupnosti. 2.6.3. Tehnička kompatibilnost Usklađivanje pravila za odvijanje prometa na mreži i kvalifikacije strojovođa i osoblja u vlaku, kao i prometnika mora biti takva da omogućuje radnu učinkovitost željezničkog sustava, imajući na umu različite zahtjeve prekograničnog i domaćeg prometa. 2.6.4. Pristupačnost Moraju se poduzeti odgovarajuće mjere kako bi se osiguralo da operativna pravila predviđaju potrebnu funkcionalnost za osiguravanje pristupa osobama s invaliditetom i osobama sa smanjenom pokretljivošću. 2.7. Telematske aplikacije za prijevoz putnika i tereta 2.7.1. Tehnička kompatibilnost		

	Osnovni zahtjevi za telematske aplikacije osiguravaju minimalnu kvalitetu usluge za putnike i korisnike prijevoza tereta, posebno u smislu tehničke kompatibilnosti. Moraju se poduzeti mjere radi osiguranja: - da se baze podataka, programska podrška i protokoli prijenosa podataka izrađuju tako da omogućuju maksimalnu razmjenu podataka među različitim aplikacijama i prijevoznicima, osim povjerljivih poslovnih podataka, - jednostavnog pristupa informacijama za korisnike. 2.7.2. Pouzdanost i dostupnost Načini upotrebe tih baza podataka, upravljanje njima, njihovo ažuriranje i održavanje, programska podrška i protokoli razmjene podataka moraju osigurati učinkovitost tih sustava i kvalitetu usluge. 2.7.3. Zdravlje Sučelja između tih sustava i korisnika		

	moraju ispunjavati minimalna pravila ergonomije i zaštite zdravlja. 2.7.4. Sigurnost Za pohranjivanje ili prijenos informacija povezanih sa sigurnošću mora se osigurati odgovarajuća razina integriteta i pouzdanosti. 2.7.5. Pristupačnost Moraju se poduzeti odgovarajuće mjere kako bi se osiguralo da telematske aplikacije za prijevoz putnika predviđaju potrebne funkcionalnosti za osiguravanje pristupa osobama s invaliditetom i osobama sa smanjenom pokretljivošću.		
PRILOG IV. POSTUPAK „EZ" PROVJERE PODSUSTAVA 1. OPĆA NAČELA „EZ provjera" znači postupak koji provodi podnositelj zahtjeva u smislu članka 15. radi dokazivanja da su ispunjeni zahtjevi mjerodavnog prava Unije i svih mjerodavnih	PRILOG VI. POSTUPAK EU PROVJERE PODSUSTAVA 1. OPĆA NAČELA „EU provjera" znači postupak koji provodi podnositelj zahtjeva u smislu članka 41. ovoga Zakona radi	U potpunosti preuzeto	

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 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 tijelâ za ocjenjivanje sukladnosti koje se zahtijevaju ostalim pravilima. 2.2. Privremena izjava o provjeri (ISV) 2.2.1. Načela Na zahtjev podnositelja zahtjeva provjere se mogu provesti za dijelove podsustava ili mogu biti ograničene na određene faze postupka provjere. U tim slučajevima, rezultati provjere mogu se evidentirati u „privremenoj izjavi o provjeri” (ISV) koju izdaje prijavljeno tijelo koje je odabrao podnositelj zahtjeva. ISV mora sadržavati upućivanje na TSI-ove u odnosu na koje je sukladnost ocijenjena.	dokazivanja da su ispunjeni zahtjevi mjerodavnog prava Europske 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-eve jest postupak u kojem prijavljeno tijelo provjerava i potvrđuje da je podsustav usklađen s relevantnim TSI-evima. 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 (eng. *Intermediate Statement of Verification* - ISV) 2.2.1. Načela		

2.2.2. Dijelovi podsustava Podnositelj zahtjeva može podnijeti zahtjev za ISV za bilo koji od dijelova na koje odluči podijeliti podsustav. Svaki se dio provjerava u svakoj fazi kako je navedeno u točki 2.2.3. 2.2.3. Faze postupka provjere Podsustav ili određeni dijelovi podsustava provjeravaju se u svakoj od sljedećih faza: (a) cjelokupnom projektiranju; (b)proizvodnji: izgradnji, uključujući posebno djelatnosti građevinskih radova, izradi, sklapanju sastavnih dijelova i cjelokupnoj prilagodbi; (c) konačnom ispitivanju podsustava. Podnositelj zahtjeva može zatražiti ISV za fazu projektiranja (uključujući tipska ispitivanja) i za fazu proizvodnje za cijeli podsustav ili bilo koji od dijelova na koje je odlučio podijeliti podsustav (vidjeti točku 2.2.2.). 2.3. Potvrda o provjeri 2.3.1. Prijavljeno tijelo odgovorno za provjeru ocjenjuje projektiranje, proizvodnju i konačno ispitivanje podsustava te izrađuje potvrdu o provjeri koja je namijenjena podnositelju zahtjeva koji zatim sastavlja „EZ” izjavu o provjeri. Potvrda o provjeri	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 ISV-u koju izdaje prijavljeno tijelo koje je odabrao podnositelj zahtjeva. ISV mora sadržavati upućivanje na TSI-eve 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. ovoga Priloga. 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		

mora sadržavati upućivanje na TSI-ove u odnosu na koje je sukladnost ocijenjena. Kada nije ocijenjena sukladnost podsustava sa svim relevantnim TSI-ovima (npr. u slučaju odstupanja, djelomične primjene TSI-ova kod modernizacije ili obnove, prijelaznog razdoblja u TSI-u ili u specifičnom slučaju), u potvrdi o provjeri navodi se točno upućivanje na TSI-ove ili njihove dijelove čiju sukladnost prijavljeno tijelo nije ispitalo tijekom postupka provjere. 2.3.2. Kada je izdan ISV, prijavljeno tijelo odgovorno za provjeru podsustava uzima u obzir ISV te, prije izdavanja potvrde o provjeri: (a)provjerava obuhvaća li ISV relevantne zahtjeve TSI-a na ispravan način; (b)provjerava sve aspekte koji nisu obuhvaćeni ISV-om; te (c)provjerava konačno ispitivanje podsustava u 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	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. ovoga Priloga. 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 EU izjavu o provjeri. Potvrda o provjeri mora sadržavati upućivanje na TSI-eve u odnosu na koje je sukladnost ocijenjena. Kada nije ocijenjena sukladnost podsustava sa svim relevantnim TSI-evima (npr. u slučaju odstupanja, djelomične primjene TSI-eva kod modernizacije ili obnove, prijelaznog		

sudjeluje u provjeri podsustava sastavlja dokumentaciju u skladu s člankom 15. stavkom 4. koja obuhvaća opseg njegovih aktivnosti. 2.4. Tehnička dokumentacija priložena „EZ” izjavi o provjeri Tehničku dokumentaciju priloženu „EZ” izjavi o provjeri prikuplja podnositelj zahtjeva, a ona mora sadržavati sljedeće: (a)tehničke značajke povezane s projektom, uključujući opće i detaljne nacrte za izvedbu, sheme električne i hidraulične opreme, sheme upravljačkih sklopova, opis sustava za obradu podataka i automatiku s dovoljno detalja za dokumentiranje provedene provjere sukladnosti, dokumentaciju za uporabu i održavanje itd., relevantne za dotični podsustav; (b)popis sastavnih dijelova interoperabilnosti ugrađenih u podsustav, kako je navedeno u članku 4. stavku 3. točki (d); (c)dokumentaciju iz članka 15. stavka 4. koju sastavlja svako prijavljeno tijelo uključeno u provjeru podsustava, a koja sadržava: —preslike „EZ” izjava o sukladnosti i, ako je primjenjivo, „EZ” izjava o prikladnosti za uporabu izrađenih za sastavne dijelove interoperabilnosti iz	razdoblja u TSI-u ili u specifičnom slučaju), u potvrdi o provjeri navodi se točno upućivanje na TSI-eve ili njihove dijelove čiju sukladnost prijavljeno tijelo nije ispitalo tijekom postupka provjere. 2.3.2. Kada je izdan ISV, prijavljeno tijelo odgovorno za provjeru podsustava uzima u obzir ISV te, prije izdavanja potvrde o provjeri: (a) provjerava obuhvaća li ISV relevantne zahtjeve TSI-a na ispravan način; (b) provjerava sve aspekte koji nisu obuhvaćeni ISV-om; te (c) provjerava konačno ispitivanje podsustava u 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.		

članka 4. stavka 3. točke (d), prema potrebi zajedno s pripadajućim izračunima i preslikom zapisnika o ispitivanjima i pregledima koje su provela prijavljena tijela na temelju zajedničkih tehničkih specifikacija, —ako postoji, ISV koji se prilaže potvrdi o provjeri, uključujući i rezultat provjere valjanosti ISV-a koju je provelo prijavljeno tijelo, —potvrdu o provjeri zajedno s pripadajućim izračunima koju je potpisalo prijavljeno tijelo odgovorno za provjeru, a kojom se potvrđuje usklađenost podsustava sa zahtjevima relevantnih TSI-ova i u kojoj su navedene eventualne zadrške zabilježene tijekom izvođenja aktivnosti a koje nisu povučene; 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 Unije; (e)kada je u skladu s člankom 18. stavkom 4. točkom (c) i člankom 21. stavkom 3. točkom (c) potrebna provjera sigurne integracije, relevantna tehnička dokumentacija uključuje izvješća ocjenjivača o CSM-ovima za procjenu rizika iz članka 6. stavka 3. Direktive 2004/49/EZ Europskog parlamenta i	2.3.4. Svako prijavljeno tijelo koje sudjeluje u provjeri podsustava sastavlja dokumentaciju u skladu s člankom 41. stavkom 4. ovoga Zakona koja obuhvaća opseg njegovih aktivnosti. 2.4. Tehnička dokumentacija priložena EU izjavi o provjeri Tehničku dokumentaciju priloženu EU izjavi o provjeri prikuplja podnositelj zahtjeva, a ona mora sadržavati sljedeće: (a) tehničke značajke povezane s projektom, uključujući opće i detaljne nacrte za izvedbu, sheme električne i hidraulične opreme, sheme upravljačkih sklopova, opis sustava za obradu podataka i automatiku s dovoljno detalja za dokumentiranje provedene provjere sukladnosti, dokumentaciju za uporabu i održavanje itd., relevantne za dotični podsustav; (b) popis sastavnih dijelova interoperabilnosti ugrađenih u podsustav, kako je navedeno u članku 4. stavku 3. točki (d)		

Vijeća (1). 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 nacrte i tehničku dokumentaciju za podsustav. 2.5.2. Prijavljeno tijelo odgovorno za provjeru provedbe mora povremeno obavljati inspekcijske preglede kako bi potvrdilo usklađenost s relevantnim TSI-ovima. Izvješće o inspekcijskom pregledu mora dostaviti odgovornima za provedbu. Tijekom određenih faza izgradnje njegova nazočnost može biti potrebna. 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.	Direktive (EU) 2016/797; (c) dokumentaciju iz članka 41. stavka 4. ovoga Zakona koju sastavlja svako prijavljeno tijelo uključeno u provjeru podsustava, a koja sadržava: - preslike EU izjava o sukladnosti i, ako je primjenjivo, EU izjava o prikladnosti za uporabu izrađenih za interoperabilne sastavne dijelove iz članka 4. stavka 3. točke (d) Direktive (EU) 2016/797, prema potrebi zajedno s pripadajućim izračunima i preslikom zapisnika o ispitivanjima i pregledima koje su provela prijavljena tijela na temelju zajedničkih tehničkih specifikacija, - ako postoji, ISV koji se prilaže potvrdi o provjeri, uključujući i rezultat provjere valjanosti ISV-a koju je provelo prijavljeno tijelo, - potvrdu o provjeri zajedno s pripadajućim izračunima koju je potpisalo prijavljeno tijelo odgovorno za provjeru, a kojom se potvrđuje usklađenost podsustava sa zahtjevima relevantnih TSI-eva i u kojoj su		

2.5.4. Prijavljeno tijelo može nadzirati podsustav na koji je ugrađen sastavni dio interoperabilnosti kako bi, kada se to zahtijeva u relevantnom TSI-u, procijenilo njegovu prikladnost za uporabu u predviđenom željezničkom okruženju. 2.6. Podnošenje Podnositelj zahtjeva mora čuvati presliku tehničke dokumentacije priložene „EZ" izjavi o provjeri tijekom cijelog radnog vijeka podsustava. Dokumentacija se na zahtjev mora poslati bilo kojoj državi članici ili Agenciji. Dokumentacija koja se podnosi u svrhu zahtjeva za odobrenje za puštanje u uporabu podnosi se tijelu od kojeg se traži odobrenje. Nacionalno tijelo nadležno za sigurnost ili Agencija mogu zahtijevati da se dio/dijelovi dokumenata podnesenih zajedno s odobrenjem prevedu na njihov jezik. 2.7. Objava Svako prijavljeno tijelo mora povremeno objavljivati relevantne informacije o: (a)zaprimljenim zahtjevima za provjeru i ISV; (b)zahtjevima za ocjenu sukladnosti i prikladnosti za uporabu sastavnih dijelova interoperabilnosti; (c) izdanim ili uskraćenim ISV-ima;	navedene eventualne zadrške 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. ovoga Priloga; (d) potvrde o provjeri izdane u skladu s drugim pravnim aktima Europske unije; (e) kada je u skladu s člankom 44. stavkom 4. točkom 3. i člankom 47. stavkom 3. točkom c) ovoga Zakona potrebna provjera sigurne integracije, relevantna tehnička dokumentacija uključuje izvješća ocjenjivača o CSM-ovima za procjenu rizika iz članka 6. stavka 1. Direktive(EU) 2016/798. 2.5. Nadzor od strane prijavljenih tijela 2.5.1. Prijavljeno tijelo odgovorno za provjeru proizvodnje mora imati stalan pristup gradilištima, proizvodnim radionicama, skladišnim		

