

PRIJEDLOG

ZAKON O BEZBJEDNOSTI I INTEROPERABILNOSTI ŽELJEZNICE

Podgorica, jun 2013. godine

ZAKON O BEZBJEDNOSTI I INTEROPERABILNOSTI ŽELJEZNICE

I. OSNOVNE ODREDBE

Predmet

Član 1

Ovim zakonom propisuju se uslovi za bezbjedno i nesmetano odvijanje željezničkog saobraćaja, interoperabilnost i funkcionisanje željezničkog sistema.

Odredbe ovog zakona primjenjuju se na javni prevoz putnika i robe i prevoz lica i robe za sopstvene potrebe u željezničkom saobraćaju.

Odgovornost za bezbjednost željezničkog saobraćaja

Član 2

Pravno lice koje upravlja željezničkom infrastrukturom (u daljem tekstu: upravljač infrastrukture), pravno lice koje obavlja javni prevoz putnika (u daljem tekstu: željeznički prevoznik), vlasnik industrijske odnosno lučke željeznice i privredno društvo koje obavlja prevoz za sopstvene potrebe na industrijskoj i lučkoj željeznici odgovorni su za bezbjednost željezničkog saobraćaja.

Obavljanje željezničkog saobraćaja

Član 3

Javni prevoz putnika i robe u željezničkom saobraćaju može da obavlja samo željeznički prevoznik.

Prevoz lica i robe za sopstvene potrebe i željeznički saobraćaj za potrebe građenja, rekonstrukcije i održavanja na željezničkim prugama može da obavlja upravljač infrastrukture, željeznički prevoznik ili privredno društvo koje obavlja prevoz za sopstvene potrebe u željezničkom saobraćaju.

Željeznički saobraćaj na industrijskoj željeznici može da obavlja vlasnik industrijske željeznice, privredno društvo koje obavlja prevoz za sopstvene potrebe i željeznički prevoznik.

Željeznički saobraćaj

Član 4

Željeznički saobraćaj obavlja se u skladu sa ovim zakonom, zakonom kojim se uređuje željeznica i drugim zakonima, potvrđenim međunarodnim ugovorima i međunarodnim željezničkim propisima.

Značenje izraza

Član 5

Izrazi upotrijebljeni u ovom zakonu imaju sljedeća značenja:

- 1) **autostop uređaj** je uređaj za automatsko zaustavljanje voza kod signala koji pokazuje da je dalja vožnja zabranjena, odnosno uređaj za automatsku kontrolu smanjenja brzine kretanja voza od signala koji pokazuje da je dalja vožnja dozvoljena smanjenom brzinom;
- 2) **brzinomjer (tahograf)** je uređaj za registrovanje brzine i pređenog puta i drugih podataka u toku vožnje vučnog vozila;
- 3) **vanredni događaj** je događaj u željezničkom saobraćaju koji je imao ili je mogao da ima štetne posljedice za bezbjedno odvijanje željezničkog saobraćaja (incident, nesreća, ozbiljna nesreća ili ostale nesreće);
- 4) **voz** je propisno sastavljeni i zakvačeni niz željezničkih vozila sa jednim ili više vučnih vozila na sopstveni pogon ili samo vučno vozilo na sopstveni pogon;
- 5) **vozno osoblje** je osoblje koje posijeda voz, odnosno vučno vozilo (mašinovođa i pomoćnik mašinovođe) i vozopratno osoblje;
- 6) **vozopratno osoblje** je osoblje u vozu koje pomaže da se osigura bezbjednost voza, putnika i robe koja se prevozi, osim mašinovođe i pomoćnika mašinovođe;
- 7) **vučena vozila** su željeznička vozila bez sopstvenog pogona, namijenjena za prevoz putnika odnosno lica (putnička kola) ili za prevoz robe (teretna kola);
- 8) **vučno vozilo za posebne namjene** je motorno pružno vozilo, lokotraktor, motorno vozilo za ispitivanje, održavanje ili kontrolu željezničkih pruga;
- 9) **vučno vozilo** je željezničko vozilo sa sopstvenim pogonom (lokomotiva, motorni voz ili vučno vozilo za posebne namjene);
- 10) **dozvoljena masa po dužnom metru** je propisana dozvoljena masa po dužnom metru koja se ne smije prekoračiti;
- 11) **dozvoljena masa po osovini** je propisana dozvoljena masa po osovini koja se ne smije prekoračiti;
- 12) **evropska specifikacija** je evropska tehnička specifikacija, evropsko tehničko odobrenje ili evropski standard;
- 13) **željeznička mreža** je cjelokupna željeznička infrastruktura kojom upravlja upravljач infrastrukture;
- 14) **željeznički prevoznik** je pravno lice koje obavlja javni prevoz putnika i/ili robe odnosno prevoz za sopstvene potrebe u željezničkom saobraćaju, obezbjeđuje vuču vozova, ili pruža samo uslugu vuče vozova;
- 15) **željeznički radnik** je lice koje neposredno učestvuje u odvijanju željezničkog saobraćaja odnosno koje obavlja poslove osiguranja nesmetanog i bezbjednog kretanja vozova i željezničkih vozila;

- 16) **željeznički sistem** obuhvata strukturne i funkcionalne podsisteme, upravljanje i eksploataciju sistema u cjelini;
- 17) **željezničko vozilo** je vozilo sa ili bez sopstvenog pogona koje se kreće na sopstvenim točkovima po željezničkim kolosjecima i koje se sastoji od više strukturnih i funkcionalnih podsistema ili djelova tih podsistema;
- 18) **željezničko službeno mjesto** je mjesto na željezničkoj infrastrukturi namijenjeno za izvršenje zadataka organizacije željezničkog saobraćaja propisanih poslovnim redom željezničke stanice;
- 19) **željezničko područje** je prostor na kojem se nalazi željeznička pruga, objekti, postrojenja i uređaji koji neposredno služe za vršenje željezničkog saobraćaja, prostor ispod mostova i vijadukata, kao i prostor iznad tunela;
- 20) **imalac vozila** je vlasnik ili korisnik željezničkog vozila koji koristi to vozilo kao prevozno sredstvo i koji je upisan u registar željezničkih vozila;
- 21) **incident** je događaj koji nije nesreća ili ozbiljna nesreća, a koji je povezan sa saobraćajem vozova i negativno utiče na bezbjednost saobraćaja;
- 22) **Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail** je međuvladina organizacija za međunarodne prevoze željeznicama (u daljem tekstu: OTIF);
- 23) **International Carriage of Dangerous Goods Regulations** su međunarodna pravila o željezničkom prevozu opasne robe (u daljem tekstu: RID);
- 24) **International Coach Regulations** su pravila o uzajamnoj upotrebi teretnih kola u međunarodnom prevozu (u daljem tekstu: RIC);
- 25) **International Wagon Regulations** su pravila o uzajamnoj upotrebi putničkih i prtljažnih kola u međunarodnom prevozu (u daljem tekstu: RIV);
- 26) **istraga** je proces koji obuhvata prikupljanje i analizu informacija, izvođenje zaključaka, uključujući i utvrđivanje uzroka, i u zavisnosti od slučaja, davanje bezbjednosnih preporuka u cilju prevencije nesreća i incidenata;
- 27) **lokomotiva** je vučno vozilo (električna, dizel ili parna lokomotiva);
- 28) **maksimalna brzina voza** je najveća brzina kojom voz može saobraćati na željezničkoj pruzi ili dijelu željezničke pruge, u skladu sa redom vožnje ili na drugi propisani način koja se ne smije prekoračiti;
- 29) **masa po dužnom metru** je masa praznog ili natovarenog željezničkog vozila podijeljena dužinom vozila, mjerena između čeonih površina nesabijenih odbojnika ili između krajnjih djelova kvačila, za vozila bez odbojnika;
- 30) **masa po osovini** je masa praznog ili natovarenog željezničkog vozila podijeljena brojem osovina tog vozila;
- 31) **motorni vozovi** su elektromotorna kola, elektromotorne garniture, dizel-motorna kola i dizel-motorne garniture;
- 32) **mašinovođa** je lice koje ima odgovarajuće obrazovanje i stručno je osposobljen da upravlja vozovima za prevoz putnika ili robe, uključujući lokomotive, manevarske lokomotive, radne vozove i šinska vozila za održavanje, na bezbjedan način;

- 33) **najveća dopuštena brzina** je najveća propisana brzina na pruži ili djelovima pruge, prema tehničkom stanju pruge i željezničkih vozila ili drugih uslova;
- 34) **naručilac** je lice koje naručuje projektovanje, gradnju, obnovu ili unapređenje podsistema (organ uprave nadležan za poslove željezničkog saobraćaja (u daljem tekstu: Organ uprave), željeznički prevoznik, upravljač infrastrukture, imalac željezničkog vozila ili koncesionar;
- 35) **nesreća** je neželjeni ili nenamjerni iznenadni događaj ili niz događaja koji ima štetne posljedice (sudari, iskliznuća, nesreće na putnom prelazu u istom nivou sa željezničkom prugom, druge nesreće izazvane željezničkim vozilima u pokretu, požari i sl.);
- 36) **obnova podsistema** (rehabilitacija) obuhvata veću zamjenu na podsistemu ili dijelu podsistema kojom se ne mijenjaju njegove osnovne karakteristike;
- 37) **ozbiljna nesreća** je sudar vozova ili iskliznuće voza koji ima za posledicu smrt najmanje jednog lica ili teške povrede pet ili više lica ili prouzrokovanje velike štete željezničkim vozilima, željezničkoj infrastrukturi ili životnoj sredini u iznosu od najmanje dva miliona eura, kao i druga nesreća koja ima očigledan uticaj na bezbjednost na željeznici ili na upravljanje bezbjednošću;
- 38) **ostale nesreće** su nesreće koje po posledicama nijesu ozbiljne nesreće;
- 39) **osnovni zahtjevi** su zahtjevi koje treba da ispunjava željeznički sistem, podsistem i sastavni djelovi interoperabilnosti, uključujući i interfejse;
- 40) **osnovni parametri** su svi regulatorni, tehnički ili eksploatacioni uslovi koji su ključni za interoperabilnost i koji su navedeni u tehničkim specifikacijama interoperabilnosti;
- 41) **poslovni red željezničke stanice** je akt upravljača infrastrukture kojim se određuju zadaci željezničkih radnika za izvršavanje reda vožnje, prijem i predaju robe odnosno prijem i otpremu putnika, tehnički kapaciteti i oprema željezničke stanice;
- 42) **podsistemi** su djelovi željezničkog sistema, za koje je potrebno utvrditi osnovne zahtjeve;
- 43) **prijavljeno tijelo** je tijelo za ocjenjivanje usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu sastavnih djelova interoperabilnosti i za postupak provjere podsistema koje je prijavljeno Generalnom sekretaru Međuvladine organizacije za međunarodni prevoz željeznicom ili Evropskoj komisiji;
- 44) **priključak industrijskog kolosjeka** je dio industrijskog kolosjeka koji se od odvojne skretnice pruža preko pružnog pojasa;
- 45) **projekat u poodmakloj fazi razvoja** je projekt čiji je stepen planiranja, ili izgradnje dostigao tačku na kojoj je promjena tehničkih specifikacija neprihvatljiva zbog opravdanih pravnih, ugovornih, privrednih, finansijskih, društvenih ili ekoloških prepreka;
- 46) **pružni pojas** je prostor između željezničkih kolosjeka, kao i pored krajnjih kolosjeka, na odstojanju od najmanje osam metara, a za željezničku prugu koja prolazi kroz naseljeno mjesto na odstojanju od najmanje šest metara, računajući od ose krajnjih kolosjeka;

- 47) **red vožnje voza** je prikaz saobraćaja voza određene vrste, sastava i posjeda, od polazne do uputne stanice koji može biti grafički i tabelarni;
- 48) **sastavni dio interoperabilnosti** je svaki sastavni dio, grupa komponenata, podsklop ili sklop opreme u cjelini, kao i softver, ugrađen ili namijenjen ugradnji u podsistem, od koga interoperabilnost željezničkog sistema zavisi direktno ili indirektno;
- 49) **serija željezničkih vozila** je skup identičnih vozila istog tipa;
- 50) **sistem upravljanja bezbjednošću** obuhvata organizaciju i procedure koje uspostavlja upravljač infrastrukture ili željeznički prevoznik radi bezbjednog odvijanja željezničkog saobraćaja;
- 51) **stanično osoblje** je osoblje koje obavlja poslove na području željezničkog službenog mjesta;
- 52) **tehnička dokumentacija** je dokumentacija o podsistemu ili sastavnom djelu interoperabilnosti koja sadrži sve njegove tehničke karakteristike, uključujući i uputstvo za njegovo korišćenje i održavanje;
- 53) **tijelo za bezbjednost** je nacionalno tijelo kojem su povjereni poslovi vezani za bezbjednost na željeznici;
- 54) **tip vozila** obuhvata osnovne projektne karakteristike željezničkog vozila odobrene sertifikatom o ispitivanju tipa;
- 55) **tovarni profil** je ograničeni prostor u poprečnom presjeku upravnom na osu kolosjeka koji ne smije prelaziti prazno ili natovareno željezničko vozilo nijednim svojim dijelom;
- 56) **uzroci** su radnje, propusti, događaji ili uslovi, ili njihova kombinacija, koji su doveli do nesreće ili incidenta;
- 57) **unaprjeđenje podsistema (rekonstrukcija)** je značajnija izmjena podsistema ili dijela podsistema kojom se poboljšavaju njegove osnovne karakteristike;
- 58) **uređaj za kontrolu budnosti** je uređaj koji služi za automatsko zaustavljanje voza u slučaju nebudnosti ili nesposobnosti željezničkog radnika koji upravlja vučnim vozilom;
- 59) **Convention concerning International Carriage by Rail** je Konvencija o međunarodnim željezničkim prevozima (u daljem tekstu: COTIF).

Čuvanje željezničke pruge

Član 6

Učesnici u željezničkom saobraćaju ne smiju da oštećuju željezničku prugu, postrojenja i objekte na pruzi, željeznička vozila i da ometaju bezbjednost željezničkog saobraćaja.

Učesnici iz stava 1 ovog člana dužni su da postupaju po pravilima saobraćaja, saobraćajnoj signalizaciji, signalnim oznakama postavljenim na pruzi i nalogima ovlašćenih lica.

Privredna društva koja projektuju željezničke pruge, proizvode i održavaju željeznička vozila, stručno osposobljavaju željezničke radnike za obavljanje poslova u željezničkom

saobraćaju i drugi subjekti dužni su da postupaju u skladu sa ovim zakonom.

Upravljač infrastrukture dužan je da obezbijedi i organizuje službu čuvanja pruge.

Način organizovanja službe iz stava 4 ovog člana, postupak i način čuvanja pruge, propisuje organ državne uprave nadležan za željeznički saobraćaj (u daljem tekstu: Ministarstvo).

Unutrašnja kontrola

Član 7

Upravljač infrastrukture i željeznički prevoznik, dužni su da u okviru svoje djelatnosti organizuju redovno i efikasno vršenje unutrašnje kontrole nad bezbjednošću željezničkog saobraćaja u skladu sa ovim zakonom.

Organizaciju i način vršenja kontrole iz stava 1 ovog člana, utvrđuju upravljač infrastrukture i željeznički prevoznik, uz saglasnost Ministarstva.

Izgradnja, rekonstrukcija i atestiranje pruga

Član 8

Izgradnja novih i rekonstrukcija postojećih željezničkih pruga vrši se u skladu sa odgovarajućom prostorno-planskom dokumentacijom, na osnovu odobrenja za izgradnju, u skladu sa zakonom kojim se uređuje izgradnja objekata i uređenje prostora.

Željeznička pruga se mora projektovati, graditi, rekonstruisati i održavati tako da odgovara utvrđenoj prevoznj i propusnoj moći pruge, brzini vozova, dozvoljenoj masi po osovini, dozvoljenoj masi po dužnom metru, zahtjevima bezbjednosti željezničkog saobraćaja, kao i drugim uslovima koji su propisani za određenu prugu.

Željeznička pruga, pored uslova iz stava 2 ovog člana, mora da ispunjava i zahtjeve interoperabilnosti, kao i tehničke uslove potvrđenih međunarodnih ugovora i međunarodnih željezničkih propisa.

Pri projektovanju, građenju i rekonstrukciji željezničke pruge i postrojenja, uređaja i objekata na pruži moraju se primijeniti tehnički i drugi uslovi utvrđeni ovim zakonom, propisani standardi koji se odnose na pruge i postrojenja, objekte i uređaje na pruži i drugi propisani uslovi kojima se obezbjeđuje bezbjednost željezničkog saobraćaja.

Postrojenja, uređaji i oprema koji se ugrađuju u novoizgrađene ili rekonstruisane željezničke pruge i koji čine njihov sastavni dio obavezno se atestiraju u pogledu propisanih karakteristika u skladu sa propisima o atestiranju tih postrojenja, uređaja i opreme.

Postrojenja, uređaji i oprema koji čine sastavni dio željezničke pruge mogu se ugraditi u željezničku prugu iz stava 1 ovog člana i pustiti u saobraćaj samo ako je za njih izdat atest, u skladu sa propisima o obaveznom atestiranju tih postrojenja, uređaja i opreme.

Tehničke i druge uslove za projektovanje, građenje i rekonstrukciju željezničke pruge i postrojenja, objekata i uređaja na pruži propisuje Ministarstvo uz saglasnost organa državne uprave nadležnog za izgradnju objekata i uređenje prostora.

Opterećenja željezničkih mostova i propusta, normativi za projektovanje, građenje, rekonstrukciju i sanaciju željezničkih mostova i propusta, tehničke uslove za termičku obradu skretničkih dijelova i način izvođenja radova u zemljanom trupu utvrđuju se propisom

Ministarstva uz saglasnost organa državne uprave nadležnog za izgradnju objekata i uređenje prostora.

Atestiranje željezničkih vozila

Član 9

Uređaji i oprema koji se ugrađuju na željeznička vozila: uređaji za upravljanje vozilima, međusobno spajanje vozila, zaustavljanje vozila, davanje svjetlosnih i zvučnih signalnih znakova i sl. i odgovarajuća oprema, obavezno se atestiraju i mogu se ugraditi u željeznička vozila samo ako je za njih izdat atest.

II. INTEROPERABILNOST

Željeznički sistem

Član 10

Interoperabilnost je sposobnost željezničkog sistema koja omogućava bezbjedan i neprekidan saobraćaj vozova uz postizanje traženog stepena efikasnosti, a koja se zasniva na regulativnim, tehničkim i operativnim uslovima koji za to moraju biti ispunjeni.

Željeznički sistemi su:

- 1) konvencionalni željeznički sistem; i
- 2) željeznički sistem za velike brzine.

Konvencionalni željeznički sistem

Član 11

Konvencionalni željeznički sistem je sistem projektovan za brzine do 200 km/h.

Konvencionalni željeznički sistem obuhvata željezničku mrežu (u daljem tekstu: mreža) koju čine:

- 1) željezničke pruge namijenjene za prevoz putnika;
- 2) željezničke pruge namijenjene za prevoz robe;
- 3) željezničke pruge namijenjene za mješoviti prevoz (prevoz putnika i prevoz robe);
- 4) čvorovi za prevoz putnika;
- 5) čvorovi za prevoz robe, uključujući i intermodalne terminale;
- 6) željezničke pruge koje spajaju pruge i čvorove iz tač. 1 do 5 ovog stava.

Konvencionalni željeznički sistem pored mreže iz stava 2 ovog člana, obuhvata i upravljanje saobraćajem, sistem za praćenje i navigaciju, uređaje za obradu podataka i telekomunikacione sisteme i sva željeznička vozila (u daljem tekstu: vozila) koja saobraćaju na toj mreži ili na njenom dijelu.

Željeznički sistem velikih brzina

Član 12

Željezničkih sistem velikih brzina obuhvata mrežu koju čine:

- 1) željezničke pruge izgrađene i opremljene za brzine od 250 km/h ili veće;
- 2) željezničke pruge rekonstruisane i opremljene za brzine od 200 km/h;
- 3) željezničke pruge rekonstruisane i opremljene za velike brzine na kojima je brzina prilagođena topografskim, reljefnim ili urbanističkim ograničenjima, željezničke pruge koje spajaju mreže željezničkog sistema velikih brzina i konvencionalne mreže, željezničke pruge na području željezničkih službenih mjesta, priključne željezničke pruge za terminale i depoe na kojima vozovi za velike brzine saobraćaju brzinama konvencionalnih vozova.

Željeznički sistem velikih brzina pored mreže iz stava 1 ovog člana, obuhvata i upravljanje saobraćajem, sisteme za praćenje i navigaciju, uređaje za obradu podataka i telekomunikacione sisteme.

Željeznički sistem velikih brzina pored mreže i sistema iz st. 1 i 2 ovog člana obuhvata i vozila za velike brzine koja su projektovana da saobraćaju:

- 1) brzinama od najmanje 250 km/h po željezničkim prugama izgrađenim i opremljenim za velike brzine, a pri odgovarajućim uslovima i brzinama većim od 300 km/h; ili
- 2) brzinama od 200 km/h po željezničkim prugama iz stava 1 tačka 2 ovog člana.

Vozila koja su projektovana za brzine manje od 200 km/h, a saobraćaju na cijeloj ili dijelu mreže željezničkog sistema velikih brzina, moraju da ispunjavaju zahtjeve koji garantuju njihovo bezbjedno korišćenje na toj mreži.

Podsistemi

Član 13

Željezničke sisteme iz čl. 11 i 12 ovog zakona, čine strukturni i funkcionalni podsistemi. Strukturni podsistemi su:

- 1) područje infrastruktura: željeznički kolosjeci, skretnice, objekti na pruzi (mostovi, tuneli i sl.) i službena mjesta sa pripadajućom infrastrukturom (peroni, područja pristupa, uključujući i djelove namijenjene za lica sa invaliditetom i sl.);
- 2) područje energija: uređaji namijenjeni napajanju električnom energijom, uključujući kontaktnu mrežu i opremu za mjerenje potrošnje električne energije na vozilu;
- 3) područje saobraćajno upravljačko i signalno-sigurnosno na pruzi: sva oprema postavljena duž željezničke pruge koja je namijenjena za osiguranje bezbjednosti i za kontrolu i upravljanje kretanjem vozova za saobraćaj na mreži;
- 4) područje saobraćajno upravljačko i signalno-sigurnosno na vozilima: oprema na vozilu namijenjena za osiguranje bezbjednosti i za kontrolu i upravljanje kretanjem vozova za saobraćaj na mreži;

- 5) područje vozila: struktura, upravljački i nadzorni sistemi vozne opreme, oduzimači struje, uređaji za vuču i konverziju energije, oprema za kočenje, kvačenje, trčanje (obrotno postolje, osovine), vješanje, vrata, interfejs čovjek/mašina (vozno osoblje i putnici), uključujući i potrebe lica sa invaliditetom, pasivni i aktivni bezbjednosni uređaji i sredstva potrebna za zdravlje putnika i voznog osoblja.

Funkcionalni podsistemi su:

- 1) područje regulisanja i upravljanja saobraćajem: postupci i dodatna oprema koja omogućava usklađeni rad strukturnih podsistema u toku redovnog ili otežanog rada, uključujući sastavljanje vozova, vožnju vozova, planiranje i upravljanje saobraćajem, kao i stručna osposobljenost lica za izvršavanje usluga u prekograničnom saobraćaju ukoliko se to zahtjeva;
- 2) područje održavanje: postupci, dodatna oprema, radionice za održavanje i zalihe rezervnih djelova koje omogućavaju redovne popravke i preventivno održavanje radi obezbjeđenja interoperabilnosti željezničkog sistema i njegove efikasnosti;
- 3) područje telematske aplikacije za prevoz putnika i robe:
 - aplikacije za prevoz putnika, uključujući sisteme za pružanje informacija prije i u toku vožnje, sisteme za rezervacije i plaćanje, sisteme za upravljanje prtljagom i upravljanje vezama između željeznice i drugih vidova saobraćaja;
 - aplikacije za prevoz robe, uključujući informacione sisteme (praćenje robe i vozova u realnom vremenu), ranžirne sisteme i sisteme usmjeravanja vozova, sisteme rezervacija, plaćanja i fakturisanja, upravljanje vezama sa drugim vidovima saobraćaja i izradu elektronskih pratećih dokumenata.

Zahtjevi za interoperabilnost

Član 14

Zahtjevi za obezbjeđenje interoperabilnosti primjenjuju se na projektovanje, gradnju, unaprjeđenje, obnovu, puštanje u rad, eksploataciju i održavanje željezničkog sistema.

Zahtjevi iz stava 1 ovog člana primjenjuju se i na stručne, zdravstvene i bezbjedonosne zahtjeve za željezničke radnike koji učestvuju u eksploataciji i održavanju željezničkog sistema.

Osnovni zahtjevi za obezbjeđenje interoperabilnosti

Član 15

Osnovne zahtjeve za obezbjeđenje interoperabilnosti čine opšti i posebni zahtjevi.

Opšti zahtjevi za obezbjeđenje interoperabilnosti koje mora da ispunjava željeznički sistem su zahtjevi koji se odnose na:

- 1) bezbjednost:
 - a) u odnosu na projektovanje, gradnju, održavanje i nadzor komponenti bitnih za bezbjednost, a posebno komponenti vezanih za kretanje voza, i

koji moraju da osiguraju bezbjednost na nivou koja odgovara ciljevima postavljenim za mrežu i za otežane situacije na mreži;

- b) parametara vezanih za kontakt točak/šina koji moraju zadovoljavati zahtjeve stabilnosti da omogućavaju bezbjedno kretanje najvećom dopuštenom brzinom, parametri kočnica koji moraju da obezbijede zaustavljanje na određenom zaustavnom putu pri najvećoj dopuštenoj brzini;
 - c) korišćene komponente tokom eksploatacije moraju izdržati sva predviđena normalna ili granična opterećenja i pogodnim sredstvima mora da se obezbijedi da se posljedice nepredviđenih grešaka održe u određenim granicama;
 - d) projektovanje stabilnih postrojenja i vozila i izbor upotrijebljenih materijala moraju biti takvi da u slučaju požara ograniče nastanak, širenje i posljedice vatre i dima;
 - e) svakog uređaja predviđenog da njime rukuju putnici koji mora biti tako projektovan da se u slučaju korišćenja u skladu sa uputstvima i mimo uputstva ne naruši rad uređaja ili zdravlje i bezbjednost putnika;
- 2) pouzdanost i dostupnost prilikom vršenja nadzora i održavanja stabilnih ili pokretnih komponenti, koje su uključene u kretanje voza, moraju da budu organizovane, izvedene i kvantifikovane tako da održe njihov rad u predviđenim uslovima;
- 3) zdravlje: materijali koji zbog načina upotrebe mogu da predstavljaju zdravstveni rizik za lica koja su u dodiru sa njima, ne smiju da se koriste u vozovima i na željezničkoj infrastrukturi, i moraju da se biraju, raspoređuju i koriste tako da se ograniči emisija štetnog i opasnog dima ili gasova, posebno u slučaju požara;
- 4) zaštita životne sredine:
- a) uticaj koji uspostavljanje i eksploatacija željezničkog sistema ima na životnu sredinu mora se procijeniti i uzeti u obzir u fazi projektovanja sistema u skladu sa zakonom kojim se uređuje zaštita životne sredine;
 - b) materijali koji se koriste u vozovima i na infrastrukturi moraju da spriječe emisiju dima ili gasova koji su štetni i opasni za životnu sredinu, naročito u slučaju požara;
 - c) vozila i sistemi za napajanje energijom moraju da budu projektovani i građeni na način da budu elektromagnetski kompatibilni sa postrojenjima, uređajima i mrežama komunalne infrastrukture na koje bi mogli da utiču;
 - d) željeznički sistem prilikom eksploatacije ne smije da prelazi granične vrijednosti nivoa buke utvrđene zakonom;
 - e) željeznički sistem prilikom eksploatacije ne smije da prouzrokuje nedozvoljeni nivo vibracija tla na opremu i područja u blizini pruge, pri uobičajenom održavanju;

- 5) tehničku usklađenost: tehničke karakteristike infrastrukture i stabilnih postrojenja moraju da budu usklađene međusobno sa karakteristikama vozova koji se koriste u željezničkom sistemu, a ako se pokaže da je usklađenost sa tim karakteristikama teško postići na određenim djelovima mreže, mogu se uvesti privremena rješenja kojima će se postići usklađenost u budućnosti.

Posebni zahtjevi za obezbjeđenje interoperabilnosti strukturnih podsistema

Član 16

Posebni zahtjevi za obezbjeđenje interoperabilnosti koje moraju da ispunjavaju strukturni željeznički podsistemi su zahtjevi koji se odnose na:

- 1) bezbjednost područja infrastrukture:
 - a) preduzimanje odgovarajućih mjera za sprječavanje neovlašćenog pristupa postrojenjima ili ometanja njihovog rada;
 - b) preduzimanje mjera radi smanjivanja opasnosti za lica pri prolasku vozova kroz službena mjesta;
 - c) prilikom projektovanja i građena infrastrukture koja je dostupna javnosti mora se ograničiti rizik za bezbjednost ljudi (stabilnost, požar, pristup, evakuacija, peroni i sl.);
 - d) sprovođenje posebnih mjera u dugačkim tunelima, na mostovima i vijaduktima;
- 2) područje energije:
 - a) sistem za snabdijevanje energijom mora da bude bezbjedan i ne smije da ugrozi bezbjednost vozova i ljudi (putnika, operativnog osoblja, stanovnika uz željezničku prugu i trećih lica);
 - b) zaštitu životne sredine: rad sistema za snabdijevanje električnom ili toplotnom energijom ne smije da utiče na životnu sredinu iznad utvrđenih granica;
 - c) tehničku usklađenost: sistemi za snabdijevanje električnom ili toplotnom energijom, moraju da vozovima omoguće postizanje predviđenih performansi i da sistemi za snabdijevanje električnom energijom, budu usklađeni sa uređajima za oduzimanje energije ugrađenim na vozove;
- 3) područje saobraćajno upravljačko i signalno-sigurnosno:
 - a) bezbjednost: postrojenja i procedure za upravljanje saobraćajem i signalizacijom moraju da omoguće bezbjedno kretanje vozova predviđeno za tu mrežu i u otežanim uslovima;
 - b) tehnička usklađenost: nova vozila i infrastruktura koja se izgradi poslije sistema za upravljanje saobraćajem i signalizacijom, moraju da budu prilagođeni za korišćenje tih sistema i oprema za upravljanje saobraćajem i signalizacijom koja je ugrađena u upravljačnice vučnih vozila, mora da omogući normalan rad u okviru zadatih uslova u cijelom željezničkom

sistemu;

4) područje vozila:

a) bezbjednost:

- struktura vozila i spojeva između vozila mora da bude projektovana na način da se u slučaju sudara ili iskliznuća zaštite prostori za putnike i upravljačnice;
- električni uređaji ne smiju da ugroze bezbjednost i funkcionisanje opreme saobraćajno upravljačkog i signalno-sigurnosnog podsistema;
- tehnika kočenja i pri tom nastala opterećenja moraju da budu usklađena sa stanjem željezničke pruge, objekata na pruzi i signalnih sistema;
- preduzimanje mjera koje onemogućavaju pristup uređajima pod naponom;
- odgovarajući uređaji moraju da omoguće putnicima da u slučaju opasnosti obavijeste mašinovođu, a vozopratno osoblje da stupi u vezu sa njim;
- sistemi zatvaranja i otvaranja vrata moraju da garantuju bezbjednost putnika;
- u slučaju opasnosti moraju da postoje izlazi i da budu posebno označeni;
- moraju se sprovoditi posebne mjere u dugačkim tunelima;
- mora da ima ugrađen nezavisni sistem rezervnog osvjjetljenja dovoljne snage i kapaciteta;
- vozovi moraju da budu opremljeni sistemom razglasa za komunikaciju voznog osoblja sa putnicima;

b) pouzdanost i dostupnost: način izrade najbitnije opreme, opreme osovinskog sklopa, kao i vučne i kočne opreme, sistema nadzora i upravljanja mora da bude takav da u otežanim situacijama vozu omogućava nastavak vožnje bez štetnih posljedica za opremu;

c) tehnička usklađenost:

- električna oprema mora da bude usklađena sa funkcionisanjem saobraćajno upravljačkog i signalno-sigurnosnog postrojenja;
- karakteristike uređaja za oduzimanje električne energije kod električne vuče moraju da omogućavaju vozovima kretanje u sistemima snabdijevanja energijom na određenim željezničkim prugama;
- karakteristike vozila moraju da budu takve da omoguće kretanje na svim željezničkim prugama na kojima je predviđena njihova upotreba, u skladu sa klimatskim uslovima;

d) kontrola: vozovi moraju da budu opremljeni uređajem za registrovanje informacija i njihovu obradu;

5) područje održavanje:

- a) zdravlje i bezbjednost: tehnička postrojenja i postupci u radionicama za održavanje moraju da omoguće bezbjedan rad podsistema i ne smiju da predstavljaju opasnost za zdravlje i bezbjednost lica;
- b) zaštita životne sredine: tehnička postrojenja i postupci u depoima i radionicama za održavanje ne smiju da prelaze granične vrijednosti zagađujućih materija;
- c) tehnička usklađenost: postrojenja za održavanje vozila moraju da omoguće bezbjedno izvođenje radova koji ne utiču na zdravlje ljudi.

Posebni zahtjevi za obezbjeđenje interoperabilnosti funkcionalnih podsistema

Član 17

Posebni zahtjevi za obezbjeđenje interoperabilnosti koje moraju da ispunjavaju funkcionalni željeznički podsistemi su zahtjevi koji se odnose na:

1) područje regulisanja i upravljanja saobraćajem:

a) bezbjednost:

- usklađenost propisa za odvijanje saobraćaja na mreži kao i kvalifikacije mašinovođa i vozopratnog osoblja i osoblja koje upravlja saobraćajem mora biti takva da omogućava bezbjedan rad, imajući u vidu različitost zahtjeva prekograničnih i domaćih usluga prevoza;
- radovi na održavanju, intervali održavanja, obuka i kvalifikacije osoblja u radionicama za održavanje i u upravljačkim centrima kao i sistem obezbjeđivanja kvaliteta uspostavljen u radionicama za održavanje i upravljačkim centrima moraju biti takvi da osiguravaju visok nivo bezbjednosti;

b) pouzdanost i dostupnost: radovi na održavanju, intervali održavanja, obuka i kvalifikacije osoblja u radionicama za održavanje i u upravljačkim centrima, kao i sistem obezbjeđivanja kvaliteta uspostavljen u radionicama za održavanje i upravljačkim centrima moraju biti takvi da omogućavaju visok nivo pouzdanosti i dostupnosti sistema;

c) tehnička usklađenost: usklađenost propisa za odvijanje saobraćaja na mreži, kvalifikacije mašinovođa, vozopratnog osoblja i osoblja koje upravlja saobraćajem moraju da omoguće efikasnu eksploataciju željezničkog sistema, imajući u vidu različitost zahtjeva prekograničnih i domaćih usluga prevoza;

2) područje telematske aplikacije za usluge u prevozu robe i putnika:

- a) tehnička usklađenost: osnovni zahtjevi za telematske aplikacije moraju da obezbijede minimum kvaliteta usluga putnicima i korisnicima prevoza robe, a posebno:

- da baze podataka, programska oprema i protokoli za prenos podataka omogućavaju što veću razmjenu podataka između različitih aplikacija i između različitih prevoznika sa izuzetkom povjerljivih poslovnih informacija,
 - da korisnicima prevoza omoguće jednostavan pristup informacijama;
- b) pouzdanost i dostupnost: metode korišćenja, upravljanja, ažuriranja i održavanja baza podataka, programske opreme i protokola za prenos podataka moraju da obezbijede efikasnost tih sistema i određeni kvalitet usluga;
- c) zdravlje: interfejsi korisnika i sistema moraju da budu u skladu s minimalnim pravilima i uslovima ergonomske i zdravstvene zaštite;
- d) bezbjednost: za memorisanje i prenos relevantnih informacija za bezbjednost mora da se obezbijedi odgovarajući nivo integriteta i pouzdanosti.

Tehničke specifikacije interoperabilnosti

Član 18

Tehničke specifikacije interoperabilnosti (u daljem tekstu: TSI) su tehnički propisi sa kojima podsystem ili dio podsystema željezničkog sistema mora da bude usaglašen radi ispunjavanja osnovnih zahtjeva i obezbjeđivanja interoperabilnosti željezničkog sistema.

TSI iz stava 1 ovog člana donosi Ministarstvo u skladu sa ovim zakonom.

TSI iz stava 2 ovog člana izrađuju se u skladu sa evropskim tehničkim specifikacijama i potvrđenim međunarodnim ugovorima.

Sastavni djelovi interoperabilnosti

Član 19

Sastavni djelovi interoperabilnosti mogu biti stavljeni na tržište samo ako:

- 1) obezbjeđuju postizanje interoperabilnosti unutar željezničkog sistema i ako ispunjavaju zahtjeve iz čl. 15 do 17 ovog zakona;
- 2) se koriste u oblasti za koju su namijenjeni i ako se na odgovarajući način ugrađuju i održavaju.

Ne smije se zabranjivati, ograničavati ili sprječavati stavljanje na tržište sastavnih djelova interoperabilnosti koji su proizvedeni u skladu sa ovim zakonom, a posebno se ne može zahtijevati ponovno vršenje provjera koje su već izvršene kao dio postupka za izdavanje deklaracije o usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu.

Ocjenjivanje usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu

Član 20

Ocjenjivanje usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu sastavnih djelova interoperabilnosti vrši akreditovano tijelo za ocjenjivanje usaglašenosti (u daljem tekstu: ovlašteno tijelo) ili prijavljeno tijelo koje ovlasti Ministarstvo, na osnovu zahtjeva proizvođača ili njegovog ovlaštenog zastupnika.

Ovlašteno tijelo odnosno prijavljeno tijelo potvrđuje usaglašenost i pogodnost za upotrebu sastavnih djelova interoperabilnosti izdavanjem sertifikata o usaglašenosti i sertifikata o pogodnosti za upotrebu, nakon čega proizvođač ili njegov ovlašteni zastupnik izdaje deklaraciju o usaglašenosti i deklaraciju o pogodnosti za upotrebu.

Kada se na sastavne djelove interoperabilnosti primjenjuju i drugi propisi, deklaracija o usaglašenosti i deklaracija o pogodnosti za upotrebu mora da sadrži konstataciju da sastavni djelovi interoperabilnosti ispunjavaju i zahtjeve iz tih propisa.

Sertifikati iz stava 2 ovog člana koje su izdala prijavljena tijela iz država članica Evropske unije ili država ugovornica OTIF-a priznaju se u Crnoj Gori.

Postupke i metode za ocjenjivanje usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu sastavnih djelova interoperabilnosti koji podliježu ocjenjivanju usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu, tehničku dokumentaciju koja prati deklaraciju o usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu i sadržinu deklaracije o usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu propisuje Ministarstvo.

Eksploataciono ispitivanje

Član 21

Eksploataciono ispitivanje je osnov za ocjenjivanje pogodnosti za upotrebu sastavnih djelova interoperabilnosti.

Program eksploatacionog ispitivanja sastavlja proizvođač.

Program eksploatacionog ispitivanja odobrava prijavljeno tijelo.

Zahtjev za eksploataciono ispitivanje, sa odobrenim programom eksploatacionog ispitivanja, upravljaču infrastrukture, odnosno željezničkom prevozniku podnosi proizvođač ili njegov ovlašteni zastupnik.

Zahtjev iz stava 4 ovog člana može se podnijeti poslije izdavanja sertifikata o usaglašenosti i deklaracije o usaglašenosti.

Upravljač je dužan da omogući početak zahtijevanog eksploatacionog ispitivanja u roku od tri mjeseca od dana podnošenja zahtjeva.

Podnosilac zahtjeva plaća naknadu upravljaču, odnosno željezničkom prevozniku za obavljanje eksploatacionog ispitivanja.

Visina naknade iz stava 7 ovog člana zavisi od vrste, obima i trajanja eksploatacionog ispitivanja, utvrđuje se prema realnim troškovima upravljača, odnosno željezničkog prevoznika i ne smiju da služe za sticanje profita.

Neusaglašenost sastavnih djelova interoperabilnosti sa TSI

Član 22

Organ uprave može da ograniči ili zabrani upotrebu sastavnih djelova interoperabilnosti, zabrani njegovu dalju upotrebu ili da naloži njegovo povlačenje sa tržišta ukoliko se utvrdi:

- 1) da je deklaracija o usaglašenosti nepropisno izdata;
- 2) da sastavni dio interoperabilnosti koji ima deklaraciju o usaglašenosti ili pogodnosti za upotrebu i koji se koristi za utvrđenu namjenu, ne ispunjava osnovne zahtjeve;
- 3) da su nepravilno primijenjene TSI, u slučaju gdje se one primjenjuju;
- 4) da je TSI, neadekvatna;
- 5) da lice koje je izdalo deklaraciju o usaglašenosti nije dovelo sastavni dio interoperabilnosti u stanje usaglašenosti u roku koji odredi Organ uprave.

Rješenje o preduzetim mjerama, dostavlja se licu koje je izdalo deklaraciju o usaglašenosti i prijavljenom tijelu koje je izdalo sertifikat o usaglašenosti.

Rješenje iz stava 2 ovog člana je konačno.

Puštanje u rad podsistema

Član 23

Strukturni podsistemi se projektuju, grade i ugrađuju na način kojim se obezbjeđuje ispunjavanje osnovnih zahtjeva.

Ne smije se zabranjivati, ograničavati ili sprječavati izgradnja, puštanje u rad i eksploatacija strukturnih podsistema koji čine željeznički sistem i ispunjavaju osnovne zahtjeve:

- a posebno se ne može zahtijevati ponovno vršenje provjera koje su već izvršene u postupku za sticanje deklaracije o provjeri, ili
- u državama članicama Evropske unije ili državama ugovornicama OTIF-a, u cilju provjere usklađenosti sa identičnim zahtjevima u identičnim radnim uslovima.

Dodatne provjere se mogu zahtijevati samo onda kada Organ uprave, pregledom dokumentacije u postupku izdavanja dozvole za korišćenje, utvrdi da strukturni podsistem nije u cjelini usklađen sa odredbama ovog zakona i ne ispunjava sve osnovne zahtjeve.

Postupak za izdavanje deklaracije o provjeri podsistema

Član 24

Postupak za izdavanje deklaracije o provjeri podsistema je postupak ocjenjivanja usaglašenosti u kome ovlašćeno odnosno prijavljeno tijelo provjerava i potvrđuje da podsistem ispunjava osnovne zahtjeve i da je u skladu sa TSI.

Radi izdavanja deklaracije o provjeri podsistema, podnosilac zahtjeva određuje prijavljeno tijelo koje će izvršiti provjeru podsistema.

Podnosilac zahtjeva može biti naručilac ili proizvođač ili njihov ovlašćeni zastupnik.

Prijavljeno tijelo provjerava podsistem u sljedećim fazama:

- 1) cjelokupni projekat;
- 2) gradnja podsistema, uključujući posebno građevinske radove, proizvodnju, sklapanje sastavnih dijelova, podešavanje cijelog podsistema;
- 3) konačno ispitivanje podsistema.

Prijavljeno tijelo, na osnovu raspoloživih informacija u odgovarajućim TSI i registrima iz čl. 33 i 34 ovog zakona, vrši i provjeru interfejsa tog podsistema sa sistemom u koji se ugrađuje.

Prijavljeno tijelo dužno je da sastavi tehničku dokumentaciju koja se prilaže uz deklaraciju o provjeri podsistema.

Tehnička dokumentacija iz stava 6 ovog člana sadrži podatke o karakteristikama podsistema, uslove i ograničenja korišćenja i uputstva za podešavanje i održavanje i po potrebi dokumenta kojima se potvrđuje usaglašenost sastavnih djelova interoperabilnosti.

Nakon što prijavljeno tijelo izda sertifikat o provjeri podsistema, podnosilac zahtjeva sastavlja deklaraciju o provjeri podsistema.

Prijavljeno tijelo može izdati sertifikate o provjeri serije podsistema ili određenih djelova tih podsistema ukoliko je to propisano TSI.

Prijavljeno tijelo može, na zahtjev podnosioca, izdati prelaznu izjavu o provjeri (u daljem tekstu: PIP) faze projektovanja (uključujući ispitivanje tipa) ili faze proizvodnje ili određenih djelova podsistema.

U slučajevima iz stava 10 ovog člana prijavljeno tijelo izdaje PIP sertifikat, a podnosilac zahtjeva sastavlja PIP deklaraciju.

Sertifikati o provjeri podsistema koje su izdala prijavljena tijela iz država članica Evropske unije ili država ugovornica OTIF-a priznaju se u Crnoj Gori.

Prijavljeno tijelo je dužno da nakon izdavanja sertifikata o provjeri podsistema vrši periodične provjere da li se proizvodnja podsistema obavlja u skladu sa tehničkom dokumentacijom iz stava 6 ovog člana.

Pri vršenju provjere prijavljeno tijelo ima pravo pristupa svim proizvodnim pogonima, skladištima djelova, montažnim pogonima i pravo na uvid u potrebnu dokumentaciju koja se odnosi na podsistem.

Prijavljeno tijelo izdaje proizvođaču izvještaj o izvršenoj provjeri.

Neusklađenost podsistema sa osnovnim zahtjevima

Član 25

Organ uprave može da naloži vršenje dopunskih provjera i kontrola, ukoliko smatra da strukturni podsistem za koji je izdata deklaracija o provjeri podsistema, nije u cjelosti usklađen sa odredbama ovog zakona, a naročito ako podsistem ne ispunjava zahtjeve iz čl. 15 do 17 ovog zakona.

Aktom kojim su naložene mjere iz stava 1 ovog člana, Organ uprave je dužan da navede da li je u pitanju neusklađenost sa zahtjevima iz čl. 15 do 17 ovog zakona ili sa TSI ili su TSI nepravilno primijenjeni.

Ukoliko dopunske provjere i kontrole pokažu da je podsistem neusklađen sa odredbama ovog zakona, podsistem ne može dobiti dozvolu za korišćenje.

III. DOZVOLE

Upotrebna dozvola strukturnog podsistema

Član 26

Strukturni podsistemi sastavnih djelova interoperabilnosti i djelovi strukturnih podsistema iz člana 13 stav 2 tač. 1 do 4 ovog zakona mogu se koristiti na osnovu upotrebne dozvole.

Upotrebna dozvola iz stava 1 ovog člana izdaje se u skladu sa zakonom kojim je uređena izgradnja objekata i uređenje prostora.

Dozvolu za korišćenje vozila izdaje Organ uprave rješenjem.

Dozvola iz stava 3 ovog člana izdaje se nakon provjere:

- 1) tehničke usklađenosti podsistema i njihovih djelova sa željezničkim sistemom u koji se integrišu;
- 2) bezbjednosti integracije podsistema; i
- 3) da li su podsistemi usaglašeni sa zahtjevima TSI koji se odnose na eksploataciju i održavanje podsistema.

Dozvola iz stava 3 ovog člana izdaje se u roku od četiri mjeseca od dana podnošenja urednog zahtjeva.

Dozvola iz stava 3 ovog člana može da sadrži posebne uslove za korišćenje ili druga ograničenja.

Zahtjev za izdavanje dozvole za korišćenje strukturnog podsistema može da podnese proizvođač ili njegov ovlašćeni zastupnik u Crnoj Gori, željeznički prevoznik, imalac vozila i upravljač infrastrukture.

Evidenciju o izdatim dozvolama iz stava 3 ovog člana vodi Organ uprave.

Postupak izdavanja dozvole iz stava 3 ovog člana, dokumentaciju koja se prilaže uz zahtjev za izdavanje dozvole, obrazac dozvole i način vođenja evidencije o izdatim dozvolama propisuje Ministarstvo.

Dozvola za tip vozila

Član 27

Vozila koja se registruju u Crnoj Gori, bez obzira na proizvođača, moraju da imaju dozvolu za tip vozila.

Dozvolu za tip vozila izdaje rješenjem Organ uprave.

O izdatim dozvolama za tip vozila Organ uprave vodi evidenciju.

Organ uprave dužan je da na zahtjev organa druge države u kojoj se traži izdavanje dozvole za tip vozila, dostavi dokumentaciju za taj tip vozila na osnovu koje je izdao dozvolu.

Dozvola za tip vozila koji je namijenjen za međunarodni saobraćaj izdaje se i na jednom od stranih jezika (engleski, francuski ili njemački).

Organ uprave dužan je da podatke o izdatim dozvolama za tip vozila dostavi Generalnom sekretaru OTIF-a.

Postupak izdavanja dozvole za tip vozila, način utvrđivanja tipa vozila, dokumentaciju koja se prilaže uz zahtjev za izdavanje dozvole za tip vozila i obrazac dozvole propisuje Ministarstvo.

Tehnički pregled vozila

Član 28

Tehnički pregled vozila mora da se izvrši prije uključenja vozila u saobraćaj.

Tehnički pregled iz stava 1 ovog člana mogu da vrše privredna društva koja ispunjavaju uslove u pogledu kadra i opreme koje ovlasti Ministarstvo.

Način vršenja tehničkog pregleda i bliže uslove iz stava 2 ovog člana propisuje Ministarstvo.

Dozvola za korišćenje vozila koja su usklađena sa TSI

Član 29

Dozvole za korišćenje vozila namijenjenog međunarodnom saobraćaju izdaju se i na jednom od stranih jezika (engleski, francuski ili njemački).

Dozvolu za korišćenje vozila koja se registruju u Crnoj Gori, koja su usaglašena sa TSI izdaje Organ uprave:

- 1) ako je za sve strukturne podsisteme vozila priložena deklaracija o usaglašenosti i deklaracija o pogodnosti za upotrebu, dozvola se izdaje bez dodatnih provjera;
- 2) ako je za vozilo priložena deklaracija o provjeri u skladu sa članom 24 ovog zakona, Organ uprave prije izdavanja dozvole provjerava:
 - tehničku usklađenost između relevantnih strukturnih podсистema vozila i njihovu bezbjednu integraciju;
 - tehničku usklađenost između vozila i mreže na kojoj će saobraćati.

Podnosilac zahtjeva za izdavanje dozvole za korišćenje odgovoran je za označavanje vozila brojem koji mu je dodijeljen.

Način izdavanja dozvole za korišćenje vozila i dokumentaciju koja se prilaže za izdavanje dozvole propisuje Ministarstvo.

Dodatna dozvola za korišćenje vozila koja su usklađena sa TSI

Član 30

Vozila registrovana u drugim državama, koja su potpuno usklađena sa svim TSI ne podliježu izdavanju dodatne dozvole za korišćenje, pod uslovom da se upotrebljavaju na mreži koja je usklađena sa TSI ili pod uslovima navedenim u odgovarajućim TSI.

Za vozila iz stava 1 ovog člana koja su dobila dozvolu za korišćenje u drugim državama, ako se ne upotrebljavaju na mreži koja je usklađena sa TSI ili pod uslovima navedenim u odgovarajućim TSI, Organ uprave odlučuje o izdavanju dodatne dozvole za korišćenje tih vozila u Crnoj Gori.

Dozvola iz stava 2 ovog člana izdaje se rješenjem.

Prije izdavanja dozvola iz stava 2 ovog člana, izdaje se dozvola za tip vozila u skladu sa ovim zakonom.

Podnosilac zahtjeva dostavlja Organu uprave tehničku dokumentaciju o vozilu i tipu vozila i njegovom predviđenom korišćenju na mreži Crne Gore koja sadrži:

- 1) dokumentaciju potrebnu za odobrenje tipa vozila;
- 2) deklaraciju o usaglašenosti sa tipom vozila;
- 3) dokaz da je vozilo dobilo dozvolu za korišćenje u zemlji u kojoj je proizvedeno;
- 4) primjerak tehničke dokumentacije o vozilu koja prati deklaraciju o provjeri, informacije o postupku prikupljanja podataka za vozila koja su opremljena brzinomjerom (tahografom);
- 5) evidencije o održavanju vozila i po potrebi, tehničke izmjene izvršene nakon dobijanja dozvole za korišćenje; i
- 6) dokaze o tehničkim i eksploatacionim karakteristikama koji pokazuju da je vozilo usklađeno sa infrastrukturom i stabilnim postrojenjima, uključujući klimatske uslove, sistem napajanja energijom, sistem kontrole upravljanja i signalizacije, širinu kolosjeka i profile, maksimalnu dopuštenu masu po osovini i ostala ograničenja mreže.

Organ uprave prilikom odlučivanja o zahtjevu provjerava tehničku usklađenost vozila i mreže.

Organ uprave može zahtijevati dostavljanje dodatnih informacija, analizu rizika ili sprovođenje testova na mreži radi provjere elemenata iz stava 5 ovog člana.

Upravljač infrastrukture je dužan da, nakon konsultacije sa podnosiocem zahtjeva, obezbijedi testiranje u roku od tri mjeseca od podnošenja zahtjeva.

Prije izdavanja dozvole za korišćenje vozila mora se izvršiti tehnički pregled vozila.

Organ uprave odlučuje o izdavanju dozvole iz stava 2 ovog člana:

- dva mjeseca nakon dostavljanja dokumentacije iz stava 5 ovog člana; ili
- mjesec dana nakon podnošenja dodatnih informacija ili analize rizika ili rezultata eksploatacionog ispitivanja.

Dodatna dozvola za korišćenje ne izdaje se:

- 1) za polovna vozila uvezena iz inostranstva koja su usklađena sa TSI, osim ako ne podliježu dodatnim provjerama iz stava 2 ovog člana;
- 2) za vozila odobrena u drugim državama prije stupanja na snagu odgovarajućih TSI, koja:
 - nose oznaku RIC ili RIV;
 - su odobrena za saobraćaj i obilježena u skladu sa postojećim bilateralnim ili multilateralnim sporazumima između željezničkih prevoznika iz Crne Gore i željezničkih prevoznika iz drugih država.

Obnavljanje ili unaprjeđenje strukturnog podsistema, sastavnih djelova interoperabilnosti i elementa podsistema

Član 31

U slučaju obnove ili unaprjeđenja strukturnog podsistema, sastavnih djelova interoperabilnosti i elementa podsistema, naručilac ili proizvođač dostavlja Organu uprave kompletnu dokumentaciju sa opisom projekta, a Organ uprave odlučuje, da li obim radova zahtijeva novu dozvolu za korišćenje strukturnog podsistema, sastavnih djelova interoperabilnosti ili elementa podsistema ili novu dozvolu za tip vozila.

Nova dozvola za korišćenje strukturnog podsistema potrebna je uvijek kada zbog predviđenih radova postoji opasnost od smanjenja ukupnog nivoa bezbjednosti tog podsistema.

U slučaju iz stava 1 ovog člana Organ uprave je dužan da odluči najkasnije četiri mjeseca nakon što naručilac ili proizvođač dostave kompletnu dokumentaciju.

Oduzimanje dozvole za korišćenje vozila

Član 32

Organ uprave oduzeće dozvolu za korišćenje vozila ukoliko se nadzorom nad sistemima za upravljanje bezbjednošću upravljača infrastrukture i željezničkih prevoznika ili po prijavi inspektora za željeznički saobraćaj utvrdi:

- 1) da željezničko vozilo ne ispunjava uslove utvrđene:
 - TSI; i
 - propisima o konstrukciji ili opremi navedenim u RID-u;
- 2) da imalac nije ispunio zahtjev Organa uprave u propisanom roku;
- 3) da se ne poštuju uslovi ili ograničenja iz člana 26 stav 6 ovog zakona.

Organ uprave oduzeće privremeno dozvolu za korišćenje vozila ukoliko se nadzorom nad sistemima za upravljanje bezbjednošću upravljača infrastrukture i željezničkih prevoznika ili po prijavi inspektora za željeznički saobraćaj utvrdi:

- da se održavanje željezničkog vozila ne vrši na propisan način;
- da Organu uprave nije dozvoljen pregled vozila koje je bilo teško oštećeno.

Dozvola za korišćenje vozila, privremeno će biti oduzeta do ponovnog ispunjavanja svih uslova za izdavanje dozvole.

Dozvola za korišćenje prestaje da važi ukoliko je vozilo povučeno iz saobraćaja (kasacija vozila i sl.).

O povlačenju vozila iz saobraćaja imalac vozila obavještava Organ uprave najkasnije u roku od osam dana od dana povlačenja.

Odredbe st. 1 i 2 ovog člana shodno se primjenjuju i na dozvolu za tip vozila.

IV. REGISTRI ŽELJEZNIČKIH VOZILA I INFRASTRUKTURE

Registar željezničkih vozila

Član 33

Vozila koja imaju dozvolu za korišćenje upisuju se u Registar željezničkih vozila (u daljem tekstu: registar vozila), koji vodi Organ uprave.

Upis u registar vozila vrši se na osnovu zahtjeva imaoaca vozila.

Ukoliko dođe do promjene podataka upisanih u registar vozila imalac vozila dužan je da u roku od osam dana od dana nastanka te promjene prijavi Organu uprave.

Način vođenja i sadržaj registra vozila utvrđuje se propisom Ministarstva.

Registar infrastrukture

Član 34

Infrastruktura se upisuje u Registar infrastrukture, koji vodi Organ uprave.

Podatke ili promjene podataka za upis u registar infrastrukture dužan je da dostavi upravljač infrastrukture.

Način vođenja i sadržaj Registra infrastrukture utvrđuje se propisom Ministarstva.

V. UPRAVLJANJE BEZBJEDNOŠĆU U ŽELJEZNIČKOM SAOBRAĆAJU

Odgovornost za bezbjednost u željezničkom saobraćaju

Član 35

Upravljač infrastrukture i željeznički prevoznik odgovorni su za bezbjednost željezničkog sistema i kontrolu rizika.

Upravljač infrastrukture i željeznički prevoznik dužni su da sprovode potrebne mjere za kontrolu rizika i međusobno sarađuju radi ostvarivanja bezbjednog željezničkog sistema.

Zajednički pokazatelji bezbjednosti

Član 36

Zajednički pokazatelji bezbjednosti su elementi za procjenu nivoa bezbjednosti u željezničkom saobraćaju.

Radi praćenja bezbjednosti željezničkog sistema upravljač infrastrukture i željeznički prevoznik dužni su da sačinjavaju godišnje izvještaje o bezbjednosti željezničkog sistema.

Izvještaji iz stava 2 ovog člana dostavljaju se Organu uprave najkasnije do 30. juna tekuće za prethodnu godinu.

Godišnji izvještaj o bezbjednosti sadrži:

- 1) informacije o ostvarivanju planiranih ciljeva bezbjednosti;
- 2) praćenje i analizu zajedničkih pokazatelja bezbjednosti;
- 3) rezultate unutrašnje kontrole bezbjednosti;
- 4) primjedbe o nedostacima i kvarovima u odvijanju željezničkog saobraćaja i upravljanju infrastrukturom.

Na osnovu izvještaja iz stava 3 ovog člana, Organ uprave sačinjava i dostavlja Ministarstvu Izvještaj o bezbjednosti na željeznici, najkasnije do 30. septembra tekuće za prethodnu godinu i objavljuje ga na svojoj internet stranici.

Izvještaj iz stava 5 ovog člana sadrži:

- 1) ocjenu stanja nivoa bezbjednosti na željeznici;
- 2) podatke o izdatim sertifikatima o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom i sertifikatima o bezbjednosti za prevoz;
- 3) rezultate nadzora nad upravljačem infrastrukture i željezničkim prevoznikom.

Bliži sadržaj izvještaja iz st. 4 i 6 ovog člana i zajedničke pokazatelje bezbjednosti i metode za izračunavanje ekonomskih posljedica nesreća, propisuje Ministarstvo.

Zajedničke bezbjednosne metode

Član 37

Procjena nivoa bezbjednosti vrši se na osnovu zajedničkih bezbjedonosnih metoda, i to:

- metode za procjenu i ocjenu rizika;
- metode za ocjenu usaglašenosti sa zahtjevima za dobijanje sertifikata o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom i sertifikata o bezbjednosti za prevoz;
- metode za provjeru da li se strukturni podsistemi eksploatišu i održavaju, u skladu sa osnovnim uslovima, ukoliko to nije propisano TSI.

Izvještaji o ocjeni bezbjednosti koji su izdati u državama članicama Evropske unije ili državama potpisnicama OTIF-a važe u Crnoj Gori.

Kontrola primjene metode za procjenu i ocjenu rizika čini sastavni dio periodične unutrašnje kontrole sistema za upravljanje bezbjednošću upravljača infrastrukture i željezničkih prevoznika.

Metode iz stava 1 alineja 3 ovog člana primjenjuju:

- 1) upravljač infrastrukture, željeznički prevoznici i radionica radi:
 - a) provjere pravilne primjene i efikasnosti svih procesa i procedura koje sadrži sistem za upravljanje bezbjednošću, uključujući i tehničke, eksploatacione i organizacione mjere za kontrolu rizika, kao i nadzor nad primjenom mjera za kontrolu rizika;
 - b) provjere efikasne primjene sistema za upravljanje bezbjednošću i provjere da li se njime postižu očekivani rezultati;
- 2) Organ uprave, nakon izdavanja sertifikata bezbjednosti za prevoz i sertifikata o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom.

Metode iz stava 1 ovog člana propisuje Ministarstvo.

Zajednički ciljevi bezbjednosti

Član 38

Zajedničkim ciljevima bezbjednosti utvrđuje se najniži nivo bezbjednosti koji moraju dostići različiti djelovi željezničkog sistema i željeznički sistem u cjelini, a koji se iskazuje kroz kriterijum prihvatljivosti rizika za:

- putnike, zaposlene, osoblje izvođača radova, korisnike putnih prelaza, kao i rizike vezane za prisustvo neovlašćenih lica na objektima infrastrukture; i
- društvo.

Zajednički ciljevi bezbjednosti sadrže i rokove za sprovođenje prema prirodi i obimu investicija potrebnih za njihovo sprovođenje.

Objavlivanje propisa za bezbjednost

Član 39

Organ uprave dužan je da na svojoj internet stranici objavljuje propise za bezbjednost u željezničkom saobraćaju.

Sistem upravljanja bezbjednošću

Član 40

Upravljač infrastrukture i željeznički prevoznik dužni su da uspostave sistem za upravljanje bezbjednošću.

Sistem za upravljanje bezbjednošću mora da bude usklađen sa ovim zakonom i bezbjedonosnim zahtjevima utvrđenim TSI.

Uspostavljanjem sistema iz stava 2 ovog člana postiže se kontrola svih rizika povezanih sa djelatnošću upravljača infrastrukture ili željezničkog prevoznika, uključujući i pružanje usluga održavanja, snabdijevanje materijalom i angažovanje podizvođača, kao i rizike koji se javljaju usljed aktivnosti trećih lica.

Sistem za upravljanje bezbjednošću upravljača infrastrukture treba da sadrži i efekte djelatnosti različitih željezničkih prevoznika na mreži.

Sistem za upravljanje bezbjednošću upravljača infrastrukture mora da sadrži i koordinaciju hitnih postupaka svih željezničkih prevoznika u vanrednim situacijama.

Sistemom za upravljanje bezbjednošću moraju biti opisani: raspodjela odgovornosti u okviru organizacije upravljača infrastrukture ili željezničkog prevoznika, način obezbjeđenja kontrole od strane rukovodstva na različitim nivoima, uključivanje zaposlenih i njihovih predstavnika na svim nivoima i način obezbjeđenja kontinuiranog unaprjeđivanja sistema za upravljanje bezbjednošću.

Osnovni elementi sistema za upravljanje bezbjednošću su:

- 1) politika bezbjednosti koju je odobrio direktor upravljača infrastrukture ili željezničkog

- prevoznika i koja je dostavljena svim zaposlenima;
- 2) kvalitativni i kvantitativni ciljevi upravljača infrastrukture ili željezničkog prevoznika u pogledu održavanja i unaprjeđivanja bezbjednosti, kao i planovi i postupci za ostvarivanje tih ciljeva;
 - 3) postupci za dostizanje postojećih, novih i izmijenjenih tehničkih i eksploatacionih standarda ili drugih propisanih zahtjeva utvrđenih zakonom, TSI i odlukama nadležnih organa i postupci kojim se obezbjeđuje poštovanje standarda i drugih zahtjeva tokom čitavog vijeka upotrebe opreme u eksploataciji;
 - 4) postupci i metode za ocjenu rizika i primjenu mjera kontrole rizika prilikom promjena uslova eksploatacije ili uvođenja novog proizvoda koji mogu da dovedu do novih rizika za infrastrukturu ili eksploataciju;
 - 5) obezbjeđivanje programa stručne osposobljenosti i obuke zaposlenih;
 - 6) postupci za obezbjeđivanje informisanosti u okviru organizacije i između organizacija koje posluju na istoj infrastrukturi;
 - 7) postupci za objavljivanje informacija o bezbjednosti i utvrđivanje postupka za kontrolu konfiguracije ključnih informacija o bezbjednosti;
 - 8) postupci kojima se obezbjeđuje prijavljivanje, istraga i analiza nesreća, incidenata, izbjegnutih nesreća i drugih opasnih događaja i preduzimanje potrebnih preventivnih mjera;
 - 9) planovi za djelovanje, upozoravanje i informisanje u vanrednim situacijama, prethodno dogovoreni sa odgovarajućim državnim organima;
 - 10) program obavljanja periodične unutrašnje kontrole sistema za upravljanje bezbjednošću.

Postupci u okviru sistema za upravljanje bezbjednošću iz stava 7 ovog člana uređuju se aktima upravljača infrastrukture i željezničkog prevoznika.

Akti upravljača infrastrukture iz stava 8 ovog člana, koji se odnose na postupke koje moraju sprovoditi željeznički prevoznici, moraju biti dostupni svim zainteresovanim željezničkim prevoznicima koji saobraćaju na određenoj infrastrukturi.

Bliži sadržaj sistema za upravljanje bezbjednošću propisuje Ministarstvo.

Nadzor nad sistemima za upravljanje bezbjednošću

Član 41

Organ uprave vrši nadzor nad sistemima za upravljanje bezbjednošću željezničkih prevoznika i upravljača infrastrukture, nakon izdavanja sertifikata o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturuom i sertifikata o bezbjednosti za prevoz.

Nadzorom se provjerava da li upravljač infrastrukture i željeznički prevoznik primjenjuju svoj sistem upravljanja bezbjednošću i po potrebi nalaže se sprovođenje odgovarajućih mjera.

Neposredni nadzor nad sistemom iz stava 1 ovog člana, vrši ovlašćeno lice Organa uprave.

VI. SERTIFIKAT O BEZBJEDNOSTI ZA PREVOZ I UPRAVLJANJE ŽELJEZNIČKOM INFRASTRUKTUROM

Sertifikat o bezbjednosti za prevoz

Član 42

Javni prevoz putnika i robe može da vrši željeznički prevoznik koji ispunjava uslove utvrđene zakonom kojim je uređena željeznica i ima sertifikat o bezbjednosti za prevoz.

Sertifikat o bezbjednosti za prevoz izdaje Organ uprave željezničkom prevozniku koji ima:

- uspostavljen sistem za upravljanje bezbjednošću u skladu sa ovim zakonom;
- vozila koja ispunjavaju uslove utvrđene ovim zakonom; i
- potreban broj željezničkih radnika za obavljanje prevoza koji ispunjavaju uslove utvrđene ovim zakonom.

Sertifikat iz stava 2 ovog člana izdaje se na zahtjev željezničkog prevoznika uz koji se prilaže naročito sljedeća dokumentacija:

- licenca za prevoz;
- dozvole za korišćenje vozila; i
- interni akti željezničkog prevoznika kojima se osigurava bezbjednost saobraćaja.

Sertifikat o bezbjednosti za prevoz sastoji se od:

- 1) dijela A - kojim se utvrđuje ispunjavanje uslova u pogledu uspostavljanja sistema za upravljanje bezbjednošću željezničkog prevoznika; i
- 2) dijela B - kojim se potvrđuje ispunjavanje uslova iz stava 2 al. 2 i 3 ovog člana i prihvatanje odredaba koje je željeznički prevoznik usvojio kako bi zadovoljio specifične zahtjeve propisane za bezbjedno obavljanje saobraćaja na odgovarajućoj mreži.

Sertifikat o bezbjednosti za prevoz može se izdati za cijelu mrežu ili dio mreže, za određenu vrstu i obim prevoza.

Izdavanje sertifikata o bezbjednosti za prevoz

Član 43

Sertifikat o bezbjednosti za prevoz izdaje se na period od pet godina i sadrži broj u skladu sa evropskim identifikacionim brojem.

Sertifikat iz stava 1 ovog člana izdaje se u roku od četiri mjeseca od dana podnošenja zahtjeva.

Sertifikat o bezbjednosti za prevoz izdaje se i na jednom od stranih jezika (engleski, francuski ili njemački).

Željeznički prevoznik je dužan da o promjenama uslova na osnovu kojih je izdat sertifikat o bezbjednosti za prevoz najkasnije u roku od osam dana od dana nastanka promjene obavjesti Organ uprave.

Željezničkom prevozniku koji planira da pruža dodatne transportne usluge, Organ uprave izdaje dodatni sertifikat, dio - B.

U slučaju iz stava 4 ovog člana i u slučaju promjene propisa o bezbjednosti na osnovu kojih je izdat sertifikat Organ uprave može revidirati izdati sertifikat o bezbjednosti za prevoz.

O izdatim sertifikatima o bezbjednosti za prevoz Organ uprave vodi evidenciju.

Način izdavanja, obrazac sertifikata o bezbjednosti za prevoz, bliži sadržaj zahtjeva i dokumentacije koja se prilaže uz zahtjev za izdavanje sertifikata o bezbjednosti za prevoz, način vođenja evidencije iz stava 7 ovog člana propisuje Ministarstvo.

Priznavanje stranog sertifikata i dodatni sertifikat

Član 44

Sertifikat o bezbjednosti za prevoz dio A izdat željezničkom prevozniku u stranoj državi priznaje se u Crnoj Gori.

Željeznički prevoznik iz stava 1 ovog člana, koji namjerava da pruža usluge željezničkog prevoza u Crnoj Gori, mora podnijeti zahtjev za izdavanje dijela B sertifikata o bezbjednosti za prevoz Organu uprave.

Oduzimanje sertifikata o bezbjednosti za prevoz

Član 45

Sertifikat o bezbjednosti za prevoz oduzeće se željezničkom prevozniku ako:

- prestane da ispunjava uslove na osnovu kojih mu je izdat sertifikat o bezbjednosti za prevoz;
- godinu dana od dana izdavanja sertifikata nije obavljao djelatnost za koju je dobio sertifikat;
- prestane da obavlja djelatnost prevoza;
- obavlja prevoz suprotno izdatom sertifikatu.

Ukoliko Organ uprave priznati strani sertifikat o bezbjednosti prevoza dio A oduzme, dužan je da o tome obavjesti organ koji je izdao taj sertifikat.

Sertifikat o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom

Član 46

Upravljanje željezničkom infrastrukturom može da vrši upravljač infrastrukture koji ispunjava uslove utvrđene zakonom kojim je uređena željeznica i ima sertifikat o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom.

Sertifikat o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom izdaje Organ uprave upravljaču infrastrukture koji ima:

- uspostavljen sistem za upravljanje bezbjednošću u skladu sa ovim zakonom;

- vozila za održavanje koja ispunjavaju uslove utvrđene ovim zakonom; i
- potreban broj željezničkih radnika za upravljanje infrastrukturom koji ispunjavaju uslove utvrđene ovim zakonom.

Sertifikat iz stava 1 ovog člana izdaje se na zahtjev upravljača infrastrukture uz koji se prilaže naročito sljedeća dokumentacija:

- licenca za upravljanje infrastrukturom;
- dozvola za korišćenje vozila za održavanje; i
- interni akti upravljača infrastrukture kojima se osigurava bezbjedno održavanje i eksploatacija infrastrukture.

Sertifikat o bezbjednosti za upravljanje infrastrukturom sastoji se od:

- 1) dijela A - kojim se potvrđuje ispunjavanje uslova u pogledu uspostavljanja sistema za upravljanje bezbjednošću upravljača infrastrukture; i
- 2) dijela B - kojim se potvrđuje ispunjavanje uslova iz stava 2 al. 2 i 3 ovog člana.

Sertifikat o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom izdaje se za cijelu mrežu ili djelove mreže.

Sertifikat o bezbjednosti za upravljanje infrastrukturom industrijske i lučke željeznice

Član 47

Sertifikat o bezbjednosti za upravljanje infrastrukturom industrijske i lučke željeznice izdaje se upravljaču industrijske odnosno lučke željeznice, koji ispunjava uslove iz člana 46 ovog zakona.

Izdavanje sertifikata o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom

Član 48

Sertifikat o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom i sertifikat o bezbjednosti za upravljanje infrastrukturom industrijske i lučke željeznice izdaju se na period od pet godina i sadrže broj u skladu sa evropskim identifikacionim brojem.

Sertifikati iz stava 1 ovog člana izdaju se u roku od četiri mjeseca od dana podnošenja zahtjeva.

Upravljač infrastrukture, vlasnik odnosno imalac idustrijske željeznice i upravljač lučke željeznice dužni su da o promjenama uslova na osnovu kojih je izdat sertifikat o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom najkasnije u roku od osam dana od dana nastanka promjene obavijeste Organ uprave.

U slučaju iz stava 3 ovog člana i u slučaju promjene propisa o bezbjednosti na osnovu kojih je izdat sertifikat Organ uprave može revidirati izdati sertifikat o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom.

O izdatim sertifikatima o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom Organ uprave vodi evidenciju.

Način izdavanja i obrazac sertifikata o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom i sertifikata o bezbjednosti za upravljanje infrastrukturom industrijske i lučke željeznice, bliži sadržaj zahtjeva i dokumentacije koja se prilaže uz zahtjev za izdavanje tih sertifikata, način vođenja evidencije iz stava 5 ovog člana propisuje Ministarstvo.

Oduzimanje sertifikata o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom

Član 49

Organ uprave, oduzeće sertifikat o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom i sertifikat o bezbjednosti za upravljanje infrastrukturom industrijske i lučke željeznice, ako upravljači infrastrukture ne ispunjavaju uslove iz čl. 46 i 47 ovog zakona.

VII. PODSISTEMI

1. Područje Infrastruktura

Tehnički uslovi za infrastrukturu

Član 50

Infrastrukturu čine gornji stroj (kolosjeci, skretnice i druge složene kolosječne konstrukcije), donji stroj (zemljani trup, mostovi, propusti, tuneli, peroni, područja pristupa i dr.) i željezničke pruge.

Infrastruktura iz stava 1 ovog člana, mora da ispunjava sljedeće tehničke uslove:

- 1) širina kolosjeka iznosi 1435mm, s tim što ne smije biti manja od 1430mm niti veća od 1465mm, uključujući i proširenje kolosjeka u krivini;
- 2) poluprečnik krivine na otvorenoj pruzi iznosi najmanje 300m, a na glavnom prolaznom kolosjeku u željezničkoj stanici najmanje 500m, spoljna šina, zavisno od veličine poluprečnika krivine i dozvoljene brzine, mora biti nadvišena ali ne više od 150mm;
- 3) nagib nivelete na otvorenoj pruzi iznosi najviše 25‰;
- 4) nagib nivelete u željezničkoj stanici iznosi najviše za:
 - željezničku stanicu u pravcu do 1‰,
 - željezničku stanicu u krivini do 2,5‰, zavisno od poluprečnika krivine;
- 5) razmak kolosjeka u željezničkoj stanici mora biti toliki da između slobodnih profila tih kolosjeka postoji potreban prostor za bezbjedno kretanje putnika i drugih lica i za postavljanje postrojenja, naprava i stubova za signale, električnu kontaktnu mrežu, osvjjetljenje i sl.;
- 6) razmak kolosjeka u željezničkoj stanici iznosi najmanje 4,75m, a razmak kolosjeka između kojih se postavljaju peroni visine 0,55m, računajući od gornje ivice šine i razmak poslije svake grupe od šest kolosjeka, zbog stubova, signala i slično iznosi najmanje 6m;

- 7) razmak kolosjeka na otvorenoj pruzi kod dvokolosječnih i paralelnih pruga iznosi najmanje 4m;
- 8) dozvoljeno opterećenje na magistralnim prugama iznosi najmanje 22,5t po osovini i 8,0t po dužnom metru a na industrijskim 18,0t po osovini i 6,4t po dužnom metru;
- 9) u pogledu slobodnog profila za otvorenu prugu, mostove, tunele i željezničke stanice, zavisno od toga da li je pruga elektrificirana ili nije.

Gornji i donji stroj željezničkih pruga mora da se održava na način kojim se osigurava bezbjedan i uredan željeznički saobraćaj.

Bliže tehničke uslove koje mora da ispunjava područje podsistema infrastruktura i način odžavanja propisuje Ministarstvo.

Podjela pruga

Član 51

Željezničke pruge se prema namjeni, privrednom značaju, značaju kojeg imaju u međunarodnom i unutrašnjem željezničkom saobraćaju, načinu upravljanja i korišćenja željezničke infrastrukture, kao i planiranju njihovog razvoja, kategorišu na:

- 1) željezničke pruge od međunarodnog značaja, i
- 2) željezničke pruge od regionalnog značaja.

Pruge iz stava 1 ovog člana, njihovu kategorizaciju, klasifikaciju i oznake utvrđuje Vlada Crne Gore (u daljem tekstu: Vlada).

Gradnja u pružnom pojasu

Član 52

U pružnom pojasu mogu se graditi samo željeznički objekti i postrojenja.

Izuzetno od stava 1 ovog člana, u pružnom pojasu mogu se, na osnovu saglasnosti Organa uprave koja se izdaje na osnovu prethodnog mišljenja upravljača infrastrukture, graditi objekti i postrojenja drugih privrednih društava koji služe za utovar i istovar robe na željeznici.

Instalacije

Član 53

Vodovodi, električni i telekomunikacioni vazdušni i podzemni vodovi i druge instalacije i uređaji od javnog interesa mogu se postavljati na željezničko područje i ukrštati sa željezničkom prugom, odnosno izvoditi paralelno sa željezničkom prugom na željezničkom području i van željezničkog područja pod uslovom da se njihovim postavljanjem, izvođenjem ili korišćenjem ne ugrožava bezbjednost željezničkog saobraćaja i ne ometa odvijanje i razvoj željezničkog saobraćaja.

Postavljanje instalacija i uređaja iz stava 1 ovog člana na željezničko područje vrši se na osnovu odobrenja Organa uprave koje se izdaje na osnovu prethodnog mišljenja upravljača infrastrukture.

Prostor za putnike, pristup do vozova i službenih mjesta

Član 54

Na željezničkim stanicama i stajalištima sa prosječnim dnevnim prometom od najmanje 70 vozova i 500 otpremljenih putnika, pristupi vozovima moraju biti izvedeni tako da putnici ne idu preko kolosjeka (denivelisani prelazi, čeonu peroni i sl.).

Prostori, saobraćajnice i mjesta namijenjena za prijem, zadržavanje i otpravljanje putnika, prtljaga i pošiljki u željezničkom saobraćaju moraju biti uređeni tako da garantuju bezbjednost putnika i drugih lica i drumskih vozila.

Na željezničkim stanicama i stajalištima pristupi vozovima za prevoz putnika izvode se tako da omogućavaju što lakši pristup putnicima i licima sa invaliditetom.

Željezničke stanice i stajališta moraju imati perone povezane sa prelazima ispod željezničke pruge ili iznad željezničke pruge ili prilaznim stazama u nivou.

Uslove koje moraju da ispunjavaju prostorije, oprema i uređaji u službenim mjestima na pruzi propisuje Ministarstvo.

Odvajanje željezničkih pruga

Član 55

Željeznička pruga, pruga industrijske željeznice, industrijski kolosjek i lučka željeznica se po pravilu odvaja ili ukršta sa drugom željezničkom prugom samo u željezničkoj stanici.

Ako se željeznička pruga, pruga industrijske željeznice, industrijski kolosjek ili lučka željeznica odvaja na otvorenoj pruzi, odvojna skretnica mora da ima zaštitni kolosjek i mora da bude osigurana zaštitnim signalima koji se predsignalisu.

Signali moraju biti zavisni od položaja skretnice, koja se kontroliše iz susjednog posjednutog službenog mjesta na željezničkoj pruzi.

Ukoliko signali nijesu u skladu sa stavom 3 ovog člana, odvojna skretnica mora biti posjednuta za vrijeme odvijanja saobraćaja preko te skretnice, a najveća brzina vozova preko skretnice ne smije da bude veća 50 km/h.

Evidencija

Član 56

Organ uprave i upravljač infrastrukture dužni su da vode evidenciju o željezničkim prugama i postrojenjima, objektima i uređajima na željezničkim prugama.

Bliži sadržaj i način vođenja evidencije iz stava 1 ovog člana propisuje Ministarstvo.

Mjere bezbjednosti pri izvođenju radova na željezničkoj pruzi

Član 57

Prije započinjanja radova na željezničkoj pruzi, kao i za vrijeme održavanja željezničkih pruga, moraju se preduzimati mjere za bezbjedno odvijanje saobraćaja i sigurnost radnika koji izvode te radove.

Upravljač infrastrukture i izvođač radova na održavanju željezničke pruge dužni su da prije početka radova obezbijede mjesto na kome se izvode radovi.

Lica iz stava 2 ovog člana, dužna su da po završetku radova sa željezničke pruge uklone ostatke materijala, sredstva rada, signale i signalne oznake i druge predmete koji su postavljeni prilikom izvođenja radova.

Mjere iz stava 1 ovog člana propisuje Ministarstvo.

2. Područje energija

Tehnički uslovi za elektroenergetska postrojenja

Član 58

Stabilna postrojenja električne vuče i pogonska elektroenergetska postrojenja namijenjena napajanju električnom energijom željezničkog sistema čine podsistem područja energija.

Elektrifikacija željezničkih pruga vrši se primjenom monofaznog sistema 25 kV, 50 Hz.

Način upravljanja stabilnim postrojenjima električne vuče, radna dokumenta, korišćenje stabilnih postrojenja elektro vuče, obavljanje saobraćajnih poslova i poslova vuče, radova na pruzi, signalno-sigurnosnim i telekomunikacionim postrojenjima, zaštitne mjere, sredstva i alate, postupanje u predzimskom periodu u slučaju vanrednih događaja, način održavanja i mjerenje geometrijskih karakteristika kontaktne mreže, analizu izmjerenih parametara i regulaciju mreže na osnovu mjerenja propisuje Ministarstvo.

Mjere bezbjednosti na elektrificiranim prugama

Član 59

Na elektrificiranim prugama gdje postoji opasnost povreda od visokog napona dodira, upravljač infrastrukture dužan je da odredi izvore opasnosti, zabrane, posebne mjere bezbjednosti pri radu na kontaktnoj mreži, željezničkoj pruzi i pružnim postrojenjima, signalno-sigurnosnim, telekomunikacionim i pogonsko elektroenergetskim postrojenjima kada je kontaktna mreža pod naponom.

Na signalno-sigurnosnim i telekomunikacionim postrojenjima i uređajima ili drugim električnim uređajima ili na djelovima tih postrojenja ili uređaja koji se nalaze u neposrednoj blizini kontaktne mreže moraju se sprovesti odgovarajuće mjere zaštite od štetnih električnih uticaja na pojedine uređaje ili njihove dijelove.

Mjere bezbjednosti od električne struje na elektrificiranim prugama, način održavanja i rokove, upravljanje stabilnim postrojenjima električne vuče, rad elektroenergetskih dispečera u centrima daljinskog upravljanja, način korišćenja i održavanja podstanica i elektrovučnih podstanica propisuje Ministarstvo.

VIII. UPRAVLJANJE I SIGNALIZACIJA

Tehnički uslovi za signalno-sigurnosne uređaje

Član 60

Službena mjesta iz kojih se vrši upravljanje i regulisanje željezničkog saobraćaja (željezničke stanice, ukrsnice i rasputnice) na željezničkoj pruzi, u zavisnosti od maksimalne brzine kretanja voza, moraju biti opremljena signalno-sigurnosnim uređajima i postrojenjima, i to:

- 1) za brzinu kretanja voza na željezničkim prugama preko skretničkog područja od 50 do 100km/h ulaznim signalima i predsignalima:
 - ulazni signali moraju da budu u tehnički uslovljenoj međusobnoj zavisnosti i u zavisnosti od položaja skretnica u putu vožnje, tako da signališu da li je dalja vožnja dozvoljena redovnom ili ograničenom brzinom;
- 2) za brzinu kretanja voza od 100 do 160km/h ulaznim signalima i predsignalima i izlaznim signalima:
 - ulaznim signalima i predsignalima i izlaznim signalima koji su u tehnički uslovljenoj zavisnosti od puta vožnje da se mogu postaviti u položaj koji dozvoljava dalju vožnju samo po prethodno obezbijeđenom putu vožnje i ako je pruga slobodna u smjeru kretanja voza do narednog ulaznog ili prostornog signala;
 - izlazni signali susjednih službenih mjesta na jednokolosječnoj pruzi moraju da budu u međusobno tehničkoj uslovljenoj zavisnosti da se mogu postaviti u položaj koji dozvoljava vožnju samo u jednom smjeru;
- 3) za brzinu kretanja voza od 100 do 160km/h kod ulaznih i izlaznih signala u željezničkim stanicama, prostornih i zaštitnih signala - pružnim auto-stop uređajima.

Ako se željeznička pruga koja nema ugrađene pružne auto-stop uređaje priključuje na prugu sa ugrađenim auto-stop uređajima, ulazni signali i predsignali priključne pruge u željezničkoj stanici ili u drugom službenom mjestu (ukrsnici ili rasputnici) priključenja moraju da budu opremljena pružnim auto-stop uređajima ili zaštitnom skretnicom u putu vožnje.

Signalno-sigurnosni podsistem mora se održavati u stanju koje osigurava bezbjedan i uredan željeznički saobraćaj.

Način i rokove održavanja signalno-sigurnosnog podsistema i mjere za bezbjedno odvijanje saobraćaja i sigurnost radnika koji izvode radove na održavanju signalno-sigurnosnog podsistema propisuje Ministarstvo.

Bliži tehnički uslovi: za relejne stanice signalno-sigurnosnih uređaja, za obezbjeđenje saobraćaja na putnim prelazima u nivou, za signalno-sigurnosnu i telekomunikacionu opremu i njenu ugradnju, za auto-stop uređaje i njihovu ugradnju, ispitavanje i održavanje, za odvijanje saobraćaja vučnih vozila koja nijesu opremljena auto-stop uređajima na prugama opremljenim pružnim djelom auto-stop uređajima utvrđuju se propisom Ministarstva.

Signali, signalne oznake i oznake na pruzi

Član 61

Željezničke pruge opremaju se propisanim signalima, signalnim oznakama kojima se željeznički radnici i druga lica upozoravaju na opasnost, stavljaju im se do znanja naređenja, ograničenja, zabrane i upozorenja kojih se moraju pridržavati i daju neophodna obavještenja za bezbjedno odvijanje željezničkog saobraćaja i njihovu ličnu bezbjednost.

Željeznički radnici i druga lica na koje se signalni znaci odnose, moraju se pridržavati naređenja, ograničenja, zabrana i upozorenja datih pomoću signalnih znakova.

Signali, signalne oznake i oznake na pruzi moraju se davati, postavljati i održavati tako da ih željeznički radnici i druga lica na koja se odnose mogu na vrijeme i lako uočiti danju, noću i pri smanjenoj vidljivosti.

Ako je značenje signalnog znaka nejasno, željeznički radnici i druga lica na koja se signalni znak odnosi, postupaju kao da taj signalni znak ima ono značenje koje obezbjeđuje veći nivo bezbjednosti u željezničkom saobraćaju.

Signalima i signalnim oznakama označavaju se i opasnosti privremenog karaktera, naročito one koje nastanu usljed iznenadnog oštećenja pruge i privremena ograničenja i zabrane u saobraćaju, s tim što se ti signali i signalne oznake moraju ukloniti čim prestanu razlozi zbog kojih su bili postavljeni.

Vrste signala, signalnih oznaka i oznaka na pruzi, njihovo značenje, oblik, boju, najmanju daljinu vidljivosti, mjesta njihove ugradnje, odnosno postavljanja, način njihove upotrebe i postupanja željezničkih radnika u vezi sa pokazivanjem signalnih znakova propisuje Ministarstvo.

Tehnički uslovi za telekomunikacionu mrežu

Član 62

Željeznička telekomunikaciona mreža je skup telekomunikacionih sistema i uređaja povezanih u tehnološku cjelinu u pogledu funkcionisanja i korišćenja.

Željezničke pruge na kojima je brzina kretanja voza od 100 do 160km/h moraju da budu opremljene pružnim uređajima kod kojih se uspostavlja radio-veza između osoblja vučnog vozila i osoblja dispečerskog centra.

Željeznička telekomunikaciona mreža mora se održavati u stanju koje osigurava bezbjedno odvijanje željezničkog saobraćaja i uredno obavljanje prevoza u željezničkom saobraćaju.

Način i rokove održavanja željezničke telekomunikacione mreže i mjere za bezbjedno odvijanje saobraćaja i sigurnost radnika koji izvode radove na održavanju telekomunikacione mreže propisuje Ministarstvo.

Tehničke uslove koji se odnose na funkcionisanje, korišćenje i uspostavljanje veza iz st.1 i 2 ovog člana propisuje Ministarstvo.

IX. REGULISANJE I UPRAVLJANJE SAOBRAĆAJEM

Poslovni red stanice

Član 63

Tehnička opremljenost službenog mjesta, način vršenja službe željezničkih radnika, obaveze upravljača željezničke infrastrukture i željezničkih prevoznika, njihova međusobna saradnja u obavljanju saobraćaja, kao i poslovi koji prethode formiranju voza, odnosno slijede po rasformiranju voza i obavljanje drugih poslova u cilju očuvanja bezbjednosti i redovitosti željezničkog saobraćaja na području službenog mjesta utvrđuju se poslovnim redom stanice upravljača infrastrukture.

Željeznički prevoznici dužni su da upravljaču infrastrukture dostave podatke koji se odnose na zadatke željezničkih radnika zaposlenih kod tih prevoznika, kao i objekte, prostorije i prostore na staničnom području koje koriste u obavljanju svojih zadataka.

Red vožnje

Član 64

Saobraćaj putničkih i teretnih vozova obavlja se prema unaprijed utvrđenom redu vožnje.

Red vožnje u javnom prevozu putnika i robe i njegov period važenja unaprijed određuje upravljač infrastrukture.

Red vožnje iz stava 2 ovog člana, mora biti usklađen sa redom vožnje u međunarodnom željezničkom saobraćaju.

Upravljač infrastrukture dužan je da obezbijedi uslove za odvijanje saobraćaja vozova prema utvrđenom redu vožnje i preduzme mjere za njegovo bezbjedno, uredno i nesmetano sprovođenje.

Red vožnje koji se odnosi na redovan prevoz putnika, objavljuje se u štampanim medijima najmanje 15 dana prije njegovog stupanja na snagu.

Željeznički prevoznik mora se pridržavati utvrđenog i objavljenog reda vožnje i preduzimati mjere za njegovo izvršenje.

Način izrade, sadržaj i postupak objavljivanja reda vožnje, propisuje Ministarstvo.

Poštovanje reda vožnje

Član 65

Red vožnje vozova za javni prevoz putnika ne može se ukinuti prije isteka roka važenja.

Izuzetno od stava 1 ovog člana, Ministarstvo može odobriti ukidanje reda vožnje voza za javni prevoz putnika i za vrijeme njegovog važenja, ako nastanu promjene zbog kojih red vožnje više ne odgovara potrebama korisnika prevoza ili ako nastupe okolnosti zbog kojih vozovi na određenoj željezničkoj pruzi ne mogu voziti duže od 30 dana.

Izostajanje pojedinih vozova u periodu kraćem od 30 dana zbog više sile ili vanrednih događaja, uklanjanja njihovih posljedica, neophodnih radova na održavanju željezničke pruge od kojih zavisi bezbjednost željezničkog saobraćaja ne smatra se ukidanjem reda vožnje.

Organizovanje prevoza autobusom umjesto prevoza vozom pod istim uslovima i po istom redu vožnje ne smatra se ukidanjem reda vožnje.

Sastav voza

Član 66

Sastav voza i raspored vozila u vozu moraju osigurati efikasno kočenje i bezbjedno kretanje voza.

U voz se mogu uvrstiti vozila koja ispunjavaju uslove utvrđene tehničko kolskim propisima i ovim zakonom.

Prilikom sastavljanja voza i raspoređivanja vozila u vozu, željeznički prevoznik primjenjuje i propise o transportu opasnog tereta.

Voz mora biti posjednut tokom saobraćanja po pruzi određenim brojem željezničkih radnika koji ispunjavaju uslove utvrđene ovim zakonom, prema vrsti, dužini voza, vrsti vučnog vozila i tehničkoj opremljenosti željezničke pruge i vučnog vozila.

Način vršenja i obezbjeđivanja tehničko kolskog pregleda vozova i vozila u unutrašnjem i međunarodnom željezničkom saobraćaju propisuje Ministarstvo.

Brzina voza

Član 67

Na željezničkoj pruzi voz može saobraćati brzinom koja odgovara tehničkim karakteristikama željezničke pruge, postrojenja i uređaja, vozila uvrštenih u voz i kočnoj masi voza.

Brzina voza mora se prilagoditi propisanim brzinama na određenoj željezničkoj pruzi ili na dijelu te pruge, a maksimalna brzina voza ne smije se prekoračiti.

Pravila saobraćaja

Član 68

Tehnička opremljenost željezničke pruge od značaja za regulisanje saobraćaja, vrste službenih mjesta i njihova uloga u regulisanju saobraćaja, elementi poslovnog reda željezničke stanice, poslovi i postupci željezničkih radnika u regulisanju željezničkog saobraćaja, organizacija saobraćaja vozova, označavanje željezničkih vozila, vrste i označavanje vozova, sastav vozova, oprema i propratne isprave vozova, manevrisanje, obavještanje voznog osoblja, posijedanje vozova u zavisnosti od tehničke opremljenosti željezničke pruge i vučnog vozila, brzina vozova, regulisanje saobraćaja u zavisnosti od tehničke opremljenosti željezničke pruge, prijem, otprema i kretanje vozova i pružnih vozila, postupci u slučajevima smetnji i kvarova signalno-sigurnosnih i telekomunikacionih uređaja u otežanim situacijama, mjere za obavljanje saobraćaja u toku zimskog perioda i druge uslove za bezbjedno odvijanje saobraćaja propisuje Ministarstvo.

Opremanje i osvjtljavanje voza

Član 69

Voz mora biti opremljen aparatima sa hemijskim sredstvima za gašenje požara i priborom za prvu pomoć, smještenim na lako dostupnim mjestima.

Voz za prevoz putnika mora biti unutra osvijetljen noću, a u tunelima u kojima vožnja traje duže od jednog minuta i danju.

Bliže uslove, način ugradnje i upotrebe aparata iz stava 1 ovog člana propisuje Ministarstvo.

Evidencije o vozovima

Član 70

Željeznički prevoznici dužni su da za svaki voz vode evidenciju o voznom osoblju, sastavu, kočenju i kretanju voza, kao i o događajima koji utiču ili bi mogli uticati na red vožnje voza ili bezbjednost željezničkog saobraćaja.

Upravljač infrastrukture dužan je da vodi evidenciju o kretanju vozova na željezničkoj infrastrukturi kojom upravlja.

Način vođenja evidencija iz st. 1 i 2 ovog člana propisuje Ministarstvo.

Naročite pošiljke

Član 71

Prazna ili tovorena vozila moraju da u pogledu tovarnog profila, kodnih brojeva željezničkih pruga, najveće dozvoljene mase po osovini, dužnom metru i drugih parametara,

ispunjavaju uslove za pruge na kojima saobraćaju.

Vozila koja ne ispunjavaju uslove iz stava 1 ovog člana smatraju se naročitim pošiljkama i mogu da saobraćaju na željezničkim prugama ako ispunjavaju posebne uslove koji omogućavaju bezbjedan željeznički saobraćaj na osnovu odobrenja upravljača infrastrukture.

Odobrenje iz stava 2 ovog člana izdaje se najkasnije u roku od 15 dana od dana podnošenja zahtjeva.

Za odobrenje iz stava 2 ovog člana plaća se naknada koja je prihod upravljača infrastrukture.

Visinu naknade iz stava 4 ovog člana utvrđuje upravljač infrastrukture uz saglasnost Organa uprave.

Posebne uslove iz stava 2 ovog člana propisuje Ministarstvo.

X. ŽELJEZNIČKA VOZILA

Tehnički uslovi za željeznička vozila

Član 72

Željeznička vozila koja saobraćaju na prugama opremljenim automatskim pružnim blokom, uređajem međustanične zavisnosti ili telekomandom i na prugama koje su djelimično opremljene izolovanim odsjecima, moraju imati masu po osovini 3,5t ili veću, a električni otpor svih osovinskih sklopova, mjereno od obruča do obruča praznih kola, ne smije biti veći od 0,01Ω za novogradnju i pri obnovi obručeva, a nakon izvršene periodične opravke obruča (bez mijenjanja obruča) ne veći od 0,1Ω.

Granične vrijednosti otpora osovinskih sklopova se mjere na osovini strujom maksimalnog napona od 0,8 do 2V i jačine 4-5A, kao i za sklopove sa mono-blok točkovima.

Željeznička vozila koja se koriste na prugama sa automatskim pružnim blokom i na prugama sa punktualnom kontrolom zauzetosti (brojačima osovina), moraju imati točkove od elektro-provodnog materijala minimalnih dimenzija:

- 1) spoljni prečnik točka 350 mm;
- 2) visina vijenca točka 30 mm;
- 3) širina vijenca točka 20 mm.

Opremanje željezničkih vozila kočnim uređajima

Član 73

Vozila moraju biti opremljena uređajima za automatsko kočenje voza.

Lokomotive, putnička kola, motorni vozovi i motorna kola moraju biti opremljeni uređajima za brzo kočenje u slučaju opasnosti.

Uređaji za brzo kočenje u slučaju opasnosti, ugrađeni u putničkim i motornim kolima i motornim vozovima, moraju biti lako dostupni putnicima.

Ručnim, odnosno pritvrdnim kočnicama moraju biti opremljena vučna vozila i putnička kola.

Sva teretna kola namijenjena prevozu robe koje zahtijevaju naročite mjere opreznosti, ili čijim se posebnim uređajima za smještaj roba mora pažljivo postupati, moraju biti opremljena ručnom odnosno pritvrdnom kočnicom.

Vrste kočnica na vozilima, njihove djelove i oznake uređaja kočnica, način kočenja vozova i vozila, sastav vozova prema vrsti kočnica, način provjere ispravnosti kočnica, proračuna snage kočnica kod voza i obezbjeđenja od samopokretanja propisuje Ministarstvo.

Uređaji koji se ugrađuju na vozila

Član 74

Uređaji koji se ugrađuju na vozila moraju odgovarati uslovima iz tehničke dokumentacije za odobreni tip vozila.

Uređaji i oprema vučnih vozila

Član 75

Vučna vozila moraju da budu opremljena sljedećim uređajima i opremom, i to:

- 1) lokomotiva:
 - a) uređajem za upravljanje;
 - b) uređajem za kočenje;
 - c) vlačno-odbojnom opremom;
 - d) uređajem za kontrolu budnosti;
 - e) auto-stop uređajem, na prugama koje su njime opremljene, osim u slučaju:
 - saobraćanja voza sa pruge bez ugrađenog auto-stop uređaja na prugu sa ugrađenim auto-stop uređajem i obratno;
 - saobraćanja voza po obilaznoj pruzi;
 - produženja kretanja voza do prve moguće zamjene lokomotive u slučaju kvara auto-stop uređaja za vrijeme vožnje;
 - dopreme lokomotive do depoa odnosno radionice i sl;
 - f) brzinomjerom (tahograf);
 - g) uređajem za osvjetljavanje i davanje svjetlosnih signala;
 - h) uređajem za davanje zvučnih signala;
 - i) uređajem za radio vezu sa dispečerskim centrom kada saobraća na prugama opremljenim radio-dispečerskom vezom;
 - j) uređajem za brisanje čeonog stakla;
 - k) spoljašnja ogledala-retrovizore ili bočni pokretni prozor radi uočavanja kraja voza;
 - l) aparatom za početno gašenje požara;

- m) priborom za prvu pomoć.
- 2) motorni voz i motorna kola pored uređaja i opreme iz tačke 1 ovog stava moraju da imaju, i:
 - a) uređaj za električno osvetljenje prostora za putnike;
 - b) sanitarno-higijenske uređaje;
 - c) uređaje za prelaženje iz kola u kola;
 - d) uređaj za grijanje prostora za putnike.

Vučno vozilo za posebne namjene ne mora imati uređaje i opremu iz stava 1 tačke 1 podtačke e) i i) ovog člana.

Vučno vozilo za posebne namjene koje se koristi za izvlačenje ili dostavu vučenih vozila na ili sa industrijskog kolosjeka uključujući i kretanje na području željezničkog službenog mjesta u kome se priključuje industrijski kolosjek ne mora da bude opremljeno uređajima i opremom iz stava 1 tačke 1 podtačke d), e) i i) ovog člana.

Vučno vozilo za posebne namjene koje se koristiti samo na industrijskom kolosjeku ne mora da bude opremljeno uređajima i opremom iz stava 1 tačke 1 podtačke d), e), i) i f) ovog člana.

Način rada osoblja vučnih vozila, saobraćanje motornih vozova, obaveze i odgovornost osoblja vučnih vozila, način rukovanja, opsluživanja vučnih vozila, postupanje u slučaju kvara na vučnim vozilima, sastav motornih vozova, postupak za kvačenje garniture motornih vozova, osvetljenje i grijanje, signalizacija, rukovanje vratima, ozvučenje, manevrisanje, saobraćaj motornih vozova i postupanje u slučaju kvara motornih vozova, propisuje Ministarstvo.

Način rukovanja induktivnim auto-stop uređajima i njihovo korišćenje, tehničke karakteristike brzinomjera (tahografa) prema vrsti, vrste i tip vozila u koji se postavljaju, način održavanja i registrovanja podataka sa brzinomjera, propisuje Ministarstvo.

Uređaji i oprema putničkih kola

Član 76

Putnička kola moraju da budu opremljena sljedećim uređajima i opremom, i to:

- 1) uređajem za osvetljenje;
- 2) uređajem za grijanje;
- 3) sanitarno-higijenskim uređajem;
- 4) uređajem za prelaženje iz kola u kola;
- 5) aparatom za početno gašenje požara.

Lice zaduženo za održavanje

Član 77

Svakom vozilu prije početka upotrebe ili korišćenja mora da bude dodijeljeno lice zaduženo za održavanje u skladu sa COTIF-om koje se upisuje u registar vozila.

Lice zaduženo za održavanje može biti željeznički prevoznik, upravljač infrastrukture, imalac vozila ili drugo privredno društvo koje je sertifikovano od Organa uprave kao lice zaduženo za održavanje.

Lice zaduženo za održavanje dužno je da vodi posebno dosije za svako vozilo za koje je zaduženo.

Nezavisno od odgovornosti upravljača infrastrukture i željezničkog prevoznika za bezbjednost željezničkog sistema, lice zaduženo za održavanje mora da kroz sistem održavanja obezbijedi da su vozila, za čije je održavanje nadležan u bezbjednom voznom stanju.

Lice zaduženo za održavanje, može održavanje obavljati samostalno ili da ugovori usluge sa radionicama za održavanje vozila.

Lice zaduženo za održavanje odgovorno je da se vozila i njegovi djelovi (uređaji, naprave i slično) održavaju u skladu sa:

- uputstvima proizvođača;
- uputstvima imaooca vozila; i
- propisanim zahtjevima za održavanje.

Uslove za sertifikaciju koje mora da ispunjava lice zaduženo za održavanje, sadržaj i način vođenja dosijea o održavanju vozila, način i rokove održavanja vozila i njihovih djelova značajnih za bezbjedno odvijanje željezničkog saobraćaja i tehničke karakteristike ulja i rashladnih tečnosti koje se koriste za vozila propisuje Ministarstvo.

Radionice za održavanje

Član 78

Radionice za odražavanje vozila iz člana 77 stav 5 ovog zakona mogu da budu sertifikovane za održavanje vozila od Organa uprave.

Radionica za održavanje vozila iz stava 1 ovog člana mora da ispunjava uslove u pogledu opreme, kadra i prostora.

Bliže uslove iz stava 2 ovog člana propisuje Ministarstvo.

XI. ŽELJEZNIČKI RADNICI

Uslovi

Član 79

Željeznički radnici su lica koja neposredno učestvuju u odvijanju željezničkog saobraćaja odnosno koji obavljaju poslove osiguranja nesmetanog i bezbjednog kretanja vozova i željezničkih vozila, moraju da imaju odgovarajući nivo obrazovanja i da budu stručno osposobljeni za poslove koje obavljaju i da ispunjavaju posebne zdravstvene i druge uslove u skladu sa ovim zakonom.

Poslovi i odgovarajući nivo obrazovanja željezničkih radnika iz stava 1 ovog člana, utvrđuju se propisom Ministarstva.

Stručno osposobljavanje i usavršavanje

Član 80

Željeznički radnik mora da ima odgovarajući nivo obrazovanja i da bude stručno osposobljen što se dokazuje uvjerenjem o položenom stručnom ispitu.

Stručno osposobljavanje obuhvata sticanje znanja i vještina primjenom teorijskog znanja u praksi u normalnim, otežanim i vanrednim situacijama.

Stručni ispit iz stava 1 ovog člana sprovodi Komisija za polaganje stručnog ispita (u daljem tekstu: Komisija) koju obrazuje upravljač infrastrukture ili željeznički prevoznik.

Član Komisije iz stava 3 ovog člana mora da bude lice koje poznaje infrastrukturu i prevoz prema vrsti poslova koje obavlja željeznički radnik.

Upravljač infrastrukture i željeznički prevoznik mora da u okviru sistema upravljanja bezbjednošću osigura program osposobljavanja željezničkih radnika i sprovođenje stručnih ispita kojima se obezbjeđuje njihova trajna osposobljenost i obavljanje poslova na stručan način.

Program stručnog osposobljavanja željezničkih radnika, način obavljanja stručnog ispita i uslove iz stava 5 ovog člana utvrđuju se propisom Ministarstva uz saglasnost organa državne uprave nadležnog za prosvjetu.

Provjera stručne osposobljenosti

Član 81

Redovna provjera stručne osposobljenosti željezničkih radnika mora se obavljati svake dvije godine i obuhvata provjeru poznavanja propisa o bezbjednosti željezničkog saobraćaja.

Vanredna provjera stručne osposobljenosti vrši se:

- 1) za željezničke radnika koji nijesu obavljali poslove za koje su stručno osposobljeni duže od šest mjeseci;
- 2) ako dođe do promjene propisa o stručnom osposobljavanju željezničkih radnika;
- 3) ako željeznički radnik u svom radu krši propise, što za posljedicu može imati nastanak nesreće, incidenta, odnosno ugrožavanje bezbjednosti saobraćaja;
- 4) ako se uvode novi tipovi uređaja ili vozila.

Provjera stručne osposobljenosti iz st. 1 i 2 ovog člana vrši Komisija iz člana 80 stav 3 ovog zakona.

Upravljač infrastrukture odnosno željeznički prevoznik ne smije dozvoliti obavljanje određenih poslova željezničkom radniku koji prilikom provjere znanja nije pokazao odgovarajuće znanje za obavljanje tih poslova ili koji ne pristupi provjeri iz st. 1 i 2 ovog člana.

Stručno osposobljavanje mašinovođa

Član 82

Mašinovođa mora da ima najmanje četvrti nivo nacionalnog okvira kvalifikacija i uvjerenje o položenom stručnom ispitu.

Pored uslova iz stava 1 ovog člana mašinovođa mora da ima sertifikat o stručnoj kvalifikaciji, u skladu sa posebnim zakonom.

Stručno osposobljavanje za sticanje sertifikata iz stava 2 vrši se kod organizatora obrazovanja odraslih u skladu sa posebnim propisima.

Organizator obrazovanja odraslih može biti upravljač infrastrukture, željeznički prevoznik ili drugo pravno ili fizičko lice ako ispunjava uslove u pogledu kadra, opreme i prostora.

Bliže uslove iz stava 4 ovog člana, propisuje Ministarstvo uz saglasnost organa državne uprave nadležnog za prosvjetu.

Uslovi za sticanje prava na upravljanje vučnim vozilom

Član 83

Pravo na upravljanje vučnim vozilom može da stekne lice koje ima licencu za upravljanje vučnim vozilom (u daljem tekstu: licenca) i jedan ili više sertifikata.

Licenca za upravljanje vučnim vozilom

Član 84

Licencu na osnovu podnijetog zahtjeva izdaje Organ uprave rješenjem.

Licenca se izdaje licu koje ispunjava sljedeće uslove:

- 1) da je psiho i fizički sposobno da upravlja vučnim vozilom;
- 2) da je navršilo 18 godina života; i
- 3) da ispunjava uslove iz člana 82 st. 1 i 2 ovog zakona.

Izuzetno od odredbe stava 2 tačka 2 ovog člana, pravo na upravljanje vučnim vozilom brzog voza, voza višeg ranga za prevoz putnika i teretnog voza u međunarodnom saobraćaju može da stekne lice koje je navršilo 21 godinu života.

Organ uprave dužan je da o zahtjevu iz stava 1 ovog člana odluči u roku od 30 dana od dana prijema zahtjeva.

Licenca se izdaje na period od 10 godina.

O izdatim licencama iz stava 1 ovog člana Organ uprave vodi evidenciju.

Podatke iz evidencije o izdatim licencama Organ uprave objavljuje na svojoj internet stranici.

Po isteku roka iz stava 4 ovog člana, na zahtjev lica izdaje se nova licenca.

Licence izdate od nadležnih organa drugih država priznaju se u Crnoj Gori u skladu sa potvrđenim međunarodnim ugovorima.

Tokom upravljanja vučnim vozilom, licenca se mora nalaziti u vozilu.

Nosilac licence dužan je da na zahtjev ovlašćenog lica Organa uprave, lica za vršenje unutrašnjeg nadzora kod željezničkog prevoznika, glavnog istražitelja i inspektora za željeznički saobraćaj pokaže licencu.

Način izdavanja licence, obrazac licence i zahtjeva za izdavanje licence, dokumentaciju koja se prilaže uz zahtjev propisuje Ministarstvo.

Oduzimanje licence

Član 85

Organ uprave privremeno će oduzeti licencu ako nosilac licence privremeno ne ispunjava propisane zdravstvene uslove.

Organ uprave oduzeće licencu ako nosilac licence prestane da ispunjava uslove na osnovu kojih mu je izdata licenca.

Licenca se oduzima ako se na zdravstvenom pregledu utvrdi da nosilac licence trajno ne ispunjava propisane zdravstvene uslove.

Željeznički prevoznik dužan je da izvještaj o zdravstvenom pregledu željezničkih radnika dostavi Organu uprave u roku od tri dana od dana izvršenog zdravstvenog pregleda.

Sertifikat

Član 86

Sertifikat iz člana 83 ovog zakona izdaje upravljač infrastrukture, željeznički prevoznik, vlasnik industrijske, odnosno lučke željeznice (u daljem tekstu: poslodavac) licu koje:

- 1) ima licencu;
- 2) je položilo stručni ispit za upravljanje određenom vrstom vučnih vozila i poznavanja željezničke infrastrukture za koju se sertifikat traži; i
- 3) poznaje jezik, u slučaju obavljanja poslova na željezničkoj infrastrukturi druge države, koji upravljač infrastrukture te države naznači.

Sertifikatom se ovlašćuje lice iz stava 1 ovog člana da na određenim infrastrukturama upravlja određenim tipom vučnih vozila u jednoj ili više sljedećih kategorija:

- 1) kategorija A: manevarske lokomotive, vučna vozila radnih vozova, vučna vozila posebne namjene za održavanje pruge i sve druge vrste vučnih vozila kada se koriste za manevrisanje;
- 2) kategorija B: vučna vozila vozova za prevoz putnika i/ili robe.

Lice iz stava 1 ovog člana ne mora imati sertifikat za određeni dio željezničke infrastrukture u sljedećim slučajevima:

- 1) kada smetnje u odvijanju željezničkog saobraćaja ili izvođenje radova na održavanju željezničke pruge zahtijevaju skretanje vozova;
- 2) potrebe za neodložnim prevozom robe;
- 3) potrebe isporuke ili prezentaciji novog voza ili vučnog vozila; i

- 4) stručnog osposobljavanja, ili polaganja stručnog ispita za upravljanje vučnim vozilom.

U slučajevima iz stava 3 ovog člana u upravljačnici vučnog vozila mora se nalaziti mašinovođa koji ima sertifikat za određeni dio željezničke infrastrukture, o čemu se unaprijed obavještava upravljač infrastrukture.

Poslodavac utvrđuje, u okviru sistema za upravljanje bezbjednošću, postupak za izdavanje i ažuriranje sertifikata, kao i pravo na podnošenje žalbe na odluku u vezi sa izdavanjem, ažuriranjem, privremenim oduzimanjem ili oduzimanjem sertifikata.

Žalba na odluku poslodavca kojom se odbija zahtjev za izdavanje ili ažuriranje sertifikata ili kojom se oduzima sertifikat podnosi se Organu uprave, u roku od 30 dana od dana prijema odluke.

Ukoliko poslodavac ne donese odluku po zahtjevu za izdavanje ili ažuriranje sertifikata u roku od 30 dana od dana prijema zahjevta sa potrebnom dokumentacijom, smatra se da je zahtjev odbijen.

U slučaju iz stava 7 ovog člana žalba se može podnijeti Organu uprave u roku od 30 dana od dana isticanja roka za donošenje odluke.

Rješenje Organa uprave kojim se odlučuje o žalbama iz st. 6 i 7 ovog člana je konačno.

Original sertifikata pripada poslodavcu, koji je dužan da izda ovjerenu kopiju na zahtjev nosioca sertifikata.

Poslodavac je dužan da ažurira sertifikat kada se nosilac sertifikata stručno osposobi za upravljanje drugim tipovima vučnih vozila, odnosno za drugu željezničku infrastrukturu.

Lice iz stava 1 ovog člana, tokom upravljanja vučnim vozilom mora da ima kod sebe sertifikat i dužno je da ga pokaže na zahtjev ovlašćenog lica Organa uprave, lica za vršenje unutrašnjeg nadzora kod željezničkog prevoznika, glavnog istražitelja i inspektora za željeznički saobraćaj.

Sertifikat važi samo na onim željezničkim infrastrukturama i za ona vozna sredstva koja su upisana u sertifikatu.

Obrazac i sadržinu sertifikata propisuje Ministarstvo.

Oduzimanje sertifikata

Član 87

Sertifikat se privremeno oduzima ako nosilac sertifikata privremeno ne ispunjava zdravstvene uslove ili ako prilikom provjera iz člana 81 ovog zakona ne pokaže potrebno znanje.

Sertifikat se oduzima ako se na zdravstvenom pregledu utvrdi da nosilac sertifikata trajno ne ispunjava propisane zdravstvene uslove i ako nosilac sertifikata na ponovljenim provjerama znanja iz stava 1 ovog člana ne pokaže potrebno znanje.

Poslodavac je dužan da bez odlaganja obavjesti Organ uprave o privremeno i trajno oduzetim sertifikatima u roku od tri dana od dana oduzimanja sertifikata.

Ako Organ uprave, u okviru nadzora utvrdi da nosilac sertifikata ne ispunjava propisane uslove, naložiće poslodavcu da izvrši dodatnu provjeru stručne osposobljenosti nosioca sertifikata ili da privremeno oduzme sertifikat.

Poslodavac je dužan da o preduzetim mjerama iz stava 4 ovog člana obavijesti Organ uprave u roku od 10 dana od dana nalažanja mjera.

Ukoliko poslodavac ne postupi u skladu sa stavom 5 ovog člana, Organ uprave zabraniće rad nosiocu sertifikata.

Registri i razmjena informacija

Član 88

Organ uprave vodi registar izdatih licenci.

Registar iz stava 1 ovog člana sadrži i podatke o periodičnim zdravstvenim pregledima.

Organ uprave, na zahtjev poslodavaca i nadležnih organa drugih država, u slučajevima kada mašinovođa obavlja posao na infrastrukturi drugih država, dostavlja informacije o statusu licenci.

Poslodavac je dužan da vodi registar izdatih sertifikata u koji se unose i podaci o periodičnim provjerama zdravstvene sposobnosti i stručne osposobljenosti mašinovođa .

Poslodavac je dužan da:

- na zahtjev Organa uprave i drugih nadležnih državnih organa dostavi podatke iz registra o izdatim sertifikatima;
- na zahtjev nadležnih organa drugih država kada pruža usluge u međunarodnom prevozu dostavi podatke o izdatim sertifikatima; i
- provjerava da li su licence mašinovođa važeće.

Pravo na pristup podacima iz registra iz st. 1 i 4 ovog člana imaju mašinovođe.

Način vođenja i sadržaj registra iz st. 1 i 4 ovog člana propisuje Ministarstvo.

Prestanak radnog odnosa

Član 89

Sertifikat prestaje da važi kada nosiocu prestane radni odnos kod poslodavca.

U slučaju prestanka radnog odnosa poslodavac je dužan da mašinovođi izda ovjerenu kopiju sertifikata i vrati dokumentaciju iz člana 84 stav 2 ovog zakona.

Prilikom zasnivanja novog radnog odnosa, poslodavac uzima u obzir dokumentaciju iz stava 2 ovog člana.

Zdravstvena sposobnost

Član 90

Željeznički radnik mora da ispunjava propisane zdravstvene uslove i mora da bude psihički i fizički sposoban za obavljanje poslova u željezničkom saobraćaju (u daljem tekstu: zdravstvena sposobnost).

Zdravstvene uslove iz stava 1 ovog člana, način njihovog utvrđivanja i vrijeme njihovog provjeravanja propisuje organ državne uprave nadležan za zdravlje.

Vrste zdravstvenih pregleda

Član 91

Lice koje se školuje ili obučava za vršenje poslova željezničkog radnika dužno je da, prije zasnivanja radnog odnosa, obavi zdravstveni pregled.

Željeznički radnik dužan je da, prije raspoređivanja na druge poslove, odnosno prije upućivanja na školovanje ili stručno osposobljavanje, obavi zdravstveni pregled.

Zdravstvena sposobnost željezničkog radnika provjerava se na redovnom i vanrednom zdravstvenom pregledu.

Na zdravstvenom pregledu utvrđuje se da li je lice iz stava 1 ovog člana, odnosno željeznički radnik iz st. 2 i 3 ovog člana zdravstveno sposobno za obavljanje poslova željezničkog radnika.

O utvrđenoj zdravstvenoj sposobnosti željezničkog radnika izdaje se uvjerenje o zdravstvenoj sposobnosti.

Zdravstvene ustanove

Član 92

Zdravstvene preglede lica iz člana 91 ovog zakona obavljaju zdravstvene ustanove koje ispunjavaju uslove u skladu sa zakonom.

Redovni zdravstveni pregled

Član 93

Zdravstvena sposobnost željezničkog radnika provjerava se sprovođenjem specifične zdravstvene zaštite u vezi sa radom, u skladu sa zakonom kojim je uređena zdravstvena zaštita.

Upravljač infrastrukture, odnosno prevoznik dužni su da željezničkog radnika upute na zdravstveni pregled prije isteka roka propisanog za obavljanje tog pregleda.

Vanredni zdravstveni pregled

Član 94

Na vanredni zdravstveni pregled upućuje se željeznički radnik za koga se posumnja da više nije zdravstveno sposoban da obavlja svoje poslove, kao i poslije svakog udesa, teže povrede, duže bolesti i u drugim propisanim slučajevima.

Upućivanje radnika iz stava 1 ovog člana na vanredni zdravstveni pregled vrši se na zahtjev ovlaštenog željezničkog radnika, ljekara, inspektora za željeznički saobraćaj, državnog tužioca, suda, organa za prekršaje ili na lični zahtjev željezničkog radnika.

Zabrana obavljanja poslova

Član 95

Željeznički radnik koji ne ispunjava propisane zdravstvene uslove smatra se zdravstveno nesposobnim za obavljanje određenih poslova dok ta nesposobnost traje.

Upravljač infrastrukture, odnosno željeznički prevoznik ne smije dozvoliti željezničkom radniku da obavlja poslove na koje je raspoređen, ako se na zdravstvenom pregledu utvrdi da nije zdravstveno sposoban za te poslove ili ako nije obavio zdravstveni pregled na koji je upućen.

Ispitivanje sposobnosti za rad željezničkog radnika

Član 96

Željeznički radnik ne smije početi sa radom niti obavljati svoje poslove ako je znatnije umoran ili bolestan ili je u psihičkom stanju koje ga čini nesposobnim da obavlja poslove na koje je raspoređen.

Željeznički radnik koji se u toku obavljanja poslova na koje je raspoređen osjeća umornim, bolesnim ili je iz drugih razloga nesposoban za dalje obavljanje poslova, dužan je da o tome obavijesti odgovorno lice kod upravljača infrastrukture, odnosno prevoznika i da prestane da obavlja poslove ako ocijeni da ih ne može bezbjedno obavljati.

Željeznički radnik ne smije uzimati alkoholna pića, opojne droge ili psihoaktivna sredstva za vrijeme obavljanja poslova niti početi sa radom ako u organizmu ima alkohola ili je pod dejstvom opojnih droga, odnosno psihoaktivnih sredstava.

Željezničkom radniku ne smije se dozvoliti obavljanje poslova u toku rada ako se prilikom provjere njegove zdravstvene sposobnosti utvrdi da ne ispunjava propisane zdravstvene uslove za obavljanje tih poslova ili ako se utvrdi da radi pod uticajem alkohola, opojnih droga, psihoaktivnih sredstava, kao i da je sklon upotrebi alkohola, opojnih droga ili psihoaktivnih sredstava.

Upravljač infrastrukture odnosno željeznički prevoznik bez odlaganja obavještava Organ uprave o svim slučajevima nesposobnosti mašinovođe za rad u trajanju dužem od tri mjeseca.

Ispitivanje alkoholisanosti

Član 97

Ovlašćeno lice za vršenje unutrašnjeg nadzora i inspektor za železnički saobraćaj mogu željezničkog radnika podvrgnuti ispitivanju alkoholisanosti pomoću odgovarajućih sredstava i aparata ili uputiti na zdravstveni pregled radi provjere da li ima alkohola u organizmu ili da li pokazuje znake alkoholne poremećenosti ili da li se nalazi pod dejstvom droga ili psihoaktivnih sredstava.

Željeznički radnik dužan je da se podvrgne ispitivanju, odnosno zdravstvenom pregledu iz stava 1 ovog člana na koji je upućen.

Radno vrijeme i odmori staničnog i voznog osoblja

Član 98

Radno vrijeme i trajanje smjene voznog i staničnog osoblja, ukupno trajanje upravljanja vučnim vozilom, odmori i raspored radnog vremena u smjenama utvrđuju se u skladu sa organizacijom saobraćaja, izvršenjem reda vožnje i drugim uslovima koji utiču na zdravstvenu sposobnost voznog i staničnog osoblja.

Ukupno radno vrijeme voznog i staničnog osoblja traje 40 časova u sedmici.

Izuzetno od stava 2 ovog člana, ukupno radno vrijeme voznog i staničnog osoblja može određeni period trajati duže od 40 časova u sedmici pod uslovima utvrđenim opštim aktom, odnosno kolektivnim ugovorom upravljača infrastrukture odnosno prevoznika, s tim da radno vrijeme u prosjeku u toku godine ne bude duže od 40 časova sedmično.

Trajanje smjene staničnog osoblja

Član 99

Smjena staničnog osoblja traje najduže 12 časova.

Izuzetno od stava 1 ovog člana, smjena staničnog osoblja može trajati četiri časa duže u slučaju:

- 1) više sile;
- 2) nesreće ili incidenta; ili
- 3) nedolaska osoblja koje je po rasporedu radnog vremena trebalo da smijeni osoblje koje obavlja posao.

Dnevni odmor staničnog osoblja

Član 100

Dnevni odmor staničnog osoblja između dvije uzastopne smjene traje dvostruki broj časova ostvarenih u prethodnoj smjeni, a najmanje 12 časova.

Smjena voznog osoblja

Član 101

Smjena voznog osoblja sastoji se iz:

- 1) vremena pripreme;
- 2) vremena upravljanja vučnim vozilom;
- 3) vremena pregleda ili kontrole voznih isprava putnika i vremena obavljanja ostalih poslova u vozu;
- 4) vremena raspreme; i
- 5) vremena očekivanja posla.

Djelovi smjene voznog osoblja

Član 102

Vrijeme pripreme je radno vrijeme tokom kojeg vozno osoblje provjerava snabdjevenost i ispravnost željezničkog vozila koje posijeda, računajući od momenta javljanja na rad.

Vrijeme upravljanja vučnim vozilom je radno vrijeme koje mašinovođa, odnosno vozač motornog pružnog vozila provede u upravljačnici, odnosno upravljačkom mjestu vučnog vozila tokom vožnje voza, računajući i vrijeme bavljenja u polaznoj željezničkoj stanici, usputnim željezničkim stanicama, drugim službenim mjestima i u uputnoj željezničkoj stanici.

Vrijeme pregleda ili kontrole voznih isprava putnika i vrijeme obavljanja ostalih poslova u vozu je radno vrijeme koje vozno osoblje provede u motornom vozu ili vučenom vozilu tokom vožnje voza, računajući i vrijeme bavljenja u polaznoj željezničkoj stanici, usputnim željezničkim stanicama, drugim službenim mjestima i u uputnoj željezničkoj stanici.

Vrijeme raspreme je radno vrijeme tokom kojeg vozno osoblje rasprema do tada posjednuto željezničko vozilo i završava rad u toj smjeni.

Vrijeme očekivanja posla je radno vrijeme tokom kojeg vozno osoblje odlazećeg voza očekuje u željezničkoj stanici dolazeći voz radi smjene voznog osoblja u vozu, računajući od momenta javljanja na rad.

Trajanje smjene voznog osoblja

Član 103

Smjena voznog osoblja iznosi najviše 12 časova, u zavisnosti od vrste voza kojeg posijeda to osoblje.

Sastavne djelovi smjene voznog osoblja, čini:

- 1) vrijeme pripreme - najduže jedan čas;
- 2) vrijeme upravljanja vučnim vozilom:
 - najduže osam časova za upravljanje lokomotivom putničkog voza, odnosno upravljanje motornim vozom,
 - najduže 10 časova za upravljanje lokomotivom teretnog voza;
- 3) vrijeme pregleda ili kontrole voznih isprava putnika i vrijeme obavljanja ostalih poslova u vozu - najduže 10 časova;
- 4) vrijeme raspreme - najduže jedan čas;
- 5) vrijeme očekivanja posla - najduže jedan čas.

Nastavak smjene

Član 104

Izuzetno od člana 103 ovog zakona, smjena voznog osoblja može trajati još najduže četiri časa u slučaju:

- 1) više sile;
- 2) nesreće ili incidenta na pruzi;
- 3) saobraćanja pomoćnog voza;
- 4) nedolaska voznog osoblja koje je po rasporedu radnog vremena trebalo da smijeni vozno osoblje koje obavlja rad.

Dnevni odmor voznog osoblja

Član 105

Dnevni odmor voznog osoblja u domicilnoj jedinici traje, po pravilu, dvostruki broj časova ostvarenih na radu u prethodnoj smjeni, a najmanje 12 časova.

Dnevni odmor voznog osoblja u obrtnoj jedinici traje najmanje šest časova.

Ako se rad voznog osoblja od polaska iz domicilne jedinice do povratka u tu jedinicu može obaviti u toku jedne smjene, odmor voznog osoblja u obrtnoj jedinici nije obavezan.

Željeznički prevoznik je dužan da u obrtnim jedinicama obezbijedi prostorije za odmor voznog osoblja.

Zabrana obavljanja poslova staničnog i voznog osoblja

Član 106

Stanično i vozno osoblje ne smije započeti obavljanje poslova niti nastaviti obavljanje poslova suprotno odredbama čl. 98 do 105 ovog zakona.

Ovlašćeno lice za vršenje unutrašnjeg nadzora ne smije dozvoliti staničnom ili voznom osoblju da obavlja poslove suprotno čl. 98 do 105 ovog zakona.

Akt o uređivanju radnog vremena i odmora staničnog i voznog osoblja

Član 107

Upravljač i željeznički prevoznik donose akt kojim se uređuje radno vrijeme i odmori staničnog i voznog osoblja iz čl. 98 do 106 ovog zakona i kojim se određuju željeznički radnici odgovorni za nadzor i kontrolu radnog vremena i odmora.

Unutrašnji nadzor i organizacija unutrašnjeg nadzora

Član 108

Upravljač infrastrukture i željeznički prevoznik dužni su da organizuju unutrašnji nadzor i brinu za bezbjednost željezničkog saobraćaja u skladu sa ovim zakonom i aktima koje donose.

Službeno odijelo

Član 109

Željeznički radnici koji neposredno učestvuju u vršenju željezničkog saobraćaja dužni su da nose službeno odijelo.

Službeno odijelo i oznake na službenom odijelu, propisuju za svoje željezničke radnike željeznički prevoznik i upravljač infrastrukture.

XII. ISTRAŽIVANJE VANREDNIH DOGAĐAJA

Postupanje u slučaju vanrednih događaja

Član 110

Željeznički radnik i drugo lice koji se nađu na mjestu vanrednog događaja u kojem ima povrijeđenih ili poginulih lica dužni su da preduzmu mjere za spašavanje i pružanje pomoći povrijeđenim licima.

Željeznički radnik dužan je, odmah po saznanju o vanrednom događaju iz stava 1 ovog člana, obavijestiti upravljača infrastrukture i željezničkog prevoznika.

Upravljač infrastrukture, odnosno željeznički prevoznik dužan je odmah po saznanju za vanredni događaj iz stava 1 ovog člana obavijestiti najbližu zdravstvenu ustanovu, policiju, komisiju za istraživanje vanrednih događaja, inspektora i po potrebi vatrogasnu jedinicu.

Upravljač infrastrukture, željeznički prevoznik i privredno društvo koje obavlja prevoz za sopstvene potrebe dužni su da odmah po saznanju za vanredni događaj iz stava 1 ovog člana preduzmu mjere za spašavanje i pružanje pomoći povrijeđenim licima i osiguraju mjesto vanrednog događaja do dolaska ovlašćenih lica, nadležnih organa, u zavisnosti od vrste vanrednog događaja.

Pružanje prve pomoći

Član 111

Željeznički radnici koji obavljaju određene poslove u službenim mjestima na pruzi i u vozu moraju biti osposobljeni za pružanje prve pomoći licima povrijeđenim u vanrednom događaju.

Upravljač infrastrukture, odnosno željeznički prevoznik opštim aktom određuju poslove iz stava 1 ovog člana.

Način osposobljavanja za pružanje prve pomoći iz stava 1 ovog člana propisuje organ državne uprave nadležan za zdravlje.

Pribor za prvu pomoć

Član 112

Upravljač infrastrukture, željeznički prevoznik i privredno društvo koje obavlja prevoz za sopstvene potrebe, dužni su opremiti vučno vozilo, voz za prevoz putnika i službeno mjesto na pruzi propisanim priborom za prvu pomoć.

Sadržaj, smještaj i upotrebu pribora za prvu pomoć opštim aktom određuju upravljač infrastrukture, prevoznik i privredno društvo koje obavlja prevoz za sopstvene potrebe uz saglasnost organa državne uprave za zdravlje.

Uspostavljenje saobraćaja

Član 113

Upravljač infrastrukture, odnosno željeznički prevoznik dužan je u što kraćem roku da preduzme mjere za uspostavljanje saobraćaja ako je zbog vanrednog događaja došlo do prekida željezničkog saobraćaja.

Organi koji vrše uviđaj o vanrednom događaju dužni su da vršenjem uviđajnih radnji ne ometaju odvijanje željezničkog saobraćaja, odnosno da uviđaj obave u što kraćem roku.

Vanredni događaj

Član 114

Svaki vanredni događaj koji ugrožava bezbjednost željezničkog saobraćaja (incident, nesreća, ozbiljna nesreća ili ostale nesreće) mora se detaljno ispitati i analizirati, nezavisno od istrage koju vode nadležni državni organi.

Istraživanje vanrednih događaja koji ugrožavaju bezbjednost željezničkog saobraćaja, odnosno utvrđivanje činjenica i okolnosti pod kojima su se dogodili nema za cilj utvrđivanje krivice ili odgovornosti za nastanak nezgoda i nesreća i događaja koji ugrožavaju bezbjednost već njihovo sprečavanje u budućnosti.

Ako se vanredni događaj dogodi na graničnim objektima između Crne Gore i druge države, ili u njihovoj blizini, istragu vanrednog događaja može da izvrši nadležni organ za istraživanje koji odrede sporazumno.

Nadležni organ za istraživanje iz druge države se poziva da učestvuje u istrazi, ako je u događaju učestvovao željeznički prevoznik sa sjedištem u toj državi.

Obavljanje istraga nesreća

Član 115

Istragu u cilju utvrđivanja uzroka vanrednih događaja i preduzimanja preventivnih mjera, sprečavanja vanrednih događaja i unapređivanja bezbjednosti u željezničkom saobraćaju vrši Komisija za istraživanje vanrednih događaja (u daljem tekstu: Komisija za istraživanje), koju obrazuje Vlada.

Komisija za istraživanje je samostalna u radu i funkcionalno nezavisna od svih organa državne uprave nadležnih za željeznički saobraćaj i drugih pravnih i fizičkih lica koja mogu uticati na objektivnost komisije.

Komisija za istraživanje:

- vrši istraživanje vanrednih događaja (incident, nesreća, ozbiljna nesreća ili ostale nesreće);
- daje bezbjedonosne preporuke radi poboljšanja bezbjednosti u željezničkom saobraćaju;
- vodi bazu podataka o vanrednim događajima;
- dostavlja bazu podataka u skladu sa zaključenim međunarodnim ugovorima;
- saraduje sa drugim istražnim organima;
- objavljuje rezultate istrage uz poštovanje načela tajnosti;
- predlaže i ažurira listu nezavisnih stručnjaka za istragu vanrednih događaja;
- dostavlja Vladi godišnji izvještaj o radu do 31. marta tekuće za prethodnu godinu;
- utvrđuje obim istraga i postupak sprovođenja istraga; i
- obavlja druge poslove od značaja za poboljšanje bezbjednosti željezničkog saobraćaja.

Sastav komisije za istraživanje

Član 116

Komisiju za istraživanje čine najviše tri stalna člana.

Komisiju za istraživanje predstavlja i njenim radom rukovodi glavni istražilac.

U radu Komisije za istraživanje po potrebi učestvuju i povremeni članovi, koji se angažuju sa liste stručnjaka iz člana 115 stav 3 tačka 7 ovog zakona.

Glavni istražilac iz stava 2 ovog člana, može da formira za vanredni događaj ekspertske tim za istraživanje nezgoda i nesreća sa liste nezavisnih stručnjaka.

Izveštaj o rezultatima istraživanja vanrednih događaja Komisija za istraživanje dostavlja Vladi, najkasnije u roku od pet dana od dana sačinjavanja izveštaja.

Članovi Komisije za istraživanje imaju pravo na naknadu za svoj rad.

Sredstva za rad Komisije za istraživanje obezbjeđuju se iz Budžeta Crne Gore.

Uslove koje mora da ispunjava glavni istražilac, organizaciju, način rada, obuku nezavisnih stručnjaka, način obavještanja i druga pitanja od značaja za rad Komisije za istraživanje i visinu naknade iz stava 6 ovog člana utvrđuje Vlada.

Baze podataka

Član 117

Komisija za istraživanje dužna je da prikuplja, analizira i čuva podatke, izvještaje o ugrožavanju bezbjednosti željezničkog saobraćaja, vanrednim događajima i vodi odvojene baze podataka o tim događajima.

Način prikupljanja podataka, analize i čuvanja podataka i sačinjavanja izveštaja, kao i način vođenja baza podataka iz stava 1 ovog člana propisuje Ministarstvo.

Prava Komisije za istraživanje

Član 118

Komisija za istraživanja ima pravo na:

- 1) slobodan pristup mjestu vanrednog događaja (incident, nesreća, ozbiljna nesreća ili ostale nesreće), vozilima koja su učestvovala u nesreći, infrastrukturnim objektima, objektima i uređajima za upravljanje saobraćajem i signalizacijom;
- 2) prikupljanje dokaza i nadzor nad uklanjanjem olupina, infrastrukturnih objekata i postrojenja ili njihovih sastavnih djelova radi pregleda i analize;
- 3) pristup i upotrebu snimaka registrofonskih uređaja, evidentiranje rada sistema signalizacije, vođenja i upravljanja saobraćajem;
- 4) uvid u rezultate obdukcije tijela žrtava;
- 5) pristup rezultatima istrage voznog osoblja i drugih lica uključenih u nesreću ili incident;

- 6) saslušavanje željezničkih radnika i drugih svjedoka;
- 7) pristup odgovarajućim informacijama ili evidencijama upravljača infrastrukture, željezničkih prevoznika i Organa uprave.

Istraga se obavlja nezavisno od sudske istrage i ne smije iznositi pretpostavke o krivici, odnosno odgovornosti za nesreću ili incident.

XIII. UKRŠTANJE ŽELJEZNIČKIH PRUGA I JAVNIH PUTEVA

Putni prelaz

Član 119

Prelazak drumskih vozila preko željezničke pruge dozvoljen je na ukrštanju pruge i javnog puta (u daljem tekstu: putni prelaz), a prelazak lica preko željezničke pruge na pješničkim ili putnim prelazima.

Saobraćaj na putnom prelazu mora da bude obezbijeđen saobraćajnim znacima za učesnike u drumskom saobraćaju.

Na željezničkoj pruzi, ispred putnog prelaza, moraju da budu postavljeni propisani signalni znaci za obavještanje voznog osoblja o približavanju voza putnom prelazu i obaveza davanja propisanih zvučnih signala sa vučnog vozila.

Voz ima pravo prvenstva na putnom prelazu u odnosu na učesnike u drumskom saobraćaju.

Ukrštanje željezničke pruge i javnog puta

Član 120

Ukrštanje željezničke pruge i javnog puta i određivanje mjesta na kojem se može izvesti ukrštanje i mjere za bezbjedno odvijanje saobraćaja na putnim prelazima utvrđuju se u zavisnosti od gustine saobraćaja, preglednosti željezničke pruge, brzine vožnje na pruzi i javnom putu i od mjesnih uslova.

Ukrštanje željezničke pruge i javnog puta između ulaznih signala stanice ne može biti u istom nivou.

Za prelazak preko putnog prelaza vozila koje obavlja vanredni prevoz potrebna je saglasnost upravljača infrastrukture.

Kontaktni provodnik iznad putnog prelaza u nivou mora da bude postavljen na visini od najmanje 5,5 m, računajući od gornje ivice šine, pod uslovom da se sa obje strane putnog prelaza postave zaštitne kapije za drumsku vozila čija ukupna visina, zajedno sa teretom na njemu, prelazi propisanu najveću dozvoljenu visinu na rastojanju od najmanje 8 m od najbliže šine mjereno po osi javnog puta i na visini od najmanje 4,5 m iznad kolovoza puta.

Na propisanoj udaljenosti od zaštitnih kapija sa jedne i druge strane putnog prelaza moraju se postaviti odgovarajući znaci zabrane saobraćaja za drumsku vozila čija ukupna visina, zajedno sa teretom na njemu, prelazi propisanu najveću dozvoljenu visinu, sa naznakom visine zaštitne kapije radi bezbjednog odvijanja drumskog saobraćaja preko putnog

prelaza.

Izuzetno od stava 4 ovog člana, zaštitne kapije za drumska vozila čija ukupna visina, zajedno sa teretom na njemu, prelazi propisanu najveću dozvoljenu visinu mogu biti postavljene na visini koja nije manja od 4,2 m ni veća od 4,5 m iznad kolovoza puta.

Zaštitne kapije iz stava 4 ovog člana postavlja i održava upravljač infrastrukture.

Na podvožnjacima čija je donja ivica konstrukcije iznad kolovoza puta postavljena na visini manjoj od najveće dozvoljene visine drumskog vozila, zajedno sa teretom na njemu, moraju se postaviti zaštitne kapije i odgovarajući znaci zabrane saobraćaja za drumska vozila čija ukupna visina, zajedno sa teretom na njemu, prelazi propisanu najveću dozvoljenu visinu.

Zajednički most za željezničku prugu i javni put može se graditi na istim stubovima ili sa zajedničkom konstrukcijom, pod uslovom da su pruga i kolovoz puta potpuno odvojeni sigurnosnom ogradom.

Zaštitne kapije i znake zabrane saobraćaja iz stava 8 ovog člana dužan je da postavi upravljač puteva.

Način ukrštanja željezničke pruge i javnog puta, određivanje mjesta na kojima se može izvesti ukrštanje i mjere za osiguranje bezbjednog saobraćaja propisuje Ministarstvo.

Razmak između željezničke pruge i javnog puta

Član 121

Razmak između željezničke pruge i javnog puta mora da bude dovoljan da se između njih mogu postaviti svi uređaji i postrojenja potrebni za obavljanje saobraćaja na pruzi i putu, pod uslovom da razmak iznosi najmanje 8 m, računajući od ose najbližeg kolosjeka do najbliže tačke gornjeg stroja puta.

Na brdovitim i manje pristupačnim terenima, u klisurama i na drugim sličnim konfiguracijama terena, razmak između željezničke pruge i javnog puta koji nije auto-put može da bude manji od 8 m, pod uslovom da im se slobodni profili ne dodiruju i da se između njih mogu postaviti signalno-sigurnosni uređaji, telekomunikacioni uređaji, stabilna postrojenja elektrovuče i drugi uređaji neophodni za bezbjednost željezničkog saobraćaja, pod uslovom da pruga bude izvedena najmanje 1 m iznad nivelete javnog puta.

Ukoliko nijesu ispunjeni uslovi u pogledu razmaka iz st. 1 i 2 ovog člana, na putu se postavljaju sigurnosne ograde.

Održavanje putnih prelaza

Član 122

Upravljač infrastrukture i upravljač puteva dužni su da na putnom prelazu sprovedu propisane mjere za bezbjedan saobraćaj i da putne prelaze održavaju u stanju kojim se obezbjeđuje bezbjedno odvijanje saobraćaja.

Putni prelaz smatra se sastavnim dijelom željezničke infrastrukture sa obje strane kolosjeka u širini 3m računajući od ose kolosjeka.

O održavanju putnog prelaza iz stava 2 ovog člana i o osiguranju bezbjednog i nesmetanog saobraćaja na putnom prelazu, stara se upravljač infrastrukture, pod uslovom da se kolovoz na putnom prelazu održava tako da se preko njega može vršiti bezbjedan i nesmetan drumski saobraćaj.

Ostale djelove puta sa obje strane putnog prelaza održava upravljač puteva, na način koji omogućava bezbjedan i nesmetan željeznički saobraćaj.

Način održavanja putnih prelaza u nivou, tip, način montaže i održavanja panela na putnim prelazima propisuje Ministarstvo.

XIV. UNUTRAŠNJI RED U ŽELJEZNIČKOM SAOBRAĆAJU

Poštovanje unutrašnjeg reda

Član 123

Na mjestima koja su predviđena za pristup i kretanje na željezničkom području i u vozovima, sva lica dužna su da se pridržavaju propisanog unutrašnjeg reda u željezničkom saobraćaju.

Ovlašćeni željeznički radnici staraju se da lica koja se nalaze na željezničkom području i u vozovima pridržavaju unutrašnjeg reda u željezničkom saobraćaju.

Radnici iz stava 2 ovog člana, u sprovođenju unutrašnjeg reda u željezničkom saobraćaju, imaju pravo i dužnost da utvrde identitet lica koja se ne pridržavaju unutrašnjeg reda, da preduzimaju mjere potrebne za sprječavanje narušavanja i mjere za uspostavljanje narušenog unutrašnjeg reda, da oduzimaju predmete koji su upotrijebljeni za ugrožavanje bezbjednosti željezničkog saobraćaja ili za narušavanje unutrašnjeg reda u željezničkom saobraćaju.

Radnici iz stava 2 ovog člana dužni su da pokrenu odgovarajuće postupke protiv lica koja su narušila unutrašnji red u željezničkom saobraćaju.

Policija na zahtjev ovlašćenih željezničkih radnika, pruža potrebnu pomoć tim radnicima u sprječavanju narušavanja i uspostavljanja unutrašnjeg reda u željezničkom saobraćaju.

Unutrašnji red u željezničkom saobraćaju propisuje Ministarstvo u saradnji sa organom državne uprave nadležnim za unutrašnje poslove.

Ograničavanje pristupa i kretanja

Član 124

Pristup i kretanje putnika, drugih lica, motornih i drugih vozila na željezničkom području, dozvoljeni su samo na mjestima koja su za to određena.

Lica koja u okviru svojih poslova treba da izvrše određene radove na željezničkom području osim željezničkih radnika dužna su da o tome obavijeste upravljača infrastrukture i zatraže pisano odobrenje o vremenu i uslovima pod kojima mogu izvoditi radove.

Stav 2 ovog člana, ne primjenjuje se na:

- 1) željezničke radnike i radnike upravljača ili željezničkog prevoznika koji su obučeni za kretanje na željezničkom području;
- 2) lica, koje radnici iz tačke 1 ovog stava, prate i obezbjeđuju;
- 3) glavnog istražitelja;
- 4) inspektore za željeznički saobraćaj;
- 5) ovlašćene službenike Organa uprave;
- 6) policiju i ovlašćena službena lica organa državne uprave nadležnog za unutrašnje poslove kada obavljaju službene radnje.

Lica iz stava 2 ovog člana koja se zadržavaju na željezničkom području ili u vozu, dužna su da brinu za svoju ličnu bezbjednost i poštuju ograničenja, zabrane, naredbe i upozorenja koja su postavljena na vidnim mjestima ili ih daju željeznički radnici.

Licima iz stava 2 ovog člana zabranjeno je:

- 1) kretanje po kolosjecima ili stajanje na kolosjeku, ili u njegovoj neposrednoj blizini;
- 2) kretanje ili zadržavanje između žute crte i kolosjeka na peronu;
- 3) kretanje ili zadržavanje u blizini voza ili željezničkih kola koja se kreću;
- 4) zadržavanje u prostoru između skladišta i utovarno-istovarne rampe i vozila, koja se kreću ili čije se pokretanje očekuje;
- 5) kretanje kroz tunel ili po drugim objektima na željezničkoj pruzi;
- 6) sjedjeti ili stajati kraj otvorenih vrata ili na stepenicama željezničkih kola i na prelaznicama, kao i na drugim mjestima, koja nijesu namijenjena za boravak putnika;
- 7) prelaziti preko kolosjeka na mjestima koja nijesu određena za prelaz;
- 8) kretanje preko odbojnika ili provlaćanje ispod njih;
- 9) uskakanje u vozila ili iskakanja sa njih kada se kreću;
- 10) prevoziti se u vozu koji nije namijenjen prevozu putnika bez dozvole željezničkog prevoznika ili upravljača;
- 11) naginjati se kroz prozor i otvarati vrata željezničkih kola ili se naslanjati na njih tokom kretanja voza;
- 12) prljati, oštećivati ili otuđivati inventar i drugu opremu u vozovima za prevoz putnika i u prostorima koji su namijenjeni putnicima;
- 13) bacati kroz prozor željezničkih kola predmete, otpatke ili prosipati tečnost;
- 14) parkirati motorna i druga vozila na željezničkom području na mjestima koja za to nijesu određena;
- 15) penjati se na krov vozila, na teret otvorenih teretnih željezničkih kola i konstrukcije željezničkih postrojenja;
- 16) polivati ili prskati konstrukcije željezničkih postrojenja, vodove, izolatore ili vozila;
- 17) odlagati materijal pored stubova kontaktne mreže.

XV. ZAŠTITA ŽELJEZNIČKE INFRASTRUKTURE I VOZILA

Zabrane

Član 125

Radi bezbjednog odvijanja željezničkog saobraćaja, zabranjeno je:

- 1) uništavati, uklanjati ili teže oštećivati djelove željezničke infrastrukture ili djelove vozila koji neposredno utiču na bezbjednost;
- 2) uništavati, uklanjati ili oštećivati djelove željezničke infrastrukture ili djelove vozila koji posredno utiču na bezbjednost;
- 3) bacati ili stavljati bilo kakav predmet na željezničku prugu ili bacati bilo kakav predmet na vozila ili iz vozila;
- 4) izvoditi radove u blizini željezničke pruge koji bi mogli oštetiti željezničku prugu ili umanjiti stabilnost terena (klizanje ili odronjavanje terena, hidrografske promjene i sl.), ili na bilo koji drugi način ugrožavati ili ometati željeznički saobraćaj;
- 5) neovlašćeno podizati branik putnog prelaza, stavljati ili vješati bilo šta na branik ili drugi signalno-sigurnosni uređaj putnog prelaza, ili na bilo koji drugi način ometati normalno funkcionisanje branika ili drugog uređaja na putnom prelazu;
- 6) saditi drveće i drugo visoko rastinje ili izvoditi radove u blizini putnog prelaza koji umanjuju, sprječavaju ili na bilo koji način ometaju preglednost željezničke pruge ili puta;
- 7) neovlašćeno ukloniti napravu postavljenu radi zaštite željezničkog saobraćaja na mjestu odronjavanja, na mjestu bujice ili na mjestu izloženom vijavicama i jakim vjetrovima;
- 8) unositi materije ili predmete u putnička kola, prostorije željezničkih službenih mjesta namijenjenih putnicima, kojima bi se mogla ugroziti bezbjednost putnika i drugih lica ili im se nanijeti šteta;
- 9) upotrijebiti uređaj za kočenje radi zaustavljanja voza, osim u slučaju opasnosti za ugrožavanje bezbjednosti voza, putnika i drugih lica;
- 10) ometati rad čuvara pruge, putnog prelaza, mosta, tunela ili drugog željezničkog radnika u obavljanju poslova;
- 11) pored željezničke pruge, a naročito u blizini signala i signalnih oznaka, saditi visoko drveće i postavljati znakove, oznake, izvore svjetlosti koji daju obojenu svjetlost ili bilo koje druge naprave koje bojom, oblikom i svjetlošću ili na drugi način otežavaju uočavanje signala i signalnih oznaka ili koje mogu dovesti u zabludu željezničke radnike u pogledu značenja signala i signalnih oznaka.

Upravljač infrastrukture, u slučajevima iz stava 1 tačka 11 ovog člana, ima pravo da bez posebnog odobrenja ukloni drveće ili objekte koji mogu da dovedu u zabludu željezničke radnike u pogledu značenja signala i signalnih oznaka.

Upravljač infrastrukture dužan je da na mjestima odronjavanja, na mjestima bujica i na mjestima izloženim vijavicama i jakim vjetrovima, na kojima može doći do ometanja ili

ugrožavanja željezničkog saobraćaja, samostalno ili zajedno sa drugim pravnim ili fizičkim licem, blagovremeno preduzima mjere tehničke i fizičke zaštite željezničke infrastrukture od elementarnih nepogoda radi bezbjednog odvijanja željezničkog saobraćaja.

U slučajevima iz stava 3 ovog člana, upravljač ima pravo da bez posebnog odobrenja vlasnika zemljišta postavlja i održava privremene zaštitne naprave i privremeno odlaže materijal i druga sredstva na zemljištu u zaštitnom pružnom pojasu ako je to potrebno radi preduzimanja mjera za bezbjedno odvijanje željezničkog saobraćaja, odnosno za uspostavljanje željezničkog saobraćaja.

Kad prestanu razlozi iz stava 3 ovog člana, upravljač infrastrukture dužan je da sa zemljišta u zaštitnom pružnom pojasu ukloni privremene zaštitne naprave, materijal i druga sredstva.

Upravljač infrastrukture dužan je da plati vlasniku zemljišta naknadu za korišćenje zemljišta u slučaju iz stava 3 ovog člana, koju sporazumno utvrde.

XVI. INDUSTRIJSKA I LUČKA ŽELJEZNICA

Industrijska željeznica

Član 126

Privredna društva koja vrše prevoz lica i/ili robe za sopstvene potrebe na industrijskim i lučkim željeznicama dužna su da željeznički saobraćaj na ovim željeznicama vrše na način i pod uslovima utvrđenim ovim zakonom.

Društva iz stava 1 ovog člana mogu na svojim željeznicama obavljati i javni prevoz putnika i/ili robe, ako ispunjavaju uslove za željezničke prevoznike utvrđene zakonom.

Priključenje industrijske i lučke željeznice na željezničku infrastrukturu

Član 127

Pruga industrijske i lučke željeznice može se priključiti na željezničku infrastrukturu na osnovu odobrenja Organa uprave.

Odobrenje iz stava 1 ovog člana izdaje se na osnovu saobraćajno-tehničkih uslova za priključenje pruge industrijske željeznice na željezničku infrastrukturu, koje utvrđuje upravljač infrastrukture.

Za izdavanje odobrenja iz stava 2 ovog člana plaća se naknada.

Visinu naknade iz stava 2 ovog člana utvrđuje Vlada.

O izdatim odobrenjima iz stava 2 ovog člana Organ uprave vodi evidenciju.

Tehnički uslovi za industrijsku i lučku željeznicu odnosno industrijski kolosjek

Član 128

Na otvorenoj pruzi industrijske željeznice normalnog kolosjeka, poluprečnik krivine iznosi najmanje 180m, a na glavnom prolaznom kolosjeku najmanje 250m.

Izuzetno od stava 1 ovog člana, poluprečnik krivine na otvorenoj pruzi industrijske željeznice može biti manji od 180m, ali ne manji od 100m, s tim da dio pruge koji se nalazi u krivini mora da ima specijalnu konstrukciju gornjeg stroja koja omogućava bezbjedno kretanje vozova.

Nagib nivelete na utovarno/istovarnim mjestima industrijskog kolosjeka iznosi najviše 1,5‰.

Širina industrijskog kolosjeka iznosi 1435mm, s tim što ne smije biti manja od 1430mm niti veća od 1465mm, uključujući i proširenje kolosjeka u krivini.

Dozvoljeno opterećenje po osovini na pruzi industrijske željeznice normalnog kolosjeka iznosi najmanje 18t.

Shodna primjena

Član 129

Na industrijske željeznice normalnog kolosjeka shodno se primenjuju odredbe čl. 26 do 32, član 50, čl. 52 do 55, čl. 58 do 108, čl. 110 do 122, član 124 ovog zakona.

Industrijski kolosjeci

Član 130

Industrijski kolosjek može se priključiti na željezničku infrastrukturu na osnovu odobrenja Organa uprave.

Saobraćajno-tehničke uslove za priključenje industrijskog kolosjeka na željezničku infrastrukturu i mjere bezbjednosti koje treba sprovesti prilikom priključenja, utvrđuje upravljач infrastrukture.

Odobrenje iz stava 1 ovog člana izdaje se na osnovu saobraćajno-tehničkih uslova iz stava 2 ovog člana.

Za izdavanje odobrenja iz stava 1 ovog člana plaća se naknada.

Visinu naknade iz stava 4 ovog člana utvrđuje Vlada.

Organ uprave vodi evidenciju o izdatim odobrenjima iz stava 1 ovog člana.

Industrijski kolosjek može se priključiti na drugi industrijski kolosjek pod uslovima koje utvrđuje vlasnik industrijskog kolosjeka na koji se priključuje drugi industrijski kolosjek.

Održavanje industrijskog kolosjeka

Član 131

Vlasnik, odnosno korisnik industrijskog kolosjeka odgovoran je za održavanje industrijskog kolosjeka.

Odvojni skretnicu priključka industrijskog kolosjeka, kao i mjesto odvajanja u cjelini, održava upravljač infrastrukture prema obimu radova utvrđenim ugovorom o priključenju.

Troškove održavanja odvojne skretnice snosi vlasnik, odnosno korisnik industrijskog kolosjeka.

Vučna vozila na industrijskim kolosjecima

Član 132

Vučno vozilo vlasnika, odnosno korisnika industrijskog kolosjeka koje se koristi samo na industrijskom kolosjeku, kao i vučno vozilo koje se koristi i za izvlačenje ili dostavu vučenih vozila sa ili na industrijski kolosjek, mora imati dozvolu za korišćenje Organa uprave.

Program održavanja i organizacije rada na industrijskom kolosjeku

Član 133

Vlasnik, odnosno korisnik industrijskog kolosjeka, vučnih i vučenih vozila koja se koriste isključivo na industrijskom kolosjeku dužan je da održava i sačini godišnji program održavanja industrijskog kolosjeka, sa organizacijom rada na industrijskom kolosjeku, uz saglasnost Organa uprave.

Na vučna i vučena vozila vlasnika, odnosno korisnika industrijskog kolosjeka koja izlaze na željezničku infrastrukturu, shodno se primjenjuju čl. 73 do 78 ovog zakona.

Bližu sadržinu programa iz stava 1 ovog člana i uslove koje treba da ispunjavaju zaposleni vlasnika, odnosno korisnika industrijskog kolosjeka za vršenje pojedinih poslova na posluživanju utovarno/istovarnih mjesta propisuje Ministarstvo.

Gradska željeznica, žičara, uspinjača i ski-liftovi

Član 134

Gradska željeznica (metro i dr.), žičara, uspinjača i ski-liftovi su željeznice sa posebnim saobraćajno-tehničkim karakteristikama kojima se vrši javni prevoz putnika i stvari ili samo putnika, odnosno stvari ili lica i stvari za sopstvene potrebe.

Željeznice iz stava 1 ovog člana se projektuju, grade, rekonstruišu i održavaju prema posebnim tehničkim elementima i uslovima u skladu sa odgovarajućim tehničkim propisima i standardima.

Uslove za organizovanje prevoza na željeznicama iz stava 1 ovog člana, tehničke elemente i uslove za izgradnju, rekonstrukciju i održavanje tih željeznica, kao i druge uslove za bezbjedno odvijanje saobraćaja na tim željeznicama propisuje Ministarstvo.

XVII. INSPEKCIJSKI NADZOR

Član 135

Inspekcijski nadzor nad primjenom ovog zakona i podzakonskih akata donijetih na osnovu ovog zakona, vrši ministarstvo, preko inspektora za željeznički saobraćaj (u daljem tekstu: inspektor).

Inspektor, u sprovođenju postupka inspekcijskog nadzora iz stava 1 ovog člana, ima dužnosti i ovlašćenja propisana zakonom kojim se uređuje željeznica, zakonom kojim je uređen inspekcijski nadzor i drugim propisima.

XVIII. KAZNE NE ODREDBE

Član 136

Novčanom kaznom od 7000 do 20000 eura kazniće se za prekršaj pravno lice ako:

- 1) zabranjuje, ograničava ili sprječava stavljanje na tržište sastavnih djelova interoperabilnosti koji su proizvedeni u skladu s ovim zakonom ili zahtijeva ponovno vršenje provjera koje su već izvršene kao dio postupka za izdavanje deklaracije o usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu (član 19 stav 2);
- 2) ne dozvoli prijavljenom tijelu pravo pristupa svim proizvodnim pogonima, skladištima djelova i montažnim pogonima, ili ne da na uvid potrebnu dokumentaciju koja se odnosi na podsistem (član 24 stav 14);
- 3) se strukturni podsistemi sastavnih djelova interoperabilnosti i djelova strukturnih podсистema koriste na željezničkim prugama Crne Gore bez upotrebne dozvole (član 26 stav 1);
- 4) vozilo koje se registruje u Crnoj Gori, ne posjeduje dozvolu za tip vozila, bez obzira na proizvođača (član 27 stav 1);
- 5) obavlja tehnički pregled vozila bez ovlašćenja Ministarstva (član 28 stav 2);
- 6) obnovi ili unaprijedi strukturni podsistem, sastavni dio interoperabilnosti ili element podсистema, a prethodno ne dostavi Organu uprave kompletnu dokumentaciju sa opisom projekta (član 31 stav 1);
- 7) u roku od osam dana od dana povlačenja ne obavijesti Organ uprave o povlačenju vozila iz saobraćaja (član 32 stav 5);
- 8) u roku od osam dana od dana nastanka promjene ne prijavi Organu uprave promjene podataka koje su upisane u registar vozila (član 33 stav 3);
- 9) upravljač infrastrukture ne dostavi podatke ili promjene podataka za upis u registar infrastrukture (član 34 stav 2);
- 10) ne donese Akt kojim se uređuju postupci u okviru sistema za upravljanje bezbjednošću iz člana 40 stav 7 ovog zakona (član 40 stav 8);

- 11) nakon izdavanja sertifikata o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom i sertifikata o bezbjednosti za prevoz ne omogući nadzor Organu uprave nad sistemima za upravljanje bezbjednošću (član 41 st. 1 i 3);
- 12) nema sertifikat o bezbjednosti za prevoz (član 42 stav 1);
- 13) u roku od osam dana od dana nastanka promjene ne obavijesti Organ uprave o promjenama uslova na osnovu kojih je izdat sertifikat o bezbjednosti za prevoz (član 43 stav 4);
- 14) pruža usluge željezničkog prevoza u Crnoj Gori, a nije podnio zahtjev za izdavanje dijela B sertifikata o bezbjednosti za prevoz Organu uprave (član 44 stav 2);
- 15) upravlja željezničkom infrastrukturom a nema sertifikat o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom (član 46 stav 1);
- 16) nema sertifikat o bezbjednosti za upravljanje infrastrukturom industrijske odnosno lučke željeznice (član 47);
- 17) se na željezničkim stanicama ili stajalištima sa prosječnim dnevnim prometom od najmanje 70 vozova i 500 otpremljenih putnika , pristupi vozovima nijesu izvedeni tako da putnici ne idu preko kolosjeka (član 54 stav 1);
- 18) se željeznička pruga, pruga industrijske željeznice, industrijski kolosjek i lučka željeznica ne odvaja ili ne ukršta u željezničkoj stanici (član 55 stav 1);
- 19) pri odvajanju željezničke pruge, pruge industrijske željeznice, industrijskog kolosjeka i lučke željeznice na otvorenoj pruzi, odvojna skretnica nema zaštitni kolosjek i nije osigurana zaštitnim signalima koji se predsignalisu (član 55 stav 2);
- 20) prije početka radova ne obezbijedi mjesto na kojem se izvode radovi (član 57 stav 2);
- 21) po završetku radova sa željezničke pruge ne uklone ostatke materijala, sredstva rada, signale i signalne oznake i druge predmete koji su postavljeni prilikom izvođenja radova (član 57 stav 3);
- 22) kada je kontaktna mreža pod naponom ne odredi izvore opasnosti, zabrane, posebne mjere bezbjednosti pri radu na kontaktnoj mreži, željezničkoj pruzi i pružnim postrojenjima, signalno-sigurnosnim, telekomunikacionim i pogonsko elektroenergetskim postrojenjima (član 59 stav 1);
- 23) na uređajima koji se nalaze u neposrednoj blizini kontakte mreže ne sprovede odgovarajuće mjere zaštite od štetnih električnih uticaja na pojedine uređaje ili njihove djelove (član 59 stav 2);
- 24) službena mjesta iz kojih se vrši upravljanje i regulisanje željezničkog saobraćaja na željezničkoj pruzi u zavisnosti od maksimalne brzine kretanja voza nijesu opremljena signalno-sigurnosnim uređajima i postrojenjima (član 60 stav 1);
- 25) željezničke pruge nijesu opremljene pružnim uređajima kod kojih se uspostavlja radio-veza između osoblja vučnog vozila i osoblja dispečerskog centra za brzine kretanja voza od 100 do 160km/h (član 62 stav 2);
- 26) sastav voza i raspored vozila u vozu ne osiguravaju efikasno kočenje i bezbjedno kretanje voza (član 66 stav 1);
- 27) brzina voza nije prilagođena propisanim brzinama na određenoj željezničkoj pruzi ili na dijelu te pruge, ili je prekoračana maksimalna brzina voza (član 67 stav 2);

- 28) ne vodi evidencije o voznom osoblju, sastavu, kočenju i kretanju voza, kao i o događajima koji utiču ili bi mogli uticati na red vožnje voza ili bezbjednost željezničkog saobraćaja (član 70 stav 1);
- 29) vozila kojima se obavlja prevoz ne ispunjavaju tehničke uslove iz člana 72 ovog zakona;
- 30) vozila nijesu opremljena uređajima za automatsko kočenje voza (član 73 stav 1);
- 31) u slučaju opasnosti lokomotive, putnička kola, motorni vozovi i motorna kola nijesu opremljena uređajima za brzo kočenje (član 73 stav 2);
- 32) u slučaju opasnosti uređaji za brzo kočenje ugrađeni u putničkim i motornim kolima i motornim vozovima, nijesu lako dostupni putnicima (član 73 stav 3);
- 33) ručnim, odnosno pritvrdnim kočnicama nijesu opremljena vučna vozila i putnička kola (član 73 stav 4);
- 34) teretna kola namijenjena prevozu robe koje zahtijevaju naročite mjere opreznosti, ili čijim se posebnim uređajima za smještaj roba mora pažljivo postupati, nijesu opremljena ručnom odnosno pritvrdnom kočnicom (član 73 stav 5);
- 35) lokomotiva, motorni voz, motorna kola i vučno vozilo za posebne namjene nijesu opremljena u skladu sa članom 75 ovog zakona;
- 36) putnička kola nijesu opremljena uređajem za osvjjetljenje, uređajem za grijanje, sanitarno-higijenskim uređajem, uređajem za prelaženje iz kola u kola i aparatom za početno gašenje požara.(član 76);
- 37) svakom vozilu prije početka upotrebe ili korišćenja nije dodijeljeno lice za održavanje koje se upisuje u registar vozila (član 77 stav 1);
- 38) lice zaduženo za održavanje ne vodi posebno dosije za svako vozilo za koje je zaduženo (član 77 stav 3);
- 39) željeznički radnik ne posjeduje uvjerenje o položenom stručnom ispitu (član 80 stav 1);
- 40) dozvoli obavljanje određenih poslova željezničkom radniku koji prilikom provjere znanja nije pokazao odgovarajuće znanje za obavljanje tih poslova ili koji nije pristupio provjeri (član 81 stav 3);
- 41) lice koje upravlja vučnim vozilom ne posjeduje licencu za upravljanje vučnim vozilom i jedan ili više sertifikata (član 83);
- 42) izda sertifikat licu koje nema licencu, nije položio stručni ispit za upravljanje određenom vrstom vučnih vozila i poznavanje željezničke infrastrukture za koju se sertifikat traži; ili ne poznaje jezik, u slučaju obavljanja poslova na željezničkoj infrastrukturi druge države, koji upravljač infrastrukture te države naznači (član 86 stav 1);
- 43) u roku od tri dana od dana oduzimanja sertifikata ne obavijesti Organ uprave o privremeno i trajno oduzetim sertifikatima (član 87 stav 3);
- 44) dozvoli željezničkom radniku obavljanje poslova na koje je raspoređen, iako se na zdravstvenom pregledu utvrdilo da nije zdravstveno sposoban za te poslove ili nije obavio zdravstveni pregled na koji je upućen (95 stav 2);
- 45) ne zabrani željezničkom radniku obavljanje poslova vezanih za bezbjednost željezničkog saobraćaja, iako je u znatnoj mjeri umoran ili bolestan, ili je u takvom psihičkom stanju koje ga čini nesposobnim da obavlja poslove na koje je raspoređen

(član 96 stav 1);

- 46) ukupno radno vrijeme voznog i staničnog osoblja duže od 40 časova u sedmici (član 98 stav 2);
- 47) smjena staničnog osoblja traje duže od 12 časova ili duže od četiri časa u situacijama iz člana 99 stav 2 ovog zakona (član 99 stav 1);
- 48) dnevni odmor staničnog osoblja između dvije uzastopne smjene traje manje od 12 časova (član 100);
- 49) smjena voznog osoblja traje duže od 12 časova ili duže od četiri časa u situacijama iz čl. 103 i 104 ovog zakona;
- 50) dnevni odmor voznog osoblja traje manje od dvostrukog broja časova ostvarenih na radu u prethodnoj smjeni ili manje od 12 časova (član 105 stav 1);
- 51) dnevni odmor voznog osoblja u obrtnoj jedinici iznosi manje od šest časova (član 105 stav 2);
- 52) Komisiji za istraživanje ne omogući slobodan pristup mjestu vanrednog događaja (incident, nesreća, ozbiljna nesreća ili ostale nesreće), vozilima koja su učestvovala u nesreći, infrastrukturnim objektima, objektima i uređajima za upravljanje saobraćajem i signalizacijom (član 118 stav 1 tačka 1);
- 53) na željezničkoj pruži, ispred putnog prelaza, nijesu postavljeni propisani signalni znakovi za obavještanje voznog osoblja o približavanju voza putnom prelazu i obavezi davanja propisanih zvučnih signala sa vučnog vozila (član 119 stav 3);
- 54) kontakti provodnik iznad putnog prelaza u nivou nije postavljen na visini od najmanje 5,5 m, računajući od gornje ivice šine, pod uslovom da se sa obje strane putnog prelaza postave zaštitne kapije za drumska vozila čija ukupna visina, zajedno sa teretom na njemu, prelazi propisanu najveću dozvoljenu visinu na rastojanju od najmanje 8 m od najbliže šine mjereno po osi javnog puta i na visini od najmanje 4,5 m iznad kolovoza puta. (član 120 stav 4);
- 55) na propisanoj udaljenosti od zaštitnih kapija sa jedne i druge strane putnog prelaza nijesu postavljeni odgovarajući znaci zabrane saobraćaja za drumska vozila čija ukupna visina, zajedno sa teretom na njemu, prelazi propisanu najveću dozvoljenu visinu, sa naznakom visine zaštitne kapije radi bezbjednog odvijanja drumskog saobraćaja preko putnog prelaza (član 120 stav 5);
- 56) na putnom prelazu ne sprovede propisane mjere za bezbjedan saobraćaj ili ako se putni prelazi ne održavaju u stanju kojim se obezbjeđuje bezbjedno odvijanje saobraćaja (član 122 stav 1);
- 57) željeznički saobraćaj na industrijskim i lučkim željeznicama ne vrše na način i pod uslovima utvrđenim ovim zakonom (član 126 stav 1);
- 58) ne održava industrijski kolosjek (član 131 stav 1);
- 59) koristi vučno vozilo na industrijskom kolosjeku a ne poseduje dozvolu za korišćenje Organa uprave (član 132).

Za prekršaje iz stava 1 ovog člana kazniće se i odgovorno lice u pravnom licu novčanom kaznom od 500 do 1000 eura.

Za prekršaje iz stava 1 tač. 36, 43, 45, 46 ovog člana kazniće se fizičko lice novčanom

kaznom od 300 do 1000 eura.

Član 137

Novčanom kaznom od 5000 do 15000 eura kazniće se za prekršaj pravno lice ako:

- 1) ne sastavi tehničku dokumentaciju koja se prilaže uz deklaraciju o provjeri podsistema (član 24 stav 6);
- 2) ne označi vozila brojem koji mu je dodijeljen (član 29 stav 3);
- 3) ne dostavi Organu uprave godišnji izvještaj o bezbjednosti željezničkog sistema najkasnije do 30. juna tekuće za prethodnu godinu (član 36 stav 3);
- 4) se signali, signalne oznake i oznake na pruzi ne daju, postavljaju i održavaju tako da ih željeznički radnici i druga lica na koja se odnose mogu na vrijeme i lako uočiti danju, noću i pri smanjenoj vidljivosti (član 61 stav 3);
- 5) ne dostavi podatke upravljaču infrastrukture koji se odnose na zadatke željezničkih radnika zaposlenih kod tih prevoznika kao i objekte, prostorije i prostore na staničnom području koje koriste u obavljanju svojih zadataka (člana 63 stav 2);
- 6) voz nije opremljen aparatima sa hemijskim sredstvima za gašenje požara i priborom za prvu pomoć, smještenim na lako dostupnim mjestima (član 69 stav 1);
- 7) voz za prevoz putnika nije unutra osvijetljen noću, a u tunelima u kojima vožnja traje duže od jednog minuta i danju (član 69 stav 2);
- 8) se u slučajevima iz člana 86 stav 3 ovog zakona u upravljačnici vučnog vozila ne nalazi mašinovođa koji ima sertifikat za određeni dio željezničke infrastrukture o čemu upravljač infrastrukture nije unaprijed obaviješten (član 86 stav 4);
- 9) ne ažurira sertifikat kad se nosilac sertifikata stručno osposobi za upravljanje drugim tipovima vučnih vozila, odnosno za drugu željezničku infrastrukturu (član 86 stav 11);
- 10) mašinovođi ne obezbijedi pristup podacima registru iz člana 88 st. 1 i 4 ovog zakona (član 88 stav 6);
- 11) u slučaju prestanka radnog odnosa ne izda mašinovođi ovjerenu kopiju sertifikata i ne vrati dokumentaciju iz člana 84 stav 2 ovog zakona (član 89 stav 2);
- 12) željezničkog radnika ne uputi na zdravstveni pregled prije isteka roka propisanog za obavljanje tog pregleda (član 93 stav 2);
- 13) ne uputi željezničkog radnika na vanredni zdravstveni pregled (član 94 stav 1);
- 14) u obrtnim jedinicama ne obezbijedi prostorije za odmor voznog osoblja (član 105 stav 4);
- 15) ne održava i ne sačini godišnji program održavanja industrijskog kolosjeka, sa organizacijom rada na industrijskom kolosjeku (član 133 stav 1).

Za prekršaje iz stava 1 ovog člana kazniće se odgovorno lice u pravnom licu novčanom kaznom od 300 do 800 eura.

Član 138

Novčanom kaznom od 200 do 800 eura kazniće se fizičko lice-željeznički radnik ili drugo lice kada učestvuje u saobraćaju, ako:

- 1) se ne pridržava naređenja, ograničenja, zabrana i upozorenja datih pomoću signalnih znakova (član 61 stav 2);
- 2) upravlja vučnim vozilom a ne posjeduje licencu i jedan ili više sertifikata (član 83);
- 3) tokom upravljanja vučnim vozilom, licenca se ne nalazi u vozilu ili je ne pokaže na zahtjev ovlašćenog lica Organa uprave, lica za vršenje unutrašnjeg nadzora kod željezničkog prevoznika, glavnog istražitelja i inspektora za željeznički saobraćaj (član 84 st. 10 i 11);
- 4) tokom upravljanja vučnim vozilom, kod sebe nema sertifikat ili ga ne pokaže na zahtjev ovlašćenog lica Organa uprave, lica za vršenje unutrašnjeg nadzora kod željezničkog prevoznika, glavnog istražitelja i inspektora za željeznički saobraćaj (član 86 stav 12);
- 5) se prije zasnivanja radnog odnosa u željezničkom saobraćaju ne podvrgne zdravstvenom pregledu (član 91 stav 1);
- 6) se u toku obavljanja poslova na koje je raspoređen osjeća umornim, bolesnim ili je iz drugih razloga nesposoban za dalje obavljanje poslova, o tome ne obavijesti odgovorno lice kod upravljača infrastrukture, odnosno prevoznika i da prestane da obavlja poslove ako ocijeni da ih ne može bezbjedno obavljati.(član 96 stav 2);
- 7) uzima alkoholna pića, opojne droge ili psihoaktivna sredstva za vrijeme obavljanja poslova ili počne sa radom iako u organizmu ima alkohola ili je pod dejstvom opojnih droga, odnosno psihoaktivnih sredstava (član 96 stav 3);
- 8) se ne podvrgne ispitivanju, odnosno zdravstvenom pregledu iz člana 97 stava 1 ovog zakona na koji je upućen (član 97 stav 2);
- 9) ne nosi službeno odijelo prilikom vršenja željezničkog saobraćaja (član 109 stav 1).

XIX. PRELAZNE I ZAVRŠNE ODREDBE

Podzakonski akti

Član 139

Podzakonski akti za sprovođenje ovog zakona donijeće se u roku od dvije godine od dana stupanja na snagu ovog zakona.

Do donošenja propisa iz stava 1 ovog člana primjenjivaće se podzakonski akti donešeni na osnovu Zakona o udruživanju u Zajednicu jugoslovenskih železnica („Službeni list SFRJ“, broj 18/78) i Zakona o bezbjednosti u željezničkom saobraćaju („Službeni list CG“, broj 4/08), ukoliko nijesu u suprotnosti sa ovim zakonom.

Osnivanje Komisije za istraživanje

Član 140

Komisija iz člana 115 ovog zakona obrazovaće se u roku od šest mjeseci od dana stupanja na snagu ovog zakona.

Do obrazovanja Komisije iz stava 1 ovog člana poslove Komisije obavljaće upravljač infrastrukture, željeznički prevoznik i privredno društvo koje obavlja prevoz za sopstvene potrebe.

Važenje dozvola i sertifikata

Član 141

Dozvole za korišćenje željezničkih vozila, djelova i opreme za željeznička vozila, uređaja, djelova i opreme za željezničku infrastrukturu sertifikati i licence izdate do stupanja na snagu ovog zakona ostaju na snazi.

Započeti postupci

Član 142

Postupci koji su pokrenuti prije stupanja na snagu ovog zakona okončaće se po propisima koji su važili do dana stupanja na snagu ovog zakona.

Prestanak važenja

Član 143

Danom stupanja na snagu ovog zakona prestaje da važi Zakon o bezbjednosti u željezničkom saobraćaju („Službeni list CG”, broj 4/08), član 59 Zakona o izmjenama i dopunama Zakona kojima su propisane novčane kazne za prekršaje („Službeni list CG”, broj 40/11) i prestaje primjena Zakona o udruživanju u Zajednicu jugoslovenskih železnica („Službeni list SFRJ”, broj 18/78).

Stupanje na snagu

Član 144

Ovaj zakon stupa na snagu osmog dana od dana objavljivanja u „Službenom listu Crne Gore”.

OBRAZLOŽENJE

I Ustavni osnov

Ustavni osnov za donošenje ovog Zakona sadržan je u odredbama člana 16 tačka 5 Ustava Crne Gore, kojim je propisano da se zakonom u skladu sa Ustavom uređuju pitanja od interesa za Crnu Goru.

II Razlozi za donošenje Zakona

Programom rada Vlade za 2013. godinu, predviđena je izrada Prijedloga Zakona o bezbjednosti i interoperabilnosti željeznice za II kvartal, kao i Nacionalnim programom integracija (NPI) za isti period, a usvajanje na Skupštini Crne Gore za III kvartal 2013. godine.

Donošenjem novog Zakona o bezbjednosti i interoperabilnosti željeznice izvršiće se harmonizacija nacionalnog zakonodavstva sa propisima Evropske unije, što predstavlja ključni prioritet u okviru procesa pristupanja Evropskoj uniji, implementirajući treći paket direktiva vezanih za oblast bezbjednosti željezničkog saobraćaja.

Prijedlog obezbjeđuje očuvanje i unapređenje bezbjednosti željezničkog sistema Crne Gore i postizanje interoperabilnosti u željezničkom sistemu Evropske unije. Osnovna odgovornost za bezbjednost željezničkog sistema je na upravljačima infrastrukture i željezničkim pevoznicima čiji rad reguliše i nadzire regulatorno tijelo odnosno Direkcija za željeznice kao nacionalno tijelo nadležno za bezbjednosti u smislu željezničkog zakonodavstva Evropske unije.

Takođe se prijedlogom Zakona zahtjeva da željeznički prevoznik ima sertifikat o bezbjednosti za prevoz, a upravjač infrastrukture sertifikat o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom. Sertifikatima se utvrđuje da je željeznički prevoznik i upravjač infrastrukture uspostavio sistem upravljanja bezbjednošću kojim se postižu zajednički ciljevi bezbjednosti primjenom zajedničkih bezbjedonosnih metoda.

S ciljem sprječavanja željezničkih nesreća i njihovog ponavljanja potrebno je istražiti tehničke uzroke koji su do njih doveli. Zakonskim prijedlogom obezbjeđeno je nezavisno istraživanje tehničkih uzroka nesreća koje provodi komisija za istraživanje vanrednih događaja.

Zakonskim prijedlogom utvrđuju se osnove za postizanje tehničke usklađenosti, smanjivanje prepreka, kao i poboljšavanje i razvoj usluga u međunarodnom željezničkom saobraćaju u Evropskoj uniji i s trećim zemljama. Usklađenim postupkom za izdavanje upotrebnih dozvola infrastrukturnih podсистema i dozvola za željeznička vozila, i nadzorom ispunjavanja osnovnih zahtjeva (bezbjednost, pouzdanost i dostupnost, zaštita zdravlja i životne sredine, tehnička usklađenost i pristupačnost) doprinosi se ostvarenju interoperabilnosti, odnosno sposobnosti željezničkog sistema za bezbjedan i kontinuiran saobraćaj vozova u Evropskoj uniji.

Zakonskim prijedlogom prenose se jedinstveni uslovi Evropske unije za davanje licenci mašinovođama za upravljanje lokomotivama i vozovima. Licencom za mašinovođe se dokazuje ispunjavanje zdravstvenih zahtjeva, osnovne obuke i stručne osposobljenosti, a sertifikatom se potvrđuje poznavanje infrastrukture, sposobnost upravljanja vozilima i poznavanje jezika.

U zakonski prijedlog prenesene su odredbe važećeg Zakona o bezbjednosti u željezničkom saobraćaju koje se tiču odvijanja i upravljanja saobraćajem, uslova za gradnju i održavanje željezničke infrastrukture, uslova za željezničke radnike i njihovo radno vrijeme, te inspekcijski nadzor.

III Usaglašenost sa evropskim zakonodavstvom i potvrđenim međunarodnim konvencijama

U Prijedlogu Zakona o bezbjednosti i interoperabilnosti na željeznici primijenjeni su propisi Evropske Unije (EU), i to:

32008L0057

Direktiva 2008/57/EZ Evropskog Parlamenta i Savjeta od 17. juna 2008. o interoperabilnosti željezničkog sistema u Zajednici, OJ L 191, 18.7.2008, str. 1–45. (prerađena) uključujući Direktivu Komisije 2011/18/EU od 1. marta 2011. koja mijenja i dopunjuje Aneks II, V i VI Direktive 2008/57/EZ / Directive 2008/57/EC of the European Parliament and of the Council of 17 June 2008 on the interoperability of the rail system within the Community, OJ L 191, 18.7.2008, p. 1–45. (Recast) including Commission Directive 2011/18/EU of 1 March 2011 amending Annexes II, V and VI to Directive 2008/57/EC.

Djelimično usklađeno/Partly harmonized

32007L0059

Direktiva 2007/59/EZ Evropskog parlamenta i Savjeta od 23. oktobra 2007. o sertifikaciji mašinovođa koji upravljaju lokomotivama i vozovima u željezničkom sistemu u Zajednici, OJ L 315, 3.12.2007./Directive 2007/59/EC of the European Parliament and of the Council of 23 October 2007 on the certification of train drivers operating locomotives and trains on the railway system in the Community, OJ L 315, 3.12.2007.

Potpuno usklađeno/Fully harmonized

32004L0049

Direktiva Savjeta 2004/49/EZ od 29. aprila 2004. o bezbjednosti na željeznicama Zajednice, kojom se mijenjaju i dopunjavaju Direktiva Savjeta 95/18/EZ o izdavanju licenci preduzećima za željeznički saobraćaj i Direktiva 2001/14/EZ o dodjeli kapaciteta željezničke infrastrukture i naplati naknada za korišćenje željezničke infrastrukture i bezbjednosnoj sertifikaciji (Direktiva o bezbjednosti), OJ L 164, 30.4.2004., p. 44–113 (sa posljednjom izmjenom Direktiva Evropskog parlamenta i savjeta 2009/149/EZ, OJ L 313, 28.11.2009., p. 65–74.) / Council Directive 2004/49/EC of 29 April 2004 on safety on the Community's railways and amending Council Directive 95/18/EC on the licensing of railway undertakings and Directive 2001/14/EC on the allocation of railway infrastructure capacity and the levying of charges for the use of railway infrastructure and safety certification (Railway Safety Directive), OJ L 164, 30.4.2004, p. 44–113 (last amended by Directive 2009/149/EC of European Parliament and of the Council, OJ L 313, 28.11.2009, p. 65–74.).

Djelimično usklađeno/Partly harmonized

Potpuna usklađenost sa prethodno navednim direktivama će se postići donošenjem podzakonskih akata koji će biti doneseni na osnovu ovog Zakona.

IV Objašnjenje osnovnih pravnih instituta

Prijedlog Zakona o bezbjednosti i interoperabilnosti željeznice, koncipiran je u 19 poglavlja, i to: Osnovne odredbe, Interoperabilnost, Dozvole, Registri željezničkih vozila i

infrastrukture, Upravljanje bezbjednošću u željezničkom saobraćaju, Sertifikat o bezbjednosti za prevoz i sertifikat o bezbjednosti za upravljanje željezničkom, Podsystemi, upravljanje i signalizacija, Regulisanje i upravljanje saobraćajem, Željeznička vozila, Željeznički radnici, Istraživanje vanrednih događaja, Ukrštanje željezničkih pruga i javnih puteva, Unutrašnji red u željezničkom saobraćaju, Zaštita željezničke infrastrukture i vozila, Industrijska i lučka željeznica, Inspekcijski nadzor, Kaznene odredbe i Prelazne i završne odredbe.

Poglavlje I. - Osnovne odredbe

Članovima 1 do 9 Prijedloga Zakona definisan je predmet Zakona, odgovornosti za bezbjednost na industrijskoj i lučkoj željeznici, obavljanje željezničkog saobraćaja, zakonski okvir za regulisanje željezničkog saobraćaja, kao i značenja pojedinih izraza upotrijebljenih u Zakonu pri čemu su pojedini izrazi usklađeni sa značenjima datim direktivama Evropske Unije koji uređuju ovu oblast, čuvanje željezničke pruge, unutrašnja kontrola, izgradnja, rekonstrukcija i atestiranje pruga kao i atestiranje željezničkih vozila.

Poglavlje II. – Interoperabilnost

Članovima od 10 do 25, definisan je željeznički sistem, kao i konvencionalni željeznički sistem i sistem velikih brzina, podsystemi, zahtjevi za interoperabilnost, osnovni zahtjevi za obezbjeđenje interoperabilnosti kao i posebni zahtjevi za obezbjeđivanje interoperabilnosti strukturnih i funkcionalnih podsystema, tehničke specifikacije interoperabilnosti, sastavni djelovi interoperabilnosti, ocjenjivanje usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu, eksploataciono ispitivanje, neusaglašenost sastavnih dijelova interoperabilnosti sa TSI, puštanje u rad podsystema, postupak za izdavanje deklaracije o provjeri podsystema i neuskađenost podsystema sa osnovnim zahtjevima.

Poglavlje III. – Dozvole

Članovima od 26 do 32 uređena je oblast kojom se definiše upotrebna dozvola strukturnog podsystema, dozvola za tip vozila, tehnički pregled vozila, dozvole za korišćenje vozila koja su usklađena sa TSI, dodatna dozvola za korišćenje za vozila koja su usklađena sa TSI, obnavljanje ili unapređenje strukturnog podsystema, sastavnih dijelova interoperabilnosti i elemenata podsystema, kao i oduzimanje i suspenzija dozvole za korišćenje vozila.

Poglavlje IV. – Registri željezničkih vozila i infrastrukture

Članovima 33 i 34 definisani su registar željezničkih vozila i registar infrastrukture.

Poglavlje V. – Upravljanje bezbjednošću u željezničkom saobraćaju

Članovima od 35 do 41 definisana je odgovornost za bezbjednost u željezničkom saobraćaju, kao i zajednički pokazatelji bezbjednosti, zajedničke bezbjedonosne metode, zajednički bezbjedonosni ciljevi, prijavljivanje propisa za bezbjednost, sistem upravljanja bezbjednošću i nadzor nad sistemima za upravljanje bezbjednošću.

Poglavlje VI. – Sertifikat o bezbjednosti za prevoz i sertifikat o bezbjednosti za upravljanje željezničkom

Članovima od 42 do 49 definisani su sertifikati o bezbjednosti za prevoz, način izdavanja sertifikata, priznavanje stranog sertifikata i dodatni sertifikat, oduzimanje sertifikata o bezbjednosti za prevoz, kao i način izdavanja, priznavanje i oduzimanja sertifikata o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom, sertifikat o bezbjednosti za upravljanje infrastrukturom industrijske i lučke željeznice, način izdavanje i oduzimanja sertifikata o bezbjednosti za upravljanje infrastrukturom industrijske i lučke željeznice.

Poglavlje VII. - Podsystemi

Članovima od 50 do 59 definisani su podsystem područje infrastrukture i podsystem područja energija, uključujući njihove tehničke uslove, podjelu pruga, gradnju u pržnom pojasu, instalacije, prostor za putnike, pristup do vozova i službenih mjesta, odvajanje željezničkih pruga, evidencije, mjere bezbjednosti pri izvođenju radova na željezničkoj pruzi i na elektrificiranim prugama.

Poglavlje VIII. – Upravljanje i signalizacija

Članovima od 60 do 62 definisan su tehnički uslovi za signalno-sigurnosne uređaje i za telekomunikacionu mrežu, signali, signalne oznake i oznake na pruzi.

Poglavlje IX. – Regulisanje i upravljanje saobraćajem

Članovima od 63 do 71 definisan je poslovni red stanice, red vožnje, poštovanje reda vožnje, sastav voza, brzina voza, pravila saobraćaja, opremanje i osvijetljavanje voza, evidencije o vozovima i naročite pošiljke.

Poglavlje X. – Željeznička vozila

Članovima od 72 do 78 definisani su tehnički uslovi za željeznička vozila, opremanje željezničkih vozila kočnim uređajima, uređaji koji se ugrađuju na vozila, uređaji i oprema vučnih vozila, putničkih kola, lice zaduženo za održavanje, kao i radionice za odražavanje.

Poglavlje XI. – Željeznički radnici

Članovima od 79 do 109 definisani uslovi za željezničke radnike, stručno osposobljavanje i usavršavanje, provjera stručne osposobljenosti, stručno osposobljavanje mašinovođa, uslovi za sticanje prava na upravljanje vučnim vozilom, licenca za upravljanje vučnim vozilom, oduzimanje licence, sertifikat, oduzimanje sertifikata, registri i razmjena informacija, prestanak radnog odnosa, zdravstvena sposobnost, vrste zdravstvenih pregleda, zdravstvene ustanove, redovni i vanredni zdravstveni pregledi, zabrana obavljanja poslova, ispitivanje sposobnosti za rad željezničkog radnika, ispitivanje alkoholisanosti, radno vrijeme i odmori staničnog i voznog osoblja, trajanje smjena staničnog osoblja, dnevni odmori, kao i unutrašnji nadzor i organizacije unutrašnjeg nadzora.

Poglavlje XII. –Istraživanje vanrednih događaja

Članovima od 110 do 118 definisana su postupanja u slučaju vanrednih događaja, pružanje prve pomoći, pribor za prvu pomoć, uspostavljanje saobraćaja, vanredni događaj, obavljanje istraga nesreća, sastav komisije za istraživanje, baze podataka i prava komisije za istraživanje.

Poglavlje XIII. – Ukrštanje željezničkih pruga i javnih puteva

Članovima od 119 do 122 definisano je ukrštanje pruge i javnog puta, razmak između željezničke pruge i javnog puta i održavanje putnih prelaza.

Poglavlje XIV. – Unutrašnji red u željezničkom saobraćaju

Članovima 123 i 124 propisano je poštovanje unutrašnjeg reda kao i ograničavanje pristupa i kretanja na željezničkom području.

Poglavlje XV. – Zaštita željezničke infrastrukture i vozila

Članom 125 definisane su zabrane koje se moraju poštovati radi bezbjednog odvijanja željezničkog saobraćaja.

Poglavlje XVI. – Industrijska i lučka željeznica

Članovima od 126 do 134 definisana je oblast industrijske i lučke željeznice, priključenje industrijske i lučke željeznice na željezničku infrastrukturu, tehnički uslovi, primjena određenih normi iz zakona koja se odnosi samo na industrijsku i lučku željeznicu industrijski kolosjeci, održavnje industrijskog kolosjeka, vučna vozila na industrijskom kolosjeku kao gradska željeznica, žičara, uspinjača i ski-liftova.

Poglavlje XVII. – Inspekcijski nadzor

Članom 135 definisan je inspekcijski nadzor i način sprovođenja.

Poglavlje XVIII – Kaznene odredbe

Članovima od 136 do 138 propisane su kaznene odredbe, visina novčane kazne za pravna lica, fizičko i i odgovorno lice.

Poglavlje XIX – Prelazne i završe odredbe

Članovima od 139 do 144 definisana je obaveza donošenja podzakonskih akata u roku od dvije godine od dana stupanja na snagu ovog Zakona, prestanak važenja Zakona o bezbjednosti u željezničkom saobraćaju („Sl. list CG”, br. 04/08), kao i dan stupanja na snagu zakona.

**IZJAVA O USKLAĐENOSTI NACRTA/PREDLOGA PROPISA CRNE GORE S PRAVNOM TEKOVINOM
EVROPSKE UNIJE**

Identifikacioni broj Izjave		MSP/IU/PZ/12/07
1. Naziv nacrt/predloga propisa		
- na crnogorskom jeziku	Predlog zakona o bezbjednosti i interoperabilnosti na željeznici	
- na engleskom jeziku	Proposal for the Safety law and interoperability on Railways	
2. Podaci o obrađivaču propisa		
a) Organ državne uprave koji priprema propis		
Organ državne uprave	Ministarstvo saobraćaja i pomorstva	
- Sektor/odsjek	Sektor za željeznički saobraćaj	
- odgovorno lice (ime, prezime, telefon, e-mail)	Rešad Nuhodžić, 020 482 192 resad.nuhodzic@msp.gov.me	
- kontakt osoba (ime, prezime, telefon, e-mail)	Danijela Đorić, 020 482 311 danijela.djoric@msp.gov.me	
b) Pravno lice s javnim ovlaštenjem za pripremu i sprovođenje propisa		
- Naziv pravnog lica	/	
- odgovorno lice (ime, prezime, telefon, e-mail)	/	
- kontakt osoba (ime, prezime, telefon, e-mail)	/	
3. Organi državne uprave koji primjenjuju/sprovode propis		
- Organ državne uprave	Ministarstvo saobraćaja i pomorstva, Direkcija za željeznice	
4. Usklađenost nacrt/predloga propisa s odredbama Sporazuma o stabilizaciji i pridruživanju između Evropske unije i njenih država članica, s jedne strane i Crne Gore, s druge strane (SSP)		
a) Odredbe SSPa s kojima se usklađuje propis		
Glava V, Kretanje radnika, osnivanje privrednih društava, pružanje usluga, kapital, Poglavlje 3, Pružanje usluga, član 61 Glava VIII, Politike saradnje, član 108, Saobraćaj		
b) Stepen ispunjenosti obaveza koje proizilaze iz navedenih odredbi SSPa		
<input checked="" type="checkbox"/>	ispunjava u potpunosti	
<input type="checkbox"/>	djelimično ispunjava	
<input type="checkbox"/>	ne ispunjava	
c) Razlozi za djelimično ispunjenje, odnosno neispunjenje obaveza koje proizilaze iz navedenih odredbi SSPa		
/		
5. Veza nacrt/predloga propisa s Nacionalnim programom za integraciju (NPI) odnosno Nacionalnim programom pristupanja Crne Gore Evropskoj uniji (NPA)		
- NPI/NPA za period	/	
- Poglavlje, potpoglavlje	/	
- Rok za donošenje propisa	/	
- Napomena	/	
6. Usklađenost nacrt/predloga propisa s pravnom tekovinom Evropske unije		
a) Usklađenost s primarnim izvorima prava Evropske unije		
Ne postoji odredba primarnih izvora prava EU sa kojom bi se predlog propisa mogao uporediti radi dobijanja stepena njegove usklađenosti.		
b) Usklađenost sa sekundarnim izvorima prava Evropske unije		
32008L0057		
Direktiva 2008/57/EZ Evropskog parlamenta i Savjeta od 17. juna 2008. o interoperabilnosti željezničkog sistema u Zajednici / Directive 2008/57/EC of the European Parliament and of the Council of 17 June		

2008 on the interoperability of the rail system within the Community, OJ L 191, 18.7.2008,

Djelimično usklađeno / Partly harmonized

32009L0131

Direktiva Komisije 2009/131/EZ od 16. oktobra 2009. o izmjeni Priloga VII. Direktivi 2008/57/EZ Evropskog parlamenta i Savjeta o interoperabilnosti željezničkog sistema u Zajednici / Commission Directive 2009/131/EC of 16 October 2009 amending Annex VII to Directive 2008/57/EC of the European Parliament and of the Council on the interoperability of the rail system within the Community, OJ L 273, 17.10.2009

Potpuno usklađeno / Fully harmonized

32011L0018

Direktiva Komisije 2011/18/EU od 1. marta 2011. o izmjeni Priloga II., V. i VI. Direktive 2008/57/EZ Evropskog parlamenta i Savjeta o interoperabilnosti željezničkog sistema u Zajednici / Commission Directive 2011/18/EU of 1 March 2011 amending Annexes II, V and VI to Directive 2008/57/EC of the European Parliament and of the Council on the interoperability of the rail system within the Community, OJ L 57, 2.3.2011

Potpuno usklađeno / Fully harmonized

32007L0059

Direktiva 2007/59/EZ Evropskog parlamenta i Savjeta od 23. oktobra 2007. o sertifikaciji mašinovođa koji upravljaju lokomotivama i vozovima u željezničkom sistemu u Zajednici / Directive 2007/59/EC of the European Parliament and of the Council of 23 October 2007 on the certification of train drivers operating locomotives and trains on the railway system in the Community, OJ L 315, 3.12.2007.

Djelimično usklađeno / Partly harmonized

32004L0049

Direktiva Savjeta 2004/49/EZ od 29. aprila 2004. o bezbjednosti na željeznicama Zajednice, o izmjenama i dopunama Direktive Savjeta 95/18/EZ o izdavanju licenci preduzećima za željeznički saobraćaj i Direktive 2001/14/EZ o dodjeli kapaciteta željezničke infrastrukture i naplati naknada za korišćenje željezničke infrastrukture i bezbjednosnoj sertifikaciji (Direktiva o bezbjednosti) / Council Directive 2004/49/EC of 29 April 2004 on safety on the Community's railways and amending Council Directive 95/18/EC on the licensing of railway undertakings and Directive 2001/14/EC on the allocation of railway infrastructure capacity and the levying of charges for the use of railway infrastructure and safety certification (Railway Safety Directive), OJ L 164, 30.4.2004.

Djelimično usklađeno / Partly harmonized

32008L0110

Direktiva 2008/110/EZ Evropskog parlamenta i Savjeta od 16. decembra 2008. o izmjenama i dopunama Direktive 2004/49/EZ o sigurnosti željeznica Zajednice (Direktiva o sigurnosti željeznica) / Directive 2008/110/EC of the European Parliament and of the Council of 16 December 2008 amending Directive 2004/49/EC on safety on the Community's railways (Railway Safety Directive) OJ L 345, 23.12.2008,

Djelimično usklađeno / Partly harmonized

32009L0149

Direktiva Komisije 2009/149/EZ od 27. novembra 2009. o izmjenama Direktive 2004/49/EZ Evropskog parlamenta i Savjeta u vezi sa zajedničkim pokazateljima sigurnosti i zajedničkim metodama izračunavanja troškova nesreće / Commission Directive 2009/149/EC of 27 November 2009 amending Directive 2004/49/EC of the European Parliament and of the Council as regards Common Safety Indicators and common methods to calculate accident costs, OJ L 313, 28.11.2009

Djelimično usklađeno / Partly harmonized

c) Usklađenost s ostalim izvorima prava Evropske unije	
Ne postoji izvor prava EU ove vrste s kojim bi se predlog propisa mogao uporediti radi dobijanja stepena njegove usklađenosti.	
6.1. Razlozi za djelimičnu usklađenost ili neusklađenost nacrtu/predloga propisa Crne Gore s pravnom tekovinom Evropske unije i rok u kojem je predviđeno postizanje potpune usklađenosti	
<p>Potpuna usklađenost s direktivom 32008L0057 će se postići donošenjem podzakonskih akata koji se odnose na: sadržaj, nedostatke, proširenje područja primjene i odstupanja od primjene Tehničke specifikacije interoperabilnosti, rezervne djelove za podsisteme i njihov prelazni period, postupke i metode za ocjenjivanje usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu sastavnih djelova interoperabilnosti, postupak izdavanja upotrebne dozvole strukturnog podsistema i prateću dokumentaciju, način izdavanja dozvole za korišćenje vozila koja su usklađena sa Tehničkom specifikacijom interoperabilnosti i prateću dokumentaciju, postupak izdavanja dozvole za tip vozila, način utvrđivanja tipa vozila, dokumentaciju koja se prilaže uz zahtjev za izdavanje dozvole za tip vozila i obrazac dozvole, način vođenja i sadržaj registra vozila, način vođenja i sadržaj registra infrastrukture.</p> <p>Potpuna usklađenost s direktivom 32007L0059 će se postići donošenjem podzakonskih akata koji se odnose na: program stručnog osposobljavanja željezničkih radnika i način obavljanja stručnog ispita, način izdavanja licence, obrazac licence i zahtjeva za izdavanje licence i dokumentaciju, zdravstvene preglede i podobnost za vršenje tih pregleda, kao i na stručnu osposobljenost, na uslove u pogledu kadra, opreme i prostora organizatora obrazovanja, način vođenja i sadržaj registra izdatih licenci, na uslove za sistem upravljanja bezbjednošću.</p> <p>Potpuna usklađenost s direktivom 32004L0049 će se postići donošenjem podzakonskih akata koji se odnose na: na način izdavanja i obrazac sertifikata o bezbjednosti za prevoz, bliži sadržaj zahtjeva i dokumentacije koja se prilaže uz zahtjev za izdavanje sertifikata o bezbjednosti za prevoz, način izdavanja i obrazac sertifikata o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom i sertifikata o bezbjednosti za upravljanje infrastrukturom industrijske i lučke željeznice, bliži sadržaj zahtjeva i dokumentacije koja se prilaže uz zahtjev za izdavanje tih sertifikata, način vođenja evidencije, način izdavanja, obrazac sertifikata o bezbjednosti za prevoz, tehničku specifikaciju interoperabilnosti, način prikupljanja podataka, analize i čuvanja podataka i sačinjavanja izvještaja, kao i način vođenja baza podataka.</p> <p>Potpuna usklađenost s direktivom 32008L0110 će se postići donošenjem podzakonskog akta koji se odnosi na zajedničke bezbjednosne metode, način prikupljanja podataka, analize i čuvanja podataka i sačinjavanja izvještaja, kao i način vođenja baza podataka.</p> <p>Potpuna usklađenost s direktivom 32009L0149 će se postići donošenjem podzakonskog akta koji se odnosi na bliži sadržaj godišnjeg izvještaja o bezbjednosti i zajedničke pokazatelje bezbjednosti i metode za izračunavanje ekonomskih posljedica nesreća.</p> <p>Rok za postizanje potpune usklađenosti je II kvartal 2015.</p>	
7. Ukoliko ne postoje odgovarajući propisi Evropske unije s kojima je potrebno obezbijediti usklađenost konstatovati tu činjenicu	
/	
8. Navesti pravne akte Savjeta Evrope i ostale izvore međunarodnog prava korišćene pri izradi nacrtu/predloga propisa	
COTIF Convention concerning International Carriage by Rail	Konvencija o međunarodnim željezničkim prevozima
9. Navesti da li su navedeni izvori prava Evropske unije, Savjeta Evrope i ostali izvori međunarodnog prava prevedeni na crnogorski jezik (prevode dostaviti u prilogu)	
Navedeni izvori prava EU su prevedeni na hrvatski jezik, dok je izvor međunarodnog prava preveden na	

crnogorski jezik.	
10. Navesti da li je nacrt/predlog propisa iz tačke 1 Izjave o usklađenosti preveden na engleski jezik (prevod dostaviti u prilogu)	
Predlog zakona o bezbjednosti i interoperabilnosti na željeznici nije preveden na engleski jezik.	
11. Učešće konsultanata u izradi nacrt/predloga propisa i njihovo mišljenje o usklađenosti	
U izradi Predloga zakona o željeznici učestvovali su Martin Kerridge (team leader) i Philippe Lamy, konsultanti konsultantske kuće NTU.	
Potpis / ovlašćeno lice obrađivača propisa	Potpis / ministar vanjskih poslova i evropskih integracija
Datum:	Datum:

Prilog obrasca:

1. Prevodi propisa Evropske unije
2. Prevod nacrt/predloga propisa na engleskom jeziku (ukoliko postoji)

TABELA USKLAĐENOSTI

1. Identifikacioni broj (IB) nacarta/predloga propisa		1.1. Identifikacioni broj izjave o usklađenosti i datum utvrđivanja nacarta/predloga propisa na Vladi		
MSP/TU/PZ/12/07		MSP/IU/PZ/12/07		
2. Naziv izvora prava Evropske unije i CELEX oznaka				
Direktiva 2008/57/EZ Evropskog parlamenta i Savjeta od 17. juna 2008. o interoperabilnosti željezničkog sistema u Zajednici – 32008L0057				
Direktiva Komisije 2009/131/EZ od 16. oktobra 2009. o izmjeni Priloga VII. Direktivi 2008/57/EZ Evropskog parlamenta i Savjeta o interoperabilnosti željezničkog sistema u Zajednici – 32009L0131				
Direktiva Komisije 2011/18/EU od 1. marta 2011. o izmjeni Priloga II., V. i VI. Direktive 2008/57/EZ Evropskog parlamenta i Savjeta o interoperabilnosti željezničkog sistema u Zajednici – 32011L0018				
Direktiva 2007/59/EZ Evropskog parlamenta i Savjeta od 23. oktobra 2007. o sertifikaciji mašinovođa koji upravljaju lokomotivama i vozovima u željezničkom sistemu u Zajednici - 32007L0059				
Direktiva Savjeta 2004/49/EZ od 29. aprila 2004. o bezbjednosti na željeznicama Zajednice, o izmjenama i dopunama Direktive Savjeta 95/18/EZ o izdavanju licenci preduzećima za željeznički saobraćaj i Direktive 2001/14/EZ o dodeli kapaciteta željezničke infrastrukture i naplati naknada za korišćenje željezničke infrastrukture i bezbjednosnoj sertifikaciji (Direktiva o bezbjednosti) – 32004L0049				
Direktiva 2008/110/EZ Evropskog parlamenta i Savjeta od 16. decembra 2008. o izmjenama i dopunama Direktive 2004/49/EZ o sigurnosti željeznica Zajednice (Direktiva o sigurnosti željeznica) – 32008L0110				
Direktiva Komisije 2009/149/EZ od 27. novembra 2009. o izmjenama Direktive 2004/49/EZ Evropskog parlamenta i Savjeta u vezi sa zajedničkim pokazateljima sigurnosti i zajedničkim metodama izračunavanja troškova nesreće – 32009L0149				
3. Naziv nacarta/predloga propisa Crne Gore				
Na crnogorskom jeziku		Na engleskom jeziku		
Predlog zakona o bezbjednosti i interoperabilnosti na željeznici		Proposal for the Safety law and interoperability on Railways		
4. Usklađenost nacarta/predloga propisa s izvorima prava Evropske unije				
a)	b)	c)	d)	e)
Odredba i tekst odredbe izvora prava Evropske unije (član, stav, tačka)	Odredba i tekst odredbe nacarta/predloga propisa Crne Gore (član, stav, tačka)	Usklađenost odredbe nacarta/predloga propisa Crne Gore s odredbom izvora prava Evropske unije	Razlog za djelimičnu usklađenost ili neusklađenost	Rok za postizanje potpune usklađenosti
Direktiva 2008/57/EZ				

<p>Član 1 Svrha i područje primjene</p> <p>Ovom Direktivom utvrđuju se uslovi koje je potrebno zadovoljiti za postizanje interoperabilnosti u željezničkom sistemu Zajednice na način usklađen sa odredbama Direktive 2004/49/EZ. Ti se uslovi odnose na projektovanje, izgradnju, puštanje u rad, unapređenje, obnovu, eksploataciju i održavanje djelova ovog sistema, kao i na profesionalne kvalifikacije i zdravstvene i bezbjednosne uslove za osoblje koje učestvuje u eksploataciji i održavanju.</p>	<p>Predmet Član 1</p> <p>Ovim zakonom propisuju se uslovi za bezbjedno i nesmetano odvijanje željezničkog saobraćaja, interoperabilnost i funkcionisanje željezničkog sistema.</p> <p>Željeznički sistem Član 10 stav 1</p> <p>Interoperabilnost je sposobnost željezničkog sistema koja omogućava bezbjedan i neprekidan saobraćaj vozova uz postizanje traženog stepena efikasnosti, a koja se zasniva na regulativnim, tehničkim i operativnim uslovima koji za to moraju biti ispunjeni.</p> <p>Zahtjevi za interoperabilnost Član 14</p> <p>Zahtjevi za obezbjeđenje interoperabilnosti primjenjuju se na projektovanje, gradnju, unaprjeđenje, obnovu, puštanje u rad, eksploataciju i održavanje željezničkog sistema.</p> <p>Zahtjevi iz stava 1 ovog člana primjenjuju se i na stručne, zdravstvene i bezbjednosne zahtjeve za željezničke radnike koji učestvuju u eksploataciji i održavanju željezničkog sistema.</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>		
<p>Težnja ka ispunjenju ovog cilja treba da dovede do utvrđivanja optimalnog nivoa tehničke harmonizacije i da omogući:</p> <p>(a) olakšavanje, poboljšavanje i razvoj usluga u međunarodnom željezničkom transportu u okviru Evropske unije i sa trećim zemljama;</p> <p>(b) doprinos postepenom stvaranju</p>	<p>Nema odgovarajuće odredbe</p>	<p>Neprenosivo</p>		

unutrašnjeg tržišta opreme i usluga za izgradnju, obnovu, unapređenje i eksploataciju željezničkog sistema u Zajednici; (v) doprinos interoperabilnosti željezničkog sistema u Zajednici.				
Države članice mogu iz usvojenih mjera kod primene ove Direktive izuzeti: podzemnu željeznicu, tramvaj i druge sisteme lake željeznice;	Nema odgovarajuće odredbe	Neprenosivo	Crna Gora nema podzemnu željeznicu, tramvaj i druge sisteme lake željeznice;	
mreže koje su funkcionalno odvojene od ostatka željezničkog sistema i koje su namenjene samo za lokalni, gradski ili prigradski prevoz putnika, kao i željezničke prevoznike koji saobraćaju isključivo na ovim mrežama;	Nema odgovarajuće odredbe	Neprenosivo	Crna Gora nema mreže koje su funkcionalno odvojene od ostatka željezničkog sistema i koje su namenjene samo za lokalni, gradski ili prigradski prevoz putnika, kao i željezničke prevoznike koji saobraćaju isključivo na ovim mrežama;	
željezničku infrastrukturu u privatnom vlasništvu i vozila koja isključivo na takvoj infrastrukturi koristi vlasnik za sopstveni prevoz tereta;	Nema odgovarajuće odredbe	Neprenosivo		
infrastrukturu i vozila predviđena isključivo za lokalno korišćenje ili korišćenje u istorijske ili turističke svrhe.	Nema odgovarajuće odredbe	Neprenosivo	Crna Gora nema infrastrukturu i vozila predviđena isključivo za lokalno korišćenje ili korišćenje u istorijske ili turističke svrhe	

<p>Područje primene TSI će se postepeno širiti u skladu s članom 8. na ceo željeznički sistem, uključujući priključne pruge do terminala i glavnih lučkih postrojenja koja upotrebljava ili može da upotrebljava veći broj korisnika, ne dovodeći u pitanje odstupanja od primene TSI iz člana 9.</p>	<p>Nema odgovarajuće odredbe</p>	<p>Neprenosivo</p>		
<p>Član 2 Definicije</p> <p>Za potrebe ove Direktive:</p> <p>a) „transevropski željeznički sistem” je transevropski konvencionalni željeznički sistem i željeznički sistem za velike brzine u skladu sa Prilogom I, tačka 1, odnosno 2;</p>	<p>Nema odgovarajuće odredbe</p>	<p>Neprenosivo</p>		
<p>b) „interoperabilnost” je sposobnost željezničkog sistema da omogući bezbjedan i nesmetan saobraćaj vozova koji ostvaruju potreban stepen izvršenja na prugama. Ta sposobnost zavisi od svih regulatornih, tehničkih i eksploatacionih uslova koji moraju biti ispunjeni da bi se zadovoljili osnovni zahtjevi.</p>	<p>Željeznički sistem Član 10</p> <p>Interoperabilnost je sposobnost željezničkog sistema koja omogućava bezbjedan i neprekidan saobraćaj vozova uz postizanje traženog stepena efikasnosti, a koja se zasniva na regulativnim, tehničkim i operativnim uslovima koji za to moraju biti ispunjeni.</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>		
<p>c) „vozilo” je željezničko vozilo, sa mogućnošću vuče ili bez nje, koje se kreće na sopstvenim točkovima po željezničkoj pruzi. Vozilo se sastoji od jednog ili više strukturnih i funkcionalnih podsistema ili delova takvih podsistema;</p>	<p>Značenje izraza Član 5</p> <p>17) željezničko vozilo je vozilo sa ili bez sopstvenog pogona koje se kreće na sopstvenim točkovima po željezničkim kolosjecima i koje se sastoji od više strukturnih i funkcionalnih podsistema ili djelova tih podsistema;</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>		
<p>d) „mreža” su pruge, stanice, terminali i</p>	<p>Značenje izraza</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>	<p>Materija je detaljno</p>	

<p>sve vrste stabilne opreme potrebne za obezbeđivanje sigurnog i nesmetanog rada željezničkog sistema;</p>	<p>Član 5 13) željeznička mreža je cjelokupna željeznička infrastruktura koju posjeduje i/ili kojom upravlja upravljač infrastrukture;</p>		<p>regulisana i Zakonom o željeznici („Sl. list CG“, broj 27/2013)</p>	
<p>e) „podsistemi“ su rezultat podjele željezničkog sistema, kao što je prikazano u Prilogu II. Ti podsistemi, za koje je potrebno utvrditi osnovne zahtjeve, mogu biti strukturni ili funkcionalni;</p>	<p>Značenje izraza Član 5 42) podsistemi su djelovi željezničkog sistema, za koje je potrebno utvrditi osnovne zahtjeve; Podsistemi Član 13 Željezničke sisteme iz čl. 11 i 12 ovog zakona, čine strukturni i funkcionalni podsistemi</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>		
<p>f) „sastavni djelovi interoperabilnosti“ su sve osnovne komponente i njihove grupe, podsklopovi ili sklopovi uređaja koji se ugrađuju ili su namenjeni ugrađivanju u podsistem od kojeg direktno ili indirektno zavisi interoperabilnost željezničkog sistema. Pojam „sastavni djelovi interoperabilnosti“ obuhvata, kako materijalne objekte, tako i nematerijalne objekte, poput programske opreme.</p>	<p>Značenje izraza Član 5 48) sastavni dio interoperabilnosti je svaki sastavni dio, grupa komponenata, podsklop ili sklop opreme u cjelini, kao i softver, ugrađen ili namijenjen ugradnji u podsistem, od koga interoperabilnost željezničkog sistema zavisi direktno ili indirektno;</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>		
<p>g) „osnovni zahtjevi“ su svi uslovi navedeni u Prilogu III koje treba da ispune željeznički sistem, podsistemi i sastavni djelovi interoperabilnosti, uključujući i interfejse;</p>	<p>Značenje izraza Član 5 39) osnovni zahtjevi su zahtjevi koje treba da ispunjava željeznički sistem, podsistem i sastavni djelovi interoperabilnosti, uključujući i interfejse;</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>		

<p>h) „evropska specifikacija“ je zajednička tehnička specifikacija, evropsko tehničko odobrenje ili nacionalni standard kojim se prenosi evropski standard, kako je definisano u Prilogu XXI Direktive 2004/17/EU;</p>	<p>Značenje izraza Član 5 12) evropska specifikacija je evropska tehnička specifikacija, evropsko tehničko odobrenje ili evropski standard;</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>		
<p>i) „tehnička specifikacija interoperabilnosti“ (TSI) je specifikacija usvojena u skladu sa ovom Direktivom, koja obuhvata svaki podsistem ili dio podсистема u cilju ispunjavanja osnovnih zahtjeva i obezbjeđivanja interoperabilnosti željezničkog sistema;</p>	<p>Tehničke specifikacije interoperabilnosti Član 18 Tehničke specifikacije interoperabilnosti (u daljem tekstu: TSI) su tehnički propisi sa kojima podsistem ili dio podсистема željezničkog sistema mora da bude usaglašen radi ispunjavanja osnovnih zahtjeva i obezbjeđivanja interoperabilnosti željezničkog sistema. TSI iz stava 1 ovog člana donosi Ministarstvo u skladu sa ovim zakonom. TSI iz stava 2 ovog člana izrađuju se u skladu sa evropskim tehničkim specifikacijama i potvrđenim međunarodnim ugovorima.</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>		
<p>j) „prijavljena tela“ su tela odgovorna za ocjenu usaglašenosti ili pogodnosti za upotrebu činilaca inter-operabilnosti ili za „EZ“ postupak verifikacije podсистема;</p>	<p>Značenje izraza Član 5 43) prijavljeno tijelo je tijelo za ocjenjivanje usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu sastavnih dijelova interoperabilnosti i za postupak provjere podсистема koje je prijavljeno Generalnom sekretaru Međuvladine organizacije za međunarodni prevoz željeznicom ili Evropskoj komisiji;</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>		
<p>k) „osnovni parametri“ su svi regulatorni, tehnički ili eksploatacioni uslovi</p>	<p>Značenje izraza Član 5</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>		

<p>koji su ključni za interoperabilnost i kao takvi navedeni u predmetnim TSI;</p>	<p>40) osnovni parametri su svi regulatorni, tehnički ili eksploatacioni uslovi koji su ključni za interoperabilnost i koji su navedeni u tehničkim specifikacijama interoperabilnosti;</p>			
<p>l) „poseban slučaj“ je bilo koji dio željezničkog sistema koji zahtjeva posebne odredbe u TSI, privremene ili konačne, zbog geografskih, topografskih ili urba-nističkih ograničenja, ili ograničenja koja utiču na usklađenost sa postojećim sistemom. On posebno uključuje pruge i mreže izolovane od ostatka Zajednice, tovarni profil, širinu kolosjeka ili razmak između šina, kao i vozila strogo namenjena lokalnoj, regionalnoj ili istorijskoj upotrebi, kao i vozila poreklom iz trećih zemalja ili namenjena za treće zemlje;</p>	<p>Nema odgovarajuće odredbe</p>	<p>Neprenosivo</p>		
<p>m) „unapređenje“ je bilo kakva veća izmena na podsistemu ili delu podsistema kojom se poboljšavaju sveukupne performanse podsistema;</p>	<p>Značenje izraza Član 5 57) unaprjeđenje podsistema (rekonstrukcija) je značajnija izmjena podsistema ili dijela podsistema kojom se poboljšavaju njegove osnovne karakteristike;</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>		
<p>n) „obnova“ je bilo kakva veća zamena na podsistemu ili delu podsistema kojom se ne menjaju sveukupne performanse podsistema;</p>	<p>Značenje izraza Član 5 36) obnova podsistema (rehabilitacija) obuhvata veću zamjenu na podsistemu ili dijelu podsistema kojom se ne mijenjaju njegove osnovne karakteristike</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>		

<p>o) „postojeći željeznički sistem” je struktura sačinjena od pruga i stabilnih postrojenja postojećeg željezničkog sistema, uz vozila svih kategorija i porekla koja saobraćaju na toj infrastrukturi;</p>	<p>Nema odgovarajuće odredbe</p>	<p>Neprenosivo</p>		
<p>p) „zamena u okviru održavanja” je bilo kakva zamena sastavnih delova sa istom funkcijom i performansama u okviru preventivnog ili korektivnog održavanja;</p>	<p>Nema odgovarajuće odredbe</p>	<p>Neprenosivo</p>		
<p>q) „puštanje u rad- saobraćaj” su sve radnje kojima se podsistem ili vozilo stavljaju u njihovu predviđenu upotrebu;</p>	<p>Nema odgovarajuće odredbe</p>	<p>Neprenosivo</p>		
<p>r) „naručilac” je bilo koji subjekt, javni ili privatni, koji naručuje projektovanje i/ili izgradnju, obnovu ili nadogradnju podsistema. Taj subjekt može biti željeznički prevoznik, upravljač infrastrukture ili vlasnik, ili vlasnik koncesije odgovoran za sprovođenje projekta;</p>	<p>Značenje izraza Član 5 34) naručilac je lice koje naručuje projektovanje, gradnju, obnovu ili unapređenje podsistema (organ uprave nadležan za poslove željezničkog saobraćaja (u daljem tekstu: Organ uprave), željeznički prevoznik, upravljač infrastrukture, imalac željezničkog vozila ili koncesionar;</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>		
<p>s) „imalac” je fizičko ili pravno lice koje, budući da je vlasnik vozila ili ima pravo korišćenja vozila koristi vozilo kao prevozno sredstvo i kao takav je zabeležen u nacionalnom registru vozila navedenom u članu 33;</p>	<p>Značenje izraza Član 5 20) imalac vozila je vlasnik ili korisnik željezničkog vozila koji koristi to vozilo kao prevozno sredstvo i koji je upisan u registar željezničkih vozila;</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>		
<p>t) „projekt na naprednom stepenu razvoja” je bilo koji projekt čiji je stepen</p>	<p>Značenje izraza Član 5</p>			

<p>planiranja / izgradnje dostigao tačku gde je promena tehničkih specifikacija neprihvatljiva za određenu državu članicu. Takva prepreka može da bude pravne, ugovorne, privredne, finansijske, društvene ili ekološke prirode i treba da bude dobro opravdana;</p>	<p>45) projekat u poodmakloj fazi razvoja je projekt čiji je stepen planiranja, ili izgradnje dostigao tačku na kojoj je promjena tehničkih specifikacija neprihvatljiva zbog opravdanih pravnih, ugovornih, privrednih, finansijskih, društvenih ili ekoloških prepreka;</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>		
<p>u) „harmonizovani standard” je svaki evropski standard koji je usvojilo jedno od evropskih tela za standardizaciju navedenih u Prilogu I Direktive 98/34/EZ Evropskog parlamenta i Savjeta od 22. juna 1998. koja utvrđuje postupak pribavljanja informacija u oblasti tehničkih standarda i propisa, kao i pravila o uslugama informatičkog društva [16] u okviru mandata Komisije ustanovljenog u skladu sa postupkom navedenim u članu 6 (3) te Direktive, koji, sam po sebi ili zajedno sa drugim standardima pruža rešenje vezano za usklađenost sa pravnim odredbama;</p>	<p>Nema odgovarajuće odredbe</p>	<p>Neprenosivo</p>		
<p>v) „nacionalno tijelo za bezbjednost” je tijelo nadležno za bezbjednost kako je definisano u članu 3(g) Direktive 2004/49/EZ;</p>	<p>Značenje izraza Član 5 53) tijelo za bezbjednost je nacionalno tijelo kojem su povjereni poslovi vezani za bezbjednost na željeznici;</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>		
<p>w) „tip” je tip vozila koji definiše osnovne projektne karakteristike vozila navedene u jedinstvenom sertifikatu o proveru tipa opisanom u modulu B Odluke 93/465/EEZ;</p>	<p>Značenje izraza Član 5 54) tip vozila obuhvata osnovne projektne karakteristike željezničkog vozila odobrene sertifikatom o ispitivanju tipa;</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>		

<p>x) „serija” je određeni broj identičnih vozila jednog tipa;</p>	<p>Značenje izraza Član 5 49) serija željezničkih vozila je skup identičnih vozila istog tipa;</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>		
<p>y) „Agencija” je Evropska agencija za željeznice, utvrđena Odlukom (EV) br. 881/2004 Evropskog parlamenta i Savjeta od 29. aprila 2004. kojom se osniva Evropska agencija za željeznice (Odluka o Agenciji);</p>	<p>Nema odgovarajuće odredbe</p>	<p>Neprenosivo</p>		
<p>z) „lice zaduženo za održavanje” je lice zaduženo za održavanje vozila, upisano kao takvo u nacionalni registar vozila.</p>	<p>Lice zaduženo za održavanje Član 77 Svakom vozilu prije početka upotrebe ili korišćenja mora da bude dodijeljeno lice zaduženo za održavanje u skladu sa COTIF-om koje se upisuje u registar vozila</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>		
<p>Član 3 Opšta usklađenost</p> <p>Ova Direktiva za svaki podsistem sadrži odredbe o sastavnim dijelovima interoperabilnosti, interfejsima i postupcima, kao i uslovima za ukupnu kompatibilnost željezničkog sistema, koji su potrebni za postizanje interoperabilnosti.</p> <p>Odredbe ove Direktive primjenjuju se ne dovodeći u pitanje bilo koju drugu mjerodavnu odredbu Zajednice. Međutim, za ispunjavanje ključnih zahtjeva ove Direktive u slučaju sastavnih dijelova interoperabilnosti, uključujući i interfejse, potrebno je primjenjivati i pojedinačne evropske specifikacije izrađene s tom namjenom.</p>	<p>Predmet Član 1</p> <p>Ovim zakonom propisuju se uslovi za bezbjedno i nesmetano odvijanje željezničkog saobraćaja, interoperabilnost i funkcionisanje željezničkog sistema.</p> <p>Odredbe ovog zakona primjenjuju se na javni prevoz putnika i robe i prevoz lica i robe za sopstvene potrebe u željezničkom saobraćaju.</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>		

<p>Član 4 Osnovni zahtjevi</p> <p>Željeznički sistem, podsistemi i sastavni dijelovi interoperabilnosti, uključujući i interfejse, treba da ispune odgovarajuće osnovne zahtjeve.</p>	<p>Značenje izraza Član 5</p> <p>40) osnovni zahtjevi su zahtjevi koje treba da ispunjava željeznički sistem, podsistem i sastavni dijelovi interoperabilnosti, uključujući i interfejse</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>		
<p>Dodatne tehničke specifikacije navedene u članu 34. Direktive 2004/17/EZ, koje su potrebne za dopunjavanje evropskih specifikacija ili drugih standarda koji se koriste u Zajednici ne smeju da budu u suprotnosti sa osnovnim zahtjevima.</p>	<p>nema odgovarajuće odredbe</p>	<p>Neprenosivo</p>		
<p>POGLAVLJE II. Tehničke specifikacije interoperabilnosti (TSI) Član 5 Sadržaj TSI</p>	<p>Tehničke specifikacije interoperabilnosti Član 18</p> <p>Tehničke specifikacije interoperabilnosti (u daljem tekstu: TSI) su tehnički propisi sa kojima podsistem ili dio pod sistema željezničkog sistema mora da bude usaglašen radi ispunjavanja osnovnih zahtjeva i obezbjeđivanja interoperabilnosti željezničkog sistema. TSI iz stava 1 ovog člana donosi Ministarstvo u skladu sa ovim zakonom. TSI iz stava 2 ovog člana izrađuju se u skladu sa evropskim tehničkim specifikacijama i potvrđenim međunarodnim ugovorima.</p>	<p>Djelimično usklađeno</p>	<p>Potpuna usklađenost će se postići donošenjem podzakonskih akata koji se odnose na sadržaj, nedostatke, proširenje područja primjene i odstupanja od primjene tehničke specifikacije interoperabilnosti.</p>	<p>II kvartal 2015.</p>
<p>Član 6. Usvajanje, dorada i objavljivanje TSI-a</p> <p>1. Nacrt TSI-a i naknadne radne izmjene i dopune TSI-a izrađuje Agencija na osnovu mandata Komisije u skladu s regulatornim</p>	<p>Nema odgovarajuće odredbe</p>	<p>Neprenosivo</p>		

<p>postupkom navedenim u članu 29 (3) ove Direktive. Nacrt se izrađuje u skladu s članovima 3. i 12. Odredbe (EV) br. 881/2004 i u saradnji s radnim skupinama spomenutim u tim članovima.</p> <p>Mjere osmišljene u cilju izmjene manje važnih elemenata ove Direktive, dodacima TSI-u ili izmjenama i dopunama, usvajaju se u skladu s regulatornim postupkom uz pomnu kontrolu navedenim u članu 29(4).</p> <p>Iz neophodnih razloga hitnosti Komisija može koristiti hitni postupak naveden u članu 29 (5).</p> <p>2. Agencija je odgovorna za pripremu pregleda i dogradnje TSI-a i izradu bilo kakvih prijedloga Komisiji u cilju uzimanja u obzir razvoja događaja u tehnologiji ili društvenih zahtjeva. Komisija obavještava odbor iz člana 29. o takvim preporukama.</p> <p>3. Svaki nacrt TSI-a izrađuje se u dva koraka.</p> <p>Kao prvo, Agencija utvrđuje osnovne parametre za TSI, kao i suočavanje s drugim podsistemima i bilo koji druge određene slučajeve prema potrebi. Za svaki od tih parametara i suočavanja predlažu se najviše izvediva alternativna rješenja, popraćena tehničkim i ekonomskim obrazloženjem.</p> <p>Kao drugo, Agencija izrađuje radni TSI na osnovu ovih osnovnih parametara. Ako je odgovarajuće, Agencija uzima u obzir tehnički napredak, već izvršene standardizacije, već uspostavljene radne skupine i priznata znanstvena istraživanja. Nacrtu TSI-a prilaže</p>				
--	--	--	--	--

<p>se cjelovita ocjena troškova i koristi sprovođenja TSI-a; u toj se ocjeni navodi vjerojatan uticaj na sve uključene operatere i privredne subjekte.</p> <p>4. Pri izradi, usvajanju i pregledu svakog TSI-a (uključujući osnovne parametre) uzima se u obzir ocjena troškova i koristi od svih tehničkih rješenja koja se razmatra, zajedno sa suočavanjima među njima, u cilju utvrđivanja i sprovođenja najviše održivog rješenja. Države članice učestvuju u ovoj ocjeni pružanjem potrebnih podataka.</p> <p>5. Odbor naveden u članu 29. mora se redovno obavještavati o radu na TSI-evima. Tokom tog rada, Komisija može na zahtjev odbora izraditi referentne uslove ili korisne preporuke u vezi s osmišljavanjem TSI-a i analize troškova i koristi. Na primjer, Komisija može, na zahtjev države članice, zahtijevati razmatranje alternativnih rješenja te navođenje ocjene troška i koristi tih alternativnih rješenja u izvještaju dodanom nacrtu TSI-a.</p> <p>6. Nakon usvajanja svakog TSI-a, utvrđuje se datum stupanja na snagu tog TSI-a u skladu s regulatornim postupkom uz pomnu kontrolu navedenim u članu 29 (4). U slučaju gdje se različiti podsistemi moraju istovremeno pustiti u rad iz razloga tehničke usklađenosti, datumi stupanja na snagu pripadajućih TSI-a su isti.</p> <p>7. U izradi nacrtu, usvajanju i pregledu TSI-a uzima se u obzir mišljenje korisnika vezano uz svojstva koja imaju izravni uticaj na</p>				
--	--	--	--	--

<p>uslove u kojima koriste podsisteme. U tu se svrhu Agencija savjetuje s udruženjima i tijelima koja predstavljaju korisnike tokom faze izrade nacrtu i pregleda TSI-a. Agencija prilaže nacrtu TSI-a izvještaj o rezultatima tog savjetovanja.</p> <p>Popis udruženja i tijela s kojima se treba savjetovati sastavlja Komisije, nakon savjetovanja s odborom u skladu sa savjetničkim postupkom navedenim u člau 29 (2), a može se preispitati i dograditi na zahtjev države članice ili inicijativu Komisije.</p> <p>8. U izradi nacrtu, usvajanju i pregledu TSI-a uzima se u obzir mišljenje socijalnih partnera vezano uz uslove navedene u člau 5 (3) (g).</p> <p>U tu se svrhu Agencija savjetuje sa socijalnim partnerima prije podnošenja nacrtu TSI-a na usvajanje ili na pregled odboru navedenom u člau 29.</p> <p>Agencija se savjetuje sa socijalnim partnerima u kontekstu Odbora za sektorski dijalog, uspostavljenog u skladu s Odlukom Komisije 98/500/EZ od 20. maja 1998. o uspostavi Odbora za sektorski dijalog radi promovisanja dijaloga između socijalnih partnera na evropskoj razini [18]. Socijalni partneri su dužni dati svoje mišljenje unutar tri mjeseca.</p> <p>9. Kada pregled TSI-a dovede do promjena zahtjeva, nova verzija TSI-a mora osigurati usklađenost s podsistemima puštenim u rad u skladu s prijašnjim verzijama TSI-a.</p> <p>Ako je potrebno novo odobrenje, obnova ili</p>				
---	--	--	--	--

<p>dogradnja ovih podsistema iz valjano opravdanih razloga vezanih uz sigurnost ili interoperabilnost, utvrđuju se odgovarajući rokovi ili u TSI-u ili ih, na odgovarajući način, utvrđuje država članica.</p> <p>10. Komisija objavljuje TSI-e u Službenom listu Evropske zajednice.</p>				
<p>Član 7. Nedostaci TSI-a</p> <p>Član 8. Proširenje područja primjene TSI-a</p> <p>Član 9. Odstupanja</p>	<p>Tehničke specifikacije interoperabilnosti Član 18</p> <p>Tehničke specifikacije interoperabilnosti (u daljem tekstu: TSI) su tehnički propisi sa kojima podsystem ili dio podsistema željezničkog sistema mora da bude usaglašen radi ispunjavanja osnovnih zahtjeva i obezbjeđivanja interoperabilnosti željezničkog sistema.</p> <p>TSI iz stava 1 ovog člana donosi Ministarstvo u skladu sa ovim zakonom.</p> <p>TSI iz stava 2 ovog člana izrađuju se u skladu sa evropskim tehničkim specifikacijama i potvrđenim međunarodnim ugovorima.</p>	<p>Djelimično usklađeno</p>	<p>Potpuna usklađenost će se postići donošenjem podzakonskih akata koji se odnose na sadržaj, nedostatke, proširenje područja primjene i odstupanja od primjene tehničke specifikacije interoperabilnosti.</p>	<p>II kvartal 2015</p>
<p>POGLAVLJE III. INTEROPERABILNI SASTAVNI DJELOVI</p> <p>Član 10. Stavljanje na tržište interoperabilnih sastavnih dijelova</p> <p>1. Države članice preduzimaju sve potrebne korake radi osiguranja da se interoperabilni sastavni dijelovi:</p> <p>(a) stavljaju na tržište samo ako omogućavaju postizanje interoperabilnost</p>	<p>Sastavni djelovi interoperabilnosti Član 19</p> <p>Sastavni djelovi interoperabilnosti mogu biti stavljeni na tržište samo ako:</p> <p>1) obezbjeđuju postizanje interoperabilnosti unutar željezničkog sistema i ako ispunjavaju zahtjeve iz čl. 15 do 17 ovog zakona;</p> <p>2) se koriste u oblasti za koju su namijenjeni i ako se na odgovarajući način ugrađuju i održavaju.</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>		

<p>željezničkog sistema i istovremeno ispunjavaju osnovne zahtjeve;</p> <p>(b) upotrebljavaju u njihovom namijenjenom području upotrebe i da su primjereno instalirani i održavani.</p> <p>Ove odredbe ne smiju ometati stavljanje na tržište ovih interoperabilnih sastavnih dijelova za drugu upotrebu.</p> <p>2. Države članice na svome području i na osnovu ove Direktive ne smiju zabraniti, ograničiti ili spriječiti stavljanje na tržište interoperabilnih sastavnih dijelova za primjenu u željezničkom sistemu ako su isti u skladu s ovom Direktivom. One posebno ne mogu zahtijevati provjere koje su već izvršene kao dio postupka „EZ“ izjave o usklađenosti ili pogodnosti za upotrebu, čiji su elementi navedeni u Prilogu IV.</p>	<p>Ne smije se zabranjivati, ograničavati ili sprječavati stavljanje na tržište sastavnih dijelova interoperabilnosti koji su proizvedeni u skladu sa ovim zakonom, a posebno se ne može zahtijevati ponovno vršenje provjera koje su već izvršene kao dio postupka za izdavanje deklaracije o usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu.</p>			
<p>Član 11</p> <p>Usklađenost ili prikladnost za upotrebu</p> <p>1. Države članice smatraju da su interoperabilni sastavni dijelovi koji imaju „EZ“ izjavu o usklađenosti ili pogodnosti za upotrebu saglasni s osnovnim zahtjevima ove Direktive.</p> <p>2. Svi sastavni dijelovi interoperabilnosti podležu postupku za ocjenu usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu navedenom u odnosnoj TSI i uz njih se prilažu odgovarajući sertifikati.</p> <p>3. Države članice smatraju da interoperabilni sastavni dijelovi ispunjavaju</p>	<p>Ocjenjivanje usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu</p> <p>Član 20</p> <p>Ocjenjivanje usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu sastavnih dijelova interoperabilnosti vrši akreditovano tijelo za ocjenjivanje usaglašenosti (u daljem tekstu: ovlašteno tijelo) ili prijavljeno tijelo koje ovlasti Ministarstvo, na osnovu zahtjeva proizvođača ili njegovog ovlaštenog zastupnika.</p> <p>Ovlašteno tijelo odnosno prijavljeno tijelo potvrđuje usaglašenost i pogodnost za upotrebu sastavnih dijelova interoperabilnosti izdavanjem sertifikata o usaglašenosti i</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>		

<p>osnovne zahtjeve ako su u skladu s zahtjevima navedenim u pripadajućem TSI-u ili u pripadajućoj evropskoj specifikaciji razvijenoj u skladu s tim zahtjevima.</p>	<p>sertifikata o pogodnosti za upotrebu, nakon čega proizvođač ili njegov ovlašćeni zastupnik izdaje deklaraciju o usaglašenosti i deklaraciju o pogodnosti za upotrebu.</p> <p>Kada se na sastavne djelove interoperabilnosti primjenjuju i drugi propisi, deklaracija o usaglašenosti i deklaracija o pogodnosti za upotrebu mora da sadrži konstataciju da sastavni djelovi interoperabilnosti ispunjavaju i zahtjeve iz tih propisa.</p> <p>Sertifikati iz stava 2 ovog člana koje su izdala prijavljena tijela iz država članica Evropske unije ili država ugovornica OTIF-a priznaju se u Crnoj Gori.</p>			
<p>4. Rezervni djelovi za pod-sisteme koji su pušteni u rad nakon stupanja na snagu odgovarajućih TSI mogu se ugraditi ove podsisteme a da se ne podvrgnu postupku navedenom u stavu 2.</p> <p>5. U TSI se može predvidjeti prelazni period za željezničke proizvode koji su prema TSI sastavni djelovi interoperabilnosti i koji su pušteni u promet pre stupanja na snagu TSI. Takvi sastavni djelovi interoperabilnosti moraju ispunjavati zahtjeve člana 10(1).</p>	<p>Tehničke specifikacije interoperabilnosti Član 18</p> <p>Tehničke specifikacije interoperabilnosti (u daljem tekstu: TSI) su tehnički propisi sa kojima podsystem ili dio podsystema željezničkog sistema mora da bude usaglašen radi ispunjavanja osnovnih zahtjeva i obezbjeđivanja interoperabilnosti željezničkog sistema.</p> <p>TSI iz stava 1 ovog člana donosi Ministarstvo u skladu sa ovim zakonom.</p> <p>TSI iz stava 2 ovog člana izrađuju se u skladu sa evropskim tehničkim specifikacijama i potvrđenim međunarodnim ugovorima.</p>	<p>Djelimično usklađeno</p>	<p>Potpuna usklađenost će se postići donošenjem podzakonskog akta koji se odnosi na rezervne djelove za podsisteme i njihov prelazni period.</p>	<p>II kvartal 2015</p>
<p>Član 12</p> <p>Neusklađenost evropskih specifikacija s osnovnim zahtjevima</p> <p>Ako neka država članica ili Komisija smatra da</p>	<p>Nema odgovarajuće odredbe</p>	<p>Neprenosivo</p>		

<p>evropske specifikacije koje se koriste direktno ili indirektno za postizanje ciljeva ove Direktive ne ispunjavaju osnovne zahtjeve, o tome se obavještava odbor naveden u članu 29. i Komisija usvaja najprimjereniju mjeru, koja je:</p> <p>(a) djelimično ili potpuno povlačenje dotičnih specifikacija iz publikacija koje ih sadržavaju, ili njihova izmjena i dopuna, nakon savjetovanja, ako su uključeni evropski standardi, Odbora uspostavljenog u skladu s Direktivom 98/34/EZ, ili</p> <p>(b) izmjena TSI-a u skladu sa članom 7.</p>				
<p>Član 13.</p> <p>Postupak za „EZ“ izjavu o usklađenosti ili pogodnosti za upotrebu</p> <p>1. U cilju utvrđivanja „EZ“ izjave o usklađenosti ili pogodnosti za upotrebu jednog interoperabilnog sastavnog dijela, proizvođač ili njegov ovlašteni predstavnik sa sjedištem u Zajednici primjenjuje odredbe navedene u odnosnim TSI-ima.</p> <p>2. Ako to zahtjeva odgovarajući TSI, ocjenu usaglašenosti ili pogodnosti za upotrebu jednog sastavnhi djelova interoperabilnosti obavlja prijavljeno tijelo kome proizvođač ili njegov ovlašćeni predstavnik sa sedištem u Zajednici podnosi zahtjev.</p> <p>3. U slučaju da su činici interoperabilnosti predmet drugih direktiva Evropske zajednice koje obuhvataju druge aspekte, na „EZ“ deklaraciji o usaglašenosti ili pogodnosti za</p>	<p>Ocjenjivanje usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu</p> <p>Član 20</p> <p>Ocjenjivanje usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu sastavnih djelova interoperabilnosti vrši akreditovano tijelo za ocjenjivanje usaglašenosti (u daljem tekstu: ovlašćeno tijelo) ili prijavljeno tijelo koje ovlasti Ministarstvo, na osnovu zahtjeva proizvođača ili njegovog ovlašćenog zastupnika.</p> <p>Ovlašćeno tijelo odnosno prijavljeno tijelo potvrđuje usaglašenost i pogodnost za upotrebu sastavnih djelova interoperabilnosti izdavanjem sertifikata o usaglašenosti i sertifikata o pogodnosti za upotrebu, nakon čega proizvođač ili njegov ovlašćeni zastupnik izdaje deklaraciju o usaglašenosti i deklaraciju o pogodnosti za upotrebu.</p> <p>Kada se na sastavne djelove interoperabilnosti primjenjuju i drugi propisi, deklaracija o usaglašenosti i deklaracija o</p>	<p>Djelimično usklađeno</p>	<p>Potpuna usklađenost će se postići donošenjem podzakonskog akta koji se odnosi na postupke i metode za ocjenjivanje usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu sastavnih djelova interoperabilnosti.</p>	<p>II kvartal 2015</p>

<p>upotrebu navodi se da ti sastavni djelovi interoperabilnosti takođe ispunjavaju zahtjeve tih drugih direktiva.</p> <p>4. Ako ni proizvođač ni njegov ovlašćeni predstavnik sa sedištem u Zajednici ne ispune obaveze iz stava 1. i 3, te obaveze je dužna da ispuni bilo koja osoba koja pušta sastavni dio interoperabilnosti u promet. U svrhu ove Direktive, iste obaveze važe za bilo koga ko sklapa sastavne djelove interoperabilnosti ili sastavne djelove interoperabilnosti različitog porekla, ili proizvodi sastavne djelove interoperabilnosti za sopstveno korišćenje</p>	<p>pogodnosti za upotrebu mora da sadrži konstataciju da sastavni djelovi interoperabilnosti ispunjavaju i zahtjeve iz tih propisa.</p> <p>Sertifikati iz stava 2 ovog člana koje su izdala prijavljena tijela iz država članica Evropske unije ili država ugovornica OTIF-a priznaju se u Crnoj Gori.</p> <p>Postupke i metode za ocjenjivanje usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu sastavnih djelova interoperabilnosti koji podliježu ocjenjivanju usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu, tehničku dokumentaciju koja prati deklaraciju o usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu i sadržinu deklaracije o usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu propisuje Ministarstvo.</p>			
<p>5. Ne dovodeći u pitanje odredbe člana 14:</p> <p>(a) u svakom slučaju gde država članica ustanovi da je „EZ“ deklaracija o usaglašenosti sastavljena nepropisno, od proizvođača ili njegovog ovlašćenog predstavnika sa sedištem u Zajednici će se zahtjevati, ako je potrebno, da dovede činilac interoperabilnosti u stanje usaglašenosti i otkloni povredu propisa u skladu sa uslovima te države članice;</p> <p>(b) ako se neusaglašenost nastavi, država članica preduzima sve odgovarajuće mjere da ograniči ili zabrani puštanje u promet dotičnog sastavnih djelova interoperabilnosti ili da osigura da je on povučan iz saobraćaja u skladu sa postupcima predviđenim članom</p>	<p>Neusaglašenost sastavnih djelova interoperabilnosti sa TSI</p> <p>Član 22</p> <p>Organ uprave može da ograniči ili zabrani upotrebu sastavnih djelova interoperabilnosti, zabrani njegovu dalju upotrebu ili da naloži njegovo povlačenje sa tržišta ukoliko se utvrdi:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) da je deklaracija o usaglašenosti nepropisno izdata; 2) da sastavni dio interoperabilnosti koji ima deklaraciju o usaglašenosti ili pogodnosti za upotrebu i koji se koristi za utvrđenu namjenu, ne ispunjava osnovne zahtjeve; 3) da su nepravilno primijenjene TSI, u slučaju gdje se one primjenjuju; 	<p>Potpuno usklađeno</p>		