(d)izdanim ili uskraćenim potvrdama o provjeri i „EZ” potvrdama o prikladnosti za uporabu; (e)izdanim ili odbijenim potvrdama 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.	prostorima i prema potrebi postrojenjima za montažu i ispitivanje te općenito svim prostorima koje smatra potrebnima za ispunjavanje svojih zadaća. Prijavljeno tijelo od podnositelja zahtjeva mora dobiti sve dokumente potrebne u tu svrhu, a posebno izvedbene nacrte i tehničku dokumentaciju za podsustav. 2.5.2. Prijavljeno tijelo odgovorno za provjeru provedbe mora povremeno obavljati inspekcijske preglede kako bi potvrdilo usklađenost s relevantnim TSI-evima. 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		

Potvrda sadržava točnu uputu na nacionalno(-a) pravilo(-a) čiju je sukladnost ispitalo imenovano tijelo u postupku provjere. U slučaju nacionalnih pravila povezanih s podsustavima od kojih se sastoji vozilo, imenovano tijelo dijeli potvrdu na dva dijela, pri čemu su u prvom dijelu navedena upućivanja na ona nacionalna pravila koja se strogo odnose na tehničku kompatibilnost između vozila i dotične mreže, a u drugom na sva ostala nacionalna pravila. 3.3. Dokumentacija Dokumentacija koju je sastavilo imenovano tijelo, a koja se prilaže uz potvrdu o provjeri u slučaju nacionalnih pravila, mora biti uključena u tehničku dokumentaciju priloženu „EZ” izjavi o provjeri iz točke 2.4. i sadržavati tehničke podatke relevantne za ocjenu sukladnosti podsustava s tim nacionalnim pravilima. 3.4. Jezik Dokumentacija i korespondencija koje se odnose na postupak „EZ” provjere moraju biti sastavljene na službenom jeziku države članice Unije u kojoj podnositelj zahtjeva ima poslovni nastan ili na službenom jeziku Unije koji je podnositelj zahtjeva prihvatio. 4. PROVJERA DIJELOVA	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 EU izjavi o provjeri tijekom cijelog radnog vijeka podsustava. Dokumentacija se na zahtjev mora poslati bilo kojoj državi članici Europske unije ili ERA-i. Dokumentacija koja se podnosi u svrhu zahtjeva za odobrenje za puštanje u uporabu podnosi se tijelu od kojeg se traži odobrenje. ASŽ ili ERA mogu zahtijevati da se dio/dijelovi dokumenata podnesenih zajedno s odobrenjem prevedu na njihov jezik.		

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. --- (1) Direktiva 2004/49/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 29. travnja 2004. o sigurnosti željeznica Zajednice i izmjeni Direktive Vijeća 95/18/EZ o izdavanju dozvola za obavljanje usluga u željezničkom prijevozu i Direktive 2001/14/EZ o dodjeli željezničkog infrastrukturnog kapaciteta i ubiranju pristojbi za korištenje željezničke infrastrukture i dodjeli rješenja o sigurnosti (Direktiva o sigurnosti željeznice) (SL L 164, 30.4.2004., str. 44.).	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 potvrdama o provjeri i EU potvrdama o prikladnosti za uporabu; (e) izdanim ili odbijenim potvrdama o provjeri. 2.8. Jezik Dokumentacija i dopisi koji se odnose na postupak EU 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 41. stavkom 8. ovoga Zakona (imenovano tijelo) provjerava i potvrđuje usklađenost podsustava s nacionalnim pravilima prijavljenima u skladu s člankom 40. ovoga Zakona. 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 EU izjavi o provjeri iz točke 2.4. ovoga Priloga i sadržavati tehničke podatke relevantne za ocjenu sukladnosti podsustava s tim nacionalnim pravilima. 3.4. Jezik Dokumentacija i korespondencija koje se odnose na postupak EU 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 41. STAVKOM 7. Ako se potvrda o provjeri izdaje za određene dijelove podsustava, za te se dijelove odredbe ovoga Priloga primjenjuju *mutatis mutandis*.		
PRILOG V. DIO A Direktive stavljene izvan snage i popis njihovih naknadnih izmjena (iz članka 58.) Direktiva 2008/57/EZ (SL L 191, 18.7.2008., str. 1.) Direktiva 2009/131/EZ (SL L 273, 17.10.2009., str. 12.) Direktiva 2011/18/EU (SL L 57, 2.3.2011., str. 21.) DIO B Rokovi za prenošenje u nacionalno pravo (iz članka 57.) Direktiva — Rok za prenošenje 2008/57/EZ — 19. srpnja 2010. 2009/131/EZ — 19. srpnja 2010.	nije potrebno preuzimanje	Nije potrebno preuzimanje	odredbe s popisom direktiva koje se stavljaju izvan snage te rokovi za njihovo prenošenje u nacionalno zakonodavstvo

2011/18/EU 31. prosinca 2011.			
PRILOG VI. Korelacijska tablica Direktiva 2008/57/EZ — Ova Direktiva Članak 1. — Članak 1. Članak 2. točke od (a) do (z) — Članak 2. točke od 1. do 5., od 7. do 17. i od 19. do 28. - — Članak 2. točke 6., 18. i od 29. do 45. Članak 3. — - Članak 4. — Članak 3. Članak 5. od stavka 1. do stavka 3. točke (g) — Članak 4. od stavka 1. do stavka 3. točke (g) - — Članak 4. stavak 3. točke (h) i (i) Članak 5. stavci od 4. do 8. — Članak 4. stavci od 4. do 8. Članak 6. — Članak 5. Članak 7. — Članak 6. Članak 8. — - Članak 9. — Članak 7. Članak 10. — Članak 8.	nije potrebno preuzimanje	Nije potrebno preuzimanje	korelacijska tablica kojom se odredbe Direktive 2008/57/EZ upućuju na odredbe Direktive (EU) 2016/797

Članak 11.	Članak 9.			
Članak 12.	-			
Članak 13.	Članak 10.			
Članak 14.	Članak 11.			
Članak 15. stavak 1.	Članak 18. stavak 2.			
Članak 15. stavci 2. i 3.	-			
Članak 16.	Članak 12.			
Članak 17.	Članci 13. i 14.			
Članak 18.	Članak 15.			
Članak 19.	Članak 16.			
-	Članak 17.			
-	Članak 18. (osim članka 18. stavka 3.)			
-	Članci 19., 20., 21., 22. i 23.			
Članak 20.	-			
Članak 21.	-			
Članci od 22. do 25.	-			
Članak 26.	Članak 24.			
Članak 27.	Članak 14. stavak 10.			
-	Članak 26.			
Članak 28. i Prilog VIII.	Članci od 27. do 44.			
-	Članak 45.			
Članak 29.	Članak 51.			
Članci 30. i 31.	-			
Članak 32.	Članak 46.			
Članak 33.	Članak 47. stavci 3., 4., 6. i 7.			
-	Članak 47. stavci 1., 2. i 5.			
Članak 34.	Članak 48.			
Članak 35.	Članak 49.			

Članak 36. - - Članak 50. Članak 37. Članak 52. Članak 38. Članak 57. Članak 39. Članak 53. - Članci 54. i 55. - Članak 56. Članak 40. Članak 58. Članak 41. Članak 59. Članak 42. Članak 60. Prilozi od I. do III. Prilozi od I. do III. Prilog IV. Članak 9. stavak 2. Prilog V. Članak 15. stavak 9. Prilog VI. Prilog IV. Prilog VII. Članak 14. stavak 10. Prilog VIII. Članci 30., 31. i 32. Prilog IX. Članak 7. stavak 5. Prilog X. Prilog V. Prilog XI. Prilog VI.			
Izjava Komisije o dokumentima s obrazloženjima Komisija podsjeća da su se Europski parlament, Vijeće i Komisija u Zajedničkoj političkoj izjavi od 27. listopada 2011. o dokumentima s obrazloženjima složili da podaci o prenošenju direktiva u nacionalna zakonodavstva koje države članice dostavljaju Komisiji moraju biti „jasni i precizni” kako bi se Komisiji olakšalo izvršavanje njezina zadatka nadgledanja primjene prava Unije. U ovom slučaju dokumenti s obrazloženjima bili bi korisni u spomenute svrhe. Komisija žali što konačni	nije potrebno preuzimanje	Nije potrebno preuzimanje	izjava Europske komisije o dokumentima s obrazloženjima za prenošenje Direktive (EU) 2016/797

tekst ne sadržava odredbe u tom pogledu.			

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.	**uz članak 1.** **POGLAVLJE V.** **MOBILNO OSOBLJE KOJE OBAVLJA INTEROPERABILNE PREKOGRANIČNE USLUGE** Područje primjene Članak 100. (1) Ovo Poglavlje primjenjuje se na mobilno željezničko osoblje koje obavlja interoperabilne prekogranične usluge putem željezničkih prijevoznika. (2) Ovo Poglavlje ne primjenjuje se na lokalni i regionalni prekogranični putnički promet, prekogranični teretni promet najdalje do 15 km preko granice i za promet među sljedećim službenim graničnim postajama: RZEPIN (PL), TUPLICE (PL), ZEBRZYDOWICE (PL) i DOMODOSSOLA (IT). (3) Ovo Poglavlje ne primjenjuje se na vlakove na prekograničnim dionicama pruge koji polaze i zaustavljaju se na infrastrukturi iste	U potpunosti preuzeto	

	države članice Europske unije i koriste infrastrukturu druge države članice Europske unije bez da se tamo zaustavljaju, a koji se stoga smatraju nacionalnim prometom. Dnevni odmor kod kuće Članak 101. (1) Dnevni odmor kod kuće iznosi najmanje 12 uzastopnih sati za svako 24-satno razdoblje. (2) Iznimno od stavka 1. ovoga članka dnevni odmor može biti skraćen na najmanje devet sati u sedmodnevnom razdoblju. U tom se slučaju sati, koji odgovaraju razlici između skraćenog odmora i 12 sati, dodaju sljedećem dnevnom odmoru kod kuće. (3) Značajno smanjeni dnevni odmor ne određuje se između dva dnevna odmora izvan kuće. Dnevni odmor izvan kuće		

	Članak 102. (1) Najkraći dnevni odmor izvan kuće iznosi osam uzastopnih sati za svako 24-satno razdoblje. (2) Dnevni odmor izvan kuće slijedi dnevni odmor kod kuće. (3) Željeznički prijevoznik je dužan obratiti pozornost na razinu udobnosti smještaja koji se nudi kako bi se ostvario odmor radnika izvan kuće. Odmori strojovođe tijekom radnog vremena Članak 103. (1) Ako radno vrijeme strojovođe traje dulje od osam sati, tijekom radnog dana ima osiguran odmor od najmanje 45 minuta, ili ako radno vrijeme traje između šest i osam sati, taj odmor traje najmanje 30 minuta i koristi se tijekom radnog dana. (2) Doba dana i trajanje odmora dostatni su kako bi se osigurao		

	učinkovit oporavak radnika. (3) U slučaju kašnjenja vlaka, odmor se mora prilagoditi tijekom radnog dana. (4) Dio odmora se određuje između trećeg i šestog radnog sata. (5) Ovaj članak ne primjenjuje se ako postoje dvojica strojovođa te se u tom slučaju uvjeti odmora određuju sukladno propisima kojima se uređuje područje rada. Odmori ostalog osoblja vlaka tijekom radnog vremena Članak 104. Za drugo osoblje vlaka osigurava se odmor od najmanje 30 minuta, ako radno vrijeme iznosi dulje od šest sati. Razdoblje tjednog odmora Članak 105. (1) Mobilno osoblje koje obavlja		

	interoperabilne prekogranične usluge ima pravo, za sedmodnevno vremensko razdoblje, na najkraći neprekidni tjedni odmor od 24 sata plus 12-satni dnevni odmor naveden u članku 101. ovoga Zakona. (2) Mobilno osoblje treba godišnje imati 104 razdoblja odmora od 24 sata, uključujući 24-satna razdoblja od 52 tjedna razdoblja odmora, uključujući: a) 12 dvostrukih razdoblja odmora (od 48 sati plus jedan dnevni odmor od 12 sati) uključujući subotu i nedjelju i b) 12 dvostrukih razdoblja odmora (od 48 sati plus jedan dnevni odmor od 12 sati) bez jamstva da će to uključivati subotu ili nedjelju. Vrijeme vožnje Članak 106. (1) Vrijeme vožnje ne smije trajati dulje od devet sati u dnevnoj smjeni i osam sati u noćnoj smjeni između		

	dva razdoblja dnevnog odmora. (2) Najdulje vrijeme vožnje tijekom dvotjednog razdoblja ograničeno je na 80 sati. Evidencija o radnom vremenu i odmorima Članak 107. (1) Za mobilno osoblje željeznički prijevoznik vodi evidenciju o dnevnim radnim satima i razdobljima odmora kako bi se omogućilo praćenje pridržavanja odredaba ovoga Zakona. (2) Podaci o stvarnim radnim satima moraju biti dostupni na zahtjev nadležnih tijela. (3) Evidenciju iz stavka 1. ovoga članka željeznički prijevoznik mora čuvati barem godinu dana. Klauzula o nesmanjivanju dostignute		

	zaštite Članak 108. Primjena odredaba ovoga Poglavlja ne može ni u kojem slučaju predstavljati valjan razlog za smanjenje opće razine dostignute zaštite mobilnog osoblja koje obavlja interoperabilne prekogranične usluge.		
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.	**uz članak 2.** nije potrebno preuzimanje	Nije potrebno preuzimanje	izravno primjenjivo