14.	<p>4) da je TSI, neadekvatna;</p> <p>5) da lice koje je izdalo deklaraciju o usaglašenosti nije dovelo sastavni dio interoperabilnosti u stanje usaglašenosti u roku koji odredi Organ uprave.</p> <p>Rješenje o preduzetim mjerama, dostavlja se licu koje je izdalo deklaraciju o usaglašenosti i prijavljenom tijelu koje je izdalo sertifikat o usaglašenosti.</p> <p>Rješenje iz stava 2 ovog člana je konačno.</p>			
<p style="text-align: center;">Član 14</p> <p style="text-align: center;">Neusklađenost interoperabilnih sastavnih dijelova s osnovnim zahtjevima</p> <p>Ako država članica smatra da je malo verovatno da će sastavni dio interoperabilnosti, koji ima „EZ“ deklaraciju o usaglašenosti ili pogodnosti za upotrebu i koji je pušten u promet, ispunjavati osnovne zahtjeve kod namjeravanog korišćenja, ona preduzima sve potrebne korake za ograničavanje njegovog polja primene, zabranu njegovog korišćenja ili povlačenje sa tržišta. Država članica bez odlaganja obaveštava Komisiju o preduzetim mjerama i daje obrazloženje za svoju odluku, navodeći posebno da li je razlog neusklađenosti:</p> <p>(a) neispunjenost osnovnih zahtjeva;</p> <p>(b) nepravilna primena evropskih specifikacija, u slučaju gde se oslanja na primjenu takvih specifikacija;</p> <p>(v) neadekvatnost evropskih specifikacija.</p>	<p style="text-align: center;">Neusklađenost sastavnih dijelova interoperabilnosti sa TSI</p> <p style="text-align: center;">Član 22</p> <p>Organ uprave može da ograniči ili zabrani upotrebu sastavnih dijelova interoperabilnosti, zabrani njegovu dalju upotrebu ili da naloži njegovo povlačenje sa tržišta ukoliko se utvrdi:</p> <p>1) da je deklaracija o usaglašenosti nepropisno izdata;</p> <p>2) da sastavni dio interoperabilnosti koji ima deklaraciju o usaglašenosti ili pogodnosti za upotrebu i koji se koristi za utvrđenu namjenu, ne ispunjava osnovne zahtjeve;</p> <p>3) da su nepravilno primijenjene TSI, u slučaju gdje se one primjenjuju;</p> <p>4) da je TSI, neadekvatna;</p> <p>5) da lice koje je izdalo deklaraciju o usaglašenosti nije dovelo sastavni dio interoperabilnosti u stanje usaglašenosti u roku koji odredi Organ uprave.</p> <p>Rješenje o preduzetim mjerama, dostavlja se licu koje je izdalo deklaraciju o usaglašenosti i prijavljenom tijelu koje je izdalo sertifikat o</p>	Potpuno usklađeno		

	usaglašenosti. Rješenje iz stava 2 ovog člana je konačno.			
<p>2. Komisija se konsultuje sa zainteresovanim stranama što je pre moguće. U slučaju da posle konsultacije Komisija ustanovi da je mjera opravdana, odmah o tome obaveštava državu članicu koja je preduzela inicijativu, kao i druge države članice. Ako posle konsultacije Komisija ustanovi da mjera nije opravdana, odmah o tome obaveštava državu članicu koja je preduzela inicijativu i proizvođača ili njegovog ovlašćenog predstavnika sa sedištem u Zajednici. U slučaju kad je odluka navedena u stavu 1. opravdana zbog postojanja nedostataka u evropskim specifikacijama, primenjuje se postupak iz člana 12.</p> <p>3. Kada sastavni dio interoperabilnosti sa „EZ“ deklaracijom o usaglašenosti ne ispunjava zahtjeve, nadležna država članica preuzima odgovarajuće mjere protiv onoga ko je sastavio deklaraciju i o tome obaveštava Komisiju i druge države članice.</p> <p>4. Komisija će osigurati da države članice budu obavještene o toku i rezultatima ovog postupka.</p>	Nema odgovarajuće odredbe	Neprenosivo		
<p>POGLAVLJE IV. PODSISTEMI Član 15. Postupak puštanja u rad</p> <p>1. Ne dovodeći u pitanje Poglavlje V, svaka država članica odobrava puštanje u rad onih</p>	<p>Upotrebna dozvola strukturnog podsistema Član 26</p> <p>Strukturni podsistemi sastavnih dijelova interoperabilnosti i dijelovi strukturnih podsistema iz člana 13 stav 2 tač. 1 do 4 ovog zakona mogu se koristiti na osnovu</p>	Djelimično usklađeno	Potpuna usklađenost će se postići donošenjem podzakonskog akata koji se odnosi na postupak izdavanja	II kvartal 2015

<p>strukturnih podsistema koji čine željeznički sistem i koji se nalaze ili eksploatišu na njenom području.</p> <p>U tu svrhu države članice preduzimaju sve odgovarajuće korake da bi osigurale da se ovi podsistemi mogu pustiti u rad samo ako su projektovani, proizvedeni i ugrađeni na način da ispunjavaju konkretne osnovne zahtjeve kada se integrišu u željeznički sistem. One posebno proveravaju:</p> <ul style="list-style-type: none"> - tehničku usklađenost ovih podsistema sa sistemom u koji se integrišu, - bezbjedno integrisanje ovih podsistema u skladu s članovima 4(3) i 6(3) Direktive 2004/49/EZ. <p>Pre puštanja u rad ovih podsistema, svaka država članica provjerava da li su oni u skladu sa odgovarajućim odredbama TSI o eksploataciji i održavanju u datom slučaju.</p> <p>3. Po puštanju u rad podsistema izvode se provjere:</p> <p>(a) za infrastrukturne pod sisteme u kontekstu dodeljivanja i nadzora nad sertifikatom za bezbjednost na osnovu člana 11. Direktive 2004/49/EZ;</p> <p>(b) za vozila u kontekstu dodeljivanja i nadzora nad sertifikatom za bezbjednost na osnovu člana 10. Direktive 2004/49/EZ.</p> <p>U tu se svrhu koriste se postupci ocene i verifikacije propisani u odgovarajućim strukturnim i funkcionalnim TSI.</p>	<p>upotrebne dozvole.</p> <p>Upotrebna dozvola iz stava 1 ovog člana izdaje se u skladu sa zakonom kojim je uređena izgradnja objekata i uređenje prostora.</p> <p>Dozvolu za korišćenje vozila izdaje Organ uprave rješenjem.</p> <p>Dozvola iz stava 3 ovog člana izdaje se nakon provjere:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) tehničke usklađenosti podsistema i njihovih dijelova sa željezničkim sistemom u koji se integrišu; 2) bezbjednosti integracije podsistema; i 3) da li su podsistemi usaglašeni sa zahtjevima TSI koji se odnose na eksploataciju i održavanje podsistema. <p>Dozvola iz stava 3 ovog člana izdaje se u roku od četiri mjeseca od dana podnošenja urednog zahtjeva.</p> <p>Dozvola iz stava 3 ovog člana može da sadrži posebne uslove za korišćenje ili druga ograničenja.</p> <p>Zahtjev za izdavanje dozvole za korišćenje strukturnog podsistema može da podnese proizvođač ili njegov ovlašćeni zastupnik u Crnoj Gori, željeznički prevoznik, imalac vozila i upravljač infrastrukture.</p>		<p>upotrebne dozvole strukturnog podsistema i prateću dokumentaciju.</p>	
---	---	--	--	--

	<p>Evidenciju o izdatim dozvolama iz stava 3 ovog člana vodi Organ uprave.</p> <p>Postupak izdavanja dozvole iz stava 3 ovog člana, dokumentaciju koja se prilaže uz zahtjev za izdavanje dozvole, obrazac dozvole i način vođenja evidencije o izdatim dozvolama propisuje Ministarstvo.</p>			
<p>Član 16.</p> <p>Sloboda kretanja roba za podsisteme</p> <p>Ne dovodeći u pitanje odredbe člana 15(1), države članice na svome području i sa stanovišta vezanog za ovu Direktivu ne smiju zabraniti, ograničiti ili sprečiti izgradnju, puštanje u rad i eksploataciju strukturnih podsistema koji čine željeznički sistem a ispunjavaju osnovne zahtjeve. One posebno ne smiju zahtijevati provjere koje su već izvršene:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ili kao dio postupka koji vodi do „EZ“ deklaracije o verifikaciji, čiji su elementi utvrđeni u Prilogu V, - ili u drugim državama članicama, pre ili posle stupanja na snagu ove Direktive, radi verifikacije usklađenosti sa identičnim zahtjevima u identičnim radnim uslovima. 	<p>Puštanje u rad podsistema Član 23</p> <p>Strukturni podsistemi se projektuju, grade i ugrađuju na način kojim se obezbjeđuje ispunjavanje osnovnih zahtjeva.</p> <p>Ne smije se zabranjivati, ograničavati ili sprječavati izgradnja, puštanje u rad i eksploatacija strukturnih podsistema koji čine željeznički sistem i ispunjavaju osnovne zahtjeve:</p> <ul style="list-style-type: none"> ☐ a posebno se ne može zahtijevati ponovno vršenje provjera koje su već izvršene u postupku za sticanje deklaracije o provjeri; ili ☐ u državama članicama Evropske unije ili državama ugovornicama OTIF-a, u cilju provjere usklađenosti sa identičnim zahtjevima u identičnim radnim uslovima. <p>Postupak za izdavanje deklaracije o provjeri podsistema Član 24 stav 1</p> <p>Sertifikati o provjeri podsistema koje su izdala prijavljena tijela iz država članica Evropske unije ili država ugovornica OTIF-a priznaju se u Crnoj Gori.</p>	Potpuno usklađeno		
Član 17.	Postupak za izdavanje deklaracije o provjeri	Potpuno usklađeno		

<p style="text-align: center;">Usklađenost s TSI-ima i nacionalnim propisima</p> <p>Države članice smatraju da su interoperabilni i usklađeni s osnovnim zahtjevima u vezi s njima oni strukturni podsistemi, koji čine željeznički sistem i obuhvaćeni su „EZ“ deklaracijom o verifikaciji.</p>	<p style="text-align: center;">podsistema Član 24</p> <p>Postupak za izdavanje deklaracije o provjeri podsistema je postupak ocjenjivanja usaglašenosti u kome ovlašćeno odnosno prijavljeno tijelo provjerava i potvrđuje da podsistem ispunjava osnovne zahtjeve i da je u skladu sa TSI.</p> <p>Radi izdavanja deklaracije o provjeri podsistema, podnosilac zahtjeva određuje prijavljeno tijelo koje će izvršiti provjeru podsistema.</p> <p>Podnosilac zahtjeva može biti naručilac ili proizvođač ili njihov ovlašćeni zastupnik.</p> <p>Prijavljeno tijelo provjerava podsistem u sljedećim fazama:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) cjelokupni projekat; 2) gradnji podsistema, uključujući posebno građevinske radove, proizvodnju, sklapanje sastavnih dijelova, podešavanje cijelog podsistema; 3) konačno ispitivanje podsistema. <p>Prijavljeno tijelo, na osnovu raspoloživih informacija u odgovarajućim TSI i registrima iz čl. 33 i 34 ovog zakona, vrši i provjeru interfejsa tog podsistema sa sistemom u koji se ugrađuje.</p> <p>Prijavljeno tijelo dužno je da sastavi tehničku dokumentaciju koja se prilaže uz deklaraciju o provjeri podsistema.</p> <p>Tehnička dokumentacija iz stava 6 ovog člana sadrži podatke o karakteristikama podsistema, uslove i ograničenja korišćenja i uputstva za podešavanje i održavanje i po</p>			
--	--	--	--	--

	<p>potrebi dokumenta kojima se potvrđuje usaglašenost sastavnih djelova interoperabilnosti.</p> <p>Nakon što prijavljeno tijelo izda sertifikat o provjeri podсистема, podnosilac zahtjeva sastavlja deklaraciju o provjeri podсистема.</p> <p>Prijavljeno tijelo može izdati sertifikate o provjeri serije podсистема ili određenih djelova tih podсистема ukoliko je to propisano TSI..</p> <p>Prijavljeno tijelo može, na zahtjev podnosioca , izdati prelaznu izjavu o provjeri (u daljem tekstu: PIP) faze projektovanja (uključujući ispitivanje tipa) ili faze proizvodnje ili određenih djelova podсистема.</p> <p>U slučajevima iz stava 10 ovog člana prijavljeno tijelo izdaje PIP sertifikat, a podnosilac zahtjeva sastavlja PIP deklaraciju. Sertifikati o provjeri podсистема koje su izdala prijavljena tijela iz država članica Evropske unije ili država ugovornica OTIF-a priznaju se u Crnoj Gori.</p>			
<p>Verifikacija interoperabilnosti strukturnog podсистема kao djela željezničkog sistema u skladu sa osnovnim zahtjevima zasniva se upućivanjem na TSI, ukoliko postoje.</p>	<p>Tehničke specifikacije interoperabilnosti Član 18</p> <p>Tehničke specifikacije interoperabilnosti (u daljem tekstu: TSI) su tehnički propisi sa kojima podsystem ili dio podсистема željezničkog sistema mora da bude usaglašen radi ispunjavanja osnovnih zahtjeva i obezbjeđivanja interoperabilnosti željezničkog sistema.</p> <p>TSI iz stava 1 ovog člana donosi Ministarstvo u skladu sa ovim zakonom.</p> <p>TSI iz stava 2 ovog člana izrađuju se u skladu</p>	<p>Djelimično usklađeno</p>	<p>Potpuna usklađenost će se postići donošenjem podzakonskog akta koji se odnosi na Tehničke specifikacije interoperabilnosti.</p>	<p>II kvartal 2015.</p>

	sa evropskim tehničkim specifikacijama i potvrđenim međunarodnim ugovorima.			
Države članice sastavljaju za svaki podsistem spisak tehničkih propisa u upotrebi za ispunjavanje osnovnih zahtjeva i dostavljaju taj spisak Komisiji ako: - ne postoji odgovarajuća TSI, ili - ako je prijavljeno odstupanje na osnovu člana 9, ili - ako poseban slučaj zahtjeva primjenu tehničkih propisa koji nijesu uključeni u odgovarajuću TSI.	nema odgovarajuće odredbe	Neprenosivo		
Taj se spisak dostavlja: - svaki put kad se promeni spisak tehničkih propisa koji je, na osnovu člana 16(3) Direktive 96/48/EZ i člana 16(3) Direktive 2001/16/EZ trebalo da bude prijavljen do 30. aprila 2005, ili - po prijavljivanju odstupanja, ili - po objavljivanju odgovarajuće TSI.	nema odgovarajuće odredbe	Neprenosivo		
Tom prilikom države članice imenuju tela koja su u slučaju ovih tehničkih propisa nadležna za sprovođenje postupka verifikacije navedenog u članu 18.	Ocjenjivanje usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu Član 20 Ocjenjivanje usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu sastavnih djelova interoperabilnosti vrši akreditovano tijelo za ocjenjivanje usaglašenosti (u daljem tekstu: ovlašćeno tijelo) ili prijavljeno tijelo koje ovlasti Ministarstvo, na osnovu zahtjeva proizvođača ili njegovog ovlašćenog zastupnika. Ovlašćeno tijelo odnosno prijavljeno tijelo potvrđuje usaglašenost i pogodnost za upotrebu sastavnih djelova interoperabilnosti	Potpuno usklađeno		

	<p>izdavanjem sertifikata o usaglašenosti i sertifikata o pogodnosti za upotrebu, nakon čega proizvođač ili njegov ovlašćeni zastupnik izdaje deklaraciju o usaglašenosti i deklaraciju o pogodnosti za upotrebu.</p> <p>Kada se na sastavne djelove interoperabilnosti primjenjuju i drugi propisi, deklaracija o usaglašenosti i deklaracija o pogodnosti za upotrebu mora da sadrži konstataciju da sastavni djelovi interoperabilnosti ispunjavaju i zahtjeve iz tih propisa.</p> <p>Sertifikati iz stava 2 ovog člana koje su izdala prijavljena tijela iz država članica Evropske unije ili država ugovornica OTIF-a priznaju se u Crnoj Gori.</p> <p>Postupke i metode za ocjenjivanje usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu sastavnih djelova interoperabilnosti koji podliježu ocjenjivanju usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu, tehničku dokumentaciju koja prati deklaraciju o usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu i sadržinu deklaracije o usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu propisuje Ministarstvo.</p>			
<p>Komisija tu informaciju upućuje Agenciji, koja je zatim objavljuje.</p> <p>Države članice stavljaju na raspolaganje integralni tekst prijavljenih propisa na zahtjev Komisije.</p> <p>Radi sprečavanja stvaranja dodatnih prepreka i radi nastava klasifikacije nacionalnih propisa u skladu sa članom 27, Komisija nadzire uvođenje novih propisa u državama</p>	<p>Nema odgovarajuće odredbe</p>	<p>Neprenosivo</p>		

<p>članicama. Ako Komisija smatra da novi propis prouzrokuje proizvoljnu diskriminaciju ili prikriveno ograničavanje željezničkog saobraćaja između država članica, usvaja se odluka naslovljena na dotičnu državu članicu u skladu sa regulatornim postupkom navedenim u članu 29(3).</p> <p>Države članice mogu odlučiti da ne prijave propise i ograničenja koji su strogo lokalne prirode. U takvim slučajevima, države članice navode takva pravila i ograničenja u registrima infrastrukture iz člana 35.</p>				
<p>Države članice osiguravaju da se obavezujući tehnički propisi objave i učine dostupnim svim upravljačima infrastrukturom, željezničkim prevoznicima i podnosiocima zahtjeva za dozvole za korišćenje, na jasnom jeziku koji mogu razumeti sve zainteresovane strane.</p>	<p>Objavljivanje propisa za bezbjednost Član 39</p> <p>Organ uprave dužan je da na svojoj internet stranici objavljuje propise za bezbjednost u željezničkom saobraćaju.</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>		
<p>Član 18.</p> <p>Postupak za izdavanje „EZ“ izjave o provjeri podsistema</p> <p>U cilju izdavanja „EZ“ deklaracije o verifikaciji podsistema, podnosilac zahtjeva dužan je da pozove prijavljeno tijelo koje je odabrao u tu svrhu da primeni „EZ“ postupak verifikacije naveden u Prilogu VI. Podnosilac zahtjeva može biti naručilac ili proizvođač, ili njihov ovlašćeni predstavnik Zajednici.</p> <p>Zadatak prijavljenog tela odgovornog za „EZ“</p>	<p>Postupak za izdavanje deklaracije o provjeri podsistema Član 24</p> <p>Postupak za izdavanje deklaracije o provjeri podsistema je postupak ocjenjivanja usaglašenosti u kome ovlašćeno odnosno prijavljeno tijelo provjerava i potvrđuje da podsistem ispunjava osnovne zahtjeve i da je u skladu sa TSI.</p> <p>Radi izdavanja deklaracije o provjeri podsistema, podnosilac zahtjeva određuje prijavljeno tijelo koje će izvršiti provjeru podsistema.</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>		

<p>proveru podсистema započinje u fazi projektovanja i obuhvata ceo period proizvodnje sve do faze odobravanja pre nego što se podsystem pusti u rad. Takođe, obuhvata verifikaciju interfejsa predmetnog podсистema sa sistemom u koji se ugrađuje, na osnovu raspoloživih informacija u odgovarajućim TSI i u registrima predviđenim članovima 34. i 35.</p> <p>Prijavljeno tijelo je odgovorno za sastavljanje tehničke dokumentacije koja mora biti priložena uz „EZ“ deklaraciju o verifikaciji podсистema. Ta tehnička dokumentacija mora da sadrži sve neophodne dokumente vezane za karakteristike podсистema i, po potrebi, sve dokumente kojima se potvrđuje usaglašenost činilaca interoperabilnosti. Ona, takođe, treba da sadrži sve elemente vezane za uslove i ograničenja korišćenja i uputstva u vezi sa servisiranjem, stalnim ili periodičnim nadzorom, podešavanjem i održavanjem.</p> <p>Prijavljeno tijelo može izdati prelazne izveštaje o verifikaciji koje se odnose na određene faze postupka provjere ili određene djelove podсистema. U tom se slučaju primenjuje postupak naveden u Prilogu VI.</p> <p>Ako odgovarajuća TSI to omogućava, prijavljeno tijelo može izdati sertifikate o usaglašenosti za seriju podсистema ili određenih delova tih podсистema.</p>	<p>Podnosilac zahtjeva može biti naručilac ili proizvođač ili njihov ovlašćeni zastupnik.</p> <p>Prijavljeno tijelo provjerava podsystem u sljedećim fazama:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) cjelokupni projekat; 2) gradnji podсистema, uključujući posebno građevinske radove, proizvodnju, sklapanje sastavnih dijelova, podešavanje cijelog podсистema; 3) konačno ispitivanje podсистema. <p>Prijavljeno tijelo, na osnovu raspoloživih informacija u odgovarajućim TSI i registrima iz čl. 33 i 34 ovog zakona, vrši i provjeru interfejsa tog podсистema sa sistemom u koji se ugrađuje.</p> <p>Prijavljeno tijelo dužno je da sastavi tehničku dokumentaciju koja se prilaže uz deklaraciju o provjeri podсистema.</p> <p>Tehnička dokumentacija iz stava 6 ovog člana sadrži podatke o karakteristikama podсистema, uslove i ograničenja korišćenja i uputstva za podešavanje i održavanje i po potrebi dokumenta kojima se potvrđuje usaglašenost sastavnih djelova interoperabilnosti.</p> <p>Nakon što prijavljeno tijelo izda sertifikat o provjeri podсистema, podnosilac zahtjeva sastavlja deklaraciju o provjeri podсистema.</p> <p>Prijavljeno tijelo može izdati sertifikate o provjeri serije podсистema ili određenih djelova tih podсистema ukoliko je to</p>			
---	--	--	--	--

	<p>propisano TSI.</p> <p>Prijavljeno tijelo može, na zahtjev podnosioca , izdati prelaznu izjavu o provjeri (u daljem tekstu: PIP) faze projektovanja (uključujući ispitivanje tipa) ili faze proizvodnje ili određenih djelova podсистема.</p> <p>U slučajevima iz stava 10 ovog člana prijavljeno tijelo izdaje PIP sertifikat, a podnositelj zahtjeva sastavlja PIP deklaraciju.</p> <p>Sertifikati o provjeri podсистема koje su izdala prijavljena tijela iz država članica Evropske unije ili država ugovornica OTIF-a priznaju se u Crnoj Gori.</p> <p>Prijavljeno tijelo je dužno da nakon izdavanja sertifikata o provjeri podсистема vrši periodične provjere da li se proizvodnja podсистема obavlja u skladu sa tehničkom dokumentacijom iz stava 6 ovog člana.</p> <p>Pri vršenju provjere prijavljeno tijelo ima pravo pristupa svim proizvodnim pogonima, skladištima djelova, montažnim pogonima i pravo na uvid u potrebnu dokumentacije koja se odnosi na podсистem.</p> <p>Prijavljeno tijelo izdaje proizvođaču izveštaj o izvršenoj provjeri.</p>			
<p>Član 19.</p> <p>Neusklađenost podсистема sa osnovnim zahtjevima</p> <p>Ako država članica smatra da strukturni</p>	<p>Neusklađenost podсистема sa osnovnim zahtjevima</p> <p>Član 25</p> <p>Organ uprave može da naloži vršenje dopunskih provjera i kontrola, ukoliko smatra</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>		

<p>podsystem obuhvaćen „EZ“ deklaracijom o verifikaciji podsystema i sa tehničkom dokumentacijom u prilogu nije potpuno u skladu s ovom Direktivom i, posebno, ako ne ispunjava osnovne zahtjeve, ona može zahtjevati dodatne provjere.</p>	<p>da strukturni podsystem za koji je izdata deklaracija o provjeri podsystema, nije u cjelosti usklađen sa odredbama ovog zakona, a naročito ako podsystem ne ispunjava zahtjeve iz čl. 15 do 17 ovog zakona.</p>			
<p>Država članica koja podnosi zahtjev odmah obavještava Komisiju o svim zatraženim dodatnim proverama i navodi obrazloženje tih provera. Komisija je dužna da se posavetuje sa zainteresovanim stranama.</p> <p>Država članica koja podnosi zahtjev navodi da li je razlog nepotpune usklađenosti s ovom Direktivom:</p> <p>nepodudarnost sa osnovnim zahtjevima ili TSI, ili nepravilna primena TSI-a. U tom slučaju, Komisija odmah obavještava državu članicu o prebivalištu osobe koja je sastavila neispravnu „EZ“ deklaraciju o verifikaciji i traži da država članica preduzme odgovarajuće mjere;</p> <p>neadekvatnost TSI. U tom se slučaju primenjuje postupak za izmene i dopune TSI-a, kako je navedeno u članu 7.</p>	<p>Nema odgovarajuće odredbe</p>	<p>Neprenosivo</p>		
<p>Član 20</p> <p>Puštanje u rad postojećih podsystema nakon obnove ili nadogradnje</p> <p>U slučaju obnove ili unapređenja, naručilac ili proizvođač šalje dotičnoj državi članici dokumentaciju sa opisom projekta. Država članica zatim pregleda tu dokumentaciju i, vodeći računa o strategiji implementacije</p>	<p>Obnavljanje ili unapređenje strukturnog podsystema, sastavnih djelova interoperabilnosti i elementa podsystema</p> <p>Član 31</p> <p>U slučaju obnove ili unaprjeđenja strukturnog podsystema, sastavnih djelova interoperabilnosti i elementa podsystema, naručilac ili proizvođač dostavlja Organu</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>		

<p>naznačenoj u merodavnoj TSI, odlučuje da li obim radova znači da je potrebna nova dozvola za korišćenje u smislu ove Direktive. Takva nova dozvola za korišćenje potrebna je svaki put kada zbog predviđenih radova postoji opasnost od smanjenja ukupnog nivoa bezbjednosti dotičnog pod-sistema. Ako je potrebna nova dozvola, država članica odlučuje u kojoj je meri potrebno primeniti TSI na projekat.</p> <p>Država članica donosi svoju odluku najkasnije četiri mjeseca pošto podnosilac zahtjeva dostavi potpunu dokumentaciju.</p> <p>Ako je potrebna nova dozvola i ako TSI nije primenjena u potpunosti, države članice prijavljuju sledeće informacije Komisiji:</p> <ul style="list-style-type: none"> - razlog zbog kojeg TSI nije u potpunosti primenjena, - tehničke karakteristike primenjene umesto TSI, - tela koja su u slučaju tih karakteristika nadležna za primjenu postupka verifikacije navedenog u članu 18. 	<p>uprave kompletnu dokumentaciju sa opisom projekta, a Organ uprave odlučuje, da li obim radova zahtijeva novu dozvolu za korišćenje strukturnog podsistema, sastavnih dijelova interoperabilnosti ili elemenata podsistema ili novu dozvolu za tip vozila.</p> <p>Nova dozvola za korišćenje strukturnog podsistema potrebna je uvijek kada zbog predviđenih radova postoji opasnost od smanjenja ukupnog nivoa bezbjednosti tog podsistema.</p> <p>U slučaju iz stava 1 ovog člana Organ uprave je dužan da odluči najkasnije četiri mjeseca nakon što naručilac ili proizvođač dostave kompletnu dokumentaciju.</p>			
<p>Komisija saopštava informacije navedene u gornjem stavu Agenciji, koja ih objavljuje.</p>	<p>Nema odgovarajuće odredbe</p>	<p>Neprenosivo</p>		
<p style="text-align: center;">POGLAVLJE V. VOZILA Član 21</p> <p>Odobrenje za upotrebu vozila</p> <p>1. Pre puštanja u saobraćaj nekog vozila na određenoj mreži, ono treba da ima dozvolu za korišćenje koju izdaje nacionalno tijelo za</p>	<p style="text-align: center;">III. DOZVOLE</p> <p>Upotrebna dozvola strukturnog podsistema Član 26</p> <p>Strukturni podsystemi sastavnih dijelova interoperabilnosti i dijelovi strukturnih podsistema iz člana 13 stav 2 tač. 1 do 4 ovog zakona mogu se koristiti na osnovu upotrebne</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>		

<p>bezbjednost nadležno za tu mrežu, osim ako u ovom Poglavlju nije drugačije navedeno.</p> <p>2. Dozvola za korišćenje vozila koje je u skladu sa TSI dodeljuje se u skladu s članovima 22 ili 23.</p>	<p>dozvole.</p> <p>Upotrebna dozvola iz stava 1 ovog člana izdaje se u skladu sa zakonom kojim je uređena izgradnja objekata i uređenje prostora.</p> <p>Dozvolu za korišćenje vozila izdaje Organ uprave rješenjem.</p> <p style="text-align: center;">Dozvola za korišćenje vozila koja su usklađena sa TSI</p> <p style="text-align: center;">Član 29</p> <p>Dozvole za korišćenje vozila namijenjenog međunarodnom saobraćaju izdaju se i na jednom od stranih jezika (engleski, francuski ili njemački).</p> <p>Dozvolu za korišćenje vozila koja se registruju u Crnoj Gori, koja su usaglašena sa TSI izdaje Organ uprave:</p> <p>1) ako je za sve strukturne podsisteme vozila priložena deklaracija o usaglašenosti i deklaracija o pogodnosti za upotrebu, dozvola se izdaje bez dodatnih provjera;</p> <p>2) ako je za vozilo priložena deklaracija o provjeri u skladu sa članom 24 ovog zakona, Organ uprave prije izdavanja dozvole provjerava:</p> <p>☐ tehničku usklađenost između relevantnih strukturnih podсистema vozila i njihovu bezbjednu integraciju;</p> <p>☐ tehničku usklađenost između vozila i mreže na kojoj će saobraćati.</p> <p>Podnosilac zahtjeva za izdavanje dozvole za korišćenje odgovoran je za označavanje vozila brojem koji mu je dodijeljen.</p> <p>Način izdavanja dozvole za korišćenje vozila i dokumentaciju koja se prilaže za izdavanje</p>			
---	---	--	--	--

	dozvole propisuje Ministarstvo.			
3. Dozvola za korišćenje vozila koje nije u skladu sa TSI dodeljuje se u skladu s članovima 24 ili 25.	Nema odgovarajuće odredbe		Materija je predmet regulisanja Zakona o potvrđivanju Protokola od 3. juna 1999. godine o izmjenama Konvencije o međunarodnim željezničkim prevozima (COTIF) od 9. maja 1980. godine (Protokol iz 1999.) i Konvencije o međunarodnim željezničkim prevozima (COTIF) od 9. maja 1980. godine u verziji na osnovu Protokola o izmjenama od 3. juna 1999. godine, „Sl. list CG-Međunarodni ugovori", br. 4/2009	
4. Dozvola za korišćenje vozila koje je usaglašeno sa već odobrenimom tipom vozila izdaje se u skladu s članom 26. 5. Dozvola koju je izdala jedna država članica važi u svim državama članicama, ne dovodeći u pitanje odredbe člana 23 i 25 vezane za dodatna odobrenja. Države članice utvrđuju, usvajanjem posebnih nacionalnih propisa ili odredbi za sprovođenje ove Direktive da li su potrebna dodatna odobranja u skladu sa odgovarajućim odredbama člana 23. u slučaju vozila koja su u skladu sa TSI ili člana 25 za vozila koja nijesu u skladu sa TSI.	Upotrebna dozvola strukturnog podsistema Član 26 Strukturni podsistemi sastavnih dijelova interoperabilnosti i dijelovi strukturnih podsistema iz člana 13 stav 2 tač. 1 do 4 ovog zakona mogu se koristiti na osnovu upotrebne dozvole. Upotrebna dozvola iz stava 1 ovog člana izdaje se u skladu sa zakonom kojim je uređena izgradnja objekata i uređenje prostora. Dozvolu za korišćenje vozila izdaje Organ	Djelimično usklađeno	Potpuna usklađenost će se postići donošenjem podzakonskog akta koji se odnosi na postupak izdavanja upotrebne dozvola strukturnog podsistema i prateću dokumentaciju.	II kvartal 2015

<p>6. Svi zahtjevi za dozvole za korišćenje podležu odluci nacionalnog tela za bezbjednost, u skladu s članovima 22 i 23 ili članovima 24 i 25 U dozvoli za korišćenje mogu se propisivati uslovi korišćenja i druga ograničenja.</p> <p>7. Svaka odluka koju donese nacionalno tijelo za bezbjednost kojom se odbija puštanje u saobraćaj vozila mora biti valjano obrazložena. Podnosilac zahtjeva može u roku od mesec dana od dobijanja negativne odluke da zatraži da nacionalno tijelo za bezbjednost preispita odluku iz opravdanih razloga. Nacionalno tijelo za bezbjednost tada ima dva mjeseca, počevši od prijema žalbe, da potvrdi ili poništi svoju odluku. Ako je potvrđena negativna odluka, podnosilac zahtjeva može zahtjevati da žalbeno tijelo koje je imenovala merodavna država članica na osnovu člana 17(3) Direktive 2004/49/EZ preispita odluku iz opravdanih razloga. Države članice mogu imenovati regulatorno tijelo uspostavljeno u skladu sa članom 30. Direktive 2001/14/EZ u svrhu ovog žalbenog postupka.</p>	<p>uprave rješenjem.</p> <p>Dozvola iz stava 3 ovog člana izdaje se nakon provjere:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) tehničke usklađenosti podsistema i njihovih djelova sa željezničkim sistemom u koji se integrišu; 2) bezbjednosti integracije podsistema; i 3) da li su podsistemi usaglašeni sa zahtjevima TSI koji se odnose na eksploataciju i održavanje podsistema. <p>Dozvola iz stava 3 ovog člana izdaje se u roku od četiri mjeseca od dana podnošenja urednog zahtjeva.</p> <p>Dozvola iz stava 3 ovog člana može da sadrži posebne uslove za korišćenje ili druga ograničenja.</p> <p>Zahtjev za izdavanje dozvole za korišćenje strukturnog podsistema može da podnese proizvođač ili njegov ovlašćeni zastupnik u Crnoj Gori, željeznički prevoznik, imalac vozila i upravljač infrastrukture.</p> <p>Evidenciju o izdatim dozvolama iz stava 3 ovog člana vodi Organ uprave.</p> <p>Postupak izdavanja dozvole iz stava 3 ovog člana, dokumentaciju koja se prilaže uz zahtjev za izdavanje dozvole, obrazac dozvole i način vođenja evidencije o izdatim dozvolama propisuje Ministarstvo.</p> <p>Dodatna dozvola za korišćenje vozila koja su usklađena sa TSI</p>			
---	---	--	--	--

Član 30

Vozila registrovana u drugim državama, koja su potpuno usklađena sa svim TSI koja ne podliježu izdavanju dodatne dozvole za korišćenje, pod uslovom da se upotrebljavaju na mreži koja je usklađena sa TSI ili pod uslovima navedenim u odgovarajućim TSI.

Za vozila iz stava 1 ovog člana koja su dobila dozvolu za korišćenje u drugim državama, ako se ne upotrebljavaju na mreži koja je usklađena sa TSI ili pod uslovima navedenim u odgovarajućim TSI, Organ uprave odlučuje o izdavanju dodatne dozvole za korišćenje tih vozila u Crnoj Gori.

Dozvola iz stava 2 ovog člana izdaje se rješenjem.

Prije izdavanja dozvola iz stava 2 ovog člana, izdaje se dozvola za tip vozila u skladu sa ovim zakonom.

Podnosilac zahtjeva dostavlja Organu uprave tehničku dokumentaciju o vozilu i tipu vozila i njegovom predviđenom korišćenju na mreži Crne Gore koja sadrži:

- 1) dokumentaciju potrebnu za odobrenje tipa vozila;
- 2) deklaraciju o usaglašenosti sa tipom vozila;
- 3) dokaz da je vozilo dobilo dozvolu za korišćenje u zemlji u kojoj je proizvedeno;
- 4) primjerak tehničke dokumentacije o vozilu koja prati deklaraciju o provjeri, informacije o postupku prikupljanja podataka za vozila koja su opremljena brzinomjerom (tahografom);

<p>5) evidencije o održavanju vozila i po potrebi, tehničke izmjene izvršene nakon dobijanja dozvole za korišćenje; i</p> <p>6) dokaze o tehničkim i eksploatacionim karakteristikama koji pokazuju da je vozilo usklađeno sa infrastrukturom i stabilnim postrojenjima, uključujući klimatske uslove, sistem napajanja energijom, sistem kontrole upravljanja i signalizacije, širinu kolosjeka i profile, maksimalnu dopuštenu masu po osovini i ostala ograničenja mreže.</p> <p>Organ uprave prilikom odlučivanja o zahtjevu provjerava tehničku usklađenost vozila i mreže.</p> <p>Organ uprave može zahtijevati dostavljanje dodatnih informacija, analizu rizika ili sprovođenje testova na mreži radi provjere elemenata iz stava 5 ovog člana.</p> <p>Upravljač infrastrukture je dužan da, nakon konsultacije sa podnosiocem zahtjeva, obezbijedi testiranje u roku od tri mjeseca od podnošenja zahtjeva.</p> <p>Prije izdavanja dozvole za korišćenje vozila mora se izvršiti tehnički pregled vozila.</p> <p>Organ uprave odlučuje o izdavanju dozvole iz stava 2 ovog člana:</p> <p>☒ dva mjeseca nakon dostavljanja dokumentacije iz stava 5 ovog člana; ili</p> <p>☒ mjesec dana nakon podnošenja dodatnih informacija ili analize rizika ili rezultata eksploatacionog ispitivanja.</p> <p>Dodatna dozvola za korišćenje ne izdaje se:</p> <p>1) za polovna vozila uvezena iz inostranstva koja su usklađena sa TSI, osim</p>			
--	--	--	--

	<p>ako ne podliježu dodatnim provjerama iz stava 2 ovog člana;</p> <p>2) za vozila odobrena u drugim državama prije stupanja na snagu odgovarajućih TSI, koja:</p> <ul style="list-style-type: none"> ☐ nose oznaku RIC ili RIV; ☐ su odobrena za saobraćaj i obilježena u skladu sa postojećim bilateralnim ili multilateralnim sporazumima između željezničkih prevoznika iz Crne Gore i željezničkih prevoznika iz drugih država. 			
<p>8. U nedostatku odluke nacionalnog tijela za bezbjednost u određenom roku, kako je navedeno u članovima 23(7) i 25(5), puštanje u saobraćaj dotičnog vozila smatra se odobrenim nakon razdoblja od tri mjeseca, koje počinje na kraju tog roka. Dozvole dodeljene u skladu sa ovim stavom važe samo na mreži za koju nadležno nacionalno tijelo za bezbjednost nije reagovalo u propisanom roku.</p>	Nema odgovarajuće odredbe	Neprimjenjivo		
<p>9. Nacionalno tijelo za bezbjednost koje namjerava da poništi dozvolu za korišćenje koju je samo izdalo, ili dozvolu izdatu podnosiocu zahtjeva u skladu sa stavom 8, koristi postupak za reviziju sertifikata za bezbjednost naveden u članu 10(5) Direktive 2004/49/EZ ili, gde je primenjivo, postupak za reviziju sertifikata za bezbjednost naveden u članu 11(2) te Direktive.</p>	Nema odgovarajuće odredbe	Potpuno usklađeno	<p>Odredbe poništavanja dozvole za korišćenje propisani su Konvencijom COTIF (član 10a ATMF), koju je Crna Gora u obavezi da primjenjuje</p>	
<p>10. U slučaju žalbenog postupka nadležno žalbeno tijelo navedeno u stavu 7. može od Agencije zatražiti mišljenje koje se, u tom slučaju, izdaje u roku od mesec dana od</p>	Nema odgovarajuće odredbe	Neprenosivo		

<p>podnošenja zahtjeva i dostavlja se podnosiocu zahtjeva, nadležnom žalbenom telu i nacionalnom telu za bezbjednost koje odbija da izda dozvolu.</p> <p>11. U slučaju vozila koja se kreću između države članice i treće zemlje na mreži čija se širina kolosjeka razlikuje od širine kolosjeka glavne željezničke mreže u Zajednici i za koja se može odobriti odstupanje u skladu sa članom 9(5) ili koja podležu posebnim slučajevima, nacionalni propisi navedeni u članovima 22. i 24. mogu uključivati međunarodne sporazume ako su u skladu sa zakonodavstvom Zajednice.</p>				
<p>12. Dozvole za korišćenje dodeljene pre 19. jula 2008, uključujući dozvole dobijene na osnovu međunarodnih sporazuma, konkretno RIC (Regolamento Internazionale Carrozze) i RIV (Regolamento Internazionale Veicoli), ostaju važeće u skladu s uslovima na osnovu kojih su izdate. Ova odredba ima prednost nad članovima 22. do 25.</p>	<p>Dodatna dozvola za korišćenje vozila koja su usklađena sa TSI Član 30</p> <p>Dodatna dozvola za korišćenje ne izdaje se:</p> <p>1) za polovna vozila uvezena iz inostranstva koja su usklađena sa TSI, osim ako ne podliježu dodatnim provjerama iz stava 2 ovog člana;</p> <p>2) za vozila odobrena u drugim državama prije stupanja na snagu odgovarajućih TSI, koja:</p> <ul style="list-style-type: none"> ☐ nose oznaku RIC ili RIV; ☐ su odobrena za saobraćaj i obilježena u skladu sa postojećim bilateralnim ili multilateralnim sporazumima između željezničkih prevoznika iz Crne Gore i željezničkih prevoznika iz drugih država. 	<p>Potpuno usklađeno</p>		
<p>13. Države članice mogu izdati dozvole za korišćenje jedne serije vozila. U tu svrhu, nacionalna tela za bezbjednost obaveštavaju</p>	<p>Nema odgovarajuće odredbe</p>	<p>Neprenosivo</p>		

<p>podnosioca zahtjeva o postupku koji je potrebno sprovesti.</p> <p>14. Dozvole za korišćenje izdate u skladu sa ovim članom ne dovode u pitanje druge uslove postavljene željezničkim preduzećima i upravljačima infrastrukture za eksploataciju takvih vozila na odgovarajućoj mreži, u skladu sa članovima 9, 10. i 11. Direktive 2004/49/EZ.</p>				
<p>Član 22.</p> <p>Prvo odobrenje za upotrebu vozila saglasno TSI-u</p> <p>Ovaj član se primenjuje na vozila koja su usaglašena sa svim relevantnim TSI koji su na snazi u trenutku njihovog puštanja u saobraćaj, pod uslovom da je značajan dio osnovnih zahtjeva dat u ovim TSI kao i da je odgovarajuća TSI koja se odnosi na željeznička vozila na snazi i da se primenjuje.</p> <p>Prvu dozvolu dodeljuje nacionalno tijelo za bez-bednost na sledeći način:</p> <p>ako su svi strukturni podsistemi vozila odobreni u skladu sa odredbama Poglavlja IV, dozvola se dodeljuje bez dodatnih provera;</p> <p>u slučaju vozila koja imaju sve neophodne „EZ“ deklaracije o verifikaciji, kako je predviđeno članom 18, kriterijumi koje nacionalno tijelo za bezbjednost može da proveri radi izdavanja dozvole za korišćenje mogu se odnositi samo na sledeće:</p> <ul style="list-style-type: none"> - tehničku usklađenost relevantnih podsistema vozila i njihovu bezbednu integraciju u skladu sa članom 15(1), 	<p>Dozvola za korišćenje vozila koja su usklađena sa TSI</p> <p>Član 29</p> <p>Dozvole za korišćenje vozila namijenjenog međunarodnom saobraćaju izdaju se i na jednom od stranih jezika (engleski, francuski ili njemački).</p> <p>Dozvolu za korišćenje vozila koja se registruju u Crnoj Gori, koja su usaglašena sa TSI izdaje Organ uprave:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) ako je za sve strukturne podsisteme vozila priložena deklaracija o usaglašenosti i deklaracija o pogodnosti za upotrebu, dozvola se izdaje bez dodatnih provjera; 2) ako je za vozilo priložena deklaracija o provjeri u skladu sa članom 24 ovog zakona, Organ uprave prije izdavanja dozvole provjerava: <ul style="list-style-type: none"> ☒ tehničku usklađenost između relevantnih strukturnih podsistema vozila i njihovu bezbjednu integraciju; ☒ tehničku usklađenost između vozila i mreže na kojoj će saobraćati. <p>Podnosilac zahtjeva za izdavanje dozvole za korišćenje odgovoran je za označavanje vozila</p>	<p>Djelimično usklađeno</p>	<p>Potpuna usklađenost će se postići donošenjem podzakonskog akta koji se odnosi na način izdavanja dozvole za korišćenje vozila koja su usklađena sa TSI i prateću dokumentaciju.</p>	<p>II kvartal 2015</p>

<ul style="list-style-type: none"> - tehničku usklađenost vozila i dotične mreže, - nacionalne propise koji se primenjuju na otvorena pitanja, - nacionalne propise koji se primenjuju na posebne slučajeve propisno identifikovane u odgovarajućim TSI 	<p>brojem koji mu je dodijeljen.</p> <p>Način izdavanja dozvole za korišćenje vozila i dokumentaciju koja se prilaže za izdavanje dozvole propisuje Ministarstvo.</p>			
<p style="text-align: center;">Član 23.</p> <p style="text-align: center;">Dodatna odobrenja za upotrebu vozila saglasnih TSI-u</p> <p>Vozila potpuno usaglašena sa TSI koje obuhvataju sve aspekte relevantnih podsistema, bez posebnih slučajeva i bez otvorenih pitanja izričito vezanih za tehničku usklađenost vozila i mreže, ne podležu nikakvom dodatnom odobravanju za puštanje u saobraćaj sve dok se kreću mrežama koje su usaglašene sa TSI u drugim državama članicama ili pod uslovima navedenim u pripadajućim TSI.</p> <p>U slučaju vozila puštenih u saobraćaj u skladu sa članom 22, ali za koje ne važi stav 1, države članice odlučuju da li su potrebna dodatna odobravanja za njihovo područje. U tom slučaju, primenjuju se stavovi 3. do 7.</p> <p>Podnosilac zahtjeva dostavlja nacionalnom telu za bezbjednost dokumentaciju o vozilu ili tipu vozila i njegovom predviđenom korišćenju na mreži. Ta dokumentacija mora da sadrži sledeće informacije:</p> <p>dokumentovani dokaz da je puštanje vozila u saobraćaj odobreno u drugoj državi članici u skladu s članom 22;</p>	<p style="text-align: center;">Dodatna dozvola za korišćenje vozila koja su usklađena sa TSI</p> <p style="text-align: center;">Član 30</p> <p>Vozila registrovana u drugim državama, koja su potpuno usklađena sa svim TSI ne podliježu izdavanju dodatne dozvole za korišćenje, pod uslovom da se upotrebljavaju na mreži koja je usklađena sa TSI ili pod uslovima navedenim u odgovarajućim TSI.</p> <p>Za vozila iz stava 1 ovog člana koja su dobila dozvolu za korišćenje u drugim državama, ako se ne upotrebljavaju na mreži koja je usklađena sa TSI ili pod uslovima navedenim u odgovarajućim TSI, Organ uprave odlučuje o izdavanju dodatne dozvole za korišćenje tih vozila u Crnoj Gori.</p> <p>Dozvola iz stava 2 ovog člana izdaje se rješenjem.</p> <p>Prije izdavanja dozvola iz stava 2 ovog člana, izdaje se dozvola za tip vozila u skladu sa ovim zakonom.</p> <p>Podnosilac zahtjeva dostavlja Organu uprave tehničku dokumentaciju o vozilu i tipu vozila i njegovom predviđenom korišćenju na mreži Crne Gore koja sadrži:</p> <p>1) dokumentaciju potrebnu za odobrenje tipa</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>		

<p>primjerak tehničke dokumentacije, kako je navedeno u Prilogu VI. To uključuje, u slučaju vozila opremljenih snimačima podataka, informacije o postupku prikupljanja podataka sa omogućavanjem čitanje i procene, sve dok te informacije nijesu harmonizovane u pripadajućoj TSI;</p> <p>evidencije koje prikazuju istoriju održavanja vozila i, po potrebi, tehničke izmene izvršene po odobravanju;</p> <p>dokaze o tehničkim i eksploatacionim karakteristikama koji pokazuju da je vozilo usklađeno sa infrastrukturom i sta-bilnim postrojenjima, uključujući klimatske uslove, sistem napajanja energijom,, sistem kontrole upravljanja i signalizacije, širinu kolosjeka i slobodni profil, maksimalno dopušteno osovinsko opterećenje i ostala ograničenja mreže.</p> <p>Kriterijumi koje proverava nacionalno tijelo za bezbjednost mogu se odnositi samo na:</p> <ul style="list-style-type: none"> - tehničku usklađenost vozila i dotične mreže, uključujući nacionalne propise koji se primenjuju na otvorena pitanja za obezbeđivanje usklađenosti, - nacionalne propise koji se primenjuju na posebne slučajeve propisno identifikovane u odgo-varajućim TSI. <p>Nacionalno tijelo za bezbjednost definiše, posle konsultacije sa podnosiocem zahtjeva,</p>	<p>vozila;</p> <p>2)deklaraciju o usaglašenosti sa tipom vozila;</p> <p>3)dokaz da je vozilo dobilo dozvolu za korišćenje u zemlji u kojoj je proizvedeno;</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) primjerak tehničke dokumentacije o vozilu koja prati deklaraciju o provjeri, informacije o postupku prikupljanja podataka za vozila koja su opremljena brzinomjerom (tahografom); 2) evidencije o održavanju vozila i po potrebi, tehničke izmjene izvršene nakon dobijanja dozvole za korišćenje; i 3) dokaze o tehničkim i eksploatacionim karakteristikama koji pokazuju da je vozilo usklađeno sa infrastrukturom i stabilnim postrojenjima, uključujući klimatske uslove, sistem napajanja energijom, sistem kontrole upravljanja i signalizacije, širinu kolosjeka i profile, maksimalnu dopuštenu masu po osovini i ostala ograničenja mreže. <p>Organ uprave prilikom odlučivanja o zahtjevu provjerava tehničku usklađenost vozila i mreže.</p>			
--	--	--	--	--

<p>obim i sadržaj dodatnih informacija, analize rizika i zahtjevanih ispitivanja. Upravljač infrastrukture, nakon konsultacije sa podnosiocem zahtjeva, preuzima sve kako bi obezbedio da se sva ispitivanja izvrše u roku od tri mjeseca pošto je podnosilac predao zahtjev. Ako je potrebno, nacionalno tijelo za bezbjednost preuzima potrebne mjere kako bi se obavila ispitivanja.</p> <p>Svi zahtjevi za dozvolu za korišćenje dostavljeni u skladu s ovim članom podležu odluci nacionalnog tela za bezbjednost, koju je potrebno doneti što pre, a najkasnije:</p> <p>(a) dva mjeseca nakon po dostavljanju dokumentacije navedene u stavu 3;</p> <p>(b) po mogućnosti, mesec dana po podnošenju svih dodatnih informacija koje je tražilo nacionalno tijelo za bezbjednost;</p> <p>(v) po mogućnosti, mesec dana po podnošenju rezultata svih ispitivanja koja je zatražilo nacionalno tijelo za bezbjednost.</p>	<p>Organ uprave može zahtijevati dostavljanje dodatnih informacija, analizu rizika ili sprovođenje testova na mreži radi provjere elemenata iz stava 5 ovog člana.</p> <p>Upravljač infrastrukture je dužan da, nakon konsultacije sa podnosiocem zahtjeva, obezbijedi testiranje u roku od tri mjeseca od podnošenja zahtjeva.</p> <p>Prije izdavanja dozvole za korišćenje vozila mora se izvršiti tehnički pregled vozila.</p> <p>Organ uprave odlučuje o izdavanju dozvole iz stava 2 ovog člana:</p> <p>-dva mjeseca nakon dostavljanja dokumentacije iz stava 5 ovog člana; ili</p> <p>-mjesec dana nakon podnošenja dodatnih informacija ili analize rizika ili rezultata eksploatacionog ispitivanja.</p> <p>Dodatna dozvola za korišćenje ne izdaje se:</p> <p>1)za polovna vozila uvezena iz inostranstva koja su usklađena sa TSI, osim ako ne podliježu dodatnim provjerama iz stava 2 ovog člana;</p> <p>2)za vozila odobrena u drugim državama prije stupanja na snagu odgovarajućih TSI, koja:</p> <p>-nose oznaku RIC ili RIV;</p> <p>-su odobrena za saobraćaj i obilježena u skladu sa postojećim bilateralnim ili multilateralnim sporazumima između željezničkih prevoznika iz Crne Gore i</p>			
--	--	--	--	--

	željezničkih prevoznika iz drugih država.			
<p>Član 24.</p> <p>Prvo odobrenje za upotrebu vozila koja nisu saglasna TSI-u</p> <p>Ovaj član se primenjuje na vozila koja nijesu usaglašena sa svim odgovarajućim TSI važećim u trenutku njihovog puštanja u saobraćaj , uključujući i vozila za koja važe odstupanja, ili gde značajan dio osnovnih zahtjeva nije naveden u jednoj ili više TSI.</p> <p>Prvu dozvolu dodeljuje nacionalno tijelo za bez-bednost na sledeći način:</p> <ul style="list-style-type: none"> - za tehničke aspekte koje obuhvata TSI, ako postoji, primenjuje se „EZ“ postupak verifikacije, - za druge tehničke aspekte, primenjuju se nacionalni propisi prijavljeni u skladu sa članom 17(3) ove Direktive i članom 8. Direktive 2004/49/EZ. <p>Ova prva dozvola važi samo na mreži države članice koja je izdala.</p>	Nema odgovarajuće odredbe	Neusklađeno	Potpuna usklađenost će se postići donošenjem podzakonskog akta kojim će regulisati odstupanje od primjenje TSIsa	II kvartal 2015.
<p>Član 25.</p> <p>Dodatna odobrenja za upotrebu vozila koja nisu saglasna TSI-u</p> <p>U slučaju vozila koja su odobrena za puštanje u saobraćaj u jednoj državi članici u skladu s članom 21(12) ili članom 24, druge države članice mogu odlučiti u skladu sa ovim članom da li su na njihovom području potrebna dodatna odobravanja za puštanje u saobraćaj.</p>	Nema odgovarajuće odredbe	Neusklađeno	Potpuna usklađenost će se postići donošenjem podzakonskog akta kojim će regulisati odstupanje od primjenje TSIsa.	II kvartal 2015.

Podnosilac zahtjeva dostavlja nacionalnom telu za bezbjednost tehničku dokumentaciju o vozilu ili tipu vozila, zajedno s podacima o planiranom korišćenju na mreži. Ta dokumentacija mora sadržavati sledeće informacije:

a) dokumentovane dokaze da je korišćenje vozila odobreno u drugoj državi članici, zajedno sa dokumentacijom o primenjenom postupku da bi se pokazalo da vozilo zadovoljava važeće bezbjednosne zahtjeve, uključujući, po potrebi, informacije o odstupanjima korišćenim ili odobrenim u skladu s članom 9;

b) tehničke podatke, program održavanja i eksploatacione karakteristike. To uključuje, u slučaju vozila opremljenih snimačima podataka, informacije o postupku prikupljanja podataka, sa omogućavanjem čitanja i procene, kako je predviđeno članom 20(2) (v) Direktive 2004/49/EZ;

(c) evidenciju u kojoj je prikazana povijest održavanja vozila, i tamo gdje je to primjereno, tehničke izmjene koje su izvedene nakon izdavanja dozvole;

d) dokaze o tehničkim i eksploatacionim karakteristikama koji pokazuju da je vozilo usklađeno sa infrastrukturom i stabilnim postrojenjima, uključujući klimatske uslove, sistem napajanja energijom, sistem kontrole, upravljanja i signalizacije, širinu kolosjeka i slobodni profil, maksimalno dopušteno

<p>osovinsko opterećenje i druga ograničenja mreže.</p> <p>Nacionalna tela za bezbjednost ne smeju dovoditi u pitanje informacije navedene u stavu 2(a) i (b), osim ako mogu dokazati, ne dovodeći u pitanje član 16, postojanje značajnog rizika za bezbjednost. Po usvajanju referentnog dokumenta navedenog u članu 27, nadležno tijelo za bezbjednost ne može se u tom pogledu pozivati na bilo koji propis iz grupe A naveden u tom dokumentu.</p> <p>Nacionalno tijelo za bezbjednost može zahtjevati dodatne informacije, analizu rizika u skladu sa članom 6(3) Direktive 2004/49/EZ ili ispitivanja na mreži kako bi se proverilo da li su informacije navedene u stavu 2(v) i (g) ovog člana u skladu s važećim nacionalnim propisima, koji su prijavljeni Komisiji na osnovu člana 8. Direktive 2004/49/EZ ili člana 17. ove Direktive. Međutim, po usvajanju referentnog dokumenta navedenog u članu 27. ove Direktive, nacionalno tijelo za bezbjednost može vršiti takvu proveru samo na osnovu nacionalnih propisa vezanih za grupu B ili V u tom dokumentu.</p> <p>Nacionalno tijelo za bezbjednost definiše, nakon konsultacija sa podnosiocem zahtjeva, obim i sadržaj dodatnih informacija, analize rizika i potrebnih ispitivanja. Upravljač infrastrukture, posle konsultacija sa podnosiocem zahtjeva, preduzima sve kako bi osigurao da se sva ispitivanja izvrše u roku od tri mjeseca pošto je podnosilac predao</p>				
---	--	--	--	--

<p>zahtjev. Ako je potrebno, tijelo nadležno za bezbjednost preuzima potrebne mjere kako bi se obavila ispitivanja.</p> <p>Svi zahtjevi za dozvole za korišćenje dostavljeni u skladu sa ovim članom podležu odluci nacionalnog tela za bezbjednost, koju je potrebno doneti što pre, a najkasnije: četiri mjeseca po dostavljanju tehničke dokumentacije navedene u stavu 2; po mogućnosti, dva mjeseca po podnošenju dodatnih podataka ili analize rizika koju je tražilo nacionalno tijelo za bezbjednost u skladu sa stavom 4;</p> <p>po mogućnosti, dva mjeseca po podnošenju rezultata ispitivanja koja je tražilo nacionalno tijelo za bezbjednost, u skladu sa stavom 4.</p>				
<p>Član 26.</p> <p>Odobrenje za tip vozila</p> <p>1. Države članice mogu dodeljivati dozvole za tipove vozila.</p> <p>2. Međutim, ako države članice odobre vozilo istovremeno odobravaju i tip vozila.</p> <p>3. Vozilo koje je u skladu sa već odobrenim tipom vozila u državi članici odobrava ta država članica na osnovu deklaracije o usaglašenosti sa tim tipom vozila koju je podneo podnosilac zahtjeva, bez dodatnih provera. Međutim, ako su se promenile relevantne odredbe u TSI i nacionalnim propisima na osnovu kojih je taj tip vozila odobren, države članice odlučuju da li još uvek važi izdate dozvole za tip ili ih treba</p>	<p>Dozvola za tip vozila</p> <p>Član 27</p> <p>Vozila koja se registruju u Crnoj Gori, bez obzira na proizvođača, moraju da imaju dozvolu za tip vozila.</p> <p>Dozvolu za tip vozila izdaje rješenjem Organ uprave.</p> <p>O izdatim dozvolama za tip vozila Organ uprave vodi evidenciju.</p> <p>Organ uprave dužan je da na zahtjev organa druge države u kojoj se traži izdavanje dozvole za tip vozila, dostavi dokumentaciju za taj tip vozila na osnovu koje je izdao dozvolu.</p> <p>Dozvola za tip vozila koji je namijenjen za međunarodni saobraćaj izdaje se i na jednom od stranih jezika</p>	<p>Djelimično usklađeno</p>	<p>Potpuna usklađenost će se postići donošenjem podzakonskog akta koji se odnosi na postupak izdavanja dozvole za tip vozila, način utvrđivanja tipa vozila, dokumentaciju koja se prilaže uz zahtjev za izdavanje dozvole za tip vozila i obrazac dozvole.</p>	<p>II kvartal 2015.</p>

<p>obnoviti. Kriterijumi koje provjerava nacionalno tijelo za bezbjednost u slučaju obnavljanja dozvole za tip mogu se odnositi samo na promjenjene propise. Obnavljanje dozvole za tip ne utiče na dozvole za vozila koja su izdate na osnovu prethodno odobrenih tipova.</p>	<p>(engleski, francuski ili njemački).</p> <p>Organ uprave dužan je da podatke o izdatim dozvolama za tip vozila dostavi Generalnom sekretaru OTIF-a.</p> <p>Postupak izdavanja dozvole za tip vozila, način utvrđivanja tipa vozila, dokumentaciju koja se prilaže uz zahtjev za izdavanje dozvole za tip vozila i obrazac dozvole propisuje Ministarstvo.</p>			
<p>4. Komisija je dužna da do 19. jula 2009. usvoji model deklaracije o usaglašenosti sa tipom na osnovu nacrtu koji je pripremila Agencija i u skladu sa regulatornim postupkom navedenim u članu 29(3).</p> <p>5. Deklaracija o usaglašenosti sa tipom utvrđuje se:</p> <p>(a) za vozila usaglašena sa TSI, u skladu s postupcima verifikacije u relevantnim TSI;</p> <p>(b) za vozila koja nijesu usaglašena sa TSI, u skladu sa postupcima verifikacije kako je definisano u modulima D ili E Odluke 93/465/EEZ. Po potrebi, Komisija može usvojiti ad hoc postupak verifikacije, u skladu sa regulatornim postupkom navedenim u članu 29(3).</p> <p>6. Podnosilac zahtjeva može zatražiti odobravanje tipa vozila u nekoliko država članica istovremeno. U tom slučaju, nacionalna tela za bezbjednost sarađuju u cilju pojednostavljenja postupka i smanjenja administrativnih napora.</p> <p>7. Dozvole za tip vozila upisuju se u evropski registar odobrenih tipova vozila naveden u</p>	<p>Nema odgovarajuće odredbe</p>	<p>Neprenosivo</p>		

članu 34. U registru je navedeno u kojoj državi članici ili državama članicama je odobren neki tip vozila.				
<p>Član 27</p> <p>Podjela nacionalnih propisa</p> <p>1. Da bi se olakšao postupak odobrenja stavljanja u upotrebu vozila navedenih u članu 25, nacionalni se propisi dijele prema Prilogu VII.</p> <p>2. Ne dovodeći u pitanje član 30(3), Agencija je do 19. januara 2009. dužna provjeriti čimbenike navedene u odlomku 1. Priloga VII. i uputiti Komisiji preporuke koje smatra prikladnim.</p> <p>3. Agencija sastavlja preporuku za referentni dokument s unakrsnim primjerima svih nacionalnih propisa primjenjivih u državama članicama za upotrebu vozila. Tijela nadležna za sigurnost dužna su na tom zadatku saradivati s Agencijom.</p> <p>4. Komisija usvaja referentni dokument, kao i bilo kakve odluke o njegovoj nadogradnji, na osnovu preporuke Agencije i u skladu s regulatornim postupkom navedenim u članu 29(3).</p>	Nema odgovarajuće odredbe	Neprenosivo		
članovi 28-31	Nema odgovarajuće odredbe	Neprenosivo		
<p>POGLAVLJE VIII.</p> <p>REGISTRI MREŽE I VOZILA</p> <p>Član 32.</p> <p>Sistem numerisanja vozila</p> <p>Svako vozilo pušteno u saobraćaj u željezničkom sistemu Zajednice mora nositi evropski broj vozila (EVN) dodeljen prilikom izdavanja prve dozvole za korišćenje.</p>	<p>Registar željezničkih vozila</p> <p>Član 33</p> <p>Vozila koja imaju dozvolu za korišćenje upisuju se u Registar željezničkih vozila (u daljem tekstu: registar vozila), koji vodi Organ uprave.</p> <p>Upis u registar vozila vrši se na</p>	Djelimično usklađeno	Potpuna usklađenost će se postići donošenjem podzakonskog akta koji se odnosi na način vođenja i sadržaj	II kvartal 2015

<p>Podnosilac zahtjeva za prvo odobrenje odgovoran je za označavanje dotičnog vozila brojem koji mu je dodeljen.</p> <p>Evropski broj vozila se bliže određuje u TSI o eksploataciji i upravljanju saobraćajem.</p> <p>Vozilu se samo jednom dodeljuje evropski broj vozila, ako u TSI o eksploataciji i upravljanju saobraćajem nije drugačije propisano.</p> <p>Bez obzira na stav 1, u slučaju vozila koja saobraćaju ili kojima će se saobraćati iz trećih zemalja ili u treće zemlje, u kojima je širina kolosjeka drugačija od širine kolosjeka glavne željezničke mreže u Zajednici, države članice mogu prihvatiti vozila jasno identifikovana u skladu sa drugačijim sistemom oznaka.</p> <p style="text-align: center;">Član 33.</p> <p style="text-align: center;">Nacionalni registri vozila</p> <p>Svaka država članica vodi registar vozila odobrenih za njenu teritoriju. Taj registar mora ispunjavati sledeće kriterijume:</p> <p>mora biti u skladu sa zajedničkim specifikacijama navedenim u stavu 2;</p> <p>mora ga ažurirati tijelo nezavisno od bilo kog željezničkog prevoznika;</p> <p>mora biti dostupan tjelima za bezbjednost i istražnim tjelima imenovanim u članovima 16. i 21. Direktive 2004/49/EZ; takođe mora biti dostupan, kao odgovor na bilo koji legitiman zahtjev, regulatornim tjelima</p>	<p>osnovu zahtjeva imaoca vozila.</p> <p>Ukoliko dođe do promjene podataka upisanih u registar vozila imalac vozila dužan je da u roku od osam dana od dana nastanka te promjene prijavi Organu uprave.</p> <p>Način vođenja i sadržaj registra vozila utvrđuje se propisom Ministarstva.</p>		<p>registra vozila.</p>	
--	---	--	-------------------------	--

<p>imenovanim u članu 30. Direktive 2001/14/EZ, Agenciji, željezničkom prevoznici i upravljačima infrastrukture, kao i osobama ili organizacijama koje vrše registraciju vozila ili su identifikovane u registru.</p> <p>Zajedničke specifikacije za registar usvajaju se u skladu sa regulatornim postupkom navedenim u članu 29(3) i na osnovu nacrtu specifikacija koje priprema Agencija. Nacrti specifikacija treba da obuhvate sadržaj, format podataka, funkcionalnu i tehničku arhitekturu, način rada, uključujući slogove za razmenu podataka, kao i pravila za unos podataka i njihovo pretraživanje. Za svako vozilo, registar sadrži sledeće informacije:</p> <ul style="list-style-type: none">(a) EVN;(b) upućivanje na „EZ“ deklaraciju o verifikaciji i lice koje je izdalo;(v) upućivanje na evropski registar odobrenih tipova vozila naveden u članu 34;(g) podatke o vlasniku vozila i imaocu;(d) ograničenja vezana za način korišćenja vozila;(đ) lice zaduženo za održavanje. <p>Vlasnik registracije prijavljuje vlastima svih država članica u kojima je vozilo odobreno sve izmene podataka unetih u nacionalni registar vozila, uništenje vozila ili svoju odluku o prestanku registrovanja vozila.</p> <p>Sve dok nacionalni registri vozila država članica nijesu međusobno povezani, svaka</p>				
--	--	--	--	--

<p>država članica ažurira svoj registar sa izmjenama koje je izvršila druga država članica u sopstvenom registru, s obzirom na podatke koji se na nju odnose.</p> <p>U slučaju vozila prvi put puštenih u saobraćaj u trećoj zemlji i odobrenih za korišćenje u državi članici na njenom području, ta država članica obezbeđuje da se podacima navedenim u stavu 2(g) do (đ) može pristupiti posredstvom nacionalnog registra vozila. Podaci navedeni u stavu 2(đ) mogu se zameniti podacima vezanim za plan održavanja koji su ključni za bezbjednost.</p>				
<p>Član 34.</p> <p>Evropski registar odobrenih tipova vozila</p> <p>1. Agencija je dužna uspostaviti i čuvati registar tipova vozila odobrenih u državama članicama za puštanje u rad na željezničkoj mreži Zajednice. Taj registar mora ispunjavati sljedeće kriterije:</p> <p>(a) mora biti javno i elektronski dostupan;</p> <p>(b) mora biti u skladu sa zajedničkim specifikacijama navedenima u stavu 4;</p> <p>(c) mora biti povezan sa svim nacionalnim registrima vozila.</p> <p>2. Taj registar mora uključivati sljedeće podatke za svaki tip vozila:</p> <p>(a) tehničke karakteristike tipa vozila, kako su definisane u odgovarajućim TSI-ima;</p> <p>(b) naziv proizvođača;</p> <p>(c) datume, reference i države članice koje dodjeljuju uzastopna odobrenja za taj tip vozila, uključujući bilo kakva ograničenja ili</p>	<p>Nema odgovarajuće odredbe</p>	<p>Neprenosivo</p>		

<p>povlačenja.</p> <p>3. Prilikom dodjele, promjene, obustave ili povlačenja odobrenja tipa u državi članici, tijelo te države članice nadležno za sigurnost o tome obavještava Agenciju, kako bi mogla ažurirati registar.</p> <p>4. Zajedničke specifikacije za registar usvajaju se u skladu s regulatornim postupkom navedenim u članu 29(3) i na osnovu nacrtu specifikacija koje je izradila Agencija. Ti nacrti specifikacija uključuju sadržaj, oblik podataka, funkcionalnu i tehničku arhitekturu, operativni način i pravila o unosu podataka i njihovom pretraživanju.</p>				
<p>Član 35. Registar infrastrukture</p> <p>Svaka država članica obezbeđuje objavljivanje i ažuriranje registra infrastrukture na osnovu perioda revizije navedenih u stavu 2. Taj registar sadrži glavne karakteristike svakog podsistema ili djela podsistema (npr. osnovne parametre) i njihovu povezanost sa karakteristikama navedenim u TSI koje se primenjuju. U tu svrhu, svaka TSI precizno naznačava koje se informacije uključuju u registar infrastrukture.</p>	<p>Registar infrastrukture Član 34</p> <p>Infrastruktura se upisuje u Registar infrastrukture, koji vodi Organ uprave. Podatke ili promjene podataka za upis u registar infrastrukture dužan je dostavi upravljač infrastrukture. Način vođenja i sadržaj Registra infrastrukture utvrđuje se propisom Ministarstva.</p>	<p>Djelimično usklađeno</p>	<p>Potpuna usklađenost će se postići donošenjem podzakonskog akta koji se odnosi na način vođenja i sadržaj registra infrastrukture</p>	<p>II kvartal 2015</p>
<p>Agencija radi nacrtu specifikacija o registru vezano za njegov izgled i format, period revizije i uputstva za korišćenje, uzimajući u obzir odgo-varajuće prelazno razdoblje za infrastrukturu puštenu u rad pre stupanja na snagu ove Direktive. Komisija usvaja specifikacije u skladu sa regulatornim</p>	<p>Nema odgovarajuće odredbe</p>	<p>Neprenosivo</p>		

postupkom navedenim u članu 29(3).				
Član 36 – član 42	Nema odgovarajuće odredbe	Neprenosivo		
PRILOG I mijenja Direktiva 2009/131/EZ				
PRILOG II mijenja Direktiva 2011/18/EZ				
<p>PRILOG III. OSNOVNI ZAHTJEVI 1. Opšti zahtjevi</p> <p><i>Bezbjednost</i></p> <p>Projektovanje, izgradnja ili proizvodnja, održavanje i nadzor komponenti bitnih za bezbjednost, a posebno komponenti uključenih u kretanje voza, moraju garantovati bezbjednost na nivou koji odgovara ciljevima postavljenim za mrežu, uključujući one za posebne otežane situacije.</p>	<p>Osnovni zahtjevi za obezbjeđenje interoperabilnosti Član 15</p> <p>Osnovne zahtjeve za obezbjeđenje interoperabilnosti čine opšti i posebni zahtjevi.</p> <p>Opšti zahtjevi za obezbjeđenje interoperabilnosti koje mora da ispunjava željeznički sistem su zahtjevi koji se odnose na:</p> <p>1) bezbjednost:</p> <p>a) u odnosu na projektovanje, gradnju, održavanje i nadzor komponenti bitnih za bezbjednost, a posebno komponenti vezanih za kretanje voza, i koji moraju da osiguraju bezbjednost na nivou koja odgovara ciljevima postavljenim za mrežu i za otežane situacije na mreži;</p>	Potpuno usklađeno		
<p>Parametri vezani za kontakt točak/šina moraju zadovoljavati zahtjeve stabilnosti kako bi moglo da se garantuje sigurno kretanje najvećom dozvoljenom brzinom. Parametri kočnica moraju garantovati zaustavljanje na određenom zaustavnom putu pri najvećoj dozvoljenoj brzini.</p>	<p>Osnovni zahtjevi za obezbjeđenje interoperabilnosti Član 15</p> <p>b) parametara vezanih za kontakt točak/šina koji moraju zadovoljavati zahtjeve stabilnosti da omogućavaju bezbjedno kretanje najvećom dopuštenom brzinom, parametri kočnica koji moraju da obezbijede zaustavljanje na određenom zaustavnom putu pri najvećoj dopuštenoj brzini;</p>	Potpuno usklađeno		

<p>Korišćene komponente moraju tokom svog životnog veka izdržati sva predviđena normalna ili granična opterećenja. Pogodnim sredstvima mora da se obezbedi da se posledice nepredviđenih grešaka održe u određenim granicama.</p>	<p>Osnovni zahtjevi za obezbjeđenje interoperabilnosti Član 15 c) korišćene komponente tokom eksploatacije moraju izdržati sva predviđena normalna ili granična opterećenja i pogodnim sredstvima mora da se obezbijedi da se posledice nepredviđenih grešaka održe u određenim granicama;</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>		
<p>Projektovanje stabilnih postrojenja i željezničkih vozila i izbor upotrebljenih materijala moraju biti takvi da u slučaju požara ograniče nastanak, širenje i posledice vatre i dima.</p>	<p>Osnovni zahtjevi za obezbjeđenje interoperabilnosti Član 15 d) projektovanje stabilnih postrojenja i vozila i izbor upotrijebljenih materijala moraju biti takvi da u slučaju požara ograniče nastanak, širenje i posledice vatre i dima;</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>		
<p>Svaki uređaj predviđen da njime rukuju putnici mora biti tako projektovan da se u slučaju korišćenja na predvidiv način, makar i ne u skladu s datim uputstvima, ne naruši rad uređaja ili zdravlje i bezbjednost putnika.</p>	<p>Osnovni zahtjevi za obezbjeđenje interoperabilnosti Član 15 e) svakog uređaja predviđenog da njime rukuju putnici koji mora biti tako projektovan da se u slučaju korišćenja u skladu sa uputstvima i mimo uputstva ne naruši rad uređaja ili zdravlje i bezbjednost putnika;</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>		
<p><i>Pouzdanost i dostupnost</i> Nadzor i održavanje stabilnih ili pokretnih komponenti koje su uključene u kretanje voza moraju da budu organizovani, izvedeni i kvantifikovani tako da održe njihov rad u predviđenim uslovima.</p>	<p>Osnovni zahtjevi za obezbjeđenje interoperabilnosti Član 15 2) pouzdanost i dostupnost prilikom vršenja nadzora i održavanja stabilnih ili pokretnih komponenti, koje su uključene u kretanje voza, moraju da budu organizovane, izvedene i kvantifikovane tako da održe njihov rad u predviđenim uslovima;</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>		

<p><i>Zdravlje</i></p> <p>Materijali koji zbog načina upotrebe mogu da predstavljaju zdravstveni rizik za lica koja su u dodiru s njima, ne smeju da se koriste u vozovima i željezničkoj infrastrukturi.</p>	<p>Osnovni zahtjevi za obezbjeđenje interoperabilnosti Član 15</p> <p>3) zdravlje: materijali koji zbog načina upotrebe mogu da predstavljaju zdravstveni rizik za lica koja su u dodiru sa njima, ne smiju da se koriste u vozovima i na željezničkoj infrastrukturi (u daljem tekstu: infrastruktura), i moraju da se biraju, raspoređuju i koriste tako da se ograniči emisija štetnog i opasnog dima ili gasova, posebno u slučaju požara;</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>		
<p>Ti materijali moraju da se biraju, obrade i koriste tako da se ograniči emisija štetnog i opasnog dima ili gasova, posebno u slučaju požara.</p>	<p>Osnovni zahtjevi za obezbjeđenje interoperabilnosti Član 15</p> <p>i moraju da se biraju, raspoređuju i koriste tako da se ograniči emisija štetnog i opasnog dima ili gasova, posebno u slučaju požara;</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>		
<p><i>Zaštita okoline</i></p> <p>Uticao koji uspostavljanje i eksploatacija željezničkog sistema imaju na okolinu moraju se procjeniti i uzeti u obzir u fazi projektovanja sistema, u skladu s važećim zakonodavstvom Zajednice.</p>	<p>Osnovni zahtjevi za obezbjeđenje interoperabilnosti Član 15</p> <p>4) zaštita životne sredine: a) uticao koji uspostavljanje i eksploatacija željezničkog sistema ima na životnu sredinu mora se procijeniti i uzeti u obzir u fazi projektovanja sistema u skladu sa zakonom kojim se uređuje zaštita životne sredine;</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>		
<p>Materijali koji se koriste u vozovima i na infrastrukturi moraju da spreče emisiju dima ili gasova koji su štetni i opasni za okolinu, naročito u slučaju požara.</p>	<p>Osnovni zahtjevi za obezbjeđenje interoperabilnosti Član 15</p> <p>b) materijali koji se koriste u vozovima i na infrastrukturi moraju da spriječe emisiju dima ili gasova koji su štetni i opasni za</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>		

	životnu sredinu, naročito u slučaju požara;			
Željeznička vozila i sistemi za napajanje energijom moraju biti projektovani i izrađeni na način da budu elektromagnetski kompatibilni s postrojenjima, uređajima i komunalnim mrežama, koje bi mogli ometati.	Osnovni zahtjevi za obezbjeđenje interoperabilnosti Član 15 c) vozila i sistemi za napajanje energijom moraju da budu projektovani i građeni na način da budu elektromagnetski kompatibilni sa postrojenjima, uređajima i mrežama komunalne infrastrukture na koje bi mogli da utiču	Potpuno usklađeno		
Eksploatacija željezničkog sistema mora da poštuje postojeće propise o zaštiti od buke.	Osnovni zahtjevi za obezbjeđenje interoperabilnosti Član 15 d) željeznički sistem prilikom eksploatacije ne smije da prelazi granične vrijednosti nivoa buke utvrđene zakonom;	Potpuno usklađeno		
Eksploatacija željezničkog sistema ne sme da prouzrokuje nedozvoljeni nivo vibracija tla za aktivnosti i područja u blizini infrastrukture, pri normalnom održavanju.	Osnovni zahtjevi za obezbjeđenje interoperabilnosti Član 15 e) željeznički sistem prilikom eksploatacije ne smije da prouzrokuje nedozvoljeni nivo vibracija tla na opremu i područja u blizini pruge, pri uobičajenom održavanju;	Potpuno usklađeno		
<i>Tehnička usklađenost</i> Tehničke karakteristike infrastrukture i stabilnih postrojenja moraju da budu usklađene međusobno i s karakteristikama vozova koji se koriste u željezničkom sistemu. Ako se pokaže da se usklađenost s tim karakteris-tikama na određenim djelovima	Osnovni zahtjevi za obezbjeđenje interoperabilnosti Član 15 5) tehničku usklađenost: tehničke karakteristike infrastrukture i stabilnih postrojenja moraju da budu usklađene međusobno sa karakteristikama vozova koji se koriste u željezničkom sistemu, a ako se	Potpuno usklađeno		

<p>mreže teško postiže, mogu da se uvedu privremena rešenja koja bi u budućnosti obezbedila usklađenost.</p>	<p>pokaže da je usklađenost sa tim karakteristikama teško postići na određenim djelovima mreže, mogu se uvesti privremena rješenja kojima će se postići usklađenost u budućnosti.</p>			
<p>Specifični zahtjevi za pojedine podsisteme</p> <p><i>Infrastruktura</i></p> <p>Bezbjednost</p> <p>Moraju da se preduzmu odgovarajuće mjere kako bi se sprečio neovlašćen pristup ili neželjen upad u postrojenja.</p> <p>Potrebno je da se preduzmu mjere kako bi se ograničila opasnost kojima su izložene osobe, posebno pri prolasku vozova kroz stanice.</p> <p>Infrastruktura koja je dostupna javnosti mora biti projektovana i izgrađena na takav način da se ograniči rizik za bezbjednost ljudi (stabilnost, požar, pristup, evakuacija peroni itd.).</p> <p>Potrebno je da se donesu odgovarajuće odredbe da bi se vodilo računa o posebnim uslovima bezbjednosti u vrlo dugačkim tunelima i na vijaduktima.</p>	<p>Posebni zahtjevi za obezbjeđenje interoperabilnosti strukturnih podsistema</p> <p>Član 16</p> <p>Posebni zahtjevi za obezbjeđenje interoperabilnosti koje mora da ispunjavaju strukturni željeznički podsistemi su zahtjevi koji se odnose na:</p> <p>1) bezbjednost područja infrastrukture:</p> <p>a) preduzimanje odgovarajućih mjera za sprječavanje neovlašćenog pristupa postrojenjima ili ometanja njihovog rada;</p> <p>b) preduzimanje mjera radi smanjivanja opasnosti za lica pri prolasku vozova kroz službena mjesta;</p> <p>c) prilikom projektovana i građena infrastrukture koja je dostupna javnosti mora se ograničiti rizik za bezbjednost ljudi (stabilnost, požar, pristup, evakuacija, peroni i sl.);</p> <p>d) sprovođenje posebnih mjera u dugačkim tunelima, na mostovima i vijaduktima;</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>		
<p><i>Energija</i></p> <p>Bezbjednost</p> <p>Eksploatacija sistema za snabdevanje energijom ne sme da naruši bezbjednost kako vozova, tako i ljudi (putnika, operativnog</p>	<p>Posebni zahtjevi za obezbjeđenje interoperabilnosti strukturnih podsistema</p> <p>Član 16</p> <p>2) područje energije:</p> <p>a) sistem za snabdijevanje energijom mora da bude bezbjedan i ne smije da ugrozi</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>		

osoblja, stanovnika uz prugu i trećih lica).	bezbjednost vozova i ljudi (putnika, operativnog osoblja, stanovnika uz željezničku prugu i trećih lica);			
<p>Zaštita okoline</p> <p>Rad sistema za snabdevanje električnom ili toplotnom energijom ne sme da utiče na okolinu iznad utvrđenih granica.</p>	<p>Posebni zahtjevi za obezbjeđenje interoperabilnosti strukturnih podsistema Član 16</p> <p>b) zaštitu životne sredine: rad sistema za snabdijevanje električnom ili toplotnom energijom ne smije da utiče na životnu sredinu iznad utvrđenih granica;</p>	Potpuno usklađeno		
<p>Tehnička usklađenost</p> <p>Sistemi za snabdevanje električnom/toplotnom energijom koji se koriste moraju:</p> <ul style="list-style-type: none"> - da vozovima omoguće postizanje predviđenih performansi, - da kod sistema za snabde-vanje električnom energijom, budu usklađeni sa uređajima za oduzimanje energije ugrađenim na vozove. 	<p>Posebni zahtjevi za obezbjeđenje interoperabilnosti strukturnih podsistema Član 16</p> <p>c) tehničku usklađenost: sistemi za snabdijevanje električnom ili toplotnom energijom, moraju da vozovima omoguće postizanje predviđenih performansi i da sistemi za snabdijevanje električnom energijom, budu usklađeni sa uređajima za oduzimanje energije ugrađenim na vozove;.</p>	Potpuno usklađeno		
<p><i>Kontrola, upravljanje i signalizacija</i></p> <p>Bezbjednost</p> <p>Postrojenja i postupci za kontrolu, upravljanje i signalizaciju moraju da omogućavaju vožnju vozova na nivou bezbjednosti predviđenom za tu mrežu. Sistemi kontrole, upravljanja i signalizacije trebalo bi da omogućavaju nastavak bezbedne vožnje vozova i u otežanim uslovima.</p>	<p>Posebni zahtjevi za obezbjeđenje interoperabilnosti strukturnih podsistema Član 16</p> <p>Podsystem kontrola upravljanje i signalizacija Bezbjednost: postrojenja i procedure za kontrolu, upravljanje i signalizaciju moraju da omoguće kretanje vozova na nivou bezbjednosti predviđenom za tu mrežu. Sistemi kontrole, upravljanja i signalizacije moraju da omoguće nastavak bezbednog kretanja vozova i u otežanim uslovima.</p>	Potpuno usklađeno		

<p>Tehnička usklađenost</p> <p>Sva nova infrastruktura i sva nova vozila koja se proizvedu ili razviju nakon usvajanja usklađenih sistema kontrole, upravljanja i signalizacije moraju da budu prilagođeni za korišćenje tih sistema.</p> <p>Uređaji za kontrolu, upravljanje i signalizaciju koji su ugrađeni u upravljačnice vozova moraju da omogućе normalan rad u okviru zadatih uslova u celom željezničkom sistemu.</p>	<p>Posebni zahtjevi za obezbjeđenje interoperabilnosti strukturnih podsistema Član 16</p> <p>b) tehnička usklađenost: nova vozila i infrastruktura koja se izgradi poslije sistema za upravljanje saobraćajem i signalizacijom, moraju da budu prilagođeni za korišćenje tih sistema i oprema za upravljanje saobraćajem i signalizacijom koja je ugrađena u upravljačnice vučnih vozila mora da omogući normalan rad u okviru zadatih uslova u cijelom željezničkom sistemu;</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>		
<p><i>Željeznička vozila</i></p> <p>Bezbjednost</p> <p>Struktura željezničkih vozila i spojeva između vozila mora da budu projektovana na takav način da se u slučaju sudara ili iskakanja iz šina, zaštite prostori za putnike i upravljanje. Električni uređaji ne smeju da ugroze bezbjednost i funkcionisanje postrojenja za kontrolu, upravljanje i signalizaciju. Tehnika kočenja i pri tom nastala opterećenja moraju da budu usklađeni s konstrukcijom pruge, građevinskih objekata i signalnih sistema. Potrebno je da se preduzmu mjere koje onemogućavaju pristup uređajima pod naponom, kako ne bi došlo do ugrožavanja bezbjednosti lica. U slučaju opasnosti određeni uređaji moraju da omogućе putnicima da obaveste mašinovodu, a prateće osoblje da stupi u vezu s njim. Sistemi zatvaranja i otvaranja vrata moraju da</p>	<p>Posebni zahtjevi za obezbjeđenje interoperabilnosti strukturnih podsistema Član 16</p> <p>4) područje vozila: a) bezbjednost: - struktura vozila i spojeva između vozila mora da bude projektovana na način da se u slučaju sudara ili iskliznuća zaštite prostori za putnike i upravljačnice; - električni uređaji ne smiju da ugroze bezbjednost i funkcionisanje opreme saobraćajno upravljačkog i signalno-sigurnosnog podistema; - tehnika kočenja i pri tom nastala opterećenja moraju da budu usklađena sa stanjem željezničke pruge, objekata na pruzi i signalnih sistema; - preduzimanje mjera koje onemogućavaju pristup uređajima pod naponom; - odgovarajući uređaji moraju da</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>		

<p>garantuju bezbjednost putnika. Moraju da postoje i da budu posebno označeni izlazi za slučaj opasnosti.</p> <p>Potrebno je da se donesu odgovarajuće odredbe da bi se uzeli u obzir posebni uslovi bezbjednosti u vrlo dugačkim tunelima. Potrebno je da se da se ugradi nezavisni sistem rezervnog osvetljenja dovoljne snage i kapaciteta.</p> <p>Vozovi moraju da budu opremljeni sistemom razglasa za komunikaciju osoblja voza s putnicima.</p>	<p>omoguće putnicima da u slučaju opasnosti obavijeste mašinovođu, a vozopratno osoblje da stupi u vezu sa njim;</p> <ul style="list-style-type: none"> - sistemi zatvaranja i otvaranja vrata moraju da garantuju bezbjednost putnika; - u slučaju opasnosti moraju da postoje izlazi i da budu posebno označeni; - moraju se sprovoditi posebne mjere u dugačkim tunelima; - mora da ima ugrađen nezavisni sistem rezervnog osvetljenja dovoljne snage i kapaciteta; - vozovi moraju da budu opremljeni sistemom razglasa za komunikaciju voznog osoblja sa putnicima; 			
<p>Pouzdanost i dostupnost</p> <p>Konstrukcija vitalne opreme, trčućeg stroja, kao i vučne i kočione opreme, a takođe i sistema kontrole i upravljanja, mora biti takva da u posebno otežanoj situaciji vozu omogućuje nastavak vožnje bez negativnih posledica za opremu koja ostaje u upotrebi.</p>	<p>Posebni zahtjevi za obezbjeđenje interoperabilnosti strukturnih podsistema</p> <p>Član 16</p> <p>b) pouzdanost i dostupnost: način izrade najbitnije opreme, opreme osovinskog sklopa, kao i vučne i kočne opreme, sistema nadzora i upravljanja mora da bude takav da u otežanim situacijama vozu omogućava nastavak vožnje bez štetnih posljedica za opremu;</p>	Potpuno usklađeno		
<p>Tehnička usklađenost</p> <p>Električna oprema mora biti usklađena s funkcionisanjem postrojenja za kontrolu, upravljanje i signalizaciju.</p> <p>Kod električne vuče, karakteristike uređaja za oduzimanje električne energije moraju da omogućavaju vozovima vožnju u sistemima snabdevanja energijom predviđenim za</p>	<p>Posebni zahtjevi za obezbjeđenje interoperabilnosti strukturnih podsistema</p> <p>Član 16</p> <p>c) tehnička usklađenost:</p> <ul style="list-style-type: none"> - električna oprema mora da bude usklađena sa funkcionisanjem saobraćajno upravljačkog i signalno-sigurnosnog postrojenja; - karakteristike uređaja za oduzimanje 	Potpuno usklađeno		

<p>željeznice.</p> <p>Karakteristike željezničkih vozila da budu takve da omoguće vožnju na svim prugama na kojima je predviđena njihova upotreba, uzimajući u obzir u obzir relevantne klimatske uslove.</p>	<p>električne energije kod električne vuče moraju da omogućavaju vozovima kretanje u sistemima snabdijevanja energijom na određenim željezničkim prugama;</p> <p>- karakteristike vozila moraju da budu takve da omoguće kretanje na svim željezničkim prugama na kojima je predviđena njihova upotreba, u skladu sa klimatskim uslovima;</p>			
<p>Kontrola</p> <p>Vozovi moraju da budu opremljeni uređajem za registrovanje informacija. Podaci prikupljeni pomoću tog uređaja i njihova obrada moraju da budu harmonizovani.</p>	<p>Posebni zahtjevi za obezbjeđenje interoperabilnosti strukturnih podсистема Član 16</p> <p>d) kontrola: vozovi moraju da budu opremljeni uređajem za registrovanje informacija i njihovu obradu;</p>	Potpuno usklađeno		
<p><i>Održavanje</i></p> <p>Zdravlje i bezbjednost</p> <p>Tehnička postrojenja i postupci u centrima za održavanje moraju da omoguće bezbjedan rad podсистема i ne smeju da predstavljaju opasnost za zdravlje i bezbjednost.</p>	<p>Posebni zahtjevi za obezbjeđenje interoperabilnosti strukturnih podсистема Član 16</p> <p>5) područje održavanje:</p> <p>a) zdravlje i bezbjednost: tehnička postrojenja i postupci u radionicama za održavanje moraju da omoguće bezbjedan rad podсистема i ne smiju da predstavljaju opasnost za zdravlje i bezbjednost lica;</p>	Potpuno usklađeno		
<p>Zaštita okoline</p> <p>Tehnička postrojenja i postupci u centrima za održavanje ne smeju da prelaze dopuštene nivoe štetnih dejstava na okruženje.</p>	<p>Posebni zahtjevi za obezbjeđenje interoperabilnosti strukturnih podсистема Član 16</p> <p>b) zaštita životne sredine: tehnička postrojenja i postupci u depoima i radionicama za održavanje ne smiju da prelaze granične vrijednosti zagađujućih materija;</p>	Potpuno usklađeno		

<p>Tehnička usklađenost</p> <p>Postrojenja za održavanje željezničkih vozila moraju da omoguće izvođenje svih radova na bezbjedan , neškodljiv za zdravlje i nesmetan način na svim vozilima za koja su predviđena.</p>	<p>Posebni zahtjevi za obezbjeđenje interoperabilnosti strukturnih podsistema Član 16</p> <p>c) tehnička usklađenost: postrojenja za održavanje vozila moraju da omoguće bezbjedno izvođenje radova koji ne utiče na zdravlje ljudi.</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>		
<p><i>Eksploatacija i upravljanje saobraćajem</i></p> <p>Bezbjednost</p> <p>Usklađenost propisa za eksploataciju saobraćaja na mreži kao i kvalifikacija mašinovođa i pratećeg osoblja i osoblja u upravljačkim centrima mora biti takva da omogućava bezbjedan rad, imajući na umu različitost zahtjeva prekograničnih i domaćih usluga.</p> <p>Radovi na održavanju, intervali održavanja, obuka i kvalifikacije osoblja u centrima za održavanje i u upravljačkim centrima kao i sistem obezbjeđivanja kvaliteta uspostavljen u centrima za održavanje i upravljačkim centrima moraju biti takvi da obezbjeđuju visok nivo bezbjednosti.</p>	<p>Posebni zahtjevi za obezbjeđenje interoperabilnosti funkcionalnih podsistema Član 17</p> <p>Posebni zahtjevi za obezbjeđenje interoperabilnosti koje mora da ispunjavaju funkcionalni željeznički podsistemi su zahtjevi koji se odnose na:</p> <p>1) područje regulisanja i upravljanja saobraćajem:</p> <p>a) bezbjednost:</p> <ul style="list-style-type: none"> - usklađenost propisa za odvijanje saobraćaja na mreži kao i kvalifikacije mašinovođa i vozopratnog osoblja i osoblja koje upravlja saobraćajem mora biti takva da omogućava bezbjedan rad, imajući u vidu različitost zahtjeva prekograničnih i domaćih usluga prevoza; - radovi na održavanju, intervali održavanja, obuka i kvalifikacije osoblja u radionicama za održavanje i u upravljačkim centrima kao i sistem obezbjeđivanja kvaliteta uspostavljen u radionicama za održavanje i upravljačkim centrima moraju biti takvi da osiguravaju visok nivo bezbjednosti; 	<p>Potpuno usklađeno</p>		

<p>Pouzdanost i dostupnost</p> <p>Radovi na održavanju, intervali održavanja, obuka i kvalifikacije osoblja u centrima za održavanje i u upravljačkim centrima, kao i sistem obezbjeđivanja kvaliteta uspostavljen u u centrima za održavanje i upravljačkim centrima moraju biti takvi da omogućuju visok nivo pouzdanosti i dostupnosti sistema..</p>	<p>Posebni zahtjevi za obezbjeđenje interoperabilnosti funkcionalnih podsistema Član 17</p> <p>b) pouzdanost i dostupnost: radovi na održavanju, intervali održavanja, obuka i kvalifikacije osoblja u radionicama za održavanje i u upravljačkim centrima, kao i sistem obezbjeđivanja kvaliteta uspostavljen u radionicama za održavanje i upravljačkim centrima moraju biti takvi da omogućavaju visok nivo pouzdanosti i dostupnosti sistema;</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>		
<p>Tehnička usklađenost</p> <p>Usklađenost propisa za eksploataciju saobraćaja na mreži kao i kvalifikacija mašinovođa, pratećeg osoblja i osoblja koje upravlja saobraćajem moraju da omoguće efikasnu eksploataciju željezničkog sistema, imajući na umu različitost zahtjeva prekograničnih i domaćih usluga.</p>	<p>Posebni zahtjevi za obezbjeđenje interoperabilnosti funkcionalnih podsistema Član 17</p> <p>c) tehnička usklađenost: usklađenost propisa za odvijanje saobraćaja na mreži, kvalifikacije mašinovođa, vozopratnog osoblja i osoblja koje upravlja saobraćajem moraju da omoguće efikasnu eksploataciju željezničkog sistema, imajući u vidu različitost zahtjeva prekograničnih i domaćih usluga prevoza;</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>		
<p><i>Telematske aplikacije za usluge u prevozu robe i putnika</i></p> <p>Tehnička usklađenost</p> <p>Osnovni zahtjevi za tele-matske aplikacije garantuju minimum kvaliteta usluga putnicima i prevoznicima robe, posebno u smislu teh-ničke usklađenosti.</p> <p>Kod tih aplikacija potrebno je da se obezbedi:</p> <ul style="list-style-type: none"> - da baze podataka, programska oprema i protokoli za prenos podataka omogućavaju što je moguće veću razmenu podataka između različitih aplikacija i između različitih 	<p>Posebni zahtjevi za obezbjeđenje interoperabilnosti funkcionalnih podsistema Član 17</p> <p>2) područje telematske aplikacije za usluge u prevozu robe i putnika:</p> <p>a) tehnička usklađenost: osnovni zahtjevi za telematske aplikacije moraju da obezbjede minimum kvaliteta usluga putnicima i korisnicima prevoza robe, a posebno:</p> <ul style="list-style-type: none"> - da baze podataka, programska oprema i protokoli za prenos podataka omogućavaju što veću razmjenu podataka 	<p>Potpuno usklađeno</p>		

prevoznika s izuzetkom poverljivih poslovnih informacija, - da je korisnicima omogućen jednostavan pristup informacijama.	između različitih aplikacija i između različitih prevoznika sa izuzetkom povjerljivih poslovnih informacija; - da korisnicima prevoza omoguće jednostavan pristup informacijama;			
Pouzdanost i dostupnost Metode korišćenja, upravljanja, ažuriranja i održavanja baza podataka, programske opreme i protokola za prenos podataka moraju da garantuju efikasnost tih sistema i određeni kvalitet usluga.	Posebni zahtjevi za obezbjeđenje interoperabilnosti funkcionalnih podsistema Član 17 b) pouzdanost i dostupnost: metode korišćenja, upravljanja, ažuriranja i održavanja baza podataka, programske opreme i protokola za prenos podataka moraju da obezbijede efikasnost tih sistema i određeni kvalitet usluga,	Potpuno usklađeno		
Zdravlje Interfejsi korisnika i sistema moraju da budu u skladu s minimalnim pravilima ergonomске i zdravstvene zaštite.	Posebni zahtjevi za obezbjeđenje interoperabilnosti funkcionalnih podsistema Član 17 c) zdravlje: interfejsi korisnika i sistema moraju da budu u skladu s minimalnim pravilima ergonomске i zdravstvene zaštite;	Potpuno usklađeno		
Bezbjednost Za memorisanje ili prenos relevantnih informacija za bezbjednost moraju da se obezbede odgovarajući integritet i pouzdanost.	Posebni zahtjevi za obezbjeđenje interoperabilnosti funkcionalnih podsistema Član 17 d) bezbjednost: za memorisanje i prenos relevantnih informacija za bezbjednost mora da se obezbijedi odgovarajući nivo integriteta i pouzdanosti.	Potpuno usklađeno		
PRILOG IV. „EZ“ IZJAVA O USKLAĐENOSTI I POGODNOSTI ZA UPOTREBU INTEROPERABILNIH SASTAVNIH DIJELOVA	Nema odgovarajuće odredbe	Neprimjenjivo		
PRILOG V mijenja Direktiva 32011L0018				
PRILOG VI mijenja Direktiva 32011L0018				

<p>PRILOG VII. PARAMETRI KOJE JE POTREBNO PROVJERITI U VEZI SA STAVLJANJEM U UPOTREBU VOZILA KOJA NISU U SKLADU S TSI-OVIMA I KLASIFIKACIJA NACIONALNIH PRAVILA</p>	<p>Nema odgovarajuće odredbe</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>	<p>Materija je predmet regulisanja Zakona o potvrđivanju Protokola od 3. juna 1999. godine o izmjenama Konvencije o međunarodnim željezničkim prevozima (COTIF) od 9. maja 1980. godine (Protokol iz 1999.) i Konvencije o međunarodnim željezničkim prevozima (COTIF) od 9. maja 1980. godine u verziji na osnovu Protokola o izmjenama od 3. juna 1999. Godine, „Sl. list CG-Međunarodni ugovori", br. 4/2009</p>	
<p>PRILOG VIII. MINIMALNI KRITERIJI ZA PRIJAVLJENA TIJELA KOJE DRŽAVA ČLANICA MORA UZETI U OBZIR</p>	<p>Nema odgovarajuće odredbe</p>	<p>Neprijmljivo</p>		
<p>PRILOG IX. DOKUMENTACIJA ZA PODNOŠENJE ZAHTJEVA ZA IZUZEĆE</p>	<p>Nema odgovarajuće odredbe</p>	<p>Neprijmljivo</p>		
<p>Prilog X Ukinute direktive</p>	<p>Nema odgovarajuće odredbe</p>	<p>Neprenosivo</p>		
<p>Prilog XI Korelaciona tabela</p>	<p>Nema odgovarajuće odredbe</p>	<p>Neprenosivo</p>		
<p>Direktiva 2009/131/EZ</p>				
<p>Član 1 – član 4</p>	<p>Nema odgovarajuće odredbe</p>	<p>Neprenosivo</p>		
<p>PRILOG I. PODRUČJE PRIMJENE 1. Transevropski konvencionalni željeznički sistem</p>	<p>Nema odgovarajuće odredbe</p>	<p>Neprenosivo</p>		

<p>1.1. Mreža</p> <p>Mreža transevropskog konvencionalnog željezničkog sistema je mreža na konvencionalnim prugama transevropske transportne mreže, u skladu sa Odlukom br. 1692/96/EZ.</p>				
<p>U smislu ove Direktive, ta mreža može da se podjeli na sledeće kategorije:</p> <ul style="list-style-type: none"> - željezničke pruge pred-videne za prevoz putnika, - željezničke pruge pred-videne za mešoviti saobraćaj (prevoz putnika i prevoz robe), - željezničke pruge posebno projektovane ili unapređene za prevoz robe, - čvorove za putnički saobraćaj, - čvorove za teretni saobraćaj, uključujući i intermodalne terminale, - željezničke pruge koje spajaju navedene pruge. 	<p style="text-align: center;">Željeznički sistem Član 10</p> <p>Željeznički sistemi su:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) konvencionalni željeznički sistem; i 2) željeznički sistem za velike brzine. <p style="text-align: center;">Konvencionalni željeznički sistem Član 11</p> <p>Konvencionalni željeznički sistem je sistem projektovan za brzine do 200 km/h. Konvencionalni željeznički sistem obuhvata željezničku mrežu (u daljem tekstu: mreža) koju čine:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) željezničke pruge namijenjene za prevoz putnika; 2) željezničke pruge namijenjene za prevoz robe; 3) željezničke pruge namijenjene za mješoviti prevoz (prevoz putnika i prevoz robe); 4) čvorovi za prevoz putnika; 5) čvorovi za prevoz robe, uključujući i intermodalne terminale; 6) željezničke pruge koje spajaju pruge i čvorove iz tač. 1 do 5 ovog stava. 	<p>Potpuno uklađeno</p>		
<p>Ova mreža uključuje sisteme za upravljanje saobraćajem, za praćenje i navigaciju, tehnička postrojenja za obradu podataka i</p>	<p style="text-align: center;">Konvencionalni željeznički sistem Član 11</p> <p>Konvencionalni željeznički sistem pored</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>		

<p>telekomunikacije namenjene prevozu putnika i robe na veće udaljenosti, kako bi se obezbedila bezbedna i skladna eksploatacija mreže kao i efikasno upravljanje saobraćajem.</p>	<p>mreže iz stava 2 ovog člana, obuhvata i upravljanje saobraćajem, sistem za praćenje i navigaciju, uređaje za obradu podataka i telekomunikacione sisteme i sva željeznička vozila (u daljem tekstu: vozila) koja saobraćaju na toj mreži ili na njenom dijelu.</p>			
<p>U transevropski konvencionalni željeznički sistem spadaju sva vozila koja bi mogla da saobraćaju na celoj transevropskoj konvencionalnoj željezničkoj mreži, ili na njenom delu, uključujući:</p> <ul style="list-style-type: none"> - vozove sa sopstvenim pogonom sa SUS ili elektro motorima , - vučna vozila SUS motorima ili električna vučna vozila, - putnička kola, - teretna kola, uključujući vozila projektovana za prevoz kamiona. 	<p>Konvencionalni željeznički sistem Član 11</p> <p>Konvencionalni željeznički sistem pored mreže iz stava 2 ovog člana, obuhvata i upravljanje saobraćajem, sistem za praćenje i navigaciju, uređaje za obradu podataka i telekomunikacione sisteme i sva željeznička vozila (u daljem tekstu: vozila) koja saobraćaju na toj mreži ili na njenom dijelu.</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>		
<p>2. Transevropski željeznički sistem velikih brzina</p> <p style="text-align: center;">2.1. Mreža</p> <p>Mreža transevropskog željezničkog sistema velikih brzina je ona koja se sastoji od pruga velikih brzina trans-evropske mreže opisane u Odluci br. 1692/96/EZ.</p>	<p>Nema odgovarajuće odredbe</p>	<p>Neprenosivo</p>		
<p>Željezničke pruge za velike brzine obuhvataju:</p> <ul style="list-style-type: none"> - posebno izgrađene željezničke pruge za velike brzine opremljene za brzine uglavnom jednake ili veće od 250 km/h, - posebno unapređene željezničke pruge za velike brzine opremljene za brzine oko 200 km/h, - posebno unapređene željezničke pruge za 	<p>Željeznički sistem velikih brzina Član 12</p> <p>Željezničkih sistem velikih brzina obuhvata mrežu koju čine:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) željezničke pruge izgrađene i opremljene za brzine od 250 km/h ili veće; 2) željezničke pruge rekonstruisane i opremljene za brzine od 200 km/h; 3) željezničke pruge rekonstruisane i 	<p>Potpuno usklađeno</p>		

<p>velike brzine s posebnim karakteristikama usled topografskih, reljefnih ili urbanističkih ograničenja, na kojima brzina mora biti prilagođena svakom pojedinačnom slučaju. Ova kategorija takođe uključuje pruge koje spajaju mreže željezničkog sistema velikih brzina i konvencionalne mreže, željezničke pruge na području stanica, priključne željezničke pruge za terminale, depoe, itd. kojima vozovi za velike brzine voze brzinama konvencionalnih vozova.</p>	<p>opremljene za velike brzine na kojima je brzina prilagođena topografskim, reljefnim ili urbanističkim ograničenjima, željezničke pruge koje spajaju mreže željezničkog sistema velikih brzina i konvencionalne mreže, željezničke pruge na području željezničkih službenih mjesta, priključne željezničke pruge za terminale i depoe na kojima vozovi za velike brzine saobraćaju brzinama konvencionalnih vozova.</p>			
<p>Ova mreža uključuje sisteme za upravljanje saobraćajem, za praćenje i navigaciju, tehnička postrojenja za obradu podataka i telekomunikacije, namenjene da obezbede bezbednu i skladnu eksploataciju mreže kao i efikasno upravljanje saobraćajem.</p>	<p>Željeznički sistem velikih brzina Član 12</p> <p>Željeznički sistem velikih brzina pored mreže iz stava 1 ovog člana, obuhvata i upravljanje saobraćajem, sisteme za praćenje i navigaciju, uređaje za obradu podataka i telekomunikacione sisteme.</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>		
<p>Transevropski željeznički sistem velikih brzina obuhvata vozila koja su predviđena da voze:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ili brzinama od najmanje 250 km/h po prugama posebno izgrađenim za velike brzine, a pri odgovarajućim uslovima i brzinama većim od 300 km/h, - ili brzinama reda 200 km/h po prugama iz odeljka 2.1 ukoliko je to u skladu s karakteristikama tih pruga. 	<p>Željeznički sistem velikih brzina Član 12</p> <p>Željeznički sistem velikih brzina pored mreže i sistema iz st. 1 i 2 ovog člana obuhvata i vozila za velike brzine koja su projektovana da saobraćaju:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) brzinama od najmanje 250 km/h po željezničkim prugama izgrađenim i opremljenim za velike brzine, a pri odgovarajućim uslovima i brzinama većim od 300 km/h; ili 2) brzinama od 200 km/h po željezničkim prugama iz stava 1 tačka 2 ovog člana. 	<p>Potpuno usklađeno</p>		

<p>Pored toga vozila, koja su predviđena za maksimalne brzine manje od 200 km/h i koja će, po svojoj prilici, saobraćati na celoj ili delu mreže transevropskog željezničkog sistema velikih brzina, kada su u skladu sa karakteristikama te mreže, moraju da ispunjavaju zahtjeve koji garantuju njihovu bezbednu eksploataciju na toj mreži. U tu svrhu, u TSI za konvencionalna vozila moraju takođe da se navedu zahtjevi za bezbednu eksploataciju konvencionalnih vozila na mrežama velikih brzina.</p>	<p>Željeznički sistem velikih brzina Član 12</p> <p>Vozila koja su projektovana za brzine manje od 200 km/h, a saobraćaju na cijeloj ili dijelu mreže željezničkog sistema velikih brzina, moraju da ispunjavaju zahtjeve koji garantuju njihovo bezbjedno korišćenje na toj mreži.</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>		
<p>3. Kompatibilnost unutar željezničkog sistema</p> <p>Visokovrijedan evropski željeznički saobraćaj uslovljava između ostalog izvrsnu kompatibilnost između svojstava mreža (u širokom smislu, t.j. nepokretnoj opremi svih odgovarajućih podsistema) i svojstava vozila (uz uključivanje nepokretne opreme svih odnosnih podsistema). O toj kompatibilnosti zavise nivo izvedbe, sigurnost, kvalitet usluge i trošak.</p>	<p>Nema odgovarajuće odredbe</p>	<p>Neprenosivo</p>		
<p>4. Proširenje obima primjene 4.1. Potkategorije mreže i vozila 4.2. Ograničenje troškova</p>	<p>Nema odgovarajuće odredbe</p>	<p>Neprijemljivo</p>		
<p>Direktiva 2011/18/EZ</p>				
<p>član 1 do 3</p>	<p>Nema odgovarajuće odredbe</p>	<p>Neprenosivo</p>		
<p>PRILOG II. PODSISTEMI</p> <p>1. Popis podsistema Za potrebe ove Direktive željeznički sistem može se podijeliti na sledeće podsisteme: (a) strukturna područja:</p>	<p>Podsistemi Član 13</p> <p>Željezničke sisteme iz čl. 11 i 12 ovog zakona, čine strukturni i funkcionalni podsistemi. Strukturni podsistemi su: 1) područje infrastruktura: željeznički</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>		

<ul style="list-style-type: none"> - infrastruktura, - energija, - kontrola, upravljanje i signalizacija, pružni dio - kontrola, upravljanje i signalizacija, dio na vozilu, - željeznička vozila; <p>(b) funkcionalna područja:</p> <ul style="list-style-type: none"> - eksploatacija i upravljanje saobraćajem, - održavanje, - telematske aplikacije za usluge u prevozu putnika i robe. 	<p>kolosjeci, skretnice, objekti na pruži (mostovi, tuneli i sl.) i službena mjesta sa pripadajućom infrastrukturom (peroni, područja pristupa, uključujući i djelove namijenjene za lica sa invaliditetom i sl.);</p> <p>2) područje energija: uređaji namijenjeni napajanju električnom energijom, uključujući kontaktnu mrežu i opremu za mjerenje potrošnje električne energije na vozilu;</p> <p>3) područje saobraćajno upravljačko i signalno-sigurnosno na pruži: sva oprema postavljena duž željezničke pruge koja je namijenjena za osiguranje bezbjednosti i za kontrolu i upravljanje kretanjem vozova za saobraćaj na mreži;</p> <p>4) područje saobraćajno upravljačko i signalno-sigurnosno na vozilima: oprema na vozilu namijenjena za osiguranje bezbjednosti i za kontrolu i upravljanje kretanjem vozova za saobraćaj na mreži;</p> <p>5) područje vozila: struktura, upravljački i nadzorni sistemi vozne opreme, oduzimači struje, uređaji za vuču i konverziju energije, oprema za kočenje, kvačenje, trčanje (obrtno postolje, osovine), vješanje, vrata, interfejs čovjek/mašina (vozno osoblje i putnici), uključujući i potrebe lica sa invaliditetom, pasivni i aktivni bezbjednosni uređaji i sredstva potrebna za zdravlje putnika i voznog osoblja.</p> <p>Funkcionalni podsistemi su:</p> <p>1) područje regulisanja i upravljanja saobraćajem: postupci i dodatna oprema koja omogućava usklađeni rad strukturnih</p>			
--	--	--	--	--

	<p>podсистema u toku redovnog ili otežanog rada, uključujući sastavljanje vozova, vožnju vozova, planiranje i upravljanje saobraćajem, kao i stručna osposobljenost lica za izvršavanje usluga u prekograničnom saobraćaju ukoliko se to zahtjeva;</p> <p>2) područje održavanje: postupci, dodatna oprema, radionice za održavanje i zalihe rezervnih djelova koje omogućavaju redovne popravke i preventivno održavanje radi obezbjeđenja interoperabilnosti željezničkog sistema i njegove efikasnosti;</p> <p>3) područje telematske aplikacije za prevoz putnika i robe:</p> <ul style="list-style-type: none"> ☒ aplikacije za prevoz putnika, uključujući sisteme za pružanje informacija prije i u toku vožnje, sisteme za rezervacije i plaćanje, sisteme za upravljanje prtljagom i upravljanje vezama između željeznice i drugih vidova saobraćaja; ☒ aplikacije za prevoz robe, uključujući informacione sisteme (praćenje robe i vozova u realnom vremenu), ranžirne sisteme i sisteme usmjeravanja vozova, sisteme rezervacije, plaćanja i fakturisanja, upravljanje vezama sa drugim vidovima saobraćaja i izradu elektronskih pratećih dokumenata. 			
<p>Agencija prilikom izrade predloga odgovarajućeg TSI za svaki podsistem ili dio podсистema sastavlja spisak činilaca i aspekata interoperabilnosti. Ne dovodeći u pitanje izbor aspekata i činilaca interoperabilnosti ili redosled kojim će oni</p>	<p>Nema odgovarajuće odredbe</p>	<p>Neprenosivo</p>		

postati predmet TSI, podsistemi, između ostalog, obuhvataju sledeće:				
<i>Infrastruktura</i> Šine, skretnice, građe-vinski objekti (mostovi, tuneli itd.), pripadajuća infrastruktura na stanicama (peroni, pristupne zone, uključujući potrebe osoba smanjene pokretljivosti itd.), bezbednosna i zaštitna oprema.	Podsistemi Član 13 1) područje infrastruktura: željeznički kolosjeci, skretnice, objekti na pruzi (mostovi, tuneli i sl.) i službena mjesta sa pripadajućom infrastrukturom (peroni, područja pristupa, uključujući i djelove namijenjene za lica sa invaliditetom i sl.);	Potpuno usklađeno		
<i>Energija</i> Sistem elektrifikacije, uključujući kontaktnu mrežu i uređaje za mjerenje potrošnje električne energije koji se nalaze u vozilu.	Podsistemi Član 13 2) područje energija: uređaji namijenjeni napajanju električnom energijom, uključujući kontaktnu mrežu i opremu za mjerenje potrošnje električne energije na vozilu;	Potpuno usklađeno		
<i>Kontrola, upravljanje i signalizacija - pružni dio</i> Sva oprema duž pruge potrebna za osiguranje bezbjednosti, upravljanje i kontrolu saobraćaja vozova koji su odobreni za saobraćaj na mreži.	Podsistemi Član 13 3) područje saobraćajno upravljačko i signalno-sigurnosno na pruzi: sva oprema postavljena duž željezničke pruge koja je namijenjena za osiguranje bezbjednosti i za kontrolu i upravljanje kretanjem vozova za saobraćaj na mreži;	Potpuno usklađeno		
<i>Kontrola, upravljanje i signalizacija - dio na vozilu</i> Sva oprema na vozilu potrebna za osiguranje bezbjednosti, upravljanje i kontrola saobraćaja vozova koji su odobreni za saobraćaj na mreži.	Podsistemi Član 13 4) područje saobraćajno upravljačko i signalno-sigurnosno na vozilima: oprema na vozilu namijenjena za osiguranje bezbjednosti i za kontrolu i upravljanje kretanjem vozova za saobraćaj na mreži;	Potpuno usklađeno		

<p><i>Eksploatacija i upravljanje saobraćajem</i></p> <p>Postupci i prateća oprema koji omogućuju skladan rad različitih strukturnih podсистema, kako tokom normalnog, tako i tokom otežanog načina rada, uključujući posebno sastavljanje i vožnju vozova, planiranje i upravljanje saobraćajem. Profesionalne kvalifikacije za obavljanje međunarodnih saobraćajnih usluga.</p>	<p>Podсистemi Član 13</p> <p>Funkcionalni podсистemi su:</p> <p>1) područje regulisanja i upravljanja saobraćajem: postupci i dodatna oprema koja omogućava usklađeni rad strukturnih podсистema u toku redovnog ili otežanog rada, uključujući sastavljanje vozova, vožnju vozova, planiranje i upravljanje saobraćajem, kao i stručna osposobljenost lica za izvršavanje usluga u prekograničnom saobraćaju ukoliko se to zahtjeva;</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>		
<p><i>Telematske aplikacije</i></p> <p>U skladu s Prilogom I, ovaj podсистem obuhvata dva djela:</p> <p>(a) aplikacije za usluge u prevozu putnika, uključujući sisteme koji putnicima pružaju informacije pre i tokom putovanja, sisteme rezervacija i plaćanja, upravljanje prtljagom i upravljanje vezama između vozova i željeznice s drugim vidovima transporta;</p> <p>(b) aplikacije za usluge u prevozu robe, uključujući informacione sisteme (praćenje robe i vozova u realnom vremenu), sisteme ranžiranja i sastavljanja vozova, sisteme rezervacija, plaćanja i fakturisanja, upravljanje vezama s drugim vidovima transporta i izradu elektronskih sprovednih dokumenata.</p>	<p>Podсистemi Član 13</p> <p>3) područje telematske aplikacije za prevoz putnika i robe:</p> <p>☒ aplikacije za prevoz putnika, uključujući sisteme za pružanje informacija prije i u toku vožnje, sisteme za rezervacije i plaćanje, sisteme za upravljanje prtljagom i upravljanje vezama između željeznice i drugih vidova saobraćaja;</p> <p>☒ aplikacije za prevoz robe, uključujući informacione sisteme (praćenje robe i vozova u realnom vremenu), ranžirne sisteme i sisteme usmjeravanja vozova, sisteme rezervacije, plaćanja i fakturisanja, upravljanje vezama sa drugim vidovima saobraćaja i izradu elektronskih pratećih dokumenata.</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>		
<p><i>Željeznička vozila</i></p> <p>Struktura, sistem kontrole i upravljanja za sve uređaje na vozu, oduzimači struje, uređaji za</p>	<p>Podсистemi Član 13</p> <p>5) područje vozila: struktura, upravljački i nadzorni sistemi vozne opreme, oduzimači</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>		

vuču i konverziju energije, oprema za kočenje, kvačenje i trčanje (obrotna postolja, osovine itd.) i vešanje, vrata, interfejsi čovjek-mašina (mašinovođa, osoblje u vozu i putnici, uključujući potrebe osoba smanjene pokretljivosti), pasivni ili aktivni bezbednosni uređaji i predmeti potrebni za zdravlje putnika i osoblja u vozu.	struje, uređaji za vuču i konverziju energije, oprema za kočenje, kvačenje, trčanje (obrotno postolje, osovine), vješanje, vrata, interfejs čovjek/mašina (vozno osoblje i putnici), uključujući i potrebe lica sa invaliditetom, pasivni i aktivni bezbjednosni uređaji i sredstva potrebna za zdravlje putnika i voznog osoblja.			
<i>Održavanje</i> Postupci, pripadajuća oprema, logistički centri za poslove održavanja i rezerve koje omogućavaju obavezne radove na preventivnom održavanju i popravkama, kako bi se osigurala interoperabilnost željezničkog sistema i garantovale zahtjevane performanse.	Podsystemi Član 13 2) područje održavanje: postupci, dodatna oprema, radionice za održavanje i zalihe rezervnih djelova koje omogućavaju redovne popravke i preventivno održavanje radi obezbjeđenja interoperabilnosti željezničkog sistema i njegove efikasnosti;	Potpuno usklađeno		
PRILOG V. „EZ“ IZJAVA O PROVJERI PODSISTEMA PRILOG VI. „EZ“ POSTUPAK PROVJERE PODSISTEMA	Nema odgovarajuće odredbe	Neprimjenjivo		
Direktiva 2007/59/ EZ				
Član 1 Cilj Ova direktiva utvrđuje uslove i postupke za sertifikaciju mašinovođa koji upravljaju lokomotivama i vozovima u željezničkom sistemu Zajednice. Ona precizira zadatke za koje su odgovorni nadležni organi država članica, mašinovođe i druge zainteresovane strane u tom sektoru, naročito željeznička preduzeća, upravljači željezničke infrastrukture i centri za obuku.	Predmet Član 1 Ovim zakonom propisuju se uslovi za bezbjedno i nesmetano odvijanje željezničkog saobraćaja, interoperabilnost i funkcionisanje željezničkog sistema. Odredbe ovog zakona primjenjuju se na javni prevoz putnika i robe i prevoza lica i robe za sopstvene potrebe u željezničkom saobraćaju. Uslovi	Potpuno usklađeno		

	<p>Član 79</p> <p>Željeznički radnici su lica koja neposredno učestvuju u odvijanju željezničkog saobraćaja odnosno koji obavljaju poslove osiguranja nesmetanog i bezbjednog kretanja vozova i željezničkih vozila moraju da imaju odgovarajući nivo obrazovanja i da budu stručno osposobljeni za poslove koje obavljaju i da ispunjavaju posebne zdravstvene i druge uslove u skladu sa ovim zakonom.</p>			
<p>Ova direktiva primenjuje se na mašinovođe koje upravljaju lokomotivama i vozovima u željezničkom sistemu u Zajednici za željezničko preduzeće kome je potreban sertifikat o bezbjednosti ili za upravljača željezničke infrastrukture kome je potrebna odobrenje za bezbjednost.</p>	<p>Uslovi za sticanje prava na upravljanje vučnim vozilom</p> <p>Član 83</p> <p>Pravo na upravljanje vučnim vozilom može da stekne lice koje ima licencu za upravljanje vučnim vozilom (u daljem tekstu: licenca) i jedan ili više sertifikata.</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>		
<p>Države članice ne sprečavaju, na osnovu nacionalnih odredaba koje se odnose na drugo osoblje u teretnim vozovima, teretne vozove u prelasku granica ili pružanju usluga prevoza u nacionalnom saobraćaju na njihovoj teritoriji.</p>	<p>Nema odgovarajuće odredbe</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>	<p>U Zakonu ne postoji nijedna odredba kojom se sprečava prelazak teretnih vozova.</p>	
<p>Ne dovodeći u pitanje član 7, države članice mogu da isključe iz mjera koje donose za sprovođenje ove direktive mašinovođe koje upravljaju isključivo:</p> <p>(a) metroima, tramvajima i drugim lakim šinskim sistemima;</p> <p>(b) na mrežama koje su funkcionalno odvojene od ostatka željezničkog sistema i koje su namenjene za funkcionisanje</p>	<p>Nema odgovarajuće odredbe</p>	<p>Neprimjenjivo</p>		

<p>lokalnog, gradskog ili prigradskog putničkog ili teretnog saobraćaja;</p> <p>(v) na privatnim željezničkim infrastrukturama koje vlasnik te infrastrukture upotrebljava isključivo za sopstvene potrebe;</p> <p>(g) na djelovima kolosjeka koji su privremeno zatvoreni za običan saobraćaj zbog održavanja, obnavljanja ili nadgradnje željezničkog sistema.</p>				
<p>Član 3 Definicije</p> <p>Za potrebe ove direktive: „nadležno tijelo“ znači tijelo za bezbjednost pomenut u članu 16. Direktive 2004/49/EZ;</p>	<p>Značenje izraza Član 5</p> <p>53) tijelo za bezbjednost je nacionalno tijelo kojem su povjereni poslovi vezani za bezbjednost na željeznici;</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>		
<p>„mašinovođa“ označava lice sposobno i ovlašćeno da upravlja vozovima, uključujući lokomotive, manevarske lokomotive, radne vozove, šinska vozila za održavanje ili vozove za prevoz putnika ili robe železnicom na nezavisan, odgovoran i bezbjedan način;</p>	<p>Značenje izraza Član 5</p> <p>32) mašinovođa je lice koje ima odgovarajuće obrazovanje i stručno osposobljen da upravlja vozovima za prevoz putnika ili robe, uključujući lokomotive, manevarske lokomotive, radne vozove i šinska vozila za održavanje, na bezbjedan način;</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>		
<p>„ostali članovi posade koji obavljaju zadatke od ključne važnosti za bezbjednost“ označava ostalo osoblje u vozu osim mašinovođe koje pomaže da se osigura bezbjednost voza i putnika i robe koji se prevoze;</p>	<p>Značenje izraza Član 5</p> <p>6) vozopratno osoblje je osoblje u vozu koje pomaže da se osigura bezbjednost voza, putnika i robe koja se prevozi, osim mašinovođe i pomoćnika mašinovođe;</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>		

<p>„željeznički sistem“ označava sistem sastavljen od željezničkih infrastruktura, koji se sastoji od pruga i nepokretnih postrojenja željezničkog sistema, uz vozna sredstva svih kategorija i porekla koja saobraćaju na toj infrastrukturi, kao što je definisano direktivama 96/48/EZ i 2001/16/EZ;</p>	<p>Značenje izraza Član 5 16) željeznički sistem obuhvata strukturne i funkcionalne podsisteme, upravljanje i eksploataciju sistema u cjelini;</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>		
<p>„upravljач željezničke infrastrukture“ označava svako tijelo ili preduzeće koje je naročito odgovorno za uspostavljanje i održavanje željezničke infrastrukture ili njenog djela, kao što je definisano članom 3. Direktive 91/440/EEZ, što takođe može uključiti upravljanje kontrolnim i bezbednosnim sistemima infrastrukture. Funkcije upravljača željezničke infrastrukture na mreži ili delu neke mreže mogu biti dodeljene različitim tijelima ili preduzećima;</p>	<p>Nema odgovorajuće odredbe</p>		<p>Materija je predmet regulisanja Zakona o željeznici („Sl.List CG“ , broj 27/2013)</p>	
<p>„željezničko preduzeće“ označava svako željezničko preduzeće kao što je definisano u Direktivi 2001/14/EZ Evropskog parlamenta i Savjeta od 26. februara 2001. o raspodjeli kapaciteta željezničke infrastrukture i naplati taksi za korišćenje željezničke infrastrukture i svako drugo javno ili privatno preduzeće čija je aktivnost da obezbedi transport robe i/ili putnika železnicom na osnovu toga da to preduzeće mora da obezbedi vuču. Termin takođe obuhvata preduzeća koja obezbeđuju samo vuču;</p>	<p>Značenje izraza Član 5 14) željeznički prevoznik je pravno lice koje obavlja javni prevoz putnika odnosno prevoz za sopstvene potrebe u željezničkom saobraćaju, kojim se obezbjeđuje vuča vozova, ili pružanje samo usluga vuče vozova;</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>		
<p>„tehničke specifikacije za interoperabilnost“ ili „TSI“ označava specifikacije kojima je obuhvaćen svaki podsistem ili dio podsistema da bi se ispunili osnovni zahtjevi i obezbedila</p>	<p>Tehničke specifikacije interoperabilnosti Član 18 Tehničke specifikacije interoperabilnosti (u daljem tekstu: TSI) su tehnički propisi sa</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>		

<p>interoperabilnost transevropskog željezničkog sistema brzih vozova i sistema konvencionalne željeznice, kao što je definisano u direktivama 96/48/EZ i 2001/16/EZ;</p>	<p>kojima podsystem ili dio podsystema željezničkog sistema mora da bude usaglašen radi ispunjavanja osnovnih zahtjeva i obezbjeđivanja interoperabilnosti željezničkog sistema.</p> <p>TSI iz stava 1 ovog člana donosi Ministarstvo u skladu sa ovim zakonom.</p> <p>TSI iz stava 2 ovog člana izrađuju se u skladu sa evropskim tehničkim specifikacijama i potvrđenim međunarodnim ugovorima.</p>			
<p>„Agencija“ označava Evropsku železničku agenciju osnovanu Uredbom (EZ) broj 881/2004 Evropskog parlamenta i Savjeta od 29. aprila 2004.</p>	<p>Nema odgovarajuće odredbe</p>	<p>Neprenosivo</p>		
<p>„sertifikat o bezbjednosti“ označava sertifikat izdat željezničkom preduzeću od strane nadležnog organa u skladu sa članom 10. Direktive 2004/49/EZ;</p>	<p>Sertifikat o bezbjednosti za prevoz Član 42</p> <p>Javni prevoz putnika i robe može da vrši željeznički prevoznik koji ispunjava uslove utvrđene zakonom kojim je uređena željeznica i ima sertifikat o bezbjednosti za prevoz.</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>		
<p>„sertifikat“ označava harmonizovani dodatni sertifikat koji navodi infrastrukturu na kojoj je nosilac ovlašćen da upravlja, kao i vozno sredstvo kojim je nosilac ovlašćen da upravlja;</p>	<p>Sertifikat Član 86</p> <p>Sertifikat iz člana 83 ovog zakona izdaje upravljač infrastrukture, željeznički prevoznik, vlasnik industrijske, odnosno lučke željeznice (u daljem tekstu: poslodavac) licu koje:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) ima licencu; 2) je položilo stručni ispit za upravljanje određenom vrstom vučnih vozila i poznavanja željezničke infrastrukture za 	<p>Potpuno usklađeno</p>		

	<p>koju se sertifikat traži; i</p> <p>3) poznaje jezik, u slučaju obavljanja poslova na željezničkoj infrastrukturi druge države, koji upravljač infrastrukture te države naznači.</p> <p>Sertifikatom se ovlašćuje lice iz stava 1 ovog člana da na određenim infrastrukturama upravlja određenim tipom vučnih vozila u jednoj ili više sljedećih kategorija:</p> <p>1) kategorija A: manevarske lokomotive, vučna vozila radnih vozova, vučna vozila posebne namjene za održavanje pruge i sve druge vrste vučnih vozila kada se koriste za manevrisanje;</p> <p>2) kategorija B: vučna vozila vozova za prevoz putnika i/ili robe.</p>			
<p>„odobrenje za bezbjednost“ označava odobrenje izdato upravljaču željezničke infrastrukture od strane nadležnog tela u skladu sa članom 11. Direktive 2004/49/EZ;</p>	<p>Sertifikat o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturuom</p> <p>Član 46</p> <p>Upravljanje željezničkom infrastrukturuom može da vrši upravljač infrastrukture koji ispunjava uslove utvrđene zakonom kojim je uređena željeznica i ima sertifikat o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturuom.</p> <p>Sertifikat o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturuom izdaje Organ uprave upravljaču</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>		

	<p>infrastrukture koji ima:</p> <ul style="list-style-type: none"> - uspostavljen sistem za upravljanje bezbjednošću u skladu sa ovim zakonom; - vozila za održavanje koja ispunjavaju uslove utvrđene ovim zakonom; i - potreban broj željezničkih radnika za upravljanje infrastrukturom koji ispunjavaju uslove utvrđenih ovim zakonom. 			
<p>„centar za obuku“ označava subjekt akreditovan i priznat od strane nadležnog tela da sprovodi obuku.</p>	<p>Stručno osposobljavanje mašinovođa Član 82</p> <p>Mašinovođa mora da ima najmanje četvrti nivo nacionalnog okvira kvalifikacija i uvjerenje o položenom stručnom ispitu.</p> <p>Pored uslova iz stava 1 ovog člana mašinovođa mora da ima sertifikat o stručnoj kvalifikaciji, u skladu sa posebnim zakonom.</p> <p>Stručno osposobljavanje za sticanje sertifikata iz stava 2 vrši se kod organizatora obrazovanja odraslih u skladu sa posebnim propisima.</p> <p>Organizator obrazovanja odraslih može biti upravljač infrastrukture, željeznički prevoznik ili drugo pravno ili fizičko lice ako ispunjava uslove u pogledu kadra, opreme i prostora.</p> <p>Bliže uslove iz stava 4 ovog člana, propisuje Ministarstvo uz saglasnost organa državne uprave nadležnog za prosvjetu.</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>		

<p style="text-align: center;">Član 4 Model sertifikata zajednice</p> <p>Sve mašinovođe poseduju neophodnu podobnost i kvalifikacije za upravljanje vozovima i poseduju sljedeća dokumenta:</p> <p>(a) licencu koja dokazuje da mašinovođa ispunjava minimalne uslove u pogledu zdravstvenih uslova, osnovnog obrazovanja i opštih stručnih kvalifikacija. Licenca identifikuje vozača i organ koji je izdaje, i navodi period važnosti. Licenca je u skladu sa zahtjevima iz aneksa I, dok se ne usvoji sertifikacioni model Zajednice, kao što je predviđeno stavom 4;</p> <p>(b) jedan ili više sertifikata koji navode infrastrukturu na kojima je nosilac ovlašćen da upravlja, kao i vozno sredstvo kojim je nosilac ovlašćen da upravlja; Svaki sertifikat je u skladu sa zahtjevima iz Aneksa I.</p>	<p>Uslovi za sticanje prava na upravljanje vučnim vozilom Član 83</p> <p>Pravo na upravljanje vučnim vozilom može da stekne lice koje ima licencu za upravljanje vučnim vozilom (u daljem tekstu: licenca) i jedan ili više sertifikata.</p> <p style="text-align: center;">Licenca za upravljanje vučnim vozilom Član 84</p> <p>Licencu na osnovu podnijetog zahtjeva izdaje Organ uprave rješenjem. Licenca se izdaje licu koje ispunjava sljedeće uslove: da je psiho i fizički sposobno da upravlja vučnim vozilom; da je navršilo 18 godina života; i da ispunjava uslove iz člana 82 st. 1 i 2 ovog zakona.</p> <p style="text-align: center;">Sertifikat Član 86</p> <p>Sertifikat iz člana 83 ovog zakona izdaje upravljač infrastrukture, željeznički prevoznik, vlasnik industrijske, odnosno lučke željeznice (u daljem tekstu: poslodavac) licu koje: ima licencu; je položilo stručni ispit za upravljanje određenom vrstom vučnih vozila i poznavanja željezničke infrastrukture za koju se sertifikat traži; i poznaje jezik, u slučaju obavljanja poslova na željezničkoj infrastrukturi druge države, koji</p>	<p style="text-align: center;">Djelimično usklađeno</p>	<p style="text-align: center;">Potpuna usklađenost će se postići donošenjem podzakonskog akta koji se odnosi na obrazac i sadržinu sertifikata.</p>	<p style="text-align: center;">II kvartal 2015</p>
--	---	---	---	--

	<p>upravljач infrastrukture te države naznači. Sertifikatom se ovlašćuje lice iz stava 1 ovog člana da na određenim infrastrukturama upravlja određenim tipom vučnih vozila u jednoj ili više sljedećih kategorija: kategorija A: manevarske lokomotive, vučna vozila radnih vozova, vučna vozila posebne namjene za održavanje pruge i sve druge vrste vučnih vozila kada se koriste za manevrisanje; kategorija B: vučna vozila vozova za prevoz putnika i/ili robe. Poslodavac utvrđuje, u okviru sistema za upravljanje bezbjednošću, postupak za izdavanje i ažuriranje sertifikata, kao i pravo na podnošenje žalbe na odluku u vezi sa izdavanjem, ažuriranjem, privremenim oduzimanjem ili oduzimanjem sertifikata. Obrazac i sadržinu sertifikata propisuje Ministarstvo.</p>			
<p>Međutim, zahtjev za posjedovanjem sertifikata za određeni deo infrastrukture ne primenjuje se na izuzetne slučajeve navedene u daljem tekstu, pod uslovom da drugi mašinovođa koji poseduje važeći sertifikat za datu infrastrukturu sjedi pored tog mašinovođe tokom vožnje:(a) kada smetnje u željezničkim uslugama iziskuju skretanje vozova ili održavanje kolosjeka, kao što je odredio upravljач željezničke infrastrukture; (b) za izuzetne, jednokratne usluge koje koriste muzejske vozove; (v) za izuzetne, jednokratne usluge teretnog saobraćaja, pod uslovom da se upravljач</p>	<p style="text-align: center;">Sertifikat Član 86</p> <p>Lice iz stava 1 ovog člana ne mora imati sertifikat za određeni dio željezničke infrastrukture u sljedećim slučajevima:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) kada smetnje u odvijanju željezničkog saobraćaja ili izvođenje radova na održavanju željezničke pruge zahtijevaju skretanje vozova; 2) potrebe za neodložnim prevozom robe; 3) potrebe isporuke ili prezentaciji 	<p>Potpuno usklađeno</p>		

<p>željezničke infrastrukture složi; (g) za isporuku ili prikazivanje novog voza ili lokomotive; (d) u svrhe obuke ili ispitivanja mašinovođa.</p>	<p>novog voza ili vučnog vozila; i 4) stručnog osposobljavanja, ili polaganja stručnog ispita za upravljanje vučnim vozilom. U slučajevima iz stava 3 ovog člana u upravljačnici vučnog vozila mora se nalaziti mašinovođa koji ima sertifikat za određeni dio željezničke infrastrukture, o čemu se unaprijed obavještava upravljač infrastrukture.</p>			
<p>Upotreba ove mogućnosti je odluka željezničkog preduzeća i ne smije biti nametnuta od strane relevantnog upravljača željezničke infrastrukture ili nadležnog tijela.</p>	<p>Nema odgovarajuće odredbe</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>		
<p>Kad god se koristi dodatni mašinovođa kao što je gore predviđeno, upravljač željezničke infrastrukture obavještava se unaprijed.</p>	<p>Sertifikat Član 86 Lice iz stava 1 ovog člana ne mora imati sertifikat za određeni dio željezničke infrastrukture u sljedećim slučajevima: 5) kada smetnje u odvijanju željezničkog saobraćaja ili izvođenje radova na održavanju željezničke pruge zahtijevaju skretanje vozova; 6) potrebe za neodložnim prevozom robe; 7) potrebe isporuke ili prezentaciji novog voza ili vučnog vozila; i 8) stručnog osposobljavanja, ili polaganja stručnog ispita za upravljanje vučnim vozilom. U slučajevima iz stava 3 ovog člana</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>		

	u upravljačnici vučnog vozila mora se nalaziti mašinovođa koji ima sertifikat za određeni dio željezničke infrastrukture, o čemu se unaprijed obavještava upravljač infrastrukture.			
<p>Sertifikat daje ovlaštenje za upravljanje u jednoj ili više sljedećih kategorija:</p> <p>(a) kategorija A: manevarske lokomotive, radni vozovi, šinska vozila za održavanje i sve druge lokomotive kada se koriste za manevrisanje;</p> <p>(b) kategorija B: prevoz putnika i/ili robe.</p> <p>Sertifikat može da sadrži ovlaštenje za sve kategorije, obuhvatajući sve šifre kao što je navedeno u stavu 4.</p>	<p>Sertifikat Član 86</p> <p>Sertifikatom se ovlašćuje lice iz stava 1 ovog člana da na određenim infrastrukturama upravlja određenim tipom vučnih vozila u jednoj ili više sljedećih kategorija:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) kategorija A: manevarske lokomotive, vučna vozila radnih vozova, vučna vozila posebne namjene za održavanje pruge i sve druge vrste vučnih vozila kada se koriste za manevrisanje; 2) kategorija B: vučna vozila vozova za prevoz putnika i/ili robe. 	Potpuno usklađeno		
<p>Do 4. decembra 2008. godine Komisija donosi, na osnovu nacrtu koji je pripremila Agencija, model Zajednice za licencu, sertifikat i ovjerenu kopiju sertifikata, i takođe utvrđuje njihove fizičke karakteristike, uzimajući pri tom u obzir mjere protiv falsifikovanja. Te mjere, namijenjene za izmijenu elemenata ove direktive koji nijesu ključni kroz njeno dopunjavanje, usvajaju se u skladu sa regulatornim postupkom sa kontrolom iz člana 32. stav 3.</p> <p>Do 4. decembra 2008. godine Komisija donosi</p>	Nema odgovarajuće odredbe	Neprenosivo		

<p>mijere namijenjene za izmjenu elemenata ove direktive koji nijesu ključni kroz njeno dopunjavanje, i u vezi Šifarnika Zajednice za različite vrste u kategorijama A i B iz stava 3. ovog člana u skladu sa regulatornim postupkom sa kontrolom iz člana 32. stav 3. i na osnovu preporuka Agencije.</p>				
<p>Član 5 Mjere borbe protiv prevare Nadležna tijela i izdavaoci preduzimaju sve neophodne korake da izbegnu rizike falsifikovanja licenci i sertifikata, kao i falsifikovanja registara predviđenih članom 22.</p>	<p>Nema odgovarajuće odredbe</p>		<p>Materija nije predmet regulisanja ovog zakona.</p>	
<p>Član 6 Vlasništvo, jezik i tijela koja izdaju dozvole i potvrde Licenca je u vlasništvu nosioca i izdaje je nadležno tijelo kao što je definisano u članu 3. tačka a).</p>	<p>Licenca za upravljanje vučnim vozilom Član 84 Licencu na osnovu podnijetog zahtjeva izdaje Organ uprave rješenjem. Organ uprave dužan je da o zahtjevu iz stava 1 ovog člana odluči u roku od 30 dana od dana prijema zahtjeva. Licenca se izdaje na period od 10 godina.</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>		
<p>Kada nadležno tijelo ili njegov zastupnik izda licencu na nacionalnom jeziku koji nije jezik Zajednice, izrađuje dvojezičnu verziju licence koristeći jedan od jezika Zajednice.</p>	<p>Nema odgovarajuće odredbe</p>	<p>Neprenosivo</p>		
<p>Sertifikat izdaje željezničko preduzeće ili upravljač željezničke infrastrukture koji zapošljava ili angažuje mašinovođu Sertifikat je u vlasništvu preduzeća ili upravljača koji je izdaje. Međutim, u skladu sa članom 13.</p>	<p>Sertifikat Član 86 Sertifikat iz člana 83 ovog zakona izdaje upravljač infrastrukture, željeznički prevoznik, vlasnik industrijske, odnosno</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>		

<p>tačka 3. Direktive 2004/49/EZ, mašinovođe imaju pravo da dobiju ovjerenu kopiju.</p>	<p>lučke željeznice (u daljem tekstu: poslodavac) licu koje:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) ima licencu; 2) je položilo stručni ispit za upravljanje određenom vrstom vučnih vozila i poznavanja željezničke infrastrukture za koju se sertifikat traži; i 3) poznaje jezik, u slučaju obavljanja poslova na željezničkoj infrastrukturi druge države, koji upravljač infrastrukture te države naznači. <p>Original sertifikata pripada poslodavcu, koji je dužan da izda ovjerenu kopiju na zahtjev nosioca sertifikata.</p>			
<p>Kada željezničko preduzeće ili upravljač željezničke infrastrukture izda sertifikat na nacionalnom jeziku koji nije jezik Zajednice, izrađuje dvojezičnu verziju sertifikata koristeći jedan od jezika Zajednice.</p>	<p>Nema odgovarajuće odredbe</p>	<p>Neprenosivo</p>		
<p>Član 7 Geografska validnost Licenca važi na cijeloj teritoriji Zajednice.</p>	<p>Nema odgovarajuće odredbe</p>	<p>Neprenosivo</p>		
<p>Sertifikat važi samo na onim infrastrukturama i voznim sredstvima utvrđenim u njoj.</p>	<p>Sertifikat Član 86 Sertifikat važi samo na onim infrastrukturama i za ona vozna sredstva koja su upisana u sertifikatu.</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>		
<p>Član 8 Priznavanje sertifikadionih dokumenta mašinovođa trećih zemalja</p>	<p>Licenca za upravljanje vučnim vozilom Član 84 Licence izdate od nadležnih organa drugih</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>		

<p>Sertifikaciona dokumenta mašinovođa iz trećih zemalja koji rade isključivo na graničnim pružnim sekcijama željezničkog sistema neke države članice mogu biti priznata od strane te države članice u skladu sa bilo kojim bilateralnim sporazumom sa dotičnom trećom zemljom.</p>	<p>država priznaju se u Crnoj Gori u skladu sa potvrđenim međunarodnim ugovorima.</p>			
<p style="text-align: center;">Član 9 Minimalni uslovi</p> <p>Da bi dobili licencu, podnosioci prijava moraju da ispune minimalne uslove utvrđene u članovima 10. i 11. Da bi dobili sertifikat i da bi taj sertifikat bio validan, podnosioci prijava moraju imati licencu i moraju ispunjavati minimalne uslove utvrđene u članovima 12. i 13.</p>	<p style="text-align: center;">Licenca za upravljanje vučnim vozilom Član 84</p> <p>Licenca se izdaje licu koje ispunjava sljedeće uslove:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) da je psiho i fizički sposobno da upravlja vučnim vozilom; 2) da je navršilo 18 godina života; i 3) da ispunjava uslove iz člana 82 st. 1 i 2 ovog zakona. <p style="text-align: center;">Sertifikat Član 86</p> <p>Sertifikat iz člana 83 ovog zakona izdaje upravljač infrastrukture, željeznički prevoznik, vlasnik industrijske, odnosno lučke željeznice (u daljem tekstu: poslodavac) licu koje:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) ima licencu; 2) je položilo stručni ispit za upravljanje određenom vrstom vučnih vozila i poznavanja željezničke infrastrukture za koju se sertifikat traži; i 3) poznaje jezik, u slučaju obavljanja poslova na 	<p>Potpuno usklađeno</p>		

	željezničkoj infrastrukturi druge države, koji upravljač infrastrukture te države naznači.			
Država članica može da primjeni strože uslove u pogledu izdavanja licenci na svojoj teritorijilpak, ona priznaje licence izdate od strane drugih država članica, u skladu sa članom 7.	Nema odgovarajuće odredbe	Neprenosivo		
<p style="text-align: center;">Član 10 Minimalna starodna granica</p> <p>Države članice propisuju minimalnu starost podnosioca prijava, koja mora biti najmanje 20 godina. Međutim, države članice mogu izdavati licence podnosiocima prijava od 18 godina starosti, ali je važnost takve licence onda ograničena na teritoriju države članice koja je izdaje.</p>	<p style="text-align: center;">Licenca za upravljanje vučnim vozilom Član 84</p> <p>Licencu na osnovu podnijetog zahtjeva izdaje Organ uprave rješenjem.</p> <p>Licenca se izdaje licu koje ispunjava sljedeće uslove:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) da je psiho i fizički sposobno da upravlja vučnim vozilom; 2) da je navršilo 18 godina života; i 3) da ispunjava uslove iz člana 82 st. 1 i 2 ovog zakona. <p>Izuzetno od odredbe stava 2 tačka 2 ovog člana, pravo na upravljanje vučnim vozilom brzog voza, voza višeg ranga za prevoz putnika i teretnog voza u međunarodnom saobraćaju može da stekne lice koje je navršilo 21 godinu života.</p>	Potpuno usklađeno		
<p style="text-align: center;">Član 11 Osnovni uslovi</p> <p>Podnosioci prijava imaju uspješno završeno najmanje devetogodišnje obrazovanje (osnovno i srednje) i uspešno završenu osnovnu obuku koja odgovara nivou 3 iz</p>	<p style="text-align: center;">Stručno osposobljavanje mašinovođa Član 82</p> <p>Mašinovođa mora da ima najmanje četvrti nivo nacionalnog okvira kvalifikacija i</p>	Potpuno usklađeno		

<p>Direktive Saveta 85/368/EEZ od 16. jula 1985. o uporedivosti kvalifikacija stručnog osposobljavanja između država članica Evropske zajednice.</p>	<p>uvjerenje o položenom stručnom ispitu.</p> <p>Pored uslova iz stava 1 ovog člana mašinovođa mora da ima sertifikat o stručnoj kvalifikaciji, u skladu sa posebnim zakonom.</p> <p>Licenca za upravljanje vučnim vozilom</p> <p>Član 84</p> <p>Licencu na osnovu podnijetog zahtjeva izdaje Organ uprave rješenjem.</p> <p>Licenca se izdaje licu koje ispunjava sljedeće uslove:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) da je psiho i fizički sposobno da upravlja vučnim vozilom; 2) da je navršilo 18 godina života; i 3) da ispunjava uslove iz člana 82 st. 1 i 2 ovog zakona. <p>Izuzetno od odredbe stava 2 tačka 2 ovog člana, pravo na upravljanje vučnim vozilom brzog voza, voza višeg ranga za prevoz putnika i teretnog voza u međunarodnom saobraćaju može da stekne lice koje je navršilo 21 godinu života.</p>			
<p>Podnosioci prijava dostavljaju potvrdu o fizičkoj spremnosti tako što prolaze ljekarski pregled koji vrši, ili koji se vrši pod nadzorom - o čemu odlučuje država članica - ljekara akreditovanog ili priznatog u skladu sa članom 20. Pregled obuhvata u najmanju ruku kriterijume navedene u odjeljcima 1.1, 1.2, 1.3 i 2.1 Aneksa II.</p> <p>Podnosioci prijava dokazuju psihološku</p>	<p>Licenca za upravljanje vučnim vozilom</p> <p>Član 84</p> <p>Licenca se izdaje licu koje ispunjava sljedeće uslove:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) da je psiho i fizički sposobno da upravlja vučnim vozilom; <p>Zdravstvena sposobnost</p> <p>Član 90</p>	<p>Djelimično usklađeno</p>	<p>Akreditacija ljekara nije predmet regulisanja ovog zakona.</p> <p>Potpuna usklađenost će se postići donošenjem podzakonskog akta koji se odnosi na</p>	<p>II kvartal 2015</p>

<p>podobnost za rad tako što prolaze pregled koji vrši, ili koji se vrši pod nadzorom – o čemu odlučuje država članica – psihologa ili ljekara akreditovanog ili priznatog u skladu sa članom 20. Pregled obuhvata u najmanju ruku kriterijume navedene u odjeljku 2.2 Aneksa II.</p>	<p>Željeznički radnik mora da ispunjava propisane zdravstvene uslove i mora da bude psihički i fizički sposoban za obavljanje poslova u željezničkom saobraćaju (u daljem tekstu: zdravstvena sposobnost).</p> <p>Zdravstvene uslove iz stava 1 ovog člana, način njihovog utvrđivanja i vrijeme njihovog provjeravanja propisuje organ državne uprave nadležan za zdravlje.</p> <p style="text-align: center;">Zdravstvene ustanove Član 92</p> <p>Zdravstvene preglede lica koja se obučavaju za obavljanje poslova željezničkog radnika, redovne i vanredne zdravstvene preglede željezničkih radnika, kao i zdravstvenu evidenciju o tim licima, obavljaju zdravstvene ustanove koje su osposobljene i opremljene, za obavljanje tih pregleda.</p>		<p>zdravstvene preglede i podobnost za vršenje tih pregleda.</p>	
<p>Podnosioci prijava treba da pokažu opštu stručnu sposobnost polaganjem ispita koji obuhvata najmanje opšte predmete navedene u Aneksu IV.</p>	<p style="text-align: center;">Stručno osposobljavanje mašinovođa Član 82</p> <p>Mašinovođa mora da ima najmanje četvrti nivo nacionalnog okvira kvalifikacija i uvjerenje o položenom stručnom ispitu.</p> <p>Pored uslova iz stava 1 ovog člana mašinovođa mora da ima sertifikat o stručnoj kvalifikaciji, u skladu sa posebnim zakonom.</p> <p>Stručni ispit iz stava 1 ovog člana sprovodi Komisija za polaganje stručnog ispita (u daljem tekstu: Komisija) koju obrazuje</p>	<p>Djelimično usklađeno</p>	<p>Potpuna usklađenost će se postići donošenjem podzakonskog akta koji se odnosi na program stručnog osposobljavanja željezničkih radnika i način obavljanja stručnog ispita.</p>	<p>II kvartal 2015</p>

upravljач infrastrukture ili željeznički prevoznik.

Član Komisije iz stava 3 ovog člana mora da bude lice koje poznaje infrastrukturu i prevoz prema vrsti poslove koje obavlja željeznički radnik.

Upravljач infrastrukture i željeznički prevoznik mora da u okviru sistema upravljanja bezbjednošću osigura program osposobljavanja željezničkih radnika i sprovođenje stručnih ispita kojima se obezbjeđuje njihova trajna osposobljenost i obavljanje poslova na stručan način.

Program stručnog osposobljavanja željezničkih radnika, način obavljanja stručnog ispita i uslove iz stava 6 ovog člana utvrđuju se propisom Ministarstva uz saglasnost organa državne uprave nadležnog za prosvjetu.

Licenca za upravljanje vučnim vozilom

Član 84

Licencu na osnovu podnijetog zahtjeva izdaje Organ uprave rješenjem.

Licenca se izdaje licu koje ispunjava sljedeće uslove:

- 1) da je psiho i fizički sposobno da upravlja vučnim vozilom;
- 2) da je navršilo 18 godina života; i
- 3) da ispunjava uslove iz člana 82 st. 1 i 2 ovog zakona.

<p style="text-align: center;">Član 12 Priznavanje jezika</p> <p>Kriterijum o znanju jezika iz Aneksa VI mora da se ispuni za infrastrukturu na koju se potvrda odnosi</p> <p style="text-align: center;">Član 13 Stručne kvalifikacije</p> <p>Podnosioci prijava moraju imati položen ispit kojim se provjerava njihovo stručno znanje i sposobnost u vezi vozni sredstava za koja se potvrda traži. Taj ispit obuhvata najmanje opšte predmete navedene u Aneksu V.</p> <p>Podnosioci prijava moraju imati položen ispit kojim se provjerava njihovo stručno znanje i sposobnost u vezi infrastruktura za koje se potvrda traži. Taj ispit obuhvata najmanje opšte predmete navedene u Aneksu VI. Ako je potrebno, ispit takođe obuhvata znanje jezika, u skladu sa odjeljkom 8 Aneksa VI.</p>	<p style="text-align: center;">Stručno osposobljavanje mašinovođa Član 82</p> <p>Program stručnog osposobljavanja željezničkih radnika, način obavljanja stručnog ispita i uslove iz stava 6 ovog člana utvrđuju se propisom Ministarstva uz saglasnost organa državne uprave nadležnog za prosvjetu.</p> <p style="text-align: center;">Sertifikat Član 86</p> <p>Sertifikat iz člana 83 ovog zakona izdaje upravljač infrastrukture, željeznički prevoznik, vlasnik industrijske, odnosno lučke željeznice (u daljem tekstu: poslodavac) licu koje:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) ima licencu; 2) je položilo stručni ispit za upravljanje određenom vrstom vučnih vozila i poznavanja željezničke infrastrukture za koju se sertifikat traži. 3) poznaje jezik, u slučaju obavljanja poslova na željezničkoj infrastrukturi druge države, koji upravljač infrastrukture te države naznači. 	<p style="text-align: center;">Djelimično usklađeno</p>	<p style="text-align: center;">Potpuna usklađenost će se postići donošenjem podzakonskog akta koji se odnosi na program stručnog osposobljavanja željezničkih radnika i način obavljanja stručnog ispita.</p>	<p style="text-align: center;">II kvartal 2015</p>
--	--	---	---	--

<p>Obuku podnosioca prijava u vezi sistema za upravljanje bezbjednošću predviđenih Direktivom 2004/49/EZ sprovodi željezničko preduzeće ili upravljač željezničke infrastrukture.</p>	<p>Sertifikat Član 86</p> <p>Poslodavac utvrđuje, u okviru sistema za upravljanje bezbjednošću, postupak za izdavanje i ažuriranje sertifikata, kao i pravo na podnošenje žalbe na odluku u vezi sa izdavanjem, ažuriranjem, privremenim oduzimanjem ili oduzimanjem sertifikata.</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>		
<p>Član 14 Dobijanje dozvole Nadležno tijelo objavljuje postupak koji treba slijediti za dobijanje licence.</p> <p>Sve prijave za licencu podnosi kod nadležnog tijela kandidat za mašinovođu ili bilo koji subjekt u njegovo ime.</p> <p>Prijave podnijete nadležnom tijelu mogu biti za davanje nove licence, ažuriranje pojedinosti dozvole, obnovu ili izdavanje duplikata.</p> <p>Nadležno tijelo izdaje licencu što je prije moguće i ne kasnije od mjesec dana po prijemu svih potrebnih dokumenata. Licenca važi 10 godina, saglasno članu 16. stav 1.</p> <p>Licenca se izdaje u jednom originalu. Svako umnožavanje licence, osim od strane nadležnog tijela kada se traži duplikat, zabranjeno je.</p>	<p>Licenca za upravljanje vučnim vozilom Član 84</p> <p>Licencu na osnovu podnijetog zahtjeva izdaje Organ uprave rješenjem.</p> <p>Licenca se izdaje licu koje ispunjava sljedeće uslove:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) da je psiho i fizički sposobno da upravlja vučnim vozilom; 2) da je navršilo 18 godina života; i 3) da ispunjava uslove iz člana 82 st. 1 i 2 ovog zakona. <p>Izuzetno od odredbe stava 2 tačka 2 ovog člana, pravo na upravljanje vučnim vozilom brzog voza, voza višeg ranga za prevoz putnika i teretnog voza u međunarodnom saobraćaju može da stekne lice koje je navršilo 21 godinu života.</p> <p>Organ uprave dužan je da o zahtjevu iz stava 1 ovog člana odluči u roku od 30 dana od dana prijema zahtjeva.</p> <p>Licenca se izdaje na period od 10</p>	<p>Djelimično usklađeno</p>	<p>Potpuna usklađenost će se postići donošenjem podzakonskog akta koji se odnosi na način izdavanja licence, obrazac licence i zahtjeva za izdavanje licence i dokumentaciju.</p>	<p>II kvartal 2015</p>

	<p>godina.</p> <p>O izdatim licencama iz stava 1 ovog člana Organ uprave vodi evidenciju.</p> <p>Podatke iz evidencije o izdatim licencima Organ uprave objavljuje je na svojoj internet stranici.</p> <p>Po isteku roka iz stava 4 ovog člana, na zahtjev lica izdaje se nova licenca.</p> <p>Licence izdate od nadležnih organa drugih država priznaju se u Crnoj Gori u skladu sa potvrđenim međunarodnim ugovorima.</p> <p>Tokom upravljanja vučnim vozilom, licenca se mora nalaziti u vozilu.</p> <p>Nosilac licence dužan je da na zahtjev ovlašćenog lica Organa uprave, lica za vršenje unutrašnjeg nadzora kod željezničkog prevoznika, glavnog istražitelja i inspektora za željeznički saobraćaj pokaže licencu.</p> <p>Način izdavanja licence, obrazac licence i zahtjeva za izdavanje licence, dokumentaciju koja se prilaže uz zahtjev propisuje Ministarstvo.</p>			
<p>Član 15 Dobijanje sertifikata</p> <p>Svako željezničko preduzeće i upravljač željezničke infrastrukture utvrđuje sopstvene postupke za izdavanje i ažuriranje sertifikata u skladu sa ovom direktivom, kao djela svog sistema za upravljanje bezbjednošću, kao i</p>	<p>Sertifikat Član 86</p> <p>Poslodavac utvrđuje, u okviru sistema za upravljanje bezbjednošću, postupak za izdavanje i ažuriranje sertifikata, kao i pravo na podnošenje žalbe na odluku u vezi sa izdavanjem, ažuriranjem, privremenim oduzimanjem ili</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>		

<p>žalbene postupke koji omogućavaju mašinovođama da traže reviziju odluke u vezi sa izdavanjem, ažuriranjem, suspendovanjem ili oduzimanjem sertifikata.</p>	<p>oduzimanjem sertifikata.</p>			
<p>U slučaju neslaganja, strane mogu da ulože žalbu nadležnom tijelu ili nekom drugom nezavisnom žalbenom tijelu.</p>	<p>Sertifikat Član 86</p> <p>Poslodavac utvrđuje, u okviru sistema za upravljanje bezbjednošću, postupak za izdavanje i ažuriranje sertifikata, kao i pravo na podnošenje žalbe na odluku u vezi sa izdavanjem, ažuriranjem, privremenim oduzimanjem ili oduzimanjem sertifikata.</p> <p>Žalba na odluku poslodavca kojom se odbija zahtjev za izdavanje ili ažuriranje sertifikata ili kojom se oduzima sertifikata podnosi se Organu uprave, u roku od 30 dana od dana prijema odluke.</p> <p>Ukoliko poslodavac ne donese odluku po zahtjevu za izdavanje ili ažuriranje sertifikata u roku od 30 dana od dana prijema zahjteva sa potrebnom dokumentacijom, smatra se da je zahtjev odbijen.</p> <p>U slučaju iz stava 7 ovog člana žalba se može podnijeti Organu uprave u roku od 30 dana od dana isticanja roka za donošenje odluke.</p> <p>Rješenje Organa uprave kojim se odlučuje o žalbama iz st. 6 i 7 ovog člana je konačno.</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>		
<p>Željeznička preduzeća i upravljači željezničke infrastrukture bez odlaganja ažuriraju sertifikat kad god nosilac sertifikata stekne</p>	<p>Sertifikat Član 86</p> <p>Poslodavac je dužan da ažurira</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>		

<p>dodatna ovlaštenja u vezi voznih sredstava ili infrastrukture.</p>	<p>sertifikat kada se nosilac sertifikata stručno osposobi za upravljanje drugim tipovima vučnih vozila, odnosno za drugu željezničku infrastrukturu.</p>			
<p>Član 16 Periodične provjere</p> <p>Da bi licenca ostala važeća, njen nosilac mora da prođe periodične preglede i/ili provjere u vezi uslova iz člana 11. stavovi 2. i 3. U pogledu zdravstvenih zahtjeva, minimalna učestalost poštuje se u skladu sa odredbama odeljka 3.1 Aneksa II. Te ljekarske provjere sprovode ljekari akreditovani ili priznati u skladu sa članom 20, ili se one sprovode pod njihovim nadzorom. Što se tiče opšteg stručnog znanja, primenjuju se odredbe člana 23. stav 8.</p>	<p>Oduzimanje licence Član 85</p> <p>Organ uprave privremeno će oduzeti licencu ako nosilac licence privremeno ne ispunjava propisane zdravstvene uslove.</p> <p>Organ uprave oduzeće licencu ako nosilac licence prestane da ispunjava uslove na osnovu kojih mu je izdata licenca.</p> <p>Licenca se oduzima ako se na zdravstvenom pregledu utvrdi da nosilac licence trajno ne ispunjava propisane zdravstvene uslove.</p> <p>Željeznički prevoznik dužan je da izvještaj o zdravstvenom pregledu željezničkih radnika dostavi Organu uprave u roku od tri dana od dana izvršenog zdravstvenog pregleda.</p>	<p>Djelimično usklađeno</p>	<p>Potpuna usklađenost će se postići donošenjem podzakonskog akta koji se odnosi na zdravstvene preglede i podobnost za vršenje tih pregleda , kao i na stručnu osposobljenost</p>	<p>II kvartal 2015</p>
<p>Prilikom obnavljanja licence, nadležno tijelo potvrđuje u registru predviđenom u članu 22. stav 1. tačka a) da je mašinovođa ispunio uslove iz prvog podstava ovog stava.</p>	<p>Oduzimanje licence Član 85</p> <p>Organ uprave oduzeće licencu ako nosilac licence prestane da ispunjava uslove na osnovu kojih mu je izdata licenca.</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>		
<p>Da bi setifikat ostao važeći, nosilac sertifikata mora da prođe periodične preglede i/ili provjere u vezi uslova iz članova 12. i 13. Učestalost tih pregleda i/ili provera utvrđuje željezničko preduzeće ili upravljač željezničke</p>	<p>Oduzimanje sertifikata Član 87</p> <p>Sertifikat se privremeno oduzima ako nosilac sertifikata privremeno ne</p>	<p>Djelimično usklađeno</p>	<p>Potpuna usklađenost će se postići donošenjem podzakonskog akta koji se odnosi na program</p>	<p>II kvartal 2015</p>

<p>infrastrukture koji zapošljava ili angažuje mašinovođu u skladu sa svojim sistemom za upravljanje bezbjednošću, i poštuje minimalne učestalosti utvrđene u Aneksu VII.</p> <p>Za svaku od ovih provjera izdavalac potvrđuje izjavom na sertifikatu i u registru predviđenom članom 22. stav 2. tačka a) da je mašinovođa ispunio uslove iz prvog podstava ovog stava.</p>	<p>ispunjava zdravstvene uslove ili ako prilikom provjera iz člana 81 ovog zakona ne pokaže potrebno znanje.</p> <p>Sertifikat se oduzima ako se na zdravstvenom pregledu utvrdi da nosilac sertifikata trajno ne ispunjava propisane zdravstvene uslove i ako nosilac sertifikata na ponovljenim provjerama znanja iz stava 1 ovog člana ne pokaže potrebno znanje.</p> <p>Poslodavac je dužan da bez odlaganja obavjesti Organ uprave o privremeno i trajno oduzetim sertifikatima u roku od tri dana od dana oduzimanja sertifikata.</p> <p>Ako Organ uprave, u okviru nadzora utvrdi da nosilac sertifikata ne ispunjava propisane uslove, naložiće poslodavcu da izvrši dodatnu provjeru stručne osposobljenosti nosioca sertifikata ili da privremeno oduzme sertifikat.</p> <p>Poslodavac je dužan da o preduzetim mjerama iz stava 4 ovog člana obavijesti Organ uprave u roku od 10 dana od dana nalaganja mjera.</p> <p>Ukoliko poslodavac ne postupi u skladu sa stavom 5 ovog člana, Organ uprave zabraniće rad nosiocu sertifikata.</p> <p>Provjera stručne osposobljenosti</p> <p style="text-align: center;">Član 81</p> <p>Redovna provjera stručne osposobljenosti željezničkih radnika mora se obavljati svake dvije godine i obuhvata</p>		<p>stručnog osposobljavanja željezničkih radnika i način obavljanja stručnog ispita.</p>	
--	--	--	--	--

provjeru poznavanja propisa o bezbjednosti željezničkog saobraćaja.

Vanredna provjera stručne osposobljenosti vrši se:

- 1) za željezničke radnika koji nijesu obavljali poslove za koje su stručno osposobljeni duže od šest mjeseci;
- 2) ako dođe do promjene propisa o stručnom osposobljavanju željezničkih radnika;
- 3) ako željeznički radnik u svom radu krši propise, što za posljedicu može imati nastanak nesreće, incidenta, odnosno ugrožavanje bezbjednosti saobraćaja;
- 4) ako se uvode novi tipovi uređaja ili vozila.

Provjera stručne osposobljenosti iz st. 1 i 2 ovog člana vrši provjeru Komisija iz člana 80 stav 3 ovog zakona.

Upravljač infrastrukture odnosno željeznički prevoznik ne smije dozvoliti obavljanje određenih poslova željezničkom radniku koji prilikom provjere znanja nije pokazao odgovarajuće znanje za obavljanje tih poslova ili koji ne pristupi provjeri iz st. 1 i 2 ovog člana.

Sertifikat

Član 86

Poslodavac je dužan da ažurira sertifikat

	<p>kada se nosilac sertifikata stručno osposobi za upravljanje drugim tipovima vučnih vozila, odnosno za drugu željezničku infrastrukturu.</p>			
<p>U slučaju da se periodična provjera propusti ili da da negativan rezultat, primenjuje se postupak utvrđen u članu 18.</p>	<p style="text-align: center;">Oduzimanje licence Član 85</p> <p>Organ uprave privremeno će oduzeti licencu ako nosilac licence privremeno ne ispunjava propisane zdravstvene uslove.</p> <p>Licenca se oduzima ako se na zdravstvenom pregledu utvrdi da nosilac licence trajno ne ispunjava propisane zdravstvene uslove.</p> <p style="text-align: center;">Oduzimanje sertifikata Član 87</p> <p>Sertifikat se privremeno oduzima ako nosilac sertifikata privremeno ne ispunjava zdravstvene uslove ili ako prilikom provjera iz člana 81 ovog zakona ne pokaže potrebno znanje.</p> <p>Sertifikat se oduzima ako se na zdravstvenom pregledu utvrdi da nosilac sertifikata trajno ne ispunjava propisane zdravstvene uslove i ako nosilac sertifikata na ponovljenim provjerama znanja iz stava 1 ovog člana ne pokaže potrebno znanje.</p> <p style="text-align: center;">Ispitavanje sposobnosti za rad željezničkog radnika Član 96</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>		

	<p>Željeznički radnik ne smije početi sa radom niti obavljati svoje poslove ako je znatnije umoran ili bolestan ili je u psihičkom stanju koje ga čini nesposobnim da obavlja poslove na koje je raspoređen.</p> <p>Željeznički radnik koji se u toku obavljanja poslova na koje je raspoređen osjeća umornim, bolesnim ili je iz drugih razloga nesposoban za dalje obavljanje poslova, dužan je da o tome obavijesti odgovorno lice kod upravljača infrastrukture, odnosno prevoznika i da prestane da obavlja poslove ako ocijeni da ih ne može bezbjedno obavljati.</p> <p>Željeznički radnik ne smije uzimati alkoholna pića, opojne droge ili psihoaktivna sredstva za vrijeme obavljanja poslova niti početi sa radom ako u organizmu ima alkohola ili je pod dejstvom opojnih droga, odnosno psihoaktivnih sredstava.</p> <p>Željezničkom radniku ne smije se dozvoliti obavljanje poslova u toku rada ako se prilikom provjere njegove zdravstvene sposobnosti utvrdi da ne ispunjava propisane zdravstvene uslove za obavljanje tih poslova ili ako se utvrdi da radi pod uticajem alkohola, opojnih droga, psihoaktivnih sredstava, kao i da je sklon upotrebi alkohola, opojnih droga ili psihoaktivnih sredstava.</p>			
<p>Član 17 Prestanak radnog odnosa</p>	<p>Oduzimanje sertifikata</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>		

<p>Kada mašinovođa prestane da radi za željezničko preduzeće ili upravljača željezničke infrastrukture, ono o tome bez odlaganja obavještava nadležno tijelo.</p>	<p style="text-align: center;">Član 87</p> <p>Poslodavac je dužan da bez odlaganja obavjesti Organ uprave o privremeno i trajno oduzetim sertifikatima u roku od tri dana od dana oduzimanja sertifikata.</p> <p style="text-align: center;">Prestanak radnog odnosa Član 89</p> <p>Sertifikat prestaje da važi kada nosiocu prestane radni odnos kod poslodavca.</p> <p>U slučaju prestanka radnog odnosa poslodavac je dužan da mašinovođi izda ovjerenu kopiju sertifikata i vrati dokumentaciju iz člana 84 stav 2 ovog zakona.</p>			
<p>Licenca ostaje važeća ako su uslovi iz člana 16. stav 1. ispunjeni.</p>	<p style="text-align: center;">Licenca za upravljanje vučnim vozilom Član 84 stav 5</p> <p style="text-align: center;">Licenca se izdaje na period od 10 godina.</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>		
<p>Sertifikat postaje nevažeći kada njegov nosilac prestane da bude zaposlen kao mašinovođa. Međutim, nosilac dobija ovjerenu kopiju sertifikata i svih dokumenata koji daju dokaz o njegovoj obuci, kvalifikacijama, iskustvu i stručnim sposobnostima. Prilikom izdavanja sertifikata mašinovođi, željezničko preduzeće ili upravljač željezničke infrastrukture uzima u obzir sva ta dokumenta.</p>	<p style="text-align: center;">Sertifikat Član 86 stav 10</p> <p style="text-align: center;">Original sertifikata pripada poslodavcu, koji je dužan da izda ovjerenu kopiju na zahtjev nosioca sertifikata.</p> <p style="text-align: center;">Oduzimanje sertifikata Član 87</p> <p>Sertifikat se privremeno oduzima ako nosilac sertifikata privremeno ne ispunjava zdravstvene uslove ili ako prilikom provjera iz člana 81 ovog zakona</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>		

	<p>ne pokaže potrebno znanje.</p> <p>Sertifikat se oduzima ako se na zdravstvenom pregledu utvrdi da nosilac sertifikata trajno ne ispunjava propisane zdravstvene uslove i ako nosilac sertifikata na ponovljenim provjerama znanja iz stava 1 ovog člana ne pokaže potrebno znanje.</p> <p>Ako Organ uprave, u okviru nadzora utvrdi da nosilac sertifikata ne ispunjava propisane uslove, naložiće poslodavcu da izvrši dodatnu provjeru stručne osposobljenosti nosioca sertifikata ili da privremeno oduzme sertifikat.</p> <p>Poslodavac je dužan da o preduzetim mjerama iz stava 4 ovog člana obavijesti Organ uprave u roku od 10 dana od dana nalaganja mjera.</p>			
<p>Član 18 Nadgledanje mašinovođa od strane željezničkih preduzeća I upravljača infrastrukture</p> <p>Od željezničkih preduzeća i upravljača željezničke infrastrukture traži se da obezbjede, i provjere, da li su licence i sertifikati mašinovođa koje zapošljavaju ili angažuju važeći.</p> <p>Oni uspostavljaju sistem za nadzor svojih mašinovođa. Ukoliko rezultati tog nadzora dovedu u pitanje sposobnost mašinovođe za posao i nastavljanje važnosti njegove licence ili sertifikata, željeznička preduzeća i upravljači željezničke infrastrukture odmah</p>	<p>Sertifikat Član 86</p> <p>Poslodavac utvrđuje, u okviru sistema za upravljanje bezbjednošću, postupak za izdavanje i ažuriranje sertifikata, kao i pravo na podnošenje žalbe na odluku u vezi sa izdavanjem, ažuriranjem, privremenim oduzimanjem ili oduzimanjem sertifikata.</p> <p>Žalba na odluku poslodavca kojom se odbija zahtjev za izdavanje ili ažuriranje sertifikata ili kojom se oduzima sertifikata podnosi se Organu uprave, u roku od 30 dana od dana prijema odluke.</p>	Potpuno usklađeno		

<p>preduzimaju neophodne mjere.</p> <p>Ukoliko mašinovođa smatra da njegovo zdravstveno stanje dovodi u pitanje njegovu podobnost za posao, odmah obavještava željezničko preduzeće ili upravljača željezničke infrastrukture, već prema slučaju.</p>	<p>Ukoliko poslodavac ne donese odluku po zahtjevu za izdavanje ili ažuriranje sertifikata u roku od 30 dana od dana prijema zahjete sa potrebnom dokumentacijom, smatra se da je zahtjev odbijen.</p> <p>U slučaju iz stava 7 ovog člana žalba se može podnijeti Organu uprave u roku od 30 dana od dana isticanja roka za donošenje odluke.</p> <p>Rješenje Organa uprave kojim se odlučuje o žalbama iz st. 6 i 7 ovog člana je konačno.</p> <p>Original sertifikata pripada poslodavcu, koji je dužan da izda ovjerenu kopiju na zahtjev nosioca sertifikata.</p> <p>Poslodavac je dužan da ažurira sertifikat kada se nosilac sertifikata stručno osposobi za upravljanje drugim tipovima vučnih vozila, odnosno za drugu željezničku infrastrukturu.</p> <p>Oduzimanje sertifikata</p> <p>Član 87</p> <p>Sertifikat se privremeno oduzima ako nosilac sertifikata privremeno ne ispunjava zdravstvene uslove ili ako prilikom provjera iz člana 81 ovog zakona ne pokaže potrebno znanje.</p> <p>Sertifikat se oduzima ako se na zdravstvenom pregledu utvrdi da nosilac sertifikata trajno ne ispunjava propisane zdravstvene uslove i ako nosilac sertifikata</p>			
---	---	--	--	--

na ponovljenim provjerama znanja iz stava 1 ovog člana ne pokaže potrebno znanje.

Poslodavac je dužan da bez odlaganja obavjesti Organ uprave o privremeno i trajno oduzetim sertifikatima u roku od tri dana od dana oduzimanja sertifikata.

Ako Organ uprave, u okviru nadzora utvrdi da nosilac sertifikata ne ispunjava propisane uslove, naložiće poslodavcu da izvrši dodatnu provjeru stručne osposobljenosti nosioca sertifikata ili da privremeno oduzme sertifikat.

Poslodavac je dužan da o preduzetim mjerama iz stava 4 ovog člana obavijesti Organ uprave u roku od 10 dana od dana nalaganja mjera.

Ukoliko poslodavac ne postupi u skladu sa stavom 5 ovog člana, Organ uprave zabraniće rad nosiocu sertifikata.

Registri i razmjena informacija

Član 88

Organ uprave vodi registar izdatih licenci.

Registar iz stava 1 ovog člana sadrži i podatke o periodičnim zdravstvenim pregledima.

Organ uprave, na zahtjev poslodavaca i nadležnih organa drugih država, u slučajevima kada mašinovođa obavlja posao na infrastrukturi drugih

država, dostavlja informacije o statusu licenci.

Poslodavac je dužan da vodi registar izdatih sertifikata u koji se unose i podaci o periodičnim provjerama zdravstvene sposobnosti i stručne osposobljenosti mašinovođa .

Poslodavac je dužan da:

- na zahtjev Organa uprave i drugih nadležnih državnih organa dostavi podatke iz registra o izdatim sertifikatima;
- na zahtjev nadležnih organa drugih država kada pruža usluge u međunarodnom prevozu dostavi podatke o izdatim sertifikatima; i
- provjerava da li su licence mašinovođa važeće.

Pravo na pristup podacima iz registra iz st. 1 i 4 ovog člana imaju mašinovođe.

Način vođenja i sadržaj registra iz st. 1 i 4 ovog člana propisuje Ministarstvo.

Ispitivanje sposobnosti za rad željezničkog radnika
Član 96

Željeznički radnik ne smije početi sa radom niti obavljati svoje poslove ako je znatnije umoran ili bolestan ili je u psihičkom stanju koje ga čini nesposobnim

da obavlja poslove na koje je raspoređen.

Željeznički radnik koji se u toku obavljanja poslova na koje je raspoređen osjeća umornim, bolesnim ili je iz drugih razloga nesposoban za dalje obavljanje poslova, dužan je da o tome obavijesti odgovorno lice kod upravljača infrastrukture, odnosno prevoznika i da prestane da obavlja poslove ako ocijeni da ih ne može bezbjedno obavljati.

Željeznički radnik ne smije uzimati alkoholna pića, opojne droge ili psihoaktivna sredstva za vrijeme obavljanja poslova niti početi sa radom ako u organizmu ima alkohola ili je pod dejstvom opojnih droga, odnosno psihoaktivnih sredstava.

Željezničkom radniku ne smije se dozvoliti obavljanje poslova u toku rada ako se prilikom provjere njegove zdravstvene sposobnosti utvrdi da ne ispunjava propisane zdravstvene uslove za obavljanje tih poslova ili ako se utvrdi da radi pod uticajem alkohola, opojnih droga, psihoaktivnih sredstava, kao i da je sklon upotrebi alkohola, opojnih droga ili psihoaktivnih sredstava.

Upravljač infrastrukture odnosno željeznički prevoznik bez odlaganja obavještava Organ uprave o svim slučajevima nesposobnosti mašinovođe za rad u trajanju dužem od tri mjeseca.

<p>Čim željezničko preduzeće ili upravljач željezničke infrastrukture sazna ili bude obavješten od strane ljekara da se zdravstveno stanje mašinovođe pogoršalo toliko da je njegova podobnost za posao dovedena u pitanje, ono odmah preuzima neophodne mere, uključujući pregled opisan u odeljku 3.1 Aneksa II i, ako je potrebno, oduzima sertifikat i ažurira registar predviđen članom 22. stav 2. Dalje, obezbeđuje da ni u jednom trenutku tokom rada mašinovođe nijesu pod uticajem bilo kakvih supstanci koje bi mogle da utiču na njihovu koncentraciju, pažnju ili ponašanje. Nadležno tijelo se bez odlaganja obavještava o svim slučajevima nesposobnosti za rad u trajanju od više od tri mjeseca.</p>	<p>Zdravstvene ustanove Član 92 Zdravstvene preglede lica iz člana 91 ovog zakona obavljaju zdravstvene ustanove koje ispunjavanju uslove u skladu sa zakonom.</p> <p>Redovni zdravstveni pregled Član 93 Zdravstvena sposobnost željezničkog radnika provjerava se sprovođenjem specifične zdravstvene zaštite u vezi sa radom, u skladu sa zakonom kojim je uređena zdravstvena zaštita.</p> <p>Upravljач infrastrukture, odnosno prevoznik dužni su da željezničkog radnika upute na zdravstveni pregled prije isteka roka propisanog za obavljanje tog pregleda.</p> <p>Vanredni zdravstveni pregled Član 94 Na vanredni zdravstveni pregled upućuje se željeznički radnik za koga se posumnja da više nije zdravstveno sposoban da obavlja svoje poslove, kao i poslije svakog udesa, teže povrede, duže bolesti i u drugim propisanim slučajevima.</p> <p>Upućivanje radnika iz stava 1 ovog člana na vanredni zdravstveni pregled vrši se na zahtjev ovlašćenog željezničkog radnika, ljekara, inspektora za željeznički saobraćaj, državnog tužioca, suda, organa za prekršaje ili na lični zahtjev željezničkog</p>	<p>Djelimično usklađeno</p>	<p>Potpuna usklađenost će se postići donošenjem podzakonskog akta koji se odnosi na zdravstvene preglede i podobnost za vršenje tih pregleda.</p>	<p>II kvartal 2015</p>
---	--	-----------------------------	---	------------------------

	<p>radnika.</p> <p style="text-align: center;">Zabrana obavljanja poslova Član 95</p> <p>Željeznički radnik koji ne ispunjava propisane zdravstvene uslove smatra se zdravstveno nesposobnim za obavljanje određenih poslova dok ta nesposobnost traje.</p> <p>Upravljač infrastrukture, odnosno željeznički prevoznik ne smije dozvoliti željezničkom radniku da obavlja poslove na koje je raspoređen, ako se na zdravstvenom pregledu utvrdi da nije zdravstveno sposoban za te poslove ili ako nije obavio zdravstveni pregled na koji je upućen.</p>			
<p style="text-align: center;">Član 19 Obaveze nadležnih tijela</p> <p>Nadležno tijelo ispunjava sljedeće zadatke na transparentan i nediskriminišući način: izdavanje i ažuriranje licenci, i davanje duplikata, kao što je predviđeno članovima 6. i 14;</p>	<p style="text-align: center;">Licenca za upravljanje vučnim vozilom Član 84</p> <p>Licencu na osnovu podnijetog zahtjeva izdaje Organ uprave rješenjem.</p> <p>Licenca se izdaje licu koje ispunjava sljedeće uslove:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) da je psiho i fizički sposobno da upravlja vučnim vozilom; 2) da je navršilo 18 godina života; i 3) da ispunjava uslove iz člana 82 st. 1 i 2 ovog zakona. <p>Izuzetno od odredbe stava 2 tačka 2 ovog člana, pravo na upravljanje vučnim</p>	<p style="text-align: center;">Djelimično usklađeno</p>	<p>Potpuna usklađenost će se postići donošenjem podzakonskog akta koji se odnosi na način izdavanja licence, obrazac licence i zahtjeva za izdavanje licence i dokumentaciju koja se prilaže uz zahtjev.</p>	<p style="text-align: center;">II kvartal 2015</p>

vozilom brzog voza, voza višeg ranga za prevoz putnika i teretnog voza u međunarodnom saobraćaju može da stekne lice koje je navršilo 21 godinu života.

Organ uprave dužan je da o zahtjevu iz stava 1 ovog člana odluči u roku od 30 dana od dana prijema zahtjeva.

Licenca se izdaje na period od 10 godina.

O izdatim licencama iz stava 1 ovog člana Organ uprave vodi evidenciju.

Podatke iz evidencije o izdatim licencima Organ uprave objavljuje je na svojoj internet stranici.

Po isteku roka iz stava 4 ovog člana, na zahtjev lica izdaje se nova licenca.

Licence izdate od nadležnih organa drugih država priznaju se u Crnoj Gori u skladu sa potvrđenim međunarodnim ugovorima.

Tokom upravljanja vučnim vozilom, licenca se mora nalaziti u vozilu.

Nosilac licence dužan je da na zahtjev ovlašćenog lica Organa uprave, lica za vršenje unutrašnjeg nadzora kod željezničkog prevoznika, glavnog istražitelja i inspektora za željeznički saobraćaj pokaže licencu.

Način izdavanja licence, obrazac licence i zahtjeva za izdavanje licence, dokumentaciju koja se prilaže uz zahtjev

	propisuje Ministarstvo.			
(b) obezbjeđenje periodičnih pregleda i/ili provjera kao što je predviđeno članom 16. stav 1;	<p style="text-align: center;">Oduzimanje licence Član 85</p> <p>Organ uprave privremeno će oduzeti licencu ako nosilac licence privremeno ne ispunjava propisane zdravstvene uslove.</p> <p>Organ uprave oduzeće licencu ako nosilac licence prestane da ispunjava uslove na osnovu kojih mu je izdata licenca.</p> <p>Licenca se oduzima ako se na zdravstvenom pregledu utvrdi da nosilac licence trajno ne ispunjava propisane zdravstvene uslove.</p> <p>Željeznički prevoznik dužan je da izvještaj o zdravstvenom pregledu željezničkih radnika dostavi Organu uprave u roku od tri dana od dana izvršenog zdravstvenog pregleda.</p> <p style="text-align: center;">Oduzimanje sertifikata Član 87</p> <p>Poslodavac je dužan da bez odlaganja obavjesti Organ uprave o privremeno i trajno oduzetim sertifikatima u roku od tri dana od dana oduzimanja sertifikata.</p> <p>Ako Organ uprave, u okviru nadzora utvrdi da nosilac sertifikata ne ispunjava propisane uslove, naložiće poslodavcu da izvrši dodatnu provjeru stručne osposobljenosti nosioca sertifikata</p>	Potpuno usklađeno		

	<p>ili da privremeno oduzme sertifikat.</p> <p>Poslodavac je dužan da o preduzetim mjerama iz stava 4 ovog člana obavijesti Organ uprave u roku od 10 dana od dana nalaganja mjera.</p>			
<p>(v) suspendovanje i oduzimanje licenci, i obavještanje izdavaoca o opravdanim zahtjevima za suspendovanje sertifikata, kao što je predviđeno članom 29;</p>	<p style="text-align: center;">Oduzimanje licence</p> <p style="text-align: center;">Član 85</p> <p>Organ uprave privremeno će oduzeti licencu ako nosilac licence privremeno ne ispunjava propisane zdravstvene uslove.</p> <p>Organ uprave oduzeće licencu ako nosilac licence prestane da ispunjava uslove na osnovu kojih mu je izdata licenca.</p> <p>Licenca se oduzima ako se na zdravstvenom pregledu utvrdi da nosilac licence trajno ne ispunjava propisane zdravstvene uslove.</p> <p>Željeznički prevoznik dužan je da izvještaj o zdravstvenom pregledu željezničkih radnika dostavi Organu uprave u roku od tri dana od dana izvršenog zdravstvenog pregleda.</p> <p style="text-align: center;">Oduzimanje sertifikata</p> <p style="text-align: center;">Član 87</p> <p>Sertifikat se privremeno oduzima ako nosilac sertifikata privremeno ne ispunjava zdravstvene uslove ili ako prilikom provjera iz člana 81 ovog zakona ne pokaže potrebno znanje.</p> <p>Sertifikat se oduzima ako se na zdravstvenom pregledu utvrdi da nosilac sertifikata trajno ne ispunjava propisane</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>		

	<p>zdravstvene uslove i ako nosilac sertifikata na ponovljenim provjerama znanja iz stava 1 ovog člana ne pokaže potrebno znanje.</p> <p>Poslodavac je dužan da bez odlaganja obavjesti Organ uprave o privremeno i trajno oduzetim sertifikatima u roku od tri dana od dana oduzimanja sertifikata.</p> <p>Ako Organ uprave, u okviru nadzora utvrdi da nosilac sertifikata ne ispunjava propisane uslove, naložiće poslodavcu da izvrši dodatnu provjeru stručne osposobljenosti nosioca sertifikata ili da privremeno oduzme sertifikat.</p> <p>Poslodavac je dužan da o preduzetim mjerama iz stava 4 ovog člana obavijesti Organ uprave u roku od 10 dana od dana nalaganja mjera.</p> <p>Ukoliko poslodavac ne postupi u skladu sa stavom 5 ovog člana, Organ uprave zabraniće rad nosiocu sertifikata.</p>			
<p>ako su tako odredile države članice, priznavanje lica ili tijela kao što je predviđeno članovima 23. i 25</p>	<p>Stručno osposobljavanje i usavršavanje Član 80</p> <p>Željeznički radnik mora da ima odgovarajući nivo obrazovanja i da bude stručno osposobljen što se dokazuje uvjerenjem o položenom stručnom ispitu.</p> <p>Stručno osposobljavanje obuhvata sticanje znanja i vještina primjenom teorijskog znanja u praksi u normalnim, otežanim i vanrednim situacijama.</p> <p>Stručni ispit iz stava 1 ovog člana</p>	<p>Djelimično usklađeno</p>	<p>Potpuna usklađenost će se postići donošenjem podzakonskog akta koji se odnosi na program stručnog osposobljavanja željezničkih radnika i način obavljanja stručnog ispita.</p>	<p>II kvartal 2015</p>

sprovodi Komisija za polaganje stručnog ispita (u daljem tekstu: Komisija) koju obrazuje upravljač infrastrukture ili željeznički prevoznik.

Član Komisije iz stava 3 ovog člana mora da bude lice koje poznaje infrastrukturu i prevoz prema vrsti poslove koje obavlja željeznički radnik.

Upravljač infrastrukture i željeznički prevoznik mora da u okviru sistema upravljanja bezbjednošću osigura program osposobljavanja željezničkih radnika i sprovođenje stručnih ispita kojima se obezbjeđuje njihova trajna osposobljenost i obavljanje poslova na stručan način.

Program stručnog osposobljavanja željezničkih radnika, način obavljanja stručnog ispita i uslove iz stava 6 ovog člana utvrđuju se propisom Ministarstva uz saglasnost organa državne uprave nadležnog za prosvjetu.

Stručno osposobljavanje mašinovođa

Član 82

Mašinovođa mora da ima najmanje četvrti nivo nacionalnog okvira kvalifikacija i uvjerenje o položenom stručnom ispitu.

Pored uslova iz stava 1 ovog člana mašinovođa mora da ima sertifikat o stručnoj kvalifikaciji, u skladu sa posebnim zakonom.

Stručno osposobljavanje za sticanje sertifikata iz stava 2 vrši se kod organizatora obrazovanja odraslih u skladu sa posebnim

	<p>propisima.</p> <p>Organizator obrazovanja odraslih može biti upravljač infrastrukture, željeznički prevoznik ili drugo pravno ili fizičko lice ako ispunjava uslove u pogledu kadra, opreme i prostora.</p> <p>Bliže uslove iz stava 4 ovog člana, propisuje Ministarstvo uz saglasnost organa državne uprave nadležnog za prosvjetu.</p>			
<p>obezbjeđenje da se registar akreditovanih ili priznatih lica ili tijela kao što je predviđeno članom 20. objavljuje i ažurira;</p>	<p>Stručno osposobljavanje mašinovođa Član 82 st. 4 i 5</p> <p>Organizator obrazovanja odraslih može biti upravljač infrastrukture, željeznički prevoznik ili drugo pravno ili fizičko lice ako ispunjava uslove u pogledu kadra, opreme i prostora.</p> <p>Bliže uslove iz stava 4 ovog člana, propisuje Ministarstvo uz saglasnost organa državne uprave nadležnog za prosvjetu.</p>	<p>Djelimično usklađeno</p>	<p>Potpuna usklađenost će se postići donošenjem podzakonskog akta koji se odnosi na uslove u pogledu kadra, opreme i prostora organizatora obrazovanja.</p>	<p>II kvartal 2015</p>
<p>Vođenje i ažuriranje registra licenci kao što je predviđeno članom 16. stav 1. i članom 22. stav 1;</p>	<p>Licenca za upravljanje vučnim vozilom Član 84</p> <p>O izdatim licencama iz stava 1 ovog člana Organ uprave vodi evidenciju.</p> <p>Podatke iz evidencije o izdatim licencima Organ uprave objavljuje je na svojoj internet stranici.</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>		
<p>(e) nadzor procesa sertifikacije mašinovođa kao što je predviđeno članom 26;</p>	<p>Stručno osposobljavanje mašinovođa Član 82</p> <p>Mašinovođa mora da ima najmanje</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>		

čevrti nivo nacionalnog okvira kvalifikacija i uvjerenje o položenom stručnom ispitu.

Pored uslova iz stava 1 ovog člana mašinovođa mora da ima sertifikat o stručnoj kvalifikaciji, u skladu sa posebnim zakonom.

Stručno osposobljavanje za sticanje sertifikata iz stava 2 vrši se kod organizatora obrazovanja odraslih u skladu sa posebnim propisima.

Organizator obrazovanja odraslih može biti upravljač infrastrukture, željeznički prevoznik ili drugo pravno ili fizičko lice ako ispunjava uslove u pogledu kadra, opreme i prostora.

Bliže uslove iz stava 4 ovog člana, propisuje Ministarstvo uz saglasnost organa državne uprave nadležnog za prosvjetu.

Oduzimanje sertifikata

Član 87

Sertifikat se privremeno oduzima ako nosilac sertifikata privremeno ne ispunjava zdravstvene uslove ili ako prilikom provjera iz člana 81 ovog zakona ne pokaže potrebno znanje.

Sertifikat se oduzima ako se na zdravstvenom pregledu utvrdi da nosilac sertifikata trajno ne ispunjava propisane zdravstvene uslove i ako nosilac sertifikata na ponovljenim provjerama znanja iz stava 1 ovog člana ne pokaže potrebno znanje.

Poslodavac je dužan da bez

	<p>odlaganja obavjesti Organ uprave o privremeno i trajno oduzetim sertifikatima u roku od tri dana od dana oduzimanja sertifikata.</p> <p>Ako Organ uprave, u okviru nadzora utvrdi da nosilac sertifikata ne ispunjava propisane uslove, naložiće poslodavcu da izvrši dodatnu provjeru stručne osposobljenosti nosioca sertifikata ili da privremeno oduzme sertifikat.</p> <p>Poslodavac je dužan da o preduzetim mjerama iz stava 4 ovog člana obavijesti Organ uprave u roku od 10 dana od dana nalaganja mjera.</p> <p>Ukoliko poslodavac ne postupi u skladu sa stavom 5 ovog člana, Organ uprave zabraniće rad nosiocu sertifikata.</p>			
<p>(ž)vršenje inspekcija kao što je predviđeno članom 29;</p>	<p>Oduzimanje licence Član 85</p> <p>Organ uprave privremeno će oduzeti licencu ako nosilac licence privremeno ne ispunjava propisane zdravstvene uslove.</p> <p>Organ uprave oduzeće licencu ako nosilac licence prestane da ispunjava uslove na osnovu kojih mu je izdata licenca.</p> <p>Licenca se oduzima ako se na zdravstvenom pregledu utvrdi da nosilac licence trajno ne ispunjava propisane zdravstvene uslove.</p> <p>Željeznički prevoznik dužan je da izvještaj o zdravstvenom pregledu</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>		

željezničkih radnika dostavi Organu uprave u roku od tri dana od dana izvršenog zdravstvenog pregleda.

Oduzimanje sertifikata

Član 87

Sertifikat se privremeno oduzima ako nosilac sertifikata privremeno ne ispunjava zdravstvene uslove ili ako prilikom provjera iz člana 81 ovog zakona ne pokaže potrebno znanje.

Sertifikat se oduzima ako se na zdravstvenom pregledu utvrdi da nosilac sertifikata trajno ne ispunjava propisane zdravstvene uslove i ako nosilac sertifikata na ponovljenim provjerama znanja iz stava 1 ovog člana ne pokaže potrebno znanje.

Poslodavac je dužan da bez odlaganja obavjesti Organ uprave o privremeno i trajno oduzetim sertifikatima u roku od tri dana od dana oduzimanja sertifikata.

Ako Organ uprave, u okviru nadzora utvrdi da nosilac sertifikata ne ispunjava propisane uslove, naložiće poslodavcu da izvrši dodatnu provjeru stručne osposobljenosti nosioca sertifikata ili da privremeno oduzme sertifikat.

Poslodavac je dužan da o preduzetim mjerama iz stava 4 ovog člana obavijesti Organ uprave u roku od 10 dana od dana nalaganja mjera.

Ukoliko poslodavac ne postupi u

	skladu sa stavom 5 ovog člana, Organ uprave zabraniće rad nosiocu sertifikata.			
(i) uspostavljanje nacionalnih kriterijuma za ispitivače kao što je predviđeno članom 25. stav 5.	<p style="text-align: center;">Stručno osposobljavanje mašinovođa</p> <p style="text-align: center;">Član 82</p> <p>Bliže uslove iz stava 4 ovog člana, propisuje Ministarstvo uz saglasnost organa državne uprave nadležnog za prosvjetu.</p>	Djelimično usklađeno	Potpuna usklađenost će se postići donošenjem podzakonskog akta koji se odnosi na uslove u pogledu kadra, opreme i prostora organizatora obrazovanja.	II kvartal 2015
Nadležno tijelo brzo odgovara na zahtjeve za informacijama i bez odlaganja iznosi sve zahtjeve za dodatnim informacijama prilikom pripreme licenci.	Nema odgovarajuće odredbe		Materija nije predmet regulisanja ovog zakona	
<p>2. Nadležno tijelo ne delegira trećim stranama zadatke pomenute u tačkama v), e) i z) stava 1</p> <p>3. Svako delegiranje zadataka je transparentno i bez diskriminacije, i ne izaziva sukob interesa.</p> <p>4. Kada nadležno tijelo delegira zadatke željezničkom preduzeću ili ga angažuje putem ugovora za neke zadatke pomenute u tačkama a) ili b) stava 1, mora da se ispuni najmanje jedan od sljedećih uslova:željezničko preduzeće izdaje licence samo svojim mašinovođama;</p> <p>(b)željezničko preduzeće ne uživa ekskluzivna prava na datoj teritoriji za bilo koji od delegiranih ili ugovorenih zadataka.</p> <p>5. Kada nadležno tijelo delegira ili ugovori zadatke, ovlašćeni predstavnik ili izvođač radova je u obavezi, prilikom izvršavanja tih</p>	Nema odgovarajuće odredbe	Potpuno usklađeno	Zakon ne predviđa mogućnost delegiranja nadležnosti Direkcije za željeznice	

<p>zadataka, da poštuje obaveze nametnute nadležnim tijelima ovom direktivom.</p> <p>6. Kada nadležno tijelo delegira ili ugovori zadatke, uspostavlja sistem za provjeru izvršenja tih zadataka i obezbeđuje poštovanje uslova utvrđenih u stavovima 2, 4. i 5.</p>				
<p style="text-align: center;">Član 20 Akreditacija I priznavanje</p> <p>Lica ili tijela akreditovana saglasno ovoj direktivi moraju biti akreditovana od strane akreditacionog tijela koje imenuje data država članica. Proces akreditacije zasniva se na kriterijumima nezavisnosti, stručnosti i nepristrasnosti, kao što je relevantan evropski standard serije EN 45 000, i na ocijeni dosijea koji podnose kandidati, a koji pružaju odgovarajuće dokaze o njihovim vještinama u datoj oblasti.</p>	<p style="text-align: center;">Nema odgovarajuće odredbe</p>	<p style="text-align: center;">Neprimjenjivo</p>		
<p>Kao alternativu akreditaciji predviđenoj stavom 1, država članica može da obezbjedi da lica ili tijela priznata saglasno ovoj direktivi priznaju nadležna tijela ili tijela koja imenuje data država članica. Priznavanje se zasniva na kriterijumima nezavisnosti, stručnosti i nepristrasnosti. Međutim, u slučajevima kada je određena stručnost koja se traži izuzetno retka, dozvoljava se izuzetak od ovog pravila nakon pozitivnog mišljenja koje daje Komisija u skladu sa regulatornim postupkom iz člana 32. stav 2.</p> <p>Kriterijum nezavisnosti ne primenjuje se u slučaju obuke iz člana 23. stavovi 5. i 6.</p>	<p style="text-align: center;">Stručno osposobljavanje mašinovođa Član 82</p> <p style="text-align: center;">Mašinovođa mora da ima najmanje četvrti nivo nacionalnog okvira kvalifikacija i uvjerenje o položenom stručnom ispitu.</p> <p style="text-align: center;">Pored uslova iz stava 1 ovog člana mašinovođa mora da ima sertifikat o stručnoj kvalifikaciji, u skladu sa posebnim zakonom.</p> <p style="text-align: center;">Stručno osposobljavanje za sticanje sertifikata iz stava 2 vrši se kod organizatora obrazovanja odraslih u skladu sa posebnim propisima.</p> <p style="text-align: center;">Organizator obrazovanja odraslih</p>	<p style="text-align: center;">Potpuno usklađeno</p>		

	<p>može biti upravljač infrastrukture, željeznički prevoznik ili drugo pravno ili fizičko lice ako ispunjava uslove u pogledu kadra, opreme i prostora.</p> <p>Bliže uslove iz stava 4 ovog člana, propisuje Ministarstvo uz saglasnost organa državne uprave nadležnog za prosvjetu.</p> <p>Zdravstvena sposobnost</p> <p>Član 90</p> <p>Željeznički radnik mora da ispunjava propisane zdravstvene uslove i mora da bude psihički i fizički sposoban za obavljanje poslova u željezničkom saobraćaju (u daljem tekstu: zdravstvena sposobnost).</p> <p>Zdravstvene uslove iz stava 1 ovog člana, način njihovog utvrđivanja i vrijeme njihovog provjeravanja propisuje organ državne uprave nadležan za zdravlje.</p> <p>Vanredni zdravstveni pregled</p> <p>Član 94</p> <p>Na vanredni zdravstveni pregled upućuje se željeznički radnik za koga se posumnja da više nije zdravstveno sposoban da obavlja svoje poslove, kao i poslije svakog udesa, teže povrede, duže bolesti i u drugim propisanim slučajevima.</p>			
<p>Nadležno tijelo obezbeđuje objavljivanje i ažuriranje registra lica i tijela koja su akreditovana ili priznata saglasno ovoj direktivi.</p>	<p>Nema odgovarajuće odredbe</p>	<p>Neusklađeno</p>	<p>Potpuna usklađenost će se postići donošenjem podzakonskih akata</p>	<p>II kvartal 2015</p>

			koji se odnose na uslove u pogledu kadra, opreme i prostora organizatora obrazovanja, stručnu osposobljenost i zdravstvene uslove.	
<p>Član 21 Odluke nadležnih tijela</p> <p>Nadležno tijelo navodi razloge za svoje odluke.</p> <p>Nadležno tijelo obezbeđuje da je uspostavljen administrativni žalbeni postupak koji omogućava poslodavcima i mašinovođama da traže reviziju odluke koja se odnosi na neku prijavu saglasno ovoj direktivi.</p>	<p>Sertifikat Član 86</p> <p>Poslodavac utvrđuje, u okviru sistema za upravljanje bezbjednošću, postupak za izdavanje i ažuriranje sertifikata, kao i pravo na podnošenje žalbe na odluku u vezi sa izdavanjem, ažuriranjem, privremenim oduzimanjem ili oduzimanjem sertifikata.</p> <p>Žalba na odluku poslodavca kojom se odbija zahtjev za izdavanje ili ažuriranje sertifikata ili kojom se oduzima sertifikata podnosi se Organu uprave, u roku od 30 dana od dana prijema odluke.</p> <p>Ukoliko poslodavac ne donese odluku po zahtjevu za izdavanje ili ažuriranje sertifikata u roku od 30 dana od dana prijema zahjete sa potrebnom dokumentacijom, smatra se da je zahtjev odbijen.</p> <p>U slučaju iz stava 7 ovog člana žalba se može podnijeti Organu uprave u roku od 30 dana od dana isticanja roka za donošenje odluke.</p> <p>Rješenje Organa uprave kojim se odlučuje o žalbama iz st. 6 i 7 ovog člana je konačno.</p>	Potpuno usklađeno		
Države članice preduzimaju neophodne korake da obezbjede sudsku reviziju odluka koje donosi nadležno tijelo.	nema odgovarajuće odredbe		Materija nije predmet regulisanja ovog zakona	

<p style="text-align: center;">Član 22 Registar I razmjena informacija</p> <p>Od nadležnih tijela zahtjeva se da:(a)vode registar svih licenci koje su izdate, ažurirane, obnovljene, izmjenjene, istekle, suspendovane, oduzete ili prijavljene kao izgubljene, ukradene ili uništene. Taj registar sadrži podatke propisane u odeljku 4 Aneksa I za svaku licencu, kome se može pristupiti korišćenjem nacionalnog broja dodeljenog svakom mašinovođi. On se redovno ažurira;</p>	<p style="text-align: center;">Licenca za upravljanje vučnim vozilom Član 84</p> <p>O izdatim licencama iz stava 1 ovog člana Organ uprave vodi evidenciju. Podatke iz evidencije o izdatim licencima Organ uprave objavljuje je na svojoj internet stranici. Način izdavanja licence, obrazac licence i zahtjeva za izdavanje licence, dokumentaciju koja se prilaže uz zahtjev propisuje Ministarstvo.</p>	<p>Djelimično usklađeno</p>	<p>Potpuna usklađenost će se postići donošenjem podzakonskog akta koji se odnosi na način izdavanja licence, obrazac licence i zahtjeva za izdavanje licence, dokumentaciju koja se prilaže uz zahtjev.</p>	<p>II kvartal 2015</p>
<p>(b) dostave, na opravdani zahtjev, informacije o statusu tih licenci nadležnim tijelima drugih država članica, Agenciji ili bilo kom poslodavcu mašinovođa.</p>	<p style="text-align: center;">Registri i razmjena informacija Član 88</p> <p>Organ uprave vodi registar izdatih licenci.</p> <p>Registar iz stava 1 ovog člana sadrži i podatke o periodičnim zdravstvenim pregledima.</p> <p>Organ uprave, na zahtjev poslodavaca i nadležnih organa drugih država, u slučajevima kada mašinovođa obavlja posao na infrastrukturi drugih država, dostavlja informacije o statusu licenci.</p> <p>Poslodavac je dužan da vodi registar izdatih sertifikata u koji se unose i podaci o periodičnim provjerama zdravstvene sposobnosti i stručne osposobljenosti mašinovođa .</p> <p>Poslodavac je dužan da:</p> <ul style="list-style-type: none"> - na zahtjev Organa uprave i 	<p>Potpuno usklađeno</p>		

	<p>drugih nadležnih državnih organa dostavi podatke iz registra o izdatim certifikatima;</p> <ul style="list-style-type: none"> – na zahtjev nadležnih organa drugih država kada pruža usluge u međunarodnom prevozu dostavi podatke o izdatim certifikatima; i – provjerava da li su licence mašinarstva važeće. <p>Pravo na pristup podacima iz registra iz st. 1 i 4 ovog člana imaju mašinarstva.</p> <p>Način vođenja i sadržaj registra iz st. 1 i 4 ovog člana propisuje Ministarstvo.</p>			
<p>Svako željezničko preduzeće i upravljač željezničke infrastrukture u obavezi je da: a) vodi, ili da obezbjedi da se vodi, registar svih certifikata koje su izdate, ažurirane, obnovljene, izmjenjene, istekle, suspendovane, oduzete ili prijavljene kao izgubljene, ukradene ili uništene. Taj registar sadrži podatke propisane u odeljku 4 Aneksa I za svaki certifikat, kao i podatke koji se odnose na periodične provjere predviđene članom 16. On se redovno ažurira;</p>	<p>Registri i razmjena informacija</p> <p>Član 88</p> <p>Organ uprave vodi registar izdatih licenci.</p> <p>Registar iz stava 1 ovog člana sadrži i podatke o periodičnim zdravstvenim pregledima.</p> <p>Organ uprave, na zahtjev poslodavaca i nadležnih organa drugih država, u slučajevima kada mašinarstvo obavlja posao na infrastrukturi drugih država, dostavlja informacije o statusu licenci.</p> <p>Poslodavac je dužan da vodi registar izdatih certifikata u koji se unose i podaci o periodičnim provjerama zdravstvene sposobnosti i stručne</p>	<p>Djelimično usklađeno</p>	<p>Potpuna usklađenost će se postići donošenjem podzakonskog akta koji se odnosi na način vođenja i sadržaj registra izdatih licenci.</p>	<p>II kvartal 2015</p>

	<p>osposobljenosti mašinovođa .</p> <p>Poslodavac je dužan da:</p> <ul style="list-style-type: none"> – na zahtjev Organa uprave i drugih nadležnih državnih organa dostavi podatke iz registra o izdatim certifikata; – na zahtjev nadležnih organa drugih država kada pruža usluge u međunarodnom prevozu dostavi podatke o izdatim certifikatima; i – provjerava da li su licence mašinovođa važeće. <p>Pravo na pristup podacima iz registra iz st. 1 i 4 ovog člana imaju mašinovođe.</p> <p>Način vođenja i sadržaj registra iz st. 1 i 4 ovog člana propisuje Ministarstvo.</p>			
<p>(b) saraduje sa nadležnim tijelima države članice u kojoj je domiciliran, u cilju razmene informacija sa nadležnim tijelom i daje mu pristup traženim podacima;</p> <p>(v) dostavlja informacije o sadržaju tih certifikata nadležnim tijelima drugih država članica na zahtjev, kada se to traži kao posljedica njihovih transnacionalnih aktivnosti.</p> <p>Mašinovođe imaju pristup podacima koji se tiču njih, a koji su pohranjeni u registrima nadležnih tijela i željezničkih preduzeća, i na zahtjev im se dostavljaju kopije tih podataka.</p>	<p style="text-align: center;">Registri i razmjena informacija</p> <p style="text-align: center;">Član 88</p> <p>Organ uprave, na zahtjev poslodavaca i nadležnih organa drugih država, u slučajevima kada mašinovođa obavlja posao na infrastrukturi drugih država, dostavlja informacije o statusu licenci.</p> <p>Pravo na pristup podacima iz registra iz st. 1 i 4 ovog člana imaju mašinovođe.</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>		

<p>4. Nadležna tijela saraduju sa Agencijom u cilju obezbeđenja interoperabilnosti registara predviđenih stavovima 1. i 2. U tom cilju, do 4. decembra 2008. godine Komisija usvaja, na osnovu nacrtu koji priprema Agencija, osnovne parametre registara koje treba uspostaviti, kao što su podaci koje treba evidentirati, njihov format i protokol za razmjenu podataka, prava pristupa, dužina čuvanja podataka i postupaka koje treba slijediti u slučaju stečaja. Te mjere, namenjene za izmenu elemenata ove direktive koji nijesu ključni kroz njeno dopunjavanje, usvajaju se u skladu sa regulatornim postupkom sa kontrolom iz člana 32. stav 3.5. Nadležna tijela, upravljači željezničke infrastrukture i željeznička preduzeća obezbeđuju da su registri predviđeni stavovima 1. i 2. i načini rada tih registara u skladu sa Direktivom 95/46/EZ.</p> <p>6. Agencija obezbeđuje da je sistem ustanovljen u stavu 2. tačke a) i b) u skladu sa Uredbom (EZ) broj 45/2001.</p>	<p>Nema odgovarajuće odredbe</p>	<p>Neprenosivo</p>		
<p>Član 23 Obuka</p> <p>Obuka mašinovođa obuhvata dio koji se odnosi na licencu i koji odražava opšte stručno znanje kao što je opisano u Aneksu IV, i dio koji se odnosi na sertifikat i koji odražava određeno stručno znanje, kao što je opisano u aneksima V i VI.</p>	<p>Stručno osposobljavanje i usavršavanje Član 80</p> <p>Željeznički radnik mora da ima odgovarajući nivo obrazovanja i da bude stručno osposobljen što se dokazuje uvjerenjem o položenom stručnom ispitu.</p> <p>Stručno osposobljavanje obuhvata sticanje znanja i vještina primjenom teorijskog znanja u praksi u normalnim,</p>	<p>Djelimično usklađeno</p>	<p>Potpuna usklađenost će se postići donošenjem podzakonskog akta koji se odnosi na program stručnog osposobljavanja željezničkih radnika, način obavljanja stručnog ispita i uslove</p>	<p>II kvartal 2015.</p>

otežanim i vanrednim situacijama.

Stručni ispit iz stava 1 ovog člana sprovodi Komisija za polaganje stručnog ispita (u daljem tekstu: Komisija) koju obrazuje upravljač infrastrukture ili željeznički prevoznik.

Član Komisije iz stava 3 ovog člana mora da bude lice koje poznaje infrastrukturu i prevoz prema vrsti poslove koje obavlja željeznički radnik.

Upravljač infrastrukture i željeznički prevoznik mora da u okviru sistema upravljanja bezbjednošću osigura program osposobljavanja željezničkih radnika i sprovođenje stručnih ispita kojima se obezbjeđuje njihova trajna osposobljenost i obavljanje poslova na stručan način.

Program stručnog osposobljavanja željezničkih radnika, način obavljanja stručnog ispita i uslove iz stava 6 ovog člana utvrđuju se propisom Ministarstva uz saglasnost organa državne uprave nadležnog za prosvjetu.

Stručno osposobljavanje mašinovođa
Član 82

Mašinovođa mora da ima najmanje četvrti nivo nacionalnog okvira kvalifikacija i uvjerenje o položenom stručnom ispitu.

Pored uslova iz stava 1 ovog člana mašinovođa mora da ima sertifikat o stručnoj

i uslove u pogledu kadra, opreme i prostora organizatora obrazovanja.

	<p>kvalifikaciji, u skladu sa posebnim zakonom.</p> <p>Stručno osposobljavanje za sticanje sertifikata iz stava 2 vrši se kod organizatora obrazovanja odraslih u skladu sa posebnim propisima.</p> <p>Organizator obrazovanja odraslih može biti upravljač infrastrukture, željeznički prevoznik ili drugo pravno ili fizičko lice ako ispunjava uslove u pogledu kadra, opreme i prostora.</p> <p>Bliže uslove iz stava 4 ovog člana, propisuje Ministarstvo uz saglasnost organa državne uprave nadležnog za prosvjetu.</p>			
<p>Metod obuke ispunjava kriterijume utvrđene u Aneksu III.</p>	<p>Stručno osposobljavanje i usavršavanje Član 80</p> <p>Željeznički radnik mora da ima odgovarajući nivo obrazovanja i da bude stručno osposobljen što se dokazuje uvjerenjem o položenom stručnom ispitu.</p> <p>Stručno osposobljavanje obuhvata sticanje znanja i vještina primjenom teorijskog znanja u praksi u normalnim, otežanim i vanrednim situacijama.</p> <p>Stručni ispit iz stava 1 ovog člana sprovodi Komisija za polaganje stručnog ispita (u daljem tekstu: Komisija) koju obrazuje upravljač infrastrukture ili željeznički prevoznik.</p> <p>Član Komisije iz stava 3 ovog člana mora da bude lice koje poznaje infrastrukturu</p>	<p>Djelimično usklađeno</p>	<p>Potpuna usklađenost će se postići donošenjem podzakonskog akta koji se odnosi na program stručnog osposobljavanja željezničkih radnika, način obavljanja stručnog ispita i uslove i uslove u pogledu kadra, opreme i prostora organizatora obrazovanja</p>	<p>II kvartal 2015.</p>

i prevoz prema vrsti poslove koje obavlja željeznički radnik.

Upravljač infrastrukture i željeznički prevoznik mora da u okviru sistema upravljanja bezbjednošću osigura program osposobljavanja željezničkih radnika i sprovođenje stručnih ispita kojima se obezbjeđuje njihova trajna osposobljenost i obavljanje poslova na stručan način.

Program stručnog osposobljavanja željezničkih radnika, način obavljanja stručnog ispita i uslove iz stava 6 ovog člana utvrđuju se propisom Ministarstva uz saglasnost organa državne uprave nadležnog za prosvjetu.

Stručno osposobljavanje mašinovođa

Član 82

Mašinovođa mora da ima najmanje četvrti nivo nacionalnog okvira kvalifikacija i uvjerenje o položenom stručnom ispitu.

Pored uslova iz stava 1 ovog člana mašinovođa mora da ima sertifikat o stručnoj kvalifikaciji, u skladu sa posebnim zakonom.

Stručno osposobljavanje za sticanje sertifikata iz stava 2 vrši se kod organizatora obrazovanja odraslih u skladu sa posebnim propisima.

Organizator obrazovanja odraslih može biti upravljač infrastrukture, željeznički prevoznik ili drugo pravno ili fizičko lice ako ispunjava uslove u pogledu kadra, opreme i prostora.

Bliže uslove iz stava 4 ovog člana,

	propisuje Ministarstvo uz saglasnost organa državne uprave nadležnog za prosvjetu.			
<p>Detaljni ciljevi obuke definisani su u Aneksu IV za licencu, a u aneksima V i VI za sertifikat. Ti detaljni ciljevi obuke mogu biti dopunjeni bilo:</p> <p>odgovarajućim TSI usvojenim u skladu sa Direktivom 96/48/EZ ili Direktivom 2001/16/EZ. U tom slučaju, Komisija obezbjeđuje dosljednost između tih TSI i aneksa IV, V i VI; bilo kriterijumima koje predlaže Agencija na osnovu člana 17. Uredbe (EZ) broj 881/2004. Ovi kriterijumi, namijenjeni za izmjenu elemenata ove direktive koji nijesu ključni kroz njeno dopunjavanje, usvajaju se u skladu sa regulatornim postupkom sa kontrolom iz člana 32. stav 3.</p>	Nema odgovarajuće odredbe	Neprenosivo		
Na osnovu člana 13. Direktive 2004/49/EZ, države članice preduzimaju korake da obezbjede da kandidati za mašinovođe imaju pravičan i nediskriminišući pristup obuci neophodnoj da se ispune uslovi za dobijanje licence i sertifikata.	Nema odgovarajuće odredbe		Materija nije predmet regulisanja ovog zakona	
Zadatke obuke koji se odnosi na opšte stručno znanje kao što je predviđeno članom 11. stav 4, znanje jezika kao što je predviđeno članom 12. i stručno znanje koje se odnosi na vozna sredstva kao što je predviđeno članom 13. stav 1. izvršavaju lica ili tijela akreditovana ili priznata u skladu sa članom 20.	<p>Stručno osposobljavanje i usavršavanje</p> <p>Član 80</p> <p>Željeznički radnik mora da ima odgovarajući nivo obrazovanja i da bude stručno osposobljen što se dokazuje uvjerenjem o položenom stručnom ispitu.</p> <p>Stručno osposobljavanje obuhvata</p>	Djelimično usklađeno	Potpuna usklađenost će se postići donošenjem podzakonskog akta koji se odnosi na program stručnog osposobljavanja željezničkih radnika, način obavljanja	II kvartal 2015.

sticanje znanja i vještina primjenom teorijskog znanja u praksi u normalnim, otežanim i vanrednim situacijama.

Stručni ispit iz stava 1 ovog člana sprovodi Komisija za polaganje stručnog ispita (u daljem tekstu: Komisija) koju obrazuje upravljač infrastrukture ili željeznički prevoznik.

Član Komisije iz stava 3 ovog člana mora da bude lice koje poznaje infrastrukturu i prevoz prema vrsti poslove koje obavlja željeznički radnik.

Upravljač infrastrukture i željeznički prevoznik mora da u okviru sistema upravljanja bezbjednošću osigura program osposobljavanja željezničkih radnika i sprovođenje stručnih ispita kojima se obezbjeđuje njihova trajna osposobljenost i obavljanje poslova na stručan način.

Program stručnog osposobljavanja željezničkih radnika, način obavljanja stručnog ispita i uslove iz stava 6 ovog člana utvrđuju se propisom Ministarstva uz saglasnost organa državne uprave nadležnog za prosvjetu.

Stručno osposobljavanje mašinovođa

Član 82

Mašinovođa mora da ima najmanje četvrti nivo nacionalnog okvira kvalifikacija i uvjerenje o položenom stručnom ispitu.

Pored uslova iz stava 1 ovog člana mašinovođa mora da ima sertifikat o stručnoj kvalifikaciji, u skladu sa posebnim zakonom.

stručnog ispita i uslove i uslove u pogledu kadra, opreme i prostora organizatora obrazovanja

	<p>Stručno osposobljavanje za sticanje sertifikata iz stava 2 vrši se kod organizatora obrazovanja odraslih u skladu sa posebnim propisima.</p> <p>Organizator obrazovanja odraslih može biti upravljač infrastrukture, željeznički prevoznik ili drugo pravno ili fizičko lice ako ispunjava uslove u pogledu kadra, opreme i prostora.</p> <p>Bliže uslove iz stava 4 ovog člana, propisuje Ministarstvo uz saglasnost organa državne uprave nadležnog za prosvjetu.</p>			
<p>6. Zadatke obuke koji se odnose na poznavanje infrastrukture kao što je predviđeno članom 13. stav 2, uključujući poznavanje pruge i saobraćajnih propisa i procedura, izvršavaju lica ili tijela akreditovana ili priznata od strane države članice u kojoj se infrastruktura nalazi.</p> <p>7. U pogledu licenci, opšti sistem za priznavanje stručnih kvalifikacija utvrđen Direktivom 2005/36/EZ nastavlja da se primenjuje na priznavanje stručnih kvalifikacija mašinovođa koji nijesu državljani države članice i koji su dobili potvrdu o obuci u trećoj zemlji.</p>	Nema odgovarajuće odredbe	Neprenosivo		
<p>Proces stalne obuke uspostavlja se kako bi se obezbjedilo održavanje stručnosti osoblja, u skladu sa tačkom 2(e) Aneksa III uz Direktivu 2004/49/EZ.</p>	<p>Uslovi Član 79</p> <p>Željeznički radnici su lica koja neposredno učestvuju u odvijanju željezničkog saobraćaja odnosno koji</p>	Djelimično usklađeno	<p>Potpuna usklađenost će se postići donošenjem podzakonskog akta koji se odnosi na program stručnog</p>	II kvartal 2015

obavljaju poslove osiguranja nesmetanog i bezbjednog kretanja vozova i željezničkih vozila moraju da imaju odgovarajući nivo obrazovanja i da budu stručno osposobljeni za poslove koje obavljaju i da ispunjavaju posebne zdravstvene i druge uslove u skladu sa ovim zakonom.

Poslovi i odgovarajući nivo obrazovanja željezničkih radnika iz stava 1 ovog člana, utvrđuju se propisom Ministarstva.

Stručno osposobljavanje i usavršavanje

Član 80

Željeznički radnik mora da ima odgovarajući nivo obrazovanja i da bude stručno osposobljen što se dokazuje uvjerenjem o položenom stručnom ispitu.

Stručno osposobljavanje obuhvata sticanje znanja i vještina primjenom teorijskog znanja u praksi u normalnim, otežanim i vanrednim situacijama.

Stručni ispit iz stava 1 ovog člana sprovodi Komisija za polaganje stručnog ispita (u daljem tekstu: Komisija) koju obrazuje upravljač infrastrukture ili željeznički prevoznik.

Član Komisije iz stava 3 ovog člana mora da bude lice koje poznaje infrastrukturu i prevoz prema vrsti poslove koje obavlja željeznički radnik.

osposobljavanja željezničkih radnika, način obavljanja stručnog ispita i uslove i uslove u pogledu kadra, opreme i prostora organizatora obrazovanja

	<p>Upravljač infrastrukture i željeznički prevoznik mora da u okviru sistema upravljanja bezbjednošću osigura program osposobljavanja željezničkih radnika i sprovođenje stručnih ispita kojima se obezbjeđuje njihova trajna osposobljenost i obavljanje poslova na stručan način.</p> <p>Program stručnog osposobljavanja željezničkih radnika, način obavljanja stručnog ispita i uslove iz stava 6 ovog člana utvrđuju se propisom Ministarstva uz saglasnost organa državne uprave nadležnog za prosvjetu.</p>			
<p>Član 24 Troškovi obuke</p> <p>Države članice preduzimaju neophodne mjere da se obezbjedi da ulaganja nekog željezničkog preduzeća ili upravljača željezničke infrastrukture u obuku mašinovođa ne idu neopravdano na korist drugog željezničkog preduzeća ili upravljača željezničke infrastrukture u slučaju kada mašinovođa dobrovoljno napusti jedno željezničko preduzeće ili upravljača željezničke infrastrukture i pređe kod drugog.</p>	Nema odgovarajuće odredbe		Materija nije predmet regulisanja ovog zakona	
Naročita pažnja treba da se posvjeti primjeni ovog člana na izveštaj predviđen članom 33, posebno u pogledu tačke đ).	Nema odgovarajuće odredbe	Neprenosivo		
<p>Član 25 Ispitivanje</p> <p>Ispitivanja i ispitivače namenjene za provjeru potrebnih kvalifikacija utvrđuje:</p>	<p>Uslovi Član 79</p> <p>Željeznički radnici su lica koja neposredno učestvuju u odvijanju željezničkog saobraćaja odnosno koji</p>	Djelimično usklađeno	Potpuna usklađenost će se postići donošenjem podzakonskog akta koji se odnosi na program stručnog	II kvartal 2015

<p>(a) nadležno tijelo prilikom utvrđivanja postupka koji treba sljediti za dobijanje licence u skladu sa članom 14. stav 1;1.</p> <p>(b) za dio koji se odnosi na sertifikat: željezničko preduzeće ili upravljač željezničke infrastrukture prilikom utvrđivanja postupka koji treba sljediti za dobijanje sertifikata u skladu sa članom 15.</p>	<p>obavljaju poslove osiguranja nesmetanog i bezbjednog kretanja vozova i željezničkih vozila moraju da imaju odgovarajući nivo obrazovanja i da budu stručno osposobljeni za poslove koje obavljaju i da ispunjavaju posebne zdravstvene i druge uslove u skladu sa ovim zakonom.</p> <p>Poslovi i odgovarajući nivo obrazovanja željezničkih radnika iz stava 1 ovog člana, utvrđuju se propisom Ministarstva.</p> <p>Stručno osposobljavanje i usavršavanje</p> <p>Član 80</p> <p>Željeznički radnik mora da ima odgovarajući nivo obrazovanja i da bude stručno osposobljen što se dokazuje uvjerenjem o položenom stručnom ispitu.</p> <p>Stručno osposobljavanje obuhvata sticanje znanja i vještina primjenom teorijskog znanja u praksi u normalnim, otežanim i vanrednim situacijama.</p> <p>Stručni ispit iz stava 1 ovog člana sprovodi Komisija za polaganje stručnog ispita (u daljem tekstu: Komisija) koju obrazuje upravljač infrastrukture ili željeznički prevoznik.</p> <p>Član Komisije iz stava 3 ovog člana mora da bude lice koje poznaje infrastrukturu i prevoz prema vrsti poslove koje obavlja željeznički radnik.</p> <p>Upravljač infrastrukture i željeznički prevoznik mora da u okviru sistema upravljanja bezbjednošću osigura program</p>		<p>osposobljavanja željezničkih radnika, način obavljanja stručnog ispita i uslove i uslove u pogledu kadra, opreme i prostora organizatora obrazovanja</p>	
---	---	--	---	--

osposobljavanja željezničkih radnika i sprovođenje stručnih ispita kojima se obezbjeđuje njihova trajna osposobljenost i obavljanje poslova na stručan način.

Program stručnog osposobljavanja željezničkih radnika, način obavljanja stručnog ispita i uslove iz stava 6 ovog člana utvrđuju se propisom Ministarstva uz saglasnost organa državne uprave nadležnog za prosvjetu.

Stručno osposobljavanje mašinovođa

Član 82

Mašinovođa mora da ima najmanje četvrti nivo nacionalnog okvira kvalifikacija i uvjerenje o položenom stručnom ispitu.

Pored uslova iz stava 1 ovog člana mašinovođa mora da ima sertifikat o stručnoj kvalifikaciji, u skladu sa posebnim zakonom.

Stručno osposobljavanje za sticanje sertifikata iz stava 2 vrši se kod organizatora obrazovanja odraslih u skladu sa posebnim propisima.

Organizator obrazovanja odraslih može biti upravljač infrastrukture, željeznički prevoznik ili drugo pravno ili fizičko lice ako ispunjava uslove u pogledu kadra, opreme i prostora.

Bliže uslove iz stava 4 ovog člana, propisuje Ministarstvo uz saglasnost organa državne uprave nadležnog za prosvjetu.

Sertifikat
Član 86

	<p>Poslodavac utvrđuje, u okviru sistema za upravljanje bezbjednošću, postupak za izdavanje i ažuriranje sertifikata, kao i pravo na podnošenje žalbe na odluku u vezi sa izdavanjem, ažuriranjem, privremenim oduzimanjem ili oduzimanjem sertifikata.</p>			
<p>Ispitivanja iz stava 1. nadgledaju ovlašćeni ispitivači, akreditovani ili priznati u skladu sa članom 20, i organizovana su tako da se izbegne svaki sukob interesa.</p> <p>Ocenjivanje poznavanja infrastrukture, uključujući poznavanje pruge i saobraćajnih propisa, obavljaju lica ili tijela akreditovana ili priznata od strane države članice u kojoj se infrastruktura nalazi.</p> <p>Ispitivanja iz stava 1. organizuju se tako da se izbegava svaki sukob interesa, ne dovodeći u pitanje mogućnost da ispitivač može pripadati željezničkom preduzeću ili upravljaču željezničke infrastrukture koji izdaju sertifikat.</p>	<p>Stručno osposobljavanje i usavršavanje</p> <p>Član 80</p> <p>Program stručnog osposobljavanja željezničkih radnika, način obavljanja stručnog ispita i uslove iz stava 6 ovog člana utvrđuju se propisom Ministarstva uz saglasnost organa državne uprave nadležnog za prosvjetu.</p>	<p>Djelimično usklađeno</p>	<p>Potpuna usklađenost će se postići donošenjem podzakonskog akta koji se odnosi na program stručnog osposobljavanja željezničkih radnika, način obavljanja stručnog ispita</p>	<p>II kvartal 2015</p>
<p>Izbor ispitivača i ispita može da podleže kriterijumima Zajednice uspostavljenim na osnovu nacrti koji je pripremila Agencija. Te mjere, namenjene za izmenu elemenata ove direktive koji nijesu ključni kroz njeno dopunjavanje, usvajaju se u skladu sa regulatornim postupkom sa kontrolom iz člana 32. stav 3. U slučaju hitnosti, Komisija može da pribegne hitnom postupku iz člana 32. stav 4. U odsustvu takvih kriterijuma Zajednice, nadležna tijela uspostavljaju nacionalne kriterijume.</p>	<p>Nema odgovarajuće odredbe</p>	<p>Neprenosivo</p>		

<p>Na kraju svake obuke održava se teorijski i praktičan ispit. Sposobnost za vožnju ocjenjuju se tokom vozačkih ispita na mreži. Simulatori se takođe mogu koristiti za provjeru primjene saobraćajnih propisa i postupanje mašinovođe u naročito teškim situacijama.</p>	<p>Stručno osposobljavanje i usavršavanje Član 80</p> <p>Željeznički radnik mora da ima odgovarajući nivo obrazovanja i da bude stručno osposobljen što se dokazuje uvjerenjem o položenom stručnom ispitu.</p> <p>Stručno osposobljavanje obuhvata sticanje znanja i vještina primjenom teorijskog znanja u praksi u normalnim, otežanim i vanrednim situacijama.</p> <p>Stručni ispit iz stava 1 ovog člana sprovodi Komisija za polaganje stručnog ispita (u daljem tekstu: Komisija) koju obrazuje upravljač infrastrukture ili željeznički prevoznik.</p> <p>Član Komisije iz stava 3 ovog člana mora da bude lice koje poznaje infrastrukturu i prevoz prema vrsti poslove koje obavlja željeznički radnik.</p> <p>Upravljač infrastrukture i željeznički prevoznik mora da u okviru sistema upravljanja bezbjednošću osigura program osposobljavanja željezničkih radnika i sprovođenje stručnih ispita kojima se obezbjeđuje njihova trajna osposobljenost i obavljanje poslova na stručan način.</p> <p>Program stručnog osposobljavanja željezničkih radnika, način obavljanja stručnog ispita i uslove iz stava 6 ovog člana utvrđuju se propisom Ministarstva uz saglasnost organa državne uprave nadležnog za prosvjetu.</p>	<p>Djelimično usklađeno</p>	<p>Potpuna usklađenost će se postići donošenjem podzakonskog akta koji se odnosi na program stručnog osposobljavanja željezničkih radnika, način obavljanja stručnog ispita i uslove i uslove u pogledu kadra, opreme i prostora organizatora obrazovanja</p>	<p>II kvartal 2015</p>
--	---	-----------------------------	---	------------------------

	<p align="center">Stručno osposobljavanje mašinovođa Član 82</p> <p>Mašinovođa mora da ima najmanje četvrti nivo nacionalnog okvira kvalifikacija i uvjerenje o položenom stručnom ispitu.</p> <p>Pored uslova iz stava 1 ovog člana mašinovođa mora da ima sertifikat o stručnoj kvalifikaciji, u skladu sa posebnim zakonom.</p> <p>Stručno osposobljavanje za sticanje sertifikata iz stava 2 vrši se kod organizatora obrazovanja odraslih u skladu sa posebnim propisima.</p> <p>Organizator obrazovanja odraslih može biti upravljač infrastrukture, željeznički prevoznik ili drugo pravno ili fizičko lice ako ispunjava uslove u pogledu kadra, opreme i prostora.</p> <p>Bliže uslove iz stava 4 ovog člana, propisuje Ministarstvo uz saglasnost organa državne uprave nadležnog za prosvjetu</p>			
<p align="center">Član 26 Standardi</p> <p>Nadležna tijela obezbjeđuju da sve aktivnosti vezane za obuku, procjenu sposobnosti i ažuriranje licenci i sertifikata podležu stalnom nadzoru saglasno sistemu za standarde kvaliteta. To se ne odnosi na aktivnosti koje su već obuhvaćene sistemima za upravljanje kvalitetom koje su uspostavili željeznička preduzeća i upravljači željezničke infrastrukture u skladu sa Direktivom 2004/49/EZ.</p>	<p align="center">Sistem upravljanja bezbjednošću Član 40 st. 8 i 9</p> <p>Postupci u okviru sistema za upravljanje bezbjednošću iz stava 7 ovog člana uređuju se aktima upravljača infrastrukture i željezničkog prevoznika.</p> <p>Akta upravljača infrastrukture iz stava 8 ovog člana, koji se odnose na postupke koje moraju sprovesti željeznički prevoznici, moraju biti dostupni svim zainteresovanim željezničkim prevoznicima koji saobraćaju na određenoj infrastrukturi.</p>	Potpuno usklađeno		

	<p>Nadzor nad sistemima za upravljanje bezbjednošću</p> <p>Član 41</p> <p>Organ uprave vrši nadzor nad sistemima za upravljanje bezbjednošću željezničkih prevoznika i upravljača infrastrukture, nakon izdavanja sertifikata o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom i sertifikata o bezbjednosti za prevoz.</p> <p>Nadzorom se provjerava da li upravljač infrastrukture i željeznički prevoznik primjenjuju svoj sistem upravljanja bezbjednošću i po potrebi nalaže se sprovođenje odgovarajućih mjera.</p> <p>Neposredni nadzor nad sistemom iz stava 1 ovog člana, vrši ovlašćeno lice Organa uprave.</p>			
<p>Član 27</p> <p>Nezavisna procjena</p> <p>1. Nezavisna procjena postupaka za sticanje i procjenu stručnog znanja i sposobnosti, i sistema za izdavanje licenci i sertifikata, sprovodi se u svakoj državi članici u intervalima od ne više od pet godina.</p> <p>To se ne odnosi na aktivnosti koje su već obuhvaćene sistemima za upravljanje bezbjednošću koje su uspostavili željeznička preduzeća i upravljači željezničke infrastrukture u skladu sa Direktivom</p>	<p>Nema odgovarajuće odredbe</p>	<p>Neusklađeno</p>	<p>Potpuna usklađenost će se postići donošenjem podzakonskog akta koji se odnosi na uslove za sistem upravljanja bezbjednošću.</p>	<p>II kvartal 2015</p>

<p>2004/49/EZ. Procjenu vrše kvalifikovana lica koja sama nijesu uključena u date aktivnosti2. Rezultati tih nezavisnih procjena uredno se dokumentuju i o tome se obavještavaju data nadležna tijela. Ako je potrebno, države članice preduzimaju odgovarajuće mjere da otklone sve nedostatke koji su izašli na vidjelo nezavisnom procenom.</p>				
<p>Član 28 Izveštaj o ostalom voznopratnom osoblju</p> <p>1. Agencija identifikuje, u izveštaju koji treba dostaviti do 4. juna 2009, i uzimajući u obzir TSI o funkcionisanju i upravljanju saobraćajem razvijene saglasno direktivama 96/48/EZ i 2001/16/EZ, profil i zadatke ostalog voznog osoblja koje obavlja zadatke od ključne važnosti za bezbjednost, čije stručne kvalifikacije shodno tome doprinose bezbjednosti željeznice koja treba da bude regulisana na nivou Zajednice putem sistema licenci i/ili sertifikata, koji može biti sličan sistemu uspostavljenom ovom direktivom.2. Na osnovu tog izveštaja Komisija do 4. juna 2010. podnosi izveštaj i, po potrebi, daje predlog za donošenje propisa o sistemu sertifikacije ostalog voznog osoblja iz stava 1.</p>	<p>Nema odgovarajuće odredbe</p>	<p>Neprenosivo</p>		
<p>Član 29 Kontrole za nadležni organ</p> <p>Nadležno tijelo može u svakom trenutku da preduzme korake da potvrdi, u vozovima koji saobraćaju u okviru njegove nadležnosti, da li mašinovođe posjeduju dokumenta izdata na</p>	<p>Licenca za upravljanje vučnim vozilom Član 84</p> <p>Nosilac licence dužan je da na zahtjev ovlašćenog lica Organa uprave, lica za vršenje unutrašnjeg nadzora kod željezničkog prevoznika, glavnog istražitelja i inspektora za željeznički saobraćaj pokaže</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>		

osnovu ove direktive.	licencu.			
Uprkos verifikaciji predviđenoj stavom 1, u slučaju nemarnosti na radnom mjestu nadležno tijelo može da provjeri da li dati mašinovođa ispunjava zahtjeve utvrđene u članu 13.	Nema odgovarajuće odredbe		Materija nije predmet regulisanja ovog zakona	
Nadležno tijelo može da sprovede ispitivanje u vezi poštovanja ove direktive od strane mašinovođa, željezničkih preduzeća, upravljača željezničke infrastrukture, ispitivača i centara za obuku prilikom obavljanja aktivnosti u okviru njegove nadležnosti	Nema odgovarajuće odredbe	Neprenosivo		
Ukoliko nadležno tijelo utvrdi da mašinovođa više ne ispunjava jedan ili više traženih uslova, preduzima sljedeće mjere: ako se radi o licenci izdatoj od strane nadležnog tijela, nadležno tijelo suspenduje licencu. Suspendovanje je privremeno ili stalno, u zavisnosti od veličine problema nastalih po bezbjednost na željeznici. On odmah obavještava datog mašinovođu i njegovog poslodavca o svojoj opravdanoj odluci, ne dovodeći u pitanje pravo revizije predviđeno članom 21. Navodi postupak koji treba sljediti u cilju vraćanja licence;	<p style="text-align: center;">Oduzimanje licence Član 85</p> <p>Organ uprave privremeno će oduzeti licencu ako nosilac licence privremeno ne ispunjava propisane zdravstvene uslove.</p> <p>Organ uprave oduzeće licencu ako nosilac licence prestane da ispunjava uslove na osnovu kojih mu je izdata licenca.</p> <p>Licenca se oduzima ako se na zdravstvenom pregledu utvrdi da nosilac licence trajno ne ispunjava propisane zdravstvene uslove.</p> <p>Željeznički prevoznik dužan je da izvještaj o zdravstvenom pregledu željezničkih radnika dostavi Organu uprave u roku od tri dana od dana izvršenog</p>	Potpuno usklađeno		

zdravstvenog pregleda.

Oduzimanje sertifikata

Član 87

Sertifikat se privremeno oduzima ako nosilac sertifikata privremeno ne ispunjava zdravstvene uslove ili ako prilikom provjera iz člana 81 ovog zakona ne pokaže potrebno znanje.

Sertifikat se oduzima ako se na zdravstvenom pregledu utvrdi da nosilac sertifikata trajno ne ispunjava propisane zdravstvene uslove i ako nosilac sertifikata na ponovljenim provjerama znanja iz stava 1 ovog člana ne pokaže potrebno znanje.

Poslodavac je dužan da bez odlaganja obavjesti Organ uprave o privremeno i trajno oduzetim sertifikatima u roku od tri dana od dana oduzimanja sertifikata.

Ako Organ uprave, u okviru nadzora utvrdi da nosilac sertifikata ne ispunjava propisane uslove, naložiće poslodavcu da izvrši dodatnu provjeru stručne osposobljenosti nosioca sertifikata ili da privremeno oduzme sertifikat.

Poslodavac je dužan da o preduzetim mjerama iz stava 4 ovog člana obavjesti Organ uprave u roku od 10 dana od dana nalaganja mjera.