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.	**uz članak 3.** nije potrebno preuzimanje	Nije potrebno preuzimanje	odredbe se odnose na Europsku komisiju
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.	**uz članak 4.** Poglavlje VIII. Prekršajne odredbe	U potpunosti preuzeto	
Članak 5. 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	**uz članak 5.** nije potrebno preuzimanje	Nije potrebno preuzimanje	izravno primjenjivo

prosljeđuju 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. 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.			
Članak 6. Ova Direktiva stupa na snagu na dan objave u Službenom listu Europske unije.	**uz članak 6.** nije potrebno preuzimanje	Nije potrebno preuzimanje	izravno primjenjivo
Članak 7. Ova je Direktiva upućena državama članicama.	**uz članak 7.** nije potrebno preuzimanje	Nije potrebno preuzimanje	izravno primjenjivo

USPOREDNI PRIKAZ PODUDARANJA ODREDBI PROPISA EUROPSKE UNIJE S PRIJEDLOGOM PROPISA

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

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)**

POGLAVLJE I. CILJ, PODRUČJE PRIMJENE I DEFINICIJE Članak 1. Cilj Ovom 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.	**uz članak 1.** članak 1. stavak 1. (1) Ovim se Zakonom utvrđuju uvjeti za osiguranje razvoja i poboljšanja sigurnosti željezničkog sustava, olakšavanje pristupa tržištu željezničkih usluga, uvjeti za ostvarivanje interoperabilnosti željezničkog sustava Europske unije, uvjeti i postupci za davanje ovlaštenja strojovođama, postupanje tijela nadležnog za sigurnost željezničkog prometa i tijela za istraživanje željezničkih nesreća, nadzor sigurnosti te upravni i inspekcijski nadzor. članak 74. Ovim poglavljem utvrđuju se zadaci za koje su odgovorni ASŽ, strojovođe i drugi sudionici sektora, posebno željeznički prijevoznici, upravitelji infrastrukture i centri za osposobljavanje	U potpunosti preuzeto	

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	**uz članak 2. stavak 1.** Članak 3. stavak 3. (3) Ovaj Zakon primjenjuje se na strojovođe koji upravljaju lokomotivama i vlakovima željezničkog sustava Europske unije za željezničkog prijevoznika koji mora imati jedinstvenu potvrdu o sigurnosti, ili za upravitelja infrastrukture koji mora imati uvjerenje o sigurnosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom. **uz članak 2. stavak 3.** članak 3. stavci 4. i 5. (4) Ovaj Zakon ne primjenjuje se na: a) podzemne željeznice b) tramvaje i vozila lake željeznice te infrastrukturu kojom se isključivo koriste ta vozila c) mreže koje su funkcionalno odvojene od ostatka željezničkog sustava Europske unije i koje su namijenjene isključivo za odvijanje lokalnog, gradskog ili prigradskog	U potpunosti preuzeto	

upravitelji infrastrukture za vlastiti prijevoz robe; (d)dijelovima pruge koji su privremeno zatvoreni za uobičajeni promet radi održavanja, rekonstrukcije ili obnove željezničkog sustava.	putničkog prometa, kao ni na 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 (5) Odredbe o strojovođama iz Poglavlja IV. ovoga Zakona ne primjenjuju se na dijelove željezničke pruge koji su privremeno zatvoreni za redovit promet radi održavanja, modernizacije ili obnove željezničke infrastrukture.		
	uz članak 2. stavak 2. nije potrebno preuzimanje	Nije potrebno preuzimanje	odredbe o uputama državama članicama vezano za prenošenje odredbi Direktive 2005/47/EZ

Članak 3. Definicije U smislu ove Direktive: (a)„nadležno tijelo" znači tijelo nadležno za sigurnost iz članka 16. Direktive 2004/49/EZ; (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; (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; (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; (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	uz članak 3. članak 4. **uz točku (a)** 20. *„nacionalno tijelo nadležno za sigurnost"* je nacionalno tijelo kojemu su povjereni zadaci u vezi sa sigurnošću željeznice u skladu s ovim Zakonom, bilo koje tijelo kojemu je više država članica Europske unije povjerilo te zadatke kako bi se osigurao jedinstven sustav sigurnosti ili bilo koje tijelo kojemu su Republika Hrvatska i treća zemlja povjerile te zadatke kako bi se osigurao jedinstven sustav sigurnosti, pod uvjetom da je Europska unija u tu svrhu sklopila sporazum s dotičnom trećom zemljom ili da je Republika Hrvatska sklopila takav sporazum u skladu s ovlaštenjem koje je u tu svrhu odobrila Europska unija. U Republici Hrvatskoj funkciju nacionalnog tijela nadležnog za sigurnost u smislu zakonodavstva kojim se uređuje područje sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava Europske unije obavlja Agencija za sigurnost željezničkog prometa (u daljnjem tekstu: ASŽ)	U potpunosti preuzeto	

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; (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; (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; (h)„Agencija" znači Europska agencija za željeznice koja je osnovana Uredbom (EZ) br. 881/2004 (15) Europskog parlamenta i Vijeća od 29. travnja 2004.; (i)„rješenje o sigurnosti" znači rješenje koje	**uz točku (b)** 59. *„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 **uz točku (d)** 81. *„željeznički sustav"* znači željeznički sustav Europske unije kako je definiran u Prilogu III. ovoga Zakona **uz točku (e)** 66. *„upravitelj infrastrukture"* znači upravitelj infrastrukture kako je definirano propisom kojim se uređuje područje željeznice **uz točku (f)**		

je željezničkom prijevozniku izdalo nadležno tijelo u skladu s člankom 10. Direktive 2004/49/EZ; (j)„potvrda" znači usklađena dopunska potvrda u kojoj je navedeno po kojoj željezničkoj infrastrukturi imatelj potvrde smije voziti i kojim željezničkim vozilima smije upravljati; (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; (l)„centar za obuku" znači tijelo koje je nadležno tijelo ovlastilo ili priznalo za provođenje tečajeva za osposobljavanje.	80. *„željeznički prijevoznik"* znači željeznički prijevoznik kako je definirano propisom kojim se uređuje područje željeznice 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 **uz točku (g)** 63. *„tehnička specifikacija za interoperabilnost"* (u daljnjem tekstu: 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 Europske unije **uz točku (h)** 1. *„Agencija Europske unije za željeznice*" (u daljnjem tekstu: ERA) 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) **uz točku (j)** 44. *„potvrda”* znači usklađena dopunska potvrda u kojoj je navedeno po kojoj željezničkoj infrastrukturi imatelj potvrde smije voziti i kojim željezničkim vozilima smije upravljati **uz točku (l)** 3. *„centar za osposobljavanje”* znači tijelo koje je nadležno tijelo ovlastilo ili priznalo za provođenje tečajeva za osposobljavanje		

	uz točku (c) članak 4. stavak. 2. (2) Ostali pojmovi u smislu ovoga Zakona imaju jednako značenje kao pojmovi uporabljeni u propisima Europske unije kojima se uređuje područje sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava. obrazloženje: definirano u Provedbenoj uredbi Komisije (EU) 2019/773 od 16. svibnja 2019. o tehničkoj specifikaciji za interoperabilnost za podsustav odvijanja prometa i upravljanja prometom željezničkog sustava u Europskoj uniji i o stavljanju izvan snage Odluke 2012/757/EU (Tekst značajan za EGP.) (SL L 139I, 27.5.2019.) **uz točku (i)** definirano kroz odredbe članka 9., koji se odnosi na jedinstvenu potvrdu o sigurnosti **uz točku (k)** definirano kroz odredbe članka 10., koji se odnosi na uvjerenje o sigurnosti za upravitelje infrastrukture	Nije potrebno preuzimanje	/

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	**uz članak 4. stavci 1., 2. i 3.** članak 75. (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 podaci o ASŽ-u i osobni podaci strojovođe, te vrijeme valjanosti dozvole. 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.	U potpunosti preuzeto	

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.	(2) Oblik i sadržaj dozvole i potvrde iz stavka 1. ovoga članka, 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.). (3) Zahtjevi za posjedovanjem potvrde za određeni dio infrastrukture ne primjenjuju se u 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		

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. 4. Komisija mora, na temelju nacrta 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 regulatornim postupkom s kontrolom iz članka 32. stavka 3. 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 regulatornim postupkom s kontrolom iz članka 32. stavka 3. i na temelju preporuke Agencije.	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 ili e) za namjene osposobljavanja i ispitivanja strojovođa. (4) O slučajevima iz stavka 3. ovoga članka odlučuje željeznički prijevoznik i ne može ju nametnuti nadležni upravitelj infrastrukture ili ASŽ, a o odluci o korištenju dodatnog strojovođe željeznički prijevoznik mora unaprijed obavijestiti upravitelja infrastrukture. (5) 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 kategorija B: prijevoz putnika i/ili robe.		

	uz članak 4. stavak 4. nije potrebno preuzimanje	Nije potrebno preuzimanje	obaveza Europske komisije
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.	**uz članak 5.** članak 76. Nadležna tijela i tijela nadležna za izdavanje dozvole i potvrde poduzimaju sve potrebne mjere za sprečavanje krivotvorenja dozvola i potvrda, te za sprečavanje neovlaštenog korištenja registara iz članka 93. ovoga Zakona.	U potpunosti preuzeto	
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	**uz članak 6.** članak 77. (1) Dozvolu izdaje ASŽ, a vlasništvo je njezinog imatelja. (2) Potvrdu izdaje željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture koji zapošljava ili ugovara usluge strojovođe. Vlasnik potvrde je željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture koji ju	U potpunosti preuzeto	

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.	izdaje.		
	uz članak 6. ostali dijelovi odredbi propisani 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.)	Nije potrebno preuzimanje	/
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.	**uz članak 7.** članak 78. (1) Dozvole su valjane na čitavom području Europske unije. (2) Potvrde su valjane samo za one infrastrukture i željeznička vozila koji su na njoj navedeni.	U potpunosti preuzeto	

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.	**uz članak 8.** članak 79. Ovlaštenja strojovođa iz treće zemlje koji rade isključivo na pograničnim odsjecima željezničkog sustava Republike Hrvatske, priznaje se u skladu s dvostranim sporazumom s dotičnom trećom zemljom.	U potpunosti preuzeto	
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	**uz članak 9.** članak 80. (1) Za dobivanje dozvole podnositelj zahtjeva mora ispunjavati minimalne zahtjeve utvrđene u člancima 81. i 82. ovoga Zakona. Za dobivanje potvrde, te kako bi ista ostala valjana, podnositelji zahtjeva moraju imati dozvolu i ispunjavati minimalne zahtjeve utvrđene u člancima 83. i 84. ovoga Zakona. (2) Na željezničkoj mreži Republike Hrvatske priznaju se dozvole koje su u skladu s člankom 78. ovoga Zakona izdale druge države članice Europske unije.	U potpunosti preuzeto	

člankom 7. izdale druge države članice. Odjeljak 1. 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.	**uz članak 10.** članak 81. (1) Podnositelj zahtjeva za izdavanje dozvole koja vrijedi na području Republike Hrvatske mora imati najmanje 18 godina života. (2) Podnositelj zahtjeva za izdavanje dozvole koja vrijedi na području Europske unije mora imati najmanje 20 godina života.	U potpunosti preuzeto	
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	**uz članak 11.** članak 82. (1) Podnositelj zahtjeva za izdavanje dozvole mora imati kvalifikaciju razine 4.2. sukladno Zakonu o Hrvatskom kvalifikacijskom okviru („Narodne novine“, br. 22/13, 41/16,	U potpunosti preuzeto	

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.	64/18, 47/20 i 20/21) (u daljnjem tekstu: 4.2. HKO), vrste tehničar vuče – strojovođa odnosno kvalifikaciju iste razine i vrste. (2) Iznimno od stavka 1. ovoga članka, podnositelj zahtjeva za izdavanje dozvole mora imati kvalifikaciju na razini 4.2. HKO-u, druge vrste uz uvjet završenog stručnog osposobljavanja u ovlaštenoj ustanovi. (3) Podnositelj zahtjeva za izdavanje dozvole mora dokazati svoju fizičku sposobnost uspješno obavljenim zdravstvenim pregledom, koji obavlja ili nadgleda ovlašteni ili priznati liječnik u skladu s člankom 91. ovoga Zakona. Pregled obuhvaća najmanje one kriterije koji su navedeni u odjeljcima 1.1., 1.2., 1.3. i 2.1. Priloga VII. ovoga Zakona. (4) Podnositelj zahtjeva za izdavanje dozvole mora dokazati svoju psihološku sposobnost za rad obavljenim zdravstvenim pregledom, koji obavlja ili nadgleda ovlašteni ili priznati psiholog ili liječnik u skladu s člankom 91. ovoga Zakona. Pregled		

	mora uključivati barem one kriterije koji su navedeni u odjeljku 2.2. Priloga VII. ovoga Zakona. (5) Podnositelj zahtjeva za izdavanje dozvole mora dokazati svoju opću stručnu osposobljenost na temelju položenog ispita koji obuhvaća najmanje opće predmete navedene u Prilogu IX. ovoga Zakona.		
Odjeljak II. Potvrda Članak 12. Poznavanje jezika Podnositelj zahtjeva mora, u skladu s Prilogom VI., dokazati poznavanje jezika, za infrastrukturu za koju traži potvrdu.	**uz članak 12.** članak 83. Podnositelj zahtjeva za izdavanje potvrde mora, u skladu s Uredbom Komisije (EU) 2019/554 od 5. travnja 2019. o izmjeni Priloga VI. Direktivi 2007/59/EZ Europskog parlamenta i Vijeća o davanju ovlaštenja strojovođama koji upravljaju lokomotivama i vlakovima na željezničkom sustavu (Tekst značajan za EGP) (SL L 97, 8.4.2019.) (u daljnjem tekstu: Uredba 2019/554), dokazati poznavanje jezika, za infrastrukturu za koju traži potvrdu.	U potpunosti preuzeto	

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.	**uz članak 13.** članak 84. (1) Podnositelj zahtjeva za izdavanje potvrde mora imati položen ispit, kojim se provjerava njegovo stručno znanje i osposobljenost u pogledu željezničkog vozila za koje se traži potvrda. Taj ispit obuhvaća najmanje opće predmete navedene u Prilogu X. ovoga Zakona. (2) Podnositelj zahtjeva za izdavanje potvrde mora imati položen ispit, kojim se provjerava njegovo stručno znanje i osposobljenost u pogledu infrastrukture za koju se traži potvrda. Taj ispit obuhvaća najmanje opće predmete navedene u Prilogu XI. ovoga Zakona. Taj ispit po potrebi obuhvaća i znanje jezika, u skladu s Uredbom Komisije (EU) 2019/554. (3) Podnositelja zahtjeva za izdavanje potvrde željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture obučava o svom sustavu upravljanja sigurnošću koji je predviđen u ovom Zakonu i Direktivi	U potpunosti preuzeto	

	(EU) 2016/798.		
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	**uz članak 14.** članak 85. (1) ASŽ javno objavljuje postupak za dobivanje dozvole. (2) Svaki zahtjev za dobivanje dozvole podnosi strojovođa pristupnik ili neko drugo tijelo u njegovo ime ASŽ-u. (3) Zahtjev podnesen ASŽ-u može biti zahtjev za dodjelu nove dozvole, ažuriranje podataka u dozvoli, obnavljanje ili izdavanje duplikata. (4) ASŽ o zahtjevu za izdavanje dozvole odlučuje u roku od 30 dana od dana podnošenja urednog zahtjeva. (5) Dozvola vrijedi za razdoblje od 10 godina, prema članku 87.	U potpunosti preuzeto	

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.	stavcima 1. i 2. ovoga Zakona. (6) Dozvola se izdaje u jednom izvorniku. Svako umnožavanje dozvole je zabranjeno, osim ako to čini ASŽ na temelju zahtjeva za duplikatom.		
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.	**uz članak 15.** članak 86. (1) Željeznički prijevoznik i upravitelj željezničke infrastrukture u okviru svojih sustava upravljanja sigurnošću moraju utvrditi postupke za izdavanje i ažuriranje potvrda u skladu s ovim Zakonom i izravno primjenjivim europskim zakonodavstvom, kao i postupke žalbe kojima se strojovođama omogućuje provjera odluke o davanju, ažuriranju, privremenom ukidanju ili ukidanju potvrde. (2) U slučaju neslaganja, stranke mogu izjaviti žalbu ASŽ-u. (3) Željeznički prijevoznici i upravitelji infrastrukture bez odlaganja moraju ažurirati potvrdu kada je imatelj potvrde dobio dodatna	U potpunosti preuzeto	

	ovlaštenja za željeznička vozila ili željezničke infrastrukture.		
Članak 16. Redovne provjere 1. Kako bi dozvola ostala valjana, njezin imatelj mora biti podvrgnut redovnim provjerama i/ili testovima u vezi sa zahtjevima iz članka 11. stavaka 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. Pri obnovi dozvole, nadležno tijelo provjerava u registru iz članka 22. stavka 1. točke (a) ispunjava li strojovođa zahtjeve iz prvog podstavka ovog stavka. 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	**uz članak 16.** članak 87. (1) Kako bi dozvola ostala valjana, njezin imatelj mora biti podvrgnut redovnim provjerama i/ili testovima u vezi sa zahtjevima iz članka 82. stavaka 3. i 4. ovoga Zakona. Što se zdravstvenih zahtjeva tiče, potrebno je ispuniti minimalnu učestalost provjera u skladu s odredbama odjeljka 3.1. Priloga VII. ovoga Zakona. Te zdravstvene preglede obavljaju ili nadziru liječnici koji su ovlašteni ili priznati u skladu s člankom 91. ovoga Zakona. Što se općeg stručnog znanja tiče, primjenjuju se odredbe članka 94. stavka 8. ovoga Zakona. (2) Pri obnovi dozvole, ASŽ provjerava u registru iz članka 93.	U potpunosti preuzeto	

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. 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. 3. U slučaju izostanka redovne provjere ili u slučaju negativnog rezultata, primjenjuje se postupak utvrđen u članku 18.	stavka 1. točke a) ovoga Zakona ispunjava li strojovođa zahtjeve iz stavka 1. ovoga članka. (3) Kako bi potvrda ostala valjana, njezin imatelj mora biti podvrgnut redovnim provjerama i/ili testovima u vezi sa zahtjevima iz članaka 83. i 84. ovoga Zakona. 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 XII. ovoga Zakona. (4) Za svaku od navedenih provjera željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture izjavom na potvrdi te u registru predviđenom u članku 93. stavku 2. točki a) ovoga Zakona potvrđuje da strojovođa ispunjava zahtjeve iz stavka 3. ovoga članka. (5) U slučaju izostanka redovne provjere ili u slučaju negativnog rezultata, primjenjuje se postupak utvrđen u članku 89. ovoga Zakona.		

Članak 17. Prestanak radnog odnosa Kada strojovođa prestane raditi za željezničkog prijevoznika ili upravitelja infrastrukture, on o tome odmah mora obavijestiti nadležno tijelo. Dozvola ostaje i dalje valjana sve dok su ispunjeni uvjeti iz članka 16. stavka 1. 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.	uz članak 17. članak 88. (1) O prestanku ugovora o radu sklopljenog između strojovođe i upravitelja infrastrukture ili željezničkog prijevoznika strojovođa odmah obavještava ASŽ. (2) Dozvola ostaje i dalje valjana sve dok su ispunjeni uvjeti iz članka 87. stavka 1. ovoga Zakona. (3) Potvrda će se ukinuti prestankom ugovora o radu sklopljenog između strojovođe i upravitelja infrastrukture ili željezničkog prijevoznika. Međutim, strojovođa mora dobiti ovjerenu presliku potvrde i svih dokumenata, kojima se dokazuje njegova osposobljenost, kvalifikacije, iskustvo i stručna osposobljenost. Pri izdavanju nove potvrde strojovođi, željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture uzima u obzir sve te dokumente.	U potpunosti preuzeto	

Članak 18. Nadzor strojovođa od strane željezničkih prijevoznika i upravitelja infrastrukture 1. Željeznički prijevoznici i upravitelji infrastrukture moraju osigurati i provjeriti valjanost dozvola i potvrda strojovođe kojeg zapošljavaju ili čije su usluge ugovorili. 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. 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. 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	**uz članak 18.** članak 89. (1) Željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture mora osigurati i provjeriti valjanost dozvola i potvrda strojovođe kojeg zapošljava ili čije je usluge ugovorio. (2) Željeznički prijevoznik i upravitelj infrastrukture mora uspostaviti 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 prijevoznik i upravitelj infrastrukture odmah poduzima potrebne mjere. (3) Ako strojovođa smatra da njegovo zdravstveno stanje dovodi u pitanje njegovu sposobnost za obavljanje posla, on odmah o tome mora obavijestiti željezničkog prijevoznika ili upravitelja infrastrukture. (4) Čim željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture ima saznanja ili ga liječnik obavijesti o pogoršanju	U potpunosti preuzeto	

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.	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 VII. ovoga Zakona, i ako je potrebno, oduzimaju potvrdu i ažuriraju podatke u registru iz članka 93. stavka 2. ovoga Zakona. (5) Željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture osigurava 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. (6) Željeznički prijevoznik i upravitelj infrastrukture mora odmah obavijestiti ASŽ o svim slučajevima nesposobnosti za rad strojovođe kada ona traje dulje od tri mjeseca.		
POGLAVLJE V. ZADACI I ODLUKE NADLEŽNOG TIJELA Članak 19. Zadaci nadležnog tijela	uz članak 19. članak 15. (1) ASŽ je nadležna za: r) poslove vezane uz ovlaštenja za strojovođe iz članka 90. stavka 1. ovoga Zakona.	U potpunosti preuzeto	

1. Nadležno tijelo ispunjava sljedeće zadatke na transparentan i nediskriminirajući način: (a)izdaje i ažurira dozvole i izrađuje duplikate, u skladu s člancima 6. i 14.; (b)osigurava redovne provjere i/ili testove predviđene u članku 16. stavku 1.; (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.; (d)priznavanje osoba ili tijela u skladu s člancima 23. i 25., ako ih za to imenuje država članica; (e)osiguravanje objavljivanja i ažuriranja registra osoba i tijela koja su akreditirana ili priznata u skladu s člankom 20.; (f)vođenje i ažuriranje registra dozvola u skladu s člankom 16. stavkom 1. i člankom 22. stavkom 1.; (g)praćenje postupka davanja ovlaštenja strojovođama u skladu s člankom 26.; (h)provođenje kontrola u skladu s člankom 29.; (i)uspostavljanje nacionalnih mjerila za ispitivače u skladu s člankom 25. stavkom 5. Nadležno tijelo je prilikom izdavanja dozvole dužno žurno odgovoriti na zahtjeve za podacima te i samo bez odgađanja	članak 90. (1) ASŽ ispunjava sljedeće zadatke na transparentan i nediskriminirajući način: a) izdaje i ažurira dozvole i izrađuje duplikate, u skladu s člancima 77. i 85. ovoga Zakona b) osigurava redovne provjere i/ili testove predviđene u članku 87. stavcima 1. i 2. ovoga Zakona c) privremeno ukida ili ukida dozvole, te obavještava željezničkog prijevoznika ili upravitelja infrastrukture o utemeljenim zahtjevima za privremenim ukidanjem potvrda u skladu s člankom 98. ovoga Zakona d) priznavanje osoba ili tijela u skladu s člancima 94. i 97. ovoga Zakona e) osiguravanje objavljivanja i ažuriranja registra osoba i tijela koja su priznata u skladu s		

zatražiti dodatne podatke. 2. Nadležno tijelo ne smije zadatke iz stavka 1., točaka (c), (g) i (i) prenijeti na treće osobe. 3. Svako prenošenje zadataka mora biti transparentno i nediskriminirajuće i ne smije prouzrokovati sukob interesa. 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: (a)željeznički prijevoznik izdaje dozvole samo svojim strojovođama; (b)željeznički prijevoznik na dotičnom području nije isključivo ovlašten za niti jedan od prenesenih ili ugovorenih zadataka. 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. 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.	članom 91. ovoga Zakona f) vođenje i ažuriranje registra dozvola i potvrda u skladu s člankom 87. stavcima 1. i 2. i člankom 86. stavkom 1. ovoga Zakona g) praćenje postupka davanja ovlaštenja strojovođama u skladu s člankom 97. ovoga Zakona h) provođenje kontrola u skladu s člankom 98. ovoga Zakona uspostavljanje nacionalnih mjerila za ispitivače u skladu s Odlukom 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.) (u daljnjem tekstu: Odluka Komisije 2011/765/EU). (2) ASŽ ne smije zadatke iz stavka		

i 5.	1. točaka c), g) i i) ovoga članka prenijeti na treće osobe. (3) Svako prenošenje zadataka mora biti transparentno i nediskriminirajuće i ne smije prouzrokovati sukob interesa. (4) Kada ASŽ zadatke iz stavka 1. točaka a) ili b) ovoga članka prenosi na željezničkog prijevoznika ili ugovara usluge željezničkog prijevoznika za obavljanje navedenih zadataka, mora biti ispunjen najmanje jedan od sljedećih uvjeta: a) željeznički prijevoznik izdaje dozvole samo svojim strojovođama b) željeznički prijevoznik na dotičnom području nije isključivo ovlašten za niti jedan od prenesenih ili ugovorenih zadataka. (5) Kada ASŽ prenosi ili ugovara obavljanje zadataka, ovlašteni predstavnik ili ugovorni pružatelj usluge pri ispunjavanju tih zadataka mora ispunjavati obveze koje ASŽ		

	ima prema ovom Zakonu. (6) Kada ASŽ prenosi ili ugovara obavljanje zadataka, uspostavlja sustav nadzora provođenja tih zadataka, te osigurava ispunjavanje uvjeta iz stavaka 3., 4. i 5. ovoga članka.		
Članak 20. Akreditacija i priznavanje 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. 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	**uz članak 20. stavci 2. i 3.** članak 91. (1) Zdravstvene preglede iz članka 87. stavka 1. 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, obvezna su zapošljavati ili imati sklopljen ugovor o obavljanju poslova s doktorom medicine, specijalistom,	U potpunosti preuzeto	