Ukoliko poslodavac ne postupi u skladu sa stavom 5 ovog člana, Organ

	uprave zabraniće rad nosiocu sertifikata.			
Ukoliko se radi o licenci izdatoj od nadležnog tijela u drugoj državi članici, nadležno tijelo kontaktira to tijelo i dostavlja opravdani zahtjev da se ili sprovede dalja inspekcija ili da se licenca suspenduje. Nadležno tijelo koje upućuje taj zahtjev obaveštava Komisiju i druga nadležna tijela o tome. Tijelo koje je izdalo dotičnu licencu ispituje zahtjev u roku od četiri nedelje i obaveštava drugo tijelo o svojoj odluci. Tijelo koje je izdalo licencu takođe obaveštava Komisiju i druga nadležna tijela o toj odluci. Bilo koje nadležno tijelo može zabraniti rad mašinovođama u okviru oblasti svoje nadležnosti dok se čeka obaveštenje o odluci izdavaoca;	Nema odgovarajuće odredbe	Neprenosivo		
Ukoliko se radi o sertifikatu, nadležno tijelo kontaktira izdavaoca i traži ili da se sprovede dalja inspekcija ili da sertifikat bude suspendovan. Izdavalac preduzima odgovarajuće mjere i izvještava nadležno tijelo u roku od četiri nedelje. Nadležno tijelo može da zabrani mašinovođama rad u okviru oblasti svoje nadležnosti dok se čeka izveštaj izdavaoca, i obaveštava Komisiju i druga nadležna tijela o tome	<p style="text-align: center;">Oduzimanje sertifikata Član 87</p> <p>Sertifikat se privremeno oduzima ako nosilac sertifikata privremeno ne ispunjava zdravstvene uslove ili ako prilikom provjera iz člana 81 ovog zakona ne pokaže potrebno znanje.</p> <p>Sertifikat se oduzima ako se na zdravstvenom pregledu utvrdi da nosilac sertifikata trajno ne ispunjava propisane zdravstvene uslove i ako nosilac sertifikata na ponovljenim provjerama znanja iz stava 1 ovog člana ne pokaže potrebno znanje.</p> <p>Poslodavac je dužan da bez odlaganja obavjesti Organ uprave o</p>	Potpuno usklađeno		

	<p>privremeno i trajno oduzetim sertifikatima u roku od tri dana od dana oduzimanja sertifikata.</p> <p>Ako Organ uprave, u okviru nadzora utvrdi da nosilac sertifikata ne ispunjava propisane uslove, naložiće poslodavcu da izvrši dodatnu provjeru stručne osposobljenosti nosioca sertifikata ili da privremeno oduzme sertifikat.</p> <p>Poslodavac je dužan da o preduzetim mjerama iz stava 4 ovog člana obavijesti Organ uprave u roku od 10 dana od dana nalaganja mjera.</p> <p>Ukoliko poslodavac ne postupi u skladu sa stavom 5 ovog člana, Organ uprave zabraniće rad nosiocu sertifikata.</p>			
U svakom slučaju, ukoliko nadležno tijelo smatra da određeni mašinovođa predstavlja ozbiljnu pretnju po bezbjednost na željeznici, odmah preuzima neophodne mjere, kao što su zahtjevanje od upravljača željezničke infrastrukture da zaustavi voz i zabrani mašinovođi da radi u oblasti svoje nadležnosti dokle god je to potrebno	XVIII. KAZNENE ODREDBE Član 136	Potpuno usklađeno		
On o takvim odlukama obavještava Komisiju i druga nadležna tijela U svim slučajevima nadležno tijelo, ili tijelo određeno za to, ažurira registar predviđen članom 22.	Nema odgovarajuće odredbe	Neprenosivo		
Ukoliko nadležno tijelo smatra da odluka donijeta od strane nadležnog tijela u drugoj državi članici na osnovu stava 4. nije u skladu sa relevantnim kriterijumima, stvar se	Nema odgovarajuće odredbe			

<p>upućuje Komisiji koja daje mišljenje u roku od tri mjeseca. U slučaju neslaganja ili spora, stvar se upućuje Odboru iz člana 32. stav 1, a Komisija preduzima sve neophodne mjere u skladu s regulatornim postupkom iz člana 32. stav 2. Država članica može da zadrži zabranu da mašinovođa upravlja na njenoj teritoriji u skladu sa stavom 4. dokle god se stvar ne zaključi u skladu sa ovim stavom.</p>		Neprenosivo		
<p>Član 30 Kazne Ne dovodeći u pitanje druge kazne ili postupke uspostavljene ovom direktivom, države članice utvrđuju pravila za kazne primenljive na kršenje nacionalnih odredbi usvojenih u skladu sa ovom direktivom, i preduzimaju sve neophodne mjere da osiguraju njihovo sprovođenje. Predviđene kazne su efikasne, srazmjerne, nediskriminišuće i odvraćajne.</p>	<p>XVIII. KAZNENE ODREDBE Član 136 – član 138</p>	Potpuno usklađeno		
<p>Države članice obavještavaju Komisiju o tim odredbama najkasnije do datuma preciziranog u članu 36. stav 1. prvi podstav i bez odlaganja je obavještavaju o svim izmjenama i dopunama koje utiču na njih.</p>	<p>Nema odgovarajuće odredbe</p>	<p>Neprimjenjivo</p>		
<p>Član 31 – član 33</p>		<p>Neprenosivo</p>		
<p>Član 34 Upotreba smart-kartica Do 4. decembra 2012. Agencija ispituje mogućnost izdavanja smart-kartice koja kombinuje licencu i sertifikat predviđene članom 4, i priprema analizu isplativosti Mjere namijenjene da izmjene elemente ove direktive koji nijesu ključni i koje se odnose</p>	<p>Nema odgovarajuće odredbe</p>	<p>Neprenosivo</p>		

na tehničke i operativne specifikacije takve smart-kartice usvajaju se na osnovu nacрта koji priprema Agencija i u skladu sa regulatornim postupkom sa kontrolom iz člana 32. stav 3 Ukoliko primjena smart-kartice ne povlači za sobom modifikacije ove direktive ili njenih aneksa, specifikacije smart-kartice usvajaju se u skladu sa regulatornim postupkom iz člana 32. stav 2.				
član 35 – član 39	Nema odgovarajuće odredbe	Neprenosivo		
<p>PRILOG I MODEL ZAJEDNICE ZA LICENCU I HARMONIZOVANI DODATNI SERTIFIKAT</p> <p>1. Karakteristike DOZVOLE 2. SADRŽAJ DOZVOLE 3. POTVRDA 4. MINIMALNI PODACI KOJI MORAJU BITI SADRŽANI U NACIONALNIM REGISTRIMA:</p>	Nema odgovarajuće odredbe	Neusklađeno	Potpuna usklađenost će se postići donošenjem podzakonskog akta koji se odnosi na bliži sadržaj zajedničkih pokazatelja bezbjednosti i metoda za izračunavanje ekonomskih posljedica nesreća, kao i zajedničkih bezbjednosnih metoda.	II kvartal 2015.
ZDRAVSTVENI USLOVI PRILOG II.	Nema odgovarajuće odredbe	Neusklađeno	Potpuna usklađenost će se postići donošenjem podzakonskog akta koji se odnosi na zdravstvene uslove.	II kvartal 2015.
PRILOG III METODA OSPOSOBLJAVANJA	Nema odgovarajuće odredbe	Neusklađeno	Potpuna usklađenost će se postići donošenjem podzakonskog akta koji	II kvartal 2015.

			se odnosi na stručnu osposobljenost i uslove u pogledu kadra, opreme i prostorija organizator obrazovanja.	
PRILOG IV OPŠTE STRUČNO ZNANJE I ZAHTJEVI U POGLEDU LICENCE	Nema odgovarajuće odredbe	Neusklađeno	Potpuna usklađenost će se postići donošenjem podzakonskog akta koji se odnosi na stručnu osposobljenost, način izdavanja licence i uslova za izdavanje	II kvartal 2015.
PRILOG V STRUČNO ZNANJE O VOZIM SREDSTVIMA I ZAHTJEVI U VEZI SERTIFIKATA	Nema odgovarajuće odredbe	Neusklađeno	Potpuna usklađenost će se postići donošenjem podzakonskog akta koji se odnosi na stručnu osposobljenost, način izdavanja sertifikata i uslova za izdavanje.	II kvartal 2015.
PRILOG VI STRUČNO ZNANJE O INFRASTRUKTURI I ZAHTJEVI U VEZI SERTIFIKATA	Nema odgovarajuće odredbe	Neusklađeno	Potpuna usklađenost će se postići donošenjem podzakonskog akta koji se odnosi na stručnu osposobljenost, način izdavanja sertifikata i uslova za izdavanje.	II kvartal 2015.
PRILOG VII UČESTALOST ISPITIVANJA Najmanja učestalost povremenih provjera znanja je sljedeća:	Nema odgovarajuće odredbe		Potpuna usklađenost će se postići donošenjem podzakonskog akta koji	II kvartal 2015.

<p>(a) provjera jezičnog znanja (samo za one koji se moraju sporazumijevati na stranom jeziku): svake tri godine ili nakon odsutnosti koja je trajala dulje od godinu dana;</p> <p>(b) provjera znanja o infrastrukturi (uključujući poznavanje puta vožnje i operativnih pravila): svake tri godine ili nakon odsutnosti s određenog puta vožnje koja je trajala dulje od godinu dana;</p> <p>(c) provjera znanja o željezničkim vozilima: svake tri godine.</p>		Neusklađeno	se odnosi program stručnog osposobljavanja željezničkih radnika, način obavljanja stručnog ispita.	
<p>Direktiva 2004/49/EZ</p>				
<p>Član 1</p> <p>Svrha ove direktive jeste obezbjeđivanje razvoja i unapređivanja bezbjednosti na željeznicama Zajednice i poboljšano pristupa tržištu željezničkih transportnih usluga putem:</p> <p>harmonizacije regulatorne strukture u državama članicama</p> <p>definisanja odgovornosti različitih aktera</p> <p>izrade zajedničkih bezbjednosnih ciljeva i zajedničkih bezbjednosnih metoda s ciljem veće harmonizacije nacionalnih pravila, uvođenja obaveze da u svakoj državi članici budu osnovani tijelo nadležno za bezbjednost i tijelo nadležno za istragu nesreća i incidenata</p> <p>definisanja zajedničkih načela za upravljanje i regulisanje bezbjednosti na željeznici i nadzor nad njom.</p>	<p>Predmet</p> <p>član 1</p> <p>Ovim zakonom propisuju se uslovi za bezbjedno i nesmetano odvijanje željezničkog saobraćaja, interoperabilnost i funkcionisanje željezničkog sistema.</p> <p>Odredbe ovog zakona primjenjuju se na javni prevoz putnika i robe i prevoza lica i robe za sopstvene potrebe u željezničkom saobraćaju.</p> <p>Obavljanje istraga nesreća</p> <p>Član 115</p> <p>Istragu u cilju utvrđivanja uzroka vanrednih događaja i preduzimanja preventivnih mjera, sprečavanja vanrednih događaja i unapređivanja bezbjednosti u željezničkom saobraćaju vrši Komisija za istraživanje vanrednih događaja (u daljem tekstu: Komisija za istraživanje), koju obrazuje Vlada.</p>	Potpuno usklađeno		

<p align="center">Član 2</p> <p>Ova direktiva primenjuje se na željeznički sistem u državama članicama, koji može biti podjeljen u podsisteme za strukturne i operativne oblasti. Ona obuhvata bezbjednosne uslove za sistem u cjelini, uključujući u to bezbjedno upravljanje infrastrukturom i obavljanjem saobraćaja i interakciju između željezničkih preduzeća i upravljača infrastrukture.</p>	<p align="center">Nema odgovarajuće odredbe</p>	<p>Neprenosivo</p>	<p>.</p>	
<p>Države članice iz mjera koje usvoje radi sprovođenja ove direktive mogu da izuzmu: (a) metroe, tramvaje i druge lake šinske sisteme;</p>	<p align="center">Nema odgovarajuće odredbe</p>	<p>Neprenosivo</p>		
<p>b) mreže koje su funkcionalo nezavisne od ostatka železničkog sistema i predviđene samo za pružanje usluga lokalnog, gradskog ili prigradskog putničkog saobraćaja prevoza putnika, kao i preduzeća za željeznički saobraćaj željeznička preduzeća koja posluju isključivo na tim mrežama; (v) željezničku infrastrukturu u privatnom vlasništvu koju koristi isključivo vlasnik infrastrukture za prevoz robe za sopstvene potrebe teretnog saobraćaja. (g) Vozila koja predstavljaju kulturno nasleđe koja saobraćaju na željezničkim mrežama država članica, ukoliko ispunjavaju nacionalne odredbe i propise o bezbjednosti pojedinačnih država radi garantovanja bezbjednog kretanja ovih vozila;</p>	<p align="center">Nema odgovarajuće odredbe</p>	<p>Neprenosivo</p>		
<p align="center">Član 3 Definicije</p>	<p align="center">Značenje izraza Član 5</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>		

<p>Za svrhe ove direktive primjenjuju se sljedeće definicije:</p> <p>„željeznički sistem“ označava zbirno podsisteme za strukturne i operativne oblasti, kao što je utvrđeno Direktivom 96/48/EZ i Direktivom 2001/16/EZ, kao i upravljanje i eksploataciju sistema u celini</p>	<p>16) željeznički sistem obuhvata strukturne i funkcionalne podsisteme, upravljanje i eksploataciju sistema u cjelini;</p>			
<p>„upravljач infrastrukture“ označava svako tijelo ili preduzeće koje je odgovorno posebno za uspostavljanje i održavanje željezničke infrastrukture ili njenog dijela, kao što je definisano u članu 3 Direktive 91/440/EEZ, što takođe može da obuhvata i upravljanje sistemima za kontrolu i bezbjednost infrastrukture. Funkcije upravljača infrastrukture na mreži ili dijelu mreže mogu biti povjerene različitim tijelima ili preduzećima;</p>	<p>Odgovornost za bezbjednost željezničkog saobraćaja</p> <p>Član 2</p> <p>Pravno lice koje upravlja željezničom infrastrukturom (u daljem tekstu: upravljač infrastrukture), pravno lice koje obavlja javni prevoz putnika (u daljem tekstu: željeznički prevoznik), vlasnik industrijske odnosno lučke željeznice i privredno društvo koje obavlja prevoz za sopstvene potrebe na industrijskoj i lučkoj željeznici odgovorni su za bezbjednost željezničkog saobraćaja.</p>	<p>Djelimično usklađeno</p>	<p>Pojam upravljača infrastrukture je potpuno usklađen u Zakonu o željeznici</p>	
<p>„željezničko preduzeće“ označava željezničko preduzeće kao što je definisano Direktivom 2001/14/EZ i bilo koje drugo javno ili privatno preduzeće čija je djelatnost pružanje usluga prevoza robe i/ili putnika željeznicom, pri čemu je preduzeće obavezno da obezbjedi vuču; to obuhvata i preduzeća koja isključivo obezbjeđuju vuču;</p>	<p>Značenje izraza</p> <p>Član 5</p> <p>14) željeznički prevoznik je pravno lice koje obavlja javni prevoz putnika odnosno prevoz za sopstvene potrebe u željezničkom saobraćaju, kojim se obezbjeđuje vuča vozova, ili pružanje samo usluga vuče vozova;</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>		
<p>„tehnička specifikacija za interoperabilnost (TSI)“ označava specifikacije kojima je obuhvaćen svaki podsistem ili deo</p>	<p>Tehničke specifikacije interoperabilnosti</p> <p>Član 18</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>		

<p>podсистema kako bi bili zadovoljeni osnovni uslovi zahtjevi i bila obezbjeđena interoperabilnost transevropskih željezničkih sistema za velike brzine i konvencionalnih željezničkih sistema, kao što je definisano Direktivom 96/48/EZ i Direktivom 2001/16/EZ;</p>	<p>Tehničke specifikacije interoperabilnosti (u daljem tekstu: TSI) su tehnički propisi sa kojima podsystem ili dio podсистema željezničkog sistema mora da bude usaglašen radi ispunjavanja osnovnih zahtjeva i obezbjeđivanja interoperabilnosti željezničkog sistema.</p> <p>TSI iz stava 1 ovog člana donosi Ministarstvo u skladu sa ovim zakonom.</p> <p>TSI iz stava 2 ovog člana izrađuju se u skladu sa evropskim tehničkim specifikacijama i potvrđenim međunarodnim ugovorima.</p>			
<p>„zajednički ciljevi bezbjednosti (ZBC)“ označava najmanje nivoe bezbjednosti koje različiti dijelovi željezničkog sistema (kao što su konvencionalni željeznički sistem, željeznički sistem za velike brzine, dugi željeznički tuneli ili pruge koje se koriste isključivo za transport robe) i sistem u cjelini moraju da dostignu, izraženo preko kriterijuma za prihvatanje rizika;</p>	<p style="text-align: center;">Zajednički bezbjednosni ciljevi</p> <p style="text-align: center;">Član 38</p> <p>Zajedničkim bezbjedonosnim ciljevima utvrđuje se najniži nivo bezbjednosti koji moraju dostići različiti djelovi željezničkog sistema i željeznički sistem u cjelini, a koji se iskazuje kroz kriterijum prihvatljivosti rizika za:</p> <ul style="list-style-type: none"> – putnike, zaposlene, osoblje izvođača radova, korisnike putnih prelaza, kao i rizike vezane za prisustvo neovlašćenih lica na objektima infrastrukture; i – društvo. <p>Zajednički bezbjedonosni ciljevi sadrže i rokove za sprovođenje prema prirodi i obimu investicija potrebnih za njihovo sprovođenje.</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>		

<p>„zajedničke bezbjednosne metode (ZBM)“ označava metode koje će biti izrađene, a kojima se opisuje način procjene nivoa bezbjednosti, ostvarenosti ciljeva bezbjednosti i usaglašenosti sa drugim bezbjednosnim uslovima;</p>	<p style="text-align: center;">Zajedničke bezbjednosne metode Član 37</p> <p>Procjena nivoa bezbjednosti vrši se na osnovu zajedničkih bezbjedonosnih metoda, i to:</p> <ul style="list-style-type: none"> – metode za procjenu i ocjenu rizika; – metode za ocjenu usaglašenosti sa zahtjevima za dobijanje sertifikata o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom i sertifikata o bezbjednosti za prevoz; – metode za provjeru da li se strukturni podsystemi eksploatišu i održavaju, u skladu sa osnovnim uslovima, ukoliko to nije propisano TSI. <p>Izveštaji o ocjeni bezbjednosti koji su izdati u državama članicama Evropske unije ili državama potpisnicama OTIF-a važe u Crnoj Gori.</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>		
<p>„tijelo za bezbjednost“ označava nacionalno tijelo kojem su povjereni poslovi vezani za bezbjednost na željeznici u skladu sa ovom direktivom ili bilo koje državno tijelo kojem su države članice povjerile te poslove kako bi bio osiguran jedinstven bezbjednosni režim za specijalizovane prekogranične infrastrukture;</p>	<p style="text-align: center;">Značenje izraza Član 5</p> <p>53) tijelo za bezbjednost je nacionalno tijelo kojem su povjereni poslovi vezani za bezbjednost na željeznici;</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>		
<p>„nacionalni propisi o bezbjednosti“ označava sve propise u kojima su sadržani bezbjednosni zahtevi za željeznicu koji su</p>	<p>Nema odgovarajuće odredbe</p>	<p>Neprenosivo</p>		

<p>utvrđeni na nivou države članice i primenjuju se na više od jednog željezničkog preduzeća, bez obzira na to koje ih je tijelo izdalo;</p>				
<p>sistem upravljanja bezbjednošću“ označava organizaciju i praktična rešenja koja utvrdi upravljač infrastrukture ili željezničko preduzeće radi bezbjednog upravljanja svojim poslovanjem;</p>	<p style="text-align: center;">Značenje izraza Član 5</p> <p>50) sistem upravljanja bezbjednošću obuhvata organizaciju i procedure koje uspostavlja upravljač infrastrukture ili željeznički prevoznik radi bezbjednog odvijanja željezničkog saobraćaja;</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>		
<p>„nadležni istražitelj“ označava lice odgovorno za organizaciju, sprovođenje i kontrolu istrage;</p>	<p style="text-align: center;">Sastav komisije za istraživanje Član 116</p> <p>Komisiju za istraživanje predstavlja i njenim radom rukovodi glavni istražilac.</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>		
<p>„nesreća“ označava neželjen ili neplaniran iznenadan događaj ili specifičan niz takvih događaja koji ima štetne posledice; nesreće se razvrstavaju u sledeće kategorije: sudari, iskliznuća, nesreće na putnom prelazu u istom nivou, nesreće sa učešćem lica izazvana željezničkim voznim sredstvima u pokretu, požari i ostalo;</p>	<p style="text-align: center;">Značenje izraza Član 5</p> <p>35) nesreća je neželjeni ili nenamjerni iznenadni događaj ili niz događaja koji ima štetne posledice (sudari, iskliznuća, nesreće na putnom prelazu u istom nivou sa željezničkom prugom, druge nesreće izazvane željezničkim vozilima u pokretu, požari i sl.);</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>		
<p>„ozbiljna nesreća“ označava bilo koji sudar vozova ili iskliznuće koji dovede do smrti najmanje jednog lica ili teških povreda pet ili više lica ili nanošenja znatne štete željezničkim voznim sredstvima, infrastrukturi ili životnoj sredini, kao i bilo koju drugu sličnu nesreću koja ima očigledan uticaj na</p>	<p style="text-align: center;">Značenje izraza Član 5</p> <p>37) ozbiljna nesreća je sudar vozova ili iskliznuće voza koji ima za posledicu smrt najmanje jednog lica ili teške povrede pet ili više lica ili prouzrokovanje velike štete</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>		

<p>regulisanje bezbjednosti na željeznici ili na upravljanje bezbjednošću;</p> <p>„velika šteta“ označava štetu koju tijelo nadležno za istragu može odmah da procijeni u iznosu od najmanje dva miliona evra;</p>	<p>željezničkim vozilima, željezničkoj infrastrukturi ili životnoj sredini u iznosu od najmanje dva miliona eura, kao i druga nesreća koja ima očigledan uticaj na bezbjednost na željeznici ili na upravljanje bezbjednošću;</p>			
<p>„incident“ označava bilo koji događaj, izuzev nesreće ili teške nesreće, koji je povezan sa saobraćajem vozova i ima uticaja na bezbjednost saobraćaja;</p>	<p style="text-align: center;">Značenje izraza Član 5</p> <p>21) incident je događaj koji nije nesreća ili ozbiljna nesreća, a koji je povezan sa saobraćajem vozova i negativno utiče na bezbjednost saobraćaja;</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>		
<p>„istraga“ označava proces koji se sprovodi u svrhe prevencije nesreća i incidenata, a koji obuhvata prikupljanje i analizu informacija, izvođenje zaključaka, uključujući u to i utvrđivanje uzroka, i, u zavisnosti od slučaja, davanje bezbjednosnih preporuka;</p>	<p style="text-align: center;">Značenje izraza Član 5</p> <p>26) istraga je proces koji, obuhvata prikupljanje i analizu informacija, izvođenje zaključaka, uključujući i utvrđivanje uzroka, i u zavisnosti od slučaja, davanje bezbjednosnih preporuka u cilju prevencije nesreća i incidenata;</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>		
<p>„uzroci“ označava radnje, propuste, događaje ili uslove, ili njihovu kombinaciju, koji su doveli do nesreće ili incidenta;</p>	<p style="text-align: center;">Značenje izraza Član 5</p> <p>56) uzroci su radnje, propusti, događaji ili uslovi, ili njihova kombinacija, koji su doveli do nesreće ili incidenta;</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>		
<p>„Agencija“ označava Evropsku agenciju za željeznice, agenciju Zajednice za bezbjednost na željeznici i interoperabilnost na željeznici;</p>	<p>Nema odgovarajuće odredbe</p>	<p>Neprenosivo</p>		
<p>„prijavljeno tijelo“ označava tijela odgovorna za ocijenu usaglašenosti ili pogodnosti za</p>	<p style="text-align: center;">Značenje izraza Član 5</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>		

<p>upotrebu činilaca interoperabilnosti za upotrebu ili za ocijenu postupka EZ za verifikaciju podsistema, kao što je definisano Direktivom 96/48/EZ i Direktivom 2001/16/EZ;</p>	<p>43) prijavljeno tijelo je tijelo za ocjenjivanje usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu sastavnih dijelova interoperabilnosti i za postupak provjere podsistema koje je prijavljeno Generalnom sekretaru Međuvladine organizacije za međunarodni prevoz željeznicom ili Evropskoj komisiji;</p>			
<p>„sastavni dijelovi interoperabilnosti“ označava bilo koju osnovnu komponentu, grupu komponenata, podsklop ili potpun sklop opreme koji je ugrađen ili predviđen za ugradnju u podsistem od kojeg neposredno ili posredno zavisi interoperabilnost željezničkog sistema za velike brzine ili konvencionalnog željezničkog sistema, kao što je definisano Direktivom 96/48/EZ i Direktivom 2001/16/EZ. Koncept „sastavni dijelova“ obuhvata i materijalna dobra i nematerijalna dobra kao što je softver.</p>	<p style="text-align: center;">Značenje izraza Član 5</p> <p>48) sastavni dio interoperabilnosti je svaki sastavni dio, grupa komponenata, podsklop ili sklop opreme u cjelini, kao i softver, ugrađen ili namijenjen ugradnji u podsistem, od koga interoperabilnost željezničkog sistema zavisi direktno ili indirektno;</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>		
<p style="text-align: center;">Član 4</p> <p>Razvoj i poboljšanje bezbjednosti na željeznici</p> <p>Države članice osiguravaju opšte održavanje bezbjednosti na željeznici i, gde je to realno izvodljivo, njeno kontinuirano unapređivanje, uzimajući u obzir razvoj propisa Zajednice i tehnički i naučni napredak i dajući prioritet prevenciji teških nesreća.</p>	<p style="text-align: center;">Predmet Član 1</p> <p>Ovim zakonom propisuju se uslovi za bezbjedno i nesmetano odvijanje željezničkog saobraćaja, interoperabilnost i funkcionisanje željezničkog sistema.</p> <p>Odredbe ovog zakona primjenjuju se na javni prevoz putnika i robe i prevoza lica i robe za sopstvene potrebe u željezničkom saobraćaju.</p> <p style="text-align: center;">Odgovornost za bezbjednost željezničkog saobraćaja</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>		

	<p style="text-align: center;">Član 2</p> <p>Pravno lice koje upravlja željezničom infrastrukturom (u daljem tekstu: upravljač infrastrukture), pravno lice koje obavlja javni prevoz putnika (u daljem tekstu: željeznički prevoznik), vlasnik industrijske odnosno lučke željeznice i privredno društvo koje obavlja prevoz za sopstvene potrebe na industrijskoj i lučkoj željeznici odgovorni su za bezbjednost željezničkog saobraćaja.</p> <p style="text-align: center;">Željeznički saobraćaj</p> <p style="text-align: center;">Član 4</p> <p>Željeznički saobraćaj obavlja se u skladu sa ovim zakonom, zakonom kojim se uređuje željeznica i drugim zakonima, potvrđenim međunarodnim ugovorima i međunarodnim željezničkim propisima.</p>			
<p>Države članice obezbjeđuju utvrđivanje, primenu i poštovanje propisa o bezbjednosti na otvoren i nediskriminatorski način, uz podršku razvoju jedinstvenog evropskog željezničkog sistema.</p> <p>Države članice obezbjeđuju to da u mjerama razvoja i unapređivanja bezbjednosti na željeznici bude uzeta u obzir potreba za sistemskim pristupom.</p> <p>Države članice obezbjeđuju to da odgovornost za bezbjednu eksploataciju željezničkog sistema i kontrola rizika</p>	<p style="text-align: center;">Odgovornost za bezbjednost u željezničkom saobraćaju</p> <p style="text-align: center;">Član 35</p> <p>Upravljač infrastrukture i željeznički prevoznik odgovorni su za bezbjednost željezničkog sistema i kontrolu rizika.</p> <p>Upravljač infrastrukture i željeznički prevoznik dužni su da sprovode potrebne mjere za kontrolu rizika i međusobno sarađuju radi ostvarivanja bezbjednog željezničkog sistema.</p> <p style="text-align: center;">Sistem upravljanja bezbjednošću</p> <p style="text-align: center;">Član 40</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>		

<p>povezanih s njom leži na upravljačima infrastrukture i željezničkim preduzećima, tako da oni imaju obavezu da sprovode potrebne mjere za kontrolu rizika , uz međusobnu saradnju kada je to potrebno, da primenjuju nacionalne propise o bezbjednosti i standarde i da uspostavljaju sisteme za upravljanje bezbjednošću u skladu sa ovom direktivom.</p> <p>Ne dovodeći u pitanje građanskopravnu odgovornost u skladu sa zakonskim zahtjevima država članica, svaki upravljač infrastrukture i preduzeće za željeznički saobraćaj željezničko preduzeće odgovorni su prema korisnicima, potrošačima, uključenim radnicima i trećim stranama za svoj dio sistema i njegov bezbjedan rad, uključujući u to snabdjevanje materijalom i ugovaranje usluga.</p> <p>Time se ne dovodi u pitanje odgovornost svakog proizvođača, pružaoca usluga održavanja, imaoca, pružaoca usluga i naručioca da obezbjedi to da željeznička vozna sredstva, instalacije, pomoćni uređaji i oprema i usluge koje oni pružaju budu usaglašeni sa propisanim uslovima i sa uslovima upotrebe, tako da ih željezničko preduzeće i/ili upravljač infrastrukture mogu bezbjedno pustiti u rad.</p>	<p>Upravljač infrastrukture i željeznički prevoznik dužni su da uspostave sistem za upravljanje bezbjednošću.</p> <p>Sistem za upravljanje bezbjednošću mora da bude usklađen sa ovim zakonom i bezbjednosnim zahtjevima utvrđenim TSI.</p> <p>Uspostavljanjem sistema iz stava 2 ovog člana postiže se kontrola svih rizika povezanih sa djelatnošću upravljača infrastrukture ili željezničkog prevoznika, uključujući i pružanje usluga održavanja, snabdjevanje materijalom i angažovanje podizvođača, kao i rizike koji se javljaju usljed aktivnosti trećih lica.</p> <p>Sistem za upravljanje bezbjednošću upravljača infrastrukture treba da sadrži i efekte djelatnosti različitih željezničkih prevoznika na mreži.</p>			
<p>Član 5 <i>Zajednički bezbjedonosni indikatori (pokazatelji)</i></p>	<p>Zajednički pokazatelji bezbjednosti Član 36 Zajednički pokazatelji bezbjednosti su elementi za procjenu nivoa bezbjednosti</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>		

<p>Da bi omogućile procjenu ostvarenosti ZBC i obezbjedile praćenje opšteg razvoja bezbjednosti na željeznici, države članice prikupljaju informacije o zajedničkim indikatorima bezbjednosti (ZBI) putem godišnjih izveštaja tijela za bezbjednost iz člana 18.</p>	<p>u željezničkom saobraćaju.</p> <p>Radi praćenja bezbjednosti željezničkog sistema upravljač infrastrukture i željeznički prevoznik dužni su da sačinjavaju godišnje izveštaje o bezbjednosti željezničkog sistema.</p>			
<p>stav 2 mijenja Direktiva 2008/110/EZ</p>				
<p>Član 6 stav 1mijenja Direktiva 32008L0110</p>				
<p>2. Prijedlog CSM i revidirani prijedlog CSM donosi Agencija sukladno zaduženjima koja se dodjeljuju u skladu s postupkom navedenim u članku 27. stavku 2.. Prijedlog CSM se zasniva na ispitivanju postojećih metoda u državama članicama</p>	<p>Nema odgovarajuće odredbe</p>	<p>Neprenosivo</p>		
<p>ZBM opisuju način procjene nivoa bezbjednosti, ostvarenosti bezbjednosnih ciljeva i usaglašenosti sa drugim bezbjednosnim zahtjevima, putem razrade i definisanja:</p> <p>a) metoda za evaluaciju i procenu rizika;</p> <p>b) metoda za ocenu usaglašenosti sa zahtjevima iz sertifikata o bezbjednosti i odobrenja za bezbjednost izdatih u skladu sa članovima 10. i 11. I</p> <p>tačku c) mijenja direktiva 32008L0110</p>	<p>Zajedničke bezbjednosne metode Član 37</p> <p>Procjena nivoa bezbjednosti vrši se na osnovu zajedničkih bezbjedonosnih metoda, i to:</p> <ul style="list-style-type: none"> – metode za procjenu i ocjenu rizika; – metode za ocjenu usaglašenosti sa zahtjevima za dobijanje sertifikata o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom i sertifikata o bezbjednosti za prevoz; – metode za provjeru da li se strukturni podsistemi eksploatišu i održavaju, u skladu sa osnovnim uslovima, ukoliko 	<p>Potpuno usklađeno</p>		

	to nije propisano TSI.			
stav 4 mijenja direktiva 32008L0110 5. Države članice izrađuju sve potrebne izmjene i dopune njihovih nacionalnih sigurnosnih propisa u svjetlu usvajanja CSM i njihovih revizija.	nema odgovarajuće odredbe	Neprenosivo		
Član 7 Zajednički bezbjedonosni ciljevi (ZBC) 1. ZBC se izrađuju, usvajaju i revidiraju prema postupcima utvrđenim ovim članom. 2. Nacrt ZBC i nacrt revidiranih ZBC sastaviće Agencija u skladu sa ovlaštenjima koja će biti usvojena u skladu sa postupkom iz člana 27. stav 2.	nema odgovarajuće odredbe	Neprenosivo		
3. prvi i drugi podstav stava 3 mijenja direktiva 32008L0110				
Svi prijedlozi nacrti i revidiranih CST odnose se na obaveze država članica utvrđene u članku 4. stavku 1.. Uz takve prijedloge prilaže se procjena proračunatih troškova i dobiti, kojom se ukazuje na njihov mogući utjecaj na sve uključene izvođače i gospodarske čimbenike te njihov utjecaj na društvenu prihvatljivost rizika. Oni, prema potrebi, moraju sadržavati vremenski plan postepene provedbe, posebice radi poštivanja prirode i opsega ulaganja potrebnog za njihovu primjenu. Moraju analizirati mogući utjecaj na TSI u vezi podsistema i, kada je to primjereno, sadržavati prijedloge za izmjene i dopune TSI.	nema odgovarajuće odredbe	Neprenosivo		

<p>4. CST trebaju definirati najmanje razine sigurnosti koje trebaju doseći različiti dijelovi sistema željeznice i Sistem kao cjelina u svakoj državi članici, izraženo u kriterijima prihvatljivosti rizika za:</p> <p>a) pojedinačne rizike koji se odnose na putnike, osoblje, uključujući osoblje ugovaratelja, korisnike željezničkih prijelaza i ostale te, ne dovodeći u pitanje postojeće nacionalne i međunarodne propise o sigurnosti, pojedinačne rizike koji se odnose na neovlaštene osobe na željezničkim objektima;</p> <p>b) društvene rizike.</p>	<p>nema odgovarajuće odredbe</p>	<p>Neprenosivo</p>		
<p>stav 5 mijenja direktiva 32008L0110</p>				
<p>Član 8 <i>Nacionalni propisi o bezbjednosti</i> Države članice usvajaju potrebne izmjene i dopune nacionalnih propisa o bezbjednosti kako bi bar ostvarile ZBC i eventualne revidirane ZBC, u skladu sa vremenskim rasporedima sprovođenja priloženim uz njih. One o tim pravilima upućuju notifikaciju Komisiji u skladu sa članom 8. stav 3.</p>	<p>nema odgovarajuće odredbe</p>	<p>Neprenosivo</p>		
<p>U primjeni ove direktive, države članice utvrđuju obavezujuće nacionalne propise o bezbjednosti i osiguravaju to da oni budu objavljeni i stavljeni na raspolaganje svim upravljačima infrastrukture, željezničkim preduzećima, podnosiocima zahteva za sertifikat za bezbjednost i podnosiocima zahteva za odobrenje za bezbjednost, kao i to da budu formulisana jasnim jezikom koji uključene strane mogu da razumiju.</p>	<p>Objavljivanje propisa za bezbjednost Član 39</p> <p>Organ uprave dužan je da na svojoj internet stranici objavljuje propise za bezbjednost u željezničkom saobraćaju.</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>		

<p>Do 30.aprila 2005 države članice Komisiji upućuju notifikaciju o svim relevantnim nacionalnim bezbjednosnim propisima o bezbjednosti na snazi, kao što je izloženo u Aneksu II, i navode njihovu oblast primene.</p> <p>U notifikaciji se, osim toga, obezbeđuju informacije o osnovnom sadržaju propisa sa upućivanjima na tekstove pravnih akata, o obliku propisa i o tome koje je tijelo ili organizacija odgovorno za njihovo objavljivanje.</p>	<p>nema odgovarajuće odredbe</p>	<p>Neprenosivo</p>		
<p>Najkasnije četiri godine od stupanja ove direktive na snagu, Agencija sprovodi evaluaciju načina na koji se nacionalni propisi o bezbjednosti objavljuju i stavljaju na raspolaganje u skladu sa stavom 1. Ona takođe Komisiji daje odgovarajuće preporuke o objavljivanju tih pravila kako bi relevantne informacije bile lakše dostupne.</p>	<p>nema odgovarajuće odredbe</p>	<p>Neprenosivo</p>		
<p>Države članice odmah Komisiji upućuju notifikaciju o eventualnim izmjenama i dopunama notifikovanih nacionalnih propisa o bezbjednosti i o eventualnim novim takvim propisima koji budu usvojeni, osim u slučaju da se propis u potpunosti odnosi na sprovođenje TSI.</p>	<p>nema odgovarajuće odredbe</p>	<p>Neprenosivo</p>		
<p>Da bi uvođenje novih specifičnih nacionalnih propisa bilo zadržano na najmanjoj mjeri i da bi time bilo spriječeno nastajanje novih prepreka, kao i da bi propisi o bezbjednosti postepeno bili harmonizovani, Komisija prati uvođenje novih nacionalnih propisa u državama članicama.</p>	<p>nema odgovarajuće odredbe</p>	<p>Neprenosivo</p>		

<p>Ako, nakon usvajanja ZBC, država članica namjerava da uvede novi nacionalni propis o bezbjednosti kojim se zahteva viši nivo bezbjednosti nego što je predviđeno u ZBC, ili ako država članica namjerava da uvede novi propis o bezbjednosti koji može imati uticaja na poslovanje željezničkih preduzeća iz drugih država članica na teritoriji države članice o kojoj je reč, ta država članica na vreme se konsultuje sa svim zainteresovanim stranama i primenjuje se postupak iz stava 7.</p>	<p>nema odgovarajuće odredbe</p>	<p>Neprenosivo</p>		
<p>Država članica Komisiji podnosi na razmatranje nacrt propisa o bezbjednosti, navodeći razloge za njegovo donošenje</p>	<p>nema odgovarajuće odredbe</p>	<p>Neprenosivo</p>		
<p>Ako Komisija utvrdi da nacrt propisa o bezbjednosti nije u skladu sa ZBM ili da se njime ne ostvaruju bar ZBC, ili da ono predstavlja sredstvo svojevolsne diskriminacije ili prikriveno ograničenje funkcionisanja željezničkog saobraćaja između država članica, usvaja se odluka upućena državi članici o kojoj je reč, u skladu sa postupkom iz člana 27. stav 2</p> <p>Ako Komisija ima ozbiljne sumnje u vezi sa usklađenošću nacrt propisa o bezbjednosti sa ZBM ili sa pitanjem da li se tim pravilom propisom ostvaruju bar ZBC, ili smatra da ono predstavlja sredstvo svojevolsne diskriminacije ili prikriveno ograničenje funkcionisanja željezničkog saobraćaja između država članica, Komisija odmah o tome obavještava državu članicu o kojoj je reč, a koja odlaže usvajanje, stupanje na snagu ili primjenu pravila propisa dok u roku</p>	<p>nema odgovarajuće odredbe</p>	<p>Neprenosivo</p>		

od šest meseci ne bude donijeta odluka u skladu sa postupkom iz člana 27. stav 2.				
<p style="text-align: center;">Član 9</p> <p style="text-align: center;"><i>Sistemi za upravljanje bezbjednosti</i></p> <p>Upravljači infrastrukture i željeznička preduzeća uspostavljaju svoje sisteme za upravljanje bezbjednošću kako bi osigurali to da u željezničkom sistemu budu ostvareni bar ZBC, da on bude u skladu sa nacionalnim propisima o bezbjednosti iz člana 8. i Aneksa II i sa bezbjednosnim zahtjevima utvrđenim u TSI, kao i da se primenjuju odgovarajući dijelovi ZBM.</p>	<p style="text-align: center;">Odgovornost za bezbjednost u željezničkom saobraćaju</p> <p style="text-align: center;">Član 35</p> <p>Upravljač infrastrukture i željeznički prevoznik odgovorni su za bezbjednost željezničkog sistema i kontrolu rizika.</p> <p>Upravljač infrastrukture i željeznički prevoznik dužni su da sprovode potrebne mjere za kontrolu rizika i međusobno sarađuju radi ostvarivanja bezbjednog željezničkog sistema</p>	Potpuno usklađeno		
<p>Sistem upravljanja bezbjednošću ispunjava uslove i sadrži elemente utvrđene u Aneksu III, prilagođene karakteru, obimu i drugim uslovima djelatnosti koja je u pitanju. Njime se osigurava kontrola svih rizika povezanih sa djelatnošću upravljača infrastrukture ili željezničkog preduzeća, uključujući u to pružanje usluga održavanja, snabdevanje materijalom i angažovanje podizvođača. Ne dovodeći u pitanje postojeće nacionalne i međunarodne propise o odgovornosti, u sistemu za upravljanje bezbjednošću takođe se uzimaju u obzir, u slučajevima gde je to prikladno i realno, rizici koji se javljaju usljed aktivnosti drugih strana.</p>	<p style="text-align: center;">Sistem upravljanja bezbjednošću</p> <p style="text-align: center;">Član 40</p> <p>Sistem za upravljanje bezbjednošću mora da bude usklađen sa ovim zakonom i bezbjednosnim zahtjevima utvrđenim TSI.</p> <p>Uspostavljanjem sistema iz stava 2 ovog člana postiže se kontrola svih rizika povezanih sa djelatnošću upravljača infrastrukture ili željezničkog prevoznika, uključujući i pružanje usluga održavanja, snabdijevanje materijalom i angažovanje podizvođača, kao i rizike koji se javljaju usljed aktivnosti trećih lica.</p> <p>Sistem za upravljanje bezbjednošću upravljača infrastrukture treba da sadrži i efekte djelatnosti različitih željezničkih prevoznika na mreži.</p> <p>Sistem za upravljanje bezbjednošću</p>	Potpuno usklađeno		

	<p>upravljača infrastrukture mora da sadrži i koordinaciju hitnih postupaka svih željezničkih prevoznika u vanrednim situacijama.</p> <p>Sistemom za upravljanje bezbjednošću moraju biti opisani: raspodjela odgovornosti u okviru organizacije upravljača infrastrukture ili željezničkog prevoznika, način obezbjeđenja kontrole od strane rukovodstva na različitim nivoima, uključivanje zaposlenih i njihovih predstavnika na svim nivoima i način obezbjeđenja kontinuiranog unaprjeđivanja sistema za upravljanje bezbjednošću.</p>			
<p>U sistemu upravljanja bezbjednošću bilo kog upravljača infrastrukture uzimaju se u obzir efekti poslovanja različitih željezničkih preduzeća na mreži i preduzimaju se mjere da se svim željezničkim preduzećima omogući da rade u skladu sa TSI i nacionalnim propisima o bezbjednosti i sa uslovima utvrđenim u njihovom sertifikatu o bezbjednosti. Osim toga, sistem se razvija sa ciljem da postupci upravljača infrastrukture u vanrednim situacijama budu koordinisani sa svim preduzećima željezničkim preduzećima koja posluju na njegovoj infrastrukturi.</p>	<p style="text-align: center;">Sistem upravljanja bezbjednošću Član 40</p> <p>Sistem za upravljanje bezbjednošću upravljača infrastrukture treba da sadrži i efekte djelatnosti različitih željezničkih prevoznika na mreži.</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>		
<p>Svake godine, do 30. juna, svi upravljači infrastrukture i željeznička preduzeća tijelu za bezbjednost podnose godišnji izveštaj o bezbjednosti za prethodnu kalendarsku godinu</p>	<p style="text-align: center;">Zajednički pokazatelji bezbjednosti Član 36</p> <p>Zajednički pokazatelji bezbjednosti su elementi za procjenu nivoa bezbjednosti u željezničkom saobraćaju.</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>		

<p>a) informacije o tome kako se ostvaruju korporativni bezbjednosni ciljevi organizacije i o rezultatima bezbjednosnih planova;</p> <p>b) razvoj nacionalnih bezbjednosnih indikatora i ZBI utvrđenih u Aneksu I, u mjeri u kojoj je to relevantno za podnosioca izveštaja;</p> <p>g) primjedbe o nedostacima i kvarovima u odvijanju željezničkog saobraćaja i upravljanju infrastrukturom koji mogu biti od značaja za tijelo za bezbjednost.</p>	<p>Radi praćenja bezbjednosti željezničkog sistema upravljač infrastrukture i željeznički prevoznik dužni su da sačinjavaju godišnje izvještaje o bezbjednosti željezničkog sistema.</p> <p>Izvještaji iz stava 2 ovog člana dostavljaju se Organu uprave najkasnije do 30. juna tekuće za prethodnu godinu.</p> <p>Godišnji izvještaj o bezbjednosti sadrži:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) informacije o ostvarivanju planiranih bezbjednosnih ciljeva; 2) praćenje i analizu zajedničkih pokazatelja bezbjednosti; 3) rezultate unutrašnje kontrole bezbjednosti; 4) primjedbe o nedostacima i kvarovima u odvijanju željezničkog saobraćaja i upravljanju infrastrukturom. 			
<p style="text-align: center;">Član 10 Sertifikati za bezbjednost</p> <p>Da bi mu bio odobren pristup željezničkoj infrastrukturi, željezničko preduzeće mora da poseduje sertifikat o za bezbjednosti kao što je predviđeno u ovom poglavlju. Sertifikat o bezbjednosti može da obuhvata cijelu željezničku mrežu države članice ili samo njen definisani dio.</p>	<p style="text-align: center;">Sertifikat o bezbjednosti za prevoz Član 42</p> <p>Javni prevoz putnika i robe može da vrši željeznički prevoznik koji ispunjava uslove utvrđene zakonom kojim je uređena željeznica i ima sertifikat o bezbjednosti za prevoz.</p> <p>Sertifikat o bezbjednosti za prevoz može se izdati za cijelu mrežu ili dio mreže, za određenu vrstu i obim prevoza.</p>	Potpuno usklađeno		
<p>Stav 1 podstav 2 mijenja direktiva 32008L0110</p>				

<p>2. Potvrda o sigurnosti mora sadržavati: a) svjedodžbu kojom se potvrđuje odobrenje sistema upravljanja bezbjednošću željezničkog preduzeća kako se navodi u članku 9. i Prilogu III.,</p>	<p align="center">Sertifikat o bezbjednosti za prevoz Član 42</p> <p align="center">Sertifikat o bezbjednosti za prevoz sastoji se od: dijela A - kojim se utvrđuje ispunjavanje uslova u pogledu uspostavljanja sistema za upravljanje bezbjednošću željezničkog prevoznika;</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>		
<p>Stav 2 tačka b mijenja direktiva 32008L0110</p>				
<p>Tijelo za bezbjednost u državi članici u kojoj željezničko preduzeće prvo počne sa poslovanjem vrši sertifikaciju u skladu sa stavom 2.</p>	<p align="center">Sertifikat o bezbjednosti za prevoz Član 42</p> <p align="center">Sertifikat o bezbjednosti za prevoz izdaje Organ uprave željezničkom prevozniku koji ima:</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>		
<p>U sertifikaciji izvršenoj u skladu sa stavom 2. moraju biti navedeni vrsta i obim poslova na željeznici na koje se ona odnosi. Sertifikacija izvršena u skladu sa stavom 2. tačka a) važi u cijeloj Zajednici za ekvivalentno poslovanje u željezničkom transportu.</p>	<p align="center">Nema odgovarajuće odredbe</p>	<p align="center">Neusklađeno</p>	<p>Potpuna usklađenost će se postići donošenjem podzakonskog akta koji se odnosi na način izdavanja, obrazac sertifikata o bezbjednosti za prevoz, bliži sadržaj zahtjeva i dokumentacije koja se prilaže uz zahtjev za izdavanje sertifikata o bezbjednosti za prevoz</p>	<p align="center">II kvartal 2015</p>
<p>Tijelo za bezbjednost u državi članici u kojoj željezničko preduzeće planira da pruža dodatne željezničke transportne usluge željezničkog saobraćaja vrši dodatnu</p>	<p align="center">Izdavanje sertifikata o bezbjednosti za prevoz Član 43</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>		

<p>nacionalnu sertifikaciju potrebnu u skladu sa stavom 2. tačka b).</p>	<p>Željezničkom prevozniku koji planira da pruža dodatne transportne usluge, Organ uprave izdaje dodatni sertifikat, dio - B.</p>			
<p>Sertifikat za bezbjednost obnavlja se na osnovu zahtjeva željezničkog preduzeća u intervalima ne dužim od pet godina. Sertifikat se u cijelini ili djelimično ažurira kad god se znatno izmjene vrsta ili obim poslovanja.</p>	<p>Izdavanje sertifikata o bezbjednosti za prevoz Član 43</p> <p>Sertifikat o bezbjednosti za prevoz izdaje se na period od pet godina i sadrži broj u skladu sa evropskim identifikacionim brojem.</p> <p>Željeznički prevoznik je dužan da o promjenama uslova na osnovu kojih je izdat sertifikat o bezbjednosti za prevoz najkasnije u roku od osam dana od dana nastanka promjene obavjesti Organ uprave.</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>		
<p>Nosilac sertifikata za bezbjednost bez odlaganja obavještava tijelo za bezbjednost o svim većim promjenama u uslovima odgovarajućeg dijela sertifikata za bezbjednost. Osim toga, on obavještava tijelo za bezbjednost kad god budu uvedene nove kategorije osoblja ili nove vrste željezničkih voznih sredstava.</p>	<p>Izdavanje sertifikata o bezbjednosti za prevoz Član 43</p> <p>Željeznički prevoznik je dužan da o promjenama uslova na osnovu kojih je izdat sertifikat o bezbjednosti za prevoz najkasnije u roku od osam dana od dana nastanka promjene obavjesti Organ uprave.</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>		
<p>Tijelo za bezbjednost može zahtjevati da odgovarajući dio sertifikata za bezbjednost bude revidiran poslije znatnih promjena u regulatornom okviru za bezbjednost.</p>	<p>Izdavanje sertifikata o bezbjednosti za prevoz Član 43</p> <p>U slučaju iz stava 4 ovog člana i u slučaju promjene propisa o bezbjednosti na osnovu kojih je izdat sertifikat Organ uprave može revidirati izdati sertifikata o bezbjednosti za prevoz.</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>		

<p>Ako tijelo za bezbjednost utvrdi da nosilac sertifikata za bezbjednost više ne zadovoljava uslove za sertifikaciju koju je ono sprovelo, ono oduzima dio a) i/ili b) sertifikata, navodeći razloge za svoju odluku. Tijelo za bezbjednost koje je povuklo dodatnu nacionalnu sertifikaciju izvršenu u skladu sa stavom 4. smesta o svojoj odluci obavještava tijelo za bezbjednost koje je izvršilo sertifikaciju prema stavu 2. tačka a).</p>	<p>Oduzimanje sertifikata o bezbjednosti za prevoz Član 45</p> <p>Sertifikat o bezbjednosti za prevoz oduzeće se željezničkom prevozniku ako:</p> <ul style="list-style-type: none"> - prestane da ispunjava uslove na osnovu kojih mu je izdat sertifikat o bezbjednosti za prevoz; - godinu dana od dana izdavanja sertifikata nije obavljao djelatnost za koju je dobio sertifikat; - prestane da obavlja djelatnost prevoza; - obavlja prevoz suprotno izdatom sertifikatu. <p>Ukoliko Organ uprave priznati strani sertifikat o bezbjednosti prevoza dio A oduzme, dužan je da o tome obavjesti organ koji je izdao taj sertifikat.</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>		
<p>Slično tome, tijelo za bezbjednost mora da oduzme sertifikat za bezbjednost ako je očigledno da nosilac u godini poslije njegovog izdavanja nije koristio sertifikat za bezbjednost kao što je predviđeno.</p>	<p>Oduzimanje sertifikata o bezbjednosti za prevoz Član 45</p> <p>Sertifikat o bezbjednosti za prevoz oduzeće se željezničkom prevozniku ako:</p> <p>godinu dana od dana izdavanja sertifikata nije obavljao djelatnost za koju je dobio sertifikat</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>		
<p>Tijelo za bezbjednost u roku od mjesec dana obaveštava Agenciju o sertifikatima za bezbjednost iz stava 2. tačka a) koji su izdati,</p>	<p>Nema odgovarajuće odredbe</p>	<p>Neprenosivo</p>		

<p>obnovljeni, izmenjeni i dopunjeni ili oduzeti. Ono navodi naziv i adresu željezničkog preduzeća, datum izdavanja, oblast primjene i važnost sertifikata za bezbjednosti i, u slučaju oduzimanja, razloge za svoju odluku.</p> <p>Do 30.aprila 2009 Agencija sprovodi evaluaciju razvoja sertifikacije bezbjednosti i Komisiji podnosi izveštaj sa preporukama o strategiji za prelazak na jedinstven sertifikat za bezbjednost u Zajednici- Komisija po preporukama preduzima odgovarajuće radnje.</p>				
<p>član 11 <i>Izdavanje dozvole o bezbjednosti upravljaču za infrastrukturu</i></p> <p>Da bi mu bilo dozvoljeno da upravlja željezničkom infrastrukturom i eksploatiše je, upravljač infrastrukture mora da pribavi odobrenje za bezbjednost od tijela za bezbjednost u državi članici u kojoj ima sjedište.</p>	<p>Sertifikat o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom Član 46</p> <p>Upravljanje željezničkom infrastrukturom može da vrši upravljač infrastrukture koji ispunjava uslove utvrđene zakonom kojim je uređena željeznica i ima sertifikat o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom.</p>	Potpuno usklađeno		
<p>Odobrenje za bezbjednost obuhvata:</p> <p>a) odobrenje kojim se potvrđuje prihvatanje sistema upravljanja bezbjednošću upravljača infrastrukture, kao što je izloženo u članu 9. i Aneksu III i</p> <p>b) odobrenje kojim se potvrđuje prihvatanje odredaba koje je upravljač infrastrukture usvojio da bi zadovoljio specifične uslove potrebne za bezbjedno projektovanje, održavanje i eksploataciju željezničke</p>	<p>Sertifikat o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom Član 46</p> <p>Sertifikat o bezbjednosti za upravljanje infrastrukturom sastoji se od:</p> <p>1) dijela A - kojim se potvrđuje ispunjavanje uslova u pogledu uspostavljanja sistema za upravljanje bezbjednošću upravljača infrastrukture; i</p>	Potpuno usklađeno		

<p>infrastrukture, uključujući u to, u zavisnosti od slučaja, održavanje i eksploataciju sistema za kontrolu saobraćaja i signalizaciju.</p>	<p>2) dijela B - kojim se potvrđuje ispunjavanje uslova iz stava 2 al. 2 i 3 ovog člana.</p> <p>Sertifikat o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom izdaje se za cijelu mrežu ili djelove mreže.</p>			
<p>Odobrenje za bezbjednost obnavlja se na osnovu zahteva upravljača infrastrukture u intervalima ne dužim od pet godina. Ono se u cijelini ili djelimično obnavlja kad god dođe do znatnih izmena infrastrukture, signalizacije ili napajanja energijom ili načela eksploatacije i održavanja infrastrukture. Nositelac odobrenja za bezbjednost bez odlaganja obavještava tijelo za bezbjednost o svim takvim promjenama.</p>	<p>Izdavanje sertifikata o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom</p> <p>Član 48</p> <p>Sertifikat o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom i sertifikat o bezbjednosti za upravljanje infrastrukturom industrijske i lučke željeznice izdaju se na period od pet godina i sadrže broj u skladu sa evropskim identifikacionim brojem.</p> <p>Sertifikati iz stava 1 ovog člana izdaju se u roku od četiri mjeseca od dana podnošenja zahtjeva.</p> <p>Upravljač infrastrukture, vlasnik odnosno imalac idustrijske željeznice i upravljač lučke željeznice dužni su da o promjenama uslova na osnovu kojih je izdat sertifikat o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom najkasnije u roku od osam dana od dana nastanka promjene obavjeste Organ uprave.</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>		
<p>Tijelo za bezbjednost može zahtjevati da odobrenje za bezbjednost bude revidirano posle znatnih promjena u regulatornom okviru za bezbjednost.</p>	<p>Izdavanje sertifikata o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom</p> <p>Član 48</p> <p>U slučaju iz stava 3 ovog člana i u slučaju</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>		

	<p>promjene propisa o bezbjednosti na osnovu kojih je izdat sertifikat Organ uprave može revidirati izdati sertifikat o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom.</p>			
<p>Ako tijelo za bezbjednost utvrdi da upravljač infrastrukture koji ima odobrenje više ne zadovoljava uslove za odobrenje za bezbjednost, ono oduzima odobrenje, navodeći razloge za svoje odluke.</p>	<p>Oduzimanje sertifikata o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom Član 49</p> <p>Organ uprave, oduzeće sertifikat o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom i sertifikat o bezbjednosti za upravljanje infrastrukturom industrijske i lučke željeznice, ako upravljači infrastrukture ne ispunjavaju uslove iz čl. 46 i 47 ovog zakona.</p>	Potpuno usklađeno		
<p>Tijelo za bezbjednost u roku od mjesec dana obaveštava Agenciju o odobrenjima za bezbjednost koja su izdata, obnovljena, izmjenjena i dopunjena ili oduzeta. Ono navodi naziv i adresu upravljača infrastrukture, datum izdavanja, oblast primjene i važnost odobrenja za bezbjednost i, u slučaju oduzimanja, razloge za svoju odluku.</p>	<p>Nema odgovarajuće odredbe</p>	Neprenosivo		
<p>Član 12 <i>Zahtjevi pri podnošenju molbe koji se odnose na izdavanje sertifikata o bezbjednosti i dozvole o bezbjednosti</i></p> <p>Tijelo za bezbjednost donosi odluku o zahtjevu za sertifikat za bezbjednost ili odobrenje za bezbjednost bez odlaganja, a u svakom slučaju u roku od najviše četiri</p>	<p>Izdavanje sertifikata o bezbjednosti za prevoz Član 43</p> <p>Sertifikat o bezbjednosti za prevoz izdaje se na period od pet godina i sadrži broj u skladu sa evropskim identifikacionim brojem.</p>	Potpuno usklađeno		

<p>meseca od podnošenja svih potrebnih informacija i eventualnih dopunskih informacija koje je tražilo tijelo za bezbjednost. Ako se od podnosioca zahtjeva traži da podnese dopunske informacije, te informacije se odmah podnose.</p>	<p>Sertifikat iz stava 1 ovog člana izdaje se u roku od četiri mjeseca od dana podnošenja zahtjeva.</p> <p>Izdavanje sertifikata o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom</p> <p>Član 48</p> <p>Sertifikat o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom i sertifikat o bezbjednosti za upravljanje infrastrukturom industrijske i lučke željeznice izdaju se na period od pet godina i sadrže broj u skladu sa evropskim identifikacionim brojem.</p> <p>Sertifikati iz stava 1 ovog člana izdaju se u roku od četiri mjeseca od dana podnošenja zahtjeva.</p>			
<p>Da bi olakšalo osnivanje novih željezničkih preduzeća i podnošenje zahtjeva željezničkih preduzeća iz drugih država članica, tijelo za bezbjednost daje detaljna uputstva o tome kako se pribavlja sertifikat za bezbjednost. Ono navodi spisak svih uslova zahtjeva koji su utvrđeni u svrhu člana 10. stav 2. i podnosiocu zahtjeva stavlja na raspolaganje sve relevantne dokumente.</p> <p>Posebna uputstva daju se željezničkim preduzećima koja podnose zahtjev za sertifikat za bezbjednost za usluge na definisanom ograničenom dijelu infrastrukture i konkretno se ukazuje na propise koji važe za dio o kojem je reč.</p> <p>Dokument sa uputstvom sa podnošenjem zahtjeva, u kojem su opisani i objašnjeni</p>	<p>Izdavanje sertifikata o bezbjednosti za prevoz</p> <p>Član 43</p> <p>Način izdavanja, obrazac sertifikata o bezbjednosti za prevoz, bliži sadržaj zahtjeva i dokumentacije koja se prilaže uz zahtjev za izdavanje sertifikata o bezbjednosti za prevoz, način vođenja evidencije iz stava 7 ovog člana propisuje Ministarstvo.</p> <p>Izdavanje sertifikata o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom</p> <p>Član 48</p> <p>Način izdavanja i obrazac sertifikata o bezbjednosti za upravljanje željezničkom</p>	<p>Djelimično usklađeno</p>	<p>Potpuna usklađenost će biti postignuta donošenjem podzakonsog akta koji se odnosi na način izdavanja i obrazac sertifikata o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom i sertifikata o bezbjednosti za upravljanje infrastrukturom industrijske i lučke željeznice, bliži sadržaj</p>	<p>II kvartal 2015</p>

<p>zahtevi za sertifikate za bezbjednost i naveden spisak dokumenata koji se moraju podnijeti, stavlja se na raspolaganje podnosiocima zahtjeva bez naknade. Svi zahtjevi za sertifikate za bezbjednost podnose se na jeziku koji odredi tijelo za bezbjednost.</p>	<p>infrastrukturuom i sertifikata o bezbjednosti za upravljanje infrastrukturom industrijske i lučke željeznice, bliži sadržaj zahtjeva i dokumentacije koja se prilaže uz zahtjev za izdavanje tih sertifikata, način vođenja evidencije iz stava 5 ovog člana propisuje Ministarstvo</p>		<p>zahtjeva i dokumentacije koja se prilaže uz zahtjev za izdavanje tih sertifikata, način vođenja evidencije.</p>	
<p style="text-align: center;">Član 13</p> <p><i>Pristup sredstvima (kapacitetima) za obuku</i></p> <p>Države članice obezbjeđuju to da željeznička preduzeća koja podnose zahtjev za sertifikat za bezbjednost imaju pravičan i nediskriminatorski pristup objektima za obuku mašinovođa i vozopratnog osoblja, kad god je takva obuka neophodna za zadovoljavanje uslova za pribavljanje sertifikata za bezbjednost.</p>	<p>Nema odgovarajuće odredbe</p>		<p>Materija nije predmet regulisanja ovog zakona</p>	
<p>Ponuđene usluge moraju obuhvatati obuku o potrebnom poznavanju pruge, saobraćajnim propisima i postupcima, signalnom i kontrolno komandnom sistemu i postupcima u vanrednim situacijama koji se primjenjuju na prugama na kojima se saobraća.</p> <p>Države članice takođe obezbjeđuju to da upravljači infrastrukture i njihovo osoblje koje obavlja najvažnije poslove bezbjednosti imaju pravičan i nediskriminatorski pristup objektima za obuku.</p> <p>Ako usluge obuke ne obuhvataju ispite i dodelu sertifikata, države članice obezbjeđuju</p>	<p>Nema odgovarajuće odredbe</p>		<p>Materija nije predmet regulisanja ovog zakona</p>	

<p>to da željeznička preduzeća imaju pristup takvoj sertifikaciji ukoliko je ona uslov za sertifikat za bezbjednost.</p> <p>Tijelo za bezbjednost osigurava to da pružanje usluga obuke ili, u zavisnosti od slučaja, dodijela sertifikata, ispunjava bezbjednosne uslove utvrđene u TSI ili nacionalnim bezbjednosnim pravilima iz člana 8. i Aneksa II.</p>				
<p>Ako su objekti za obuku dostupni samo kao usluge jednog željezničkog preduzeća ili upravljača infrastrukture, države članice obezbjeđuju to da one budu dostupne drugim željezničkim preduzećima po prihvatljivoj i nediskriminatorskoj cijeni koja odražava troškove i može da obuhvata i profitnu stopu.</p>	<p>Nema odgovarajuće odredbe</p>		<p>Materija nije predmet regulisanja ovog zakona</p>	
<p>Prilikom angažovanja novih mašinovođa, osoblja vozova i osoblja koje obavlja najvažnije poslove bezbjednosti, željeznička preduzeća moraju imati mogućnost da uzmu u obzir eventualnu obuku, kvalifikacije i iskustvo prethodno stečeno u drugim željezničkim preduzećima. U tu svrhu, ti zaposleni imaju pravo pristupa, dobijanja kopija i dostavljanja svih dokumenata koji svedoče o njihovoj obuci, kvalifikacijama i iskustvu.</p>	<p>Prestanak radnog odnosa Član 89</p> <p>Sertifikat prestaje da važi kada nosiocu prestane radni odnos kod poslodavca.</p> <p>U slučaju prestanka radnog odnosa poslodavac je dužan da mašinovođi izda ovjerenu kopiju sertifikata i vrati dokumentaciju iz člana 84 stav 2 ovog zakona.</p> <p>Prilikom zasnivanja novog radnog odnosa, poslodavac uzima u obzir dokumentaciju iz stava 2 ovog člana.</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>		
<p>U svakom slučaju, svako preduzeće za željeznički saobraćaj i svaki upravljač</p>	<p>Stručno osposobljavanje i usavršavanje</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>		

<p>infrastrukture odgovorni su za nivo obuke i kvalifikacija svog osoblja koje obavlja poslove vezane za bezbjednost kao što je utvrđeno članom 9. i Aneksom III.</p>	<p>Član 80 Upravljač infrastrukture i željeznički prevoznik mora da u okviru sistema upravljanja bezbjednošću osigura program osposobljavanja željezničkih radnika i sprovođenje stručnih ispita kojima se obezbjeđuje njihova trajna osposobljenost i obavljanje poslova na stručan način.</p>			
<p>Član 15 <i>Harmonizacija (usaglašavanje) sertifikata o bezbjednosti</i> Do 30.aprila 2009usvajaju se odluke o zajedničkim harmonizovanim zahtevima u skladu sa članom 10. stav 2. tačka b) i Aneksom IV i zajednički format dokumenata sa uputstvima za podnošenje zahtjeva, u skladu sa postupkom iz člana 27. stav 2.</p>	<p>Nema odgovarajuće odredbe</p>	<p>Neprenosivo</p>		
<p>Agencija preporučuje zajedničke harmonizovane uslove i zajednički format dokumenata sa uputstvima za podnošenje zahtjeva u skladu sa ovlaštenjima koja se usvajaju u skladu sa postupkom iz člana 27. stav 2.</p>	<p>Nema odgovarajuće odredbe</p>	<p>Neprenosivo</p>		
<p>Član 16 <i>Zadaci</i> Svaka država članica osniva tijelo za bezbjednost. To tijelo može biti ministarstvo nadležno za poslove saobraćaja i u pogledu organizacije, pravne strukture i odlučivanja nezavisno je od bilo kog željezničkog preduzeća, upravljača infrastrukture, podnosioca zahteva i naručioca.</p>	<p>Značenje izraza Član 5 53) tijelo za bezbjednost je nacionalno tijelo kojem su povjereni poslovi vezani za bezbjednost na željeznici;</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>		
<p>2. Sigurnosnom tijelu povjereni su najmanje sljedeći zadaci:</p>				

tačku a) mijenja direktiva 32008L0110				
tačku b) briše direktiva 32008L0110				
c) nadgledanje usklađenosti sastavnih dijelova interoperabilnosti s bitnim zahtjevima iz članka 12. Direktive 96/48/EZ i 2001/16/EZ;	<p>Ocjenjivanje usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu Član 20</p> <p>Ocjenjivanje usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu sastavnih dijelova interoperabilnosti vrši akreditovano tijelo za ocjenjivanje usaglašenosti (u daljem tekstu: ovlašteno tijelo) ili prijavljeno tijelo koje ovlasti Ministarstvo, na osnovu zahtjeva proizvođača ili njegovog ovlaštenog zastupnika.</p>	Potpuno usklađeno		
d) odobravanje puštanja u rad novih i znatno izmenjenih željezničkih vozni sredstava koja još nisu obuhvaćena tehničkom specifikacijom za interoperabilnost;	Nema odgovarajuće odredbe	Neusklađeno	Potpuna usklađenost će se postići donošenjem podzakonskog akta koji se odnosi na tehničku specifikaciju interoperabilnosti.	II kvartal 2015
e) izdavanje, obnavljanje, izmjene i dopune i oduzimanje relevantnih dijelova sertifikata za bezbjednost i odobrenja za bezbjednost izdatih u skladu sa članovima 10. i 11. i provjeravanje toga da li su zadovoljeni uslovi utvrđeni u njima i da li upravljači infrastrukture i željeznička preduzeća posluju u skladu sa zahtjevima zakonodavstva Zajednice ili nacionalnog zakonodavstva;	<p>Sertifikat o bezbjednosti za prevoz Član 42</p> <p>Javni prevoz putnika i robe može da vrši željeznički prevoznik koji ispunjava uslove utvrđene zakonom kojim je uređena željeznica i ima sertifikat o bezbjednosti za prevoz.</p> <p>Sertifikat o bezbjednosti za prevoz izdaje Organ uprave željezničkom prevozniku koji ima:</p> <p>Nadzor nad sistemima za upravljanje</p>	Potpuno usklađeno		

	<p style="text-align: center;">bezbjednošću Član 41</p> <p>Organ uprave vrši nadzor nad sistemima za upravljanje bezbjednošću željezničkih prevoznika i upravljača infrastrukture, nakon izdavanja sertifikata o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom i sertifikata o bezbjednosti za prevoz.</p> <p>Nadzorom se provjerava da li upravljač infrastrukture i željeznički prevoznik primjenjuju svoj sistem upravljanja bezbjednošću i po potrebi nalaže se sprovođenje odgovarajućih mjera.</p> <p>Neposredni nadzor nad sistemom iz stava 1 ovog člana, vrši ovlašćeno lice Organa uprave.</p>			
f) praćenje, unapređivanje i, u zavisnosti od slučaja, primjena i razvoj regulatornog okvira za bezbjednost, uključujući u to sistem nacionalnih propisa o bezbjednosti;	Nema odgovarajuće odredbe		Materija je predmet regulisanja Zakonu o željeznici („Sl. list CG“, broj 27/2013)	
tačku g) mijenja direktiva 32008L0110				
3. Poslovi iz stava 2. ne mogu se preneti niti se za njih kao podizvođač može angažovati bilo koji upravljač infrastrukture, željezničko preduzeće ili naručilac.		Neprimjenjivo	Poslove izdavanje upotrebnih dozvola za strukturene podsisteme sem vozila, je u nadležnosti MORTa, dok je za ostale poslove nadležan Organ uprave	

<p style="text-align: center;">Član 17 <i>Principi za donošenje odluke</i></p> <p>Tijelo za bezbjednost ima pravo da sprovodi inspekcije i istrage potrebne za izvršenje svojih poslova i ima pravo da izvrši uvid u sve relevantne dokumente, kao i u prostorije, instalacije i opremu upravljača infrastrukture i željezničkih preduzeća.</p>	<p style="text-align: center;">Neusaglašenost sastavnih djelova interoperabilnosti sa TSI</p> <p style="text-align: center;">Član 22</p> <p>Organ uprave može da ograniči ili zabrani upotrebu sastavnih djelova interoperabilnosti, zabrani njegovu dalju upotrebu ili da naloži njegovo povlačenje sa tržišta ukoliko se utvrdi:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) da je deklaracija o usaglašenosti nepropisno izdata; 2) da sastavni dio interoperabilnosti koji ima deklaraciju o usaglašenosti ili pogodnosti za upotrebu i koji se koristi za utvrđenu namjenu, ne ispunjava osnovne zahtjeve; 3) da su nepravilno primijenjene TSI, u slučaju gdje se one primjenjuju; 4) da je TSI, neadekvatna; 5) da lice koje je izdalo deklaraciju o usaglašenosti nije dovelo sastavni dio interoperabilnosti u stanje usaglašenosti u roku koji odredi Organ uprave. <p>Rješenje o preduzetim mjerama, dostavlja se licu koje je izdalo deklaraciju o usaglašenosti i prijavljenom tijelu koje je izdalo sertifikat o usaglašenosti.</p> <p>Rješenje iz stava 2 ovog člana je konačno.</p> <p style="text-align: center;">Nadzor nad sistemima za upravljanje</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>		
--	--	--------------------------	--	--

	<p style="text-align: center;">bezbjednošću Član 41</p> <p>Organ uprave vrši nadzor nad sistemima za upravljanje bezbjednošću željezničkih prevoznika i upravljača infrastrukture, nakon izdavanja sertifikata o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom i sertifikata o bezbjednosti za prevoz.</p> <p>Nadzorom se provjerava da li upravljač infrastrukture i željeznički prevoznik primjenjuju svoj sistem upravljanja bezbjednošću i po potrebi nalaže se sprovođenje odgovarajućih mjera.</p> <p>Neposredni nadzor nad sistemom iz stava 1 ovog člana, vrši ovlašćeno lice Organa uprave.</p>			
Države članice preduzimaju mjere potrebne da osiguraju to da odluke tijela za bezbjednost podležu sudskoj kontroli.	Nema odgovarajuće odredbe		Materija nije predmet regulisanja ovog zakona	
Vlasti nadležne za bezbjednost aktivno razmjenjuju stanovišta i iskustva za potrebe harmonizacije svojih kriterijuma za odlučivanje u cijeloj Zajednici. Njihova saradnja posebno je orijentisana ka omogućavanju i koordinisanju izdavanja sertifikata za bezbjednost željezničkim preduzećima kojima su dodeljene međunarodne željezničke trase u skladu sa postupkom utvrđenim članom 15. Direktive 2001/14/EZ. Agencija pruža podršku tijelima za	Nema odgovarajuće odredbe	Neprenosivo		

bezbjednost u tim poslovima.				
<p style="text-align: center;">Član 18 Godišnji izvještaj</p> <p>Svake godine, tijelo za bezbjednost objavljuje godišnji izvještaj o svojim aktivnostima tokom prethodne godine i dostavlja ga Agenciji najkasnije do 30. septembra.</p>	<p>Nema odgovarajuće odredbe</p>	<p>Neprenosivo</p>		
<p>Izveštaj obuhvata informacije o:</p> <p>razvoju bezbjednosti na željeznici, uključujući u to prikupljene ZBI utvrđene u Aneksu I na nivou države članice,</p> <p>važnim promjenama u zakonodavstvu i regulisanju bezbjednosti na željeznici</p> <p>razvoju sertifikata i odobrenja za bezbjednost,</p> <p>rezultatima i iskustvima vezanim za nadzor nad upravljačima infrastrukture i željezničkim preduzećima</p> <p>rezultatima i iskustvima vezanim za nadzor nad upravljačima infrastrukture i željezničkim preduzećima</p> <p>rezultatima i iskustvima vezanim za nadzor nad upravljačima infrastrukture i željezničkim preduzećima.</p>	<p style="text-align: center;">Zajednički pokazatelji bezbjednosti Član 36</p> <p>Zajednički pokazatelji bezbjednosti su elementi za procjenu nivoa bezbjednosti u željezničkom saobraćaju.</p> <p>Radi praćenja bezbjednosti željezničkog sistema upravljač infrastrukture i željeznički prevoznik dužni su da sačinjavaju godišnje izvještaje o bezbjednosti željezničkog sistema.</p> <p>Izvještaji iz stava 2 ovog člana dostavljaju se Organu uprave najkasnije do 30. juna tekuće za prethodnu godinu.</p> <p>Godišnji izvještaj o bezbjednosti sadrži:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) informacije o ostvarivanju planiranih bezbjednosnih ciljeva; 2) praćenje i analizu zajedničkih pokazatelja bezbjednosti; 3) rezultate unutrašnje kontrole bezbjednosti; 4) primjedbe o nedostacima i kvarovima u odvijanju željezničkog saobraćaja i 	<p>Potpuno usklađeno</p>		

	<p>upravljanju infrastrukturom.</p> <p>Na osnovu izvještaja iz stava 3 ovog člana, Organ uprave sačinjava i dostavlja Ministarstvu Izvještaj o bezbjednosti na željeznici, najkasnije do 30. septembra tekuće za prethodnu godinu i objavljuje ga na svojoj internet stranici.</p> <p>Izvještaj iz stava 5 ovog član sadrži:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) ocjenu stanja nivoa bezbjednosti na željeznici; 2) podatke o izdatim sertifikatima o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom i sertifikatima o bezbjednosti za prevoz; 3) rezultate nadzora nad upravljačem infrastrukture i željezničkim prevoznikom. <p>Bliži sadržaj izvještaja iz st. 4 i 6 ovog člana i zajedničke pokazatelje bezbjednosti i metode za izračunavanje ekonomskih posljedica nesreća, propisuje Ministarstvo.</p>			
Odstupanja o kojima je doneta odluka prema članu 14a stav 8.	Nema odgovarajuće odredbe	Neprenosivo		
<p>Član 19 Obaveza da se vrši istraga</p> <p>Države članice obezbjeđuju to da tijelo nadležno za istragu iz člana 21. sprovodi istragu posle teških nesreća na željezničkom sistemu s ciljem mogućeg unapređivanja bezbjednosti na željeznici i prevencije nesreća.</p>	<p>Vanredni događaj Član 114</p> <p>Svaki vanredni događaj koji ugrožava bezbjednost željezničkog saobraćaja (incident, nesreća, ozbiljna nesreća ili ostale nesreće) mora se detaljno ispitati i analizirati, nezavisno od istrage koju vode nadležni državni organi.</p>	Potpuno usklađeno		

	Istraživanje vanrednih događaja koji ugrožavaju bezbjednost željezničkog saobraćaja, odnosno utvrđivanje činjenica i okolnosti pod kojima su se dogodili nema za cilj utvrđivanje krivice ili odgovornosti za nastanak nezgoda i nesreća i događaja koji ugrožavaju bezbjednost već njihovo sprečavanje u budućnosti.			
Osim teških nesreća, tijelo nadležno za istraguza istragu iz člana 21. može da istražuje i one nesreće i incidente koji bi pod nešto drugačijim uslovima mogli da dovedu do teških nesreća, uključujući u to tehnički otkaz strukturnih podsistema ili činilaca interoperabilnosti transevropskih brzih ili konvencionalni željezničkih sistema.	<p style="text-align: center;">Obavljanje istraga nesreća Član 115</p> <p>Istragu u cilju utvrđivanja uzroka vanrednih događaja i preduzimanja preventivnih mjera, sprečavanja vanrednih događaja i unapređivanja bezbjednosti u željezničkom saobraćaju vrši Komisija za istraživanje vanrednih događaja (u daljem tekstu: Komisija za istraživanje), koju obrazuje Vlada.</p>	Potpuno usklađeno		
Tijelo nadležno za istragu ima diskreciono pravo da odlučuje da li će otvoriti istragu takve nesreće ili incidentaU svojoj odluci, ono uzima u obzir: a) težinu nesreće ili incidenta; b) to da li je nesreća odnosno incident deo niza nesreća odnosno incidenata od značaja za sistem u celini; v) uticaj na bezbjednost na željeznici na nivou Zajednice i g) molbe upravljača infrastrukture, željezničkih preduzeća, i tijela za bezbjednost ili država članica.	Nema odgovarajuće odredbe	Neprenosivo		

<p>Obim istraga i postupak u sprovođenju tih istraga utvrđuje tijelo nadležno za istragu, uz uvažavanje načela i ciljeva članova 20. i 22. i u zavisnosti od pouka vezanih za unapređivanje bezbjednosti koje očekuje da izvuče iz nesreće ili incidenta.</p>	<p>Obavljanje istraga nesreća Član 115</p> <p>Komisija za istraživanje: utvrđuje obim istraga i postupak sprovođenja istraga; i</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>		
<p>Istraga se ni u kom slučaju ne bavi pripisivanjem krivice ili odgovornosti</p>	<p>Prava Komisije za istraživanje Član 118</p> <p>Istraga se obavlja nezavisno od sudske istrage i ne smije iznositi pretpostavke o krivici, odnosno odgovornosti za nesreću ili incident.</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>		
<p>Član 20 Status istrage</p> <p>Države članice, u okviru svojih pravnih sistema, utvrđuju pravni status istrage kojim će nadležnim istražiteljima biti omogućeno da najefikasnije i u najkraćem roku obavljaju svoj posao.</p> <p>U skladu sa zakonodavstvom na snazi u državama članicama i, u zavisnosti od slučaja, u saradnji sa sudskim istražnim organima, istražiteljima se u najkraćem roku obezbjeđuje:</p> <p>pristup mestu nesreće ili incidenta, kao i uključenim željezničkim voznim sredstvima, odgovarajućoj infrastrukturi i instalacijama za kontrolu saobraćaja i signalizaciju, pravo na popis dokaza bez odlaganja i kontrolisano uklanjanje ostataka željezničkih vozničkih sredstava, instalacija ili komponenata infrastrukture radi ispitivanja ili</p>	<p>Prava Komisije za istraživanje Član 118</p> <p>Istraga se obavlja nezavisno od sudske istrage i ne smije iznositi pretpostavke o krivici, odnosno odgovornosti za nesreću ili incident.</p> <p>Komisija za istraživanja ima pravo na:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) slobodan pristup mjestu vanrednog događaja (incident, nesreća, ozbiljna nesreća ili ostale nesreće), vozilima koja su učestvovala u nesreći, infrastrukturnim objektima, objektima i uređajima za upravljanje saobraćajem i signalizacijom; 2) prikupljanje dokaza i nadzor nad uklanjanjem olupina, infrastrukturnih objekata i postrojenja ili njihovih sastavnih djelova radi 	<p>Potpuno usklađeno</p>		

<p>analize, pristup sadržaju uređaja za snimanje u vozu i opreme za snimanje govornih poruka i evidentiranje rada sistema za signalizaciju i kontrolu saobraćaja i korišćenje tog sadržaja, pristup rezultatima ispitivanja tela žrtava, pristup rezultatima ispitivanja voznog osoblja i drugog željezničkog osoblja uključenog u nesreću ili incident, mogućnost ispitivanja uključenog željezničkog osoblja i drugih svedoka pristup svim relevantnim informacijama ili evidencijama koje poseduju upravljač infrastrukture, uključena željeznička preduzeća i tijelo za bezbjednost.</p> <p>Istraga se sprovodi nezavisno od eventualne sudske istrage.</p>	<p>pregleda i analize;</p> <ol style="list-style-type: none"> 3) pristup i upotrebu snimaka registrofonskih uređaja, evidentiranje rada sistema signalizacije, vođenja i upravljanja saobraćajem; 4) uvid u rezultate obdukcije tijela žrtava; 5) pristup rezultatima istrage voznog osoblja i drugih lica uključenih u nesreću ili incident; 6) saslušavanje željezničkih radnika i drugih svjedoka; 7) pristup odgovarajućim informacijama ili evidencijama upravljača informacijama, željezničkih prevoznika i Organa uprave. 			
<p>Član 21 <i>Istražni organ (tijelo)</i></p> <p>Svaka država članica osigurava to da istrage nesreća i incidenata iz člana 19. sprovodi stalno tijelo, koje ima najmanje jednog istražitelja koji je u stanju da obavlja funkciju nadležnog istražitelja u slučaju nesreće ili incidenta. To tijelo je u pogledu organizacije, pravne strukture i odlučivanja nezavisno od bilo kog upravljača infrastrukture, željezničkog preduzeća, tijela nadležnog za naplatu, tijela nadležnog za dodjelu i notifikovanog prijavljenog tijela, kao i od bilo koje strane čiji bi interesi mogli biti u sukobu</p>	<p>Obavljanje istraga nesreća Član 115</p> <p>Istragu u cilju utvrđivanja uzroka vanrednih događaja i preduzimanja preventivnih mjera, sprečavanja vanrednih događaja i unapređivanja bezbjednosti u željezničkom saobraćaju vrši Komisija za istraživanje vanrednih događaja (u daljem tekstu: Komisija za istraživanje), koju obrazuje Vlada.</p> <p>Komisija za istraživanje je samostalna u radu i funkcionalno nezavisna od svih organa državne uprave nadležnih za</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>		

<p>sa poslovima poverenim tijelu nadležnom za istragu. Ono je, osim toga, funkcionalno nezavisno od ijtela bezbjednost i od bilo kog regulatornog tijela za željeznicu.</p>	<p>željeznički saobraćaj i drugih pravnih i fizičkih lica koja mogu uticati na objektivnost komisije.</p>			
<p>Tijelo nadležno za istragu obavlja svoje poslove nezavisno od organizacija iz stava 1. i ima mogućnost da pribavi dovoljne resurse za to. Njegovim istražiteljima daje se status koji im obezbjeđuje potrebne garancije nezavisnosti.</p>	<p style="text-align: center;">Sastav komisije za istraživanje Član 116</p> <p>Komisiju za istraživanje čine najviše tri stalna člana.</p> <p>Komisiju za istraživanje predstavlja i njenim radom rukovodi glavni istražilac.</p> <p>U radu Komisije za istraživanje po potrebi učestvuju i povremeni članovi, koji se angažuju sa liste stručnjaka iz člana 115 stav 3 tačka 7 ovog zakona.</p> <p>Glavni istražilac iz stava 2 ovog člana, može da formira za vanredni događaj ekspertske tim za istraživanje nezgoda i nesreća sa liste nezavisnih stručnjaka.</p> <p>Izveštaj o rezultatima istraživanja vanrednih događaja Komisija za istraživanje dostavlja Vladi, najkasnije u roku od pet dana od dana sačinjavanja izvještaja.</p> <p>Članovi Komisije za istraživanje imaju pravo na naknadu za svoj rad.</p> <p>Sredstva za rad Komisije za istraživanje obezbjeđuju se iz Budžeta Crne Gore.</p> <p>Uslove koje mora da ispunjava glavni istražilac, organizaciju, način rada, obuku nezavisnih stručnjaka, način obavještanja i druga pitanja od značaja za rad Komisije za istraživanje i visinu naknade iz stava 6 ovog</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>		

	člana utvrđuje Vlada.			
Države članice obezbeđuju to da željeznička preduzeća, upravljači infrastrukture i, u zavisnosti od slučaja, tijelo za bezbjednost imaju obavezu da tijelu nadležnom za istragu odmah prijave nesreće i incidente iz člana 19. Tijelo nadležno za istragu mora biti u stanju da odgovori na te prijave i da obezbjedi potrebna praktična rešenja kako bi počelo istragu najkasnije u roku od jedne nedelje od prijema prijave o nesreći ili incidentu.	<p>Postupanje u slučaju vanrednih događaja Član 110</p> <p>Željeznički radnik i drugo lice koji se nađu na mjestu vanrednog događaja u kojem ima povrijeđenih ili poginulih lica dužni su da preduzmu mjere za spašavanje i pružanje pomoći povrijeđenim licima.</p> <p>Željeznički radnik dužan je, odmah po saznanju o vanrednom događaju iz stava 1 ovog člana, obavijestiti upravljača infrastrukture i željezničkog prevoznika.</p> <p>Upravljač infrastrukture, odnosno željeznički prevoznik dužan je odmah po saznanju za vanredni događaj iz stava 1 ovog člana obavijestiti najbližu zdravstvenu ustanovu, policiju, komisiju za istraživanje vanrednih događaja, inspektora i po potrebi vatrogasnu jedinicu.</p> <p>Upravljač infrastrukture, željeznički prevoznik i privredno društvo koje obavlja prevoz za sopstvene potrebe dužni su odmah po saznanju za vanredni događaj iz stava 1 ovog člana preduzmu mjere za spašavanje i pružanje pomoći povrijeđenim licima i osiguraju mjesto vanrednog događaja do dolaska ovlašćenih lica, nadležnih organa, u zavisnosti od vrste vanrednog događaja.</p>	Potpuno usklađeno		
nadležno tijelo za istragu može da objedini svoje poslove predviđene ovom direktivom sa poslovima istrage drugih događaja osim nesreća i incidenata na željeznici, pod uslovom da takve istrage ne ugrožavaju	Nema odgovarajuće odredbe	Neprenosivo		

njegovu nezavisnost.				
Ako je potrebno, tijelo nadležno za istragu može da zatraži pomoć tijela nadležnih za istragu iz drugih država članica ili od Agencije kako bi obezbjedilo ekspertizu ili sprovelo tehničke inspekcije, analize ili evaluacije.	Nema odgovarajuće odredbe	Neprenosivo		
Države članice mogu tijelu nadležnom za istragu da povere posao sprovođenja istraga i o drugim nesrećama i incidentima na željeznici osim onih iz člana 19.	Nema odgovarajuće odredbe	Neprenosivo		
Tijela nadležna za istragu aktivno razmenjuju stanovišta i iskustva za potrebe razvoja zajedničkih metoda istrage, sastavljanja zajedničkih načela za postupanje po bezbjednosnim preporukama i prilagođavanja tehničkom i naučnom napretku.	Nema odgovarajuće odredbe	Neprenosivo		
Agencija pruža podršku tijelima nadležnim za istragu u tim poslovima.	Nema odgovarajuće odredbe	Neprenosivo		
<p>Član 22</p> <p><i>Istražna procedura</i></p> <p>Nesreću ili incident iz člana 19. istražuje tijelo nadležno za istragu države članice u kojoj se dogodila nesreća odnosno incident. Ako nije moguće ustanoviti u kojoj se državi članici dogodila nesreća odnosno incident, ili ako su se dogodili na graničnoj instalaciji između dve države članice ili u njenoj blizini, odgovarajuća tijela postižu saglasnost o tome koje će od njih sprovesti istragu, ili o tome da je sprovedu zajednički. U prvom slučaju, drugom tijelu se omogućava da učestvuje u istrazi i u potpunosti ima pristup njenim rezultatima.</p>	<p>Vanredni događaj</p> <p>Član 114</p> <p>Ako se vanredni događaj dogodi na graničnim objektima između Crne Gore i druge države, ili u njihovoj blizini, istragu vanrednog događaja može da izvrši nadležni organ za istraživanje koji odrede sporazumno.</p> <p>Nadležni organ za istraživanje iz druge države se poziva da učestvuje u istrazi, ako je u događaju učestvovao željeznički prevoznik sa sjedištem u toj državi.</p>	Potpuno usklađeno		

<p>Tijela nadležna za istragu iz neke druge države članice pozivaju se da učestvuju u istrazi kad god je željezničko preduzeće koje ima sjedište u toj državi članici i licencu iz te države članice uključeno u nesreću ili incident.</p>	<p style="text-align: center;">Vanredni događaj Član 114</p> <p>Ako se vanredni događaj dogodi na graničnim objektima između Crne Gore i druge države, ili u njihovoj blizini, istragu vanrednog događaja može da izvrši nadležni organ za istraživanje koji odrede sporazumno.</p> <p>Nadležni organ za istraživanje iz druge države se poziva da učestvuje u istrazi, ako je u događaju učestvovao željeznički prevoznik sa sjedištem u toj državi.</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>		
<p>Ovaj stav ne predstavlja prepreku da se države članice saglase o tome da relevantna tijela i u drugim okolnostima zajednički sprovode istrage.</p>	<p style="text-align: center;">Nema odgovarajuće odredbe</p>	<p>Neprenosivo</p>		
<p>Za svaku nesreću ili incident, tijelo nadležno za istragu obezbjeđuje odgovarajuća sredstva za sprovođenje istrage, uključujući u to potrebnu operativnu i tehničku ekspertizu. Ta ekspertiza može se obezbjediti unutar ili izvan tijela, u zavisnosti od karaktera nesreće ili incidenta koji je predmet istrage.</p>	<p style="text-align: center;">Sastav komisije za istraživanje Član 116</p> <p>Članovi Komisije za istraživanje imaju pravo na naknadu za svoj rad.</p> <p>Sredstva za rad Komisije za istraživanje obezbjeđuju se iz Budžeta Crne Gore.</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>		
<p>Istraga se sprovodi na što otvoreniji način, tako da sve strane mogu da iskažu svoj stav i da dobiju rezultate. Odgovarajući upravljač infrastrukture i željeznička preduzeća, tijelo za bezbjednost, žrtve i njihovi srodnici, vlasnici oštećene imovine, proizvođači, uključene službe za vanredne situacije i predstavnici osoblja i korisnika redovno se obaveštavaju o istrazi i njenom toku i, koliko</p>	<p style="text-align: center;">Obavljanje istraga nesreća Član 115</p> <p>objavljuje rezultate istrage uz poštovanje načela tajnosti;</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>		

<p>je to izvodljivo, dobijaju priliku da daju svoja mišljenja i stavove u istrazi i mogućnost da komentarišu informacije u nacrtima izveštaja.</p>				
<p>Tijelo nadležno za istragu završava ispitivanja na mjestu nesreće u najkraćem roku kako bi omogućilo upravljaču infrastrukture da vrati infrastrukturu u prethodno stanje i da je što pre otvori za željezničke transportne usluge.</p>	<p style="text-align: center;">Uspostavljenje saobraćaja Član 113</p> <p>Upravljač infrastrukture, odnosno željeznički prevoznik dužan je u što kraćem roku da preduzme mjere za uspostavljanje saobraćaja ako je zbog vanrednog događaja došlo do prekida željezničkog saobraćaja.</p> <p>Organi koji vrše uviđaj o vanrednom događaju dužni su da vršenjem uviđajnih radnji ne ometaju odvijanje željezničkog saobraćaja, odnosno da uviđaj obave u što kraćem roku.</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>		
<p style="text-align: center;">Član 23 Izveštaji</p> <p>O istrazi nesreće ili incidenta iz člana 19. sastavlja se izveštaj u formi koja odgovara vrsti i težini nesreće odnosno incidenta i značaju nalaza istrage. U izveštajima se navode ciljevi istraga kao što je izloženo u članu 19. stav 1. i, u zavisnosti od slučaja, daju se bezbjednosne preporuke.</p>	<p style="text-align: center;">Sastav komisije za istraživanje</p> <p style="text-align: center;">Član 116</p> <p>Izveštaj o rezultatima istraživanja vanrednih događaja Komisija za istraživanje dostavlja Vladi, najkasnije u roku od pet dana od dana sačinjavanja izveštaja.</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>		
<p>Tijelo nadležno za istragu objavljuje završni izveštaj u najkraćem roku, a po pravilu najkasnije u roku od 12 meseci od dana događaja. Izveštaj, koliko je to moguće, slijedi strukturu za izveštavanje utvrđenu u Aneksu V. Izveštaj, uključujući u to bezbjednosne preporuke, dostavlja se relevantnim stranama iz člana 22. stav 3. i uključenim tijelima i stranama u drugim državama</p>	<p style="text-align: center;">Obavljanje istraga nesreća</p> <p style="text-align: center;">Član 115</p> <p>Komisija za istraživanje:</p> <ul style="list-style-type: none"> – dostavlja Vladi godišnji izveštaj o radu do 31. marta tekuće za prethodnu godinu; <p style="text-align: center;">Sastav komisije za istraživanje</p>	<p>Djelimično usklađeno</p>	<p>Potpuna usklađenost će se postići donošenjem podzakonskog akta koji se odnose na način prikupljanja podataka, analize i čuvanja podataka i sačinjavanja izveštaja, kao i način</p>	<p>II kvartal 2015</p>

<p>članicama. Svake godine, najkasnije do 30. septembra, tijelo nadležno za istragu objavljuje godišnji izveštaj u kojem su izložene istrage sprovedene tokom prethodne godine, date bezbjednosne preporuke i radnje preduzete po prethodno datim preporukama.</p>	<p style="text-align: center;">Član 116</p> <p>Izveštaj o rezultatima istraživanja vanrednih događaja Komisija za istraživanje dostavlja Vladi, najkasnije u roku od pet dana od dana sačinjavanja izveštaja.</p>		vođenja baza podataka	
<p style="text-align: center;">Član 24 <i>Informacija koja se šalje Agenciji</i></p> <p>U roku od jedne nedelje od donošenja odluke o otvaranju istrage, tijelo nadležno za istragu o tome obaveštava Agenciju. U tom obaveštenju navodi se datum, vreme i mesto događaja, kao i njegova vrsta i posledice u smislu ljudskih žrtava, povreda i materijalne štete.</p>	<p style="text-align: center;">Nema odgovarajuće odredbe</p>	Neprenosivo		
<p>Tijelo nadležno za istragu dostavlja Agenciji primjerak završnog izveštaja iz člana 23. stav 2. i godišnjeg izveštaja iz člana 23. stav 3.</p>	<p style="text-align: center;">Nema odgovarajuće odredbe</p>	Neprenosivo		
<p style="text-align: center;">Član 25 <i>Preporuke u vezi bezbjednosti</i></p> <p>Bezbjednosna preporuka koju izda tijelo nadležno za istragu ni u kom slučaju ne stvara pretpostavu krivice ili odgovornosti za nesreću ili incident.</p>	<p style="text-align: center;">Obavljanje istraga nesreća Član 115</p> <p>Komisija za istraživanje:</p> <ul style="list-style-type: none"> – daje bezbjedonosne preporuke radi poboljšanja bezbjednosti u željezničkom saobraćaju; 	Potpuno usklađeno		
<p>Preporuke se upućuju tijelu za bezbjednost i, u slučaju kada je to potrebno usled karaktera preporuke, drugim tijelima ili organima u državi članici, ili drugim državama članicama. Države članice i njihova tijela za bezbjednost preduzimaju potrebne mjere kako bi</p>	<p style="text-align: center;">Obavljanje istraga nesreća Član 115</p> <p>Komisija za istraživanje:</p> <ul style="list-style-type: none"> – daje bezbjedonosne preporuke radi poboljšanja bezbjednosti u 	Potpuno usklađeno		

obezbjedile to da bezbjednosne preporuke koje izdaju tijela nadležna za istragu budu na odgovarajući način uzete u obzir i, u zavisnosti od slučaja, da se postupa po njima.	željezničkom saobraćaju; – saraduje sa drugim istražnim organima;			
3. Tijelo za bezbjednost i drugi organi ili tijela ili, u zavisnosti od slučaja, druge države članice kojima su upućene preporuke najmanje jednom godišnje podnose izveštaj ijtelu nadležnom za istragu o mjerama koje su preduzete ili planirane na osnovu preporuke.	Nema odgovarajuće odredbe	Neprenosivo		
član 26 mijenja direktiva 32008L0110				
član 27 – član 31	nema odgovarajuće odredbe	Neprenosivo		
Član 32 Kazne Države članice utvrđuju pravila o kaznama za povrede nacionalnih odredaba usvojenih na osnovu ove direktive i preduzimaju sve mere potrebne da obezbede njihovo sprovođenje. Predviđene kazne moraju da budu delotvorne, srazmjerne i nediskriminatorne i da odvraćaju od povreda propisa.	XVIII. KAZNENE ODREDBE Član 136 – član 138	Potpuno usklađeno		
Države članice o tim pravilima upućuju notifikaciju Komisiji do datuma utvrđenog članom 33. i bez odlaganja upućuju notifikaciju o eventualnim kasnijim izmjenama i dopunama tih pravila.	Nema odgovarajuće odredbe	Neprenosivo		
Član 33 – član 35		Neprenosivo		
PRILOG I mijenja direktiva 2009/149/EZ				
PRILOG II. Notifikacija nacionalnih sigurnosnih propisa	Nema odgovarajuće odredbe	Neprenosivo		
PRILOG III.	Sistem upravljanja bezbjednošću	Potpuno usklađeno		

<p>Sistemi upravljanja bezbjednošću</p> <p>1. Zahtjevi u vezi sistema upravljanja bezbjednošću</p> <p>Sistem upravljanja bezbjednošću se mora dokumentirati u svim odgovarajućim dijelovima i mora posebice opisivati razdiobu odgovornosti unutar organizacije upravljača infrastrukture ili željezničkog preduzeća. Mora pokazati na koji je način osiguran nadzor upravljanjem na različitim razinama, na koji su način osoblje i njihovi predstavnici na svim razinama uključeni i kako se osigurava neprekidno poboljšanje sistema upravljanja bezbjednošću.</p> <p>2. Osnovni elementi sistema upravljanja bezbjednošću</p> <p>Osnovni elementi sistema upravljanja bezbjednošću su:</p> <p>a) sigurnosna politika odobrena od izvršnog rukovodioca organizacije i dostavljena svom osoblju;</p> <p>b) kvalitativni i kvantitativni ciljevi organizacije u vezi održavanja i jačanja sigurnosti te planovi i postupci za postizanje tih ciljeva;</p> <p>c) postupci za zadovoljavanje postojećih, novih i izmijenjenih tehničkih i operativnih normi ili drugih propisanih uvjeta, utvrđenih</p> <ul style="list-style-type: none"> - u TSI, ili - u nacionalnim sigurnosnim propisima navedenim u članku 8. i Prilogu II., ili - u drugim odgovarajućim propisima, ili - u odlukama tijela vlasti <p>i postupcima kojima se osigurava usklađenost</p>	<p style="text-align: center;">Član 40</p> <p>Upravljač infrastrukture i željeznički prevoznik dužni su da uspostave sistem za upravljanje bezbjednošću.</p> <p>Osnovni elementi sistema za upravljanje bezbjednošću su:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) politika bezbjednosti koju je odobrio direktor upravljača infrastrukture ili željezničkog prevoznika i koja je dostavljena svim zaposlenima; 2) kvalitativni i kvantitativni ciljevi upravljača infrastrukture ili željezničkog prevoznika u pogledu održavanja i unaprjeđivanja bezbjednosti, kao i planovi i postupci za ostvarivanje tih ciljeva; 3) postupci za dostizanje postojećih, novih i izmijenjenih tehničkih i eksploatacionih standarda ili drugih propisanih zahtjeva utvrđenih zakonom, TSI i odlukama nadležnih organa i postupci kojim se obzbeđuje poštovanje standarda i drugih zahtjeva tokom čitavog vijeka upotrebe opreme u eksploataciji; 4) postupci i metode za ocjenu rizika i primjenu mjera kontrole 			
--	--	--	--	--

<p>s normama i drugim propisanim uvjetima kroz životni ciklus opreme i radova;</p> <p>d) postupci i metode za provođenje procjene rizika i provedbu mjera nadzora rizika uvijek kada promjena radnih uvjeta ili novi materijal nalažu nove rizike za infrastrukturu ili djelovanje;</p> <p>e) osiguravanje programa za osposobljavanje osoblja i sistema kako bi se osigurala trajna osposobljenost osoblja i provođenje zadaća u skladu s tim;</p> <p>f) mjere za pružanje dostatnih informacija unutar organizacije i, kada je primjereno, između organizacija koje rade na istoj infrastrukturi;</p> <p>g) postupci i oblici vezano za načine dokumentiranja sigurnosne informacije i određivanje postupaka za nadziranje konfiguracije vitalnih sigurnosnih informacija;</p> <p>h) postupci kojima se osigurava da se nesreće, nezgode, zamalo izbjegnute nesreće i druge opasnosti prijave, istražuju i analiziraju te da se poduzmu potrebne preventivne mjere;</p> <p>i) pripremanje planova djelovanja i pripravnosti te informiranja u slučaju nužnosti, dogovorenih s odgovarajućim javnim tijelima;</p> <p>j) osiguravanje redovitih unutarnjih revizija sistema upravljanja bezbjednošću.</p>	<p>rizika prilikom promjena uslova eksploatacije ili uvođenja novog proizvoda koji mogu da dovedu do novih rizika za infrastrukturu ili eksploataciju;</p> <p>5) obezbjeđivanje programa stručne osposobljenosti i obuke zaposlenih;</p> <p>6) postupci za obezbjeđivanje informisanosti u okviru organizacije i između organizacija koje posluju na istoj infrastrukturi;</p> <p>7) postupci za objavljivanje informacija o bezbjednosti i utvrđivanje postupka za kontrolu konfiguracije ključnih informacija o bezbjednosti;</p> <p>8) postupci kojima se obezbjeđuje prijavljivanje, istraga i analiza nesreća, incidenata, izbjegnutih nesreća i drugih opasnih događaja i preduzimanje potrebnih preventivnih mjera;</p> <p>9) planovi za djelovanje, upozoravanje i informisanje u vanrednim situacijama, prethodno dogovoreni sa odgovarajućim državnim organima;</p> <p>10) program obavljanja periodične unutrašnje kontrole sistema za</p>			
---	---	--	--	--

<p>PRILOG IV.</p> <p>Pojašnjenja u vezi posebnog dijela potvrde o sigurnosti za mrežu</p> <p>Sljedeći se dokumenti moraju dostaviti kako bi se omogućilo da sigurnosno tijelo izda poseban dio potvrde o sigurnosti za mrežu:</p> <ul style="list-style-type: none"> - dokumentacija željezničkog preduzeća u vezi TSI ili dijelova TSI i, kada je potrebno, nacionalni sigurnosni propisi i drugi propisi primjenjivi na njegove djelatnosti, njegovo osoblje i prijevozna sredstva te način na koji se Sistemom upravljanja bezbjednošću osigurava usklađenost, - dokumentacija željezničkog preduzeća o različitim vrstama prijevoznih sredstava koja se koriste za rad, uključujući dokaz da zadovoljavaju zahtjeve TSI ili nacionalne propise i da imaju propisne potvrde. <p>Kako bi se izbjegla dvostrukost posla i smanjila količina informacija, treba dostaviti samo sažetu dokumentaciju u vezi elemenata koji zadovoljavaju TSI i ostale zahtjeve Direktiva 96/48/EZ i 2001/16/EZ.</p>	<p style="text-align: center;">upravljanje bezbjednošću.</p> <p style="text-align: center;">Sertifikat o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom</p> <p style="text-align: center;">Član 46</p> <p style="text-align: center;">Upravljanje željezničkom infrastrukturom može da vrši upravljač infrastrukture koji ispunjava uslove utvrđene zakonom kojim je uređena željeznica i ima sertifikat o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom.</p> <p style="text-align: center;">Sertifikat o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom izdaje Organ uprave upravljaču infrastrukture koji ima:</p> <ul style="list-style-type: none"> - uspostavljen sistem za upravljanje bezbjednošću u skladu sa ovim zakonom; - vozila za održavanje koja ispunjavaju uslove utvrđene ovim zakonom; i - potreban broj željezničkih radnika za upravljanje infrastrukturom koji ispunjavaju uslove utvrđenih ovim zakonom. <p style="text-align: center;">Sertifikat iz stava 1 ovog člana izdaje se na zahtjev upravljača infrastrukture uz koji se prilaže naročito sljedeća dokumentacija:</p> <ul style="list-style-type: none"> - licenca za upravljanje infrastrukturom; 	<p>Potpuno usklađeno</p>		
--	--	--------------------------	--	--

	<ul style="list-style-type: none"> - dozvola za korišćenje vozila za održavanje; i - interni akti upravljača infrastrukture kojima se osigurava bezbjedno održavanje i eksploatacija infrastrukture. <p>Sertifikat o bezbjednosti za upravljanje infrastrukturom sastoji se od:</p> <ul style="list-style-type: none"> 3) dijela A - kojim se potvrđuje ispunjavanje uslova u pogledu uspostavljanja sistema za upravljanje bezbjednošću upravljača infrastrukture; i 4) dijela B - kojim se potvrđuje ispunjavanje uslova iz stava 2 al. 2 i 3 ovog člana. <p>Sertifikat o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom izdaje se za cijelu mrežu ili djelove mreže.</p>			
<p>PRILOG V. Načelni sadržaj izvještaja o istragama nesreća i nezgoda</p>	<p>Nema odgovarajuće odredbe</p>	<p>Neusklađeno</p>	<p>Potpuna usklađenost će se postići donošenjem podzakonskog akta koji se odnose na način prikupljanja podataka, analize i čuvanja podataka i sačinjavanja izvještaja, kao i način vođenja baza podataka</p>	<p>II kvartal 2015</p>
<p>Direktiva 2008/110/EZ</p>				

<p>Član 1. IZMJENE I DOPUNE</p> <p>Direktiva 2004/49/EZ mijenja se i glasi: 1. u članu 2. stavu 2. dodaje se sljedeća tačka: «(d) vozila koja su dio kulturne baštine i saobraćaju u nacionalnim mrežama, pod uslovom da su sukladna s nacionalnim sigurnosnim pravilima i propisima kako bi se osiguralo sigurno prometovanje tih vozila; (e) željeznice koje su dio kulturne baštine te muzejske i turističke željeznice koje saobraćaju na njihovim vlastitim mrežama, uključujući radionice, vozila i osoblje.»;</p>	<p>Nema odgovarajuće odredbe</p>	<p>Neprenosivo</p>		
<p>2. u članu 3. dodaju se sljedeće točke: «(s) «imalac» znači osobu ili subjekt, koji je vlasnik vozila ili ima pravo koristiti ga, ili vozilo koristi kao prijevozno sredstvo i kao takav je upisan u nacionalni registar vozila (NRV) iz člana 33. Direktive 2008/57/EZ Europskoga parlamenta i Vijeća od 17. lipnja 2008. o interoperabilnosti željezničkog sistema» u Zajednici (preinaka)(²) (u daljnjem tekstu «Direktiva o interoperabilnosti željeznice»);</p>	<p>Značenje izraza Član 5</p> <p>20) imalac vozila je vlasnik ili korisnik željezničkog vozila koji koristi to vozilo kao prevozno sredstvo i koji je upisan u registar željezničkih vozila;</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>		
<p>(t) «lice zaduženo za održavanje» znači subjekt koji je zadužen za održavanje vozila i kao takav je upisan u NVR;</p>	<p>Lice zaduženo za održavanje Član 77</p> <p>Svakom vozilu prije početka upotrebe ili korišćenja mora da bude dodijeljeno lice zaduženo za održavanje u skladu sa COTIF-om koje se upisuje u registar vozila.</p> <p>Lice zaduženo za održavanje može biti željeznički prevoznik, upravljač infrastrukture, imalac vozila ili drugo</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>		

	privredno društvo koje je sertifikovano od Organa uprave kao lice zaduženo za održavanje.			
(u) «vozilo» znači željezničko vozilo na vlastiti pogon ili bez njega, koje je prikladno za kretanje svojim vlastitim kotačima po željezničkim prugama. Vozilo je sastavljeno iz jednog ili više strukturnih i funkcionalnih podsistema ili dijelova takvih podsistema.	<p style="text-align: center;">Značenje izraza Član 5</p> <p>17) željezničko vozilo je vozilo sa ili bez sopstvenog pogona koje se kreće na sopstvenim točkovima po željezničkim kolosjecima i koje se sastoji od više strukturnih i funkcionalnih podsistema ili dijelova tih podsistema;</p>	Potpuno usklađeno		
4. član 5. stavak 2. mijenja se i glasi: «2. Prilog I. se mora pregledati prije 30. travnja 2009., naročito kako bi se u njega uključile zajedničke definicije ZSI-ja i zajedničkih metoda za izračun troškova nesreća. Ta mjera, namijenjena izmjenama i dopunama elemenata ove Direktive, koji nisu bitni, donose se u skladu s regulatornim postupkom uz pregled iz člana 27. stava 2a.»;	Nema odgovarajuće odredbe	Neprenosivo		
5. član 6. mijenja se i glasi: (a) stavak 1. zamjenjuje se sljedećim: «1. Komisija do 30. travnja 2008. donosi prvu skupinu ZSM-ova, koji najmanje obuhvaćaju metode opisane u stavu 3. točki (a). One se objavljuju u Službenom listu Europske unije.	Nema odgovarajuće odredbe	Neprenosivo		
Komisija do 30. travnja 2010. donosi drugu skupinu ZSM-ova, koji obuhvaćaju preostale metode opisane u stavu 3. One se objavljuju u Službenom listu Europske unije Navedene mjere, koje su namijenjene izmjenama i dopunama elemenata ove Direktive koji nisu bitni, putem dopunjavanja	Nema odgovarajuće odredbe	Neprenosivo		

<p>istih, donose se u skladu s regulatornim postupkom uz pregled iz člana 27. stava 2a»;</p>				
<p>(b) u stavu 3. tačka (c) se zamjenjuje sljedećim: «(c) sve dok nisu obuhvaćene TSI-jima, metode za provjeravanje da li se se strukturnim podSistemima transeuropskih željezničkih sistema upravlja i da li ih se održava u skladu s odgovarajućim ključnim zahtjevima.»;</p>	<p>Zajedničke bezbjednosne metode Član 37 Procjena nivoa bezbjednosti vrši se na osnovu zajedničkih bezbjedonosnih metoda, i to:</p> <ul style="list-style-type: none"> – metode za procjenu i ocjenu rizika; – metode za ocjenu usaglašenosti sa zahtjevima za dobijanje sertifikata o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom i sertifikata o bezbjednosti za prevoz; – metode za provjeru da li se strukturni podsistemi eksploatišu i održavaju, u skladu sa osnovnim uslovima, ukoliko to nije propisano TSI. 	<p>Potpuno usklađeno</p>		
<p>(c) stavak 4. zamjenjuje se sljedećim: «4. ZSM-ovi se moraju pregledavati u redovitim vremenskim razmacima, uzimajući u obzir iskustvo stečeno njihovom primjenom te globalni razvoj sigurnosti na željeznicama i obveze država članica iz člana 4. stava 1. Ta mjera, namijenjena izmjenama i dopunama elemenata Direktive koji nisu bitni, između ostalog, njihovim nadopunjavanjem, donosi se u skladu s regulatornim postupkom uz pregled iz člana 27. stava 2a.»;</p>	<p>Zajedničke bezbjednosne metode Član 37 Procjena nivoa bezbjednosti vrši se na osnovu zajedničkih bezbjedonosnih metoda, i to:</p> <ul style="list-style-type: none"> – metode za procjenu i ocjenu rizika; – metode za ocjenu usaglašenosti sa zahtjevima za dobijanje sertifikata o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom i sertifikata o 	<p>Djelimično usklađeno</p>	<p>Potpuna usklađenost će se postići donošenjem podzakonskog akta koji obuhvata zajedničke bezbjednosne metode</p>	<p>II kvartal 2015</p>

	<p>bezbjednosti za prevoz;</p> <ul style="list-style-type: none">– metode za provjeru da li se strukturni podsystemi eksploatišu i održavaju, u skladu sa osnovnim uslovima, ukoliko to nije propisano TSI. <p>Izveštaji o ocjeni bezbjednosti koji su izdati u državama članicama Evropske unije ili državama potpisnicama OTIF-a važe u Crnoj Gori.</p> <p>Kontrola primjene za procjenu i ocjenu rizika čini sastavni dio periodične unutrašnje kontrole sistema za upravljanje bezbjednošću upravljača i željezničkih prevoznika.</p> <p>Metode iz stava 1 alineja 3 ovog člana primjenjuju:</p> <ol style="list-style-type: none">1) upravljač infrastrukture, željeznički prevoznici i radionica radi:<ol style="list-style-type: none">a) provjere pravilne primjene i efikasnosti svih procesa i procedura koje sadrži sistem za upravljanje bezbjednošću, uključujući i tehničke, eksploatacione i organizacione mjere za kontrolu rizika, kao i nadzor nad primjenom mjera za kontrolu rizika;b) provjere efikasne primjene sistema za upravljanje bezbjednošću i provjere da li se			
--	--	--	--	--

	<p>njime postižu očekivani rezultati;</p> <p>2) Organ uprave, nakon izdavanja sertifikata bezbjednosti za prevoz i sertifikata o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom.</p> <p>Metode iz stava 1 ovog člana propisuje Ministarstvo.</p>			
<p>6. član 7. mijenja se i glasi:</p> <p>(a) u stavu 3. prvi i drugi podstavci zamjenjuju se sljedećim:</p> <p>«3. Prva skupina nacrti ZSC-ova temelji se na provjeravanju postojećih ciljeva i sigurnosne učinkovitosti u državama članicama te osigurava da se sigurnosna učinkovitost željezničkog sistema ne smanji niti u jednoj državi članici. Njih donosi Komisija do 30. travnja 2009. i objavljuju se u Službenom listu Europske unije. Ta mjera, namijenjena izmjenama i dopunama elemenata Direktive koji nisu bitni, između ostalog, njihovim nadopunjavanjem, donosi se u skladu s regulatornim postupkom uz pregled iz člana 27. stava 2a.;</p>	<p>Nema odgovarajuće odredbe</p>	<p>Neprenosivo</p>		
<p>Druga skupina nacrti ZSC-ova temelji se na iskustvima stečenim s prvom skupinom ZSC-ova i njihovom provedbom. Ona mora odražavati prioriteta područja gdje sigurnost treba dodatno poboljšati. Donosi ih Komisija do 30. travnja 2011. i objavljuju se u Službenom listu Europske unije. Ta mjera, namijenjena izmjenama i dopunama elemenata Direktive koji nisu bitni, između ostalog, njihovim nadopunjavanjem, donosi</p>	<p>Nema odgovarajuće odredbe</p>	<p>Neprenosivo</p>		

se u skladu s regulatornim postupkom uz pregled iz člana 27. stava 2a.»				
(b) stavak 5. zamjenjuje se sljedećim: «5. ZSC-ovi se moraju pregledavati u redovitim vremenskim razmacima, uzimajući u obzir globalni razvoj sigurnosti na željeznicama. Ta mjera, namijenjena izmjenama i dopunama elemenata Direktive koji nisu bitni, između ostalog, njihovim nadopunjavanjem, donosi se u skladu s regulatornim postupkom uz pregled iz člana 27. stava 2a»;	Nema odgovarajuće odredbe	Neprenosivo		
7. član 10. mijenja se i glasi: (a) u stavu 1. drugi podstavak zamjenjuje se sljedećim: «Namjena je potvrde o sigurnosti pružiti dokaz da je željezničko poduzeće uspostavilo svoj Sistem upravljanja bezbjednošću i može ispuniti zahtjeve utvrđene TSI-jem i ostalog odgovarajućeg zakonodavstva Zajednice i nacionalnih sigurnosnih propisa kako bi imalo nadzor nad rizicima i pružalo usluge sigurnog prevoza na mreži.»;	<p style="text-align: center;">Sertifikat o bezbjednosti za prevoz Član 42</p> <p style="text-align: center;">Sertifikat o bezbjednosti za prevoz izdaje Organ uprave željezničkom prevozniku koji ima:</p> <ul style="list-style-type: none"> - uspostavljen sistem za upravljanje bezbjednošću u skladu sa ovim zakonom; - vozila koja ispunjavaju uslove utvrđene ovim zakonom; i - potreban broj željezničkih radnika za obavljanje prevoza koji ispunjavaju uslove utvrđene ovim zakonom. 	Potpuno usklađeno		
«(b) potvrda kojom se potvrđuje odobrenje odredaba koje je donijelo željezničko poduzeće radi ispunjavanja posebnih zahtjeva potrebnih za sigurno obavljanje svojih usluga na određenoj mreži. Ti se zahtjevi mogu odnositi na uporabu TSI-ja i nacionalnih sigurnosnih propisa, uključujući operativne propise mreže, odobrenje potvrda za osoblje i	<p style="text-align: center;">Sertifikat o bezbjednosti za prevoz Član 42</p> <p>Sertifikat o bezbjednosti za prevoz sastoji se od:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) dijela A - kojim se utvrđuje ispunjavanje uslova u pogledu uspostavljanja sistema za upravljanje bezbjednošću željezničkog 	Potpuno usklađeno		

<p>dozvole za početak prometovanja prijevoznih sredstava koje koristi željezničko poduzeće. Izdavanje potvrde mora se temeljiti na dokumentaciji koju je podnijelo željezničko poduzeće, kako je opisano u Prilogu IV.»;</p>	<p>prevoznika; i</p>			
<p>Član 14a Svatom vozilu pre nego što se pusti u rad ili se koristi na mreži, dodeljuje se lice zaduženo za održavanje koje mora da bude registrovano u Nacionalnom registru prema članu 33 Direktive o interoperabilnosti željezničkog sistema.</p>	<p>Lice zaduženo za održavanje Član 77 Svatom vozilu prije početka upotrebe ili korišćenja mora da bude dodijeljeno lice zaduženo za održavanje u skladu sa COTIF-om koje se upisuje u registar vozila.</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>		
<p>Lice zaduženo za održavanje može da bude željezničko preduzeće, upravljač infrastrukture ili imalac vozila.</p>	<p>Lice zaduženo za održavanje Član 77 Lice zaduženo za održavanje može biti željeznički prevoznik, upravljač infrastrukture, imalac vozila ili drugo privredno društvo koje je sertifikovano od Organa uprave kao lice zaduženo za održavanje.</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>		
<p>Ne dovodeći u pitanje nadležnost željezničkih preduzeća i upravljača infrastrukture, za bezbjedan saobraćaj voza prema članu 4, lice zaduženo za održavanje, pomoću sistema za održavanje, garantuje da se vozila, za čije je održavanje ono nadležno, nalaze u stanju koje omogućuje bezbjedno kretanje. U tu svrhu lice zaduženo za održavanje obezbjeđuje da se održavanje vozila vrši prema sljedećim tačkama: a) dokumentaciji o održavanju svakog vozila ; b) važećim zahtjevima uključujući pravila o održavanju i odredbe TSI.</p>	<p>Lice zaduženo za održavanje Član 77 Lice zaduženo za održavanje dužno je da vodi posebno dosije za svako vozilo za koje je zaduženo. Nezavisno od odgovornosti upravljača infrastrukture i željezničkog prevoznika za bezbjednost željezničkog sistema, lice zaduženo za održavanje mora da kroz sistem održavanja obezbjedi da su vozila, za čije je održavanje nadležan u bezbjednom voznom stanju. Lice zaduženo za održavanje, može</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>		

<p>Lice zaduženo za održavanje sprovodi održavanje samo ili angažuje radionice za održavanje, sa kojima su zaključeni ugovori.</p>	<p>održavanje obavljati samostalno ili da ugovori usluge sa radionicama za održavanje vozila.</p> <p>Lice zaduženo za održavanje odgovorno je da se vozila i njegovi djelovi (uređaji, naprave i slično) održavaju u skladu sa:</p> <ul style="list-style-type: none"> - uputstvima proizvođača; - uputstvima imaoca vozila; i - propisanim zahtjevima za održavanje. <p>Uslove za sertifikaciju koje mora da ispunjava lice zaduženo za održavanje, sadržaj i način vođenja dosijea o održavanju vozila, način i rokove održavanja vozila i njihovih djelova značajnih za bezbjedno odvijanje željezničkog saobraćaja i tehničke karakteristike ulja i rashladnih tečnosti koje se koriste za vozila propisuje Ministarstvo.</p>			
<p>Kod teretnih kola, svako lice zaduženo za održavanje sertifikuje akreditovano ili priznato tijelo prema stavu 5 ili Nacionalno tijelo za bezbjednost. Postupak akreditacije se obavlja prema kriterijumima nezavisnost, stručnost i nepristrasnost, na primer na osnovu merodavnih evropskih standarda serije EN 45000. Postupak priznavanja se takođe obavlja na osnovu kriterijuma nezavisnost, stručnost i nepristrasnost.</p>	<p style="text-align: center;">Lice zaduženo za održavanje Član 77</p> <p>Svakom vozilu prije početka upotrebe ili korišćenja mora da bude dodijeljeno lice zaduženo za održavanje u skladu sa COTIF-om koje se upisuje u registar vozila.</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>		
<p>Ukoliko je lice zaduženo za održavanje neko željezničko preduzeće ili upravljač infrastrukture, onda saglasnost sa zahtevima koji treba da se usvoje prema stavu 5</p>	<p style="text-align: center;">Nema odgovarajuće odredbe</p>		<p>Materija je je regulisana Zakonom o potvrđivanju COTIFa</p>	

provjerava nadležno nacionalno tijelo za bezbjednost, prema postupcima iz člana 10 ili 11, i potvrđuje ih certifikatima, utvrđenim u ovim postupcima.				
Mjera za uvođenje sistema certifikata za lice zaduženo za održavanje teretnih kola	Nema odgovarajuće odredbe	Neprenosivo		
Sertifikati izdati prema stavu 5 važe u cijeloj Zajednici.	Nema odgovarajuće odredbe	Neprenosivo		
Agencija ocjenjuje postupak izdavanja certifikata koji je sproveden prema stavu 5 i Komisiji podnosi izveštaj najkasnije tri godine nakon stupanja na snagu predmetne mere.	Nema odgovarajuće odredbe	Neprenosivo		
Uslovi i način za ispunjavanje obaveze za određivanje lica zaduženog za održavanje i njegovog sertifikovanja alternativnim merama	Nema odgovarajuće odredbe	Neprenosivo		
<p>Član 16</p> <p>Tijelu za bezbjednost povjeravaju se bar sljedeći poslovi: Izdavanje dozvole za korišćenje strukturnih podsistema željezničkog sistema prema članu 15 Direktive o interoperabilnosti željezničkog sistema i provera da li se oni koriste i održavaju u skladu sa merodavnim suštinskim zahtjevima;</p>	<p>Upotrebna dozvola strukturnog podsistema</p> <p>Član 26</p> <p>Strukturni podsistemi sastavnih djelova interoperabilnosti i djelovi strukturnih podsistema iz člana 13 stav 2 tač. 1 do 4 ovog zakona mogu se koristiti na osnovu upotrebne dozvole.</p> <p>Upotrebna dozvola iz stava 1 ovog člana izdaje se u skladu sa zakonom kojim je uređena izgradnja objekata i uređenje prostora.</p>	Potpuno usklađeno		

	Dozvolu za korišćenje vozila izdaje Organ uprave rješenjem.			
nadzor da su vozila propisno registrovana u Nacionalnom registru vozila i da su informacije relevantne za bezbjednost tamo sadržane tačne i da odgovaraju najnovijem stanju;	<p align="center">Registar željezničkih vozila</p> <p align="center">Član 33</p> <p>Vozila koja imaju dozvolu za korišćenje upisuju se u Registar željezničkih vozila (u daljem tekstu: registar vozila), koji vodi Organ uprave.</p> <p>Upis u registar vozila vrši se na osnovu zahtjeva imaoaca vozila.</p> <p>Ukoliko dođe do promjene podataka upisanih u registar vozila imalac vozila dužan je da u roku od osam dana od dana nastanka te promjene prijavi Organu uprave.</p> <p>Način vođenja i sadržaj registra vozila utvrđuje se propisom Ministarstva.</p> <p align="center">Registar infrastrukture</p> <p align="center">Član 34</p> <p>Infrastruktura se upisuje u Registar infrastrukture, koji vodi Organ uprave.</p> <p>Podatke ili promjene podataka za upis u registar infrastrukture dužan je dostavi upravljач infrastrukture.</p> <p>Način vođenja i sadržaj Registra infrastrukture utvrđuje se propisom Ministarstva.</p>	Potpuno usklađeno		
10. u članu 18. dodaje se sljedeća tačka: «(e) odstupanja, o kojima je odlučeno u skladu s člankom 14a stavkom 8.»;	Nema odgovarajuće odredbe	Neusklađeno	Potpuna usklađenost će se postići donošenjem podzakonskog akta koji se odnose na način	II kvartal 2015

			prikupljanja podataka, analize i čuvanja podataka i sačinjavanja izvještaja, kao i način vođenja baza podataka	
<p>Član 2. Provedba i prenošenje 1. Države članice do 24. prosinca 2010. moraju donijeti zakone i druge propise potrebne za usklađivanje s ovom Direktivom. Oni Komisiji bez odlaganja priopćuju tekst tih odredbi. Kad države članice budu donosile ove mjere, te će mjere prilikom njihove službene objave sadržavati uputu na ovu Direktivu ili će se uz njih navesti takva uputa. Načine toga upućivanja predvidjet će države članice. Obveze prenošenja i provedbe ove Direktive ne primjenjuje se na Republiku Cipar i Republiku Maltu sve dok se na njihovim područjima ne uspostavi željeznički Sistem. 2. Države članice Komisiji priopćuju tekstove glavnih odredbi nacionalnog zakonodavstva koje donesu u području obuhvaćenom ovom Direktivom.</p>	Nema odgovarajuću odredbu	Neprenosivo		
<p>Član 3. Stupanje na snagu</p>		Neprenosivo		
<p>Član 4. Adresati</p>		Neprenosivo		
Direktiva 2009/149/EZ				
<p>Član 1. Prilog I Direktive 2004/49/EZ zamjenjuje se tekстом u Prilogu ove Direktive.</p>				
<p>Član 2. – član 4</p>		Neprenosivo		

<p style="text-align: center;">PRILOG I</p> <p>Zajedničke bezbednosne indikatore jednom godišnje dostavljaju tela za bezbednost. Prvi period izveštavanja odnosiće se na 2010. godinu.</p> <p>Ukoliko je potrebno, izveštaj o indikatorima vezanim za aktivnosti navedene u članu 2(2), (a) i (b) dostavlja se posebno.</p> <p>Ukoliko se nakon dostavljanja izveštaja otkriju nove činjenice ili greške, telo za bezbednost je dužno da indikatore koji se odnose određenu godinu prvom prilikom, a najkasnije u sledećem godišnjem izveštaju, izmjeni ili ispravi.</p>	<p style="text-align: center;">Zajednički pokazatelji bezbjednosti Član 36</p> <p>Zajednički pokazatelji bezbjednosti su elementi za procjenu nivoa bezbjednosti u željezničkom saobraćaju.</p> <p>Radi praćenja bezbjednosti željezničkog sistema upravljač infrastrukture i željeznički prevoznik dužni su da sačinjavaju godišnje izvještaje o bezbjednosti željezničkog sistema.</p> <p>Izvještaji iz stava 2 ovog člana dostavljaju se Organu uprave najkasnije do 30. juna tekuće za prethodnu godinu.</p> <p>Godišnji izvještaj o bezbjednosti sadrži:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) informacije o ostvarivanju planiranih bezbjednosnih ciljeva; 2) praćenje i analizu zajedničkih pokazatelja bezbjednosti; 3) rezultate unutrašnje kontrole bezbjednosti; 4) primjedbe o nedostacima i kvarovima u odvijanju željezničkog saobraćaja i upravljanju infrastrukturom. <p>Na osnovu izveštaja iz stava 3 ovog člana, Organ uprave sačinjava i dostavlja Ministarstvu Izvještaj o bezbjednosti na željeznici, najkasnije do 30. septembra tekuće za prethodnu godinu i objavljuje ga na svojoj internet stranici.</p> <p>Izvještaj iz stava 5 ovog član sadrži:</p>	<p>Djelimično usklađeno</p>	<p>Potpuna usklađenost će se postići donošenjem podzakonskog akta koji se odnosi na bliži sadržaj godišnjeg izvještaja o bezbjednosti i zajedničke pokazatelje bezbjednosti i metode za izračunavanje ekonomskih posljedica nesreća</p>	<p>II kvartal 2015</p>
---	---	-----------------------------	---	------------------------

	<ol style="list-style-type: none"> 1) ocjenu stanja nivoa bezbjednosti na željeznici; 2) podatke o izdatim sertifikatima o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom i sertifikatima o bezbjednosti za prevoz; 3) rezultate nadzora nad upravljačem infrastrukture i željezničkim prevoznikom. <p>Bliži sadržaj izvještaja iz st. 4 i 6 ovog člana i zajedničke pokazatelje bezbjednosti i metode za izračunavanje ekonomskih posljedica nesreća, propisuje Ministarstvo.</p>			
<p>Zajednički bezbjedonosni indikatori</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Pokazatelji koji se odnose na nesreće 2. Pokazatelji koji se odnose na opasne materije 3. Pokazatelji koji se odnose na samoubistva 4. Pokazatelji koji se odnose na pretkazivače nesreća 5. Pokazatelji koji se odnose na izračunavanje ekonomskih posljedica nesreća 6. Pokazatelji koji se odnose na tehničku bezbjednost infrastrukture i njeno izvođenje 7. Pokazatelji koji se odnose na sistem upravljanja bezbjednošću 8. Definicije 	<p>Nema odgovarajuće odredbe</p>	<p>Neusklađeno</p>	<p>Potpuna usklađenost će se postići donošenjem podzakonskog akta koji se odnosi na bliži sadržaj izvještaja iz st. 4 i 6 ovog člana i zajedničke pokazatelje bezbjednosti i metode za izračunavanje ekonomskih posljedica nesreća</p>	<p>II kvartal 2015</p>



Crna Gora

Ministarstvo saobraćaja i pomorstva

Naziv propisa	Zakon o bezbjednosti i interoperabilnosti željeznice	
Klasifikacija propisa po oblastima i podoblastima uređivanja	oblast	podoblast
	XVIII. Saobraćaj i komunikacije	Saobraćaj
Klasifikacija po pregovaračkim poglavljima Evropske Unije	poglavlje	potpoglavlje
	14. Saobraćajna politika	14.20 kopneni saobraćaj
Ključni termini - eurovok deskriptori	Zakon, bezbjednost, interoperabilnost	

I.