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. Mjerilo nezavisnosti ne primjenjuje se u slučaju osposobljavanja iz članka 23. stavaka 5. i 6. 3. Nadležno tijelo osigurava objavljivanje i ažuriranje registra osoba i tijela koja su akreditirana ili priznata u skladu s ovom Direktivom.	psihijatrom ili neuropsihijatrijom, doktorom medicine-specijalistom oftamologom i psihologom. (3) Doktori medicine-specijalisti iz stavka 2. ovoga članka moraju imati važeće odobrenje za samostalni rad, a psiholog iz stavka 2. ovoga članka mora imati važeće odobrenje za obavljanje psihološke djelatnosti. (4) Osobe iz stavka 1. ovoga članka dostavljaju ASŽ-u odobrenje za obavljanje zdravstvenih pregleda. (5) ASŽ ovlašćuje centre za osposobljavanje i nadzire ispunjavaju li propisane uvjete, u skladu s kriterijima utvrđenim u Odluci Komisije 2011/765/EU. (6) ASŽ mora objaviti i ažurirati registar centara za osposobljavanje iz stavka 5. ovoga članka i registar zdravstvenih ustanova, trgovačkih društava koja obavljaju djelatnost medicine rada i specijalista medicine rada u privatnoj praksi koje obavljaju zdravstvene preglede iz članka 87. stavka 1. ovoga Zakona.		

	uz članak 20. stavak 1. nije potrebno preuzimanje jer se Republika Hrvatska odlučila za alternativu iz članka 20. stavka 2. Direktive 2007/59/EZ	Nije potrebno preuzimanje	/
Članak 21. Odluke nadležnog tijela 1. Nadležno tijelo mora obrazložiti svoje odluke. 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. 3. Države članice donose potrebne mjere za osiguravanje sudske kontrole odluka nadležnog tijela.	**uz članak 21.** članak 92. (1) Podnositelj zahtjeva za izdavanje dozvole koji nije zadovoljan ocjenom zdravstvene ustanove u kojoj je pregledan te podnositelj zahtjeva za izdavanje dozvole čija je zdravstvena sposobnost, odnosno fizička i psihička sposobnost različito ocijenjena u jednoj ili više zdravstvenih ustanova, može u roku od 15 dana od dana primitka ocjene izjaviti žalbu, na osnovi koje će drugostupanjsko zdravstveno povjerenstvo koje osniva	U potpunosti preuzeto	

	ministarstvo nadležno za zdravstvo utvrditi fizičku i psihičku sposobnost za rad. (2) 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. (3) 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.		
Članak 22. Registri i razmjena podataka 1. Nadležna tijela moraju: (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 strojovođi. Registar se mora redovito ažurirati; (b)nadležnim tijelima ostalih država članica, Agenciji ili poslodavcima strojovođa na utemeljeni zahtjev dostaviti podatke o statusu dozvola. 2. Svaki željeznički prijevoznik i upravitelj infrastrukture mora: (a)voditi registar, ili osigurati vođenje	**uz članak 22. stavci 1. - 4.** članak 93. stavci 1. - 4. (1) ASŽ mora: a) voditi i redovito ažurirati registar svih dozvola koje su izdane, ažurirane, obnovljene, izmijenjene, istekle, privremeno ukinute, oduzete ili prijavljene kao izgubljene, ukradene ili uništene. Taj registar mora sadržavati podatke propisane 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 (priopćena pod brojem dokumenta C(2009) 8278)	U potpunosti preuzeto	

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; (b) surađivati s nadležnim tijelom države članice u kojoj imaju sjedište kako bi s razmjenjivali podatke i omogućili nadležnom tijelu pristup traženim podacima; (c) nadležnim tijelima ostalih država članica na utemeljen zahtjev dostaviti podatke o sadržaju takvih potvrda, kada je to potrebno zbog njihovih međunarodnih djelatnosti. 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. 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	(Tekst značajan za EGP) (SL L 8, 13.1.2010.) (u daljnjem tekstu: Odluka Komisije 2010/17/EZ)za svaku dozvolu, a do kojih je moguće doći korištenjem nacionalnog broja dodijeljenog svakom strojovođi i b) nadležnim tijelima ostalih država članica, ERA-i ili poslodavcima strojovođa na utemeljeni zahtjev dostaviti podatke o statusu dozvola. (2) Svaki željeznički prijevoznik i upravitelj infrastrukture mora: a) voditi i redovito ažurirati registar, ili osigurati vođenje registra, svih potvrda koje su izdane, ažurirane, obnovljene, izmijenjene, istekle, privremeno ukinute, oduzete ili prijavljene kao izgubljene, ukradene ili uništene. Taj registar mora sadržavati podatke propisane Odlukom Komisije 2010/17/EZ za svaku potvrdu, kao i podatke koji se odnose na redovne provjere predviđene u članku 87. ovoga Zakona		

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 regulatornim postupkom s kontrolom iz članka 32. stavka 3. 5. Nadležna tijela, upravitelji 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. 6. Agencija osigurava da je sustav uspostavljen stavkom 2. točkama (a) i (b) u skladu s Uredbom (EZ) br. 45/2001.	b) surađivati s ASŽ-om kako bi razmjenjivali podatke i omogućili pristup traženim podacima i c) nadležnim tijelima ostalih država članica Europske unije na utemeljen zahtjev dostaviti podatke o sadržaju takvih potvrda, kada je to potrebno zbog njihovih međunarodnih djelatnosti. (3) Strojovođe imaju pristup podacima koji ih se tiču, a koji su pohranjeni u registru ASŽ-a, željezničkih prijevoznika i upravitelja infrastrukture te na zahtjev moraju dobiti kopije tih podataka. (4) ASŽ mora surađivati s ERA-om kako bi se osigurala interoperabilnost registara predviđenih u stavcima 1. i 2. ovoga članka. **članak 22. stavak 4. djelomično preuzet jer se dio odredbe odnosi na Europsku komisiju** **uz članak 22. stavak 5.** članak 93. stavak 5.		

	(5) ASŽ, upravitelji infrastrukture i željeznički prijevoznici osiguravaju da su registri predviđeni u stavcima 1. i 2. ovoga članka i načini uporabe tih registara u skladu s Uredbom (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 (Tekst značajan za EGP) (SL L 119, 4.5.2016.).		
	uz članak 22. stavak 6. nije potrebno preuzimanje	Nije potrebno preuzimanje	odredba se odnosi na Agenciju Europske unije za željeznice

POGLAVLJE VI. OSPOSOBLJAVANJE I ISPITIVANJE STROJOVOĐA Članak 23. Osposobljavanje 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 Prilozima V. i VI. 2. Metoda osposobljavanja mora ispunjavati mjerila utvrđena u Prilogu III. 3. Detaljniji ciljevi osposobljavanja utvrđeni su u Prilogu IV. za dozvolu i u Prilozima V. i VI. za potvrdu. Ti se detaljni ciljevi mogu dopuniti s: (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 (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	**uz članak 23.** članak 94. (1) Osposobljavanje strojovođa obuhvaća dio koji se odnosi na dozvolu i koji odražava opće stručno znanje opisano u Prilogu IX. ovoga Zakona i dio koji se odnosi na potvrdu i koji odražava posebno stručno znanje opisano u Prilozima X. i XI. ovoga Zakona. (2) Metoda osposobljavanja mora ispunjavati mjerila utvrđena u Prilogu VIII. ovoga Zakona. (3) Detaljniji ciljevi osposobljavanja utvrđeni su u Prilogu IX. ovoga Zakona za dozvolu i u Prilozima X. i XI. ovoga Zakona za potvrdu, koji se nadopunjuju s: a) relevantnim TSI-ovima donesenim u skladu s Direktivom (EU) 2016/797 ili b) mjerilima koje je predložila ERA. (4) U skladu s člankom 11. ovoga Zakona kandidati za strojovođe moraju imati pravednu i	U potpunosti preuzeto	

regulatornim postupkom s kontrolom iz članka 32. stavka 3. 4. Države članice u skladu s člankom 13. Direktive 2004/49/EZ poduzimaju mjere kojima osiguravaju da kandidati za strojovođe imaju pravednu i nediskrimirajuću mogućnost osposobljavanja potrebnog za ispunjavanje uvjeta za dobivanje dozvole i potvrde. 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. 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 nalazi infrastruktura. 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.	nediskrimirajuću mogućnost osposobljavanja potrebnog za ispunjavanje uvjeta za dobivanje dozvole i potvrde. (5) Ciljeve osposobljavanja koji se odnose na opće stručno znanje u skladu s člankom 82. stavkom 5. ovoga Zakona, poznavanje jezika iz članka 83. ovoga Zakona i stručnog znanja koje se odnosi na željeznička vozila iz članka 84. stavka 1. ovoga Zakona ostvaruju osobe ili tijela koja su priznata u skladu s člankom 91. stavkom 5. ovoga Zakona. (6) Ciljeve osposobljavanja koji se odnose na znanje o infrastrukturi, kako je predviđeno u članku 84. stavku 2. ovoga Zakona, uključujući poznavanje putova vožnje i pravila postupanja, ostvaruju osobe ili tijela koja su akreditirana ili priznata od strane države članice Europske unije u kojoj se nalazi infrastruktura. (7) S obzirom na dozvole, opći sustav priznavanja stručne osposobljenosti uspostavljen propisima kojima se reguliraju profesije i priznaju inozemne stručne kvalifikacije		

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.	primjenjuje se na priznavanje stručnih kvalifikacija strojovođa državljana države članice Europske unije koji su dobili dokaz o osposobljenosti u trećoj zemlji. (8) Potrebno je uspostaviti postupak kontinuiranog osposobljavanja kako bi se osiguralo održavanje osposobljenosti osoblja, u skladu s člankom 8. stavkom 5. točkom f) ovoga Zakona.		
Članak 24. Troškovi osposobljavanja 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. 2. Posebna se pozornost mora posvetiti provedbi ovog članka u izvješću predviđenom u članku 33., posebno u	**uz članak 24.** članak 95. 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 dogovorit će se s prijašnjim poslodavcem o naknadi za ulaganje u osposobljavanje strojovođe.	U potpunosti preuzeto	

pogledu njegove točke (f).			
Članak 25. Ispiti 1. Ispitivanja i ispitivači koji provjeravaju traženu osposobljenost utvrđuju: (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.; (b)za dio koji se odnosi na potvrdu: željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture, kada utvrđuju postupak koji se primjenjuje za dobivanje potvrde u skladu člankom 15. 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. 3. Ocjenjivanje znanja o infrastrukturi, uključujući poznavanje puta vožnje te pravila postupanja moraju provoditi osobe ili tijela koja su akreditirana ili priznata u	**uz članak 25. stavci 1., 2., 3., 4. i 6.** članak 96. (1) Ispitivanja i ispitivače koji provjeravaju traženu osposobljenost utvrđuju: a) za dio koji se odnosi na dozvolu: ASŽ, kada utvrđuje postupak koji se primjenjuje za dobivanje dozvole u skladu s člankom 85. stavkom 1. ovoga Zakona 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 86. ovoga Zakona. (2) Ispitivanja iz stavka 1. ovoga	U potpunosti preuzeto	

državi članici u kojoj se nalazi infrastruktura. 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. 5. Odabir ispitivača i ispitivanja može biti podložan mjerilima Zajednice uspostavljenim na temelju nacrta 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. U odsutnosti takvih mjerila Zajednice, nadležne vlasti uspostavljaju mjerila na nacionalnoj razini. 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.	članka nadziru stručni ispitivači, priznati u skladu s člankom 91. stavkom 5. ovoga Zakona, a moraju biti organizirani 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. (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 Europske unije u kojoj se nalazi infrastruktura. (4) Na kraju osposobljavanja polažu se teorijski i praktični ispiti. Sposobnost vožnje ocjenjuje se tijekom testa vožnje na željezničkoj mreži. Za provjeru primjene pravila postupanja i sposobnosti strojovođe u iznimno teškim situacijama moguće je koristiti i simulatore.		

	uz članak 25. stavak 5. nije potrebno preuzimanje	Nije potrebno preuzimanje	odredbe se odnose na Europsku komisiju i Agenciju Europske unije za željeznice
POGLAVLJE VII. OCJENJIVANJE Članak 26. Standardi kvalitete 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.	**uz članak 26.** članak 97. ASŽ mora 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 ovim Zakonom i izravno primjenjivim europskim zakonodavstvom.	U potpunosti preuzeto	

Članak 27. Neovisno ocjenjivanje 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. 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.	**uz članak 27.** nije potrebno preuzimanje	Nije potrebno preuzimanje	nije primjenjivo

POGLAVLJE VIII. OSTALI ČLANOVI OSOBLJA Članak 28. Izvješće o ostalim članovima osoblja 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. 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.	**uz članak 28.** nije potrebno preuzimanje	Nije potrebno preuzimanje	odredbe se odnose na Europsku komisiju i Agenciju Europske unije za željeznice

POGLAVLJE IX. KONTROLE I SANKCIJE Članak 29. Kontrola koju provodi nadležno tijelo 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. 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. 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. 4. Ako nadležno tijelo ustanovi da strojovođa više ne ispunjava jedan ili više traženih zahtjeva, ono poduzima sljedeće mjere: (a)u slučaju dozvole koju je izdalo nadležno tijelo, nadležno tijelo stavlja izvan snage	**uz članak 29.** članak 98. (1) ASŽ 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 ovim Zakonom. (2) Ne dovodeći u pitanje mjere provjere predviđene u stavku 1. ovoga članka, u slučaju nemara na radnom mjestu ASŽ može provjeriti ispunjava li dotični strojovođa zahtjeve iz članka 84. ovoga Zakona. (3) ASŽ može ispitati ispunjavaju li strojovođe, željeznički prijevoznici, upravitelji infrastrukture, ispitivači i centri za osposobljavanje, koji djeluju u području pod njegovom nadležnošću, uvjete iz ovoga Zakona. (4) Ako ASŽ ustanovi da strojovođa više ne ispunjava jedan ili više traženih zahtjeva, poduzima sljedeće mjere: a) u slučaju dozvole koju je izdao	U potpunosti preuzeto	

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; (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; (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	ASŽ, ASŽ privremeno ili trajno ukida dozvolu, ovisno o opsegu problema koji su utjecali na sigurnost željezničkog prometa. ASŽ odmah mora obavijestiti strojovođu i njegovog poslodavca o svojoj obrazloženoj odluci, ne dovodeći u pitanje pravo na provjeru odluke predviđenu u članku 17. ovoga Zakona. ASŽ navodi postupak koji se mora primijeniti za ponovno dobivanje dozvole b) u slučaju dozvole koju je izdalo nadležno tijelo u drugoj državi članici Europske unije, ASŽ se obraća tom tijelu s utemeljenim zahtjevom da se provede dodatna provjera ili da se dozvola ukine te obavještava Europsku 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 ASŽ. Nadležno tijelo koje je izdalo dozvolu o svojoj odluci također obavještava Europsku komisiju i		

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. 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 strojovođi zabrani rad u području pod njegovom nadležnošću koliko god dugo bude potrebno. Nadležno tijelo o takvoj odluci odmah obavještava Komisiju i druga nadležna tijela. U svim slučajevima, nadležno tijelo ili tijelo koje je za to određeno, ažurira registar iz članka 22. 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	ostala nadležna tijela. ASŽ može zabraniti rad strojovođama u području pod svojom nadležnošću dok ne primi obavijest o odluci nadležnog tijela koje je izdalo dozvolu c) u slučaju potvrde, ASŽ se obraća tijelu koje je izdalo potvrdu sa zahtjevom da se provede dodatna provjera ili da se potvrda ukine. Tijelo koje izdaje potvrdu poduzima odgovarajuće korake i o njima obavještava ASŽ u roku od četiri tjedna. ASŽ može strojovođama zabraniti rad u području pod svojom nadležnošću dok ne primi obavijest o odluci tijela koje je izdalo potvrdu, te o tome obavještava Europsku komisiju i druga nadležna tijela. (5) U svakom slučaju, ako ASŽ smatra da određeni strojovođa predstavlja ozbiljnu opasnost za sigurnost željezničkog prometa, odmah mora poduzeti potrebne mjere i o tome odmah obavijestiti Europsku komisiju i druga nadležna tijela.		

32. stavka 1. i Komisija poduzima sve potrebne mjere u skladu s regulatornim postupkom iz članka 32. stavka 2. Država članica u skladu sa stavkom 4. može i dalje zabranjivati strojovođi vožnju na svom području, sve dok se predmet u skladu s ovim stavkom ne zaključi.	(6) U svim slučajevima iz stavaka 4. i 5. ovoga članka, ASŽ, željeznici prijevoznici i upravitelji infrastrukture ažuriraju registar iz članka 93. ovoga Zakona. (7) Ako ASŽ smatra da odluka koju je donijelo nadležno tijelo u drugoj državi članici Europske unije u skladu sa stavcima 4. i 5. ovoga članka ne ispunjava propisane kriterije, predmet se upućuje Europskoj 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. Direktive 2007/59/EZ i Europska komisija poduzima sve potrebne mjere u skladu s regulatornim postupkom iz članka 32. stavka 2. Direktive 2007/59/EZ. ASŽ u skladu sa stavcima 4. i 5. ovoga članka može i dalje zabraniti strojovođi vožnju na svom području, sve dok se predmet u skladu s ovim stavkom ne zaključi.		

Članak 30. Sankcije 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.	**uz članak 30.** Poglavlje VIII. Prekršajne odredbe	U potpunosti preuzeto	
POGLAVLJE X. ZAVRŠNE ODREDBE Članak 31. Prilagodba priloga 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	**uz članak 31.** nije potrebno preuzimanje	Nije potrebno preuzimanje	odredbe se odnose na Europsku komisiju

posegnuti za hitnim postupkom iz članka 32. stavka 4. 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.			
Članak 32. Odbor 1. Komisiji pomaže Odbor ustanovljen prema članku 21. Direktive 96/48/EZ. 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. Razdoblje utvrđeno u članku 5. stavku 6. Odluke 1999/468/EZ iznosi tri mjeseca. 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. 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.	**uz članak 32.** nije potrebno preuzimanje	Nije potrebno preuzimanje	odredbe se odnose na Europsku komisiju

Članak 33. Izvješće 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: (a)postupaka za izdavanje dozvola i potvrda; (b)akreditacije centara za osposobljavanje i ispitivača; (c)sustava kvalitete, koji su uspostavila nadležna tijela; (d) uzajamnog priznavanja potvrda; (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); (f)međusobne povezanosti registara i mobilnosti na tržištu rada.	uz članak 33. nije potrebno preuzimanje	Nije potrebno preuzimanje	odredbe se odnose na Agenciju Europske unije za željeznice

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. Komisija na temelju ovih preporuka donosi odgovarajuće mjere i ako je potrebno, predlaže izmjene ove Direktive.			
Članak 34. Uporaba inteligentnih kartica 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. 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 nacrta koji je pripremila Agencija i u skladu s regulatornim postupkom s kontrolom iz članka 32. stavka 3. Ako uvođenje inteligentne kartice ne uključuje nikakve izmjene ove Direktive i njezinih priloga, specifikacije inteligentne kartice donose se u skladu s regulatornim	**uz članak 34.** nije potrebno preuzimanje	Nije potrebno preuzimanje	odredba se odnosi na Agenciju Europske unije za željeznice

postupkom iz članka 32. stavka 2.			
Članak 35. Suradnja 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.	**uz članak 35.** članak 99. ASŽ mora surađivati s nadležnim tijelima drugih država članica Europske unije u provedbi ovoga Poglavlja.	U potpunosti preuzeto	
Članak 36. Provedba 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. 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	**uz članak 36.** nije potrebno preuzimanje	Nije potrebno preuzimanje	odredbe kojima su državama članicama dane upute koje se odnose na prenošenje odredbi Direktive 2007/59/EZ

upućivanja određuju države članice. 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. 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.			
Članak 37. Postupno provođenje i prijelazna razdoblja Ova se Direktiva provodi postupno, kako je prikazano u nastavku. 1.Registri iz članka 22. uspostavljaju se u razdoblju od dvije godine po donošenju osnovnih parametara registara iz članka 22. stavka 4. 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 ili koji rade u najmanje dvije države članice, izdaju se potvrde ili dozvole u skladu s ovom Direktivom, ne dovodeći	**uz članak 37.** nije potrebno preuzimanje	Nije potrebno preuzimanje	upute državama članicama za postupno provođenje i prijelazna razdoblja za Direktivu 2007/59/EZ

u pitanje odredbe iz točke 3. 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. (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. (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. 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. 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. 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. 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. Ako analiza troškova i koristi pokaže da su troškovi primjene odredaba ove Direktive na te strojovođe veći od koristi, Komisija u skladu s regulatornim 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 regulatornim 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.			

Članak 38. Stupanje na snagu Ova Direktiva stupa na snagu sljedećeg dana od dana objave u Službenom listu Europske unije.	**uz članak 38.** nije potrebno preuzimanje	Nije potrebno preuzimanje	odredba kojom se propisuje stupanje na snagu Direktive 2007/59/EZ
Članak 39. Ova je Direktiva upućena državama članicama.	**uz članak 39.** nije potrebno preuzimanje	Nije potrebno preuzimanje	odredba kojom se Direktiva 2007/59/EZ upućuje državama članicama
PRILOG I. OBRAZAC DOZVOLE I USKLAĐENE DOPUNSKE POTVRDE ZAJEDNICE 1. IZGLED DOZVOLE Vanjski izgled dozvole za strojovođe mora biti u skladu sa standardima ISO 7810 i 7816-1. Iskaznica je izrađena od polikarbonata. Postupak kojim se provjerava je li izgled dozvole za strojovođe u skladu s međunarodnim standardima mora ispunjavati standard ISO 10373.	**uz Prilog I** nije potrebno preuzimanje jer je isto izmjenjeno Uredbom 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.)	Nije potrebno preuzimanje	/

2. SADRŽAJ DOZVOLE Prednja strana dozvole mora sadržavati: (a)riječi „Dozvola za strojovođe”, otisnute velikim slovima na jeziku ili jezicima države članice koja izdaje dozvolu; (b)ime države članice koja izdaje dozvolu; (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; (d)podaci koji su specifični za izdanu dozvolu, numerirani na sljedeći način: i. prezime imatelja; ii. ime(-na) imatelja; iii. datum i mjesto rođenja imatelja; iv.— datum izdavanja dozvole, — datum isteka valjanosti dozvole, —naziv nadležnog tijela koje izdaje dozvolu, —referentni broj koji je poslodavac dodijelio svom zaposleniku (neobavezno); v.broj dozvole koji omogućuje pristup podacima u nacionalnom registru; vi. fotografiju imatelja; vii. potpis imatelja; viii.stalno boravište ili adresu imatelja (neobavezno); (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; (f) referentne boje: — plava: Pantone Reflex blue, — žuta: Pantone yellow; (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. 3. POTVRDA Potvrda mora sadržavati: (a) prezime imatelja; (b) ime(-na) imatelja; (c) datum i mjesto rođenja imatelja; (d)— datum izdavanja potvrde, — datum isteka valjanosti potvrde, —naziv nadležnog tijela koje izdaje potvrdu, —referentni broj koji je poslodavac dodijelio svom zaposleniku (neobavezno); (e)broj dozvole, koji omogućuje pristup podacima u nacionalnom registru; (f) fotografiju imatelja;			

(g) potpis imatelja; (h)stalno boravište ili adresu imatelja (neobavezno); (i)naziv i adresu željezničkog prijevoznika ili upravitelja infrastrukture za koje je strojovođa ovlašten upravljati vlakovima; (j)kategoriju u kojoj je imatelj ovlašten upravljati vlakom; (k)vrstu ili vrste željezničkih vozila, kojima imatelj smije upravljati; (l)infrastrukture na kojima je imatelj ovlašten upravljati vlakom; (m) sve dodatne podatke ili ograničenja; (n) poznavanje jezika. 4. MINIMALNI PODACI KOJI MORAJU BITI SADRŽANI U NACIONALNIM REGISTRIMA: (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. (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.			