(Akti koji se donose na temelju Ugovora o osnivanju Europske zajednice/Ugovora o Euratomu, čije je objavljivanje obvezno)

DIREKTIVE

DIREKTIVA 2008/57/EZ EUROPSKOGA PARLAMENTA I VIJEĆA

od 17. lipnja 2008.

o interoperabilnosti željezničkog sustava unutar Zajednice

(preinaka)

(Tekst značajan za EGP)

EUROPSKI PARLAMENT I VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

uzimajući u obzir Ugovor o osnivanju Europske zajednice, a naročito njegove članke 71. i 156.,

uzimajući u obzir prijedlog Komisije,

uzimajući u obzir mišljenje Europskoga gospodarskoga i socijalnoga odbora¹,

nakon savjetovanja s Odborom regija,

djelujući u skladu s postupkom navedenim u članku 251. Ugovora²,

budući da:

(1) Direktiva Vijeća 96/48/EZ od 23. srpnja 1996. o interoperabilnosti transeuropskog željezničkog sustava velikih brzina³ i Direktive 2001/16/EZ Europskoga parlamenta i Vijeća od 19. ožujka 2001. o interoperabilnosti transeuropskog konvencionalnog željezničkog sustava⁴ znatno su izmijenjene i dopunjene Direktivom 2004/50/EZ Europskoga parlamenta i Vijeća⁵. Radi uvođenja novih izmjena i dopuna, primjereno je preraditi navedene Direktive i njihove odredbe kako bi ih se radi jasnoće pojednostavilo i spojilo u jedinstveni instrument.

¹ SL C 256, 27.10.2007., str. 39.

² Stajalište Europskoga parlamenta od 11. prosinca 2007. i Odluka Vijeća od 14. svibnja 2008.

³ SL L 235, 17.9.1996., str. 6. Direktiva kako je posljednji put izmijenjena i dopunjena Direktivom Komisije 2007/32/EZ (SL L 141., 2.6.2007., str. 63.).

⁴ SL L 110, 20.4.2001., str. 1. Direktiva kako je posljednji put izmijenjena i dopunjena Direktivom 2007/32/EZ.

⁵ Direktiva 2004/50/EZ Europskoga parlamenta i Vijeća od 29. travnja 2004. o izmjenama i dopunama Direktive Vijeća 96/48/EZ o interoperabilnosti transeuropskog željezničkog sustava velikih brzina i Direktiva 2001/16/EZ Europskoga parlamenta i Vijeća o interoperabilnosti transeuropskog konvencionalnog željezničkog sustava (SL 164, 30.4.2004., str. 114. Ispravljeno u SL L 220, 21.6.2004., str. 40.).

(2) Kako bi se građanima Unije, gospodarskim subjektima i regionalnim i lokalnim vlastima u potpunosti omogućilo uživanje prednosti koje proizlaze iz uspostavljanja područja bez unutrašnjih granica, naročito je prikladno poboljšati međusobnu povezanost i interoperabilnost nacionalnih željezničkih mreža te pristup mrežama, provođenjem mjera koje bi se pokazale potrebnima u području tehničke standardizacije, kako je predviđeno člankom 155. Ugovora.

(3) Potpisivanjem Protokola donesenog u Kyotu 12. prosinca 1997. Europska se unija obvezala smanjiti emisije stakleničkih plinova. Ti ciljevi zahtijevaju prilagođavanje uravnoteženosti između različitih vrsta prijevoza i posljedično tome, porastu konkurentnosti željezničkog prijevoza.

(4) Strategija Zajednice za uključivanje održivog razvoja uz zaštitu okoliša u prometnu politiku naglašava potrebu da se djeluje na smanjivanje utjecaja prometa na okoliš.

(5) Za komercijalni se promet vlakova po čitavoj transeuropskoj željezničkoj mreži naročito zahtijeva odlična kompatibilnost među značajkama željezničke infrastrukture i željezničkih vozila, kao i učinkovito međusobno povezivanje informacijskih i komunikacijskih sustava različitih upravitelja infrastrukture i željezničkih prijevoznika. O toj usklađenosti ovise razina provođenja, sigurnost, kakvoća prijevoza i troškovi, kao i, naročito, interoperabilnost željezničkog sustava.

(6) Države članice su odgovorne za osiguranje usklađenosti sa sigurnosnim, zdravstvenim propisima i propisima o zaštiti potrošača, koji se općenito primjenjuju za željezničke mreže pri projektiranju, izgradnji, stavljanju u promet i radu tih željeznica.

(7) Među nacionalnim propisima i internim pravilima i tehničkim specifikacijama koje primjenjuju željeznice postoje velike razlike, budući da sadrže tehničke posebnosti industrije pojedine države i propisuju specifične dimenzije i naprave te posebne značajke. Takvo stanje sprečava nesmetan željeznički promet po čitavoj mreži Zajednice.

(8) Zbog takvog su se stanja tijekom godina stvorile vrlo tijesne veze između nacionalne željezničke industrije i nacionalnih željezničkih prijevoznika na štetu stvarnog otvaranja tržišta. Kako bi se povećala njihova konkurentnost na svjetskoj razini, te industrije zahtijevaju otvoreno, konkurentno europsko tržište.

(9) Stoga je primjereno utvrditi osnovne zahtjeve za čitavu Zajednicu, koji će se primjenjivati na njezin željeznički sustav.

(10) Kao početnu mjeru za ostvarivanje tih ciljeva, Vijeće je 23. srpnja 1996. donijelo Direktivu 96/48/EZ. Europski parlament i Vijeće su nakon tog donijeli Direktivu 2001/16/EZ.

(11) Stupanje na snagu Direktive 2001/12/EZ Europskoga parlamenta i Vijeća od 26. veljače 2001. o izmjenama i dopunama Direktive 91/440/EEZ o razvoju željeznica Zajednice¹, Direktive 2001/13/EZ Europskoga parlamenta i Vijeća od 26. veljače 2001. o izmjenama i dopunama Direktive Vijeća 95/18/EZ o izdavanju dozvola željezničkim prijevoznicima² i Direktive 2001/14/EZ Europskoga parlamenta i Vijeća od 26. veljače 2001. o raspodjeli kapaciteta željezničke infrastrukture i ubiranju pristojbi za uporabu željezničke infrastrukture

¹ SL L 75, 15.3.2001., str. 1.

² SL L 75, 15.3.2001., str. 26.

i potvrdama o sigurnosti¹ utjecalo je na provedbu interoperabilnosti. Kao što je slučaj s ostalim vrstama prijevoza, proširenje prava pristupa mora biti popraćeno nužnim mjerama usklađivanja. Stoga je potrebno provesti interoperabilnost na čitavom području mreže postupnim širenjem geografskog područja primjene Direktive 2001/16/EZ. Također je potrebno proširiti pravnu osnovu Direktive 2001/16/EZ tako da uključi članak 71. Ugovora, na kojem se temelji Direktiva 2001/12/EZ.

(12) Uslijed razvoja tehničkih specifikacija interoperabilnosti (TSI) pokazala se potreba za pojašnjavanjem odnosa između ključnih zahtjeva i TSI-ja s jedne strane i europskih standarda i ostalih dokumenata normativne naravi s druge. Naročito treba razlikovati između standarda ili dijelova standarda koji moraju biti obvezni kako bi se postigli ciljevi ove Direktive i «usklađenih» standarda koji su razvijeni u duhu novog pristupa tehničkom usklađivanju i standardizaciji.

(13) Europske su se specifikacije u pravilu razvile u duhu novog pristupa tehničkom usklađivanju i standardizaciji. One omogućuju pretpostavku o sukladnosti s određenim ključnim zahtjevima ove Direktive, naročito u slučaju čimbenika interoperabilnosti i sučelja. Te europske specifikacije ili njihovi primjenjivi dijelovi nisu obvezni i na njih nije moguće izravno upućivati u TSI-jima. Upućivanja na te europske specifikacije se objavljuju u Službenom listu Europske unije, a države članice objavljuju upućivanja na nacionalne standarde koji preuzimaju europske standarde.

(14) U određenim slučajevima TSI-ji mogu izravno upućivati na europske standarde ili specifikacije, tamo gdje je to nužno radi postizanja ciljeva iz ove Direktive. Takvo izravno upućivanje ima posljedice koje je potrebno razjasniti; naročito ti europski standardi ili specifikacije postaju obvezni od trenutka kada se TSI počne primjenjivati.

(15) TSI sadrži sve uvjete koje čimbenik interoperabilnosti mora ispunjavati i postupak koji se mora primijeniti pri ocjenjivanju sukladnosti. Pored toga, potrebno je utvrditi da je za svaku komponentu obvezan postupak za ocjenjivanje sukladnosti i prikladnosti za uporabu koji je naznačen u TSI-ju, te da za svaku komponentu postoji odgovarajuća potvrda.

(16) Pri razvoju novih TSI-ja cilj bi uvijek trebao biti osiguravanje kompatibilnosti s postojećim odobrenim sustavom. To će pomoći promicanju konkurentnosti željezničkog prometa i spriječiti nepotrebne dodatne troškove radi zahtjeva u pogledu modernizacije ili obnavljanja postojećih odobrenih podsustava da se osigura sukladnost unatrag. U tim iznimnim slučajevima kada se ne može osigurati kompatibilnost, TSI-ji mogu uspostaviti potreban okvir za odlučivanje o tome treba li postojeći podsustav biti ponovno odobren, te utvrditi odgovarajuće rokove.

(17) Iz sigurnosnih je razloga potrebno od država članica zahtijevati dodjelu identifikacijske šifre svakom vozilu koje se stavlja u promet. Nakon toga vozilo valja upisati u nacionalni registar vozila. Registri moraju biti otvoreni za savjetovanje sa svim državama članicama i određenim gospodarskim subjektima Zajednice. Registri moraju biti dosljedni u pogledu oblika podataka. Stoga moraju biti obuhvaćeni zajedničkim operativnim i tehničkim specifikacijama.

¹ SL L 75, 15.3.2001., str. 29. Direktiva kako je posljednji puta izmijenjena i dopunjena Direktivom 2007/58/EZ (SL L 315, 3.12.2007., str. 44.).

(18) Potrebno je utvrditi postupak koji valja slijediti u slučaju ključnih zahtjeva, koji se primjenjuju na podsustav, a koji još nisu obuhvaćeni detaljnim specifikacijama u odgovarajućim TSI-jem. U takvom slučaju tijela odgovorna za ocjenjivanje sukladnosti i postupke provjere trebaju biti prijavljena tijela iz članka 20. Direktiva 96/48/EZ i 2001/16/EZ.

(19) Razlika između željezničkog sustava velikih brzina i konvencionalnog željezničkog sustava ne opravdava postojanje dvije posebne Direktive. Postupci oblikovanja TSI-ja jednaki su za oba sustava, kao i postupci za izdavanje potvrda za čimbenike interoperabilnosti i podsustave. Ključni su zahtjevi praktično jednaki, kao što je i podjela sustava na podsustave, za koje je potrebno pripremiti tehničke specifikacije. Štoviše, budući da se mora omogućiti slobodno prelaženje vlakova sa sustava velikih brzina na konvencionalni sustav, tehničke se specifikacije za oba sustava u velikom opsegu preklapaju. Rad na oblikovanju TSI-ja je pokazao da je za neke podsustave dovoljan samo jedan TSI za oba sustava. Stoga je primjereno spojiti Direktive 96/48/EZ i 2001/16/EZ.

(20) Direktivom 2004/50/EZ bilo je predviđeno postupno širenje područja primjene Direktive 2001/16/EZ kako su se donosili novi TSI-ji ili pregledavali postojeći. Kada ova Direktiva stupi na snagu, njezino će područje primjene pokrivati europske mreže konvencionalnih i velikih brzina, kako je utvrđeno u Odluci br. 1692/96/EZ Europskoga parlamenta i Vijeća od 23. srpnja 1996. o smjernicama Zajednice za razvoj transeuropske prometne mreže¹ i vozila koja će vjerojatno obavljati promet na tim mrežama. Područje primjene će se postupno proširivati na čitavu mrežu i sva vozila, pod uvjetom da ocjena učinka pokaže gospodarsku korist.

(21) S obzirom na postupni pristup uklanjanju prepreka interoperabilnosti željezničkog sustava i vrijeme koje je radi toga potrebno za usvajanje svih TSI-ja, potrebno je poduzeti mjere kako bi se izbjegla situacija da države članice donesu nove nacionalne propise ili pokrenu projekte kojima se povećava raznolikost sadašnjeg sustava.

(22) Usvajanjem postupnog pristupa ispunjavaju se posebne potrebe cilja interoperabilnosti željezničkog sustava, čije je obilježje stara nacionalna infrastruktura i željeznička vozila čije prilagođavanje ili obnova zahtijeva velika ulaganja, a posebno se treba voditi računa o tome da željeznice ne bi bile ekonomski prikraćene u odnosu na ostale vrste prijevoza.

(23) Parlament je u svojoj zakonodavnoj Rezoluciji od 10. ožujka 1999. o željezničkom paketu zahtijevao da se postupno otvaranje sektora željeznica odvija istovremeno s najbržim i najučinkovitijim mogućim tehničkim mjerama usklađivanja.

(24) Na sastanku Vijeća 6. listopada 1999. od Komisije se zatražilo da predloži strategiju za poboljšanje interoperabilnosti željezničkog prometa i smanjivanje uskih grla, kako bi se bez odlaganja otklonile tehničke, upravne i gospodarske prepreke interoperabilnosti mreža, uz jamčenje visokog stupnja sigurnosti, kao i obuke i osposobljavanja osoblja.

(25) U skladu s Direktivom Vijeća 91/440/EEZ od 29. srpnja 1991. o razvoju željeznica Zajednice², željezničke tvrtke moraju imati veći pristup željezničkim mrežama država članica, što opet zahtijeva interoperabilnost infrastrukture, opreme, željezničkih vozila i sustava upravljanja i odvijanja prometa, uključujući i stručnu oposobljenost, higijenske i sigurnosne

¹ SL L 228, 9.9.1996., str. 1. Odluka kako je posljednji puta izmijenjena i dopunjena Uredbom Vijeća (EZ) br. 1791/2006 (SL 363, 20.12.2006., str. 1.).

² SL L 237, 24.8.1991., str. 25. Direktiva kako je posljednji puta izmijenjena i dopunjena Direktivom 2007/58/EZ.

uvjete rada toga osoblja, koji su potrebni za rad i održavanje dotičnih podsustava i za provođenje svih TSI-ja. Međutim, cilj ove Direktive nije, izravno ili neizravno, usklađivanje uvjeta rada u željezničkom sektoru.

(26) U pogledu opsega i složenosti željezničkog sustava pokazalo se potrebnim iz praktičnih razloga podijeliti ga na sljedeće podsustave: infrastruktura, upravljanje, nadzor i signalizacija, energija, željeznička vozila, odvijanje prometa i upravljanje prometom, održavanje i primjena telematike za prijevoz putnika i tereta. Za svaki od tih podsustava potrebno je odrediti ključne zahtjeve i tehničke specifikacije za čitavu Zajednicu, naročito s obzirom na njihove čimbenike i sučelja, kako bi se ispunili ti ključni zahtjevi. Isti je sustav podijeljen na stabilne i pokretne elemente koji s jedne strane sadrže mrežu koja se sastoji od pruga, kolodvora, terminala i svih vrsta stabilnih postrojenja koja su potrebna za jamčenje sigurnog i neprekinutog rada sustava, te s druge strane, svih vozila koja putuju tom mrežom. Stoga se, u smislu ove Direktive, vozilo sastoji od jednog podsustava (željeznička vozila) i tamo gdje je to primjenjivo, jednog ili više dijelova ostalih podsustava (uglavnom dio podsustava upravljanja, nadzora i signalizacije u vozilu, te dio podsustava energije u vozilu).

(27) Provedba odredbi o interoperabilnosti željezničkog sustava u vezi troškova i koristi ne bi smjelo neopravdano sprečavati očuvanje postojeće željezničke mreže svake države članice, već mora težiti cilju interoperabilnosti.

(28) TSI-ji također utječu i na uvjete pod kojima korisnici koriste željeznički prijevoz, te je stoga potrebno savjetovati se s tim korisnicima o aspektima koji se njih tiču.

(29) Svakoj se dotičnoj državi članici treba dozvoliti da u posebnim slučajevima ne koristi određene TSI-je, pod uvjetom da postoje postupci koji jamče opravdanost takvih odstupanja. Člankom 155. Ugovora nalaže se da Zajednica pri izvođenju aktivnosti u području interoperabilnosti vodi računa o potencijalnoj gospodarskoj izvodljivosti projekata.

(30) Izrada TSI-ja i njihova primjena na željeznički sustav ne bi smjela ometati tehnološke inovacije, koje bi trebale biti usmjerene poboljšanju gospodarske učinkovitosti.

(31) Potrebno je iskoristiti interoperabilnost željezničkog sustava, naročito u slučaju prijevoza tereta, kako bi se uspostavili uvjeti za veću interoperabilnost među raznim vrstama prijevoza.

(32) Kako bi se ispunile odgovarajuće odredbe o postupcima nabave u željezničkom sektoru, a naročito Direktive 2004/17/EZ Europskoga parlamenta i Vijeća¹, naručitelji moraju uključiti tehničke specifikacije u opću dokumentaciju ili u uvjete svakog ugovora. U tu je svrhu potrebno osnovati tijelo za europske specifikacije, na koje će se pozivati te tehničke specifikacije.

(33) U interesu je Zajednice uspostavljanje sustava međunarodne standardizacije, na temelju kojeg bi se mogli oblikovati takvi standardi, koje sudionici u međunarodnoj trgovini zapravo koriste i kojima se ispunjavaju uvjeti politike Zajednice. Europska tijela za standardizaciju moraju stoga nastaviti svoju suradnju s međunarodnim tijelima za standardizaciju.

¹ Direktiva Vijeća 2004/17/EZ Europskoga parlamenta i Vijeća od 31. ožujka 2004. o koordinaciji postupaka nabave subjekata koji rade u sektoru vodnog gospodarstva, energetskom i prometnom sektoru te sektoru poštanskih usluga (SL L 134, 30.4.2004. str. 1., Direktiva kako je posljednji puta izmijenjena i dopunjena Uredbom Komisije (EZ) br. 213/2008 (SL L 74, 15.3.2008., str. 1.).

(34) Naručitelji moraju odrediti daljnje uvjete potrebne za dopunjavanje europskih specifikacija ili drugih standarda. Te bi specifikacije trebale ispuniti ključne zahtjeve koji su usklađeni na razini Zajednice i koje željeznički sustav mora ispunjavati.

(35) Postupci ocjenjivanja sukladnosti ili prikladnosti za uporabu čimbenika moraju se temeljiti na uporabi modula obuhvaćenih u Odluci Vijeća 93/465/EEZ¹. Za promicanje industrijskog razvoja je potrebno, koliko god je to moguće, izraditi postupke koji uključuju sustav osiguranja kakvoće.

(36) Sukladnost čimbenika vezana je uglavnom za njihovo područje uporabe, kako bi se zajamčilo ne samo njihovo slobodno kretanje na tržištu Zajednice, već i interoperabilnost sustava. Potrebno je ocijeniti prikladnost za uporabu većine najvažnijih čimbenika u pogledu sigurnosti, dostupnosti i ekonomičnosti sustava. Stoga proizvođači ne moraju pričvrstiti oznaku CE na one čimbenike koji trenutačno podliježu odredbama ove Direktive. Na temelju ocjene sukladnosti i/ili prikladnosti za uporabu, dovoljna je izjava proizvođača o sukladnosti.

(37) Proizvođači su ipak obvezni staviti oznaku CE na određene čimbenike zbog potvrde njihove sukladnosti s drugim odredbama Zajednice, koje se na njih odnose.

(38) Kada TSI stupi na snagu, veliki će se broj čimbenika interoperabilnosti već nalaziti na tržištu. Potrebno je predvidjeti prijelazno razdoblje kako bi se ti čimbenici uključili u podsustav, čak i ako nisu u potpunosti u skladu s tim TSI-jem.

(39) Podsustavi koji čine željeznički sustav podliježu postupku provjere. Ta provjera mora omogućiti vlastima koje su odgovorne za izdavanje dozvole za puštanje u rad da se uvjere da je rezultat u fazama projektiranja, izgradnje i stavljanja u promet u skladu s važećim uredbama i tehničkim i operativnim propisima. Ona također mora proizvođačima jamčiti jednako postupanje bez obzira na državu. Stoga je potrebno utvrditi jedan ili više modula kojim se definiraju načela i uvjeti koji se primjenjuju na provjeru podsustava «EZ-a».

(40) Nakon što se podsustav stavi u promet, potrebno je osigurati da radi i da se održava u skladu s ključnim zahtjevima koji se na njega odnose. Za ispunjavanje propisa, prema Direktivi 2004/49/EZ Europskoga parlamenta i Vijeća od 29. travnja 2004. o sigurnosti željeznica Zajednice (Direktiva o sigurnosti željeznica)², odgovorni su upravitelj infrastrukture ili željeznički prijevoznik, svaki za svoj podsustav. Države članice mogu provjeriti sukladnost s tim zahtjevima pri izdavanju potvrda i odobrenja o sigurnosti u skladu s člancima 10. i 11. Direktive o sigurnosti željeznica.

(41) Što se vozila tiče, potrebno je pojasniti postupak stavljanja u promet, pri čemu valja uzeti u obzir definiciju vozila, koje se sastoji od jednog ili više podsustava. Pored toga, budući da se Direktive 96/48/EZ i 2001/16/EZ odnose na nove i modernizirane podsustave, a Direktiva 2004/49/EZ na vozila u uporabi, sve bi odredbe koje se odnose na stavljanje vozila u promet trebale biti uključene u ovu Direktivu. Nadalje, radi lakšeg stavljanja vozila u promet i smanjivanja upravnih opterećenja, potrebno je dodati postupak za odobrenje tipova vozila. Kako bi se olakšao taj postupak i pomoglo utvrđivanju tipova vozila, Europska agencija za željeznice (u daljnjem tekstu: Agencija) bi trebala uspostaviti i voditi Europski registar odobrenih tipova vozila.

¹ Odluka Vijeća 93/465/EEZ od 22. srpnja 1993. o modulima različitih faza postupaka ocjenjivanja sukladnosti i pravilima za postavljanje i korištenja oznake CE o sukladnosti, namijenjenih za primjenu u pogledu direktiva o tehničkom usklađivanju (SL L 220, 30.8.1993., str. 23.).

² SL L 164 30.4.2004., str. 44. Ispravljeno u SL L 220, 21.6.2004., str. 16.

(42) Iskustvo je pokazalo da je provedba takvog postupka na nacionalnoj razini često otežana i podložna raznim nacionalnim zahtjevima, koji nisu dovoljno transparentni ili se često ponavljaju. Zbog toga taj postupak predstavlja veliku prepreku osnivanju novih željezničkih prijevoznika, naročito u teretnom sektoru. Stoga valja poduzeti korake kako bi se pojasnili i pojednostavili postupci za izdavanje dozvola za vozila. Prvo, potrebno je uspostaviti opće načelo, da je jedna dozvola dovoljna za čitavu željezničku mrežu Zajednice. Drugo, postupak za izdavanje dozvola vozila koja su u skladu s TSI-jem, morao bi biti jednostavniji i brži nego onaj u slučaju vozila koja nisu u skladu s TSI-jem. Treće, potrebno je primijeniti načelo uzajamnog priznavanja kada god je to moguće: kada je vozilo već stavljeno u promet u jednoj državi članici, druga država članica ne bi trebala upućivati na nacionalne propise i time postavljati nepotrebne zahtjeve i provjere, osim ukoliko su isti nužni za provjeru tehničke kompatibilnosti vozila s dotičnom mrežom. U tom je smislu potrebno razvrstati nacionalne propise i usporediti ih prema obrascu za provjeru kako bi se utvrdilo do kojeg se opsega nacionalna pravila mogu smatrati istovrijednim u smislu zahtjeva, učinkovitosti i sigurnosti. Četvrto, potrebno je poštivati načelo pravne sigurnosti u pogledu rezultata postupka. U tom bi smislu podnositelju zahtjeva trebalo biti dopušteno staviti vozilo u promet ukoliko nacionalno tijelo za sigurnost ne donese odluku u utvrđenom roku. Takva bi dozvola bila moguća samo ukoliko je vozilo već odobreno u drugoj državi članici. Pored toga, takvo bi vozilo pod svojom punom odgovornošću mogli koristiti samo željezničko poduzeće ili upravitelj infrastrukture, koji posjeduju dozvolu u skladu s Direktivom 2004/49/EZ.

(43) Postupak izdavanja dozvole za vozila koja su u skladu s TSI-jem razlikuje se od postupka za vozila koji nisu u skladu s TSI-jem. U nekim slučajevima izbor postupka nije jednostavan. Vozila za koja je utvrđeno da su u skladu s TSI-jem trebala bi biti ona vozila kod kojih su svi mjerodavni TSI-ji stupili na snagu, uključujući barem TSI željezničkih vozila. To bi značilo da je značajan dio ključnih zahtjeva utvrđen. Na primjer, lokomotive do početka važenja konvencionalnih TSI-ja lokomotiva, smatraju se vozilima koja nisu u skladu s TSI-jem, čak i ukoliko su možda u skladu s ostalim relevantnim TSI-jima, koji su valjani u trenutku njihovog stavljanja u promet.

(44) Ukoliko određeni tehnički aspekti koji odgovaraju ključnim zahtjevima ne mogu biti izričito pokriveni TSI-jem, oni su u prilogu TSI-ja navedeni kao otvorena pitanja. Kada je vozilo koje je u skladu s TSI-jem već dobilo dozvolu u jednoj državi članici, u dodatnim bi se dozvolama u obzir trebala uzimati samo otvorena pitanja, koja se odnose na tehničku kompatibilnost vozila i mreže.

(45) Popis parametara koje valja provjeriti zajedno sa stavljanjem u promet vozila koja nisu u skladu s TSI-jem, ključan je za postizanje interoperabilnosti željezničkih sustava, naročito u pogledu postojećih vozila. U tom se popisu uzima u obzir iskustvo na ograničenom broju mreža. Stoga je nužno da Europska agencija za željeznice pregleda parametre iz Priloga VII i Komisiji da odgovarajuće preporuke.

(46) Postupak provjere «EZ-a» trebao bi se temeljiti na TSI-jima. Ti TSI-ji podliježu odredbama članka 18. Direktive 93/38/EEZ. Prijavljena tijela koja su odgovorna za provjeru postupaka ocjene sukladnosti i prikladnosti za uporabu čimbenika, te postupka ocjene podsustava, moraju, naročito u nedostatku europskih specifikacija, što je moguće tješnje usklađivati svoje odluke.

(47) Prijavljena bi tijela trebala biti organizirana tako da ispunjavaju kriterije koji se moraju primjenjivati na takvu vrstu tijela u svim sektorima novog pristupa tehničkom usklađivanju i provjeri usklađenosti, naročito kriterije koji se odnose na neovisnost i sposobnost.

(48) TSI-ji se revidiraju u redovitim vremenskim razmacima. Ako se otkriju pogreške, potrebno je uspostaviti brzi ad hoc postupak i to tako da se u okviru odbora najprije postigne dogovor o privremenom popravku, nakon čega ga Agencija objavljuje. Time će se svim zainteresiranim subjektima, uključujući industriju, prijavljena tijela i vlasti, omogućiti ranija uporaba tog popravka, do službene provjere TSI-ja od strane Komisije. Kako bi se izbjegla zabuna sa službenim ispravicima Komisije, koristit će se izraz tehničko mišljenje. Taj je postupak u skladu s mandatom koji je Komisija donijela u Odluci od 13. srpnja 2007. o okvirnom mandatu Europske agencije za željeznice za provođenje određenih aktivnosti iz Direktive 96/48/EZ i 2001/16/EZ. Međutim, ukoliko bude potrebno izmijeniti i dopuniti TSI zbog važne ili ključne pogreške, mora se primijeniti postupak revizije.

(49) Definicija «upravitelja» trebala bi biti što je moguće bliža definiciji iz Konvencije o međunarodnom željezničkom prijevozu iz 1999. (COTIF). Mnogo subjekata se može nazvati upraviteljem vozila, kao što su vlasnik, poduzeće koje posluje voznim parkom vagona, poduzeće koje daje vozila u najam željezničkom prijevozniku, željeznički prijevoznik ili upravitelj željezničke infrastrukture koji koristi vozila za održavanje svoje infrastrukture. Ti subjekti imaju kontrolu nad vozilom u pogledu njegovog korištenja kao sredstva prijevoza željezničkog prijevoznika i upravitelja infrastrukture. Kako bi se izbjegla svaka dvojba, upravitelj se mora jasno odrediti u nacionalnim registrima vozila.

(50) Mjere koje su potrebne za provedbu ove Direktive trebaju se donijeti u skladu s Odlukom Vijeća 1999/468/EZ od 28. lipnja 1999. o utvrđivanju postupaka za provedbu izvršnih ovlasti danih Komisiji.¹

(51) Komisiji naročito treba dodijeliti ovlasti za donošenje i ažuriranje TSI-ja. Budući da su takve mjere općeg opsega i namijenjene izmjenama i dopunama elemenata ove Direktive, koji ne pripadaju ključnima, a koje se *inter alia* provode dopunjavanjem istim takvim elementima, njih je potrebno donijeti u skladu s regulatornim postupkom uz pregled iz članka 5a Odluke 1999/468/EZ.

(52) Kada iz hitnih razloga nije moguće poštivati uobičajene vremenske rokove za regulatorne postupke uz pregled, Komisiji bi trebalo omogućiti primjenu hitnog postupka iz članka 5a stavka 6. Odluke 1999/468/EZ za donošenje mjera namijenjenih izmjenama i dopunama elemenata ove Direktive, koji ne pripadaju ključnima, a koje se provode njihovim dopunjavanjem TSI-jima ili njihovim izmjenama i dopunama.

(53) Budući da države članice ne mogu u dovoljnoj mjeri postići cilj ove Direktive, odnosno interoperabilnost unutar željezničkog sustava na razini Zajednice, s obzirom da pojedinačne države članice nisu u poziciji donositi potrebne mjere za ostvarivanje te interoperabilnosti, te se one stoga bolje mogu postići na razini Zajednice, Zajednica može donijeti mjere u skladu s načelom supsidijarnosti iz članka 5. Ugovora. U skladu s načelom razmjernosti iz navedenog članka, ta Direktiva ne prelazi okvire onoga što je potrebno za postizanje tog cilja.

(54) U skladu s točkom 34. Međuinstitucionalnog sporazuma o boljem zakonodavstvu² države članice se potiče na sastavljanje i objavljivanje svojih vlastitih tablica, za svoje potrebe i u interesu Zajednice, a kojima će, koliko to bude moguće, biti prikazan odnos između ove Direktive i mjera za prijenos u nacionalno zakonodavstvo.

¹ SL L 184, 17.7.1999., str. 23. Odluka kako je izmijenjena i dopunjena Odlukom 2006/512/EZ (SL L 200, 22.7.2006., str. 11.).

² SL C 321, 31.12.2003., str. 1.

(55) Obveza prenošenja ove Direktive u nacionalno zakonodavstvo morala bi biti ograničena na one odredbe koje predstavljaju znatnu promjenu u odnosu na prijašnje Direktive. Obveza prenošenja odredbi koje nisu izmijenjene, proizlazi iz prethodnih Direktiva.

(56) Stoga je potrebno staviti izvan snage članak 14. Direktive 2004/49/EZ te Direktive 96/48/EZ i 2001/16/EZ,

DONIJELI SU OVU DIREKTIVU:

POGLAVLJE I.

OPĆE ODREDBE

Članak 1.

Svrha i područje primjene

1. Svrha je ove Direktive uspostaviti uvjete koji se moraju ispuniti radi ostvarivanja interoperabilnosti unutar željezničkog sustava na području Zajednice, na način koji je sukladan odredbama Direktive 2004/49/EZ. Ti se uvjeti odnose na projektiranje, izgradnju, stavljanje u promet, modernizaciju, obnovu, rad i održavanje dijelova tog sustava, kao i stručnu usposobljenost te zdravstvene i sigurnosne uvjete osoblja, koje doprinosi njegovom radu i održavanju.

2. Ostvarivanje ovog cilja mora dovesti do utvrđivanja optimalne razine tehničke usklađenosti te omogućiti:

(a) olakšavanje, poboljšanje i razvoj međunarodnog željezničkog prijevoza unutar Europske unije i s trećim zemljama;

(b) doprinijeti postupnom oblikovanju unutarnjeg tržišta opreme i usluga za izgradnju, obnovu, modernizaciju i rad željezničkog sustava unutar Zajednice;

(c) doprinijeti interoperabilnosti željezničkog sustava unutar Zajednice.

3. Države članice mogu izuzeti iz mjera koje donesu tijekom provedbe ove Direktive:

(a) podzemne željeznice, tramvaje i druge sustave lake željeznice;

(b) mreže koje su funkcionalno odvojene od ostatka željezničkog sustava i koje su predviđene samo za provođenje lokalnog, gradskog ili prigradskog putničkog prometa, kao i željezničke prijevoznike koji obavljaju promet isključivo na tim mrežama;

(c) željezničku infrastrukturu u privatnom vlasništvu i vozila koja se isključivo koriste na takvoj infrastrukturi koju isključivo koristi njezin vlasnik za vlastiti prijevoz robe;

(d) infrastrukturu i vozila predviđena isključivo za lokalnu, povijesnu ili turističku uporabu.

4. Područje primjene TSI-ja postupno se proširuje u skladu s člankom 8. na čitav željeznički sustav, uključujući kolosiječni pristup terminalima i glavnim objektima u pristaništima, koja koriste ili koja mogu koristiti više korisnika, ne dovodeći u pitanje odstupanja od primjene TSI-ja kako je navedeno u članku 9.

Članak 2.

Definicije

U smislu ove Direktive:

(a) «transeuropski željeznički sustav» znači transeuropske željezničke sustave konvencionalnih i velikih brzina, opisane u Prilogu I. točkama 1. i 2.;

(b) «interoperabilnost» znači mogućnost željezničkog sustava da osigura siguran i neprekinuti promet vlakova, kojim se postižu potrebne razine iskorištenosti tih pruga. Ta se mogućnost temelji na svim regulatornim, tehničkim i operativnim uvjetima koji se moraju ispuniti kako bi se zadovoljili ključni zahtjevi;

(c) «vozilo» znači željezničko vozilo koje na svojim vlastitim kotačima vozi po željezničkim prugama, s vučom ili bez nje. Vozilo se sastoji od jednog ili više konstrukcijskih i funkcionalnih podsustava ili dijelova takvih podsustava.

(d) «mreža» znači pruge, kolodvore, terminale i sve vrste stabilnih postrojenja potrebnih za osiguranje sigurnog i neprekinutog prometa željezničkim sustavom;

(e) «podsustav» znači rezultat podjele željezničkih sustava, kako je prikazano u Prilogu II. Ti podsustavi, za koje je potrebno utvrditi ključne zahtjeve, mogu biti konstrukcijski i funkcionalni;

(f) «čimbenici interoperabilnosti» znače sve osnovne komponente, skupinu komponenata, podsklop ili cjelovit sklop opreme, koja je ugrađena ili koju se namjerava ugraditi u podsustav o kojem, izravno ili neizravno, ovisi interoperabilnost željezničkog sustava. Pojam «čimbenik» obuhvaća opipljive predmete i neopipljive kao što je programska podrška;

(g) «ključni zahtjevi» znače sve uvjete opisane u Prilogu III. koje moraju ispunjavati željeznički sustav, podsustavi i čimbenici interoperabilnosti, uključujući sučelja;

(h) «Europska specifikacija» znači zajedničku tehničku specifikaciju, europsku tehničku suglasnost ili nacionalni standard kojim se prenosi europski standard, kako je utvrđeno u Prilogu XXI. Direktive 2004/17/EZ;

(i) «tehnička specifikacija interoperabilnosti» (TSI), znači specifikaciju donesenu u skladu s ovom Direktivom, kojom je obuhvaćen svaki podsustav ili dio podsustava, kako bi se ispunili ključni zahtjevi i osigurala interoperabilnost željezničkog sustava;

(j) «prijavljena tijela» znači tijela odgovorna za ocjenjivanje sukladnosti ili prikladnosti za uporabu čimbenika interoperabilnosti ili za ocjenjivanje postupka za provjeru podsustava«EZ-a»;

(k) «osnovni parametri» znače svaki regulatorni, tehnički ili operativni uvjet koji je od ključne važnosti za interoperabilnost i utvrđen je u relevantnim TSI-jima;

(l) «poseban slučaj» znači svaki dio željezničkog sustava, za koji su u TSI-jima potrebne posebne privremene ili konačne odredbe zbog geografskih, topografskih ili urbanističkih ograničenja ili takve koji utječu na kompatibilnost s postojećim sustavom. To može naročito uključivati željezničke pruge i mreže koje su odvojene od ostatka mreže Zajednice, tovarni

profil, širinu kolosijeka ili prostor između tračnica, te željeznička vozila, koja su namijenjena isključivo za lokalnu, regionalnu ili povijesnu uporabu, kao i željeznička vozila s podrijetlom iz trećih zemalja ili namijenjena njima;

(m) «modernizacija» označava svaku veću preinaku podsustava ili dijela podsustava, koja povećava cjelokupne radne karakteristike podsustava;

(n) «obnova» znači svaku veću izmjenu na podsustavu ili dijelu podsustava, koja ne mijenja cjelokupne radne karakteristike podsustava;

(o) «postojeći željeznički sustav» znači strukturu koju čine pruge i stabilna postrojenja postojećeg željezničkog sustava i željeznička vozila svih kategorija i podrijetla za vožnju po toj infrastrukturi;

(p) «zamjena u okviru održavanja» znači svaku izmjenu komponenata u okviru preventivnog ili korektivnog održavanja dijelovima s istom funkcijom i radnim karakteristikama;

(q) «stavljanje u promet» znači sve aktivnosti kojima se podsustav ili vozilo stavlja u stanje projektiranog rada;

(r) «naručitelj» znači svaki javni ili privatni subjekt koji naručuje projektiranje i/ili izgradnju, obnovu ili modernizaciju podsustava. Taj subjekt može biti željeznički prijevoznik, upravitelj infrastrukture, upvaitelj ili koncesionar koji je odgovoran za provođenje projekta;

(s) «upravitelj» znači osoba ili subjekt, koji je vlasnik vozila ili ima pravo upotrebljavati ga, koristiti ga kao prijevozno sredstvo, te je kao takav registriran u nacionalnom registru vozila iz članka 33.;

(t) «projekt u kasnijoj fazi razvoja» znači svaki projekt čija je faza planiranja/izgradnje dostigla točku kada bi promjena tehničkih specifikacija bila neprihvatljiva dotičnoj državi članici. Takva prepreka može po svojoj naravi biti od pravnog, ugovornog, gospodarskog, financijskog, socijalnog ili okolišnog značaja te treba biti primjereno utemeljena;

(u) «usklađeni standard» znači svaki europski standard, koji je donijelo jedno od europskih tijela za standardizaciju navedenih u Prilogu I. Direktive 98/34/EZ Europskoga parlamenta i Vijeća od 22. lipnja 1998. o utvrđivanju postupaka osiguravanja informacija u području tehničkih normi i propisa i pravila za usluge informatičkog društva¹, u vezi s mandatom Komisije sastavljenim u skladu s postupkom iz članka 6. stavka 3. te Direktive, koji sam po sebi ili zajedno s ostalim standardima daje rješenje za sukladnost s pravnom odredbom;

(v) «nacionalno tijelo za sigurnost» znači tijelo za sigurnost kako je određeno u članku 3(g) Direktive 2004/49/EZ;

(w) «tip» znači tip vozila koji određuje osnovne značajke projekta vozila, kako su obuhvaćene jedinstvenom potvrdom o tipskom ispitivanju opisanom u modulu B Odluke 93/465/EEZ;

(x) «serija» znači broj identičnih vozila tipa projekta;

¹ SL L 204, 21.7.1998., str. 37. Direktiva kako je posljednji puta izmijenjena i dopunjena Direktivom Vijeća 2006/96/EZ (SL L 363, 20.12.2006., str. 81.).

(y) «Agencija» znači Europska agencija za željeznice, kako je osnovana Uredbom (EZ) br. 881/2004 Europskoga parlamenta i Vijeća od 29. travnja 2004. o osnivanju Europske agencije za željeznice (Uredba o Agenciji)¹;

(z) «subjekt zadužen za održavanje» znači subjekt koji je zadužen za održavanje vozila i koji je kao takav registriran u nacionalnom registru vozila.

Članak 3.

Ukupna kompatibilnost

1. Ova Direktiva za svaki podsustav sadrži odredbe o čimbenicima interoperabilnosti, sučeljima i postupcima, kao i uvjetima za ukupnu kompatibilnost željezničkog sustava, koji su potrebni za postizanje interoperabilnosti.

2. Odredbe ove Direktive primjenjuju se ne dovodeći u pitanje bilo koju drugu mjerodavnu odredbu Zajednice. Međutim, za ispunjavanje ključnih zahtjeva ove Direktive u slučaju čimbenika interoperabilnosti, uključujući i sučelja, potrebno je primjenjivati i pojedinačne europske specifikacije izrađene s tom namjenom.

Članak 4.

Ključni zahtjevi

1. Željeznički sustav, podsustavi i čimbenici interoperabilnosti, uključujući sučelja, moraju ispunjavati mjerodavne ključne zahtjeve.

2. Dodatne tehničke specifikacije, navedene u članku 34. Direktive 2004/17/EZ, koje su potrebne za nadopunjavanje europskih specifikacija ili drugih standarda koji se koriste u Zajednici, ne smiju biti u suprotnosti s ključnim zahtjevima.

POGLAVLJE II.

Tehničke specifikacije interoperabilnosti (TSI)

Članak 5.

Sadržaj TSI-ja

1. Svaki podsustav mora biti obuhvaćen jednim TSI-jem. Po potrebi, podsustav može biti obuhvaćen s nekoliko TSI-ja i jedan TSI može obuhvaćati nekoliko podsustava. Odluka o razvoju ili pregledu TSI-ja i odabir njezinog tehničkog i geografskog područja primjene zahtijeva mandat u skladu s člankom 6. stavkom 1.

2. Podsustavi moraju biti u skladu s TSI-jima koji su na snazi u trenutku njihovog stavljanja u promet, modernizacije ili obnove, u skladu s ovom Direktivom. Ta se usklađenost za vrijeme uporabe svakog sustava mora stalno održavati.

3. Svaki TSI mora, u opsegu potrebnom za ostvarivanje ciljeva navedenih u članku 1.:

¹ SL L 164, 30.4.2004., str. 1. Ispravljeno u SL L 220 21.6.2004., str. 3.

(a) navesti predviđeno područje primjene (dio mreže ili vozila iz Priloga I.; podsustav ili dio podsustava iz Priloga II.);

(b) utvrditi ključne zahtjeve za svaki dotični podsustav i njegova sučelja u odnosu na druge podsustave;

(c) uspostaviti funkcionalne i tehničke specifikacije koje podsustav i njegova sučelja moraju ispunjavati u odnosu na druge podsustave. U slučaju potrebe te se specifikacije mogu razlikovati u odnosu na korištenje podsustava, na primjer u odnosu na kategorije pruga, čvorišta i/ili vozila iz Priloga I.;

(d) odrediti čimbenike interoperabilnosti i sučelja, koji moraju biti obuhvaćeni europskim specifikacijama, uključujući europske standarde, koji su potrebni za postizanje interoperabilnosti unutar željezničkog sustava;

(e) za svaki razmatrani slučaj navesti postupke za ocjenjivanje sukladnosti ili prikladnosti za uporabu s jedne strane, ili provjere podsustava «EZ-a» s druge strane. Ti se postupci moraju temeljiti na modulima utvrđenim u Odluci 93/465/EEZ;

(f) navesti strategiju za provođenje TSI-ja. Naročito je potrebno utvrditi faze za izvođenje postupnog prijelaza iz postojećeg stanja u konačno stanje kada sukladnost s TSI-jima postaje norma;

(g) navesti uvjete stručne osposobljenosti, zdravstvene i sigurnosne uvjete na radnome mjestu, koji se zahtijevaju za dotično osoblje pri radu s gore spomenutim sustavom i pri njegovom održavanju, kao i za provođenje TSI-ja.

4. Svaki TSI izrađuje se na temelju pregleda postojećeg podsustava i navodi ciljni podsustav koji je moguće postupno postići u razumnom roku. Sukladno tome, postupno donošenje TSI-ja i sukladnost s istima omogućit će postupno ostvarivanje interoperabilnosti željezničkog sustava.

5. TSI-ji moraju na odgovarajući način sačuvati kompatibilnost postojećeg željezničkog sustava svake države članice. S tim je ciljem moguće za svaki TSI predvidjeti posebne slučajeve kako s obzirom na infrastrukturu, tako i na vozila; posebna se pozornost mora posvetiti tovarnom profilu, širini kolosijeka ili prostoru između kolosijeka i vozila s podrijetlom iz trećih zemalja ili koji su njima namijenjeni. Za svaki poseban slučaj, TSI-jima se određuju provedbeni propisi za elemente TSI-ja, koji su navedeni u stavku 3. točkama (c) do (g).

6. Ukoliko određeni tehnički aspekti koji odgovaraju ključnim zahtjevima ne mogu biti izričito obuhvaćeni TSI-jem, oni se moraju jasno naznačiti u Prilogu TSI-ju kao otvorena pitanja. Na te se aspekte primjenjuje članak 17. stavak 3.

7. TSI-ji ne smiju biti u suprotnosti s odlukama država članica u vezi s korištenjem infrastrukture za promet željezničkih vozila koji nije obuhvaćem TSI-jima.

8. TSI-ji mogu izravno i jasno upućivati na europske ili međunarodne standarde ili specifikacije ili tehničku dokumentaciju koju objavi Agencija, ako je to nužno potrebno radi postizanja ciljeva ove Direktive. U takvom se slučaju takvi standardi ili specifikacije (ili njihovi mjerodavni dijelovi) ili tehnička dokumentacija smatraju priložima dotičnih TSI-ja i smatraju se obveznim od trenutka kada TSI stupi na snagu. U nedostatku takvih standarda,

specifikacija ili tehničke dokumentacije i do njihove izrade moguće je upućivati na druge, jasno utvrđene normativne dokumente; u takvom slučaju to se odnosi na dokumente koji su lako dostupni i u javnoj uporabi.

Članak 6.

Donošenje, revizija i objavljivanje TSI-ja

1. Nacrt TSI-ja i njihove kasnije izmjene i dopune izrađuje Agencija na temelju mandata Komisije u skladu s regulatornim postupkom iz članka 29. stavka 3. ove Direktive. One se sastavljaju u skladu s člancima 3. i 12. Uredbe (EZ) br. 881/2004 i u suradnji s radnim skupinama navedenim u tim člancima.

Mjere izrađene radi izmjena i dopuna elemenata ove Direktive koji ne pripadaju ključnim, a koje se provode njihovim dopunjavanjem TSI-jima ili njihovim izmjenama i dopunama, donose se u skladu s regulatornim postupkom uz pregled iz članka 29. stavka 4.

U hitnim slučajevima Komisija može koristiti hitan postupak iz članka 29. stavka 5.

2. Agencija je odgovorna je za pripremu revizije i ažuriranje TSI-ja te davanja odgovarajućih preporuka Komisiji, radi uzimanja u obzir tehnološkog razvoja ili društvenih zahtjeva. Komisija o takvim preporukama obavještava odbor iz članka 29.

3. Svaki nacrt TSI-ja izrađuje se u dvije faze.

Kao prvo, Agencija utvrđuje osnovne parametre za TSI kao i sučelja s ostalim podsustavima ili po potrebi s drugim specifičnim slučajevima. Za svaki od tih parametara i sučelja predlažu se najodrživija alternativna rješenja, zajedno s tehničkom i gospodarskom opravdanošću.

Drugo, Agencija na temelju tih osnovnih parametara izrađuje nacрте za TSI. Po potrebi, Agencija uzima u obzir tehnički napredak, već obavljen rad na standardizaciji, već uspostavljene radne skupine i priznati istraživački rad. Nacrtima TSI-ja prilaže se ukupna ocjena predviđenih troškova i koristi provođenja TSI-ja; u toj se ocjeni navodi vjerojatni utjecaj na sve uključene operatore i gospodarske subjekte.

4. Radi uspostavljanja i provođenja najodrživijih rješenja, pri izradi nacрта, donošenju i reviziji svih TSI-ja (uključujući i osnovne parametre) u obzir se uzimaju predviđeni troškovi i koristi svih tehničkih rješenja, zajedno s njihovim sučeljima. Države članice sudjeluju u toj ocjeni davanjem potrebnih podataka.

5. Potrebno je redovito obavještavati odbor iz članka 29. o pripremnim radovima na izradi TSI-ja. Tijekom tog rada Komisija može na zahtjev odbora oblikovati sva pozivanja ili korisne preporuke koje se tiču izrade TSI-ja i analize troškova i koristi. Komisija naročito može, na zahtjev države članice, naložiti ispitivanje alternativnih rješenja i navođenje procjene troškova i koristi tih alternativnih rješenja u izvješću, koje je priloženo nacrtu TSI-ja.

6. Po donošenju svakog TSI-ja, datum njegovog stupanja na snagu određuje se u skladu s regulatornim postupkom uz pregled iz članka 29. stavka 4. Ukoliko je zbog tehničke kompatibilnosti potrebno istodobno stavljanje u promet različitih podsustava, datumi stupanja na snagu dotičnih TSI-ja moraju također biti isti.

7. Pri izradi, donošenju i reviziji TSI-ja potrebno je voditi računa o mišljenju korisnika u pogledu značajki koje imaju izravan utjecaj na uvjete u kojima oni koriste te podsustave. U tu se svrhu u fazi izrade i revizije TSI-ja Agencija savjetuje s predstavničkim udrugama i tijelima korisnika. Izvješće o rezultatima tog savjetovanja prilažu se nacrtu TSI-ja.

Popis udruga i tijela s kojima se potrebno savjetovati sastavlja Komisija nakon savjetovanja s odborom u skladu sa savjetodavnim postupkom iz članka 29. stavka 2., a moguće ga je na zahtjev države članice ili na inicijativu Komisije ponovno ispitati i ažurirati.

8. Pri izradi i reviziji TSI-ja uzima se u obzir mišljenje socijalnih partnera u vezi s uvjetima iz članka 5. stavka 3. točke (g).

U tu se svrhu savjetuje sa socijalnim partnerima prije podnošenja nacрта TSI-ja odboru iz članka 29. na donošenje ili reviziju.

Socijalni se partneri u tu svrhu savjetuju u okviru Odbora za sektorski dijalog, osnovan u skladu s Odlukom Komisije 98/500/EZ od 20. svibnja 1998. o osnivanju Odbora za sektorski dijalog između socijalnih partnera na europskoj razini¹. Socijalni partneri svoje mišljenje daju u roku od tri mjeseca.

9. Kada revizija TSI-ja vodi do promjene zahtjeva, novom se verzijom TSI-ja mora osigurati kompatibilnost s podsustavima stavljenim u promet u skladu s prethodnim verzijama TSI-ja.

Kada je iz opravdanih razloga sigurnosti ili interoperabilnosti potrebno izdavanje nove dozvole, obnova ili modernizacija tih podsustava, potrebno je utvrditi odgovarajuće rokove u TSI-jima, ili po potrebi, od strane države članice.

10. Komisija objavljuje TSI-je u *Službenom listu Europske unije*.

Članak 7.

Manjkavosti u TSI-jima

1. Ako se nakon donošenja ispostavi da TSI ne ispunjava ključne zahtjeve u potpunosti, moguće je, na zahtjev države članice ili na inicijativu Komisije, savjetovati se s odborom iz članka 29.

Komisija od Agencije može zatražiti tehničko mišljenje. Komisija zajedno s odborom analizira tehničko mišljenje.

2. Ukoliko je potrebno izmijeniti i dopuniti TSI zbog manje pogreške, a to ne opravdava neodložnu reviziju, Komisija može preporučiti uporabu tehničkog mišljenja do revizije TSI-ja u skladu s člankom 6. stavkom 1. U tom slučaju Agencija objavljuje tehničko mišljenje.

3. Ukoliko je potrebno izmijeniti i dopuniti TSI zbog važne ili ključne pogreške, potrebno je odmah primijeniti postupak revizije iz članka 6. stavka 1.

Članak 8.

Proširenje područja primjene TSI-ja

¹ SL L 225, 12.8.1998. str. 27. Odluka kako je posljednji puta izmijenjena i dopunjena Uredbom (EZ) br. 1792/2006 (SL L 362, 20.12.2006., str. 1.).

1. Komisija u skladu s regulatornim postupkom iz članka 29. stavka 3. donosi jedan ili više mandata, čiji je cilj razvoj novih TSI-ja i/ili revizija već donesenih TSI-ja, radi uzimanja u obzir pruga i vozila koji još nisu obuhvaćeni.

2. U prvom se takvom mandatu označava prva skupina novih TSI-ja i/ili izmjene i dopune TSI-ja, koje se moraju donijeti do siječnja 2012., ne dovodeći u pitanje članak 5. stavak 5. u pogledu mogućnosti donošenja odredbi za posebne slučajeve i ne dovodeći u pitanje članak 9. kojim se dozvoljavaju odstupanja u određenim okolnostima. Taj prvi mandat izrađuje se na temelju preporuke Agencije u pogledu određivanja novih TSI-ja koje valja razviti i/ili postojećih TSI-ja koje valja izmijeniti i dopuniti u smislu očekivane isplativosti svake predložene mjere i na temelju načela razmjernosti mjera koje se poduzimaju na razini Zajednice. U tu se svrhu odgovarajuća pozornost mora posvetiti Prilogu I. točki 4. i potrebnoj ravnoteži između ciljeva nesmetanog prometa vlakova i tehničke usklađenosti s jedne strane i dotičnog transeuropskog, nacionalnog, regionalnog ili lokalnog prometa s druge strane.

3. Sve dok proširenje područja primjene TSI-ja ne postane valjano za čitavu željezničku mrežu:

(a) dozvole za stavljanje u promet

- vozila i podsustava upravljanja, nadzora i signalizacije u vozilu, koji se barem djelomično koriste na dijelu mreže koji još nije uključen u područje primjene TSI-ja, s obzirom na taj dio mreže,

- podsustava infrastrukture, energije, upravljanja, nadzora i signalizacije uz prugu na dijelovima mreže koji još nisu uključeni u područje primjene TSI-ja,

dodjeljuju se u skladu s nacionalnim propisima iz članka 8. Direktive 2004/49/EZ, ili tamo gdje je to primjenjivo, iz članka 17. stavka 3. ove Direktive;

(b) dozvole za stavljanje u promet vozila koja će se povremeno koristiti na dijelovima mreže koji još nisu uključeni u područje primjene TSI-ja, s obzirom na taj dio mreže, dodjeljuju se u skladu s člancima 21. i 27. i nacionalnim propisima iz članka 8. Direktive 2004/49/EZ, ili tamo gdje je to primjenjivo, iz članka 17. stavka 3. ove Direktive.

4. Država članica ne mora primjenjivati nove ili revidirane TSI-je donesene u skladu sa stavkom 2. za projekte u kasnijoj fazi razvoja ili za projekte koji su predmet ugovora koji se izvodi, kada se relevantna skupina TSI-ja objavljuje.

Članak 9.

Odstupanja

1. U nedostatku mjerodavnih posebnih slučajeva, država članica ne treba primjenjivati jedan ili više TSI-ja u sljedećim slučajevima:

(a) za predloženi novi podsustav, za obnovu ili modernizaciju postojećeg podsustava ili za bilo koji element iz članka 1. stavka 1. u kasnijoj fazi razvoja ili koji je predmet ugovora u tijeku izvođenja kada se ti TSI-ji objavljuju;

(b) za svaki projekt koji se odnosi na obnovu ili modernizaciju postojećeg podsustava, kada tovarni profil, širina kolosijeka, prostor između kolosijeka ili elektrifikacijski napon u tim TSI-jima nisu usklađeni s onima postojećeg podsustava;

(c) za predloženi novi podsustav, za predloženu obnovu ili modernizaciju postojećeg podsustava na području one države članice, čija je željeznička mreža odvojena ili izolirana morem ili kao rezultat posebnih zemljopisnih uvjeta, od željezničke mreže ostatka Zajednice;

(d) za svaku predloženu obnovu, nadogradnju ili modernizaciju postojećeg podsustava, u slučaju kada bi primjena tih TSI-ja štetila gospodarskoj održivosti projekta i/ili kompatibilnosti željezničkog sustava u toj državi članici;

(e) ako nakon nesreće ili prirodne katastrofe uvjeti za brzu obnovu mreže u gospodarskom ili tehničkom smislu ne dopuštaju djelomičnu ili potpunu primjenu odgovarajućih TSI-ja;

(f) za vozila s podrijetlom iz trećih zemalja ili koji su njima namijenjeni, a u kojima je širina kolosijeka drukčija od širine kolosijeka na glavnoj željezničkoj mreži Zajednice.

2. U slučajevima iz stavka 1., dotična država članica šalje Komisiji dokumentaciju u kojoj se nalaze podaci navedeni u Prilogu IX. Komisija analizira mjere koje predlaže država članica i o tome obavještava odbor iz članka 29.

3. U slučaju iz stavka 1. točke (a), unutar razdoblja od jedne godine od stupanja na snagu svakog TSI-ja, država članica Komisiji dostavlja popis projekata koji se provode na njezinom području, a koji su u kasnijoj fazi razvoja.

4. U slučajevima iz stavka 1. točaka (a), (c) i (e), Komisija provjerava sukladnost dokumentacije i obavještava države članice o rezultatima svoje analize. Po potrebi se izrađuje preporuka u vezi sa specifikacijama koje treba primijeniti. Države članice mogu bez odlaganja primijeniti alternativne odredbe iz Priloga IX.

5. U slučajevima iz stavka 1. točaka (b), (d) i (f), Komisija u skladu s regulatornim postupkom iz članka 29. stavka 3. odlučuje hoće li prihvatiti zahtjev za odstupanje. U slučaju iz stavka 1. točke (b) odluka Komisije ne obuhvaća tovarni profil i širinu kolosijeka. Komisija svoju odluku donosi u roku od šest mjeseci od postavljanja zahtjeva, kojemu je priložena ukupna dokumentacija. U nedostatku takve odluke, zahtjev se smatra prihvaćenim. Do donošenja odluke Komisije, u slučaju iz stavka 1. točke (f), država članica može primijeniti alternativne odredbe iz Priloga IX.

6. Sve države članice moraju biti obaviještene o rezultatima analize i rezultatu postupka utvrđenog u stavcima 4. i 5.

POGLAVLJE III.

ČIMBENICI INTEROPERABILNOSTI

Članak 10.

Stavljanje čimbenika interoperabilnosti na tržište

1. Države članice poduzimaju sve potrebne korake kako bi se čimbenici interoperabilnosti:

- (a) stavili na tržište samo ukoliko omogućuju postizanje interoperabilnosti unutar željezničkog sustava uz istodobno ispunjavanje ključnih zahtjeva;
- (b) koristili u području uporabe, koje im je namijenjeno, te na primjeren način ugradile i održavale.

Te odredbe ne smiju ometati stavljanje tih čimbenika na tržište za druge načine uporabe.

2. Države članice na svom području i na temelju ove Direktive ne smiju zabranjivati, ograničavati ili ometati stavljanje čimbenika interoperabilnosti na tržište za uporabu u željezničkom sustavu, ako su one u skladu s ovom Direktivom. Naročito ne smiju zahtijevati preglede koji su već izvršeni u okviru postupka za dobijanje izjave o sukladnosti «EZ-a» ili prikladnosti za uporabu, čiji su elementi navedeni u Prilogu IV.

Članak 11.

Sukladnost ili prikladnost za uporabu

1. Države članice smatraju one čimbenike interoperabilnosti, za koje postoji izjava o sukladnosti „EZ-a“ ili prikladnosti za uporabu, sukladnim s osnovnim zahtjevima ove Direktive.
2. Svi čimbenici interoperabilnosti podliježu postupku ocjenjivanja sukladnosti i prikladnosti za uporabu iz određenog TSI-ja i moraju biti popraćeni odgovarajućom potvrdom.
3. Države članice smatraju da čimbenik interoperabilnosti ispunjava ključne zahtjeve ukoliko je u skladu s uvjetima utvrđenim u odgovarajućem TSI-ju ili odgovarajućim europskim specifikacijama izrađenima radi usklađivanja s tim uvjetima.
4. Rezervni dijelovi za podsustave koji su već u prometu kada odgovarajući TSI stupi na snagu, mogu se ugraditi u te podsustave bez da podliježu postupku iz stavka 2.
5. U TSI-jima je moguće predvidjeti prijelazno razdoblje za željezničke proizvode koji su u tim TSI-jima utvrđene kao čimbenici interoperabilnosti koji su već stavljeni na tržište u trenutku stupanja na snagu TSI-ja. Takvi čimbenici moraju ispunjavati zahtjeve iz članka 10. stavka 1.

Članak 12.

Neusklađenost europske specifikacije s ključnim zahtjevima

Kada se državi članici ili Komisiji učini da specifikacije koje se koriste izravno ili neizravno za postizanje ciljeva ove Direktive, ne ispunjavaju ključne zahtjeve, o tome se mora obavijestiti odbor iz članka 29. a Komisija donosi najprimjereniju mjeru, odnosno:

- (a) djelomično ili potpuno povlačenje dotičnih specifikacija iz publikacija koje ih sadrže, odnosno njihove izmjene i dopune nakon savjetovanja s odborom osnovanim na temelju Direktive 98/34/EZ, kada to uključuje europske standarde, ili
- (b) reviziju TSI-ja u skladu s člankom 7.

Članak 13.

Potupak za izjavu o sukladnosti «EZ-a» ili prikladnosti za uporabu

1. Za uspostavljanje izjave o sukladnosti «EZ» ili prikladnosti čimbenika interoperabilnosti za uporabu, proizvođač ili njegov ovlaštenu zastupnik s poslovnim nastanom u Zajednici primjenjuje odredbe utvrđene u mjerodavnim TSI-jima.
2. Tamo gdje se to nalaže u odgovarajućem TSI-ju, ocjenjivanje sukladnosti ili prikladnosti čimbenika interoperabilnosti za uporabu obavlja prijavljeno tijelo, kod kojeg je proizvođač ili njegov ovlaštenu zastupnik u Zajednici podnio zahtjev.
3. Ako čimbenici interoperabilnosti podliježu drugim direktivama Zajednice kojima su obuhvaćeni drugi aspekti, u takvim se slučajevima u izjavi o sukladnosti „EZ-a“ ili prikladnosti za uporabu navodi da čimbenici interoperabilnosti također ispunjavaju uvjete tih drugih direktiva.
4. Ako niti proizvođač niti njegov ovlaštenu zastupnik s poslovnim nastanom u Zajednici nisu ispunili obveze koje proizlaze iz stavaka 1. i 3., te je obveze dužna ispuniti ona osoba koja čimbenike interoperabilnosti stavlja na tržište. U smislu ove Direktive jednake obveze primjenjuju za sve one koji sklapaju čimbenike interoperabilnosti ili dijelove čimbenika interoperabilnosti različitog podrijetla ili koji proizvode čimbenike interoperabilnosti za vlastitu uporabu.
5. Ne dovodeći u pitanje odredbe članka 14.:
 - (a) u svakom slučaju gdje država članica ustanovi da je izjava o sukladnosti „EZ-a“ nepropisno sastavljena, ona od proizvođača ili njegovog ovlaštenog zastupnika s poslovnim nastanom u Zajednici zahtijeva da iznova uspostavi sukladnost čimbenika interoperabilnosti i da prestane s kršenjem prema uvjetima utvrđenima u toj državi članici;
 - (b) ako neusklađenost i dalje traje, država članica poduzima sve odgovarajuće korake kako bi ograničile ili zabranile stavljanje dotičnog čimbenika interoperabilnosti na tržište ili se pobrinule da se on ukloni s tržišta u skladu s postupcima predviđenim u članku 14.

Članak 14.

Neusklađenost čimbenika interoperabilnosti s ključnim zahtjevima

1. Kada država članica ustanovi da čimbenik interoperabilnosti s izjavom o sukladnosti „EZ-a“ ili prikladnosti za uporabu stavljen na tržište vjerojatno neće ispunjavati ključne zahtjeve kada ga se bude koristilo kako je planirano, ona poduzima sve potrebne mjere kako bi ograničila njezino područje primjene, zabranila njezinu uporabu ili ga povukla s tržišta. Država članica odmah obavještava Komisiju o poduzetim mjerama i navodi razloge za svoju odluku, pri čemu naročito naznačava proizlazi li neusklađenost iz:
 - (a) neispunjavanja ključnih zahtjeva;
 - (b) neispravne primjene europskih specifikacija, tamo gdje se upućuje na primjenu takvih specifikacija;
 - (c) neprimjerenosti europskih specifikacija.

2. Komisija se što je prije moguće savjetuje s dotičnim stranama. Kada nakon savjetovanja Komisija ustanovi opravdanost mjere, ona o tome odmah obavještava državu članicu koja je poduzela inicijativu, kao i ostale države članice. Ukoliko Komisija nakon savjetovanja ustanovi neopravdanost mjere, ona o tome odmah obavještava državu članicu koja je poduzela inicijativu, kao i proizvođača ili njegovog ovlaštenog zastupnika s poslovnim nastanom u Zajednici. Kada je odluka iz stavka 1. opravdana zbog postojanja raskoraka s europskim specifikacijama, primjenjuje se postupak iz članka 12.

3. Ukoliko čimbenik inoperabilnosti s izjavom o sukladnosti „EZ-a“ nije sukladan, nadležna država članica poduzima odgovarajuće mjere protiv onoga tko je sastavio izjavu te o tome obavještava Komisiju i ostale države članice.

4. Komisija jamči obavještavanje država članica o tijeku i rezultatima tog postupka.

POGLAVLJE IV.

Podsustavi

Članak 15.

Postupak za stavljanje u promet

1. Ne dovodeći u pitanje Poglavlje V., svaka država članica odobrava stavljanje u promet onih konstrukcijskih podsustava koji su dio željezničkog sustava koje se nalaze ili rade na njezinom području.

U tu svrhu države članice poduzimaju sve odgovarajuće korake kako bi osigurale da se ti podsustavi mogu staviti u promet samo ako su projektirani, izgrađeni i ugrađeni tako da pri uključivanju u željeznički sustav ispunjavaju odgovarajuće ključne zahtjeve. One naročito provjeravaju:

- tehničku kompatibilnost tih podsustava sa sustavom u koji se ugrađuju

- sigurnu integraciju tih podsustava u skladu s člankom 4. stavkom 3. i člankom 6. stavkom 3. Direktive 2004/49/EZ.

2. Svaka država članica prije stavljanja podsustava u promet provjerava jesu li oni sukladni, tamo gdje je to primjenjivo, s odgovarajućim odredbama TSI-ja rada i održavanja.

3. Nakon što se ti podsustavi stave u promet, obavlja se provjera:

(a) za infrastrukture, u okviru dodjele i nadzora dozvola o sigurnosti u skladu s člankom 11. Direktive 2004/49/EZ;

(b) za vozila, u okviru dodjele i nadzora potvrda o sigurnosti u skladu s člankom 10. Direktive 2004/49/EZ.

U tu se namjenu koriste postupci za ocjenjivanje i provjeru, koji su utvrđeni u konstrukcijskim i funkcionalnim TSI-jima.

Članak 16.

Slobodno kretanje podsustava

Ne dovodeći u pitanje odredbe članka 15. stavka 1., države članice na svom području i na temelju ove Direktive ne smiju zabraniti, ograničiti ili priječiti izgradnju, stavljanje u promet i rad konstrukcijskih podsustava, koji su dio željezničkog sustava i koji ispunjavaju ključne zahtjeve. One naročito ne smiju zahtijevati preglede koji su već obavljani:

- u okviru postupka koji vodi do izdavanja izjave „EZ-a“ o provjeri, čiji su elementi navedeni u Prilogu V. ili

- u drugim državama članicama, prije ili nakon stupanja na snagu ove Direktive, kako bi se provjerila sukladnost s istim zahtjevima u istim radnim uvjetima.

Članak 17.

Sukladnost s TSI-jima i nacionalnim propisima

1. Konstrukcijski podsustavi koji čine željeznički sustav i koji imaju izjavu o provjeri „EZ-a“, u državama se članicama smatraju interoperabilnim i da ispunjavaju ključne zahtjeve koji se na njih odnose.

2. Provjera interoperabilnosti konstrukcijskog podsustava koji sačinjava željeznički sustav izvodi se u vezi s ispunjavanjem ključnih zahtjeva upućivanjem na TSI-je, ako postoje.

3. Države članice za svaki podsustav sačinjavaju popis tehničkih propisa koji se koriste za provođenje ključnih zahtjeva, te ih šalju Komisiji kada:

- ne postoje mjerodavni TSI-ji ili

- je prijavljeno odstupanje u skladu s člankom 9., ili

- poseban slučaj zahtjeva primjenu tehničkih pravila koja nisu uključena u odgovarajući TSI.

Taj se popis prijavljuje:

- pri svakoj promjeni popisa tehničkih pravila koji je u skladu s člankom 16. stavkom 3. Direktive 96/48/EZ i člankom 16. stavkom 3. Direktive 2001/16/EZ morao biti prijavljen do 30. travnja 2005. ili

- nakon što je odstupanje prijavljeno, ili

- nakon objavljivanja odgovarajućeg TSI-ja.

Tom prilikom države članice također određuju i tijela odgovorna za provođenje postupka provjere iz članka 18. u vezi s tehničkim propisima.

Komisija te informacije šalje Agenciji, koja ih objavljuje.

Na zahtjev Komisije, države članice stavljaju na raspolaganje cjelovit tekst prijavljenih propisa. Kako ne bi došlo do daljnjih prepreka i s obzirom na nastavak razvrstavanja nacionalnih propisa u skladu s člankom 27., Komisija prati uvođenje novih propisa u državama članicama. Ukoliko Komisija bude smatrala da je novi propis sredstvo samovoljne diskriminacije ili prikriveno ograničavanje željezničkog prometa među državama članicama,

u skladu s regulatornim postupkom iz članka 29. stavka 3. donosi se odluka koja se naslovljava na dotičnu državu članicu.

Države članice mogu odlučiti ne prijaviti propise i ograničenja izričito lokalne naravi. U takvim slučajevima države članice takve propise i ograničenja moraju navesti u registrima infrastrukture iz članka 35.

Države članice jamče objavljivanje obvezujućih tehničkih propisa i njihovu dostupnost upraviteljima infrastrukture, željezničkim prijevoznicima i podnositeljima zahtjeva za dozvole za stavljanje u promet na jeziku koji je jasan i razumljiv dotičnim stranama.

Članak 18.

Postupak za izdavanje izjave o provjeri „EZ-a“

1. Za izdavanje izjave o provjeri „EZ-a“, podnositelj zahtjeva poziva prijavljeno tijelo koje je odabrao za tu namjenu, da primijeni postupak provjere „EZ-a“ koji je naveden u Prilogu VI. Podnositelj zahtjeva može biti naručitelj ili proizvođač ili njihov ovlaštenu zastupnik u Zajednici.
2. Zadatak prijavljenog tijela odgovornog za provjeru „EZ-a“ podsustava počinje u fazi projektiranja i obuhvaća čitavo razdoblje proizvodnje do faze prihvata pred početak stavljanja podsustava u rad. On također obuhvaća i provjeru sučelja dotičnog podsustava sa sustavom u koji se uključuje, na temelju dostupnih podataka iz TSI-ja i registara iz članka 34. i 35.
3. Prijavljeno tijelo je odgovorno za sastavljanje tehničke dokumentacije koja se prilaže izjavi o provjeri „EZ-a“. Ta tehnička dokumentacija mora sadržavati sve potrebne dokumente o značajkama sustava i po potrebi sve dokumente o potvrđivanju sukladnosti čimbenika interoperabilnosti. Ona bi također trebala sadržavati sve elemente koji se odnose na uvjete i ograničenja uporabe te upute o servisiranju, stalnom ili rutinskom nadzoru, prilagođavanju i održavanju.
4. Prijavljeno tijelo može izdati privremenu izjavu o provjeri kako bi obuhvatilo određene faze postupka provjere određenih dijelova podsustava. U takvom se slučaju primjenjuje postupak utvrđen u Prilogu VI.
5. Ukoliko je to dopušteno odgovarajućim TSI-jima, prijavljeno tijelo može izdati potvrde o sukladnosti za seriju podsustava ili određenih dijelova tih podsustava.

Članak 19.

Neispunjavanje ključnih zahtjeva podsustava

1. Ako država članica ustanovi da konstrukcijski podsustav za koji postoji izjava o provjeri „EZ-a“ s priloženom tehničkom dokumentacijom nije u potpunosti u skladu s ovom Direktivom i ako naročito ne ispunjava ključne zahtjeve, ona može zatražiti dodatne preglede.
2. Država članica koja to zahtijeva bez odlaganja mora obavijestiti Komisiju o svim dodatnim pregledima koje traži te navesti utemeljene razloge za to. Komisija se savjetuje sa zainteresiranim stranama.

3. Država članica koja to zahtijeva mora navesti je li nepotpuno ispunjavanje odredaba Direktive posljedica:

(a) neispunjavanja ključnih zahtjeva ili TSI-ja ili nepravilne primjene TSI-ja. U tom slučaju Komisija odmah obavještava državu članicu u kojoj prebiva osoba koja je sastavila pogrešnu izjavu o provjeri „EZ-a“ i od države članice zahtijeva da poduzme odgovarajuće mjere;

(b) neprimjerenosti TSI-ja. U tom se slučaju primjenjuje postupak izmjena i dopuna TSI-ja iz članka 7.

Članak 20.

Stavljanje postojećih podsustava u rad nakon obnove ili modernizacije

1. Pri obnovi i modernizaciji, naručitelj ili proizvođač dotičnoj državi članici šalje dokumentaciju o projektu. Država članica tu dokumentaciju proučava i, uzimajući u obzir strategiju provedbe navedenu u primjenjivom TSI-ju, odlučuje je li opseg radova toliki da je potrebna nova dozvola za stavljanje u rad u smislu ove Direktive.

Takva nova dozvola za stavljanje u rad zahtijeva se kada god bi predviđeni radovi mogli imati negativan učinak na ukupnu sigurnost podsustava. Ako je potrebna nova dozvola, država članica odlučuje opseg primjene TSI-ja na projekt.

Države članice donose odluku najkasnije četiri mjeseca nakon što podnositelj zahtjeva dostavi potpunu dokumentaciju.

2. Kada se zahtijeva nova dozvola i kada se TSI ne primjenjuje u cijelosti, države članice Komisiji predaju sljedeće podatke:

- razlog zbog čega se TSI ne primjenjuje u cijelosti
- tehničke značajke koje se primjenjuju umjesto TSI-ja
- tijela koja su u tom slučaju odgovorna za primjenu postupka provjere iz članka 18.

3. Komisija podatke iz stavka 2. šalje Agenciji, koja ih objavljuje.

POGLAVLJE V.

VOZILA

Članak 21.

Dozvola za stavljanje vozila u promet

1. Prije nego što se počnu upotrebljavati u mreži, nacionalno tijelo za sigurnost koje je nadležno za tu mrežu, daje dozvolu za početak prometa tim vozilima, ukoliko u ovom poglavlju nije drugačije utvrđeno.

2. Vozilu koje je sukladno s TSI-jem dodjeljuje se dozvola u skladu s člancima 22. ili 23.

3. Vozilu koje nije sukladno s TSI-jem dodjeljuje se dozvola u skladu s člancima 24. ili 25.
4. Vozilu koje je sukladno s odobrenim tipom vozila dodjeljuje se dozvola u skladu s člankom 26.
5. Dozvola koju izdaje jedna od država članica valjana je u svim državama članicama, ne dovodeći u pitanje odredbe članaka 23. i 25. koje se odnose na dodatne dozvole. Donošenjem određenih nacionalnih propisa ili nacionalnim odredbama kojima se ova Direktiva provodi, države članice pojašnjavaju jesu li potrebne dodatne dozvole u skladu s odgovarajućim odredbama članka 23. u slučaju vozila koja su sukladna s TSI-jem, ili članka 25. u slučaju vozila koja nisu sukladna s TSI-jem.
6. Svi zahtjevi za dozvolama za stavljanje u promet podliježu odluci nadležnog nacionalnog tijela za sigurnost u skladu s člancima 22. i 23., odnosno člancima 24. i 25. U dozvoli za stavljanje u promet mogu biti utvrđeni uvjeti uporabe i ostala ograničenja.
7. Svaka odluka nadležnog nacionalnog tijela za sigurnost, kojom se odbija stavljanje u promet željezničkog vozila, mora biti primjereno utemeljena. Podnositelj zahtjeva može, u roku od mjesec dana od primitka negativne odluke, od nadležnog tijela zatražiti reviziju zahtjeva zbog primjereno utemeljenih razloga. Nacionalno tijelo za sigurnost tada ima dva mjeseca od primitka žalbe da potvrdi, odnosno povuče svoju odluku. U slučaju potvrde negativne odluke, podnositelj zahtjeva može zatražiti da tijelo za žalbe, koje je država članica imenovala u skladu s člankom 17. stavkom 3. Direktive 2004/49/EZ, ponovno pregleda odluku iz primjereno utemeljenih razloga. Države članice za namjenu takvog žalbenog postupka mogu imenovati regulatorno tijelo u skladu s člankom 30. Direktive 2001/14/EZ.
8. U nedostatku odluke nadležnog nacionalnog tijela za sigurnost iz članka 23. stavka 7. i članka 25. stavka 5. u predviđenom roku, smatra se da je stavljanje u promet dotičnog vozila odobreno nakon razdoblja od tri mjeseca po isteku tog roka. Dozvola dobivena na temelju ovog stavka valjana je samo u mreži za koju nacionalno tijelo za sigurnost nije reagiralo u predviđenom roku.
9. Nacionalno tijelo za sigurnost koje namjerava ukinuti dozvolu za stavljanje u promet koje je samo izdalo ili dozvolu koja je podnositelju zahtjeva izdana u skladu sa stavkom 8., primjenjuje postupak revizije potvrde o sigurnosti iz članka 10. stavka 5. Direktive 2004/49/EZ, ili po potrebi, postupak revizije dozvole o sigurnosti iz članka 11. stavka 2. te Direktive.
10. U slučaju žalbenog postupka, nadležno žalbeno tijelo iz stavka 7. može od Agencije zatražiti mišljenje koje se u tom slučaju izdaje u roku od mjesec dana nakon podnošenja zahtjeva i nakon što se o njemu obavijesti podnositelja zahtjeva, nadležnom žalbenom tijelu i nadležnim nacionalnim vlastima za sigurnost, koji odbija izdati dozvolu.
11. U slučaju vozila koja voze između države članice i treće zemlje, na mreži u kojoj je širina kolosijeka drukčija nego na glavnoj željezničkoj mreži Zajednice i za koja se može odobriti odstupanje u skladu s člankom 9. stavkom 5. ili koja su podložna posebnim slučajevima, nacionalni propisi iz članaka 22. i 24. mogu uključivati i međunarodne sporazume ukoliko su oni usklađeni sa zakonodavstvom Zajednice.
12. Dozvole za stavljanje u promet koje su izdane prije 19. srpnja 2008., uključujući dozvole izdane na temelju međunarodnih sporazuma, naročito RIC-a (Regolamento Internazionale

Carrozze) i RIV-a (Regolamento Internazionale Veicoli), ostaju i dalje na snazi u skladu s uvjetima pod kojima su dozvole izdane. Ta odredba ima prednost nad člancima 22. do 25.

13. Države članice mogu izdati dozvole za stavljanje u promet serije vozila. U tu namjenu nacionalna tijela za sigurnost obavještavaju podnositelja zahtjeva o postupku koji valja slijediti.

14. Dozvole za stavljanje u promet odobrene u skladu s ovim člankom ne dovode u pitanje ostale uvjete koji su propisani željezničkim prijevoznicima i upraviteljima infrastrukture za upravljanje takvim vozilima na dotičnoj mreži, u skladu s člancima 9., 10. i 11. Direktive 2004/49/EZ.

Članak 22.

Prva dozvola za stavljanje u promet vozila u skladu s TSI-jem

1. Ovaj se članak primjenjuje na vozila koja su u skladu sa svim mjerodavnim TSI-jima koji su na snazi u trenutku stavljanja u promet, pod uvjetom da je većina ključnih zahtjeva utvrđena u tim TSI-jima, te da je odgovarajući TSI željezničkih vozila stupio na snagu i da se primjenjuje.

2. Prvu dozvolu dodjeljuje nacionalno tijelo za sigurnost kako slijedi:

(a) tamo gdje su svi konstrukcijski podsustavi vozila odobreni u skladu s odredbama Poglavlja IV., dozvola se izdaje bez dodatnih provjera;

(b) u slučaju vozila sa svim potrebnim izjavama o provjeri „EZ-a“, kako je utvrđeno u članku 18., kriteriji koji nacionalna tijela za sigurnost mogu provjeriti s namjenom izdavanja dozvole za stavljanje u promet mogu se odnositi samo na:

- tehničku kompatibilnost dotičnih podsustava vozila i njihova sigurna integracija u skladu s člankom 15. stavkom 1.

- tehničku kompatibilnost vozila i dotične mreže

- nacionalna pravila koja se primjenjuju na otvorena pitanja

- nacionalna pravila koja se primjenjuju na posebne slučajeve, koji su jasno naznačeni u mjerodavnim TSI-jima.

Članak 23.

Dodatne dozvole za stavljanje u promet vozila koja su u skladu s TSI-jima

1. Vozila koja su u potpunosti u skladu s TSI-jima koji obuhvaćaju sve aspekte odgovarajućih podsustava bez posebnih slučajeva i bez otvorenih pitanja koja se izričito odnose na tehničku kompatibilnost između vozila i mreže, ne podliježu dodatnim dozvolama za stavljanje u promet, sve dok ta vozila voze na mrežama država članica, koje su usklađene s TSI-jima ili pod uvjetima utvrđenim u odgovarajućim TSI-jima.

2. U slučaju vozila koja se stavljaju u promet u skladu s člankom 22., ali koja nisu obuhvaćena stavkom 1., države članice odlučuju jesu li potrebne dodatne dozvole na njihovom području. U tom se slučaju primjenjuju stavci 3. do 7.

3. Podnositelj zahtjeva podnosi nacionalnom tijelu za sigurnost dokumentaciju o vozilu ili tipu vozila i njegovu predviđenu uporabu na mreži. Dokumentacija mora sadržavati sljedeće informacije:

(a) dokaz da je stavljanje u promet vozila odobreno u drugoj državi članici u skladu s člankom 22.;

(b) primjerak tehničke dokumentacije, kako je navedeno u Prilogu VI. To u slučaju vozila opremljenih uređajima za snimanje podataka uključuje informacije o postupku prikupljanja podataka i omogućuje očitavanja i vrednovanja podataka, ukoliko ti podaci nisu usklađeni s odgovarajućim TSI-jem;

(c) evidenciju u kojoj je prikazana povijest održavanja vozila, i tamo gdje je to primjereno, tehničke izmjene koje su izvedene nakon dobivanja dozvole;

(d) dokaz o tehničkim i radnim značajkama, koji dokazuje da je vozilo kompatibilno s infrastrukturama i stabilnim postrojenjima, uključujući klimatske uvjete, sustav napajanja energijom, sustav upravljanja, nadzora i signalizacije, širinu kolosijeka i tovarni profil infrastrukture, najveće dopušteno osovinsko opterećenje i ostala ograničenja mreže.

4. Kriteriji koje je provjerilo nacionalno tijelo za sigurnost mogu se odnositi samo na:

- tehničku kompatibilnost između vozila i dotične mreže, uključujući nacionalne propise koji se primjenjuju na otvorena pitanja koja su potrebna radi osiguravanja te kompatibilnosti

- nacionalna pravila koja se primjenjuju na posebne slučajeve koji su jasno naznačeni u relevantnim TSI-jima.

5. Nacionalno tijelo za sigurnost može zahtijevati da mu se predaju dodatne informacije, da se provedu analize rizika u skladu s člankom 6. stavkom 3. točkom (a) Direktive 2004/49/EZ ili da se provedu ispitivanja na mreži kako bi se provjerili kriteriji iz stavka 4. Međutim, nakon donošenja referentnog dokumenta iz članka 27. ove Direktive, nacionalno tijelo za sigurnost može provesti takvu provjeru samo na temelju nacionalnih pravila koja se odnose na skupinu B ili C iz tog dokumenta.

6. Nakon savjetovanja s podnositeljem zahtjeva, nacionalno tijelo za sigurnosti može utvrditi opseg i sadržaj dodatnih informacija, analizu rizika i tražena ispitivanja. Upravitelj infrastrukture, nakon savjetovanja s podnositeljem zahtjeva, jamči provođenje svih ispitivanja u roku od tri mjeseca nakon zahtjeva podnositelja. Po potrebi, nacionalno tijelo za sigurnost poduzima korake kojima jamči provođenje ispitivanja.

7. Svi zahtjevi za dozvolu za stavljanje u promet, koji su podneseni u skladu s ovim člankom, podliježu odluci nacionalnog tijela za sigurnost, koja se mora donijeti čim je prije moguće, a najkasnije:

(a) dva mjeseca nakon podnošenja dokumentacije iz stavka 3.;

(b) tamo gdje je primjereno, mjesec dana nakon podnošenja dodatnih podataka koje je zatražilo nacionalno tijelo za sigurnost;

(c) tamo gdje je primjereno, mjesec dana nakon podnošenja rezultata svih ispitivanja koje je zahtijevalo nacionalno tijelo za sigurnost.

Članak 24.

Prva dozvola za stavljanje u promet vozila koja nisu u skladu s TSI-jem

1. Ovaj se članak primjenjuje na vozila koja nisu u skladu sa svim mjerodavnim važećim TSI-jima u trenutku stavljanja u promet, uključujući i vozila koja podliježu odstupanju, ili ako znatan dio ključnih zahtjeva nije utvrđen u jednom ili više TSI-ja.

2. Nacionalno tijelo za sigurnost dodjeljuje prvu dozvolu na sljedeći način:

- za tehničke aspekte obuhvaćene TSI-jem, ako postoje, primjenjuje se postupak provjere „EZ-a“

- za ostale tehničke aspekte primjenjuju se nacionalni propisi kako su prijavljeni u skladu s člankom 17. stavkom 3. ove Direktive i člankom 8. Direktive 2004/49/EZ.

Prva dozvola je valjana samo na mreži države članice koja ju dodjeljuje.

Članak 25.

Dopunske dozvole za stavljanje u promet vozila koja nisu u skladu s TSI-jima

1. U slučaju vozila koja su dobila dozvolu za stavljanje u promet u jednoj državi članici u skladu s člankom 21. stavkom 12. ili člankom 24., ostale države članice odlučuju u skladu s ovim člankom jesu li potrebne dopunske dozvole za stavljanje u promet na njihovom području.

2. Podnositelj zahtjeva podnosi nacionalnom tijelu za sigurnost dokumentaciju o vozilu ili tipu vozila zajedno s detaljima njegove predviđene uporabe na mreži. Dokumentacija mora sadržavati sljedeće informacije:

(a) dokaz da je stavljanje u promet vozila odobreno u drugoj državi članici, zajedno s dokumentacijom o postupku koji je primijenjen radi dokazivanja da vozilo ispunjava važeće sigurnosne zahtjeve, uključujući, tamo gdje je to primjenjivo, podatke o dozvoljenim ili dodijeljenim odstupanjima u skladu s člankom 9.;

(b) tehničku dokumentaciju, plan održavanja i radne značajke. To u slučaju vozila opremljenih uređajima za snimanje podataka uključuje informacije o postupku prikupljanja podataka i omogućuje očitavanja i vrednovanja podataka, kako je utvrđeno u članku 20. stavku 2. točki (c) Direktive 2004/49/EZ;

(c) evidenciju u kojoj je prikazana povijest održavanja vozila, i tamo gdje je to primjereno, tehničke izmjene koje su izvedene nakon izdavanja dozvole;

(d) dokaz o tehničkim i radnim značajkama, kojim se dokazuje da je vozilo kompatibilno s infrastrukturama i stabilnim postrojenjima, uključujući klimatske uvjete, sustav napajanja

energijom, sustav upravljanja, nadzora i signalizacije, širinu kolosijeka i tovarni profil infrastrukture, najveće dopušteno osovinsko opterećenje i ostala ograničenja mreže.

3. Nacionalno tijelo za sigurnost ne može dovoditi u pitanje podatke iz stavka 2. točkaka (a) i (b), osim u koliko, ne dovodeći u pitanje članak 16., uspije dokazati postojanje znatnog rizika po sigurnost. Nakon donošenja referentnog dokumenta iz članka 27., nacionalno se tijelo za sigurnost po tom pitanju ne može pozivati na propise iz skupine A, navedene u tom dokumentu.

4. Nacionalno tijelo za sigurnost može zahtijevati da mu se predaju dodatne informacije, da se provedu analize rizika u skladu s člankom 6. stavkom 3. točkom (a) Direktive 2004/49/EZ ili da se provedu ispitivanja na mreži kako bi se provjerilo da su podaci iz stavka 2. točkaka (c) i (d) ovog članka sukladni s važećim nacionalnim propisima i da su prijavljeni Komisiji u skladu s člankom 8. Direktive 2004/49/EZ ili člankom 17. ove Direktive. Međutim, nakon donošenja referentnog dokumenta iz članka 27. ove Direktive, nacionalno tijelo za sigurnost može provesti takvu provjeru na temelju nacionalnih propisa koji se odnose na skupinu B ili C iz tog dokumenta.

Nakon savjetovanja s podnositeljem zahtjeva, nacionalno tijelo za sigurnosti može utvrditi opseg i sadržaj dodatnih informacija, analizu rizika i tražena ispitivanja. Upravitelj infrastrukture će, nakon savjetovanja s podnositeljem zahtjeva, dati sve od sebe da osigura provođenje svih ispitivanja u roku od tri mjeseca nakon zahtjeva podnositelja. Po potrebi, nacionalno tijelo za sigurnost poduzima korake kojima jamči provođenje ispitivanja.

5. Svi zahtjevi za dozvolu za stavljanje u promet, koji su podneseni u skladu s ovim člankom, podliježu odluci nacionalnog tijela za sigurnost, koja se mora donijeti čim je prije moguće, a najkasnije:

(a) četiri mjeseca nakon podnošenja dokumentacije iz stavka 2.;

(b) tamo gdje je primjereno, dva mjeseca nakon podnošenja dodatnih podataka ili analiza rizika koje je zatražilo nacionalno tijelo za sigurnost u skladu sa stavkom 4.;

(c) tamo gdje je primjereno, dva mjeseca nakon podnošenja rezultata svih ispitivanja koje je zahtijevalo nacionalno tijelo za sigurnost u skladu sa stavkom 4.

Članak 26.

Dozvole za tipove vozila

1. Države članice mogu izdavati dozvole za tipove vozila.

2. Međutim, ukoliko države članice odobre vozilo, one istovremeno odobravaju i tip vozila.

3. Država članica bez daljnje provjere odobrava vozilo koje je u skladu s već odobrenim tipom u toj državi članici, na temelju izjave o sukladnosti s tim tipom, koju podnosi podnositelj zahtjeva. Međutim, u slučaju promjene odgovarajućih odredbi u TSI-jima i nacionalnih pravila na temelju kojih je odobren tip vozila, države članice odlučuju ostaju li već odobrene dozvole za tip vozila i dalje važeće ili ih se mora obnoviti. Kriteriji koje nacionalno tijelo za sigurnost provjerava u slučaju obnavljanja dozvole tipa mogu se odnositi samo na izmijenjene propise. Obnavljanje dozvole tipa vozila ne utječe na već izdane dozvole vozila na temelju prethodno odobrenih tipova.

4. Obrazac izjave o sukladnosti tipa vozila donosi Komisija do 19. srpnja 2009. na temelju nacрта koji je pripremila Agencija i u skladu s regulatornim postupkom iz članka 29. stavka 3.

5. Izjava o sukladnosti tipa vozila oblikuje se u skladu s:

(a) postupcima provjere odgovarajućih TSI-ja za vozila koja su u skladu s TSI-jima;

(b) postupcima provjere utvrđenim u modulima D ili E Odluke 93/465/EEZ za vozila koja nisu u skladu s TSI-jima. Tamo gdje je to primjereno, Komisija može donijeti ad hoc postupak provjere u skladu s regulatornim postupkom iz članka 29. stavka 3.

6. Podnositelj zahtjeva može istovremeno zatražiti dozvolu za tip vozila u više država članica istovremeno. U tom slučaju nacionalna tijela za sigurnost surađuju radi pojednostavljivanja postupka i svođenja upravnih aktivnosti na najmanju moguću mjeru.

7. Dozvole za tip vozila registriraju se u Europskom registru odobrenih tipova vozila iz članka 34. U tom se registru navodi država članica ili države članice u kojima je tip vozila odobren.

Članak 27.

Razvrstavanje nacionalnih propisa

1. Nacionalni se propisi radi pojednostavljivanja postupka izdavanja dozvola za stavljanje u promet vozila iz članka 25. razvrstavaju u skladu s Prilogom VII.

2. Ne dovodeći u pitanje članak 30. stavak 3., Agencija do 19. siječnja 2009. mora ponovno pregledati parametre utvrđene u odjeljku 1. Priloga VII. i dati Komisiji preporuke koje smatra odgovarajućim.

3. Agencija priprema preporuku za referentni dokument, koji će unakrsno upućivati na sve nacionalne propise koje države članice primjenjuju kod stavljanja vozila upromet. Nacionalna tijela za sigurnost pri tom zadatku surađuju s Agencijom.

4. Komisija na temelju preporuke Agencije i u skladu s regulatornim postupkom iz članka 29. stavka 3. donosi referentni dokument, kao i svaku odluku o njegovom ažuriranju.

POGLAVLJE VI.

PRIJAVLJENA TIJELA

Članak 28.

Prijavljena tijela

1. Države članice obavještavaju Komisiju i ostale države članice o tijelima koja su odgovorna za provođenje postupka ocjenjivanja sukladnosti ili prikladnosti za uporabu iz članka 13. i postupka provjere iz članka 18., pri čemu navode područje odgovornosti za svako tijelo i identifikacijske brojeve prethodno dobivene od Komisije. Komisija objavljuje u Službenom listu Europske unije popis tijela, njihove identifikacijske brojeve i područja odgovornosti, te taj popis ažurira.

2. Države članice pri ocjenjivanju tijela koja prijavljuju primjenjuju kriterije utvrđene u Prilogu VIII. Smatra se da tijela koja ispunjavaju kriterije ocjenjivanja koja su utvrđena u odgovarajućim europskim standardima, ispunjavaju navedene kriterije.

3. Država članica oduzima dozvolu od tijela koje više ne ispunjava kriterije iz Priloga VIII. Ona o tome bez odlaganja obavještava Komisiju i ostale države članice.

4. Ukoliko država članica ili Komisija smatraju da tijelo koje je prijavila druga država članica ne ispunjava kriterije iz Priloga VIII., Komisija se savjetuje s dotičnim stranama. Komisija obavještava dotičnu državu članicu o promjenama koje su potrebne kako bi prijavljeno tijelo zadržalo status koji mu je dodijeljen.

5. Komisija osniva koordinacijsku skupinu prijavljenih tijela (u daljnjem tekstu: koordinacijska skupina), koja raspravlja o svim pitanjima koja se odnose na primjenu postupaka ocjene sukladnosti ili prikladnosti za uporabu iz članka 13., te postupka provjere iz članka 18., ili na primjenu odgovarajućih TSI-ja. Predstavnici država članica mogu sudjelovati u radu koordinacijske skupine kao promatrači.

Komisija i promatrači obavještavaju odbor iz članka 29. o obavljenim zadacima u okviru koordinacijske skupine. Kada je to primjereno, Komisija predlaže mjere potrebne za rješavanje problema. Tamo gdje je to potrebno, koordinacija prijavljenih tijela provodi se u skladu s člankom 30. stavkom 4.

6. U prvom od izvješća iz članka 39. također se ocjenjuje provedba kriterija utvrđenih u Prilogu VIII., i ako bude potrebno, predlažu odgovarajuće mjere.

POGLAVLJE VII.

ODBOR I PROGRAM RADA

Članak 29.

Postupak odbora

1. Komisiji pomaže odbor osnovan prema članku 21. Direktive 96/48/EZ (u daljnjem tekstu: odbor).

2. Kada se bude upućivalo na ovaj stavak, primjenjuju se članci 3. i 7. Odluke 1999/468/EZ, uzimajući u obzir odredbe njezinog članka 8.

3. 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.

4. Kada se bude upućivalo na ovaj stavak, primjenjuju se članak 5.a stavci 1. do 4. i članak 7. Odluke 1999/468/EZ, uzimajući u obzir odredbe njezinog članka 8.

5. Kada se bude upućivalo na ovaj stavak, primjenjuju se članak 5.a stavci 1., 2., 4. i 6. i članak 7. Odluke 1999/468/EZ, uzimajući u obzir odredbe njezinog članka 8.

Članak 30.

Dodatni zadaci

1. Komisija može odboru predložiti bilo kakvo pitanje vezano uz provedbu ove Direktive. Ako bude potrebno, Komisija donosi preporuku za provedbu u skladu sa savjetodavnim postupkom iz članka 29. stavka 2.
2. Odbor može raspravljati o svakom pitanju koje se odnosi na interoperabilnost željezničkog sustava, uključujući i pitanja u vezi s interoperabilnošću između željezničkog sustava unutar Zajednice i željezničkih sustava trećih zemalja.
3. Mjere koje su namijenjene izmjenama i dopunama elemenata ove Direktive, koji nisu ključni elementi i koji se odnose na prilagodbu Priloga II. do IX., donose se u skladu s regulatornim postupkom uz pregled iz članka 29. stavka 4.
4. Ukoliko se pokaže potrebnim, odbor može osnovati radne skupine koje će mu pomagati u obavljanju zadataka, naročito s obzirom na koordiniranje prijavljenih tijela.

Članak 31.

Program rada

1. Komisija izrađuje program rada uzimajući u obzir proširenje područja primjene iz članka 8., izmjene i dopune TSI-ja iz članka 6. stavka 1. i ostale obveze koje su joj dodijeljene ovom Direktivom. Komisija obavještava odbor u cijelosti i uključuje ga u izradu i ažuriranje programa.
2. Program rada sastoji se od sljedećih faza:
 - (a) razvoja na temelju nacрта modela željezničkog sustava Zajednice, koji je pripremila Agencija na temelju popisa podsustava (Prilog II.), kako bi se zajamčila sukladnost između TSI-ja; taj model mora naročito uključivati različite komponente sustava i njihova sučelja i služiti kao referentni okvir za utvrđivanje područja uporabe svakog TSI-ja;
 - (b) razvoja modela strukture za izradu TSI-ja;
 - (c) razvoja metode za analizu troškova i koristi rješenja predviđenih u TSI-jima;
 - (d) donošenje mandata potrebnih za izradu TSI-ja;
 - (e) utvrđivanje osnovnih parametara za svaki TSI;
 - (f) odobrenje nacрта programa za standardizaciju;
 - (g) upravljanje prijelaznim razdobljem između datuma stupanja na snagu Direktive 2004/50/EZ i objavljivanja TSI-ja, uključujući donošenje referentnog sustava spomenutog u članku 36.

POGLAVLJE VIII.

REGISTRI MREŽE I VOZILA

Članak 32.

Sustav numeriranja vozila

1. Svako vozilo koje se stavlja u promet u željezničkom sustavu Zajednice ima europski broj vozila (EBV), koji mu se dodjeljuje pri izdavanju prve dozvole za stavljanje u promet.
2. Podnositelj zahtjeva za prvu dozvolu je odgovoran za označivanje dotičnog vozila EBV-om koji mu je dodijeljen.
3. EBV se utvrđuje u TSI-ju za odvijanje i upravljanje prometom.
4. Vozilu se EBV dodjeljuje samo jedanput, ukoliko nije drukčije utvrđeno u TSI-ju za odvijanje i upravljanje prometom.
5. Bez obzira na stavak 1. u slučaju vozila kojim promet obavljaju ili namjeravaju obavljati iz ili u treće zemlje, u kojima je širina kolosijeka drukčija od one na glavnoj željezničkoj mreži unutar Zajednice, države članice mogu dozvoliti promet vozilima koja su jasno označena na temelju različitog sustava šifriranih oznaka.

Članak 33.

Nacionalni registri vozila

1. Svaka država članica vodi registar vozila koja su odobrena na njezinom području. Taj registar mora ispunjavati sljedeće kriterije:

(a) mora ispunjavati zajedničke specifikacije iz stavka 2.;

(b) mora ga ažurirati tijelo koje je neovisno od svih željezničkih prijevoznika;

(c) mora biti dostupno tijelima nadležnim za sigurnost i istražnim tijelima iz članaka 16. i 21. Direktive 2004/49/EZ; on također mora biti dostupan, kao odgovor na svaki utemeljen zahtjev, regulatornim tijelima iz članka 30. Direktive 2001/14/EZ, Agenciji, željezničkom prijevozniku i upraviteljima infrastrukture, kao i onim osobama ili organizacijama koji vozila registriraju ili koje su navedene u registru.

2. Zajedničke specifikacije za registar donose se u skladu s regulatornim postupkom iz članka 29. stavka 3. i na temelju nacrti specifikacija koje je pripremila Agencija. Ti nacrti specifikacija obuhvaćaju sadržaj, oblik podataka, funkcionalnu i tehničku arhitekturu, način rada, uključujući načine razmjene podataka te pravila za unošenje i pretraživanje podataka. Za svako vozilo u registru su navedeni najmanje sljedeći podaci:

(a) EBV;

(b) upućivanja na izjavu o provjeri „EZ-a“ i tijelo koje ju je izdalo;

(c) upućivanja na Europski registar odobrenih tipova vozila iz članka 34.;

(d) podatke o vlasniku i upravitelju vozila;

(e) ograničenja u vezi s načinom uporabe vozila;

(f) subjekt koji je odgovoran za održavanje.

3. Vlasnik registracije nadležnom tijelu svake države članice u kojoj je vozilo odobreno, odmah prijavljuje svaku promjenu podataka unesenih u nacionalni registar vozila, uništenje vozila ili svoju odluku da vozilo više ne registrira.

4. Sve dok nacionalni registri vozila država članica ne budu povezani, svaka država članica ažurira svoj registar promjena koje je u svoj registar unijela druga država članica, s obzirom na podatke koji je se tiču.

5. U slučaju vozila koja su stavljena u promet prvi puta u trećoj zemlji i koja su u državi članici dobila dozvolu za stavljanje u promet na njezinom teritoriju, država članica jamči da se podaci navedeni u stavcima 2. točkama (d) do (f) mogu dobiti iz nacionalnog registra vozila. Podaci iz stavka 2. točke (f) se mogu zamijeniti podacima od kritične važnosti za sigurnost, a koji se odnose na program održavanja.

Članak 34.

Europski registar odobrenih tipova vozila

1. Agencija uspostavlja i vodi registar tipova vozila odobrenih u državama članicama za stavljanje u promet na željezničkoj mreži Zajednice. Registar mora ispunjavati sljedeće kriterije:

- (a) mora biti javan i dostupan u elektroničkom obliku;
- (b) mora ispunjavati zajedničke specifikacije iz stavka 4.;
- (c) mora biti povezan sa svim nacionalnim registrima vozila.

2. Taj registar mora obuhvaćati sljedeće detalje o svakom tipu vozila:

- (a) tehničke značajke tipa vozila, kako su naznačene u odgovarajućim TSI-jima;
- (b) naziv proizvođača;
- (c) datume, upućivanja i države članice koje dodjeljuju kasnije dozvole za taj tip vozila, uključujući i sva ograničenja ili povlačenja.

3. Kada se u državi članici dodijeli, izmijeni, privremeno oduzme ili ukine dozvola za tip, nacionalno tijelo za sigurnost te države članice o tome obavještava Agenciju kako bi ona mogla ažurirati registar.

4. Zajedničke specifikacije za registar donose se u skladu s regulatornim postupkom iz članka 29. stavka 3. i na temelju nacrti specifikacija koje je pripremila Agencija. Ti nacrti specifikacija obuhvaćaju sadržaj, oblik podataka, funkcionalnu i tehničku arhitekturu, način rada i pravila za unošenje i pretraživanje podataka.

Članak 35.

Registar infrastrukture

1. Svaka država članica osigurava objavljivanje i ažuriranje registra infrastrukture na temelju ciklusa revizije iz stavka 2. U tom se registru navode glavne značajke svakog podsustava ili

dijela podustava koji je uključen (npr. osnovni parametri) te njihova povezanost sa značajkama utvrđenim u skladu s važećim TSI-jima. U tom se smislu u svakom TSI-ju točno navodi koji podaci moraju biti uključeni u registar infrastrukture.

2. Agencija priprema nacrt specifikacija o tom registru s obzirom na prikazivanje i format, njegov ciklus revizije i upute za uporabu, uzimajući u obzir odgovarajuće prijelazno razdoblje za infrastrukture koje su stavljene u promet prije stupanja na snagu ove Direktive. Komisija donosi specifikacije u skladu s regulatornim postupkom iz članka 29. stavka 3.

POGLAVLJE IX.

PRIJELAZNE ODREDBE

Članak 36.

Nacrt referentnih sustava

1. Na temelju informacija država članica prema člancima 3. i 12. Uredbe (EZ) br. 881/2004 i na temelju podataka koje su države članice prijavile u skladu s člankom 17. stavkom 3. ove Direktive, na temelju tehničke dokumentacije struke i tekstova mjerodavnih međunarodnih sporazuma, Agencija priprema nacrt referentnog sustava tehničkih propisa kojima se jamči sadašnji stupanj interoperabilnosti mreža i vozila, koji će biti donesen unutar područja primjene ove Direktive, kako je utvrđeno u članku 1. ove Direktive. Ukoliko bude potrebno, Komisija donosi referentni sustav u skladu s regulatornim postupkom iz članka 29. stavka 3. ove Direktive.

2. Nakon donošenja tog referentnog sustava, države članice obavještavaju Komisiju o svojoj namjeri da na svom području donesu nacionalne odredbe ili izrade projekt koji odstupa od referentnog sustava.

POGLAVLJE X.

ZAVRŠNE ODREDBE

Članak 37.

Utemeljenost

U svakoj se odluci donesenoj na temelju ove Direktive u vezi s ocjenjivanjem sukladnosti ili prikladnosti za uporabu čimbenika interoperabilnosti, pregleda podsustava koji sačinjavaju željeznički sustav i svakoj odluci donesenoj na temelju članka 7., 12., 14. i 19. detaljno navode razlozi na kojima se temelji. O njoj se, što je prije moguće, obavještava dotična strana, zajedno s navođenjem pravnih lijekova koji postoje prema važećem zakonu u dotičnoj državi članici te o rokovima za njihovu uporabu.

Članak 38.

Prenošenje

1. Države članice donose potrebne zakone i druge propise kako bi se uskladili s člankom 1., člankom 2., člankom 4. stavkom 2., člankom 5. stavcima 2., 5., 6. i 8., člankom 6. stavcima 1., 2., 3., 9. i 10., člancima 7., 8. i 9., člankom 11. stavcima 4. i 5., člankom 12., člankom 13.

stavkom 5., člancima 15., 16. i 17., člankom 18. stavcima 1., 2., 4. i 5., člankom 19. stavkom 3., člancima 20. do 27., člankom 28. stavcima 4. i 6., člancima 32. do 35. i Prilozima I. do IX. najkasnije do 19. srpnja 2010. One bez odlaganja Komisiji priopćavaju tekst tih mjera.

Kada države članice budu donosile ove mjere, te će mjere prilikom njihove službene objave sadržavati uputu na ovu Direktivu ili će se uz njih navesti takva uputa. Načine toga upućivanja predvidjet će države članice. Države članice će Komisiji dostaviti tekst glavnih odredaba nacionalnog prava, koji će donijeti u području na koje se odnosi ova Direktiva.

2. Obveza prenošenja u svoje zakonodavstvo i provedba Poglavlja IV., V., VII. i VIII. ove Direktive ne odnosi se na Republiku Cipar i Republiku Maltu sve dok se na njihovom području ne uspostavi željeznički sustav.

Međutim, čim javni ili privatni subjekt podnese službeni zahtjev za izgradnjom željezničke pruge, kojom će upravljati jedno ili više željezničkih prijevoznika, dotična država članica u roku od godinu dana od primitka zahtjeva priprema zakonodavstvo za provedbu poglavlja iz prvog podstavka.

Članak 39.

Izvješća i informacije

1. Komisija svake tri godine i po prvi puta 19. srpnja 2011. obavještava Europski parlament i Vijeće o postignutom napretku prema ostvarivanju interoperabilnosti željezničkog sustava. To izvješće također mora sadržavati analizu slučaja iz članka 9.

2. Komisija do 19. srpnja 2013. mora objaviti izvješće, koje uključuje analizu primjene Poglavlja V. i napredaka u području uzajamnog odobravanja vozila u Zajednici u smislu dužine i troškova postupaka za podnositelje zahtjeva. Tamo gdje je to primjereno, izvješće također mora sadržavati ocjenu učinka različitih opcija na daljnje postupke pojednostavljivanja, koji se odnose na odobravanje vozila. U tom se slučaju mora analizirati nekoliko opcija koje se odnose na suradnju između nacionalnih tijela za sigurnost i Agencije.

3. Agencija izrađuje i redovito ažurira instrument kojim je moguće, na zahtjev države članice ili Komisije, načiniti pregled stupnja interoperabilnosti željezničkog sustava. Taj instrument koristi informacije koje su dostupne u registrima predviđenim u člancima 33., 34. i 35.

Članak 40.

Stavljanje izvan snage

Direktive 96/48/EZ i 2001/16/EZ se stavljaju izvan snage 19. srpnja 2010., ne dovodeći u pitanje obveze država članica u pogledu rokova za prijenos tih Direktiva u nacionalno zakonodavstvo i njihovu primjenu.

Upućivanja na Direktive koje su stavljene izvan snage smatraju se upućivanjima na ovu Direktivu i tumače se u skladu s korelacijskom tablicom iz Priloga XI.

Članak 14. Direktive 2004/49/EZ stavlja se izvan snage 19. srpnja 2008.

Članak 41.

Stupanje na snagu

Ova Direktiva stupa na snagu dan nakon objave u *Službenom listu Europske unije*.

Članak 42.

Adresati

Ova je Direktiva upućena državama članicama.

Sastavljeno u Strasbourgu 17. lipnja 2008.

Za Europski parlament

Predsjednik

H.-G. PÖTTERING

Za Vijeće

Predsjednik

A. LENARČIČ

PRILOG I.

PODRUČJE PRIMJENE

1. Transeuropski konvencionalni željeznički sustav

1.1. Mreža

Mreža transeuropskog konvencionalnog željezničkog sustava je mreža konvencionalnih pruga transeuropske prometne mreže utvrđene u Odluci br. 1692/96/EZ.

U smislu ove Direktive ta se mreža može podijeliti na sljedeće kategorije:

- pruge namijenjene putničkom prometu
- pruge namijenjene mješovitom prometu (prijevoz putnika i tereta)
- pruge posebno projektirane ili modernizirane za teretni promet
- čvorišta putničkog prometa
- čvorišta teretnog prometa, uključujući intermodalne terminale
- pruge koje povezuju gore spomenute komponente.

Ta mreža uključuje sustave za upravljanje prometom, sustave praćenja i navigacije, tehničke instalacije za obradu podataka i telekomunikaciju predviđene za putnički i teretni promet na velike udaljenosti na mreži radi jamčenja sigurnog i usklađenog odvijanja prometa na mreži i učinkovitog upravljanja prometom.

1.2. Vozila

Transeuropski konvencionalni željeznički sustav uključuje sva vozila koja će vjerojatno obavljati promet čitavom transeuropskom konvencionalnom željezničkom mrežom ili dijelom te mreže, uključujući:

- vlakove s motorima s unutarnjim sagorijevanjem na vlastiti pogon ili električne vlakove
- vučna vozila s motorima s unutarnjim sagorijevanjem ili električna vučna vozila
- putničke vagone
- teretne vagone, uključujući vozila namijenjena prijevozu kamiona.

Mobilna željeznička oprema za izgradnju i održavanje infrastrukture može biti uključena.

Svaka od gore spomenutih kategorija može se podijeliti na:

- vozila za međunarodnu uporabu
- vozila za nacionalnu uporabu.

2. Transeuropski željeznički sustav velikih brzina

2.1. Mreža

Mreža transeuropskog željezničkog sustava velikih brzina je mreža pruga velikih brzina transeuropske prometne mreže utvrđene u Odluci br. 1692/96/EZ.

Pruge velikih brzina uključuju:

- posebno izgrađene pruge za velike brzine opremljene za brzine uglavnom od 250 km/h ili veće
- posebno modernizirane pruge za velike brzine opremljene za brzine reda od oko 200 km/h
- posebno modernizirane pruge za velike brzine koje imaju posebne značajke uslijed topografskih, reljefnih ili urbanističkih ograničenja, na kojima se brzina mora prilagoditi u svakom posebnom slučaju. Ta kategorija također 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.

Ta mreža uključuje upravljanje prometom, sustave praćenja i navigacije, tehničke naprave za obradu podataka i telekomunikaciju predviđene za promet na tim prugama radi jamčenja sigurnog i usklađenog prometa mrežom i učinkovitog upravljanja prometom.

2.2. Vozila

Transeuropski željeznički sustav velikih brzina uključuje vozila koja su predviđena za promet:

- brzinom od najmanje 250 km/h na prugama posebno izgrađenim za velike brzine, dok pod odgovarajućim okolnostima mogu omogućavati promet brzinom koja prelazi 300 km/h
- ili brzinom od oko 200 km/h na prugama iz odjeljka 2.1., tamo gdje su kompatibilna s razinama radnih karakteristika tih pruga.

Pored toga, vozila koja su projektirana za promet najvećom brzinom ispod 200 km/h i koja će vjerojatno obavljati promet na čitavoj transeuropskoj mreži velikih brzina ili jednim njezinim dijelom, ako su kompatibilna s razinama radnih karakteristika te mreže, moraju ispunjavati zahtjeve za sigurno odvijanje prometa u toj mreži. U tom smislu TSI-ji konvencionalnih vozila također utvrđuju zahtjeve za siguran promet konvencionalnih vozila na mrežama velikih brzina.