PRILOG II. ZDRAVSTVENI ZAHTJEVI 1. OPĆI ZAHTJEVI 1.1. Strojovođe ne smiju imati nikakvih zdravstvenih tegoba, niti uzimati lijekove, farmaceutske proizvode ili sredstva koja bi lako mogla prouzročiti: — iznenadan gubitak svijesti, —pomanjkanje pozornosti ili koncentracije, —iznenadnu nesposobnost obavljanja posla, — gubitak ravnoteže ili koordinacije, — znatno ograničenje pokretljivosti. 1.2. Vid Potrebno je ispuniti sljedeće zahtjeve u pogledu vida: —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,	PRILOG VII. ZDRAVSTVENI ZAHTJEVI ZA STROJOVOĐE 1. OPĆI ZAHTJEVI 1.1. Strojovođe ne smiju imati nikakvih zdravstvenih tegoba, niti uzimati lijekove, farmaceutske proizvode ili sredstva koja bi lako mogla prouzročiti: - iznenadan gubitak svijesti, - pomanjkanje pozornosti ili koncentracije, - iznenadnu nesposobnost obavljanja posla, - gubitak ravnoteže ili koordinacije, - znatno ograničenje pokretljivosti. 1.2. Vid Potrebno je ispuniti sljedeće zahtjeve u pogledu vida: - oštrina vida na daljinu s naočalama/kontaktnim lećama ili bez: 1,0; najmanje 0,5 za slabije oko,	U potpunosti preuzeto	

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, — osjetljivost na kontraste: dobra, — bez progresivnih očnih bolesti, —očni implantati, keratotomije i keratektomije su dozvoljene samo pod uvjetom da ih se kontrolira godišnje ili povremeno prema odluci liječnika, — sposobnost podnošenja bljeskanja, —kontakne leće u boji i fotokromatske leće nisu dozvoljene. Leće s UV filterom su dozvoljene. 1.3. Zahtjevi za sluh i govor Zadovoljavajuć sluh dokazan audiogramom, odnosno: —dovoljno oštar sluh za vođenje telefonskog razgovora i sposobnost da se čuju tonski znakovi upozorenja i poruke s radija.	- maksimalne korekcijske leće: dalekovidnost + 5/kratkovidnost – 8. Odstupanja su dozvoljena u iznimnim slučajevima i na temelju mišljenja specijaliste za očne bolesti, o čemu konačnu odluku donosi liječnik, - 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, - binokularni vid: učinkovit, - prepoznavanja signala u boji: test se temelji na prepoznavanju pojedinačnih boja, a ne na relativnim razlikama,		

Kao smjernice uzimaju se sljedeće vrijednosti: —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. 1.4. Trudnoća 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. 2. MINIMALNI SADRŽAJ PREGLEDA PRIJE ZAPOŠLJAVANJA 2.1. Zdravstveni pregledi: — opći zdravstveni pregled, —pregled osjetilnih funkcija (vid, sluh, raspoznavanje boja), —analiza krvi i urina, između ostalog i radi	- osjetljivost na kontraste: dobra, - bez progresivnih očnih bolesti, - očni implantati, keratotomije i keratektomije su dozvoljene samo pod uvjetom da ih se kontrolira godišnje ili povremeno prema odluci liječnika, - sposobnost podnošenja bljeskanja, - kontakne leće u boji i fotokromatske leće nisu dozvoljene. Leće s UV filterom su dozvoljene. 1.3. Zahtjevi za sluh i govor Zadovoljavajuć sluh dokazan audiogramom, odnosno: - dovoljno oštar sluh za vođenje telefonskog razgovora i sposobnost da se čuju tonski znakovi upozorenja i poruke s radija. Kao smjernice uzimaju se sljedeće vrijednosti: - oštećenje sluha ne smije prelaziti 40 dB pri 500 i 1 000 Hz,		

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. 2.2 Psihološki pregledi za utvrđivanje sposobnosti za rad 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. 3. REDOVNI PREGLEDI NAKON ZAPOŠLJAVANJA 3.1. Učestalost Zdravstveni pregledi (fizičke sposobnosti)	- 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. 1.4. Trudnoća 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. 2. MINIMALNI SADRŽAJ PREGLEDA PRIJE ZAPOŠLJAVANJA 2.1. Zdravstveni pregledi: - opći zdravstveni pregled, - pregled osjetilnih funkcija (vid,		

moraju se provoditi najmanje svake tri godine do dobne granice od 55 godina, a nakon toga svake godine. Pored navedene učestalosti, liječnik akreditiran ili priznat u skladu s člankom 20. mora povećati učestalost pregleda, ako to zahtijeva zdravstveno stanje člana osoblja. 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. 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. 3.2. Minimalni sadržaj redovnih zdravstvenih pregleda Ako strojovođa ispunjava kriterije pregleda	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. 2.2 Psihološki pregledi za utvrđivanje sposobnosti za rad Svrha je psiholoških pregleda utvrđivanje sposobnosti za rad pri zapošljavanju i radu s osobljem. Kod utvrđivanja sadržaja psihološke		

prije zapošljavanja, redovni zdravstveni pregledi moraju uključivati barem sljedeće: — 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. Pored toga, za strojovođe starije od 40. godina mora se obaviti i EKG pri mirovanju.	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. 3. REDOVNI PREGLEDI NAKON ZAPOŠLJAVANJA 3.1. Učestalost Zdravstveni pregledi (fizičke sposobnosti) moraju se provoditi najmanje svake tri godine do dobne granice od 55 godina, a nakon toga svake godine. Pored navedene učestalosti, liječnik priznat u skladu s člankom 91. ovoga Zakona mora povećati učestalost pregleda, ako to zahtijeva zdravstveno stanje člana osoblja. Ne dovodeći u pitanje članak 87. stavak 1. ovoga Zakona potrebno je provesti odgovarajući zdravstveni pregled kada postoji sumnja da imatelj dozvole ili potvrde više ne ispunjava zdravstvene zahtjeve		

	predviđene u točki 1. ovoga Priloga. 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 priznat u skladu s člankom 91. ovoga Zakona može odlučiti da provede i dodatne odgovarajuće zdravstvene preglede, posebno nakon bolovanja koje je trajalo najmanje 30 dana. Poslodavac mora zahtijevati da liječnik priznat u skladu s člankom 91. ovoga Zakona provjeri fizičku sposobnost strojovođe, ako ga je poslodavac morao ukloniti s radnog mjesta iz sigurnosnih razloga. 3.2. Minimalni sadržaj redovnih zdravstvenih pregleda Ako strojovođa ispunjava kriterije pregleda prije zapošljavanja, redovni zdravstveni pregledi moraju uključivati barem sljedeće: - 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. Pored toga, za strojovođe starije od 40. godina mora se obaviti i EKG pri mirovanju.		
PRILOG III. METODA OSPOSOBLJAVANJA 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). Računalno se podržano osposobljavanje mora prihvatiti za individualno učenje prometnih i signalnih pravila itd. Korištenje simulatora, iako nije obavezno, može biti korisno za učinkovito osposobljavanje strojovođa. Oni su posebno korisni pri osposobljavanju za rad u neuobičajenim uvjetima ili za pravila koja se rijetko koriste. Oni imaju i stanovitu prednost omogućavajući strojovođama	PRILOG VIII. METODA OSPOSOBLJAVANJA STROJOVOĐA Potrebno je osigurati odgovarajuću ravnotežu između teorijskog 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). Računalno se podržano osposobljavanje mora prihvatiti za individualno učenje prometnih i signalnih pravila itd. Korištenje simulatora, iako nije	U potpunosti preuzeto	

učenje reakcija u situacijama za koje nije moguće osposobljavanje u stvarnom svijetu. U načelu se moraju koristiti simulatori zadnje generacije. 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 kabini.	obavezno, može biti korisno za učinkovito osposobljavanje strojovođa. Oni su posebno korisni pri osposobljavanju za rad u neuobičajenim 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. 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 kabini.		
PRILOG IV. OPĆE STRUČNO ZNANJE I ZAHTJEVI U POGLEDU DOZVOLE Ciljevi su općeg osposobljavanja sljedeći: —stjecanje znanja i usvajanje postupaka koji se odnose na željezničke tehnike, uključujući sigurnosna načela i filozofiju prometnih propisa,	PRILOG IX. OPĆE STRUČNO ZNANJE I ZAHTJEVI U POGLEDU IZDAVANJA DOZVOLE ZA STROJOVOĐE Cilj općeg osposobljavanja pružanje je opće stručne osposobljenosti na svim područjima koja su važna za	U potpunosti preuzeto	

—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 vagone, putničke vagone i ostala željeznička vozila. Strojovođe posebno moraju biti sposobni: —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	zanimanje strojovođe. Opće osposobljavanje će se usredotočiti na osnovna znanja i principe koji se mogu primijeniti neovisno o vrsti i obilježjima željezničkih vozila ili infrastrukture. Može se organizirati bez praktičnih vježbi. Stručna osposobljenost u vezi s posebnim vrstama željezničkih vozila ili u vezi sa sigurnosnim i operativnim pravilima i tehnikama za posebnu infrastrukturu ne spada pod opću stručnu osposobljenost. Osposobljavanje za postizanje stručne osposobljenosti za posebna željeznička vozila ili infrastrukturu odnosi se na dozvolu strojovođe i propisano je u prilozima X. i XI. ovoga Zakona. Opće osposobljavanje obuhvaća teme navedene u točkama 1. do 7. ovoga Priloga, pri čemu redoslijed navođenja nije bitan za važnost. Izrazi koji se koriste na popisu označuju obilježja stručne osposobljenosti za koju se očekuje da će ih polaznik postići. Njihovo je značenje opisano u sljedećoj tablici:		

slučaju nesreća u kojima su sudjelovale osobe, —razlikovati opasnosti koje su općenito povezane sa željezničkim prometom, —poznavati načela prometne sigurnosti, —primjenjivati osnovna načela elektrotehnike.	<table><tr><th>Vrsta stručne osposobljenosti</th><th>Opis</th></tr><tr><td>znati, opisati</td><td>opisuje stjecanje znanja (podataka, činjenica) koje je potrebno za razumijevanje odnosa</td></tr><tr><td>razumijeti, utvrditi</td><td>opisuje utvrđivanje i memoriranje konteksta, obavljanja zadataka i rješavanja problema u definiranom okviru</td></tr></table> 1. Posao strojovođe, radno okruženje, uloga i odgovornost strojovođe u procesu željezničkog prometa, stručni i osobni zahtjevi dužnosti strojovođe: (a) poznavanje zakonodavstva i propisa koji se odnose na željeznički		

	promet i njegovu sigurnost (zahtjevi i postupci u vezi s davanjem ovlaštenja strojovođama, opasnim tvarima, zaštitom okoliša, zaštitom od požara itd.); (b) razumijevanje posebnih zahtjeva te stručnih i osobnih uvjeta (uglavnom samostalan rad, rad u smjenama unutar ciklusa od 24 sata, osobna zaštita i sigurnost, čitanje i ažuriranje dokumenata itd.); (c) razumijevanje odgovornog ponašanja u situacijama od kritične važnosti za sigurnost (uzimanje lijekova, alkohola, droga i drugih psihoaktivnih tvari, bolest, stres, umor itd.); (d) utvrđivanje referentnih i operativnih dokumenata (npr. pravilnika, priručnika za prugu, upute za strojovođe itd.); (e) utvrđivanje odgovornosti i funkcija uključenih osoba; (f) razumijevanje važnosti preciznosti prilikom obavljanja dužnosti i primjene radnih metoda;		

	(g) razumijevanje zaštite zdravlja i sigurnosti na radu (npr. kodeks ponašanja za pristup i kretanje po kolosijeku i u blizini kolosijeka, kodeks ponašanja za siguran ulazak u vučno vozilo i izlazak iz njega,, ergonomija, sigurnosna pravila za osoblje, osobna zaštitna oprema itd.); (h) poznavanje vještina i principa u vezi s ponašanjem (upravljanje stresom, ekstremne situacije itd.); (i) poznavanje principa zaštite okoliša (održiva vožnja itd.). 2. Željezničke tehnologije, uključujući sigurnosna načela koja stoje iza prometnih propisa: (a) poznavanje principa, propisa i odredbi koje se odnose na sigurnost u željezničkom prometu; (b) utvrđivanje odgovornosti i funkcija uključenih osoba. 3. Osnovna načela željezničke infrastrukture: (a) poznavanje sustavnih i strukturalnih principa i parametara;		

	(b) poznavanje općih značajki kolosijeka, kolodvora i stajališta,ranžirnih kolodvora; (c) poznavanje željezničkih struktura (mostova, tunela, skretnica itd.); (d) poznavanje načina odvijanja željezničkog prometa (jednokolosiječno, dvokolosiječno itd.); (e) poznavanje signalizacije i sustava za upravljanje vlakovima; (f) poznavanje sigurnosnih uređaja (detektori pregrijanosti osovinskih ležajeva, detektori dima u tunelima itd.); (g) poznavanje napajanja vučnih vozila električnom energijom (kontaktna mreža, treća tračnica itd.). 4. Osnovna načela operativne komunikacije: (a) poznavanje važnosti komunikacije te načina i postupaka komunikacije; (b) utvrđivanje osoba koje strojovođa		

	mora kontaktirati te njihove uloge i odgovornosti (osoblje upravitelja željezničke infrastrukture, radne dužnosti ostalog osoblja vlaka itd.); (c) utvrđivanje situacija/uzroka koji zahtijevaju započinjanje komunikacije; (d) razumijevanje komunikacijskih metoda. 5. Vlakovi, njihov sastav i tehnički zahtjevi za vučna vozila, teretne vagone, putničke vagone i ostala željeznička vozila: (a) poznavanje generičkih vrsta pogona (električni, dizelski, parni itd.); (b) opisivanje razmještaja elemenata unutar vozila (okretna postolja, karoserija, upravljačnica/vozačka kabina, zaštitni sustavi itd.); (c) poznavanje sadržaja oznaka i sustava za označavanje; (d) poznavanje dokumentacije o sastavu vlaka;		

	(e) razumijevanje kočionih sustava i izračuna učinkovitosti kočenja; (f) utvrđivanje brzine vlaka; (g) utvrđivanje najvećeg dopuštenog opterećenja i sila na kvačilu; (h) poznavanje djelovanja i svrhe sustava za upravljanje vlakom. 6. Opasnosti koje su općenito povezane sa željezničkim prometom: (a) razumijevanje načela prometne sigurnosti; (b) poznavanje rizika povezanih sa željezničkim prometom i različitih načina njihova sprečavanja; (c) poznavanje incidenata koji su važni za sigurnost i razumijevanje potrebnog ponašanja/reakcije; (d) poznavanje postupaka koji se primjenjuju u slučaju nesreća u kojima su sudjelovale osobe (npr. evakuacija). 7. Osnovna načela fizike:		

	(a) razumijevanje sila koje djeluju na kotače; (b) utvrđivanje čimbenika koji utječu na učinkovitost ubrzanja i kočenja (vremenski uvjeti, oprema za kočenje, smanjeno prianjanje, posipanje pijeskom itd.); (c) razumijevanje principa električne energije (strujni krugovi, mjerenje napona itd.).		
PRILOG V. STRUČNO ZNANJE O ŽELJEZNIČKIM VOZILIMA I ZAHTJEVI U POGLEDU DOZVOLE Nakon što se provede posebno osposobljavanje u odnosu na željeznička vozila, strojovođe moraju biti sposobni provoditi sljedeće zadatke: 1. ISPITIVANJE I PROVJERA PRIJE POLASKA Strojovođa mora znati: —prikupiti dokumentaciju i potrebnu opremu, —provjeriti funkcionalnost vučnog vozila, —provjeriti podatke unesene u	PRILOG X. STRUČNO ZNANJE O ŽELJEZNIČKIM VOZILIMA I ZAHTJEVI U POGLEDU IZDAVANJA POTVRDE ZA STROJOVOĐE Nakon što se provede posebno osposobljavanje u odnosu na željeznička vozila, strojovođe moraju biti sposobni provoditi sljedeće zadatke: 1. ISPITIVANJE I PROVJERA PRIJE POLASKA VLAKA Strojovođa mora znati:	U potpunosti preuzeto	

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. 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: — sustav vuče, — sustav kočenja, — opremu vezanu uz sigurnost prometa. 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: — mehaničke konstrukcije, — opremu za ovjes i priključivanje,	- 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. 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		

— 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. 3. TESTIRANJE KOČNICA Strojovođe moraju biti sposobni: —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.	odnose na: - sustav vuče, - sustav kočenja, - opremu vezanu uz sigurnost prometa. 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: - mehaničke konstrukcije, - opremu za ovjes i priključivanje, - pogonski mehanizam, - sigurnosnu opremu, - rezervoare za gorivo, sustave opskrbe gorivom, ispušne sustave, - značenje oznaka u unutrašnjosti i na vanjskim dijelovima željezničkih vozila, a posebno simbola koji se koriste za prijevoz opasnih tvari,		

4. REŽIM VOŽNJE I NAJVEĆA BRZINA VLAKA S OBZIROM NA ZNAČAJKE PRUGE Strojovođe moraju biti sposobni: —uzeti u obzir podatke koji im se daju prije polaska, —utvrditi način vožnje i graničnu brzinu vlaka na temelju varijabli kao što su ograničenja brzine, vremenski uvjeti ili moguće promjene signalizacije. 5. UPRAVLJANJE VLAKOM NA NAČIN KOJIM SE NE OŠTEĆUJE OPREMA NITI VOZILA Strojovođe moraju biti sposobni: —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. 6. NEPRAVILNOSTI Strojovođe moraju biti sposobni: —prepoznati neuobičajene događaje u vezi s ponašanjem vlaka, —pregledati vlak i utvrditi znakove nepravilnosti, razlikovati ih, reagirati u	- 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. 3. TESTIRANJE KOČNICA Strojovođe moraju biti sposobni: - prije polaska provjeriti i izračunati kočnu masu vlaka, koja mora sukladno dokumentima vlaka odgovarati kočnoj masi za tu prugu,		

skladu s njihovom relativnom važnosti, te ih pokušati popraviti, dajući uvijek prednost sigurnosti željezničkog prometa i osoba, —poznavati raspoloživa zaštitna i komunikacijska sredstva. 7. POREMEĆAJI I NESREĆE TIJEKOM VOŽNJE, POŽARI I NESREĆE U KOJIMA SUDJELUJU OSOBE Strojovođe moraju biti sposobni: —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. 8. UVJETI ZA NASTAVAK VOŽNJE NAKON POREMEĆAJA U KOJOJ 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.	- prije polaska, pri polasku i tijekom vožnje provjeriti funkcioniranje različitih sastavnih dijelova sustava kočenja vučnog vozila i vlaka. 4. REŽIM VOŽNJE I NAJVEĆA BRZINA VLAKA S OBZIROM NA ZNAČAJKE PRUGE Strojovođe moraju biti sposobni: - uzeti u obzir podatke koji im se daju prije polaska, - utvrditi način vožnje i graničnu brzinu vlaka na temelju varijabli kao što su ograničenja brzine, vremenski uvjeti ili moguće promjene signalizacije. 5. UPRAVLJANJE VLAKOM NA NAČIN KOJIM SE NE OŠTEĆUJE OPREMA NITI VOZILA Strojovođe moraju biti sposobni: - koristiti sve dostupne upravljačke sustave u skladu s važećim pravilima, - pokrenuti vlak uzimajući u obzir ograničenja trenja i snage,		

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.	- koristiti kočnice za usporavanje i zaustavljanje, bez oštećenja na željezničkim vozilima i opremi. 6. NEPRAVILNOSTI Strojovođe moraju biti sposobni: - 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. 7. POREMEĆAJI I NESREĆE TIJEKOM VOŽNJE, POŽARI I NESREĆE U KOJIMA SUDJELUJU OSOBE Strojovođe moraju biti sposobni: - 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. 8. UVJETI ZA NASTAVAK VOŽNJE NAKON POREMEĆAJA U KOJOJ 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. 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.		
PRILOG VI. STRUČNO ZNANJE O ŽELJEZNIČKOJ INFRASTRUKTURI I ZAHTJEVI U POGLEDU DOZVOLE Znanje o željezničkoj infrastrukturi 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. 2. REŽIM VOŽNJE I NAJVEĆA BRZINA VLAKA U ODNOSU NA ZNAČAJKE PRUGE Strojovođe moraju biti sposobni: —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.	PRILOG XI. STRUČNO ZNANJE O ŽELJEZNIČKOJ INFRASTRUKTURI I ZAHTJEVI U POGLEDU POTVRDE ZA STROJOVOĐE Znanje o željezničkoj infrastrukturi 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. 2. REŽIM VOŽNJE I NAJVEĆA BRZINA VLAKA U ODNOSU NA ZNAČAJKE PRUGE	U potpunosti preuzeto	

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: —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,	Strojovođe moraju biti sposobni: - 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. 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: - uvjeti vožnje (promjene kolosijeka, jednosmjerni promet itd.), - kontrola trase temeljem odgovarajuće dokumentacije,		

—posebne operativne značajke: posebni signali, znakovi, uvjeti polaska itd. 4. SIGURNOSNI PROPISI Strojovođe moraju biti sposobni: —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: primjenjivati 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 zatvaranja vrata. 5. UPRAVLJANJE VLAKOM Strojovođe moraju biti sposobni: —odrediti položaj vlaka na pruzi u svakom trenutku, —koristiti kočnice za usporavanje i	- 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.		

zaustavljanje, bez oštećenja na željezničkim vozilima i opremi, —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. 6. NEPRAVILNOSTI Strojovođe moraju biti sposobni: —prepoznati neuobičajene događaje u vezi s infrastrukturom i okolišem, koliko to dozvoljava upravljanje vlakom: signale, kolosijeke, napajanje, željezničko-cestovne prijelaze, okoliš kolosijeka, ostali promet, —odrediti odgovarajuću udaljenost za izbjegavanje prepreka, —obavijestiti upravitelja infrastrukture što je moguće prije o mjestu i naravi uočenih nepravilnosti, vodeći računa o tome da je upravitelj infrastrukture dobro razumio obavijest, —vodeći računa o željezničkoj infrastrukturi, osigurati ili poduzeti mjere za osiguravanje sigurnosti prometa i osoba kada god je to potrebno. 7. POREMEĆAJI I NESREĆE U VOŽNJI, POŽARI I NESREĆE U KOJIMA SU UKLJUČENE OSOBE Strojovođe moraju biti sposobni:	4. SIGURNOSNI PROPISI Strojovođe moraju biti sposobni: - 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: primjenjivati 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 zatvaranja vrata.		

—poduzeti mjere zaštite vlaka i pozvati pomoć u slučaju nesreće, u kojoj su sudjelovali putnici u vlaku, —odrediti gdje će zaustaviti vlak u slučaju požara i po potrebi olakšati evakuaciju putnika, —ako ne može sam svladati požar, što je prije moguće poslati korisne informacije o požaru, —o tim uvjetima što je moguće prije obavijestiti upravitelja željezničke infrastrukture, —ocijeniti omogućuje li infrastruktura nastavak vožnje vlaka i pod kojim uvjetima. 8. PROVJERA ZNANJA JEZIKA Strojovođe koji s upraviteljem željezničke infrastrukture moraju komunicirati o pitanjima od ključnog značaja za sigurnost, moraju znati jezik koji odredi dotični upravitelj infrastrukture. Njihovo znanje jezika mora im omogućiti aktivno i učinkovito sporazumijevanje u uobičajenim, teškim i hitnim slučajevima. 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: Jezična i komunikacijska razina	5. UPRAVLJANJE VLAKOM Strojovođe moraju biti sposobni: - odrediti položaj vlaka na pruzi u svakom trenutku, - koristiti kočnice za usporavanje i zaustavljanje, bez oštećenja na željezničkim vozilima i opremi, - 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. 6. NEPRAVILNOSTI Strojovođe moraju biti sposobni: - prepoznati neuobičajene događaje u vezi s infrastrukturom i okolišem, koliko to dozvoljava upravljanje vlakom: signale, kolosijeke, napajanje, željezničko-cestovne prijelaze, okoliš kolosijeka, ostali promet, - odrediti odgovarajuću udaljenost za izbjegavanje prepreka,		

Sposobnost usmenog izražavanja na određenom jeziku dijeli se na pet razina: RazinaOpis 5 —sposobnost prilagodbe svakom sugovorniku — sposobnost davanja mišljenja — sposobnost pregovaranja — sposobnost uvjeravanja — sposobnost davanja savjeta 4 —sposobnost reagiranja u potpuno neočekivanim situacijama —sposobnost izražavanja pretpostavki —sposobnost izražavanja utemeljenog mišljenja 3 —sposobnost reagiranja u praktičnim situacijama koje uključuju nepredviđeni element — sposobnost opisivanja —sposobnost vođenja jednostavnog razgovora 2 —sposobnost reagiranja u jednostavnim situacijama — sposobnost postavljanja pitanja —sposobnost odgovaranja na pitanja 1 —sposobnost razgovora pomoću napamet naučenih rečenica.	- obavijestiti upravitelja infrastrukture što je moguće prije o mjestu i naravi uočenih nepravilnosti, vodeći računa o tome da je upravitelj infrastrukture dobro razumio obavijest, - vodeći računa o željezničkoj infrastrukturi, osigurati ili poduzeti mjere za osiguravanje sigurnosti prometa i osoba kada god je to potrebno. 7. POREMEĆAJI I NESREĆE U VOŽNJI, POŽARI I NESREĆE U KOJIMA SU UKLJUČENE OSOBE Strojovođe moraju biti sposobni: - poduzeti mjere zaštite vlaka i pozvati pomoć u slučaju nesreće, u kojoj su sudjelovali putnici u vlaku, - odrediti gdje će zaustaviti vlak u slučaju požara i po potrebi olakšati evakuaciju putnika, - ako ne može sam svladati požar, što je prije moguće poslati korisne informacije o požaru, - o tim uvjetima što je moguće prije		

	obavijestiti upravitelja željezničke infrastrukture, - ocijeniti omogućuje li infrastruktura nastavak vožnje vlaka i pod kojim uvjetima.		
	Točka 8. Provjera znanja jezika Priloga VI. - **nije potrebno preuzimanje**	Nije potrebno preuzimanje	Člankom 1. stavkom 3. Direktive Komisije 2014/82/EU od 24. lipnja 2014. o izmjeni Direktive 2007/59/EZ Europskog parlamenta i Vijeća u pogledu općeg stručnog znanja, zdravstvenih zahtjeva i zahtjeva povezanih s dozvolama mijenjao se Prilog VI. Direktive 2007/59/EZ na način da se točka 8. Provjera znanja jezika Priloga VI. Direktivi 2007/59/EZ zamijenila. Međutim, Direktivom Komisije (EU) 2016/882 od 1. lipnja 2016. o izmjeni Direktive 2007/59/EZ Europskog parlamenta i Vijeća u pogledu jezičnih zahtjeva ponovno je promijenjena točka 8. Provjera znanja jezika Priloga VI. Direktivi 2007/59/EZ. Nadalje, Uredbom Komisije (EU) 2019/554 od 5. travnja 2019. o izmjeni Priloga VI. Direktivi 2007/59/EZ Europskog parlamenta i Vijeća o davanju ovlaštenja strojovođama koji upravljaju lokomotivama i vlakovima na željezničkom sustavu Zajednice točka 8. Priloga VI. Direktivi 2007/59/EZ ponovno

			je izmijenjena. Budući da je člankom 2. propisano kako je Uredba u cijelosti obvezujuća i izravno se primjenjuje u svim državama članicama, nije je potrebno prenositi u nacionalno zakonodavstvo.
PRILOG VII. UČESTALOST PROVJERE ZNANJA Najmanja učestalost redovnih provjera znanja je sljedeća: (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; (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; (c)provjera znanja o željezničkim vozilima: svake tri godine.	PRILOG XII. UČESTALOST PROVJERE ZNANJA STROJOVOĐA Najmanja učestalost redovnih provjera znanja je sljedeća: (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; (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; (c) provjera znanja o željezničkim vozilima: svake tri godine.	U potpunosti preuzeto	