3. Kompatibilnost željezničkog sustava

Kakvoća željezničkog prijevoza u Europi ovisi, *inter alia*, o odličnoj kompatibilnosti značajki mreže (u najširem smislu, odnosno stabilnih postrojenja svih dotičnih podsustava) i značajki vozila (uključujući pokretne dijelove svih dotičnih podsustava). O toj kompatibilnosti ovise razina učinkovitosti, sigurnost, kakvoća prijevoza i troškovi.

4. Proširenje područja primjene

4.1. Podkategorije mreže i vozila

Područje primjene TSI-ja progresivno se proširuje na čitav željeznički sustav, kako je navedeno u članku 1. stavku 4. Radi postizanja troškovne učinkovitosti interoperabilnosti sve kategorije mreže i vozila iz ovog Priloga po potrebi treba razdijeliti na podkategorije. Ukoliko bude potrebno, funkcionalne i tehničke specifikacije iz članka 5. stavka 3. mogu se razlikovati s obzirom na podkategoriju.

4.2. Kontrola troškova

Pri analizi troškova i koristi predloženih mjera u obzir se uzima, između ostalog i sljedeće:

- cijena predložene mjere
- koristi proširenja područja primjene interoperabilnosti na određene podkategorije mreža i vozila
- smanjenje troškova kapitala i davanja zbog ekonomije opsega i boljeg korištenja vozila
- smanjenje troškova ulaganja te održavanja/oprerativnih troškova zbog povećane konkurencije među proizvođačima i poduzećima za održavanje
- koristi po okoliš, zbog tehničkih poboljšanja željezničkog sustava
- povećanje sigurnosti prometa.

Pored toga, ova će ocjena ukazati na vjerojatan utjecaj svih uključenih operatora i gospodarskih subjekata.

PRILOG II.

PODSUSTAVI

1. Popis podsustava

U smislu ove Direktive, sustav koji čini željeznički sustav može se podijeliti na sljedeće podsustave:

(a) konstrukcijska područja:

- infrastruktura
- energija
- upravljanje, nadzor i signalizacija
- željeznička vozila

(b) funkcionalna područja:

- odvijanje i upravljanje prometom
- održavanje

- telematske aplikacije za putnički i teretni promet.

2. Opis podsustava

Za svaki podsustav ili dio podsustava, Agencija pri izradi određenog nacrtu TSI-ja predlaže popis čimbenika i aspekata koji se odnose na interoperabilnost.

Ne dovodeći u pitanje izbor aspekata i čimbenika koji se odnose na interoperabilnost ili redoslijed kojim će podlijegati TSI-jima, podsustavi naročito uključuju:

2.1. Infastrukturu:

Tračnice, skretnice, građevinske konstrukcije (mostovi, tuneli itd.), pripadajuća infrastruktura na postajama (peroni, područja pristupa, uključujući poštivanje potreba osoba s ograničenom pokretljivošću itd.), sigurnosna i zaštitna oprema.

2.2. Energiju:

Elektrifikacijski sustav, uključujući kontaktnu mrežu i dijelove opreme za mjerenje potrošnje električne energije u vozilu.

2.3. Upravljanje, nadzor i signalizaciju:

Sva oprema koja je potrebna za osiguranje sigurnosti, upravljanja i nadzora vožnje vlakova kojima je odobreno obavljanje prometa na mreži.

2.4. Odvijanje i upravljanje prometom:

Postupci i dodatna oprema koja omogućuje usklađen rad različitih konstrukcijskih podsustava kako pri uobičajenom radu, tako i pri radu u otežanim uvjetima, uključujući naročito osposobljavanje za vožnju vlakova i vožnju vlakova, planiranje i upravljanje prometom.

Stručna osposobljenost koja bi mogla biti potrebna za izvođenje prekograničnog prometa.

2.5. Telematski uređaje:

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

(a) uređaji za putnički promet, uključujući sustave davanja informacija putnicima prije i tijekom putovanja, sustavi rezervacija i plaćanja, upravljanje prtljagom i upravljanje povezivanja vlakova s drugim načinima prijevoza;

(b) uređaji za teretni promet, uključujući informacijske sustave (nadzor tereta i vlakova u realnom vremenu), ranžirni sustavi i sustavi raspodjele vlakova, sustavi rezervacije, plaćanja i fakturiranja, upravljanje povezivanja s drugim načinima prijevoza i izrada pratećih dokumenata u elektroničkom obliku.

2.6. Željeznička vozila

Konstrukcija, sustav vođenja i nadzora za svu opremu vlakova, uređaje za oduzimanje struje, vuča i uređaji za pretvaranje električne energije, naprave za kočenje, naprave za priključivanje vagona, pogonski mehanizmi (podvozje vagona, osovine itd.) i ovjes, vrata, sučelja čovjek/stroj (vozač, osoblje u vlaku i putnici, uključujući potrebe osoba s ograničenom

pokretljivošću), pasivne ili aktivne sigurnosne naprave i pomagala, koja su potrebna za zdravlje putnika i osoblja u vlaku.

2.7. Održavanje:

Postupci, vezana oprema, logistički centri za održavanje i rezerve, koji pružaju obvezno korektivno i preventivno održavanje kako bi se zajamčila interoperabilnost željezničkog sustava i potrebne radne karakteristike.

PRILOG III.

KLJUČNI ZAHTJEVI

1. Opći zahtjevi

1.1. Sigurnost

1.1.1. Projektiranje, izgradnja ili sastavljanje, održavanje i nadzor nad komponentama od ključnog značaja za sigurnost i naročito komponenta koje su uključene u vožnju moraju jamčiti sigurnost na razini koja odgovara ciljevima utvrđenima za mrežu, uključujući posebne oslabljene uvjete.

1.1.2. Parametri za kontakt kotač/tračnica moraju ispunjavati zahtjeve stabilnosti potrebne za osiguranje sigurne vožnje najvećom dopuštenom brzinom. Parametri opreme za kočenje moraju jamčiti mogućnost zaustavljanja unutar zaustavnog puta pri najvećoj dozvoljenoj brzini.

1.1.3. Komponente koje se koriste moraju podnijeti sva uobičajena ili iznimna opterećenja, koja su utvrđena tijekom njihovog rada. Posljedice slučajnih ispada za sigurnost moraju biti ograničene odgovarajućim mjerama.

1.1.4. Projektiranje stabilnih postrojenja i željezničkih vozila te izbor korištenog materijala mora biti takav da u slučaju požara ograničava nastanak, širenje i učinke vatre i dima.

1.1.5. Sve naprave koje su namijenjene rukovanju korisnika moraju biti projektirane tako da ne ugrožavaju sigurno rukovanje napravama, niti zdravlje i sigurnost korisnika kada se upotrebljavaju na predviđeni način koji nije u skladu s objavljenim uputama.

1.2. Pouzdanost i dostupnost

Nadzor i održavanje stabilnih i pokretnih dijelova, koji su uključeni u vožnju vlaka moraju se organizirati, izvesti i kvantificirati na takav način da se njihov rad održi pod predviđenim uvjetima.

1.3. Zdravlje

1.3.1. Materijali za koje je vjerojatno da zbog načina uporabe predstavljaju opasnost po zdravlje onih koji im imaju pristup, ne smiju se upotrebljavati u vlakovima i na željezničkoj infrastrukturi.

1.3.2. Ti se materijali moraju izabirati, postavljati i koristiti na takav način da se ograniči emisija štetnih i opasnih dimova i plinova, naročito u slučaju požara.

1.4. Zaštita okoliša

1.4.1. Učinak uspostavljanja i rada željezničkog sustava na okoliš mora se ocijeniti i uzeti u obzir u fazi projektiranja sustava u skladu s važećim odredbama Zajednice.

1.4.2. Materijali koji se koriste u vlakovima i na infrastrukturi moraju sprečavati emisiju dimova ili plinova koji su štetni i opasni za okoliš, naročito u slučaju požara.

1.4.3. Željeznička vozila i sustavi za napajanje energijom moraju biti projektirani i proizvedeni na takav način da budu elektromagnetski kompatibilni s instalacijama, opremom i javnim ili privatnim mrežama s kojima dolaze u doticaj.

1.4.4. Pri radu željezničkog sustava moraju se poštivati postojeći propisi o zagađenju bukom.

1.4.5. Rad željezničkog sustava ne smije uzrokovati nedopuštenu razinu vibracija tla za aktivnosti i područja u blizini infrastrukture i pri uobičajenom stanju održavanja.

1.5. Tehnička usklađenost

Tehničke značajke infrastrukture i stabilnih postrojenja moraju biti uzajamno usklađene i sa značajkama vlakova koji će se koristiti u željezničkom sustavu.

Ukoliko se pokaže da je na određenim dijelovima mreže teško postići sukladnost s tim značajkama, moguće je primijeniti privremena rješenja, koja jamče kompatibilnost u budućnosti.

2. Posebni zahtjevi za svaki podsustav

2.1. Infrastruktura

2.1.1. Sigurnost

Potrebno je poduzeti odgovarajuće mjere za sprečavanje pristupa postrojenjima ili neželjenog ulaska u postrojenja.

Potrebno je poduzeti mjere za ograničavanje opasnosti kojima su izložene osobe, naročito dok vlakovi prolaze kroz kolodvore.

Infrastruktura kojoj javnost ima pristup mora biti projektirana i izgrađena tako da ograničava sve opasnosti za sigurnost ljudi (stabilnost, požar, pristup, evakuacija, peroni itd.)

Potrebno je donijeti odgovarajuće odredbe kako bi se u obzir uzeli posebni sigurnosni uvjeti u vrlo dugačkim tunelima i vijaduktima.

2.2. Energija

2.2.1. Sigurnost

Rad sustava napajanja energijom ne smije ugrožavati sigurnost vlakova i osoba (korisnika, osoblja, osoba koji 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 koriste moraju:

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

2.3. Upravljanje, nadzor i signalizacija

2.3.1. Sigurnost

Postrojenja i postupci upravljanja, nadzora i signalizacije koji se koriste moraju omogućiti vlakovima vožnju na stupnju sigurnosti koji odgovara utvrđenim ciljevima za mrežu. Sustavi upravljanja, nadzora i signalizaciju moraju i dalje jamčiti siguran prolazak vlakova koji imaju dozvolu za promet u oslabljenim uvjetima.

2.3.2. Tehnička kompatibilnost

Sva nova infrastruktura i sva nova željeznička vozila koja su proizvedena ili razvijena nakon donošenja kompatibilnih sustava upravljanja, nadzora i signalizacije moraju biti prilagođena uporabi tih sustava.

Oprema za upravljanje, nadzor i signalizaciju koja je ugrađena u strojarnicu mora u posebnim uvjetima omogućiti uobičajenu vožnju čitavim željezničkim sustavom.

2.4. Željeznička vozila

2.4.1. Sigurnost

Konstrukcije željezničkih vozila i prijelaza između vozila moraju biti projektirane na takav način da u slučaju sudara ili iskakanja iz tračnica zaštite prostor za putnike i strojovođe.

Električna oprema ne smije ugrožavati sigurnost i rad postrojenja za upravljanje, nadzor i signalizaciju.

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

Potrebno je 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 i prateće osoblje da stupi u kontakt s njim.

Pristupna vrata moraju biti opremljena sustavom za otvaranje i zatvaranje, koji jamči sigurnost za putnike.

Moraju postojati izlazi u slučaju opasnosti koji moraju biti označeni.

Potrebno je donijeti 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, koji omogućuje komunikaciju između osoblja u vlaku i putnika.

2.4.2. Pouzdanost i dostupnost

Projekti najvažnije opreme te pogonske, vučne i opreme za kočenje i sustava upravljanja i nadzora moraju biti takvi da omogućue nastavak vožnje vlakova u posebnim oslabljenim uvjetima bez štetnih posljedica za opremu koja je i dalje u pogonu.

2.4.3. Tehnička kompatibilnost

Električna oprema mora biti kompatibilna s radom postrojenja za upravljanje, nadzor i signalizaciju.

U slučaju električne vuče, značajke uređaja za oduzimanje električne energije moraju biti takve da omogućuju promet vlakova unutar sustava za napajanje energijom željezničkog sustava.

Značajke željezničkih vozila moraju biti takve da omogućuju njihov promet na svakoj pruzi na kojoj je njihov promet predviđen, uzimajući u obzir odnosne klimatske uvjete.

2.4.4. Nadzor

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

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 dozvoljene razine ometanja s obzirom na najbliži okoliš.

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 koje su namijenjena.

2.6. Odvijanje i upravljanje prometom

2.6.1. Sigurnost

Usklađenost operativnih propisa za mrežu i osposobljenost strojovođa, osoblja u vlaku i osoblja u kontrolnim centrima mora biti takva da omogućuje sigurno odvijanje prometa, pri čemu je potrebno poštivati različite zahtjeve prekograničnog i domaćeg prometa.

Rad na održavanju te intervali, obuka i osposobljenost osoblja i osoblja u kontrolnim centrima te sustava osiguranja kvalitete, koji u kontrolnim centrima i centrima za održavanje uspostavljaju dotični prijevoznici, moraju jamčiti visoku razinu sigurnosti.

2.6.2. Pouzdanost i dostupnost

Radovi održavanja i razdoblja, obuka i osposobljenost osoblja i osoblja u kontrolnim centrima te sustava jamčenja kakvoće koji u kontrolnim centrima i centrima za održavanje uspostavljaju dotični prijevoznici, moraju jamčiti visoku razinu pouzdanosti i dostupnosti.

2.6.3. Tehnička kompatibilnost

Usklađenost operativnih propisa za mrežu i osposobljenost strojovođa i osoblja u vlaku i upravitelja prometa mora biti takva da omogućuje radnu učinkovitost željezničkog sustav, pri čemu je potrebno poštivati različite zahtjeve prekograničnog i domaćeg prometa.

2.7. Telematske aplikacije za teretni i putnički promet

2.7.1. Tehnička kompatibilnost

Ključni zahtjevi za telematske aplikacije jamče minimalnu kakvoću putničkog i teretnog prijevoza, naročito u smislu tehničke kompatibilnosti.

Potrebno je 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 komercijalnih podataka
- jednostavnog pristupa informacijama za korisnike.

2.7.2. Pouzdanost i dostupnost

Načini uporabe, upravljanje, ažuriranje i održavanje tih baza podataka, programske podrške i protokola razmjene podataka moraju zajamčiti učinkovitost tih sustava i kakvoću usluga.

2.7.3. Zdravlje

Sučelja između tih sustava i korisnika moraju ispunjavati minimalna pravila ergonomike i zaštite zdravlja.

2.7.4. Sigurnost

Za pohranjivanje ili prijenos informacija koje se tiču sigurnosti potrebno je osigurati odgovarajuće razine integriteta i pouzdanosti.

IZJAVA O SUKLADNOSTI «EZ-A» USKLAĐENOSTI I PRIKLADNOSTI ZA UPORABU ČIMBENIKA INTEROPERABILNOSTI

1. Čimbenici interoperabilnosti

Izjava «EZ-a» primjenjuje se na čimbenike interoperabilnosti koji su uključeni u interoperabilnost željezničkog sustava, kako je navedeno u članku 3. Ti čimbenici interoperabilnosti mogu biti:

1.1. Višenamjenski čimbenici

To su čimbenici koji nisu specifične za željeznički sustav i koji se kao takvi mogu koristiti i u drugim područjima.

1.2. Višenamjenski čimbenici s posebnim značajkama

To su čimbenici, koji kao takvi nisu specifični za željeznički sustav, ali koji mogu pokazati specifičnu učinkovitost kada se koriste u području željeznica.

1.3. Posebni čimbenici

To su čimbenici koji su posebni za uporabu u području željeznica.

2. Područje primjene

Izjava „EZ-a“ obuhvaća:

- ocjenu sukladnosti čimbenika interoperabilnosti, koju je izvršilo prijavljeno tijelo ili tijela, odvojeno od tehničkih specifikacija koje mora ispunjavati
- ili ocjenu/odluku o prikladnosti čimbenika interoperabilnosti za uporabu, koju je izvršilo prijavljeno tijelo ili tijela u željezničkom okruženju i naročito u slučajevima gdje su obuhvaćena sučelja, u odnosu na tehničke specifikacije, naročito one funkcionalne koje se moraju provjeriti.

Postupci ocjenjivanja koje provode prijavljena tijela u fazi projektiranja i proizvodnje pozivat će se na module utvrđene u Odluci 93/465/EEZ, u skladu s uvjetima navedenima u TSI-jima.

3. Sadržaj izjave „EZ-a“

Izjava o sukladnosti „EZ-a“ ili prikladnosti za uporabu i popratni dokumenti moraju sadržavati datum i moraju se potpisati.

Izjava mora biti napisana na istom jeziku kao upute i mora sadržavati sljedeće:

- upućivanja na Direktivu
- naziv i adresu proizvođača ili njegovoga ovlaštenog predstavnika sa sjedištem u Zajednici (navesti poslovni naziv i punu adresu; u slučaju ovlaštenog predstavnika i naziv proizvođača)
- opis čimbenika interoperabilnosti (marka, tip itd.)

- opis postupka (modula) koji se primjenjivao za izjavu o sukladnosti ili prikladnosti za uporabu (članak 13.)
- sve potrebne opise koje čimbenik interoperabilnosti ispunjava, a naročito uvjete uporabe
- naziv i adresu prijavljenoga tijela (prijavljenih tijela) koja su uključena u postupak koji se primjenjivao s obzirom na sukladnost i prikladnost za uporabu, te po potrebi datum potvrde o ispitivanju, zajedno s trajanjem i uvjetima valjanosti potvrde
- po potrebi upućivanje na europske specifikacije
- podatke o potpisniku koji je ovlašten za angažiranje proizvođača ili njegovog ovlaštenog zastupnika sa sjedištem u Zajednici.

PRILOG V.

IZJAVA O PROVJERI „EZ-A“ PODSUSTAVA

Izjava o provjeri „EZ-a“ podsustava i prateća dokumentacija moraju biti datirani i potpisani.

Ta izjava mora biti napisana na istom jeziku kao tehnička dokumentacija i mora sadržavati sljedeće:

- upućivanja na Direktivu
- naziv i adresu naručitelja ili proizvođača ili njegovog ovlaštenog predstavnika sa sjedištem u Zajednici (navesti poslovni naziv i punu adresu; u slučaju ovlaštenog predstavnika također navesti i poslovno ime naručitelja i proizvođača)
- kratak opis podsustava
- naziv i adresu prijavljenoga tijela koje je provelo provjeru «EZ-a» iz članka 18.
- upućivanja na dokumente iz tehničke dokumentacije
- sve relevantne privremene ili konačne odredbe koje podsustavi moraju ispunjavati, a naročito, tamo gdje je to prikladno, operativna ograničenja ili uvjete
- ukoliko je privremena: trajanje valjanosti izjave «EZ-a»
- podatke o potpisniku.

PRILOG VI.

POSTUPAK PROVJERE «EZ-A» ZA PODSUSTAVE

1. Uvod

Provjera «EZ-a» je postupak u kojem prijavljeno tijelo provjerava i potvrđuje da je podsustav:

- u skladu s Direktivom
- u skladu s ostalim odredbama koje proizlaze iz Ugovora i da se može staviti u promet.

2. Faze

Podsustav se provjerava u svakoj od sljedećih faza:

- cjelokupnom projektu
- proizvodnji: izgradnji podsustava, uključujući na primjer građevinske radove, proizvodnju, sklapanje sastavnih dijelova, cjelokupno prilagođavanje
- konačnom ispitivanju podsustava.

Za fazu projektiranja (uključujući tipsko ispitivanje) i za fazu proizvodnje, podnositelj zahtjeva može kao prvi korak zatražiti ocjenjivanje.

U tom se slučaju na osnovi tog ili tih ocjenjivanja sastavlja jedna ili više privremenih izjava o provjeri koju izdaje prijavljeno tijelo, koje je izabrao podnositelj zahtjeva. Prijavljeno tijelo tada sastavlja izjavu o privremenoj sukladnosti „EZ-a“ podsustava za odgovarajuće faze.

3. Potvrda

Prijavljeno tijelo odgovorno za provjeru „EZ-a“ ocjenjuje projekt i izgradnju podsustava, te sastavlja potvrdu o sukladnosti koja je namijenjena podnositelju zahtjeva, koji zatim sastavlja izjavu o provjeri „EZ-a“ namijenjenu nadzornom tijelu u državi članici u kojoj se podsustav nalazi i/ili radi.

Ukoliko su dostupne, prijavljeno tijelo u obzir uzima «privremene izjave o sukladnosti (ISV), te da bi izdalo potvrdu o provjeri „EZ-a“, ono:

- provjerava da li je podsustav:
- obuhvaćen odgovarajućim privremenim izjavama o provjeri za projektiranje i proizvodnju, ukoliko je podnositelj zahtjeva od prijavljenog tijela zatražio te dvije faze
- ili da li odgovara, tako kako je proizveden, svim aspektima obuhvaćenim privremenom izjavom o provjeri za projektiranje predanoj podnositelju zahtjeva ukoliko je on od prijavljenog tijela zatražio samo fazu projektiranja
- provjerava da li ona točno obuhvaća zahtjev TSI-ja, te ocjenjuje elemente projektiranja i proizvodnje koji nisu obuhvaćeni privremenom izjavom o provjeri za projektiranje i/ili proizvodnju.

4. Tehnička dokumentacija

Tehnička dokumentacija priložena potvrdi o provjeri mora sadržavati sljedeće:

- za infrastrukturu: građevinske nacрте objekata, zapisnike o odobrenju za iskapanje i armiranje, zapisnike o ispitivanju i kontroli betona itd.
- za ostale podsustave: opće i detaljne nacрте u skladu s izvođenjem, električne i hidraulične dijagrame, strujne sheme, opis obrade podataka i automatizacije, priručnike za rad i održavanje itd.
- popis čimbenika interoperabilnosti, navedenih u članku 3., koji su ugrađeni u podsustav

- primjerke izjave o sukladnosti „EZ-a“ ili prikladnosti za uporabu, koje su, u skladu s člankom 13. Direktive, propisane za gore navedene čimbenike, po potrebi zajedno s pripadajućim izračunima i primjerkom zapisnika o ispitivanju i testiranju koja obavljaju prijavljena tijela na temelju zajedničkih tehničkih specifikacija

- ukoliko je dostupna, privremenu izjavu o sukladnosti (ISV) i u tom slučaju, izjavu „EZ-a“ o privremenoj sukladnosti podsustava, koja je priložena potvrdi o provjeri „EZ-a“ uključujući i rezultat provjere koju je provelo prijavljeno tijelo

- potvrdu prijavljenog tijela odgovornog za provjeru «EZ-a» kojom potvrđuje usklađenost nacрта s odredbama ove Direktive, zajedno s pripadajućim izračunima, koje supotpisuje, i u kojoj navodi eventualne zadržke zabilježene tijekom izvođenja radova koje nisu povučene; potvrdi također valja priložiti izvješća o ispitivanju i inspekcijskim pregledima koja je sastavilo isto tijelo u okviru svojih zadataka, kako je utvrđeno u odjeljcima 5.3. i 5.4.

5. Praćenje

5.1. Cilj je praćenja „EZ-a“ za vrijeme proizvodnje podsustava osigurati ispunjavanje obveza koje proizlaze iz tehničke dokumentacije.

5.2. Prijavljeno tijelo odgovorno za provjeru proizvodnje mora imati stalan pristup gradilištima, proizvodnim radionicama, skladišnim prostorima i po potrebi postrojenjima za montažu i ispitivanje i općenito svim prostorima koje smatra potrebnim za ispunjavanje svojih zadataka. Podnositelj zahtjeva mu mora poslati ili se pobrinuti da mu se pošalju svi dokumenti potrebni za tu namjenu, a naročito izvedbeni nacrti i tehnička dokumentacija za podsustav.

5.3. Prijavljeno tijelo odgovorno za provjeru provođenja mora povremeno izvršiti inspekcijske preglede kako bi potvrdilo usklađenost s Direktivom. Izvješće o insepkijskom pregledu dostavlja odgovornima za provođenje. Može zahtijevati da bude nazočno tijekom određenih faza izgradnje.

5.4. 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 po potrebi, izvješće o inspekcijskom pregledu, mora dostaviti odgovornima za provođenje.

5.5. Za izdavanje izjave o prikladnosti za uporabu „EZ-a“ iz odjeljka 2. Priloga IV, prijavljenom se tijelu omogućuje praćenje podsustava na koji je ugrađen čimbenik interoperabilnosti kako bi se ocijenila, ukoliko se to odgovarajućim TSI-jem nalaže, njegova prikladnost za uporabu u predviđenom željezničkom okruženju.

6. Podnošenje

Cjelokupna dokumentacija iz stavka 4. dostavlja se podnositelju zahjeva, zajedno s privremenom potvrdom o sukladnosti, koju je izdalo za to odgovorno prijavljeno tijelo, ako je dostupna, ili zajedno s potvrdom o sukladnosti, koju je izdalo prijavljeno tijelo ovlašteno za provjeru podsustava u radnom stanju. Dokumentacija mora biti priložena privremenoj izjavi o provjeri i/ili potvrdi o provjeri „EZ-a“, koju podnositelj zahtjeva šalje nadzornom tijelu dotične države članice.

Podnositelj zahtjeva čuva primjerak dokumentacije tijekom radnog vijeka podsustava. Ona se mora poslati svim državama članicama koje to zatraže.

7. Objavljivanje

Svako prijavljeno tijelo mora povremeno objavljivati bitne informacije o:

- zaprimljenim zahtjevima za provjeru „EZ-a“
- izdanim ili odbijenim privremenim izjavama o provjeri (ISV)
- izdanim ili odbijenim potvrdama o provjeri
- odbijenim potvrdama o sukladnosti.

8. Jezik

Dokumentacija i dopisi u vezi s postupcima provjere «EZ-a» moraju biti sastavljeni na službenom jeziku države članice u kojoj podnositelj zahtjeva ima sjedište u Zajednici ili na jeziku koji prihvati podnositelj zahtjeva.

PRILOG VII.

PARAMETRI KOJE TREBA PROVJERITI U VEZI SA STAVLJANJEM U PROMET VOZILA KOJA NISU U SKLADU S TSI-JIMA I RAZVRSTAVANJE NACIONALNIH PROPISA

1. Popis parametara

1. Popratne informacije

- informacije u vezi s važećim nacionalnim pravnim okvirom
- posebni nacionalni uvjeti
- priručnik za održavanje
- dnevnik vožnje.

2. Sučelja s infrastrukturom

- pantografi
- oprema za napajanje u vozilu i učinak na elektromagnetsku kompatibilnost, tovarni profil
- razna sigurnosna oprema, npr. sustav vođenja i nadzora, sustav komunikacije pruga-vlak.

3. Značajke željezničkih vozila

- dinamika vozila
- nadgradnja vozila
- odbojnici i vučne naprave
- okretna postolja i pogonski mehanizmi

- kolni slog / ležaj kolnog sloga
- oprema za kočenje
- tehnički sustavi koje treba nadzirati, npr. sustav komprimiranog zraka
- prednji/bočni prozori
- vrata
- naprave za prelazak iz jednog vagona u drugi
- sustavi upravljanja (programska podrška)
- sustavi pitke i otpadne vode
- zaštita okoliša
- protupožarna zaštita
- zdravlje i sigurnost na radnom mjestu
- cisterna i vagoni cisterne
- posude za pražnjenje pod tlakom
- osiguranje tereta
- označivanje
- tehnike zavarivanja.

2. Razvrstavanje propisa

Nacionalni propisi koji se se odnose na parametre iz odjeljka 1. razvrstavaju se u jednu od sljedeće tri skupine. Propisi i ograničenja izričito lokalne naravi nisu uključeni: njihovo provjeravanje izvodi se u okviru pregleda koji će se uvesti zajedničkim sporazumom između željezničkog prijevoznika i upravitelja infrastrukture.

Skupina A

Skupina A obuhvaća:

- međunarodne standardne
- nacionalne propise koji se u smislu sigurnosti željeznice smatraju istovrijednim onima ostalih država članica.

Skupina B

Skupina B obuhvaća sve propise koji ne spadaju u područje skupine A ili skupine C, ili koje još nije moguće razvrstati u jednu od tih skupina.

Skupina C

Skupina C obuhvaća propise koji su izričito potrebni i povezani s tehničkim značajkama infrastrukture, radi jamčenja sigurne i interoperabilne uporabe u dotičnoj mreži (npr. tovarni profil).

PRILOG VIII.

MINIMALNI KRITERIJI KOJE DRŽAVE ČLANICE MORAJU UZETI U OBZIR KOD PRIJAVLJIVANJA TIJELA

1. Tijelo, njegov direktor i osoblje ovlašteno za izvođenje postupaka provjere ne smije niti izravno niti kao ovlašten predstavnik sudjelovati u projektiranju, proizvodnji, izgradnji, marketingu ili održavanju čimbenika interoperabilnosti ili podsustava ili pri njihovoj uporabi. To ne isključuje mogućnost razmjene tehničkih informacija između proizvođača i tog tijela.

2. Tijelo i osoblje ovlašteno za provjere moraju provoditi provjere najvećom stručnom neovisnošću i najvećom mogućom tehničkom osposobljenošću, te ne smiju biti pod bilo kakvim pritiskom ili poticajem, u prvom redu financijske naravi, koji bi mogli utjecati na njihovu prosudbu ili rezultate njihovih pregleda, naročito od strane osoba ili skupina osoba na koje utječu rezultati provjera.

Tijelo i osoblje ovlašteno za provjere moraju naročito biti funkcionalno neovisni od tijela nadležnih za izdavanje dozvola za stavljanje u promet u okviru ove Direktive, dozvola u okviru Direktive 95/18/EZ i potvrda o sigurnosti u okviru Direktive 2004/49/EZ, te od tijela koja su odgovorna za istrage u slučaju nesreće.

3. Tijelo mora zaposliti osoblje i posjedovati sredstva potrebna za odgovarajuće izvođenje tehničkih i upravnih zadataka povezanih s provjerama; ono također mora imati pristup opremi potrebnoj za izvanredne provjere.

4. Osoblje odgovorno za provjere mora imati:

- primjerenu tehničku i stručnu osposobljenost

- zadovoljavajuće znanje o zahtjevima koji se odnose na provjere koje provode te dovoljno prakse s takvim provjerama

- sposobnost sastavljanja potvrda, zapisnika i izvješća koji čine službenu evidenciju provedenih pregleda.

5. Potrebno je zajamčiti neovisnost osoblja odgovornog za preglede. Niti jedan službenik ne smije primiti novčanu naknadu kako na temelju broja provedenih pregleda, tako niti na temelju rezultata tih pregleda.

6. Tijelo mora biti osigurano od građanske odgovornosti, osim ukoliko takvo osiguranje ne daje država prema nacionalnim propisima ili ukoliko takve preglede ne obavi izravno ta država članica.

7. Osoblje tijela ima obvezu čuvanja službene tajne s obzirom na sve što saznaju tijekom obavljanja svojih obveza na temelju ove Direktive ili neke druge odredbe nacionalnih propisa, kojom se provodi ova Direktiva (s izuzetkom nadležnih upravnih vlasti i tijela koja istražuju

nesreću u državi gdje provode te aktivnosti, kao i istražna tijela koja su odgovorna za istraživanje nesreća koje su posljedica neispravnih čimbenika interoperabilnosti ili provjerenih podsustava).

PRILOG IX.

DOKUMENTACIJA ZA PODNOŠENJE ZAHTJEVA ZA OdstUPANJE

Pri podnošenju zahtjeva za odstupanje, države članice moraju priložiti sljedeću dokumentaciju:

(a) službeni dopis u kojem se Komisiju obavještava o predloženom odstupanju

(b) dokumentaciju u prilogu dopisa, koja sadrži najmanje:

- opis posla, robe i usluga koji su predmet odstupanja, navodeći ključne datume, zemljopisni položaj i operativno i tehničko područje
- točno upućivanje na TSI-je (ili njihove dijelove), od kojih se traži odstupanje
- točno upućivanje i detalje o alternativnim odredbama koje će se primjenjivati
- za zahtjeve iz članka 7. stavka 1. točke (a), opravdanost kasnije faze razvoja projekta
- opravdanost odstupanja, uključujući glavne razloge tehničke, gospodarske, tržišne, operativne i/ili upravne naravi
- sve ostale informacije kojima se opravdava zahtjev za odstupanje
- opis mjera koje država članica predlaže poduzeti za promicanje konačne interoperabilnosti projekta. U slučaju manjeg odstupanja, taj opis nije potreban.

Dokumentacija se mora podnijeti u papirnatom i elektroničkom obliku kako bi mogla biti razdijeljena među članovima odbora.

PRILOG X.

DIO A

Direktive koje se stavljaju izvan snage

(iz članka 40.)

Direktiva 96/48/EZ

Direktiva 2001/16/EZ

Direktiva 2004/49/EZ / Samo članak 14.

DIO B

Rokovi za prenošenje u nacionalno zakonodavstvo

(iz članka 40.)

Direktiva / Rok za prenošenje

96/48/EZ / 9. travnja 1999.

2001/16/EZ / 20. travnja 2003.

2004/49/EZ / 30. travnja 2006.

PRILOG XI.

KORELACIJSKA TABLICA

Direktiva 96/48/EZ / Direktiva 2001/16/EZ / Ova direktiva /

Članak 1. stavak 1. / Članak 1. stavak 1. / Članak 1. stavak 1. /

Članak 1. stavak 2. / Članak 1. stavak 2. / Članak 1. stavak 2. /

- / - / Članak 1. stavak 3. /

- / Članak 1. stavak 3. / Članak 1. stavak 4. /

Članak 2., uvodna izjava / Članak 2., uvodna izjava / Članak 2., uvodna izjava /

Članak 2. stavci (a) do (l) / Članak 2. stavci (a) do (l) / Članak 2. stavci (a) do (b) i (e) do (m) /

- / - / Članak 2. stavci (c) i (d) /

Članak 2. stavak (n) / Članak 2. stavak (m) / Članak 2. stavak (n) /

Članak 2. stavak (o) / Članak 2. stavak (n) / Članak 2. stavak (o) /

Članak 2. stavak (m) / Članak 2. stavak (o) / Članak 2. stavak (p) /

Članak 2. stavak (p) / Članak 2. stavak (p) / Članak 2. stavak (q) /

- / - / Članak 2. stavci (r) do (z) /

Članci 3., 4. i 5. / Članci 3., 4. i 5. / Članci 3., 4. i 5. stavci (1) do (5) /

Članak 5. stavak 6. / Članak 5. stavak 7. / Članak 5. stavak 7. /

- / - / Članak 5. stavak 6. /

- / - / Članak 5. stavak 8. /

Članak 6. stavci 1. do 8. / Članak 6. stavci 1. do 8. / Članak 6. stavci 1. do 8. /

- / - / Članak 6. stavci 9. do 10. /

- / - / Članci 7. i 8. /

Članak 7. / Članak 7. / Članak 9. /

Članak 8. / Članak 8. / Članak 10. stavak 1. /

Članak 9. / Članak 9. / Članak 10. stavak 2. /

Članak 10. stavci 1. do 3. / Članak 10. stavci 1. do 3. / Članak 11. stavci 1. do 3. /

- / Članak 10. stavak 6. / Članak 11. stavak 4. /

- / - / Članak 11. stavak 5. /

Članci 11. do 13. / Članci 11. do 13. / Članci 12. do 14. /

Članak 14. stavci 1. i 2. / Članak 14. stavci 1. i 2. / Članak 15. stavci 1. i 2. /

Članak 14. stavak 3. / Članak 14. stavak 3. / Članak 20. /

Članak 14. stavci 4. i 5. / Članak 14. stavci 4. i 5. / Članak 33. /

- / - / Članak 15. stavci 2. i 3. /

Članci 15. i 16. / Članci 15. i 16. / Članci 16. i 17. /

Članak 16. stavak 3. / Članak 16. stavak 3. / Članak 17. stavak 3. /

- / - / - /

Članak 18. stavci 1. do 3. / Članak 18. stavci 1. do 3. / Članak 18. stavci 1. do 3. /

- / - / Članak 18. stavci 4. i 5. /

Članak 19. / Članak 19. / Članak 19. /

Članak 20. / Članak 20. / Članak 28. /

- / - / Članci 21. do 27. /

Članak 21. stavci 1. do 3. / Članak 21. stavci 1. do 3. / Članak 29. stavci 1. do 3. /

- / - / Članak 29. stavci 4. i 5. /

- / - / - /

Članak 21.a stavak 1. / Članak 22. / Članak 30. stavak 2. /

Članak 21. stavak 4. / Članak 21. stavak 4. / Članak 30. stavak 4. /

Članak 21.a stavak 2. / Članak 21.a / Članak 30. stavak 1. /

Članak 21.b / - / - /

Članak 21.c / Članak 21.b / Članak 30. stavak 3. /

Članak 22. / Članak 26. / Članak 37. /

Članak 22.a / Članak 24. / Članci 34. i 35. /

- / - / Članak 32. /

- / Članak 23. / Članak 31. /

- / Članak 25. / Članak 36. /

Članak 23. / Članak 27. / Članak 38. /

Članak 24. / Članak 28. / Članak 39. /

- / - / Članak 40. /

Članak 25. / Članak 29. / Članak 41. /

Članak 26. / Članak 30. / Članak 42. /

Prilozi I. do VI. / Prilozi I. do VI. / Prilozi I. do VI. /

- / - / Prilog VII. /

Prilog VII. / Prilog VII. / Prilog VIII. /

- / - / Prilozi IX. do XI. /

DIREKTIVA 2004/49/EZ EUROPSKOGA PARLAMENTA I VIJEĆA

od 29. travnja 2004.

o sigurnosti željeznica Zajednice kojom se izmjenjuje i dopunjuje Direktiva Vijeća 95/18/EZ o izdavanju licence željezničkim poduzećima i Direktiva 2001/14/EZ o alociranju infrastrukturnih željezničkih kapaciteta i ubiranju pristojbi za upotrebu željezničke infrastrukture i izdavanje potvrda o sigurnosti

(Direktiva o sigurnosti željeznice)

EUROPSKI PARLAMENT I VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

uzimajući u obzir Ugovor o osnivanju Europske zajednice, a posebice njegov članak 71. stavak 1.,

uzimajući u obzir prijedlog Komisije¹,

uzimajući u obzir mišljenje Europskoga gospodarskoga i socijalnoga odbora²,

uzimajući u obzir mišljenje Odbora regija³,

djelujući u skladu s postupkom predviđenim u članku 251. Ugovora⁴ s obzirom na zajednički tekst koji je odobrio Odbor za mirenje 23. ožujka 2004.,

budući da:

(1) kako bi se nastavili naponi za uspostavljanje jedinstvenog tržišta usluga željezničkog prijevoza, postavljeni Direktivom Vijeća 91/440/EEZ od 29. srpnja 1991. o razvoju željeznica Zajednice⁵, treba utvrditi zajednički regulatorni okvir za sigurnost željeznice. Države članice su do sada razvile svoja sigurnosna pravila i norme pretežno na nacionalnim prugama, zasnovane na nacionalnim tehničkim i provedbenim zamislima. Istovremeno, razlike u načelima, pristupu i kulturi otežavaju ukidanje tehničkih prepreka i uspostavljanje međunarodnog prijevoza;

(2) Direktiva 91/440/EEZ, Direktiva Vijeća 95/18/EZ od 19. lipnja 1995. o izdavanju licence željezničkim poduzećima⁶ i Direktiva 2001/14/EZ Europskoga parlamenta i Vijeća od 26. veljače 2001. o alociranju infrastrukturnih željezničkih kapaciteta i ubiranju pristojbi za

¹ SL C 126 E, 28.5.2002., str. 332.

² SL C 61, 14.3.2003., str.131.

³ SL C 66, 19.3.2003., str. 5.

⁴ Mišljenje Europskoga parlamenta od 14. siječnja 2003. (SL C 38 E, 12.2.2004., str.92.), Zajedničko stajalište Vijeća od 26. lipnja 2003. (SL C 270 E, 11.11.2003., str.25) i Stajalište Europskoga parlamenta od 23. listopada 2003. (još nije objavljeno u Službenom listu). Zakonodavna Rezolucija Europskoga parlamenta od 22. travnja 2004. i Odluka Vijeća od 26. travnja 2004.

⁵ SL L 237, 24.8.1991., str. 25. Direktiva kako je izmjenjena i dopunjena Direktivom 2001/12/EZ Europskoga parlamenta i Vijeća (SL L 75, 15.3.2001., str.1.).

⁶ SL L 143, 27.6.1995., str. 70. Direktiva kako je izmjenjena i dopunjena Direktivom 2001/13/EZ Europskoga parlamenta i Vijeća (SL L 75, 15.3.2001., str.26.).

upotrebu željezničke infrastrukture i izdavanje potvrda o sigurnosti⁷ omogućavaju prve korake prema reguliranju europskoga tržišta željezničkog prometa otvaranjem međunarodnoga tržišta teretnog željezničkog prometa. Međutim, pokazalo se da su odredbe o sigurnosti nedostatne i razlike između sigurnosnih zahtjeva ostaju, što utječe na optimalno funkcioniranje željezničkog prometa u Zajednici. Od posebnog je značaja usklađivanje sadržaja sigurnosnih propisa, izdavanja potvrda o sigurnosti željezničkim poduzećima, zadaća i uloga sigurnosnih tijela te provođenja istraga o nesrećama.

(3) podzemne željeznice, tramvaji i drugi sustavi lake željeznice u mnogim državama članicama podliježu lokalnim ili regionalnim sigurnosnim propisima i često ih nadziru lokalna ili regionalna tijela te nisu obuhvaćeni zahtjevima za interoperabilnost ili izdavanje licenci u Zajednici. Tramvaji, nadalje, često podliježu zakonodavstvu o sigurnosti na cestama pa stoga ne mogu biti u potpunosti obuhvaćeni propisima o sigurnosti željeznica. Iz tih razloga i sukladno načelu subsidijarnosti, kako se navodi u članku 5. Ugovora, državama članicama treba omogućiti da isključe takve lokalne željezničke sustave iz područja primjene ove Direktive.

(4) su razine sigurnosti u željezničkom sustavu Zajednice općenito visoke, posebice uspoređujući s cestovnim prijevozom. Važno je da se razina sigurnosti, u najmanjem slučaju, održava za vrijeme tekućeg razdoblja restrukturiranja, tijekom kojega će se razdvojiti funkcije prethodno integriranih željezničkih društava i dalje pomaknuti sektor željeznice u smjeru od samoreguliranja do javnog reguliranja. U skladu s tehničkim i znanstvenim napretkom, sigurnost treba dalje unaprijediti, kada je to praktično izvedivo uzimajući u obzir konkurentnost željezničkog prijevoza;

(5) svi koji upravljaju sustavom željeznice, upravitelji infrastrukture i željeznička poduzeća, preuzimaju punu odgovornost za sigurnost sustava, svaki za svoje područje. Kad god je to primjereno, oni moraju surađivati na unapređenju mjera za nadziranje rizika. Države članice moraju jasno razlikovati ovu neposrednu odgovornost za sigurnost od zadaće sigurnosnih tijela u vezi određivanja nacionalnog regulatornog okvira i nadgledanja rada izvođača;

(6) odgovornost upravitelja infrastrukture i željezničkih poduzeća za djelovanje sustava željeznice, ne sprječava ostale sudionike kao što su proizvođači, osobe zadužene za održavanje, upravitelji vagona, pružatelji usluga i službe opskrbe, od preuzimanja odgovornosti za njihove proizvode ili usluge u skladu s odredbama Direktive Vijeća 96/48/EZ od 23. srpnja 1996. o interoperabilnosti transeuropskog sustava brze željeznice⁸ i Direktive 2001/16/EZ Europskoga Parlamenta i Vijeća od 19. ožujka 2001. o interoperabilnosti transeuropskog klasičnog sustava željeznice⁹ ili drugog odgovarajućeg zakonodavstva Zajednice;

(7) su zahtjevi o sigurnosti podsustava transeuropskih željezničkih mreža utvrđeni Direktivom 96/48/EZ i Direktivom 2001/16/EZ. Međutim, te Direktive ne određuju zajedničke zahtjeve na razini sustava i ne bave se pojedinostima reguliranja, upravljanja i nadgledanja sigurnosti. Kada su minimalne razine sigurnosti podsustava određene tehničkim specifikacijama za interoperabilnost (TSI, *technical specifications for interoperability*) bit će, također, još značajnije utvrditi sigurnosne ciljeve na razini sustava;

(8) se zajednički sigurnosni ciljevi (CST, *common safety targets*) i zajedničke sigurnosne

⁷ SL L 75, 15.3.2001., str. 29. Direktiva kako je izmjenjena i dopunjena Odlukom Komisije 2002/844/EZ (SL L 289, 26.10.2002., str.30.).

⁸ SL L 235, 17.9.1996., str. 6.

⁹ SL L 110, 20.4.2001., str. 1.

metode (CSM, *common safety methods*) moraju postepeno uvoditi kako bi se osiguralo da se održi i, kada je to potrebno i praktično, unaprijedi visoka razina sigurnosti. Oni moraju osigurati sredstva za procjenu razine sigurnosti i djelovanje izvođača na razini Zajednice kao i u državama članicama;

(9) su podaci o sigurnosti sustava željeznice rijetki i uglavnom nisu raspoloživi javnosti. Stoga treba uvesti zajedničke pokazatelje sigurnosti (CSI, *common safety indicators*) kako bi se ocijenilo je li sustav u skladu sa CST i omogućilo nadgledanje djelovanja sigurnosti željeznica. Međutim, nacionalne definicije koje se odnose na CSI mogu se primjenjivati za vrijeme prijelaznog razdoblja te treba voditi računa o opsegu pripremanja zajedničkih definicija CSI prilikom sastavljanja prvog seta CST;

(10) nacionalna sigurnosna pravila, koja su često zasnovana na nacionalnim tehničkim normama, treba postepeno zamijeniti propisima koji se zasnivaju na zajedničkim normama, utvrđenim u TSI. Uvođenje novih specifičnih nacionalnih propisa koji nisu zasnovani na takvim zajedničkim normama treba svesti na najmanju moguću mjeru. Nova nacionalna pravila moraju biti u skladu sa zakonodavstvom Zajednice i omogućiti približavanje zajedničkom pristupu sigurnosti željeznice. Stoga se treba savjetovati sa svim zainteresiranim stranama prije no što država članica donese nacionalni sigurnosni propis koji zahtjeva višu razinu sigurnosti nego CST. U takvim slučajevima novi prijedlog propisa treba pregledati Komisija, koja će donijeti Odluku ukoliko se pokaže da prijedlog propisa nije u skladu sa zakonodavstvom Zajednice ili predstavlja sredstvo samovoljne diskriminacije ili prikrivenog ograničavanja željezničkog prijevoza između država članica;

(11) trenutnu situaciju, u kojoj nacionalni sigurnosni propisi i dalje imaju važnu ulogu, treba smatrati kao prijelazno razdoblje, koje u konačnici vodi do situacije u kojoj će se primjenjivati europski propisi;

(12) razvoj CST, CSM i CSI kao i potreba da se olakša kretanje prema zajedničkom pristupu sigurnosti željeznice zahtijeva tehničku podršku na razini Zajednice. Europska agencija za željeznice osnovana Uredbom (EZ-a) br. / Europskoga parlamenta i Vijeća¹⁰ utemeljena je radi izdavanja preporuka u vezi CST, CSM i CSI i mjera daljnjeg usklađivanja te radi nadgledanja razvoja sigurnosti željeznice u Zajednici;

(13) u provođenju svojih dužnosti i ispunjavanju svojih odgovornosti, upravitelji infrastrukture i željezničkih poduzeća moraju unaprijediti sustav upravljanja sigurnošću, koji ispunjava zahtjeve Zajednice i sadržava zajedničke elemente. Podaci o sigurnosti i provedbi sustava upravljanja sigurnošću moraju se dostaviti sigurnosnom tijelu u dotičnoj državi članici;

(14) sustav upravljanja sigurnošću treba uzeti u obzir činjenicu da su Direktiva Vijeća 89/391/EZ od 12. lipnja 1989. o uvođenju mjera za poticanje poboljšanja na području sigurnosti i zdravlja radnika na radu¹¹ i njoj odgovarajuće pojedinačne direktive u potpunosti primjenjive na zaštitu zdravlja i sigurnosti radnika u željezničkom prometu. Sustav upravljanja sigurnošću također treba voditi računa o Direktivi Vijeća 96/49/EZ od 23. srpnja 1996. o približavanju zakona država članica u vezi prijevoza opasnih tvari željeznicom¹²;

(15) kako bi se osigurala visoka razina sigurnosti željeznice i jednakih uvjeta za sva željeznička

¹⁰ SL L

¹¹ SL L 183, 29.6.1989., str. 1.

¹² SL L 235, 17.9.1996., str. 25. Direktiva kako je zadnje izmjenjena i dopunjena Direktivom Komisije 2003/29/EZ (SL L 90, 8.4.2003., str. 47.).

poduzeća, za njih moraju vrijediti isti zahtjevi sigurnosti. Potvrda o sigurnosti treba dokazivati da je željezničko poduzeće uspostavilo svoj sustav upravljanja sigurnošću i da je u mogućnosti udovoljiti odgovarajućim sigurnosnim normama i propisima. Za usluge međunarodnog prijevoza trebalo bi biti dovoljno da se sustav upravljanja sigurnošću odobri u jednoj državi članici i da to odobrenje vrijedi u Zajednici. Ispunjavanje nacionalnih propisa s druge strane, zahtijeva dodatno izdavanje potvrdi u svakoj državi članici. Konačni je cilj zajednička potvrda o sigurnosti koja vrijedi u Zajednici;

(16) pored zahtjeva sigurnosti utvrđenih u potvrdi o sigurnosti, željeznička poduzeća koja su nositelji licence moraju zadovoljiti nacionalne zahtjeve koji su u skladu s pravom Zajednice i koji se primjenjuju na nediskriminirajući način, a odnose se na zdravstvene, sigurnosne i socijalne uvjete, uključujući zakonske odredbe koje se odnose na vrijeme vožnje i prava radnika i potrošača kako su predviđena u člancima 6. i 12. Direktive 95/18/EZ;

(17) svaki upravitelj infrastrukture nosi presudnu odgovornost za sigurnu izvedbu, održavanje i rad njegove željezničke mreže. Osim potvrda o sigurnosti koje se izdaju željezničkim poduzećima, upravitelj infrastrukture mora dobiti sigurnosno ovlaštenje od strane sigurnosnog tijela u vezi njegovog sustava upravljanja sigurnošću i drugih odredaba radi zadovoljavanja sigurnosnih zahtjeva;

(18) se države članice moraju potruditi da pomognu podnositeljima molbi koji žele ući na tržište kao željeznička poduzeća. Posebice moraju pružiti informacije i djelovati trenutno na zahtjev za izdavanjem potvrda o sigurnosti. Za željeznička poduzeća koja pružaju usluge međunarodnog prijevoza, važno je da postupci budu slični u različitim državama članicama. Premda će, u doglednoj budućnosti, potvrda o sigurnosti sadržavati nacionalne dijelove, unatoč tome treba omogućiti usklađivanje njezinih zajedničkih dijelova i olakšati oblikovanje zajedničkog obrasca;

(19) su izdavanje potvrdi osoblju vlakova i odobrenje početka rada prijevoznih sredstava koja su u upotrebi za različite nacionalne mreže često nesavladive prepreke za nove sudionike u tržišnom natjecanju. Države članice moraju osigurati da sredstva izobrazbe i izdavanja potvrdi željezničkom osoblju, potrebnih radi zadovoljavanja zahtjeva nacionalnih propisa, budu na raspolaganju željezničkim poduzećima koja podnose molbu za potvrdu o sigurnosti. Treba propisati zajednički postupak za odobrenje početka rada prijevoznih sredstava koja su u upotrebi;

(20) vremena vožnje i razdoblja odmora za strojovođe i osoblje vlakova koje provodi sigurnosne zadaće imaju značajan utjecaj na razinu sigurnosti sustava željeznice. Ovi aspekti spadaju pod članke 137. i 139. Ugovora i već su predmet pregovora između socijalnih partnera u okviru Odbora za sektorski dijalog osnovanog u skladu s Odlukom Komisije 98/500/EZ¹³;

(21) razvitak sigurnog sustava željeznica Zajednice zahtijeva uspostavljanje usklađenih uvjeta za izdavanje odgovarajućih dozvola strojovođama i pratećem osoblju u vlakovima koje provodi sigurnosne zadaće, za koje je Komisija najavila svoju namjeru predlaganja dodatnog zakonodavstva u bliskoj budućnosti. Što se tiče osposobljenosti ostalog osoblja zaduženog za kritične sigurnosne zadatke, ona je već određena u okviru Direktiva 96/48/EZ i 2001/16/EZ;

(22) kao dio novog zajedničkog regulatornog okvira za sigurnost željeznice, treba, u svim

¹³ Odluka Komisije 98/500/EZ od 20. svibnja 1998. o osnivanju Odbora za sektorski dijalog koji promiče dijalog između socijalnih partnera na europskoj razini (SL L 225, 12.8.1998., str. 27.).

državama članicama, osnovati nacionalna tijela radi reguliranja i nadgledanja sigurnosti željeznice. Kako bi se, na razini Zajednice, olakšala suradnja među njima, treba im dodijeliti jednake minimalne zadatke i odgovornosti. Tijelima nacionalne sigurnosti treba dodijeliti visoki stupanj nezavisnosti. Ona moraju svoje zadatke provoditi na otvoren i nediskriminirajući način kako bi pomogla u stvaranju jedinstvenog sustava željeznice u Zajednici i surađivala na usklađivanju svojih kriterija za donošenje odluka, posebice u vezi izdavanja potvrda o sigurnosti željezničkim poduzećima koja pružaju usluge međunarodnog prijevoza;

(23) su teške željezničke nesreće rijetke. Međutim, one mogu imati razorne posljedice i mogu biti razlog za zabrinutost javnosti u vezi sigurnosti željezničkog sustava. Stoga, sve takve nesreće treba istražiti sa stajališta sigurnosti, kako bi se izbjeglo njihovo ponavljanje, a rezultate istraživanja treba objaviti. Ostale nesreće i nezgode mogu biti značajna upozorenja koja prethode teškim nesrećama i trebale bi također biti predmet sigurnosnih istraga, kada je to potrebno;

(24) istragu u vezi sigurnosti treba odvojiti od sudske istrage o istoj nesreći i omogućiti pristup dokazima i svjedocima. Treba ju provoditi stalno tijelo, neovisno o sudionicima željezničkog sektora. Tijelo bi trebalo djelovati na način koji izbjegava svaki sukob interesa i svaku moguću uključenost u uzroke događaja koji se istražuju; posebice bi trebalo osigurati njegovu funkcionalnu neovisnost ako je usko povezano s nacionalnim sigurnosnim tijelom ili regulatorom željeznica u organizacijske i pravne svrhe. Njegove bi se istrage trebale provoditi što je moguće otvorenije. Za svaki bi događaj istražno tijelo trebalo osnovati odgovarajuću istražnu skupinu s potrebnim stručnim znanjem i iskustvom kako bi se utvrdili neposredni uzroci i temeljni uzroci;

(25) izvještaji o istragama i svi nalazi i preporuke pružaju ključne informacije za daljnje poboljšanje sigurnosti željeznice i morali bi biti na raspolaganju javnosti na razini Zajednice. Adresati trebaju djelovati prema sigurnosnim preporukama te o aktivnostima povratno izvjestiti istražno tijelo;

(26) ciljeve predloženih mjera, pretežito koordiniranje aktivnosti u državama članicama na reguliranju i nadgledanju sigurnosti te istragama nesreća i donošenju zajedničkih sigurnosnih ciljeva na razini Zajednice, zajedničkih sigurnosnih metoda, zajedničkih sigurnosnih pokazatelja i zajedničkih zahtjeva za potvrdama o sigurnosti, države članice ne mogu uspješno postići te ih je, zbog opsega aktivnosti lakše postići na razini Zajednice, Zajednica može donijeti mjere u skladu s načelom subsidiarnosti kako je navedeno u članku 5. Ugovora. U skladu s načelom razmjernosti, kako je navedeno u tom članku, ova Direktiva ne prelazi okvire onog što je potrebno kako bi se postigli ti ciljevi;

(27) mjere potrebne za provedbu ove Direktive treba donijeti u skladu s Odlukom Vijeća 1999/468/EZ od 28. lipnja 1999. kojom se utvrđuje postupak za provedbu ovlasti prenesenih na Komisiju¹⁴;

(28) ova Direktiva teži reorganizaciji i usklađivanju odgovarajućeg zakonodavstva Zajednice o sigurnosti željeznice. Zbog toga treba opozvati odredbe o izdavanju potvrda o sigurnosti željezničkim poduzećima, prethodno navedene u Direktivi 2001/14/EZ, zajedno sa svim upućivanjima na izdavanje potvrda o sigurnosti. Direktiva 95/18/EZ uključivala je zahtjeve o sigurnosnoj osposobljenosti radnog osoblja i o sigurnosti prijevoznih sredstava koji su obuhvaćeni zahtjevima o izdavanju potvrda o sigurnosti iz ove Direktive te stoga ne trebaju

¹⁴ SL L 184, 17.7.1999., str. 23.

više biti dio zahtjeva u vezi izdavanja dozvola. Željezničko poduzeće koje posjeduje licencu mora imati potvrdu o sigurnosti, da bi mu se mogao dozvoliti pristup infrastrukturi željeznice;

(29) bi države članice trebale utvrditi propise o kaznama koje se primjenjuju na kršenja odredaba ove Direktive i osigurati njihovu provedbu. Ove kazne moraju biti učinkovite, razmjerne i odvraćajuće,

DONIJELI SU OVU DIREKTIVU:

POGLAVLJE I.

UVODNE ODREDBE

Članak 1.

Svrha

Svrha je ove Direktive osigurati razvoj i unapređenje sigurnosti na željeznicama Zajednice i bolji pristup tržištu za usluge željezničkog prijevoza putem:

- a) usklađivanja regulatorne strukture u državama članicama;
- b) definiranja odgovornosti između sudionika;
- c) razvoja zajedničkih sigurnosnih ciljeva i zajedničkih sigurnosnih metoda imajući u vidu veće usklađivanje nacionalnih propisa;
- d) zahtjeva za osnivanjem sigurnosnog tijela te tijela za istraživanje nesreća i nezgoda u svakoj državi članici;
- e) određivanja zajedničkih načela u vezi upravljanja, reguliranja i nadgledanja sigurnosti željeznice.

Članak 2.

Područje primjene

1. Ova se Direktiva primjenjuje na sustav željeznica u državama članicama, koji se može raščlaniti na podsustave prema strukturnim i operativnim područjima. Ona obuhvaća sigurnosne zahtjeve sustava kao cjeline, uključujući sigurno upravljanje infrastrukturom i prometnim operacijama te međudjelovanje između željezničkih poduzeća i upravitelja infrastrukture.

2. Države članice mogu iz mjera koje donose u provedbi ove Direktive isključiti:

- a) podzemne željeznice, tramvaje i druge sustave lake željeznice;
- b) mreže koje su funkcionalno odvojene od ostatka željezničkog sustava i namjenjene samo za odvijanje lokalnog, gradskog ili prigradskog putničkog prometa, kao i željeznička poduzeća koja djeluju isključivo na ovim mrežama;
- c) infrastrukturu željeznice u privatnom vlasništvu, koju upotrebljava isključivo vlasnik infrastrukture za potrebe vlastitog prijevoza tereta.

Članak 3.

Definicije

Za potrebe ove Direktive, primjenjuju se sljedeće definicije:

- a) “sustav željeznice” čine sveukupni podsustavi za strukturalna i operativna područja, kako je definirano u Direktivama 96/48/EZ i 2001/16/EZ, kao i upravljanje i djelovanje sustava kao cjeline;
- b) “upravitelj infrastrukture” je svako tijelo ili poduzeće koje je posebice odgovorno za osnivanje i održavanje infrastrukture željeznice, ili njezinog dijela, kako je definirano člankom 3. Direktive 91/440/EEZ, koji također može uključiti upravljanje sustavima nadzora i sigurnosti infrastrukture. Funkcije upravitelja infrastrukture na mreži ili dijelu mreže mogu se dodijeliti različitim tijelima ili poduzećima;
- c) “željezničko poduzeće” je željezničko poduzeće kako je definirano Direktivom 2001/14/EZ te svako drugo javno ili privatno poduzeće, čija je djelatnost pružanje usluga prijevoza roba i/ili putnika željeznicom pri čemu poduzeće mora osigurati vuču; ovo također uključuje poduzeća koja pružaju samo uslugu vuče;
- d) “tehnički opis za interoperabilnost (TSI)” jesu opisi kojima je obuhvaćen svaki podsustav ili dio podsustava kako bi se zadovoljili osnovni zahtjevi i osigurala interoperabilnost transeuropskog sustava brze i klasične željeznice, kako je utvrđeno Direktivom 96/48/EZ i Direktivom 2001/16/EZ;
- e) “zajednički sigurnosni ciljevi (CST)” su najmanje razine sigurnosti koje trebaju dosegnuti različiti dijelovi sustava željeznice (kao što je sustav klasične željeznice, sustav brze željeznice, dugački željeznički tuneli ili pruge koje se upotrebljavaju isključivo za teretni prijevoz) ili sustav u cjelini, izraženo u kriterijima prihvatljivosti rizika;
- f) “zajedničke metode sigurnosti (CSM)” su metode koje treba razviti kako bi se opisalo na koji se način postižu razine sigurnosti i ostvarivanje sigurnosnih ciljeva te usklađenost s drugim zahtjevima sigurnosti;
- g) “sigurnosno tijelo” je nacionalno tijelo kome su povjereni zadaci u vezi sigurnosti željeznice u skladu s ovom Direktivom ili bilo koje dvonacionalno tijelo kome su države članice povjerile ove zadaće kako bi se osigurao jedinstveni sustav sigurnosti za specijalizirane prekogranične infrastrukture;
- h) “nacionalni sigurnosni propisi” su svi propisi koji sadrže zahtjeve za sigurnost željeznica postavljene na razini države članice i primjenjivi na više od jednog željezničkog poduzeća, bez obzira na tijelo koje ih izdaje;
- i) “sustav upravljanja sigurnošću” čine organizacija i rješenja koja uspostavlja upravitelj infrastrukture ili željezničko poduzeće radi osiguravanja sigurnog upravljanja svojim djelatnostima;
- j) “glavni istražitelj” je osoba odgovorna za organizaciju, provođenje i nadzor istrage;
- k) “nesreća” je neželjeni ili nenamjeravani iznenadni događaj ili specifičan niz takvih događaja koji imaju štetne posljedice; nesreće se dijele na sljedeće kategorije: sudari, iskliznuća iz

tračnica, nesreće na željezničkim prijelazima, nesreće u koje su uključene osobe, a uzrokuju ih prijevozna sredstva u kretanju, požari i drugo;

l) “teška nesreća” je svaki sudar vlakova ili iskliznuće vlaka iz tračnica, koje ima za posljedicu smrt najmanje jedne osobe ili teške ozljede pet ili više osoba ili veliku štetu na prijevoznim sredstvima, infrastrukturi ili okolišu, i svaka druga slična nesreća s očiglednim utjecajem na reguliranje sigurnosti željeznice ili upravljanje sigurnošću; “velika šteta” je šteta koju istražno tijelo odmah može procijeniti na najmanje 2 milijuna eura ukupno;

m) “nezgoda” je svaki događaj, osim nesreće ili teške nesreće, povezana s radom vlakova koja utječe na sigurnost rada;

n) “istraga” je postupak koji se provodi u svrhu sprječavanja nesreća i nezgoda koja uključuje prikupljanje i analizu podataka, predlaganje zaključaka, uključujući otkrivanje uzroka i, kada je primjereno, izradu sigurnosnih preporuka;

o) “uzroci” su djela, propusti, događaji ili uvjeti, ili njihova kombinacija, koja je dovela do nesreće ili nezgode;

p) “Agencija” je Europska željeznička agencija, agencija Zajednice za sigurnost i interoperabilnost željeznica;

q) “ovlaštena tijela” su tijela koja su odgovorna za procjenu usklađenosti činioca interoperabilnosti ili njihove prikladnosti za upotrebu ili za pokretanje postupka EZ-a za provjeru podsustava, kako je utvrđeno u Direktivama 96/48/EZ i 2001/16/EZ;

r) “činioci interoperabilnosti” su svaki osnovni dio, skupina dijelova, podsklop ili cjelokupni sklop opreme ugrađen ili namijenjen za ugradnju u podsustav o kojem izravno ili posredno ovisi interoperabilnost sustava brze ili klasične željeznice, kako je utvrđeno Direktivama 96/48/EZ i 2001/16/EZ. Pojam “činioca” obuhvaća opipljivu kao i neopipljivu opremu poput softwarea.

POGLAVLJE II

RAZVOJ I UPRAVLJANJE SIGURNOŠĆU

Članak 4.

Razvoj i unapređenje sigurnosti željeznica

1. Države članice osiguravaju općenito održavanje sigurnosti željeznice i, kada je to praktično provedivo, njezino stalno unapređivanje, uzimajući u obzir razvoj zakonodavstva Zajednice i tehnički i znanstveni napredak pri čemu treba dati prednost sprječavanju teških nesreća.

Države članice osiguravaju da se sigurnosni propisi donose, primjenjuju i stavljaju na snagu na otvoreni i nediskriminirajući način, pospješujući razvoj jedinstvenog sustava europskog željezničkog prometa.

2. Države članice osiguravaju da mjere za razvitak i unapređenje sigurnosti željeznice uzimaju u obzir potrebu za pristupom, utemeljenim u sustavu.

3. Države članice osiguravaju da odgovornost za sigurno djelovanje sustava željeznice i

nadziranje opasnosti koje su s tim povezane leži na upraviteljima infrastrukture i željezničkim poduzećima, obvezujući ih na provedbu potrebnih mjera za nadzor opasnosti, pri čemu oni međusobno surađuju kada je to primjereno, radi primjene nacionalnih sigurnosnih propisa i normi te uspostave sustava upravljanja sigurnošću u skladu s ovom Direktivom.

Ne dovodeći u pitanje građansku odgovornost prema zahtjevima zakonodavstva država članica, svaki je upravitelj infrastrukture i željezničko poduzeće odgovorno korisnicima, kupcima, djelatnicima kojih se tiče i trećim strankama, za svoj dio sustava i njegov siguran rad, uključujući dobavu materijala i ugovaranje usluga.

4. Ovime se ne dovodi u pitanje odgovornost svakog proizvođača, osobe zadužene za održavanje, upravitelja vagona, izvođača usluga i službe opskrbe, da prijevozna sredstva, postrojenja, pomoćna sredstva te oprema i usluge koje se pružaju odgovaraju zahtjevima i uvjetima za predviđenu upotrebu, tako da ih željezničko poduzeće i/ili upravitelj infrastrukture može na siguran način staviti u rad.

Članak 5.

Zajednički pokazatelji sigurnosti

1. Kako bi se olakšala ocjena postizanja CST i osiguralo praćenje općeg razvoja sigurnosti željeznice, države članice prikupljaju informacije o zajedničkim pokazateljima sigurnosti (CSI) kroz godišnje izvještaje tijela sigurnosti kako se navodi u članku 18..

Prva referentna godina za CSI je ⁻¹⁵; o njima treba izvjestiti u godišnjem izvješću sljedeće godine.

CSI se utvrđuju kako je navedeno u Prilogu I..

2. Do¹⁶ treba revidirati Prilog I., u skladu s postupkom navedenim u članku 27. stavku 2., posebice kako bi se uključile zajedničke definicije CSI i zajedničke metode izračunavanja troškova nesreće.

Članak 6.

Uobičajene metode sigurnosti

1. Prvi set CSM, koji obuhvaća barem metode opisane u stavku 3.a), donijet će Komisija, u skladu s postupkom navedenim u članku 27. stavku 2. do¹⁷. One će se objaviti u Službenom listu Europske unije.

Drugi set CSM, koji obuhvaća preostale metode kako su opisane u stavku 3., donijet će Komisija u skladu s postupkom navedenim u članku 27. stavku 2. do¹⁸. One će se objaviti u Službenom listu Europske unije.

2. Prijedlog CSM i revidirani prijedlog CSM donosi Agencija sukladno zaduženjima koja se dodjeljuju u skladu s postupkom navedenim u članku 27. stavku 2..

¹⁵ Dvije godine nakon godine stupanja na snagu ove Direktive.

¹⁶ Pet godina nakon stupanja na snagu ove Direktive.

¹⁷ Četiri godine nakon stupanja na snagu ove Direktive.

¹⁸ Šest godina nakon stupanja na snagu ove Direktive.

Prijedlog CSM se zasniva na ispitivanju postojećih metoda u državama članicama.

3. CSM opisuju na koji se način ocjenjuju razine sigurnosti kao i postignuće sigurnosnih ciljeva i usklađenosti s drugim sigurnosnim zahtjevima, pomoću sljedećih objašnjenja i definicija:

a) metode procjene i ocjene rizika,

b) metode za procjenu usklađenosti sa zahtjevima iz potvrda o sigurnosti i sigurnosnim ovlaštenjima izdanim u skladu s člancima 10. i 11., i

c) u mjeri u kojoj još nisu obuhvaćeni u TSI, metode za provjeru rada i održavanja strukturalnih podsustava transeuropskih brzih i klasičnih sustava željeznica u skladu s odgovarajućim bitnim zahtjevima.

4. CSM se revidiraju u redovitim vremenskim razmacima, u skladu s postupkom navedenim u članku 27. stavku 2., vodeći računa o iskustvu stečenom njihovom primjenom i globalnim razvojem sigurnosti željeznice te obvezama država članica utvrđenim u članku 4. stavku 1..

5. Države članice izrađuju sve potrebne izmjene i dopune njihovih nacionalnih sigurnosnih propisa u svjetlu usvajanja CSM i njihovih revizija.

Članak 7.

Zajednički sigurnosni ciljevi

1. CST se razvijaju, donose i revidiraju slijedeći postupke utvrđene u ovom članku.

2. Prijedlog CST i prijedlog revidiranog CST izrađuje Agencija sukladno zaduženjima koja se dodjeljuju u skladu s postupkom navedenim u članku 27. stavku 2..

3. Prvi set prijedloga CST se zasniva na ispitivanju postojećih ciljeva i sigurnosne izvedbe u državama članicama i osiguravaju da se postojeća sigurnosna izvedba sustava željeznica ne umanjuje u bilo kojoj državi članici. Donosi ih Komisija, do ...¹⁹, u skladu s postupkom navedenim u članku 27. stavku 2., i objavljuju se u Službenom listu Europske unije.

Drugi set prijedloga CST se zasniva na iskustvima stečenim iz prvog prijedloga CST i njihove provedbe. Oni se odnose na sva prioritetna područja gdje treba dodatno pojačati sigurnost. Donosi ih Komisija, do²⁰, u skladu s postupkom navedenim u članku 27. stavku 2. i objavljuju se u Službenom listu Europske unije.

Svi prijedlozi nacrti i revidiranih CST odnose se na obaveze država članica utvrđene u članku 4. stavku 1.. Uz takve prijedloge prilaže se procjena proračunatih troškova i dobiti, kojom se ukazuje na njihov mogući utjecaj na sve uključene izvođače i gospodarske čimbenike te njihov utjecaj na društvenu prihvatljivost rizika. Oni, prema potrebi, moraju sadržavati vremenski plan postepene provedbe, posebice radi poštivanja prirode i opsega ulaganja potrebnog za njihovu primjenu. Moraju analizirati mogući utjecaj na TSI u vezi podsustava i, kada je to primjereno, sadržavati prijedloge za izmjene i dopune TSI.

4. CST trebaju definirati najmanje razine sigurnosti koje trebaju doseći različiti dijelovi sustava

¹⁹ Pet godina nakon stupanja na snagu ove Direktive.

²⁰ Sedam godina nakon stupanja na snagu ove Direktive.

željeznice i sustav kao cjelina u svakoj državi članici, izraženo u kriterijima prihvatljivosti rizika za:

a) pojedinačne rizike koji se odnose na putnike, osoblje, uključujući osoblje ugovaratelja, korisnike željezničkih prijelaza i ostale te, ne dovodeći u pitanje postojeće nacionalne i međunarodne propise o sigurnosti, pojedinačne rizike koji se odnose na neovlaštene osobe na željezničkim objektima;

b) društvene rizike.

5. CTS se revidiraju u redovitim vremenskim razmacima, u skladu s postupkom navedenim u članku 27. stavku 2., uzimajući u obzir globalni razvoj sigurnosti željeznice.

6. Države članice će donijeti sve potrebne izmjene i dopune njihovih nacionalnih sigurnosnih propisa kako bi dosegle najmanje CST, i svaki revidirani CST, u skladu s provedbenim rasporedom koji im je pridružen. Ove propise trebaju dostaviti Komisiji u skladu s člankom 8. stavkom 3..

Članak 8.

Nacionalni sigurnosni propisi

1. U primjeni ove Direktive, države članice donose obvezujuće nacionalne propise o sigurnosti i osiguravaju da se oni objave na jasnom jeziku razumljivom strankama o kojima je riječ i budu raspoloživi svim upraviteljima infrastrukture, željezničkim poduzećima, podnositeljima molbi za potvrdu o sigurnosti i podnositeljima molbi za sigurnosno ovlaštenje.

2. Do²¹ države članice obavještavaju Komisiju o svim odgovarajućim nacionalnim sigurnosnim propisima koji su na snazi, kako je navedeno u Prilogu II., te navode njihovo područje primjene.

Nadalje, obavijest mora pružiti informacije o načelnom sadržaju propisa s uputama na pravne tekstove, o vrsti zakonodavstva i o tome koje tijelo ili organizacija je odgovorno za njegovu objavu.

3. Najkasnije četiri godine nakon stupanja na snagu ove Direktive, Agencija treba procijeniti na koji su način objavljeni i stavljani na raspolaganje nacionalni sigurnosni propisi u skladu sa stavkom 1.. Također treba dati primjerene preporuke Komisiji za objavu takvih propisa kako bi se odgovarajuće informacije učinile lakše dostupnima.

4. Države članice će odmah obavijestiti Komisiju o svim izmjenama i dopunama dostavljenih nacionalnih sigurnosnih propisa i o svakom takvom novom propisu koji se može donijeti, osim ako se propis u cijelosti odnosi na provedbu TSI.

5. Komisija će nadgledati uvođenje novih nacionalnih propisa od strane država članica kako bi se uvođenje novih specifičnih nacionalnih propisa svelo na najmanju moguću mjeru i tako spriječilo stvaranje daljnjih barijera te radi postepenog usklađivanja sigurnosnih propisa.

6. Ako, nakon donošenja CST, države članice namjeravaju uvesti novi nacionalni sigurnosni propis koji zahtijeva višu razinu sigurnosti nego CST, ili ako država članica namjerava uvesti

²¹ Dvanaest mjeseci nakon stupanja na snagu ove Direktive.

novi nacionalni sigurnosni propis koji može utjecati na rad željezničkih poduzeća iz drugih država članica na teritoriju dotične države članice, država članica se u propisnom vremenu treba savjetovati sa svim zainteresiranim strankama pri čemu se primjenjuje stavak 7..

7. Država članica dostavlja prijedlog sigurnosnog propisa Komisiji na pregled, zajedno s razlozima za njegovo uvođenje.

Ako Komisija ustanovi da prijedlog sigurnosnog propisa nije u skladu s CSM ili s postizanjem barem CST, ili da oni predstavljaju sredstva samovoljne diskriminacije ili prikrivenog ograničavanja željezničkog prijevoza između država članica, donijet će se Odluka, upućena državama članicama o kojima je riječ, u skladu s postupkom navedenim u članku 27. stavku 2..

Ako Komisija ima ozbiljne sumnje u vezi usklađenosti prijedloga sigurnosnog propisa sa CSM ili s postizanjem barem CST, ili smatra da oni predstavljaju sredstva samovoljne diskriminacije ili prikrivenog ograničavanja željezničkog prijevoza između država članica, Komisija će odmah obavijestiti države članice o kojima je riječ, koje će zaustaviti donošenje, stupanje na snagu ili provedbu propisa sve dok se, u roku od šest mjeseci, ne donese odluka u skladu s postupkom navedenim u članku 27. stavku 2..

Članak 9.

Sustavi upravljanja sigurnošću

1. Upravitelji infrastrukture i željezničkih poduzeća trebaju uspostaviti njihove sustave upravljanja sigurnošću kako bi se osiguralo da sustav željeznice može dosegnuti barem CST, da je u skladu s nacionalnim sigurnosnim propisima opisanim u članku 8. i Prilogu II. i sa sigurnosnim zahtjevima utvrđenim u TSI, te da se primjenjuju odgovarajući dijelovi CSM.

2. Sustav upravljanja sigurnošću treba zadovoljiti zahtjeve i sadržavati elemente utvrđene u Prilogu III., prilagođene značajkama, opsegu i drugim uvjetima zacrtanih aktivnosti. On treba osigurati nadzor svih rizika povezanih s aktivnošću upravitelja infrastrukture ili željezničkog poduzeća, uključujući pribavljanje održavanja i materijala te upotrebu dobavljača. Ne dovodeći u pitanje postojeće nacionalne i međunarodne propise, sustav upravljanja sigurnošću također treba uzeti u obzir, kada je to primjereno i razumno, rizike koji proizlaze iz aktivnosti drugih stranaka.

3. Sustav upravljanja sigurnošću bilo kojeg upravitelja sigurnosti treba uzeti u obzir učinke rada različitih željezničkih poduzeća u mreži i donijeti odredbe kojima se svim željezničkim poduzećima dopušta da rade u skladu s TSI i nacionalnim sigurnosnim propisima i uvjetima utvrđenim u njihovoj potvrdi o sigurnosti. Nadalje, one moraju biti razvijene s ciljem usklađivanja postupaka u slučaju nužnosti koje provodi upravitelj infrastrukture sa svim željezničkim poduzećima koja rade na njegovoj infrastrukturi.

4. Svake godine, do 30. lipnja, trebaju svi upravitelji infrastrukture i željezničkih poduzeća dostaviti sigurnosnom tijelu godišnje sigurnosno izvješće koje se odnosi na prethodnu kalendarsku godinu. Sigurnosno izvješće treba sadržavati:

a) podatke o tome kako se ispunjavaju skupni sigurnosni ciljevi organizacije i kakvi su rezultati sigurnosnih planova;

b) razvoj pokazatelja nacionalne sigurnosti, i CSI utvrđenih u Prilogu I., u mjeri u kojoj je to relevantno za organizaciju koja podnosi izvješće;

c) rezultate unutarnje sigurnosne revizije;

d) zaključke o nedostacima i pogreškama željezničkih operacija i upravitelja infrastrukture koje mogu biti značajne za sigurnosno tijelo.

POGLAVLJE III.

IZDAVANJE SIGURNOSNIH POTVRDA I OVLAŠTENJA

Članak 10.

Potvrde o sigurnosti

1. Kako bi se dozvolio pristup infrastrukturi željeznice, željezničko poduzeće mora imati potvrdu o sigurnosti kako se navodi ovim Poglavljem. Potvrda o sigurnosti može obuhvaćati čitavu mrežu željeznica države članice ili samo njezinog određenog dijela.

Namjena potvrde o sigurnosti je pružiti dokaz o tome da je željezničko poduzeće uspostavilo svoj sustav upravljanja sigurnošću i može ispuniti zahtjeve utvrđene u TSI i drugom odgovarajućem zakonodavstvu Zajednice i u nacionalnim sigurnosnim propisima s namjerom nadziranja rizika i sigurnog rada na mreži.

2. Potvrda o sigurnosti mora sadržavati:

a) svjedodžbu kojom se potvrđuje odobrenje sustava upravljanja sigurnošću željezničkog poduzeća kako se navodi u članku 9. i Prilogu III., te

b) svjedodžbu kojom se potvrđuje odobrenje odredaba donesenih od strane željezničkog poduzeća radi zadovoljavanja specifičnih zahtjeva potrebnih za siguran rad odgovarajuće mreže. Zahtjevi mogu uključiti primjenu TSI i nacionalnih sigurnosnih propisa, prihvaćanje potvrda osoblja i ovlaštenje za puštanje u rad prijevoznih sredstava koje koristi željezničko poduzeće. Svjedodžba se temelji na dokumentaciji koju dostavlja željezničko poduzeće kako se opisuje u Prilogu IV..

3. Sigurnosno tijelo u državi članici u kojoj željezničko poduzeće započinje s radom dodjeljuje svjedodžbu u skladu sa stavkom 2..

U svjedodžbi koja se dodjeljuje u skladu sa stavkom 2. mora se navesti vrsta i opseg obuhvaćenih djelatnosti u željezničkom prometu. Svjedodžba koje se izdaje u skladu sa stavkom 2. a) mora važiti u cijeloj Zajednici za istu vrstu djelatnosti u željezničkom prometu.

4. Sigurnosno tijelo u državi članici u kojoj željezničko poduzeće namjerava obavljati dodatne usluge željezničkog prijevoza dodjeljuje dodatnu nacionalnu svjedodžbu potrebnu u skladu sa stavkom 2. b).

5. Potvrda o sigurnosti se obnavlja u razmacima ne većim od pet godina, na osnovu molbe željezničkog poduzeća. Mora se u cijelosti ili djelomično ažurirati uvijek kada se vrsta ili opseg djelatnosti značajno promjeni.

Posjednik potvrde o sigurnosti mora bez odlaganja obavijestiti nadležno sigurnosno tijelo o svim glavnim izmjenama uvjeta odgovarajućeg dijela potvrde o sigurnosti. Nadalje, treba obavijestiti nadležno sigurnosno tijelo uvijek kada se zaposle nove kategorije osoblja ili uvedu

nove vrste prijevoznih sredstava.

Sigurnosno tijelo može zahtijevati da se odgovarajući dio potvrde o sigurnosti revidira u slučaju značajnijih promjena sigurnosnog regulatornog okvira.

Ako sigurnosno tijelo ustanovi da posjednik potvrde o sigurnosti više ne zadovoljava uvjete svjedodžbe koju je izdalo, ono povlači dio a) i/ili b) potvrde, navodeći razloge za takvu odluku. Sigurnosno tijelo koje povuče dodatnu nacionalnu svjedodžbu dodijeljenu u skladu sa stavkom 4. mora, o svojoj odluci, odmah izvjestiti sigurnosno tijelo koje je dodijelilo svjedodžbu prema stavku 2. a).

Isto tako, sigurnosno tijelo mora povući potvrdu o sigurnosti ako je očigledno da je njezin posjednik nije upotrebljavao u godini nakon njezinog izdavanja kao što je bilo namjeravano.

6. Sigurnosno tijelo u roku jednog mjeseca obavještava Agenciju o izdanim, obnovljenim, izmjenjenim i dopunjenim ili opozvanim potvdama o sigurnosti navedenim u stavku 2. a). Mora navesti naziv i adresu željezničkog poduzeća, datum izdavanja, opseg i valjanost potvrde o sigurnosti i, u slučaju opozivanja, razloge za njegovu odluku.

7. Do²² Agencija treba procijeniti razvoj okolnosti u vezi izdavanja potvrde o sigurnosti i dostaviti izvještaj Komisiji s preporukama o strategiji približavanja jedinstvenoj potvrdi o sigurnosti Zajednice. Komisija će na osnovu preporuke poduzeti odgovarajuće mjere.

Članak 11.

Sigurnosno ovlaštenje upravitelja infrastrukture

1. Kako bi se omogućilo upravljanje i vođenje željezničke infrastrukture upravitelj infrastrukture mora dobiti sigurnosno ovlaštenje od sigurnosnog tijela u državi članici u kojoj mu je sjedište.

Sigurnosno ovlaštenje mora sadržavati:

a) ovlaštenje kojim se potvrđuje odobrenje sustava upravljanja sigurnošću upravitelja infrastrukture kako je opisano u članku 9. i Prilogu III., i

b) ovlaštenje kojim se potvrđuje odobrenje odredaba upravitelja infrastrukture kojima se nastoji ispuniti specifične zahtjeve potrebne za sigurnu izvedbu, održavanje i rad željezničke infrastrukture uključujući, kada je primjereno, održavanje i rad sustava za nadzor prometa i signalizaciju.

2. Sigurnosno ovlaštenje se obnavlja, u razmacima ne većim od pet godina, na osnovu molbe upravitelja infrastrukture. Ono se mora u cijelosti ili djelomično ažurirati uvijek kada su učinjene značajne izmjene na infrastrukturi, signalizaciji ili dostavi energije ili u načelima njegova rada i održavanja. Posjednik sigurnosnog ovlaštenja bez odlaganja obavještava sigurnosno tijelo o svim takvim izmjenama.

Sigurnosno tijelo može zahtijevati da se sigurnosno ovlaštenje revidira u slučaju značajnih promjena sigurnosnog regulatornog okvira.

²² Pet godina nakon stupanja na snagu ove Direktive.

Ukoliko sigurnosno tijelo ustanovi da ovlaštenu upravitelj infrastrukture više ne zadovoljava uvjete za sigurnosno ovlaštenje ono treba to ovlaštenje opozvati, uz obrazloženje svoje odluke.

3. Sigurnosno tijelo treba, u roku od jednog mjeseca, obavijestiti Agenciju o izdanim, obnovljenim, izmjenjenim i dopunjenim ili opozvanim sigurnosnim ovlaštenjima. Treba navesti naziv i adresu upravitelja infrastrukture, datum izdavanja, opseg i valjanost sigurnosnog ovlaštenja i, u slučaju opozivanja, obrazloženje svoje odluke.

Članak 12.

Zahtjevi primjene koji se odnose na izdavanje potvrde o sigurnosti i sigurnosno ovlaštenje

1. Sigurnosno tijelo bez odlaganja donosi odluku o podnošenju molbe za izdavanje potvrde o sigurnosti ili sigurnosnog ovlaštenja, i u svakom slučaju ne više od četiri mjeseca nakon što se dostave sve zahtjevano informacije i sve dodatne informacije koje zahtijeva sigurnosno tijelo. Ukoliko se od podnositelja molbe zahtijeva da dostavi dodatne informacije, takve informacije treba dostaviti odmah.

2. Kako bi se olakšalo osnivanje novih željezničkih poduzeća i dostavljanje molbi željezničkih poduzeća iz drugih država članica, sigurnosno tijelo treba dati detaljne smjernice o tome kako ishodovati potvrdu o sigurnosti. U njima se navode svi zahtjevi koji su utvrđeni za potrebe članka 10. stavka 2., a svi odgovarajući dokumenti se stavljaju na raspolaganje podnositelju.

Željezničkim poduzećima koja podnose molbu za potvrdu o sigurnosti u vezi usluga na određenom ograničenom dijelu infrastrukture treba dati posebne smjernice, pri čemu treba posebno navesti specifične propise koji vrijede za dio o kome je riječ.

3. Dokument sa smjernicama za podnošenje molbe kojim se opisuju i objašnjavaju zahtjevi za potvrde o sigurnosti i navode isprave koje se moraju dostaviti mora biti besplatno na raspolaganju podnositeljima molbi. Sve molbe za potvrde o sigurnosti dostavljaju se na jeziku koji zahtijeva sigurnosno tijelo.

Članak 13.

Pristup sredstvima za obuku

1. Države članice trebaju osigurati da sva željeznička poduzeća koja podnose prijavu za potvrdu o sigurnosti imaju pošten i nediskriminirajući pristup sredstvima za obuku strojovođa i pratećeg osoblja vlakova, uvijek kada je takva obuka potrebna za ispunjenje zahtjeva za ishodovanje potvrde o sigurnosti.

Usluge koje se nude moraju uključivati obuku o potrebnom poznavanju pruga, pravilima i postupcima rada, sustavu signalizacije i upravljanja te postupcima u slučaju nužde koji se primjenjuju na prugama na kojima se promet odvija.

Države članice moraju također osigurati da upravitelji infrastrukture i njihovo osoblje koje provodi vitalne sigurnosne zadatke imaju pošten i nediskriminirajući pristup sredstvima za obuku.

Ako obuka ne uključuje preglede i dodjelu potvrda, države članice moraju željezničkim poduzećima osigurati dobivanje takve potvrde ako se to zahtijeva u potvrdi o sigurnosti.

Sigurnosno tijelo mora osigurati da pružanje usluga obuke ili, kada je primjereno, dodjela potvrdi ispunjavaju sigurnosne zahtjeve utvrđene u TSI ili nacionalnim sigurnosnim propisima opisanim u članku 8. i Prilogu II..

2. Ukoliko su sredstva za obuku raspoloživa samo kroz usluge jednog željezničkog poduzeća ili upravitelja infrastrukture, države članice trebaju osigurati da se ta sredstva stave na raspolaganje ostalim željezničkim poduzećima uz primjerenu i nediskriminirajuću cijenu, koja je povezana s troškovima i može uključivati profitnu maržu.

3. Prilikom zapošljavanja novih strojovođa, osoblja na vlakovima i osoblja koje provodi vitalne sigurnosne zadatke, željeznička poduzeća moraju uzeti u obzir svaku izobrazbu, kvalifikacije i iskustvo prethodno stečeno u drugim željezničkim poduzećima. Zbog toga se tim članovima osoblja odobrava pristup ispravama, pribavljanje preslika te dostavljanje svih isprava koje svjedoče o njihovoj izobrazbi, kvalifikacijama i iskustvu.

4. U svakom slučaju je svako željezničko poduzeće i svaki upravitelj infrastrukture odgovoran za razinu obuke i osposobljenost svojeg osoblja koje provodi radove u vezi sigurnosti, kako se navodi u članku 9. i Prilogu III..

Članak 14.

Stavljanje u službu prijevoznih sredstava koja su u upotrebi

1. Prijevozna sredstva za koja postoji dozvola za stavljanje u službu u jednoj državi članici u skladu s člankom 10. stavkom 2) b) i nisu u potpunosti pokrivena odgovarajućim TSI moraju se ovlastiti za stavljanje u službu u drugoj ili drugim državama članicama u skladu s ovim člankom, ako navedena država članica ili države članice zahtjevaju ovlaštenje.

2. Željezničko poduzeće koje podnosi molbu za dozvolu stavljanja u službu prijevoznih sredstava u drugoj državi članici, mora odgovarajućem sigurnosnom tijelu dostaviti tehničku dokumentaciju u vezi prijevoznog sredstva ili vrste prijevoznog sredstva, pri čemu navodi njegovu namjenu na mreži. Dokumentacija mora sadržavati sljedeće podatke:

a) dokaz da za prijevozno sredstvo postoji dozvola za stavljanje u službu u drugoj državi članici te bilješke koje pokazuju njegovu povijest rada, održavanja i, kada je to primjenjivo, tehničkih izmjena koje su poduzete nakon izdavanja dozvole;

b) odgovarajuće tehničke podatke, program održavanja i operativne značajke koje zahtijeva sigurnosno tijelo i potrebni su za njegovo dopunsko ovlaštenje;

c) dokaz o tehničkim i operativnim značajkama koje pokazuju da je prijevozno sredstvo u skladu sa sustavom napajanja energijom, sustavom signalizacije i upravljanja, mjerama kolosjeka i gabaritima infrastrukture, najvećim dozvoljenim osovinskim opterećenjem i drugim ograničenjima mreže;

d) podatke o izuzećima od nacionalnih sigurnosnih propisa koji su potrebni za dodjelu ovlaštenja i dokaz, koji se temelji na procjeni rizika i pokazuje da prihvaćanje prijevoznog sredstva ne uvodi nepotrebne rizike za mrežu.

3. Sigurnosno tijelo može zatražiti da se na mreži provedu ispitne vožnje kako bi se provjerila usklađenost s ograničavajućim parametrima navedenim u stavku 2.c) i u tom će slučaju propisati njihov opseg i sadržaj.

4. Sigurnosno tijelo donosi odluku o podnošenju molbe u skladu s ovim člankom bez odlaganja i ne kasnije od četiri mjeseca nakon što se dostavi potpuna tehnička dokumentacija, uključujući dokumentaciju o ispitnim vožnjama. Potvrda o sigurnosti može sadržavati uvjete za upotrebu i druga ograničenja.

Članak 15.

Usklađivanje potvrda o sigurnosti

1. Odluke o zajedničkim usklađenim zahtjevima u skladu s člankom 10. stavkom 2) b) i Prilogom IV. te o zajedničkom obliku dokumenata sa smjernicama za podnošenje molbe donijet će se u skladu s postupkom navedenim u članku 27. stavku 2. do²³.

2. Agencija preporučuje zajedničke usklađene zahtjeve i zajednički oblik dokumenata sa smjernicama za podnošenje molbe sukladno zaduženjima koja se donose u skladu s postupkom navedenim u članku 27. stavku 2..

POGLAVLJE IV.

SIGURNOSNO TIJELO

Članak 16.

Zadaci

1. Svaka država članica osniva sigurnosno tijelo. Ovo tijelo može biti ministarstvo odgovorno za prometna pitanja i mora, u svojoj organizaciji, zakonskoj strukturi i odlučivanju, biti neovisno od svakog željezničkog poduzeća, upravitelja infrastrukture, podnositelja prijave i tijela opskrbe.

2. Sigurnosnom tijelu povjereni su najmanje sljedeći zadaci:

a) izdavanje dozvola za stavljanje u službu strukturalnih podsustava koji čine sustav transeuropske brze željeznice u skladu s člankom 14. Direktive 96/48/EZ i provjeravanje da se njima upravlja i da se održavaju u skladu s odgovarajućim bitnim zahtjevima;

b) izdavanje dozvole za stavljanje u službu strukturalnih podsustava koji čine sustav transeuropske brze željeznice u skladu s člankom 14. Direktive 2001/16/EZ i provjeravanje da se njima upravlja i da se održavaju u skladu s odgovarajućim bitnim zahtjevima;

c) nadgledanje usklađenosti čimbenika interoperabilnosti s bitnim zahtjevima iz članka 12. Direktive 96/48/EZ i 2001/16/EZ;

d) izdavanje dozvole za stavljanje u službu novog i značajno izmjenjenog prijevoznog sredstva koje još nije obuhvaćeno s TSI;

e) izdavanje, obnavljanje, izmjene i dopune i opozivanje odgovarajućih dijelova potvrda o sigurnosti i sigurnosnih ovlaštenja dodijeljenih u skladu s člancima 10. i 11. i provjeravanje jesu li u njima utvrđeni uvjeti i zahtjevi ispunjeni i djeluju li upravitelji infrastrukture i željeznička poduzeća u skladu sa zahtjevima Zajednice ili nacionalnog zakonodavstva;

²³ Pet godina nakon stupanja na snagu ove Direktive.

f) nadgledanje, promicanje i, prema potrebi, stavljanje na snagu i razvijanje sigurnosnog regulatornog okvira uključujući sustav nacionalnih sigurnosnih propisa;

g) nadgledanje ispravnosti registracije prijevoznog sredstva te točnosti i ažuriranosti podataka u vezi sigurnosti u nacionalnom registru, osnovanom u skladu s člankom 14. Direktive 96/48/EZ i Direktive 2001/16/EZ;

3. Zadaci na koje upućuje stavak 2. ne mogu se prenjeti ili dodatno ugovoriti s bilo kojim drugim upraviteljem infrastrukture, željezničkim poduzećem ili tijelom opskrbe.

Članak 17.

Načela donošenja odluka

1. Sigurnosno tijelo provodi svoje zadaće na otvoren, nediskriminirajući i transparentan način. Ono posebice mora svim strankama omogućiti da budu saslušane i navesti obrazloženje svojih odluka.

Ono mora odmah odgovoriti na zahtjeve i podnesene molbe te bez odlaganja dostaviti svoje zahtjeve za podacima i donijeti sve svoje odluke u roku od četiri mjeseca nakon što su sve zatražene informacije bile dostavljene. U bilo kojem trenutku može zatražiti tehničku pomoć upravitelja infrastrukture i željezničkih poduzeća ili drugih osposobljenih tijela kada provodi zadatke navedene u članku 16..

U postupku razvijanja nacionalnog regulatornog okvira, sigurnosno se tijelo treba savjetovati sa svim uključenim osobama i zainteresiranim strankama, uključujući upravitelje infrastrukture, željeznička poduzeća, proizvođače i osobe zadužene za održavanje, korisnike i predstavnike osoblja.

2. Sigurnosno tijelo mora imati slobodu provođenja svih pregleda i istraga koje su potrebne za postizanje njegovih zadaća i treba imati dozvoljen pristup svim odgovarajućim dokumentima i objektima, instalacijama i opremi upravitelja infrastrukture i željezničkih poduzeća.

3. Države članice poduzimaju potrebne mjere kako bi se osiguralo da odluke koje donese sigurnosno tijelo podliježu sudskoj reviziji.

4. Sigurnosna tijela provode aktivnu razmjenu stajališta i iskustava u svrhu usklađivanja njihovih kriterija odlučivanja širom Zajednice. Njihova suradnja mora posebice biti usmjerena olakšavanju i koordinaciji izdavanja potvrda o sigurnosti željezničkim poduzećima kojima su dodjeljene međunarodne putanje vlakova u skladu s postupkom utvrđenim u članku 15. Direktive 2001/14/EZ.

Agencija podržava sigurnosna tijela u ovim zadacima.

Članak 18.

Godišnji izvještaj

Svake godine sigurnosno tijelo objavljuje godišnji izvještaj o svojim aktivnostima prethodne godine i šalje ga Agenciji najkasnije do 30. rujna. Izvještaj mora sadržavati podatke o:

a) razvoju sigurnosti željeznice, uključujući udruživanje CSI, utvrđenih u Prilogu I., na razini

države članice;

b) važnim promjenama u zakonodavstvu i pravilima u vezi sigurnosti željeznice;

c) razvijanju procesa izdavanja potvrda o sigurnosti i sigurnosnog ovlaštenja;

d) rezultatima i iskustvima koja se odnose na nadgledanje upravitelja infrastrukture i željezničkih poduzeća.

POGLAVLJE V.

ISTRAGE NESREĆA I NEZGODA

Članak 19.

Obvezatnost istrage

1. Države članice osiguravaju da istražno tijelo navedeno u članku 21., nakon teških nesreća na sustavu željeznica provede istragu čiji je cilj moguće poboljšanje sigurnosti željeznica i sprječavanje nesreća.

2. Pored teških nesreća, istražno tijelo navedeno u članku 21. može istražiti i one nesreće i nezgode koje su pod neznatno drugačijim uvjetima mogle dovesti do teških nesreća, uključujući tehničke kvarove strukturalnih podsustava ili interoperabilnih činioca sustava transeuropske brze ili klasične željeznice.

Istražno tijelo će, prema vlastitoj volji, odlučiti treba li poduzeti istragu u vezi takve nesreće ili nezgode. U svojoj odluci ono treba uzeti u obzir:

a) težinu nesreće ili nezgode;

b) čini li ona dio niza nesreća ili nezgoda koje se tiču sustava kao cjeline;

c) njezin utjecaj na sigurnost željeznice na razini Zajednice, i

d) zahtjeve upravitelja infrastrukture, željezničkih poduzeća, sigurnosnog tijela ili država članica.

3. Opseg istraga i postupaka koji treba obuhvatiti u provođenju takvih istraga određuje istražno tijelo, vodeći računa o načelima i ciljevima iz članaka 20. i 22. i ovisno o spoznajama koje se od nesreća ili nezgoda očekuju u vezi unapređenja sigurnosti.

4. Istraga se ni u kom slučaju ne treba baviti razdiobom krivnje ili odgovornosti.

Članak 20.

Status istrage

1. Države članice, u okviru vlastitog zakonskog sustava, određuju zakonski status istrage koji će omogućiti glavnim istražiteljima da provedu njihov zadatak na najučinkovitiji način i u najkraćem roku.

2. U skladu sa zakonodavstvom koje je na snazi u državama članicama i, gdje je to primjereno,

u suradnji s tijelima odgovornima za sudsko ispitivanje, istražiteljima treba, što je ranije moguće omogućiti:

- a) pristup mjestu nesreće ili nezgode kao i prijevoznom sredstvu koje je u nju uključeno, odnosno infrastrukturi i objektima za nadzor prometa i signalizaciju;
- b) pravo na trenutni popis dokaza i nadzirano ukljanjanje olupina, objekata infrastrukture ili sastavnih dijelova za potrebe ispitivanja ili analize;
- c) pristup sadržajima i upotreba sadržaja uređaja za snimanje i opreme za snimanje govornih poruka u vlaku te bilježenje rada sustava za signalizaciju i nadzor prometa;
- d) pristup rezultatima ispitivanja tijela žrtava;
- e) pristup rezultatima ispitivanja željezničkog osoblja i drugog željezničkog osoblja uključenog u nesreću ili nezgodu;
- f) mogućnost saslušanja uključenog željezničkog osoblja i drugih svjedoka;
- g) pristup svim odgovarajućim informacijama ili snimkama koje posjeduju upravitelj infrastrukture, uključena željeznička poduzeća i sigurnosna tijela.

3. Istraga se provodi nezavisno od svakog sudskog ispitivanja.

Članak 21.

Istražno tijelo

1. Svaka država članica treba osigurati da istrage nesreća i nezgoda navedene u članku 19. provodi stalno tijelo, koje se sastoji od najmanje jednog istražitelja sposobnog za provođenje funkcija zaduženog istražitelja u slučaju nesreće ili nezgode. Ovo tijelo treba biti nezavisno u svojoj organizaciji, zakonskoj strukturi i odlučivanju u odnosu na bilo kojeg upravitelja strukture, željezničko poduzeće, tijelo zaduženo za najamnine, tijelo za dodjeljivanje i ovlašteno tijelo, i u odnosu na bilo koju stranku čiji bi interesi mogli biti u sukobu sa zadaćama povjerenim istražnom tijelu. Nadalje, mora biti funkcionalno nezavisno od sigurnosnog tijela i od bilo kojeg upravitelja željeznica.

2. Istražno tijelo provodi svoje zadaće neovisno od organizacija navedenih u stavku 1. i mora biti sposobno pribaviti dostatna sredstva za tu svrhu. Njegovim istražiteljima treba dodijeliti status koji im daje potrebna jamstva neovisnosti.

3. Države članice donose odredbu koja obvezuje željeznička poduzeća, upravitelje infrastrukture i, kada je primjereno, sigurnosno tijelo, da odmah izvjeste istražno tijelo o nesrećama i nezgodama navedenim u članku 19.. Istražno tijelo mora imati mogućnost odgovoriti na takve izvještaje i napraviti potrebne pripreme za početak istrage najkasnije jedan tjedan nakon primitka izvještaja u vezi nesreće ili nezgode.

4. Istražno tijelo može kombinirati svoje zadaće prema ovoj Direktivi s radom na istragama događaja, osim željezničkih nesreća i nezgoda, sve dok takve istrage ne ugrožavaju njegovu neovisnost.

5. Istražno tijelo može, prema potrebi, zatražiti pomoć istražnih tijela drugih država članica ili

od Agencije kako bi se pribavila stručna znanja ili provelo tehničke preglede, analize ili ocjene.

6. Države članice mogu istražnom tijelu povjeriti zadaću provođenja istraga željezničkih nesreća i nezgoda osim onih navedenih u članku 19..

7. Istražna tijela provode aktivnu razmjenu stajališta i iskustava u svrhu razvoja zajedničkih metoda istrage, oblikovanja zajedničkih načela za sigurnosne preporuke koje treba slijediti i prilagođavanja tehničkom i znanstvenom napretku.

Agencija podržava istražna tijela pri izvršavanju ove zadaće.

Članak 22.

Istražni postupak

1. Nesreću ili nezgodu navedenu u članku 19. istražuje istražno tijelo države članice u kojoj se desila. Ako nije moguće utvrditi u kojoj se državi članici desila, ili ako se desila na pograničnom dijelu postrojenja ili u blizini granice između dvije države članice, odgovarajuća se tijela trebaju složiti o tome koje će od njih provesti istragu ili se složiti da ju provedu zajednički. Drugom tijelu treba u prvom slučaju dozvoliti da sudjeluje u istrazi i u potpunosti koristi njezine rezultate.

Istražna tijela druge države članice pozvana su da sudjeluju u istrazi uvijek kada je željezničko poduzeće koje je osnovano i ima dozvolu za rad u toj državi članici uključeno u nesreću ili nezgodu.

Ovaj stavak ne sprječava države članice da pristanu na to da odgovarajuća tijela, i u drugim okolnostima, provode zajedničke istrage.

2. Tijelo odgovorno za istragu treba, za svaku nesreću ili nezgodu pripremiti odgovarajuća sredstva, koja sadržavaju potrebna operativna i tehnička stručna znanja za provođenje istrage. Stručna znanja se mogu pribaviti unutar samog tijela ili izvan njega, ovisno o vrsti nesreće ili nezgode koja se istražuje.

3. Istraga se provodi što je moguće otvorenije, tako da se svim strankama omogući saslušanje i podjela rezultata. Odgovarajući upravitelj infrastrukture i željezničkog poduzeća, sigurnosno tijelo, žrtve i njihovi rođaci, vlasnici oštećene imovine, proizvođači, zadužene hitne službe i predstavnici osoblja i korisnika trebaju biti redovito informirani o istrazi i njezinom napretku i, koliko je to izvedivo, treba im omogućiti da dostave svoja mišljenja i stajališta u vezi istrage te dozvoliti komentiranje podataka u prijedlozima izvještaja.

4. Istražno tijelo treba zaključiti svoja ispitivanja na mjestu nesreće u najkraćem mogućem vremenu kako bi upravitelju infrastrukture omogućilo obnavljanje infrastrukture i njezino prepuštanje željezničkom prometu što je ranije moguće.

Članak 23.

Izvještaji

1. Istraga o nesreći ili nezgodi navedena u članku 19. je predmet izvještaja koji se pripremaju u obliku primjerenom vrsti i težini nesreće ili nezgode i relevantnosti nalaza istrage. U izvještajima treba navesti ciljeve istraga navedene u članku 19. stavku 1) i, kada je primjereno,

oni moraju sadržavati sigurnosne preporuke.

2. Istražno tijelo objavljuje konačni izvještaj u najkraćem mogućem vremenu i uobičajeno ne kasnije od 12 mjeseci nakon datuma događaja. Izvještaj treba, zajedno sa sigurnosnim preporukama, dostaviti odgovarajućim strankama navedenim u članku 22. stavku 3) kao i tijelima i strankama o kojima je riječ u drugim državama članicama.

3. Svake godine, najkasnije do 30. rujna, istražno tijelo objavljuje godišnji izvještaj koji uzima u obzir istrage provedene u prethodnoj godini, sigurnosne preporuke koje su bile izdane i aktivnosti poduzete u skladu s prethodno izdanim preporukama.

Članak 24.

Obavijesti koje se šalju Agenciji

1. U roku jednog tjedna nakon odluke o pokretanju istrage, istražno tijelo o tome obavještava Agenciju. U obavijesti se navodi datum, vrijeme i mjesto događaja, kao i vrsta nesreće i njezine posljedice obzirom na žrtve, povrede i materijalnu štetu.

2. Istražno tijelo šalje Agenciji kopiju konačnog izvještaja navedenog u članku 23. stavku 2) kao i godišnjeg izvještaja navedenog u članku 23. stavku 3).

Članak 25.

Sigurnosne preporuke

1. Sigurnosna preporuka koju izdaje istražno tijelo ne smije ni u kom slučaju stvoriti pretpostavku o krivnji ili odgovornosti za nesreću ili nezgodu.

2. Preporuke se šalju sigurnosnom tijelu i, kada je to potrebno zbog značaja preporuke, drugim tijelima ili organima vlasti u državama članicama ili drugim državama članicama. Države članice i njihova sigurnosna tijela poduzimaju potrebne mjere kako bi se osiguralo prikladno poštivanje sigurnosnih preporuka koje izdaju istražna tijela i, kada je to primjereno, da se djeluje u skladu s njima.

3. Sigurnosno tijelo i druga tijela ili organi vlasti, ili kada je primjereno, druge države članice kojima su poslane preporuke, najmanje jednom godišnje izvještavaju istražno tijelo o mjerama koje se poduzimaju ili planiraju u vezi preporuke.

POGLAVLJE VI.

PROVEDBENE OVLAŠTI

Usklađivanje Priloga

Prilozi se usklađuju prema tehničkom i znanstvenom napretku, u skladu s postupkom navedenim u članku 27. stavkom 2).

Članak 27.

Postupak Odbora

1. Komisiji pomaže Odbor osnovan prema članku 21. Direktive 96/48/EZ.

2. Kada postoji uputa na ovaj stavak, primjenjuju se članci 5. i 7. Odluke 1999/468/EZ, pri čemu se uzimaju u obzir odredbe njezinog članka 8..

Razdoblje navedeno u članku 5. stavku 6) Odluke 1999/468/EZ određuje se na tri mjeseca.

3. Kada postoji uputa na ovaj stavak, primjenjuju se članci 3. i 7. Odluke 1999/468/EZ, pri čemu se uzimaju u obzir odredbe njezinog članka 8..

4. Odbor donosi svoj Poslovnik .

Članak 28.

Provedbene mjere

1. Države članice mogu Komisiji predložiti sve mjere koje se tiču provedbe ove Direktive. Odgovarajuće odluke se donose u skladu s postupkom navedenim u članku 27. stavku 2).

2. Na zahtjev države članice ili na vlastitu inicijativu Komisija mora, u specifičnom slučaju, pregledati primjenu i stupanje na snagu odredaba koje se tiču izdavanja sigurnosnih potvrdi i sigurnosnog ovlaštenja, i u roku dva mjeseca od primitka takvog zahtjeva odlučiti u skladu s postupkom navedenim u članku 27. stavku 2) o tome može li se dotična mjera i dalje primjenjivati. Komisija svoju odluku dostavlja Europskom parlamentu, Vijeću i državama članicama.

POGLAVLJE VII.

OPĆE I KONAČNE ODREDBE

Članak 29.

Izmjene i dopune Direktive 95/18/EZ

Direktiva 95/18/EZ se ovime izmjenjuje i dopunjuje kako slijedi:

1) Članak 8. se zamjenjuje sljedećim:

„Članak 8.

Zahtjevi koji se odnose na stručnu osposobljenost ispunjeni su kada željezničko poduzeća koje podnosi molbu ima ili će imati organizaciju upravljanja koja posjeduje potrebno znanje i/ili iskustvo za provođenje sigurnog i pouzdanog nadzora rada i nadgledanja onih vrsta poslova koji su navedeni u dozvoli za rad.“

2) U Prilogu se briše Odjeljak II..

Članak 30.

Izmjene i dopune Direktive 2001/14/EZ

Direktiva 2001/14/EZ se ovime izmjenjuje i dopunjuje kako slijedi:

1) Naslov se zamjenjuje sljedećim:

„Direktiva 2001/14/EZ Europskoga parlamenta i Vijeća od 26. veljače 2001. o alociranju kapaciteta željezničke infrastrukture i uvođenju pristojbi za upotrebu željezničke infrastrukture.“

2. U članku 30. stavku 2), točka f) se zamjenjuje sljedećim:

„f) rješenja u vezi pristupa u skladu s člankom 10. Direktive Vijeća 91/440/EEZ od 29. srpnja 1991. o razvoju željeznica Zajednice²⁴ kako je izmjenjena i dopunjena Direktivom 2004/xx/EZ Europskoga Parlamenta i Vijeća od ... kojom se izmjenjuje i dopunjuje Direktiva Vijeća 91/440/EEZ o razvoju željeznica Zajednice²⁵.“

3. Članak 32. se briše.

4. U članku 34., stavak 2. se zamjenjuje sljedećim:

„2. Na zahtjev države članice ili na njezinu vlastitu inicijativu Komisija će, u specifičnom slučaju preispitati primjenu i stavljanje na snagu odredaba koje se tiču naplaćivanja pristojbi, alociranja kapaciteta, i u roku od dva mjeseca od primitka takvog zahtjeva odlučiti u skladu s postupkom navedenim u članku 35. stavku 2) mogu li se odgovarajuće mjere nastaviti primjenjivati. Komisija svoju odluku dostavlja Europskom parlamentu, Vijeću i državama članicama.“

Članak 31.

Izvještaj i daljnja aktivnost Zajednice

Komisija će prije²⁶ i svakih pet godina nakon toga dostaviti Europskom parlamentu i Vijeću izvještaj o provedbi ove Direktive.

Izvještaju se prema potrebi prilažu prijedlozi za daljnju aktivnost Zajednice.

Članak 32.

Kazne

Države članice utvrđuju pravila o kaznama primjenjivim na kršenja nacionalnih odredaba donesenih u skladu s ovom Direktivom i poduzimaju sve mjere potrebne kako bi se osigurala njihova provedba. Kazne koje se predviđaju moraju biti učinkovite, razmjerne, nediskriminirajuće i odvraćajuće.

Države članice će o ovim propisima obavjestiti Komisiju do datuma navedenog u članku 33. i bez odlaganja o svim sljedećim izmjenama i dopunama koji na njih utječu.

Članak 33.

Provedba

Države članice će donijeti potrebne zakone i druge propise kako bi se uskladili s odredbama

²⁴ SL L 237, 24.8.1991., str. 25.

²⁵ SL L “

²⁶ Tri godine nakon stupanja na snagu ove Direktive

ove Direktive najkasnije do²⁷. One će o tome odmah obavijestiti Komisiju.

Kad države članice budu donosile ove mjere, te će mjere prilikom njihove službene objave sadržavati uputu na ovu Direktivu ili će se uz njih navesti takva uputa. Načine toga upućivanja predvidjet će države članice.

Članak 34.

Stupanje na snagu

Ova Direktiva stupa na snagu na dan objave u Službenom listu Europske unije.

Članak 35.

Adresati

Ova je Direktiva upućena državama članicama.

Sastavljeno u Strasbourgu, 29. travnja 2004.

Za Europski parlament

Predsjednik

P. COX

Za Vijeće

Predsjednik

M. McDOWELL

²⁷ Dvije godine nakon stupanja na snagu ove Direktive

Zajednički pokazatelji sigurnosti

Zajednički pokazatelji sigurnosti o kojima treba izvjestiti sigurnosna tijela:

Pokazatelji koji se odnose na aktivnosti navedene u članku 2. stavku 2), a) i b), uzimaju se u obzir zasebno, ako ih treba dostaviti.

Ako se, nakon dostave izvještaja, utvrde nove činjenice ili greške, sigurnosno tijelo će prvom prikladnom prilikom, a najkasnije u sljedećem godišnjem izvještaju izmijeniti i dopuniti ili ispraviti pokazatelje za jednu posebnu godinu.

Za pokazatelje koji se odnose na nesreće prema rubrici 1. niže, primjenjuje se Uredba (EZ) br. 91/2003 Europskoga parlamenta i Vijeća od 16. prosinca 2002. o statistici željezničkog prijevoza²⁸ ukoliko su informacije na raspolaganju.

1) Pokazatelji koji se odnose na nesreće

1. Ukupan i relativan broj (prema pređenim kilometrima vlakova) nesreća i lomova razvrstano prema sljedećim vrstama nesreća:

- sudari vlakova, uključujući sudare s preprekama unutar sigurnosnih gabarita,
- iskliznuća vlakova iz tračnica,
- nesreće na željezničkim prijelazima, uključujući nesreće u kojima sudjeluju pješaci na prijelazima,
- nesreće osoba koje uzrokuju prijevozna sredstva u kretanju, s izuzećem samoubojstava,
- samoubojstva,
- požari na prijevoznim sredstvima,
- ostalo.

O svakoj se nesreći podnosi izvještaj prema vrsti primarne nesreće, čak i ako su posljedice sekundarne nesreće ozbiljnije, npr. kada za iskliznućem iz tračnica uslijedi požar.

2. Ukupan i relativan broj (prema pređenim kilometrima vlakova) osoba koje su teže ozlijeđene i smrtno stradale, razvrstano u sljedeće kategorije prema vrsti nesreće:

- putnici (također u odnosu na ukupan broj putničkih kilometara),
- zaposlenici uključujući osoblje ugovaratelja,
- korisnici željezničkih prijelaza,
- neovlaštene osobe na objektima željeznice,

²⁸ SL L 14, 21.1.2003., str.1.

- ostali.

2) Pokazatelji koji se odnose na nezgode i zamalo izbjegnute nesreće

1. Ukupan i relativan broj (prema pređenim kilometrima vlakova) slomljenih tračnica, veza tračnica i pogrešaka pri signalizaciji.

2. Ukupan i relativan broj (prema pređenim kilometrima vlakova) signala danih u opasnosti.

3. Ukupan i relativan broj (prema pređenim kilometrima vlakova) slomljenih kotača i osovina na prijevoznim sredstvima u službi.

3) Pokazatelji koji se odnose na posljedice nesreća

1. Ukupni i relativni troškovi u eurima (prema kilometrima vlakova) svih nesreća gdje, ako je moguće, treba izračunati i uključiti sljedeće troškove:

- smrtni slučajevi i ozljede,

- nadoknada za gubitak ili štetu na imovini putnika, osoblja ili trećih stranaka - uključujući štetu učinjenu okolišu,

- zamjena ili popravak oštećenog prijevoznog sredstva i željezničkih instalacija,

- kašnjenja, ometanja i preusmjerenja prometa, uključujući dodatne troškove osoblja i gubitak budućeg dohotka.

Od navedenih troškova treba oduzeti odštetu ili dobivenu ili proračunatu naknadu koja će se prikupiti od trećih stranaka kao što su vlasnici motornih vozila uključeni u nesreće na željezničkim prijelazima. Naknade dobivene od policia osiguranja koje posjeduju željeznička poduzeća ili upravitelji infrastrukture se ne oduzimaju.

2. Ukupan i relativan broj (prema broju odrađenih sati) izgubljenih radnih sati osoblja i ugovaratelja koji su izgubljeni zbog nesreće.

4) Pokazatelji koji se odnose na tehničku sigurnost infrastrukture i njezinu provedbu

1. Postotak pruga koje imaju u upotrebi automatsku zaštitu vlaka (ATP), postotak kilometara vlaka koji koriste operativne ATP sustave.

2. Broj željezničkih prijelaza (ukupan i po kilometru pruge). Postotak prijelaza s automatskom ili ručnom zaštitom.

5) Pokazatelji koji se odnose na upravljanje sigurnošću

Unutarnje revizije koje provode upravitelji infrastrukture i željeznička poduzeća kako se navode u dokumentaciji sustava upravljanja sigurnošću. Ukupan broj provedenih revizija i broj kao postotak zahtjevanih (i/ili predloženih) revizija.

6) Definicije

Tijela koja izvješćuju mogu koristiti definicije, primjenjive na nacionalnoj razini, pokazatelja i metoda proračunavanja troškova kada su dostavljeni podaci u skladu s ovim Prilogom. Sve

definicije i metode proračunavanja koje su u upotrebi treba objasniti u Prilogu godišnjem izvješću opisanom u članku 18..

RADNA VERZIJA

Notifikacija nacionalnih sigurnosnih propisa

Nacionalni sigurnosni propisi koji se notificiraju Komisiji u skladu s postupkom opisanim u članku 8. uključuju:

1. propise koji se tiču postojećih ciljeva nacionalne sigurnosti i sigurnosnih metoda;
2. propise koji se tiču zahtjeva o sustavima upravljanja sigurnošću i izdavanju sigurnosnih potvrdi željezničkim poduzećima;
3. propisi koji se tiču zahtjeva za odobrenjem stavljanja u službu i održavanje novih i znatno promijenjenih prijevoznih sredstava koji još nisu u potpunosti obuhvaćeni TSI-om. Notifikacija uključuje pravila razmjene prijevoznih sredstava između željezničkih poduzeća, sustava za registraciju i zahtjeva za postupke ispitivanja;
4. zajednički operativni propisi željezničke mreže koji još nisu obuhvaćeni TSI-om, uključujući propise koji se odnose na sustav signalizacije i upravljanja prometom;
5. propisi koji utvrđuju zahtjeve o dodatnim unutarnjim operativnim propisima (propisi društva) koje moraju utvrditi upravitelji infrastrukture i željeznička poduzeća;
6. propisi koji se tiču zahtjeva za osoblje koje izvršava kritične zadatke sigurnosti, uključujući kriterije odabira, zdravstvenu spremnost i stručnu osposobljenost te izdavanje svjedodžbi u mjeri u kojoj nisu još pokriveni TSI-om;
7. propisi koji se odnose na istrage nesreća i nezgoda.

Sustavi upravljanja sigurnošću

1. Zahtjevi u vezi sustava upravljanja sigurnošću

Sustav upravljanja sigurnošću se mora dokumentirati u svim odgovarajućim dijelovima i mora posebice opisivati razdiobu odgovornosti unutar organizacije upravitelja infrastrukture ili željezničkog poduzeća. Mora pokazati na koji je način osiguran nadzor upravljanjem na različitim razinama, na koji su način osoblje i njihovi predstavnici na svim razinama uključeni i kako se osigurava neprekidno poboljšanje sustava upravljanja sigurnošću.

2. Osnovni elementi sustava upravljanja sigurnošću

Osnovni elementi sustava upravljanja sigurnošću su:

a) sigurnosna politika odobrena od izvršnog rukovodioca organizacije i dostavljena svom osoblju;

b) kvalitativni i kvantitativni ciljevi organizacije u vezi održavanja i jačanja sigurnosti te planovi i postupci za postizanje tih ciljeva;

c) postupci za zadovoljavanje postojećih, novih i izmjenjenih tehničkih i operativnih normi ili drugih propisanih uvjeta, utvrđenih

- u TSI, ili

- u nacionalnim sigurnosnim propisima navedenim u članku 8. i Prilogu II., ili

- u drugim odgovarajućim propisima, ili

- u odlukama tijela vlasti

i postupcima kojima se osigurava usklađenost s normama i drugim propisanim uvjetima kroz životni ciklus opreme i radova;

d) postupci i metode za provođenje procjene rizika i provedbu mjera nadzora rizika uvijek kada promjena radnih uvjeta ili novi materijal nalažu nove rizike za infrastrukturu ili djelovanje;

e) osiguravanje programa za osposobljavanje osoblja i sustava kako bi se osigurala trajna osposobljenost osoblja i provođenje zadaća u skladu s tim;

f) mjere za pružanje dostatnih informacija unutar organizacije i, kada je primjereno, između organizacija koje rade na istoj infrastrukturi;

g) postupci i oblici vezano za načine dokumentiranja sigurnosne informacije i određivanje postupaka za nadziranje konfiguracije vitalnih sigurnosnih informacija;

h) postupci kojima se osigurava da se nesreće, nezgode, zamalo izbjegnute nesreće i druge opasnosti prijave, istražuju i analiziraju te da se poduzmu potrebne preventivne mjere;

i) pripremanje planova djelovanja i pripravnosti te informiranja u slučaju nužnosti,

dogovorenih s odgovarajućim javnim tijelima;

j) osiguravanje redovitih unutarnjih revizija sustava upravljanja sigurnošću.

RADNA VERZIJA

Pojašnjenja u vezi posebnog dijela potvrde o sigurnosti za mrežu

Sljedeći se dokumenti moraju dostaviti kako bi se omogućilo da sigurnosno tijelo izda poseban dio potvrde o sigurnosti za mrežu:

- dokumentacija željezničkog poduzeća u vezi TSI ili dijelova TSI i, kada je potrebno, nacionalni sigurnosni propisi i drugi propisi primjenjivi na njegove djelatnosti, njegovo osoblje i prijevozna sredstva te način na koji se sustavom upravljanja sigurnošću osigurava usklađenost,

- dokumentacija željezničkog poduzeća o različitim vrstama prijevoznih sredstava koja se koriste za rad, uključujući dokaz da zadovoljavaju zahtjeve TSI ili nacionalne propise i da imaju propisne potvrde.

Kako bi se izbjegla dvostrukost posla i smanjila količina informacija, treba dostaviti samo sažetu dokumentaciju u vezi elemenata koji zadovoljavaju TSI i ostale zahtjeve Direktiva 96/48/EZ i 2001/16/EZ.

RADNA VERZIJA

Načelni sadržaj izvještaja o istragama nesreća i nezgoda

1) Sažetak

Sažetak treba sadržavati kratki opis događaja, vremenu i mjestu nesreće te njezinim posljedicama. Mora navesti izravne uzroke kao i čimbenike koji su joj doprinjeli, te temeljne uzroke utvrđene istragom. Treba navesti glavne preporuke i informacije o adresatima.

2) Neposredne činjenice o događaju:

1. Događaj:

- datum, točno vrijeme i mjesto događaja,
- opis događaja i mjesta nesreće uključujući napore spasilačkih i hitnih službi,
- odluka o pokretanju istrage, sastavu tima istražitelja i provođenju istrage.

2. Pozadina događaja:

- uključeno osoblje i ugovaratelji te druge stranke i svjedoci,
- vlakovi i njihove kompozicije uključujući brojeve registracije dijelova uključenih prijevoznih sredstava,
- opis infrastrukture i sustava signalizacije – vrste kolosjeka, skretnica, međuveza, signala, zaštite vlakova,
- sredstva komunikacije,
- radovi koji se izvode na ili u blizini mjesta nesreće,
- pokretanje plana za nužnost željeznice i prema njemu predviđenog niza događaja,
- pokretanje plana za nužnost javnih spasilačkih službi, policije i zdravstvenih službi te prema njemu predviđenog niza događaja.

3. Žrtve, ozljede i materijalna šteta:

- putnici i treće stranke, osoblje, uključujući ugovaratelje,
- teret, prtljaga i drugo vlasništvo,
- prijevozna sredstva, infrastruktura i okoliš.

4. Vanjske okolnosti:

- vremenski uvjeti i zemljopisne prilike.

3) Zapisi o istragama i ispitivanjima

1. Sažetak svjedočenja (pod uvjetom zaštite identiteta osoba):

- osoblje željeznica, uključujući ugovaratelje,
- ostali svjedoci.

2. Sigurnost sustava upravljanja sigurnošću:

- okvirna organizacija i kako se izdaju i izvršavaju naredbe,
- zahtjevi za osoblje i kako se ispunjavaju,
- postupci za unutarnje provjere i revizije te njihovi rezultati,
- međusobno uplitanje različitih sudionika povezanih s infrastrukturom.

3. Propisi i pravila:

- odgovarajući propisi i pravila Zajednice te nacionalni propisi i pravila,
- ostali propisi kao što su radni propisi, lokalna uputstva, zahtjevi za osoblje, propisi o održavanju i primjenjive norme.

4. Djelovanje prijevoznih sredstava i tehničkih uputstava:

- sustav signalizacije i nadzornog upravljanja, uključujući zapise iz naprava za automatsko bilježenje podataka,
- infrastruktura,
- oprema za komunikaciju,
- prijevozna sredstva, uključujući zapise iz naprava za automatsko bilježenje podataka.

5. Dokumentacija o operativnom sustavu:

- mjere koje poduzima osoblje za nadzor prometa i signalizaciju,
- razmjena govornih poruka u vezi događaja, uključujući dokumentaciju na temelju snimljenih materijala,
- mjere koje se poduzimaju za zaštitu i osiguranje mjesta događaja.

6. Sučelje čovjek-stroj-organizacija:

- radno vrijeme uključenoga osoblja,
- zdravstvene i osobne okolnosti koje utječu na događaj, uključujući fizički ili psihološki stres,
- dizajn opreme koja utječe na sučelje čovjek-stroj.

7. Prethodni događaji sličnog značaja.

4) Analize i zaključci

1. Završno razmatranje niza događaja:

- kojim se donose zaključci o događaju, zasnovani na činjenicama navedenim u rubrici 3).

2. Rasprava:

- analize činjenica navedenih u rubrici 3) s ciljem prijedloga zaključaka u vezi uzroka događaja i djelovanja spasilačkih službi.

3. Zaključci:

- izravni i neposredni uzroci događaja uključujući čimbenike koji se tiču aktivnosti što ih poduzimaju uključene osobe ili stanja prijevoznih sredstava ili tehničkih instalacija,

- temeljni uzroci koji se odnose na vještine, postupke i održavanje,

- korijenski uzroci koji se odnose na uvjete regulatornog okvira i primjenu sustava upravljanja sigurnošću.

4. Dodatna razmatranja:

- nedostaci i manjkavosti ustanovljeni tijekom istrage, ali bez značaja za zaključke o uzrocima.

5) Poduzete mjere

- Zapisi o mjerama koje su već poduzete ili donesene kao posljedica događaja.

6) Preporuke

DIREKTIVE

DIREKTIVA KOMISIJE 2011/18/EU

od 1. ožujka 2011.

o izmjeni Priloga II., V. i VI. Direktive 2008/57/EZ Europskog parlamenta i Vijeća o interoperabilnosti željezničkog sustava unutar Zajednice

(Tekst značajan za EGP)

EUROPSKA KOMISIJA,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije,

uzimajući u obzir Direktivu 2008/57/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 17. lipnja 2008. o interoperabilnosti željezničkog sustava unutar Zajednice¹, a posebno njezin članak 30. stavak 3.,

budući da,

(1) Mjere namijenjene izmjenama elemenata Direktive 2008/57/EZ koji ne pripadaju ključnima i koji se odnose na prilagodbu Priloga II. do IX. te Direktive donose se u skladu s regulatornim postupkom uz pregled iz članka 29. stavka 4. Direktive 2008/57/EZ.

(2) Prometno-upravljački i signalno-sigurnosni podsustavi sastoje se od opreme uz prugu i na vlakovima, te bi se trebali smatrati dvama odvojenim podsustavima. Stoga je potrebno izmijeniti Prilog II. Direktive 2008/57/EZ.

(3) Oprema za mjerenje potrošnje električne energije fizički je integrirana u željeznička vozila. Stoga je potrebno izmijeniti Prilog II. Direktive 2008/57/EZ.

(4) U skladu s člankom 17. stavkom 3. Direktive 2008/57/EZ, države članice bi trebale odrediti tijela odgovorna za provođenje postupaka provjere u slučaju nacionalnih propisa. Stoga je potrebno izmijeniti Priloge V. i VI. Direktive 2008/57/EZ kako bi se utvrdili ti postupci koje primjenjuju ta tijela.

(5) U pogledu odjeljka 2. Priloga VI. Direktive 2008/57/EZ i pozivanja na privremene izjave o provjeri (u daljnjem tekstu „ISV“), prijavljeno tijelo bi prvo trebalo sastaviti potvrdu „EZ“ o privremenoj izjavi o provjeri, nakon čega bi podnositelj zahtjeva trebao sastaviti odgovarajuću „EZ“ izjavu. Stoga je potrebno izmijeniti Priloge V. i VI. Direktive 2008/57/EZ.

(9) Mjere predviđene u ovoj Direktivi u skladu su s mišljenjem Odbora osnovanog temeljem članka 29. stavka 1. Direktive 2008/57/EZ,

DONIJELA JE OVU DIREKTIVU:

¹ SL L 191, 18.7.2008., str. 1.

Članak 1.

Prilozi II., V. i VI. Direktive 2008/57/EZ zamjenjuju se tekstem iz Priloga I., II. i III. ove Direktive.

Članak 2.

1. Države članice donose zakone i druge propise potrebne za usklađivanje s ovom Direktivom najkasnije do 31. prosinca 2011. One Komisiji odmah dostavljaju tekst tih odredaba.

2. Kada države članice donose ove odredbe, te odredbe prilikom njihove službene objave sadržavaju uputu na ovu Direktivu ili se uz njih navodi takva uputa. Države članice određuju načine tog upućivanja.

3. Obveze prenošenja i provedbe ove Direktive ne primjenjuju se na Republiku Cipar i Republiku Maltu sve dok se na njihovim područjima ne uspostavi željeznički sustav.

Članak 3.

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

Članak 4.

Ova je Odluka upućena državama članicama.

Sastavljeno u Bruxellesu 1. ožujka 2011.

Za Komisiju

Predsjednik

José Manuel BARROSO

PRILOG I.

'PRILOG II.

PODSUSTAVI

1. Popis podsustava

U smislu ove Direktive, sustav koji čini željeznički sustav može se podijeliti na sljedeće podsustave:

(a) konstrukcijska područja:

- infrastruktura

- energija

- prometno-upravljački i signalno-sigurnosni podsustav uz prugu
- prometno-upravljački i signalno-sigurnosni podsustav na vlaku
- željeznička vozila

(b) funkcionalna područja:

- odvijanje i upravljanje prometom
- održavanje
- telematske aplikacije za putnički i teretni promet

2. Opis podsustava

Za svaki podsustav ili dio podsustava, Agencija pri izradi određenog nacрта TSI-ja 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 redosljed kojim će podlijegati TSI-jima, podsustavi uključuju:

2.1. Infastrukturu:

Tračnice, skretnice, građevinske konstrukcije (mostovi, tuneli itd.), pripadajuća infrastruktura na postajama (peroni, područja pristupa, uključujući poštivanje potreba osoba s ograničenom pokretljivošću itd.), sigurnosna i zaštitna oprema.

2.2. Energiju:

Elektrifikacijski sustav, uključujući kontaktnu mrežu i sustav za mjerenje potrošnje električne energije uz prugu.

2.3. Prometno-upravljački i signalno-sigurnosni podsustav uz prugu:

Sva oprema uz prugu koja je potrebna radi osiguranja sigurnosti, upravljanja i nadzora vožnje vlakova kojima je odobreno obavljanje prometa na mreži.

2.4. Prometno-upravljački i signalno-sigurnosni podsustav na vlaku:

Sva oprema na vlaku koja je potrebna za osiguranje sigurnosti, upravljanja i nadzora vožnje vlakova kojima je odobreno obavljanje prometa na mreži.

2.5. Odvijanje i upravljanje prometom:

Postupci i povezana oprema koja omogućuje usklađen rad različitih konstrukcijskih podsustava kako pri uobičajenom radu, tako i pri radu u otežanim uvjetima, uključujući posebice sastav vlaka i vožnju, planiranje i upravljanje prometom.

Stručna osposobljenost koja bi mogla biti potrebna za izvođenje prekograničnog prometa.

2.6. Telematski uređaji:

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

(a) aplikacije za putnički promet, uključujući sustave davanja informacija putnicima prije i tijekom putovanja, sustavi rezervacija i plaćanja, upravljanje prtljagom i upravljanje povezivanjem vlakova s drugim načinima prijevoza;

(b) aplikacije za teretni promet, uključujući informacijske sustave (nadzor tereta i vlakova u realnom vremenu), ranžirni sustavi i sustavi raspodjele vlakova, sustavi rezervacije, plaćanja i fakturiranja, upravljanje povezivanjem s drugim načinima prijevoza i izrada pratećih dokumenata u elektroničkom obliku.

2.7. Željeznička vozila

Konstrukcija, sustav vođenja i nadzora za svu opremu vlaka, uređaje za oduzimanje struje, vuča i uređaji za pretvaranje električne energije, oprema za mjerenje potrošnje električne energije na vlaku, naprave za kočenje, naprave za priključivanje vagona, pogonski mehanizmi (podvozje vagona, osovine itd.) i ovjes, vrata, sučelja čovjek/stroj (vozač, osoblje u vlaku i putnici, uključujući potrebe osoba s ograničenom pokretljivošću), pasivne ili aktivne sigurnosne naprave i pomagala, koja su potrebna za zdravlje putnika i osoblja u vlaku.

2.8. Održavanje:

Postupci, povezana oprema, logistički centri za održavanje i rezerve, koji pružaju obvezno korektivno i preventivno održavanje kako bi se osigurala interoperabilnost željezničkog sustava i potrebne radne karakteristike.

PRILOG II

‘PRILOG V.

IZJAVA O PROVJERI PODSUSTAVA

1. Izjava o “EZ” provjeri podustava

Izjava o „EZ“ provjeri podustava i prateća dokumentacija moraju biti datirani i potpisani.

Navedena se izjava temelji na informacijama koje su rezultat postupka “EZ” provjere za podsustave kako je utvrđeno u odjeljku 2. Priloga VI. Ona mora biti napisana na istom jeziku kao tehnička dokumentacija i mora sadržavati sljedeće:

- upućivanja na Direktivu

- naziv i adresu naručitelja ili proizvođača ili njegovog ovlaštenog predstavnika s poslovnim nastanom u Europskoj uniji (navesti poslovni naziv i punu adresu; u slučaju ovlaštenog predstavnika također navesti i poslovni naziv naručitelja ili proizvođača)

- kratak opis podsustava

- naziv i adresu prijavljenog tijela koje je provelo provjeru “EZ” iz članka 18.

- upućivanja na dokumente sadržane u tehničkoj dokumentaciji

- sve odgovarajuće privremene ili konačne odredbe koje podsustavi moraju ispunjavati, a posebice, kada je to prikladno, operativna ograničenja ili uvjete

- ako je privremena: trajanje valjanosti izjave “EZ”
- podatke o potpisniku.

Tamo gdje se u Prilogu VI. upućuje na privremenu izjavu “EZ” o provjeri, na tu se izjavu primjenjuju odredbe ovog odjeljka.

2. Izjava o provjeri podsustava u slučaju nacionalnih propisa

Tamo gdje se u Prilogu VI. upućuje na izjavu o provjeri podsustava u slučaju nacionalnih propisa, na tu se izjavu primjenjuju odredbe odjeljka 1. *mutatis mutandi.*’

PRILOG III.

‘PRILOG VI.

POSTUPAK PROVJERE ZA PODSUSTAVE

1. OPĆA NAČELA

Provjera podsustava je postupak u kojem se provjerava i potvrđuje da je podsustav:

- projektiran, izgrađen i postavljen na način kojim se ispunjavaju osnovni zahtjevi koji se na njega odnose i
- da se za njega može izdati odobrenje za stavljanje u pogon.

2. POSTUPAK “EZ” PROVJERE

2.1. Uvod

“EZ” provjera je postupak u kojem prijavljeno tijelo provjerava i potvrđuje da je podsustav:

- u skladu s mjerodavnim TSI-jima
- u skladu s drugim odredbama koje proizlaze iz Ugovora.

2.2. Dijelovi podsustava i faze

2.2.1. Privremena izjava o provjeri (ISV)

Ukoliko je u TSI-jima utvrđeno ili po potrebi na zahtjev podnositelja zahtjeva, podsustav se može podijeliti na određene dijelove ili provjeravati u određenim fazama postupka provjere.

Privremena izjava o provjeri (ISV) je postupak tijekom kojega prijavljeno tijelo provjerava i potvrđuje određene dijelove podsustava ili određene faze postupka provjere.

Svaka privremena izjava o provjeri (ISV) vodi do izdavanja potvrde “EZ” o privremenoj izjavi o provjeri, koju izdaje prijavljeno tijelo koje je odabrao podnositelj zahtjeva, a koje prema potrebi sastavlja izjavu “EZ” o privremenoj izjavi o provjeri. Potvrda o privremenoj izjavi o provjeri i privremena izjava o provjeri moraju sadržavati uputu na TSI-je u odnosu na koje je ocijenjena sukladnost.

2.2.2. Dijelovi podsustava

Podnositelj zahtjeva može podnijeti zahtjev za izdavanje privremene izjave o provjeri za svaki dio. Svaki se dio provjerava u svakoj fazi kako je opisano u odjeljku 2.2.3.

2.2.3. Faze postupka provjere

Podsustav ili određeni dijelovi podsustava provjeravaju se u svakoj od sljedećih faza:

- cjelokupnom projektu
- proizvodnji: izgradnji podsustava, uključujući posebice građevinske radove, proizvodnju, sklapanje sastavnih dijelova, cjelokupno prilagođavanje
- konačnom ispitivanju podsustava.

Za fazu projektiranja (uključujući tipsko ispitivanje) i za fazu proizvodnje podnositelj zahtjeva može podnijeti zahtjev za privremenu izjavu o provjeri.

2.3. Potvrda o provjeri

2.3.1. Prijavljeno tijelo odgovorno za „EZ“ provjeru ocjenjuje projekt i izgradnju i konačno ispitivanje podsustava, te sastavlja „EZ“ potvrdu o provjeri koja je namijenjena podnositelju zahtjeva, koji zatim sastavlja izjavu o „EZ“ provjeri. Potvrda o „EZ“ provjeri mora sadržavati uputu na TSI-je u odnosu na koje je ocijenjena sukladnost.

Tamo gdje sukladnost podsustava s odgovarajućim TSI-jima nije ocijenjena (npr. u slučaju odstupanja, djelomične primjene TSI-ja za modernizaciju ili obnavljanje, prijelazno razdoblje u TSI-ju ili u specifičnom slučaju), u potvrdi „EZ“ navodi se točna uputa na one TSI-(je) ili njihove dijelove čiju sukladnost prijavljeno tijelo nije ispitalo tijekom postupka „EZ“ provjere.

2.3.2. Tamo gdje su izdane potvrde „EZ“ o privremenoj izjavi o provjeri, prijavljeno tijelo odgovorno za „EZ“ provjeru podsustava uzima u obzir potvrde „EZ“ o privremenoj izjavi o provjeri (ISV) i prije izdavanja potvrde o „EZ“ provjeri, ono:

- provjerava obuhvaćaju li potvrde „EZ“ o privremenoj izjavi o provjeri točno odgovarajuće zahtjeve TSI-ja,
- provjerava sve aspekte koje nisu obuhvaćeni potvrdom (potvrdama) „EZ“ o privremenoj izjavom/izjavama o provjeri, te
- provjerava konačno ispitivanje podsustava u cjelini.

2.4. Tehnička dokumentacija

Tehnička dokumentacija priložena „EZ“ izjavi o provjeri mora sadržavati sljedeće:

- tehničke značajke vezane uz projekt, uključujući opće i detaljne nacрте u vezi izvođenja, električne i hidraulične dijagrame, strujne sheme, opis obrade podataka i automatizacije, dokumentaciju o radu i održavanju, itd., a koje su od važnosti za dotičan podsustav,

- popis interoperabilnih sastavnih dijelova, navedenih u članku 5. stavku 3. točki (d), koji su ugrađeni u podsustav,

- primjerke „EZ“ izjava o sukladnosti ili prikladnosti za uporabu, koje su, u skladu s člankom 13. Direktive, propisane za gore navedene sastavne dijelove, po potrebi zajedno s pripadajućim izračunima i primjerkom zapisnika o ispitivanju i testiranju koja obavljaju prijavljena tijela na temelju zajedničkih tehničkih specifikacija,

- ako je dostupna, potvrdu „EZ“ o privremenoj izjavi o provjeri i u tom slučaju, po potrebi izjavu „EZ“ o privremenoj izjavi o provjeri podsustava, koja je priložena potvrdi o „EZ“ provjeri uključujući i rezultat provjere valjanosti izjava koju je provelo prijavljeno tijelo,

- izjavu „EZ“ o provjeri, koju je izdalo i potpisalo tijelo odgovorno za „EZ“ provjeru, a kojom se potvrđuje usklađenost podsustava sa zahtjevima mjerodavnih TSI-ja i u kojoj navodi eventualne zadržke zabilježene tijekom izvođenja radova koje nisu povučene; potvrdi o „EZ“ provjeri također valja priložiti izvješća o ispitivanju i inspekcijskim pregledima koja je sastavilo isto tijelo u okviru svojih zadataka, kako je utvrđeno u odjeljcima 2.5.3. i 2.5.4.

- potvrde „EZ“ izdane u skladu s ostalim zakonima koji proizlaze iz Ugovora,

- tamo gdje se zahtijeva sigurno uključivanje u skladu s Uredbom Komisije (EZ-a) br. 325/2009¹, podnositelj zahtjeva tehničkoj dokumentaciji prilaže i izvještaj ocjenjivačkog tijela o zajedničkim sigurnosnim metodama (CSM) o ocjeni rizika iz članka 6. stavka 3. Direktive 2004/49/EZ.

2.5. Praćenje

2.5.1. Cilj je praćenja „EZ“ za vrijeme proizvodnje podsustava osigurati ispunjavanje obveza koje proizlaze iz tehničke dokumentacije.

2.5.2. Prijavljeno tijelo odgovorno za provjeru proizvodnje mora imati stalan pristup gradilištima, proizvodnim radionicama, skladišnim prostorima i po potrebi postrojenjima za montažu i ispitivanje i općenito svim prostorima koje smatra potrebnim za ispunjavanje svojih zadataka. Podnositelj zahtjeva mora prijavljenom tijelu poslati ili se pobrinuti da mu se pošalju svi dokumenti potrebni za tu namjenu, a naročito izvedbeni nacrti i tehnička dokumentacija za podsustav.

2.5.3. Prijavljeno tijelo odgovorno za provjeru provedbe mora povremeno obavljati inspekcijske preglede kako bi potvrdilo usklađenost s odgovarajućim TSI-jima. Izvješće o inspekcijskom pregledu dostavlja odgovornima za provedbu. Može zahtijevati da bude nazočno tijekom određenih faza izgradnje.

2.5.4. 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 po potrebi, izvješće o inspekcijskom pregledu, mora dostaviti odgovornima za provođenje.

2.5.5. Za izdavanje „EZ“ izjave o prikladnosti za uporabu iz odjeljka 2. Priloga IV., prijavljenom se tijelu omogućuje praćenje podsustava na koji je ugrađen interoperabilni

¹ SL L 108, 22.4.2009., str. 4.

sastavni dio kako bi se ocijenila, ako se to odgovarajućim TSI-jem nalaže, njegova prikladnost za uporabu u predviđenom željezničkom okruženju.

2.6. Podnošenje

Cjelokupna dokumentacija iz stavka 2.4. dostavlja se podnositelju zahjeva, zajedno s potvrdom (potvrdama) "EZ" o privremenoj izjavi o provjeri, koju je izdalo za to odgovorno prijavljeno tijelo, ako je dostupna, ili zajedno s potvrdom o sukladnosti, koju je izdalo prijavljeno tijelo ovlašteno za "EZ" provjeru podsustava. Dokumentacija mora biti priložena izjavi "EZ" o provjeri, koju podnositelj zahtjeva nadzornom tijelu šalje za izdavanje odobrenja za stavljanje u pogon.

Podnositelj zahtjeva čuva primjerak dokumentacije tijekom radnog vijeka podsustava. Ona se mora poslati svim državama članicama koje to zatraže.

2.7. Objavljivanje

Svako prijavljeno tijelo mora povremeno objavljivati bitne informacije o:

- zaprimljenim zahtjevima za „EZ“ provjeru i privremenu izjavu o provjeri (ISV)
- zahtjevima za ocjenu sukladnosti i/ili prikladnosti za uporabu interoperabilnog sastavnog dijela (IC)
- izdanim ili odbijenim potvrdama "EZ" o privremenoj izjavi o provjeri (ISV)
- izdanim ili odbijenim "EZ" potvrdama o sukladnosti i/ili prikladnosti za uporabu
- izdanim ili odbijenim "EZ" potvrdama o provjeri.

2.8. Jezik

Dokumentacija i dopisi u vezi s "EZ" postupcima provjere moraju biti sastavljeni na službenom jeziku države članice EU-a u kojoj podnositelj zahtjeva ima poslovni nastan ili na službenom jeziku EU-a koji prihvati podnositelj zahtjeva.

3. POSTUPAK PROVJERE U SLUČAJU NACIONALNIH PROPISA

3.1. Uvod

Postupak provjere u slučaju nacionalnih propisa je postupak u kojem tijelo ovlašteno u skladu s člankom 17. stavkom 3. (ovlašteno tijelo) provjerava i potvrđuje sukladnost podsustava s nacionalnim propisima prijavljenima u skladu s člankom 17. stavkom 3.

3.2. Potvrda o provjeri

Ovlašteno tijelo odgovorno za postupak provjere u slučaju nacionalnih propisa sastavlja potvrdu o provjeri koja je namijenjena podnositelju zahtjeva.

Potvrda sadrži točnu uputu na nacionalni propis/propise čiju je sukladnost tijekom postupka provjere ispitalo ovlašteno tijelo, uključujući ona koja se odnose na dijelove koji podliježu odstupanju od TSI-ja, nadogradnji ili obnovi.

U slučaju nacionalnih propisa koji se odnose na podsustave koji sadrže vozila, ovlašteno tijelo dijeli potvrdu na dva dijela, gdje su u prvom sadržane upute na one nacionalne propise koji se strogo odnose na tehničku usklađenost između vozila i dotične mreže, a u drugom na sve ostale nacionalne propise.

3.3. Tehnička dokumentacija

Tehnička dokumentacija koja se prilaže uz potvrdu o provjeri u slučaju nacionalnih propisa mora biti uključena u tehničku dokumentaciju iz točke 2.4. i sadržavati tehničke podatke od značaja za ocjenu sukladnosti podsustava s nacionalnim propisima.’

RADNA VERZIJA

DIREKTIVE

DIREKTIVA KOMISIJE 2009/149/EZ

od 27. studenoga 2009.

o izmjeni Direktive 2004/49/EZ Europskog parlamenta i Vijeća u vezi sa zajedničkim pokazateljima sigurnosti i zajedničkim metodama izračunavanja troškova nesreće

(Tekst od važnosti za Europski gospodarski prostor)

KOMISIJA EUROPSKIH ZAJEDNICA

uzimajući u obzir Ugovor o osnivanju Europske zajednice,

uzimajući u obzir Direktivu 2004/49/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 29. travnja 2004. o sigurnosti željeznica Zajednice i kojom se izmjenjuje Direktiva Vijeća 95/18/EZ o izdavanju dozvola željezničkim prijevoznicima i Direktiva 2001/14/EZ o raspodjeli infrastrukturnih željezničkih kapaciteta i ubiranju pristojbi za uporabu željezničke infrastrukture i izdavanje rješenja o sigurnosti (Direktiva o sigurnosti željeznice)¹, a posebno njezin članak 5. stavak 2.,

uzimajući u obzir preporuku Europske agencije za željeznice (ERA/REC/SAF/02-2008) od 29. rujna 2008.,

budući da,

(1) U članku 5. stavku 2. Direktive 2004/49/EZ, kako je ispravljen, predviđa se mogućnost izmjene Priloga I navedene Direktive, kako bi se uključile zajedničke definicije zajedničkih pokazatelja sigurnosti (CSI) i metode izračunavanja troškova nesreće.

(2) U skladu s člankom 5. stavkom 1. Direktive 2004/49/EZ potrebno je prikupiti informacije o zajedničkim pokazateljima sigurnosti kako bi se olakšala ocjena postizanja zajedničkih sigurnosnih ciljeva (CST). U skladu s člankom 7. stavkom 3. navedene Direktive, zajedničkim sigurnosnim ciljevima mora se priložiti ocjena gospodarskog učinka u smislu društvene prihvatljivosti rizika. Glavna bi svrha zajedničkih pokazatelja sigurnosti bila mjerenje sigurnosti i olakšavanje ocjene gospodarskog učinka zajedničkih pokazatelja sigurnosti. Stoga je potrebno odmaknuti se od pokazatelja koji se odnose na troškove svih nesreća koje snose željeznice prema pokazateljima koji se odnose na gospodarski učinak nesreća na društvo.

(3) Pripisivanje novčanih vrijednosti poboljšanoj sigurnosti treba promatrati u kontekstu ograničenih proračunskih sredstava aktivnosti javnog poretka. Stoga je potrebno razvrstati različite aktivnosti prema prioritetima, kako bi se odabrale inicijative koje osiguravaju učinkovitu raspodjelu sredstava.

¹ SL L 164, 30.4.2004., str. 44.

(4) Člankom 9. Uredbe (EZ-a) br. 881/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 29. travnja 2004. o osnivanju Europske agencije za željeznice (Uredba o agenciji)¹, Agencija se ovlašćuje za uspostavljanje mreže s nadležnim državnim tijelima odgovornima za sigurnost i nadležnim državnim tijelima odgovornima za istrage, kako bi se utvrdio sadržaj zajedničkih pokazatelja sigurnosti navedenih u Prilogu I. Direktive 2004/49/EZ. Kao odgovor na to ovlaštenje, Agencija je 29. rujna 2008. donijela preporuku o izmjeni Priloga I Direktive 2004/49/EZ: zajedničke definicije za zajedničke pokazatelje sigurnosti i metode za izračunavanje gospodarskog učinka nesreća (ERA/REC/SAF/02-2008).

(5) Stoga je potrebno izmijeniti Prilog I Direktive 2004/49/EZ.

(6) Mjere predviđene u ovoj Direktivi u skladu su s mišljenjem Odbora osnovanog temeljem članka 21. Direktive 96/48/EZ,

DONIJELA JE OVU DIREKTIVU:

Članak 1.

Prilog I Direktive 2004/49/EZ zamjenjuje se tekстом u Prilogu ove Direktive.

Članak 2.

1. Države članice donose i objavljuju zakone i druge propise potrebne za usklađivanje s ovom Direktivom najkasnije do 18. lipnja 2010. One Komisiji odmah dostavljaju tekst tih odredaba i korelacijsku tablicu između tih odredaba i ove Direktive.

Kada države članice donose ove odredbe, te odredbe prilikom njihove službene objave sadržavaju uputu na ovu Direktivu ili se uz njih navodi takva uputa. Države članice određuju načine tog upućivanja.

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

Članak 3.

Ova Direktiva stupa na snagu dvadeset dana nakon objave u *Službenom listu Europske unije*.

Članak 4.

Ova je Direktiva upućena državama članicama.

Sastavljeno u Bruxellesu 27. studenoga 2009.

Za Komisiju

Antonio TAJANI

Potpredsjednik

¹ SL L 164, 30.4.2004., str. 1.

PRILOG

'PRILOG I

ZAJEDNIČKI POKAZATELJI SIGURNOSTI

Sigurnosna tijela svake godine izvještavaju o zajedničkim pokazateljima sigurnosti. Prvo izvještajno razdoblje je 2010.

Ako se podnose pokazatelji koji se odnose na aktivnosti iz članka 22. stavka 2. točaka (a) i (b), njih treba prikazati odvojeno.

Ukoliko se nakon podnošenja izvještaja otkriju nove činjenice ili pogreške, sigurnosna tijela prvom odgovarajućom prilikom mijenjaju ili ispravljaju pokazatelje za određenu godinu, a najkasnije u sljedećem godišnjem izvještaju.

Za pokazatelje koji se odnose na nesreće navedene pod rubrikom 1 primjenjuje se Uredba (EZ-a) br. 91/2003 Europskog parlamenta i Vijeća od 16. prosinca 2002. o statistici željezničkog prometa¹ ukoliko su podaci raspoloživi.

1. Pokazatelji koji se odnose na nesreće

1.1. Ukupan i relativan broj (prema kilometrima vlaka) teških nesreća i raščlamba na sljedeće vrste nesreća:

- sudari vlakova, uključujući sudare s preprekama unutar sigurnosnog razmaka,
- iskliznuća vlaka iz tračnica,
- nesreće na prijelazima ceste preko željezničke pruge u istoj razini, uključujući nesreće u kojima sudjeluju pješaci na prijelazima ceste preko željezničke pruge u istoj razini,
- nesreće osoba koje prouzroče željeznička vozila u pokretu, osim samoubojstava,
- požari u željezničkim vozilima,
- ostalo.

O svakoj se teškoj nesreći izvještava prema vrsti primarne nesreće, čak i ako su posljedice sekundarne nesreće ozbiljnije, npr. požar nakon iskliznuća vlaka iz tračnica.

1.2. Ukupan i relativan broj (prema kilometrima vlaka) teško ozlijeđenih i smrtno stradalih osoba prema vrsti nesreće, razvrstano u sljedeće kategorije:

- putnici (također u odnosu na ukupan broj putničkih kilometara i kilometara putničkog vlaka),
- zaposlenici, uključujući i osoblje ugovaratelja,
- korisnici prijelaza ceste preko željezničke pruge u istoj razini,

¹ SL L 14, 21.1.2003., str. 1.

- neovlaštene osobe na objektima željeznice,
- ostali.

2. Pokazatelji koji se odnose na opasne tvari

Ukupan i relativan broj (prema kilometrima vlaka) nesreća kod prijevoza opasnih tvari, podijeljeno na sljedeće kategorije:

- nesreće u kojima sudjeluje najmanje jedno željezničko vozilo koje prevozi opasne tvari, kako je definirano u Dodatku,
- broj nesreća u kojima je došlo do ispuštanja opasnih tvari.

3. Pokazatelji koji se odnose na samoubojstva

Ukupan i relativan broj samoubojstava (prema kilometrima vlaka).

4. Pokazatelji koji se odnose na pretkazivače nesreća

Ukupan i relativan broj (prema kilometrima vlaka):

- oštećenih tračnica,
- savijenih tračnica,
- pogrešaka pri signalizaciji,
- prolazaka pored signala koji upozorava na opasnost,
- slomljenih kotača i osovina na željezničkim vozilima u službi.

Potrebno je izvijestiti o svim pretkazivačima nesreća, kako o onima koji za posljedicu imaju nesreću, tako i o onima koji ju nemaju. O pretkazivačima koji za posljedicu imaju nesreću izvještava se u skladu sa zajedničkim pokazateljima sigurnosti za pretkazivače; o nesrećama koje su se dogodile, ako su teške, izvještava se u skladu sa zajedničkim pokazateljima sigurnosti za nesreće iz rubrike 1.

5. Pokazatelji za izračunavanje gospodarskog učinka nesreća

Ukupno u eurima i relativno (u odnosu na kilometre vlaka):

- broj smrtno stradalih osoba i teških ozljeda pomnoženo s vrijednošću sprečavanja nesretnog slučaja (VPC),
- troškovi štete po okoliš,
- troškovi materijalne štete na željezničkim vozilima ili infrastrukturi,
- troškovi zastoja kao posljedice nesreća.

Sigurnosna tijela izvještavaju ili o gospodarskom učinku svih nesreća ili samo o gospodarskom učinku teških nesreća. U godišnjem izvještaju iz članka 18. potrebno je točno naznačiti koja od te dvije mogućnosti je odabrana.

VPC je vrijednost koju društvo pripisuje sprečavanju nastanka nesretnog slučaja i kao takva nije referentna u slučaju nadoknade štete između sudionika u nesrećama.

6. Pokazatelji koji se odnose na tehničku sigurnost infrastrukture i njezino izvođenje

6.1. Postotak pruga s automatskom zaštitom vlaka (ATP) u pogonu, postotak kilometara vlaka na kojima se koriste operativni sustavi ATP-a.

6.2. Broj prijelaza ceste preko željezničke pruge u razini (ukupan, po kilometru pruge i kilometru tračnice) prema sljedećih osam vrsta:

(a) aktivni prijelazi ceste preko željezničke pruge u istoj razini s:

(i) automatskim upozorenjem na strani korisnika,

(ii) automatskom zaštitom na strani korisnika,

(iii) automatskom zaštitom i upozorenjem na strani korisnika,

(iv) automatskom zaštitom i upozorenjem na strani korisnika, te zaštitom na strani pruge,

(v) ručnim upozorenjem na strani korisnika,

(vi) ručnom zaštitom na strani korisnika,

(vii) ručnom zaštitom i upozorenjem na strani korisnika.

(b) pasivni prijelazi ceste preko željezničke pruge u istoj razini.

7. Pokazatelji koji se odnose na upravljanje sigurnošću

Unutarnje revizije koje provode upravitelji infrastrukture i željeznički prijevoznici kako je utvrđeno u dokumentaciji o sustavu upravljanja sigurnošću. Ukupan broj provedenih revizija i broj kao postotak traženih (i/ili planiranih) revizija.

8. Definicije

Zajedničke definicije za zajedničke pokazatelje sigurnosti i metode izračunavanja gospodarskog učinka nesreća navedene su u Dodatku.

Dodatak

Zajedničke definicije za zajedničke pokazatelje sigurnosti i metode izračunavanja gospodarskog učinka nesreća

1. Pokazatelji koji se odnose na nesreće

1.1. „teška nesreća“ je svaka nesreća u kojoj je uključeno najmanje jedno željezničko vozilo u pokretu, a koja za posljedicu ima najmanje jednu smrtno stradalu ili teško ozlijeđenu osobu, ili veliku štetu na željezničkim vozilima, pruži ili drugim postrojenjima ili okolišu, ili veće prekide prometa. Nesreće u radionicama, skladištima i spremištima vlakova su isključene.

1.2. „velika šteta na željezničkim vozilima, pruži, drugim postrojenjima ili okolišu“ je šteta koja odgovara iznosu od EUR 150 000 ili većem.

1.3. „Veći prekidi prometa“ su obustavljanje usluga prijevoza vlakom na glavnoj željezničkoj pruži u trajanju od šest sati ili dulje.

1.4. „Vlak“ je jedno ili više željezničkih vozila koje vuče jedna ili više lokomotiva ili jedan ili više motornih vlakova ili jedan motorni vlak koji vozi sam, prema određenom broju ili pod posebnom oznakom od početne utvrđene točke do krajnje utvrđene točke. Prazna lokomotiva, tj. lokomotiva koja vozi sama, smatra se vlakom.

1.5. „Sudar vlakova, uključujući sudare s preprekama unutar sigurnosnog razmaka“ je sudar vlakova prednjim dijelom, sudar prednjeg i stražnjeg dijela ili sudar postrance između dijela vlaka i dijela drugog vlaka, ili s:

(i) ranžirnim željezničkim vozilima,

(ii) objektima koji su pričvršćeni ili se privremeno nalaze na pruži ili u njezinoj blizini (osim na prijelazima ceste preko željezničke pruge u istoj razini, gdje ih je tijekom prelaženja izgubilo vozilo ili korisnik prijelaza).

1.6. „Iskliznuće vlaka iz tračnica“ je svaki slučaj gdje najmanje jedan kotač vlaka ispadne s tračnice.

1.7. „Nesreće na prijelazima ceste preko željezničke pruge u istoj razini“ su nesreće na prijelazima ceste preko željezničke pruge u istoj razini u koje su uključene najmanje jedno željezničko vozilo i jedno ili više vozila koje prelaze preko prijelaza, drugi korisnici prijelaza, kao što su pješaci, ili drugi objekti koji se privremeno nalaze na pruži ili u njezinoj blizini, a koje su izgubila vozila/pješaci tijekom prelaženja preko prijelaza.

1.8. „Nesreće osoba koje su prouzročila željeznička vozila u pokretu“ su nesreće koje dožive jedna ili više osoba kada ih udari željezničko vozilo ili predmet koji je pričvršćen na vozilo ili se s njega otkao. Uključene su osobe koje su pale sa željezničkih vozila, kao i osobe koje su pale ili su ih udarili nepričvršćeni predmeti tijekom putovanja u vozilima.

1.9. „Požari na željezničkim vozilima“ su požari i eksplozije u željezničkim vozilima (uključujući i njihov teret) tijekom vožnje između odlazne postaje do odredišta, uključujući i razdoblja stajanja na odlaznoj postaji, odredištu ili međupostajama, kao i tijekom ranžiranja.

1.10. „Ostale vrste nesreća“ su sve nesreće osim već navedenih (sudari vlakova, iskliznuća vlakova iz tračnica, na prijelazima ceste preko željezničke pruge u istoj razini, nesreća koje dožive osobe, a koje uzrokuju željeznička vozila u pokretu i požari na željezničkim vozilima).

1.11. „Putnik“ je svaka osoba koja putuje željeznicom, osim članova osoblja vlaka. U svrhu statističkih podataka o nesrećama uključene su i osobe koje se pokušavaju ukrcati na vlak ili iskrcati s vlaka koji je u pokretu.

1.12. „Zaposlenici (uključeno je osoblje ugovaratelja te samozaposleni ugovaratelji)“ su sve osobe čije je zaposlenje povezano sa željeznicom i koje se u trenutku nesreće nalaze na radnom mjestu. To uključuje osoblje vlaka i osobe koje rukuju željezničkim vozilima i postrojenjima infrastrukture.

1.13. „Korisnici prijelaza ceste preko željezničke pruge u istoj razini“ su sve osobe koje koriste prijelaz radi prelaženja željezničke pruge bilo kojim prijevoznim sredstvom ili pješice.

1.14. „neovlaštene osobe na objektima željeznice“ su sve osobe koje se nalaze na objektima željeznice gdje je nazočnost zabranjena, osim korisnika prijelaza ceste preko željezničke pruge u istoj razini.

1.15. „ostale (treće osobe)“ su sve osobe koje nisu definirane kao „putnici“, „zaposlenici, uključujući osoblje ugovaratelja“, „korisnici prijelaza ceste preko željezničke pruge u istoj razini“ ili „neovlaštene osobe na objektima željeznice“.

1.16. „smrtni slučajevi (smrtno stradala osoba)“ je svaka osoba koja je od posljedica nesreće preminula odmah ili u roku od 30 dana, osim samoubojstava.

1.17. „ozljede (teško ozlijeđena osoba)“ je svaka ozlijeđena osoba koja je zbog nesreće boravila u bolnici dulje od 24 sata, osim zbog pokušaja samoubojstva.

2. Pokazatelji koji se odnose na opasne tvari

2.1. „nesreća koja uključuje prijevoz opasnih tvari“ je svaka nesreća ili nezgoda koju je potrebno prijaviti u skladu s RID-om¹/ADR-om, odjeljkom 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 ozljeđivanja samoga sebe koji za posljedicu ima smrt, kako ga je zabilježilo i razvrstalo nadležno državno tijelo.

4. Pokazatelji koji se odnose na pretkazivače nesreća

4.1. „slomljene tračnice“ su sve tračnice koje su podijeljene na dva ili više dijelova ili sve tračnice s kojih se odvojio dio metala, a što je prouzročilo prekid na voznoj površini veći od 50 mm po duljini i veći od 10 mm po dubini.

4.2. „savijene tračnice“ su oštećenja koja se odnose na neprekinutost i geometriju tračnice, zbog kojih je potrebno prugu zatvoriti ili odmah smanjiti dozvoljenu brzinu kako bi se sačuvala sigurnost.

4.3. „pogreške pri signalizaciji“ su sve pogreške na signalizacijskom sustavu (na infrastrukturi ili željezničkim vozilima), koje za posljedicu imaju odašiljanje manje ograničavajućih signalnih informacija od zahtijevanih.

¹ RID, Odredbe koje se odnose na međunarodni prijevoz opasnih tvari željeznicom, kako su donesene Direktivom 2008/68/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 24. rujna 2008. o prijevozu opasnih tvari kopnom (SL L 260, 30.9.2008., str. 13.)

4.4. „prolazak pored signala koji upozorava na opasnost (SPAD)“ je svaka situacija kada bilo koji dio vlaka nastavi vožnju izvan dopuštenog kretanja.

Nedopušteno kretanje znači prolazak:

- pored svjetlosnog signala u boji ili semafora uz prugu koji upozoravaju na opasnost, pokazuju naredbu STOP, tamo gdje sustav automatske kontrole vlakova (ATCS) ili sustav ATP nisu u pogonu,
- kraja dopuštenog sigurnog kretanja, koje je utvrđeno u sustavu ATCS ili ATP,
- pored točke koja je priopćena pismenim ili usmenim odobrenjem utvrđenim u propisima,
- pored ploče sa znakom obaveznog zaustavljanja (ublaživači udara nisu uključeni) ili ručnih signala.

Slučajevi gdje vozila bez priključene vučne jedinice ili vlak bez strojovođe prođu pored signala koji upozorava na opasnost nisu uključeni. Nisu uključeni ni slučajevi gdje signal iz bilo kojeg razloga pravovremeno ne ukaže na opasnost i time omogući strojovođi da zaustavi vlak prije signala.

Državna tijela nadležna za sigurnost mogu odvojeno izvještavati o ta četiri slučaja, i izvještavaju najmanje o zbirnom pokazatelju koji sadrži podatke o sve četiri stavke.

4.5. „slomljeni kotači i slomljene osovine“ su svi lomovi koji utječu na glavne dijelove kotača ili osovine i stvaraju rizik od nesreće (iskliznuće iz tračnica ili sudar).

5. Zajedničke metodologije za izračunavanje gospodarskog učinka nesreća

5.1. Vrijednost sprječavanja nastanka nesretnog slučaja (VPC) sastoji se od:

1. Vrijednosti sigurnosti *per se*: vrijednosti spremnosti na plaćanje (WTP) na temelju studija navedenih preferencija, koje su provedene u državama članicama na koje se primjenjuju.
2. Izravni i neizravni gospodarski troškovi: vrijednosti troškova procijenjenih u državi članici, koji se sastoje od:

- troškova liječenja i oporavka,
- sudskih troškova, troškova policije, privatnih istraga o sudaru i troškova službe za hitne slučajeve, te administrativnih troškova osiguranja,
- gubitaka u proizvodnji: vrijednost robe i usluga za društvo, koje je osoba mogla proizvesti ili pružiti da se nesreća nije dogodila.

5.2. Zajednička načela za ocjenu vrijednosti sigurnosti *per se* i izravni/neizravni gospodarski troškovi:

Za vrijednost sigurnosti *per se*, ocjena jesu li raspoložive procjene odgovarajuće ili ne, 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,

- korišteni uzorak ispitanika glede vrijednosti reprezentativan je za dotičnu populaciju. Uzorak naročito mora odražavati raspodjelu prema dobi/dohotku zajedno s ostalim mjerodavnim društveno gospodarskim/demografskim značajkama populacije,

- metode za dobivanje vrijednosti WTP-a: anketa mora biti sastavljena tako da su pitanja ispitanicima jasna/razumljiva.

Izravni i neizravni gospodarski troškovi procjenjuju se na temelju stvarnih troškova koje snosi društvo.

5.3. „Trošak štete po okoliš“ su troškovi koje moraju pokriti željeznički prijevoznici/upravitelji infrastrukture i koji se procjenjuju na temelju njihovog iskustva, kako bi se oštećeno područje ponovno vratilo u stanje prije željezničke nesreće.

5.4. „Trošak materijalne štete na željezničkim vozilima ili infrastrukturi“ je trošak osiguravanja novih željezničkih vozila ili infrastrukture s jednakom funkcionalnošću i tehničkim parametrima koje su imala ona koja se više ne mogu popraviti, te trošak ponovne uspostave stanja željezničkih vozila ili infrastrukture koji se mogu popraviti u stanje prije nesreće. I jedno i drugo ocjenjuju željeznički prijevoznici/upravitelji infrastrukture na temelju svog iskustva. Također su uključeni i troškovi najma željezničkih vozila zbog neraspoloživosti vozila nastale uslijed njihovog oštećenja.

5.5. „Trošak kašnjenja kao posljedice nesreća“ je novčana vrijednost kašnjenja koju su pretrpjeli korisnici željezničkog prijevoza (putnici i stranke u prijevozu tereta) kao posljedicu nesreća, a izračunava se prema sljedećem modelu:

VT = novčana vrijednost uštede vremena putovanja

Vrijednost vremena za putnike u vlaku (po satu)

$VT_P = [VT \text{ poslovnih putnika}] * [\text{Prosječni postotak poslovnih putnika godišnje}] + [VT \text{ putnika koji ne putuju poslom}] * [\text{Prosječni postotak putnika koji ne putuju poslom godišnje}]$

VT se mjeri u eurima po putniku po satu

Vrijednost vremena za teretni vlak (po satu)

$VT_F = [VT \text{ teretnih vlakova}] * [(\text{tonski kilometar}) / (\text{kilometar vlaka})]$

VT se mjeri u eurima po teretnoj toni po satu

Prosječni broj tona robe prevezene vlakom u jednoj godini = $(\text{tonski kilometar}) / (\text{kilometar vlaka})$

C_M = trošak jedne minute kašnjenja vlaka

Putnički vlak

$C_{MP} = K_1 * (VT_P / 60) * (\text{putnički kilometar}) / (\text{kilometar vlaka})$

Prosječan broj putnika po vlaku u jednoj godini = $(\text{putnički kilometar}) / (\text{kilometar vlaka})$

Teretni vlak

$$C_{MF} = K_2 \cdot (V_{TF}/60)$$

Faktori K_1 i K_2 su između vrijednosti vremena i vrijednosti kašnjenja, kako je procijenjeno u studijama navedenih preferencija, kako bi se u obzir uzelo da se izgubljeno vrijeme kao posljedica kašnjenja smatra znatno negativnijim od uobičajenog vremena putovanja.

Troškovi kašnjenja zbog nesreće = $C_{MP} \cdot$ (minute kašnjenja putničkih vlakova) + $C_{MF} \cdot$ (minute kašnjenja teretnih vlakova)

Područje primjene modela

Troškovi kašnjenja izračunavaju se za sve nesreće, kako one teže, tako i one lakše.

Kašnjenja se izračunavaju na sljedeći način:

- stvarna kašnjenja na željezničkim prugama na kojima su se dogodile nesreće,
- stvarna kašnjenja ili, ukoliko to nije moguće, procijenjena kašnjenja na ostalim pogodnim prugama.

6. Pokazatelji koji se odnose na tehničku sigurnost infrastrukture i njezino izvođenje

6.1. „Automatska zaštita vlaka“ (ATP) je sustav kojim se provodi poštivanje signala i ograničenja brzine putem nadzora brzine, uključujući automatsko zaustavljanje kod signala.

6.2. „Prijelaz ceste preko željezničke pruge u istoj razini“ je svako raskrižje u razini između željezničke pruge i prolaza, kako ga priznaje upravitelj infrastrukture i koji je otvoren za javne ili privatne korisnike. Prolazi između perona na postajama su isključeni, kao i prolazi preko kolosijeka koji su namijenjeni isključivo zaposlenicima.

6.3. „Prolaz“ je svaka javna ili privatna cesta, ulica ili auto-cesta, uključujući pješačke i biciklističke staze ili druge rute namijenjene prolasku ljudi, životinja, vozila ili strojeva.

6.4. „Aktivan prijelaz ceste preko željezničke pruge u istoj razini“ je prijelaz ceste preko željezničke pruge u istoj razini na kojemu su korisnici prijelaza zaštićeni od ili upozoreni na nailazeći vlak putem aktiviranja naprava, kada prijelaz preko raskrižja nije siguran za korisnika.

- Zaštita s uporabom fizičkih naprava:

- branici ili polubranici,

- zaštitne ograde.

- Upozorenje uporabom ugrađene opreme na prijelazima ceste preko željezničke pruge u istoj razini:

- vidljive naprave: svjetla,

- zvučne naprave: zvona, sirene, električne trube, itd.,

- fizičke naprave, npr. vibracija zbog izbočina na cesti.

Aktivni prijelazi ceste preko željezničke pruge u istoj razini razvrstani su kako slijedi:

1. „Prijelazi ceste preko željezničke pruge u istoj razini s automatskom zaštitom i/ili upozorenjem na strani korisnika“ su prijelazi ceste preko pruge u istoj razini, kod kojih zaštitu i/ili upozorenje pri prelasku aktivira nadolazeći vlak.

Ti su prijelazi ceste preko željezničke pruge u istoj razini razvrstani kao:

- (i) automatsko upozorenje na strani korisnika,
- (ii) automatska zaštita na strani korisnika,
- (iii) automatska zaštita i upozorenje na strani korisnika,
- (iv) automatska zaštita i upozorenje na strani korisnika i zaštita na strani pruge.

„Zaštita na strani pruge“ je signal ili drugi sustav zaštite vlaka kojim se dopušta prolazak vlaka samo ako je prijelaz ceste preko pruge u istoj razini zaštićen sa strane korisnika i ulazak je onemogućen; potonji je onemogućen nadzorom i/ili otkrivanjem prepreke.

2. „Prijelaz ceste preko željezničke pruge u istoj razini s ručnom zaštitom i/ili upozorenjem na strani korisnika koji prelazi preko prijelaza“ je prijelaz ceste preko željezničke pruge na istoj razini na kojem se zaštita i/ili upozorenje aktivira ručno i gdje ne postoji sinkronizirani željeznički signal koji vlaku pokazuje da je nastavak vožnje moguć samo pri aktiviranju zaštite i/ili upozorenja na prijelazu ceste preko željezničke pruge u istoj razini.

Ti su prijelazi ceste preko željezničke pruge u istoj razini razvrstani kao:

- (v) ručno upozorenje na strani korisnika,
- (vi) ručna zaštita na strani korisnika,
- (vii) ručna zaštita i upozorenje na strani korisnika.

6.5. „Pasivni prijelazi ceste preko željezničke pruge u istoj razini“ su prijelazi ceste preko željezničke pruge u istoj razini bez ikakvog sustava upozorenja/zaštite koji se aktivira kada prijelaz preko njega nije siguran za korisnike.

7. Pokazatelji koji se odnose na upravljanje sigurnošću

7.1. „Revizija“ je sustavan, nezavisan i dokumentiran postupak dobivanja revizijskih dokaza te njihova objektivna ocjena, kako bi se utvrdilo u kojem opsegu su ispunjeni kriteriji revizije.

8. Definicije mjernih jedinica

8.1. „Kilometar vlaka“ je mjerna jedinica koja predstavlja kretanje vlaka na udaljenosti od jednog kilometra. Udaljenost koja se koristi je stvarno prijeđena udaljenost, ako je raspoloživo; inače se koristi standardna udaljenost mreže između mjesta polaska i odredišta. U obzir se uzima samo udaljenost na državnom području države izvjestiteljice.

8.2. „Putnički kilometar“ je mjerna jedinica koja predstavlja prijevoz jednog putnika željeznicom na udaljenosti od jednog kilometra. U obzir se uzima samo udaljenost na državnom području države izvjestiteljice.

8.3. „Kilometar pruge“ je u kilometrima izmjerena duljina željezničke mreže u državama članicama, čije je područje primjene utvrđeno u članku 2. Kod željezničkih pruga s više kolosijeka računa se samo udaljenost između mjesta polaska i odredišta.

8.4. „Kilometar kolosijeka“ je u kilometrima izmjerena duljina željezničke mreže u državama članicama, čije je područje primjene utvrđeno u članku 2. Računa se svaka pruga željezničke pruge s više kolosijeka.'

RADNA VERZIJA

DIREKTIVA 2007/59/EZ EUROPSKOGA PARLAMENTA I VIJEĆA

od 23. listopada 2007.

o izdavanju dozvola strojovodama koji upravljaju lokomotivama i vlakovima na željezničkom sustavu Zajednice

EUROPSKI PARLAMENT I VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

uzimajući u obzir Ugovor o osnivanju Europske zajednice, a posebno njegov članak 71.,

uzimajući u obzir prijedlog Komisije,

uzimajući u obzir mišljenje Europskoga gospodarskoga i socijalnoga odbora¹,

uzimajući u obzir mišljenje Odbora regija²,

djelujući u skladu s postupkom predviđenim u članku 251. Ugovora, u svjetlu zajedničkog teksta koji je odobrio Odbor za mirenje 31. srpnja 2007.³,

budući da:

(1) Direktivom 2004/49/EZ⁴ Europskoga parlamenta i Vijeća od 29. travnja 2004. o sigurnosti željeznica Zajednice od upravitelja infrastrukture i željezničkih poduzeća zahtijeva se uspostavljanje sustava upravljanja sigurnošću kojim se u najmanju ruku omogućuju postizanje zajedničkih ciljeva sigurnosti i ispunjavanje nacionalnih sigurnosnih propisa i zahtjeva utvrđenih u tehničkim specifikacijama interoperabilnosti (TSI-jima), te primjenu odgovarajućih dijelova zajedničkih sigurnosnih metoda. Ti sustavi upravljanja sigurnošću između ostalog predviđaju i programe osposobljavanja osoblja i sustave koji osiguravaju održavanje osposobljenosti osoblja te izvršavanje obveza na odgovarajući način.

(2) Direktivom 2004/49/EZ je predviđeno da željeznički prijevoznik mora posjedovati potvrdu o sigurnosti kako bi imalo pristup željezničkoj infrastrukturi.

(3) Prema Direktivi Vijeća 91/440/EEZ od 29. srpnja 1991. o razvoju željeznica Zajednice⁵, željeznički prijevoznici koji imaju dozvolu, od 15. ožujka 2003. imaju pristup transeuropskoj željezničkoj mreži za prijevoz tereta u međunarodnom željezničkom teretnom prijevozu, a najkasnije od 2007. imat će pravo pristupa čitavoj željezničkoj mreži za domaći i međunarodni teretni prijevoz. Ovo postupno proširenje prava pristupa neizbježno će dovesti

¹ SL C 221, 8.9.2005., str. 64.

² SL C 71, 22.3.2005., str. 26.

³ Mišljenje Europskoga parlamenta od 28. rujna 2005. (SL C 227 E, 21.9.2006., str. 464.), Zajedničko stajalište Vijeća od 14. rujna 2006. (SL C 289 E, 28.11.2006., str. 42.), Stajalište Europskoga parlamenta od 18. siječnja 2007. (još nije objavljeno u Službenom listu), Zakonodavna rezolucija Europskoga parlamenta od 25. rujna 2007. i Odluka Vijeća od 26. rujna 2007.

⁴ SL L 164, 30.4.2004., str. 44. Ispravljena inačica u SL L 220, 21.6.2004., str. 16.

⁵ SL L 237, 24.8.1991. str. 25. Direktiva kako je posljednji put izmijenjena i dopunjena Direktivom 2006/103/EZ (SL L 363, 20.12.2006., str. 344.)

do povećanog prekograničnog kretanja strojovođa. Rezultat će biti sve veća potražnja kvalificiranih strojovođa koji imaju dozvolu za rad u više država članica.

(4) Studija koju je Komisija provela 2002. pokazala je da se zakoni država članica o uvjetima izdavanja dozvola strojovođama bitno razlikuju. Kako bi se te razlike prevladale uz istovremeno zadržavanje sadašnje visoke razine sigurnosti u željezničkom sustavu u Zajednici, potrebno je donijeti propise za izdavanje dozvola strojovođama na razini Zajednice.

(5) Ti bi propisi Zajednice također trebali pridonijeti ciljevima politika Zajednice o slobodi kretanja radnika, slobodi poslovnog nastana i slobodi pružanja usluga u okviru zajedničke prometne politike, pri čemu valja izbjeći svako narušavanje konkurencije.

(6) Cilj ovih zajedničkih odredbi bi prije svega trebao olakšati mobilnost strojovođa među državama članicama, ali i njihovu mobilnost među različitim željezničkim prijevoznicima, te općenito pojednostaviti priznavanje dozvola i usklađenih dopunskih potvrda od strane svih učesnika u željezničkom sektoru. S tom namjenom ključno je u odredbama utvrditi minimalne zahtjeve koje podnositelji zahtjeva moraju ispuniti za dobivanje dozvole ili usklađene dopunske potvrde.

(7) Ta Direktiva slijedi i u velikoj se mjeri temelji na povijesnom zajedničkom sporazumu koji su zaključili Europska federacija djelatnika u prometu (ETF) i Zajednica europskih željeznica (CER) o određenim aspektima radnih uvjeta djelatnika u željezničkim vozilima koji obavljaju interoperabilni prekogranični promet.⁶

(8) Čak i da država članica iz područja primjene ove Direktive isključi strojovođe koji rade isključivo na određenim kategorijama željezničkih sustava, mreža i infrastrukture, to ni na koji način ne bi smjelo ograničavati obvezu te države članice da poštuje valjanost dozvola na čitavom području Europske unije ili valjanost usklađenih dopunskih potvrda za određenu željezničku infrastrukturu.

(9) Zahtjevi bi u najmanju ruku trebali obuhvaćati minimalnu starost strojovođe za upravljanje vlakom, fizičke i psihičke sposobnosti podnositelja zahtjeva vezane uz zanimanje, iskustvo u struci i poznavanje određenih područja važnih za upravljanje vlakom, kao i poznavanje infrastrukture na kojima će morati raditi, te poznavanje jezika koji se na njima koristi.

(10) Radi povećanja isplativosti, osposobljavanje koje moraju proći strojovođe za dobivanje usklađene dopunske potvrde mora se, koliko je to moguće i poželjno sa stajališta sigurnosti, usredotočiti na posebne aktivnosti koje obavlja strojovođa, kao što su primjerice ranžiranje, radovi održavanja, putnički ili teretni promet. Pri ocjenjivanju provedbe ove Direktive, Europska agencija za željeznice (u daljnjem tekstu «Agencija») mora ocijeniti potrebu za izmjenama i dopunama zahtjeva za osposobljavanje utvrđenih u Prilogu, kako bi se bolje odrazile nove, nastajuće strukture tržišta.

(11) Željeznički prijevoznici u željezničkom prometu i upravitelji infrastrukture koji izdaju usklađene dopunske potvrde mogu i sami provoditi osposobljavanje iz općeg stručnog znanja, poznavanja jezika, znanja o željezničkim vozilima i infrastrukturama. Međutim, što se ispita

⁶ SL L 195, 27.7.2005., str. 18.

tiče, potrebno je izbjegavati svaki sukob interesa, bez isključivanja mogućnosti da ispitivač možda pripada željezničkom prijevozniku ili upravitelju infrastrukture koji izdaje usklađenu dopunsku potvrdu.

(12) U skladu s člankom 13. stavkom 4. Direktive 2004/49/EZ, željeznički prijevoznici i upravitelji infrastruktura odgovorni su za razinu osposobljavanja strojovođa koje zapošljavaju. S tom bi namjenom, u skladu s člankom 13. stavkom 3. navedene Direktive željeznički prijevoznici i upravitelji infrastrukture trebali uzeti u obzir obuku i prethodno stečena znanja i vještine tih strojovođa. Također je važno osigurati osposobljavanje dostatnog broja strojovođa. Međutim, s tim u vezi je potrebno poduzeti mjere kojima će se osigurati 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. Te mjere mogu biti različite naravi, kao primjerice nacionalno zakonodavstvo, kolektivni ugovori o radu, ugovorne odredbe između strojovođe i poslodavca ili sporazumi koji određuju ponovno zapošljavanje strojovođa koji pripadaju jednom poduzeću od strane drugog poduzeća u slučaju kada su strojovođe ugovorne stranke takvih sporazuma.

(13) Osposobljenost osoblja, te zdravstveni i sigurnosni uvjeti razvijaju se u okviru direktiva o interoperabilnosti, posebno kao dio TSI-ja «odvijanje i upravljanje prometom». Potrebno je osigurati usklađenost tih TSI-ja i Priloga ove Direktive. Komisija će to postići mijenjanjem ili prilagođavanjem dotičnog TSI-ja prema ovoj Direktivi i njezinim Prilozima, koristeći postupke predviđene Direktivom Vijeća 96/48/EZ od 23. srpnja 1996. o interoperabilnosti transeuropskog željezničkog sustava velikih brzina⁷ i Direktivi 2001/16/EZ Europskoga parlamenta i Vijeća od 19. ožujka 2001. o interoperabilnosti konvencionalnog željezničkog sustava⁸.

(14) Kako bi se povećala sloboda kretanja radnika i sigurnost na željeznicama Zajednice, posebnu pozornost valja posvetiti ostalom osoblju vlaka koje obavlja zadatke od kritične važnosti za sigurnost u lokomotivama i vlakovima. Stoga bi države članice trebale osigurati da ostalo osoblje vlaka koje obavlja zadatke od kritične važnosti za sigurnost, ispunjava minimalne zahtjeve utvrđene u TSI-ju obavljanja i upravljanja prometom. Uzimajući u obzir nacionalne provedbene planove o kojima države članice moraju izvještavati u vezi s provedbom tog TSI-ja, Agencija bi trebala odrediti potencijalne mogućnosti izdavanja potvrda ostalim članovima osoblja vlaka koji obavljaju zadatke od kritične važnosti za sigurnost, te ocijeniti utjecaj tih različitih mogućnosti. Komisija bi na temelju tog izvješća, ukoliko je to moguće, trebala predstaviti prijedlog s obzirom na uvjete i postupke izdavanja potvrda ostalim članovima osoblja koji obavljaju zadatke u lokomotivama i vlakovima od kritične važnosti za sigurnost.

(15) Zahtjevi koji se odnose na dozvole i usklađene dopunske potvrde utvrđene u ovoj Direktivi, trebali bi se isključivo odnositi na pravne uvjete pod kojima se strojovođama daje pravo da upravljaju vlakom. Svi ostali zakonski zahtjevi, koji su kompatibilni sa zakonodavstvom Zajednice i koji se primjenjuju na nediskriminirajući način, a odnose se na

⁷ SL L 235, 17.9.1996., str. 6. Direktiva kako je posljednji put izmijenjena i dopunjena Direktivom Komisije 2007/32/EZ (SL L 141, 2.6.2007., str. 63.).

⁸ SL L 110, 20.4.2001., str. 1. Direktiva kako je posljednji put izmijenjena i dopunjena Direktivom Komisije 2007/32/EZ.

željeznička poduzeća, upravitelje infrastrukture i željeznička vozila, također moraju biti ispunjeni prije no što strojovođa smije upravljati vlakom na određenoj infrastrukturi.

(16) Ova Direktiva ne bi smjela dovesti u pitanje provedbu Direktive 95/46/EZ Europskoga parlamenta i Vijeća od 24. listopada 1995. o zaštiti pojedinaca u vezi s obradom osobnih podataka i o slobodnom protoku takvih podataka⁹, kao niti Uredbu (EZ) br. 45/2001 Europskoga parlamenta i Vijeća od 18. prosinca 2000. o zaštiti pojedinaca u vezi s obradom osobnih podataka u institucijama i tijelima Zajednice i o slobodnom protoku takvih podataka.¹⁰

(17) Kako bi se osigurala jednoobraznost i transparentnost, Zajednica bi trebala uspostaviti jedinstveni obrazac dozvole, priznat među državama članicama, kojim bi strojovođe dokazivale i svoje udovoljavanje određenim minimalnim uvjetima i svoju stručnu osposobljenost i znanje jezika, pri čemu bi se nadležnim tijelima u državama članicama prepustilo izdavanje dozvola, a željezničkim poduzećima i upraviteljima infrastruktura izdavanje usklađenih dopunskih potvrda.

(18) Agencija bi također trebala ispitati korištenje pametne kartice umjesto dozvole i usklađenih dopunskih potvrda. Prednost bi takve pametne kartice bila u tome što bi se njome spojila ta dva dokumenta u jedan, a istovremeno bi se mogla koristiti u druge namjene, kako u području sigurnosti, tako i u rukovođenju strojovođama.

(19) Kako bi se olakšalo ocjenjivanje postupka izdavanja dozvola osoblju utvrđeno u člancima 10. i 11. Direktive 2004/49/EZ i ubrzalo izdavanje potvrda o sigurnosti predviđeno tim člancima, nadležna tijela za sigurnost bi trebala koristiti sve podatke koji su sadržani u dozvolama, usklađenim dopunskim potvdama i registrima dozvola i usklađenih dopunskih potvrda.

(20) Zapošljavanje strojovođa kojima je izdana dozvola u skladu s ovom Direktivom, ne bi smjelo željezničke prijevoznike i upravitelje infrastrukture osloboditi njihove obveze da u skladu s člankom 9. i Prilogom III. Direktive 2004/49/EZ uspostave sustav nadzora i unutrašnje kontrole osposobljenosti i ponašanja njihovih strojovođa, te bi ono trebalo biti dijelom tog sustava. Usklađena dopunska dozvola ne bi smjela osloboditi niti željezničke prijevoznike, ni upravitelje infrastrukture odgovornosti za sigurnost, a posebno za osposobljavanje svog osoblja.

(21) Određene tvrtke pružaju usluge strojovođa željezničkim prijevoznicima i upraviteljima infrastrukture. U takvim je slučajevima željezničkih prijevoznika i upravitelj infrastrukture koji sklapa ugovor o angažiranju strojovođe odgovoran da osigura da taj strojovođa ima dozvolu ili potvrdu u skladu s ovom Direktivom.

(22) Kako bi se željeznički promet i dalje nesmetano odvijao, strojovođe koje su taj posao obavljale i prije stupanja na snagu ove Direktive, trebaju zadržati svoja stečena prava i u prijelaznom razdoblju.

(23) Pri zamjeni ovlaštenja za vožnju koja su strojovođama izdana prije primjene odgovarajućih odredbi ove Direktive s usklađenim dopunskim potvdama i dozvolama koje su

⁹ SL L 281, 23.11.1995., str. 31. Direktiva kako je izmijenjena i dopunjena Uredbom (EZ) br. 1882/2003 (SL L 284, 31.10.2003, str. 1.).

¹⁰ SL L 8, 12.1.2001., str. 1.

usklađene s ovom Direktivom, potrebno je izbjeći nepotrebna administrativna i financijska opterećenja. Stoga je potrebno sačuvati prethodno izdane dozvole za vožnju vlaka, koliko je to moguće. Pri zamjeni ovlaštenja tijela koja izdaju potvrde trebala bi uzeti u obzir kvalifikacije i iskustvo svakog strojovođe ili skupine strojovođa. Tijelo koje izdaje dozvole trebalo bi, na temelju kvalifikacija i/ili iskustva, odlučiti moraju li strojovođa ili skupina strojovođa polagati dodatne ispite i/ili polaziti dodatnu obuku prije no što dobiju zamjenske dozvole i usklađene dopunske potvrde. Stoga će tijelo koje izdaje dozvole odlučiti da li je kvalifikacija i/ili iskustvo dostatno za izdavanje traženih dozvola i usklađenih dodatnih potvrda bez potrebe za daljnjim provjeravanjem znanja ili obukom.

(24) Kada strojovođe mijenjaju poslodavca, također je potrebno izbjeći nepotrebna administrativna i financijska opterećenja. Željeznički prijevoznik koji upošljava strojovođu mora uzeti u obzir prethodno stečenu osposobljenost te bi trebao izbjegavati dodatne ispite i obuku, koliko je to moguće.

(25) Ne dovodeći u pitanje opći sustav uzajamnog priznavanja u skladu s Direktivom 2005/36/EZ Europskoga parlamenta i Vijeća od 7. rujna 2005. o priznavanju stručne osposobljenosti¹¹, koja se i dalje primjenjuje do kraja prijelaznog razdoblja, ovom se Direktivom ne bi smjela dati nikakva prava uzajamnog priznavanja na vožnju vlaka koja su strojovođe stekle prije primjene ove Direktive.

(26) Mjere potrebne za provedbu ove Direktive trebaju se donijeti u skladu s Odlukom Vijeća 1999/468/EZ od 28. lipnja 1999. o utvrđivanju postupaka za provedbu izvršnih ovlasti danih Komisiji¹².

(27) Komisiju bi posebno trebalo ovlastiti za utvrđivanje uvjeta i kriterija potrebnih za provedbu ove Direktive. Budući da su te mjere općeg opsega i budući da su namijenjene izmjenama i dopunama elemenata ove Direktive koji nisu ključni ili dopunjavanju novim elementima koji nisu ključni, one bi se trebale donijeti u skladu s regulatornim postupkom uz pregled, predviđenim u članku 5a Odluke 1999/468/EZ.

(28) U slučaju kada se iz nužnih razloga hitnosti ne mogu ispuniti uobičajeni rokovi za regulatorni postupak uz pregled, Komisija bi trebala imati mogućnost poduzimanja hitnog postupka predviđenog u članku 5a stavku 6. Odluke 1999/468/EZ za donošenje kriterija Zajednice za izbor ispitivača i ispita, utvrđenih ovom Direktivom, te za prilagođavanje znanstvenom i tehničkom napretku iz Priloga ove Direktive, kako je u njima utvrđeno.

(29) U skladu s točkom 34. Međuinstitucionalnog sporazuma o boljem zakonodavstvu¹³, države se članice podupire da za svoje vlastite potrebe i u interesu Zajednice izrade i objave svoje vlastite tablice kojima će se, kolikogod je to moguće, prikazati međusobna povezanost ove Direktive s mjerama prenošenja u nacionalno zakonodavstvo.

(30) Države članice bi morale predvidjeti kontrole koje se odnose na ispunjavanje odredbi iz ove Direktive te odgovarajuće korake u slučaju da strojovođa prekrši neku od odredbi iz ove Direktive.

¹¹ SL L 255, 30.9.2005., str. 22. Direktiva kako je posljednji put izmijenjena i dopunjena Direktivom Vijeća 2006/100/EZ (SL L 363, 20.12.2006., str. 141.).

¹² SL L 184, 17.7.1999., str. 23. Odluka kako je izmijenjena i dopunjena Odlukom 2006/512/EZ (SL L 200, 22.7.2006., str. 11.).

¹³ SL C 321, 31.12.2003., str. 1.

(31) Države članice bi u okviru provedbe ove Direktive trebale predvidjeti odgovarajuće kazne zbog kršenja nacionalnih propisa.

(32) Budući da cilj ove Direktive, odnosno utvrđivanja zajedničkog zakonskog okvira za izdavanje dozvola strojovođama koji upravljaju lokomotivama i vlakovima za prijevoz putnika i robe, države članice ne mogu u dovoljnoj mjeri postići same, te s obzirom da se on zbog opsega i učinaka ove Direktive može bolje postići na razini Zajednice, Zajednica može donijeti mjere, u skladu s načelom supsidijarnosti, kako je utvrđeno u članku 5. Ugovora. U skladu s načelom razmjernosti, kako je utvrđeno u tom članku, ovom se Direktivom ne prekoračuju okviri koji su potrebni za postizanje tog cilja.

(33) Iz razloga isplativosti moglo bi se pokazati prikladnim, da se strojovođe koji rade isključivo na području jedne države članice, na ograničeno vrijeme izuzmu iz primjene odredbi ove Direktive koje se odnose na obveze strojovođa da posjeduju dozvole i usklađene dopunske potvrde u skladu s ovom Direktivom. Uvjeti za takva izuzeća moraju biti jasno utvrđeni.

(34) Za državu članicu koja nema željeznički sustav niti ga predviđa uskoro uspostaviti, obveza prenošenja ove Direktive u njezino nacionalno zakonodavstvo i njezina provedba bili bi nesrazmjerni i bespotrebni. Stoga bi takvu državu članicu trebalo izuzeti od obveze prenošenja ove Direktive u njezino nacionalno zakonodavstvo i obveze njezine provedbe, sve dok ne uspostavi vlastiti željeznički sustav,

DONIJELI SU OVU DIREKTIVU:

POGLAVLJE I.

CILJ, PODRUČJE PRIMJENE I DEFINICIJE

Članak 1.

Cilj

Ovom se Direktivom utvrđuju uvjeti i postupci za izdavanje dozvola strojovođama koji upravljaju u lokomotivama i vlakovima na željezničkom sustavu Zajednice. Njome se posebno utvrđuju zadaci za koje su odgovorna nadležna tijela u državama članicama, strojovođe i drugi sudionici u sektoru, posebno željeznički prijevoznici, upravitelji infrastrukture i centri za obuku.

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 posjedovati potvrdu o sigurnosti, ili za upravitelja infrastrukture koji mora imati ovlaštenje o sigurnosti.

2. Na temelju nacionalnih odredbi koje se odnose na ostalo osoblje vlaka u teretnim

vlakovima, države članice ne smiju sprečavati prelazak granice teretnim vlakovima ili pružanje usluga domaćeg prijevoza na svom području.

3. Ne dovodeći u pitanje članak 7., države članice mogu, iz mjera koje donesu pri provedbi ove Direktive, izuzeti strojovođe koji rade isključivo u:

- (a) podzemnim željeznicama, tramvajima i drugim lakim tračničkim sustavima;
- (b) mrežama koje su funkcionalno odvojene od ostalog željezničkog sustava i namijenjene samo za obavljanje lokalnog, gradskog ili prigradskog prijevoza putnika i robe;
- (c) željezničkoj infrastrukturi u privatnom vlasništvu, koju upotrebljavaju isključivo upravitelji infrastrukture za svoj vlastiti prijevoz robe;
- (d) dijelovima pruge koji su privremeno zatvoreni za uobičajeni promet radi održavanja, obnavljanja ili modernizacije željezničkog sustava.

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 osobu 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 koje su od kritične važnosti 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 izvora koja voze na toj infrastrukturi;
- (e) «upravitelj infrastrukture» znači svako tijelo ili poduzeće koje je odgovorno posebno za uspostavu i održavanje željezničke infrastrukture ili njezinog dijela, kako je utvrđeno u članku 3. Direktive 91/440/EEZ, što također može uključivati i upravljanje sustavom upravljanja i sigurnosnim sustavima. Zadaci upravitelja infrastrukture na mreži ili dijelu mreže mogu se dodijeliti različitim tijelima ili poduzećima;
- (f) «željeznički prijevoznik» znači svakog željezničkog prijevoznika kako je definirano u Direktivi 2001/14/EZ Europskoga parlamenta i Vijeća od 26. veljače 2001. o raspodjeli kapaciteta željezničke infrastrukture i ubiranju pristojbi za uporabu željezničke

infrastrukture¹⁴, 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 interoperabilnosti» ili «TSI-ji» znače specifikacije koje obuhvaćaju svaki podsustav ili dio podsustava, kako bi se ispunili ključni 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 Europsku agenciju za željeznice koja je osnovana Uredbom (EZ) br. 881/2004¹⁵ Europskoga parlamenta i Vijeća od 29. travnja 2004.;

(i) «potvrda o sigurnosti» znači potvrdu koju je željezničkom prijevozniku izdalo nadležno tijelo u skladu s člankom 10. Direktive 2004/49/EZ;

(j) «potvrda» znači usklađenu dopunsku potvrdu u kojoj je navedeno po kojoj željezničkoj infrastrukturi imatelj potvrde smije voziti i kojim željezničkim vozilima smije upravljati;

(k) «ovlaštenje o sigurnosti» znači dozvolu koju 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.

POGLAVLJE II.

IZDAVANJE POTVRDE STROJOVOĐAMA

Članak 4.

Model izdavanja potvrde Zajednice

1. Svaki strojovođa mora imati potrebnu sposobnost i kvalifikacije za upravljanje vlakovima i posjedovati sljedeće dokumente:

(a) potvrdu 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 trajanje, odnosno valjanost dozvole. Do donošenja obrasca potvrde Zajednice iz stavka 4., dozvola mora ispunjavati zahtjeve iz Priloga I.;

(b) jednu ili više potvrda u kojima su navedene infrastrukture za koje je vlasnik potvrde ovlašten za vožnju i na kojim je željezničkim vozilima ovlašten za upravljanje. Svaka potvrda mora biti u skladu sa zahtjevima iz Priloga I.

2. Međutim, zahtjevi za posjedovanjem potvrde za određeni dio infrastrukture ne

¹⁴ SL L 75, 15.3.2001., str. 29. Direktiva kako je posljednji put izmijenjena i dopunjena Direktivom 2004/49/EZ.

¹⁵ SL L 164, 30.4.2004., str. 1. Ispravljena inačica u SL L 220, 21.6.2004., str. 3.

primjenjuju se u dolje navedenim iznimnim slučajevima, pod uvjetom da neki drugi strojovođa koji posjeduje 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 radovi na održavanju pruge;

(b) za iznimne jednokratne vožnje muzejskim vlakovima;

(c) za izniman jednokratni prijevoz tereta, pod uvjetom da je upravitelj željezničke infrastrukture s tim suglasan;

(d) za isporuku ili predstavljanje novog vlaka ili lokomotive;

(e) za namjene osposobljavanja i ispitivanja strojovođa.

O uporabi ove mogućnosti odlučuje željeznički prijevoznik i ne može ju nametnuti određeni upravitelj infrastrukture ili nadležno tijelo.

U slučaju korištenja dodatnog strojovođe, kako je gore predviđeno, o tome se unaprijed mora obavijestiti upravitelja infrastrukture.

3. Potvrdom se ovlašćuje vožnja 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 dozvolu za sve kategorije i obuhvaćati sve šifre iz stavka 4.

4. Komisija na temelju nacрта koji je pripremila Agencija, do 4. prosinca 2008. mora donijeti obrazac dozvole Zajednice, potvrde i ovjerene kopije potvrde te utvrditi njihove fizičke značajke, uzimajući pritom u obzir mjere protiv krivotvorenja. Te mjere, koje su namijenjene izmjenama i dopunama elemenata ove Direktive koji nisu ključni i koje ih dopunjuju donose se u skladu s regulatornim postupkom uz pregled iz članka 32. stavka 3.

Do 4. prosinca 2008., Komisija u skladu s regulatornim postupkom uz pregled iz članka 32. stavka 3. i na temelju preporuke Agencije mora donijeti mjere koje su namijenjene izmjenama i dopunama elemenata ove Direktive koji nisu ključni dopunjujući ih i koje se odnose na zakonik Zajednice za različite tipove vozila kategorija A i B iz stavka 3. ovog članka.

Članak 5.

Mjere protiv krivotvorenja

Nadležna tijela i tijela nadležna za izdavanje dozvola i potvrda poduzimaju sve potrebne korake za sprečavanje rizika od krivotvorenja dozvola i potvrda, te za sprečavanje neovlaštenog korištenja registara iz članka 22.

Članak 6.

Vlasništvo, jezik i tijela koja izdaju dozvole i potvrde

1. Dozvolu posjeduje njezin vlasnik, a izdaje je nadležno tijelo kako je utvrđeno u članku 3. točki (a). Kada nadležno tijelo ili njegov agent izdaje dozvolu na nekom nacionalnom jeziku koji nije jezik Zajednice, sastavit će dvojezičnu dozvolu u kojoj se koristi jedan od jezika Zajednice.

2. Potvrdu izdaje željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture koji zapošljava ili angažira strojovođu. Vlasnik potvrde je željeznički prijevoznik ili upravitelj koji ju izdaje. Međutim, u skladu s člankom 13. stavkom 3. Direktive 2004/49/EZ, strojovođe imaju pravo na dobivanje ovjerene kopije.

Kada željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture izdaje potvrdu na nacionalnom jeziku koji nije jezik Zajednice, on mora sastaviti dvojezičnu potvrdu u kojoj koristi jedan od jezika Zajednice.

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.

Članak 8.

Priznavanje dozvola i potvrda strojovođa iz trećih zemalja

Dozvole i potvrde 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.

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 uvjete utvrđene u člancima 12. i 13.

2. Država članica može primijeniti strože zahtjeve za izdavanje dozvola na svom vlastitom državnom području. Međutim, ona mora priznavati dozvole koje su u skladu s člankom 7. izdale druge države članice.

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.

Članak 11.

Osnovni zahtjevi

1. Podnositelji zahtjeva moraju imati uspješno završeno devetogodišnje obrazovanje (osnovno i srednje), te uspješno završenu osnovno osposobljavanje koje je istovrijedno 3. stupnju iz Odluke Vijeća 85/368/EEZ od 16. srpnja 1985. o usporedivosti kvalifikacija stručne izobrazbe među državama članicama Europske zajednice¹⁶.

2. Podnositelji moraju dokazati svoju fizičku sposobnost uspješno obavljenim zdravstvenim pregledom, koji prema odluci države članice obavlja ili nadgleda ovlaštenu 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 psiholog ili ovlaštenu ili priznati 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.

Odjeljak II.

Potvrda

Članak 12.

Poznavanje jezika

¹⁶ SL L 199, 31.7.1985., str. 56.

Podnositelj zahtjeva dokazuje poznavanje jezika, predviđeno u Prilogu VI., za infrastrukturu za koju se traži potvrda.

Članak 13.

Stručne kvalifikacije

1. Podnositelji zahtjeva moraju imati položen ispit, kojim se provjerava njihovo stručno znanje i osposobljenost u pogledu željezničkog vozila za koji 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 jezično znanje, u skladu s točkom 8. Priloga VI.
3. Podnositelje zahtjeva obučavaju željeznički prijevoznici ili upravitelji infrastrukture o svom sustavu upravljanja sigurnošću koji je predviđen u Direktivi 2004/49/EZ.

POGLAVLJE IV.

POSTUPAK DOBIVANJA DOZVOLE I POTVRDE

Članak 14.

Dobivanje dozvole

1. Nadležno tijelo dužno je objaviti postupak koji će se primjenjivati za dobivanje dozvole.
2. Svi zahtjevi za dobivanje dozvole nadležnom tijelu podnose strojovođe pristupnici ili drugo tijelo u njegovo ime.
3. Zahtjevi podneseni nadležnom tijelu mogu biti zahtjevi za dodjelu nove dozvole, ažuriranje podataka u dozvoli, obnavljanje ili izdavanje duplikata.
4. Nadležno tijelo izdaje dozvolu što je prije moguće, ali najkasnije mjesec dana nakon primitka svih potrebnih dokumenata.
5. Dozvola vrijedi za razdoblje od 10 godina, prema članku 16. stavku 1.
6. Dozvola se izdaje u jednom izvorniku. Svako umnožavanje dozvole je zabranjeno, osim ukoliko to čini nadležno tijelo na temelju zahtjeva.

Članak 15.

Dobivanje potvrde

Svaki željeznički prijevoznik i upravitelj željezničke infrastrukture u okviru svog sustava upravljanja sigurnošću uvodi svoje postupke za izdavanje i ažuriranje potvrda u skladu s ovom Direktivom, kao i postupke žalbe kojima se strojovođama omogućuje traženje ponovne

revizije odluke koja se odnosi na izdavanje, ažuriranje, privremeno obustavljanje ili povlačenje potvrde.

U slučaju neslaganja, stranke mogu uložiti žalbu nadležnom tijelu ili nekom drugom tijelu za žalbe.

Željeznički prijevoznici i upravitelji infrastrukture bez odlaganja ažuriraju potvrdu kada je vlasnik potvrde dobio dodatna ovlaštenja za željeznička vozila ili željezničke infrastrukture.

Članak 16.

Povremene provjere

1. Kako bi dozvola ostala valjana, njezin vlasnik mora biti podvrgnut povremenim 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 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 obnavljanju 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 i dalje ostala valjana, njezin vlasnik mora biti podvrgnut povremenim provjerama i/ili testovima u vezi sa zahtjevima iz članaka 12. i 13. O učestalosti takvih provjera i/ili testiranja odlučuje željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture koji upošljava ili na temelju ugovora angažira strojovođu u skladu s vlastitim sustavom upravljanja sigurnošću, pri čemu valja poštivati minimalnu učestalost 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 povremene provjere ili u slučaju negativnog rezultata, primjenjuje se postupak utvrđen u članku 18.

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 vlasnik prestane raditi kao strojovođa. Međutim, vlasnik prima ovjerenu kopiju potvrde i svih dokumenata, kojima se dokazuje njegovo osposobljavanje, kvalifikacije, iskustvo i stručna osposobljenost. Pri izdavanju potvrda strojovođi, željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture uzima u obzir sve te

dokumente.

Članak 18.

Praćenje strojovođa od strane željezničkih prijevoznika i upravitelja infrastrukture

1. Željeznički prijevoznici i upravitelji infrastrukture moraju osigurati i provjeriti valjanost dozvola i potvrda strojovođa koje upošljavaju ili koje angažiraju putem ugovora.

Oni uspostavljaju sustav praćenja svojih strojovođa. Ukoliko rezultati takvog praćenja dovedu u pitanje sposobnost strojovođe za obavljanje tog posla i nastavak važenja njegove dozvole ili potvrde, željeznički prijevoznici i upravitelji infrastrukture odmah poduzimaju potrebne mjere.

2. Ukoliko 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 saznaju ili ih liječnik obavijesti o pogoršanju zdravstvenog stanja strojovođe ili mu se pogoršalo do te mjere da je njegova sposobnost za obavljanje posla postala upitna, oni odmah poduzimaju potrebne mjere, uključujući pregled opisan u odjeljku 3.1. Priloga II., i ako je potrebno, oduzimaju potvrdu i ažuriraju podatke u registru iz članka 22. stavka 2. Nadalje, oni osiguravaju da strojovođe u trenutku obavljanja posla ni u kojem trenutku nisu pod utjecajem bilo kojih sredstava koja bi mogla utjecati na njihovu koncentraciju, pozornost ili ponašanje. Nadležno tijelo mora odmah biti obaviješteno o svim slučajevima nesposobnosti za rad koje traje dulje od tri mjeseca.

POGLAVLJE V.

ZADACI I ODLUKE NADLEŽNOG TIJELA

Članak 19.

Zadaci nadležnog tijela

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 povremene preglede i/ili provjere predviđene u članku 16. stavku 1.;

(c) privremeno obustavlja ili povlači dozvole, te tijela nadležna za izdavanje dozvola obavještava o utemeljenim zahtjevima za privremenim oduzimanjem 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 ovlaštena 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 izdavanja dozvola 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 pripreme dozvola dužno bez odlaganja odgovoriti na zahtjeve za podacima te i samo zatražiti dodatne podatke.

2. Nadležno tijelo ne smije zadatke iz točaka (c), (g) i (i) stavka 1. 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 točaka (a) ili (b) stavka 1. prenosi na željezničkog prijevoznika, 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 ugovora izvođenje zadataka, ovlaštenu zastupnik ili izvoditelj pri ispunjavanju tih zadataka mora ispunjavati obveze koje nadležna tijela imaju prema ovoj Direktivi.

6. Kada nadležno tijelo prenosi ili ugovora izvođenje zadataka, ono mora uspostaviti sustav provjere provođenja tih zadataka, te osigurati ispunjavanje uvjeta iz stavaka 2., 4. i 5.

Članak 20.

Ovlašćivanje i priznavanje

1. Osobe ili tijela ovlaštena prema ovoj Direktivi, ovlašćuje tijelo za ovlašćivanje, koje imenuje dotična država članica. Postupak ovlašćivanja temelji se na mjerilima nezavisnosti, stručnosti i nepristranosti, kao što su na primjer relevantni standardi serije EN 45000 te na ocjeni dokumentacije koju su kandidati podnijeli, a kojom se dokazuje njihova osposobljenost za određeno područje.

2. Kao alternativa ovlašćivanju iz stavka 1., država članica može predvidjeti da osobe ili tijela koja su priznata u okviru ove Direktive prizna i strane nadležne vlasti ili tijela koje je imenovala dotična država članica. Priznavanje se temelji na mjerilima nezavisnosti, stručnosti i nepristranosti. Međutim, u slučajevima kada je određena osposobljenost koja se traži iznimno rijetka, dozvoljava se izuzetak od ovog pravila, nakon što Komisija u

skladu s regulatornim postupkom iz članka 32. stavka 2. da pozitivno mišljenje.

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 ovlaštena ili priznata u skladu s ovom Direktivom.

Članak 21.

Odluke nadležnog tijela

1. Nadležno tijelo navodi razloge svojih odluka.

2. Nadležno tijelo osigurava uspostavljanje upravnog žalbenog postupka koji poslodavcima i strojovođama omogućuju podnošenje zahtjeva za revizijom odluke koja se odnosi na bilo koji zahtjev iz ove Direktive.

3. Države članice poduzimaju potrebne mjere za osiguravanje sudskog preispitivanja odluka koje je donijelo nadležno tijelo.

Članak 22.

Registri i razmjena podataka

1. Nadležna tijela moraju:

(a) voditi registar svih dozvola koje su izdane, ažurirane, obnovljene, izmijenjene i dopunjene, istekle, privremeno obustavljene, 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 poslodavcu strojovođa na utemeljeni zahtjev dostaviti podatke o statusu dozvola.

2. Svaki željeznički prijevoznik i upravitelj infrastrukture mora:

(a) voditi registar, ili osigurati vođenje registra, svih potvrda koje su izdane, ažurirane, obnovljene, izmijenjene i dopunjene, istekle, privremeno obustavljene, 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 povremene preglede predviđene u članku 16. Registar se mora redovito ažurirati;

(b) surađivati s nadležnim tijelom države članice u kojoj imaju sjedište kako bi s nadležnim tijelom razmjenjivali podatke i omogućili mu 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 nacрта koji je pripremila Agencija mora donijeti osnovne parametre registara koje valja uspostaviti, kao što su podaci koji se moraju unositi, njihov format i protokol za razmjenu podataka, prava pristupa, trajanje čuvanja podataka i postupci koji se primjenjuju u slučaju stečaja. Te mjere, namijenjene izmjenama i dopunama elemenata koji nisu od ključne važnosti u Direktivi njihovim dopunjavanjem, moraju se donijeti u skladu s regulatornim postupkom uz pregled 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 u skladu sa stavkom 2. točkama (a) i (b) u skladu s Uredbom (EZ) br. 45/2001.

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 i dopunama elemenata iz Direktive koji nisu od ključnog značaja i koja ju dopunjavaju, potrebno je donijeti u skladu s regulatornim postupkom uz pregledom 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 ovlaštena 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 operativnih propisa i postupaka, ostvaruju osobe ili tijela koja ovlašćuje 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 stručne osposobljenosti strojovođa koji su državljani države članice i koji su dobili svoju potvrdu o osposobljenosti u trećoj zemlji.

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.

Članak 24.

Troškovi osposobljavanja

1. Države članice osiguravaju poduzimanje potrebnih koraka kojima se osigurava 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 izvještaju predviđenom u članku 33., posebno u 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 s člankom 15.

2. Ispite iz stavka 1. nadziru nadležni ispitivači, ovlaštena ili priznata u skladu s člankom 20., a moraju biti organizirani na takav način da se izbjegne svaki sukob interesa.

3. Ocjenjivanje znanja o infrastrukturi, uključujući poznavanje puta vožnje te operativnih propisa moraju provoditi osobe ili tijela koja su ovlaštena ili priznata u državi članici u

kojoj se nalazi infrastruktura.

4. Ispitivanja iz stavka 1. moraju biti organizirana na takav način da se izbjegne svaki sukob interesa, ne dovodeći u pitanje mogućnost da ispitivač može pripadati željezničkom prijevozniku ili upravitelju infrastrukture koji izdaju dozvolu.

5. Odabir ispitivača i ispitivanja može biti podložan mjerilima Zajednice uspostavljenim na temelju nacrtu koji je pripremila Agencija. Te mjere, koje su namijenjene izmjenama i dopunama elemenata iz Direktive koji nisu od ključne važnosti, putem dopunjavanja iste, donose se u skladu s regulatornim postupkom uz pregled 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 ispitivi. Sposobnost vožnje ocjenjuje se tijekom testa vožnje u mreži. Za provjeru primjene operativnih pravila i sposobnosti strojovođe u iznimno teškim situacijama moguće je koristiti i simulatore.

POGLAVLJE VII.

OCJENJIVANJE

Članak 26.

Standardi kakvoće

Nadležna tijela moraju osigurati da su sve djelatnosti povezane s osposobljavanjem, ocjenjivanjem vještina i ažuriranjem dozvola i potvrda, pod stalnim nadzorom u okviru sustava standarda kakvoće. 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.

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 željezničke u skladu s Direktivom 2004/49/EZ. Ocjenjivanje provode kvalificirane osobe koje same nisu uključene u navedene aktivnosti.

2. Rezultati neovisnih ocjenjivanja moraju se pažljivo dokumentirati i dostaviti dotičnim nadležnim vlastima. Ukoliko je potrebno, države članice moraju poduzeti odgovarajuće korake za ispravljanje manjkavosti na koju se ukaže neovisnim ocjenjivanjem.

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, oblikovanom prema Direktivama 96/48/EZ i 2001/16/EZ, Agencija mora odrediti profil i zadatke ostalih članova osoblja koji izvršavaju zadatke od kritične važnosti za sigurnosti i čija stručna osposobljenost tako 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 izdavanja potvrda za ostale članove osoblja iz stavka 1.

POGLAVLJE IX.

KONTROLE I KAZNE

Članak 29.

Kontrola koju provodi nadležno tijelo

1. Nadležno tijelo u bilo kojem trenutku može poduzeti korake, kako bi u vlakovima koji obavljaju promet u području pod njegovom nadležnošću provjerio posjeduje li strojovođa dokumente izdane u skladu s ovom Direktivom.
2. Ne dovodeći u pitanje provjeru predviđenu 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 provesti istragu o tome ispunjavaju li strojovođe, željeznički prijevoznici, upravitelji infrastrukture, ispitivači i centri za osposobljavanje, koji djeluju u području pod njegovom nadležnošću, uvjete iz ove Direktive.
4. Ukoliko 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 obustavlja dozvolu. Obustava može biti privremena ili trajna, ovisno o opsegu problema koji su utjecali na sigurnost željezničkog prometa. Ono odmah mora obavijestiti strojovođu i njegovog poslodavca o svojoj utemeljenoj odluci, ne dovodeći u pitanje pravo na reviziju 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 kontrola ili da se

dozvola obustavi. Nadležno tijelo koje postavlja zahtjev obavještava Komisiju i ostala 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 kontrola ili obustavi potvrda. Tijelo koje izdaje potvrdu poduzima odgovarajuće korake i o njima obavještava nadležno tijelo u roku od četiri tjedna. Nadležno tijelo može strojovođama zabraniti rad u području pod svojom nadležnošću dok ne primi obavijest o odluci nadležnog tijela koje je izdalo dozvolu, te o tome obavještava Komisiju i druga nadležna tijela.

U svakom slučaju, ukoliko nadležno tijelo smatra da je određeni strojovođa prouzročio ozbiljnu opasnost za sigurnost željezničkog prometa, ono odmah poduzima potrebne korake, kao primjerice, da od upravitelja željezničke infrastrukture zahtijeva zaustavljanje vlaka i strojovođi zabrani rad u području pod njegovom nadležnošću koliko god dugo bude potrebno. Ono 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. Ukoliko nadležno tijelo smatra da je odluka koju je donijelo nadležno tijelo u drugoj državi članici u skladu s člankom 4. ne ispunjava određene kriterije, predmet se upućuje Komisiji koja u roku od tri mjeseca donosi svoje mišljenje. Ukoliko je potrebno, dotičnoj državi članici predlažu se korektivne mjere. U slučaju nesporazuma ili spora, predmet se upućuje Odboru iz članka 32. stavka 1. i Komisija poduzima sve potrebne mjere u skladu s 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.

Članak 30.

Kazne

Ne dovodeći u pitanje sve druge kazne ili postupke predviđene ovom Direktivom, države članice utvrđuju pravila o kaznama koja se primjenjuju zbog kršenja nacionalnih propisa donesenih u skladu s ovom Direktivom, te poduzimaju sve potrebne mjere kako bi osigurale njihovu provedbu. Predviđene kazne moraju biti učinkovite, srazmjerne, nediskriminirajuće i odvraćati od budućeg počinjenja. 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 i dopunama koje bi na njih mogle utjecati.

POGLAVLJA X.

ZAVRŠNE ODREDBE

Članak 31.

Prilagođavanje Priloga

1. Mjere namijenjene izmjenama i dopunama elemenata Direktive, koje nisu od ključne važnosti, prilagođavanjem Priloga znanstvenom i tehničkom napretku, donose se u skladu s regulatornim postupkom uz pregled iz članka 32. stavka 3. U hitnim slučajevima, Komisija može 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.

Članak 33.

Izvješće

Agencija ocjenjuje izradu postupka za izdavanje potvrde 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 koje, prema potrebi, uključuje i poboljšanja sustava u pogledu:

(a) postupaka za izdavanje dozvola i potvrda;

(b) akreditacije centara za osposobljavanje i ispitivača;

(c) sustava kakvoće, 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.

Nadalje, Agencija po potrebi 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 pametnih kartica

Agencija do 4. prosinca 2012. mora razmotriti mogućnost uporabe pametnih kartica kojima se spajaju dozvole i potvrde, a koje su predviđene u članku 4., te pripremiti analizu troškova i koristi.

Mjere namijenjene izmjenama i dopunama elemenata ove Direktive, koji nisu od ključne važnosti i koje se odnose na tehničke i operativne specifikacije za pametne kartice, moraju se donijeti na osnovi nacrtu koji je pripremila Agencija i u skladu s regulatornim postupkom uz pregled iz članka 32. stavka 3.

Ukoliko uvođenje pametne kartice ne uključuje nikakve izmjene i dopune ove Direktive i njezinih Priloga, specifikacije pametne kartice donose se u skladu s regulatornim postupkom iz članka 32. stavka 2.

Članak 35.

Suradnja

Države članice pomažu jedna drugoj pri provedbi ove Direktive. Nadležne vlasti surađuju tijekom ove faze provedbe.

Agencija pomaže ovu suradnju i organizira odgovarajuće sastanke s predstavnicima nadležnih vlasti.

Članak 36.

Provedba

1. Države članice prije 4. prosinca 2009. moraju donijeti zakone, propise i druge propise potrebne za usklađivanje s ovom Direktivom. One o tome odmah obavještavaju Komisiju.

Kada države članice budu donosile ove mjere, te će mjere prilikom njihove službene objave sadržavati uputu na ovu Direktivu ili će se uz njih navesti takva uputa. Načine tog upućivanja predvidjet će države članice.

2. Države članice dostavljaju Komisiji tekst glavnih odredaba nacionalnog prava koji donesu u području na koje se odnosi ova Direktiva. Komisija će o tome obavijestiti 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) Ne dovodeći u pitanje odredbe iz točke 3., u roku od dvije godine po donošenju osnovnih parametara registara iz članka 22. stavka 4., strojovođama koji rade na prekograničnom prometu, unutrašnjem prometu u drugoj državi ili usluge prijevoza tereta u drugoj državi članici ili koji rade u najmanje dvije države članice, izdaju se potvrde ili dozvole u skladu s ovom Direktivom.

Od istog datuma, sve strojovođe koji rade u gore navedenom prometu, uključujući i one koji još nisu dobili dozvolu ili potvrdu u skladu s ovom Direktivom, moraju ispunjavati uvjete za povremene 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 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 svu stručnu osposobljenost koju je stekao svaki strojovođa, tako da taj zahtjev ne prouzrokuje nepotrebna upravna ili financijska opterećenja. Pravo na vožnju koje je strojovođama ranije dodijeljeno očuvat će se što je duže 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 kojima je dozvoljena vožnja u skladu s odredbama koje su bile na snazi prije primjene stavka 2. točaka (a) ili (b), mogu nastaviti obavljati svoju profesionalnu aktivnost na osnovi svojih dozvola i bez primjene odredaba iz ove Direktive i do sedam godina od uspostavljanja 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 potvrde u skladu s postojećim nacionalnim odredbama.

Za 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 dozvole koja je izdana s takvim izuzećem, mora biti ograničena na područje dotične države članice.

4. Nadležna tijela, željeznički prijevoznici i upravitelji infrastrukture osiguravaju postupno uvođenje povremenih provjera strojovođa, čije dozvole i potvrde nisu u skladu s ovom Direktivom; te provjere odgovaraju onima predviđenim u članku 16.

5. Ako država članica to zatraži, Komisija po savjetovanju s tom državom članicom od Komisije traži 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.

Ukoliko analiza troškova i koristi pokaže da su troškovi primjene odredaba ove Direktive na 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/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 dan nakon objave u *Službenom listu Europske unije*.

Članak 39.

Ova je Direktiva upućena državama članicama.

U Strassbourgu 23. listopada 2007.

Za Europski parlament

Predsjednik

H.-G. PÖTTERING

Za Vijeće

Predsjednik

M. LOBO ANTUNES

PRILOG I.

PRIMJERAK DOZVOLE I USKLAĐENE DOPUNSKE POTVRDE ZAJEDNICE

1. ZNAČAJKE DOZVOLE

Fizičke značajke dozvole za strojovođe moraju biti u skladu sa standardima ISO 7810 i 7816-1.

Iskaznica je izrađena od polikarbonata.

Načini provjere značajki dozvola za strojovođe, radi osiguravanja njihove sukladnosti s međunarodnim standardima, moraju ispunjavati standard ISO 10373.

2. SADRŽAJ DOZVOLE

Prednja strana dozvole mora sadržavati:

(a) riječi «Dozvola za strojovođe», otisnuta 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 šifru 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 vlasnika;

(ii) ime(na) vlasnika;

(iii) datum i mjesto rođenja vlasnika;

(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 vlasnika;

(vii) potpis vlasnika;

(viii) prebivalište i adresu vlasnika (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 šifriranom obliku.

Šifre utvrđuje Komisija u skladu s regulatornim postupkom iz članka 32. stavka 2. i na temelju preporuke Agencije.

3. POTVRDA

Potvrda mora sadržavati:

(a) prezime vlasnika;

(b) ime(na) vlasnika;

(c) datum i mjesto rođenja vlasnika;

(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 vlasnika;

(g) potpis vlasnika;

(h) prebivalište i adresu vlasnika (neobavezno);

(i) naziv i adresu željezničkog prijevoznika ili upravitelja infrastrukture za koje je strojovođa ovlašten upravljati vlakovima;

(j) kategoriju u kojoj je vlasnik ovlašten upravljati vlakom;

(k) vrstu ili vrste željezničkih vozila, kojima vlasnik smije upravljati;

(l) infrastrukture na kojima je vlasnik 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. 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, 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 tonški 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, ukoliko 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 za utvrđivanje sposobnosti za rad pomoći pri zapošljavanju i upravljanju 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. POVREMENI 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 ovlašten ili priznat u skladu s člankom 20. mora povećati učestalost pregleda, ukoliko to zahtijeva zdravstveno stanje člana osoblja.

Ne dovodeći u pitanje članak 16. stavak 1. potrebno je provesti odgovarajući zdravstveni pregled kada postoji sumnja da vlasnik dozvole ili potvrde više ne ispunjava zdravstvene zahtjeve predviđene u Prilogu 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 ovlašten 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 ovlašten ili priznat u skladu s člankom 20. provjeri fizičku sposobnost strojovođe, ukoliko ga je poslodavac morao ukloniti s radnog mjesta iz sigurnosnih razloga.

3.2. Minimalni sadržaj povremenih zdravstvenih pregleda

Ukoliko strojovođa ispunjava kriterije pregleda prije zapošljavanja, povremeni 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 operativnih pravila, signalizacije, 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 IV.

OPĆE STRUČNO ZNANJE I ZAHTJEVI U POGLEDU DOZVOLE

Ciljevi su općeg osposobljavanja sljedeći:

- stjecanje znanja i usvajanje postupaka koji se odnose na željezničke tehnologije, uključujući sigurnosna načela i filozofiju operativnih propisa
- stjecanje znanja i usvajanje postupaka koji se odnose na rizike vezane uz željeznički promet i različite načine njihovog sprečavanja
- stjecanja teoretskog znanja i usvajanje postupaka o načelima vođenja jednog ili više prometnih režima željezničkog prometa
- stjecanja 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 zahtjeva (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 prometa», priručniku za strojovođe, priručniku za kvarove, itd.)
- osposobiti se za odgovorno ponašanje u situacijama od kritične važnosti za sigurnost
- poznavati postupke koji se primjenjuju u slučaju nezgoda u kojima su sudjelovale osobe
- razlikovati opasnosti koje su općenito povezane sa željezničkim prometom
- poznavati načela prometne sigurnosti
- primjenjivati osnovna načela elektrotehnike.

PRILOG V.

STRUČNO ZNANJE O ŽELJEZNIČKIM VOZILIMA I ZAHTJEVIMA ZA POTVRDU

Nakon što se provede posebno osposobljavanje o željezničkim vozilima, strojovođe moraju biti sposobni provoditi sljedeće zadatke:

1. ISPITIVANJE I PROVJERA PRIJE POLASKA

Strojovođa mora znati:

- prikupiti dokumentaciju i potrebnu opremu
- provjeriti kapacitete vučnog vozila
- provjeriti podatke unesene u dokumentaciju koja se nalazi na vučnom vozilu
- na temelju navedenih provjera i testova osigurati da je vučna jedinica podobna za vuču vlaka te djelovanje 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 sustavima i pokazivačima koji im stoje na raspolaganju, a posebno one koji se odnose na:

- vuču
- kočenje
- elemente vezane uz sigurnost prometa.

Kako bi otkrili i locirali nepravilnosti željezničkih vozila, te kako bi o njima izvještavali i odlučivali što je potrebno za njihov popravak, te u određenim slučajevima, 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 opasne robe
- sustave zapisivanja tijekom vožnje
- električne i pneumatske sustave
- napajanje strujom i visokonaponske sustave

- komunikacijsku opremu (radijsku vezu između stabilnih postrojenja i vlaka itd.)
- vozni red
- sastavne dijelove željezničkih vozila, njihovu namjenu i posebne sustave vučnih vozila, posebno sustave zaustavljanja vlaka pražnjenjem glavnog kočnog voda
- sustav kočenja
- dijelove specifične za vučna vozila
- prijenos snage, motore i mjenjače.

3. TESTIRANJE KOČNICA

Strojovođe također moraju znati:

- prije polaska provjeriti i izračunati snagu kočenja vlaka, koja mora odgovarati snazi kočenja potrebnoj na toj pruzi, kako je utvrđeno u dokumentima vlaka
- prije polaska, pri polasku i tijekom vožnje provjeriti funkcioniranje različitih sastavnih dijelova sustava kočenja vučnog vozila i vlaka, kako je primjereno.

4. REŽIM VOŽNJE I NAJVEĆA BRZINA VLAKA S OBZIROM NA ZNAČAJKE PRUGE

Strojovođe moraju:

- zapamtiti 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 OŠTEĆUJU INSTALACIJE NITI VOZILA

Strojovođe moraju znati:

- koristiti sve dostupne sustave upravljanja u skladu s važećim pravilima
- pokrenuti vlak uzimajući u obzir adhezijska i pogonska ograničenja
- koristiti kočnice za usporavanje i zaustavljanje, uzimajući u obzir željeznička vozila i instalacije.

6. NEPRAVILNOSTI

Strojovođe moraju:

- znati prepoznati neuobičajene događaje u vezi s ponašanjem vlaka

- znati 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. NEZGODE I NESREĆE TIJEKOM VOŽNJE, POŽARI I NESREĆE U KOJIMA SUDJELUJU OSOBE

Strojovođe moraju:

- znati poduzeti mjere zaštite vlaka i pozvati pomoć u slučaju nesreće u kojoj su sudjelovali putnici u vlaku

- znati odrediti prevozi li se vlakom opasan teret i prepoznati ga na temelju dokumentacije vlaka i popis vagona

- poznavati postupke za evakuaciju vlaka u slučaju nužde.

8. UVJETI ZA NASTAVAK VOŽNJE NAKON NEZGODE U KOJOJ SU SUDJELOVALA ŽELJEZNIČKA VOZILA

Nakon nezgode strojovođe moraju znati 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 znati utvrditi je li potrebna stručna ocjena prije no što vlak nastavi vožnju.

9. MIROVANJE VLAKA

Strojovođe moraju znati poduzeti korake kako bi spriječili kretanje 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 ZAHTJEVIMA ZA POTVRDU

Znanje o željezničkoj infrastrukturi

1. TESTIRANJE KOČNICA

Strojovođe moraju znati prije polaska provjeriti i izračunati odgovara li snaga kočnja

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 znati:

- 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 znati predvidjeti probleme i na odgovarajući način reagirati u skladu sa sigurnošću i drugim radnim svojstvima, kao što su točnost i gospodarski aspekti. Stoga moraju dobro poznavati željezničke pruge i instalacije na svojim putovima vožnje i svim alternativnim putovima vožnje koji su dogovoreni.

Važni su sljedeći aspekti:

- uvjeti vožnje (promjene kolosijeka, jednosmjerni promet, itd.)
- kontrola puta vožnje uz korištenje odgovarajuće dokumentacije
- utvrđivanje kolosijeka koji se mogu koristiti za određenu vrstu vožnje
- važeći prometni propisi i značenje signalizacijskog sustava
- režim vožnje
- sustav pružnih blokova i vezani propisi
- imena željezničkih postaja i njihova pozicija, uočavanje postaja i signalnih kutija 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 sa strmim nagibom
- posebne operativne značajke: posebni signali, znakovi, uvjeti polaska itd.

4. SIGURNOSNI PROPISI

Strojovođe moraju znati:

- pokrenuti vlakove samo kada su ispunjeni svi propisani uvjeti (vozni red, naredba ili signal za polazak, po potrebi rad signala, itd.)
- promatrati signale uz prugu i u upravljačnici, odmah i bez greške ih protumačiti, te raditi kako je utvrđeno
- sigurno upravljati vlakom u skladu s posebnim režimima vožnje: primjenjivati posebne režime ukoliko 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 planirane ili dodatne postaje, i ako je potrebno izvoditi dodatne operacije za putnike tijekom tih stajanja, prije svega otvaranje i zatvaranja vrata.

5. UPRAVLJANJE VLAKOM

Strojovođe moraju znati:

- položaj vlaka na pruzi u svakom trenutku
- koristiti kočnice za usporavanje i zaustavljanje, vodeći računa o željezničkim vozilima i instalacijama
- 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 znati:

- prepoznati neuobičajene događaje u vezi s infrastrukturom i okolišem, koliko to dozvoljava upravljanje vlakom: signale, kolosijeke, napajanje, cestovne prijelaze u razini, okoliš kolosijeka, ostali promet
- ocijeniti određenu zračnost za izbjegavanje prepreka
- obavijestiti upravitelja infrastrukture što je moguće prije o mjestu i naravi uočenih nepravilnosti, vodeći računa o tome da je upravitelj dobro razumio informaciju
- vodeći računa o željezničkoj infrastrukturi, osigurati ili poduzeti mjere za osiguravanje sigurnosti prometa i osoba kada god je to potrebno.

7. NEZGODE I NESREĆE U VOŽNJI, POŽARI I NESREĆE U KOJIMA SU UKLJUČENE OSOBE

Strojovođe moraju znati:

- 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
- ukoliko 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 prometa». Strojovođe moraju znati komunicirati u skladu s razinom 3 sljedeće tablice:

Jezična i komunikacijska razina

Sposobnost usmenog izražavanja na određenom jeziku dijeli se na pet razina:

Razina / Opis

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.

PRILOG VII.

UČESTALOST PROVJERE ZNANJA

Najmanja učestalost povremenih 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 puta vožnje i operativnih pravila): 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.

DIREKTIVE

DIREKTIVA 2008/110/EZ EUROPSKOGA PARLAMENTA I VIJEĆA

od 16. prosinca 2008.

**o izmjenama i dopunama Direktive 2004/49/EZ o sigurnosti željeznica Zajednice
(Direktiva o sigurnosti željeznica)**

(Tekst značajan za EGP)

EUROPSKI PARLAMENT I VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

uzimajući u obzir Ugovor o osnivanju Europske zajednice, a posebno njegov članak 71. stavak 1.,

uzimajući u obzir prijedlog Komisije,

uzimajući u obzir mišljenje Europskoga gospodarskoga i socijalnoga odbora¹,

nakon savjetovanja s Odborom regija,

djelujući u skladu s postupkom predviđenim člankom 251. Ugovora²,

budući da:

(1) U skladu s nastojanjima za stvaranjem jedinstvenog tržišta usluga željezničkog prijevoza, Europski parlament i Vijeće donijeli su Direktivu 2004/49/EZ³, o utvrđivanju zajedničkog regulatornog okvira za sigurnost željeznica.

(2) Postupci izdavanja dozvola za početak prometovanja željezničkih vozila isprva su bili regulirani Direktivom Vijeća 96/48/EZ od 23. srpnja 1996. o interoperabilnosti transeuropskog željezničkog sustava velikih brzina⁴ i Direktivom 2001/16/EZ Europskoga parlamenta i Vijeća od 19. ožujka 2001. o interoperabilnosti konvencionalnog željezničkog sustava⁵ za nove ili nadograđene dijelove željezničkog sustava Zajednice, te Direktive 2004/49/EZ za vozila koja su već u prometu. U skladu s boljim zakonodavstvom, te kako bi se pojednostavilo i osuvremenilo zakonodavstvo Zajednice, potrebno je sve odredbe koje se odnose na odobrenja za stavljanje željezničkih vozila u promet objediniti u jedinstveni pravni

¹ SL C 256, 27.10.2007., str. 39.

² Mišljenje Europskoga parlamenta od 29. studenoga 2007. (SL C 297 E, 20.11.2008., str. 133.), Zajedničko stajalište Vijeća od 3. ožujka 2008. (SL C 122 E, 20.5.2008., str. 10.) i Stajalište Europskoga parlamenta od 9. srpnja 2008. (još neobjavljeno u Službenom listu). Odluka Vijeća od 1. prosinca 2008.

³ Direktiva 2004/49/EZ Europskoga parlamenta i Vijeća od 29. travnja 2004. o sigurnosti željeznica Zajednice i kojom se izmjenjuje i dopunjuje Direktiva Vijeća 95/18/EZ o izdavanju dozvola željezničkim poduzećima i Direktive 2001/14/EZ o raspodjeli kapaciteta željezničke infrastrukture i ubiranju pristojbi za uporabu željezničke infrastrukture i sigurnosnim potvrdama (Direktiva o sigurnosti željeznica) (SL L 164, 30.4.2004., str. 44.). Ispravljeno u SL L 220, 21.6.2004., str. 16.

⁴ SL L 235, 17.9.1996., str. 6.

⁵ SL L 110, 20.4.2001., str. 1.

tekst. Stoga treba izbrisati odredbe sadašnjeg članka 14. Direktive 2004/49/EZ i u Direktivu 2008/57/EZ Europskoga parlamenta i Vijeća od 17. lipnja 2008. o interoperabilnosti željezničkog sustava unutar Zajednice (preinaka)⁶, (u daljnjem tekstu: «Direktiva o interoperabilnosti željeznice»), koja je zamijenila Direktive 96/48/EZ i 2001/16/EZ, uključiti novu odredbu koja se tiče odobravanja za stavljanje u promet vozila koja su već u prometu.

(3) Stupanjem na snagu Konvencije o međunarodnom željezničkom prijevozu (COTIF) iz 1999. od 1. srpnja 2006. uvedeni su novi propisi u vezi s ugovorima o korištenju vozila. U skladu s CUV-om (Jedinstvena pravila u ugovorima za korištenje vozila u međunarodnom željezničkom prometu) u prilogu navedene Konvencije, posjednici vagona nisu više obvezni registrirati svoje vagone kod željezničkog poduzeća. Prijašnji sporazum «Regolamento Internazionale Veicoli» (RIV) između željezničkih poduzeća prestao se primjenjivati i djelomično ga je zamijenio novi privatni i dobrovoljni sporazum među željezničkim poduzećima i posjednicima vozila (Opći ugovor o uporabi teretnih vagona, OUU), u okviru kojega su posjednici vozila zaduženi za održavanje svojih vozila. Kako bi se te promjene odrazile i kako bi se pojednostavila provedba Direktive 2004/49/EZ u pogledu izdavanja potvrda o sigurnosti željezničkih poduzeća, potrebno je definirati pojmove «posjednik» i «subjekt zadužen za održavanje», kao i utvrditi odnos između tih subjekata i željezničkih poduzeća.

(4) Definicija «posjednika» morala bi što je više moguće biti sličnija onoj iz Konvencije COTIF iz 1999. Mnogi se subjekti mogu nazivati posjednicima vozila, na primjer vlasnik, poduzeće koje posluje sa željezničkim vozilima, poduzeće koje daje vozila u najam željezničkom poduzeću, željezničko poduzeće ili upravitelj infrastrukture koji koristi vozila za održavanje svoje infrastrukture. Ti subjekti imaju nadzor nad vozilom u tom smislu da s njim kao prijevoznim sredstvom raspolažu željeznička poduzeća i upravitelji infrastrukture. Kako bi se izbjegle sve dvojbe, posjednici bi trebali biti jasno utvrđeni u nacionalnom registru vozila (NRV) iz članka 33. Direktive o interoperabilnosti željeznice.

(5) Kako bi se osigurala sukladnost s postojećim zakonodavstvom u području željeznica i izbjegle nepotrebne teškoće, državama članicama bi trebalo biti dozvoljeno da željeznice, koje su dio kulturne baštine, muzejske i turističke željeznice izuzmu iz područja primjene ove Direktive.

(6) Prije nego što se vozilo stavi u promet ili koristi u mreži, subjekt koji je zadužen za njegovo održavanje mora biti upisan u NRV. Subjekt zadužen za održavanje može biti željezničko poduzeće, upravitelj infrastrukture ili posjednik.

(7) Državama članicama bi moralo biti dozvoljeno ispunjavati obveze za utvrđivanje subjekta zaduženog za održavanje i za potvrdu identiteta subjekta alternativnim mjerama u slučaju vozila registriranih u trećoj zemlji i održavanih u skladu sa zakonom te države, vozila koja se koriste u mreži ili prugama čiji je profil drukčiji nego na glavnoj mreži Zajednice i za koje je zahtjev za utvrđivanjem subjekta zaduženog za održavanje osiguran međunarodnim sporazumima s trećim zemljama, te vozila koja se koriste za željeznice, koje su dio kulturne baštine, muzejske i turističke željeznice ili vojne opreme i posebnog prijevoza za koje je prije prometovanja potrebna ad hoc dozvola nacionalnih tijela za sigurnost. U takvim bi slučajevima državi članici moralo biti dozvoljeno prihvatiti ona vozila na mrežu, za koje je

⁶ SL L 191, 18.7.2008., str. 1.

nadležna, bez da je tim vozilima dodijeljen subjekt zadužen za održavanje ili bez potvrde takvog subjekta. Međutim, takva bi odstupanja trebala biti predmetom službenih odluka odgovarajuće države članice, a Europska agencija za željeznice (u daljnjem tekstu: «Agencija») bi ih trebala analizirati u okviru svog izvješća o sigurnosti.

(8) Kada željezničko poduzeće ili upravitelj infrastrukture koristi vozilo za koje ne postoji registrirani subjekt zadužen za održavanje, ili za koji subjekt zadužen za održavanje nije potvrđen, oni bi trebali nadzirati sve rizike u vezi s korištenjem tog vozila. Sposobnost nadzora takvih rizika željezničko poduzeće ili upravitelj infrastrukture bi morali dokazati potvrdom sustava sigurnog upravljanja i tamo gdje je to primjereno, svojom potvrdom ili odobrenjem o sigurnosti.

(9) Za teretne vagone, subjekt zadužen za održavanje bi trebao biti potvrđen u skladu sa sustavom koji pripremi Agencija i donese Komisija. Kada je subjekt zadužen za održavanje željezničko poduzeće ili upravitelj infrastrukture, to bi izdavanje potvrde trebalo biti uključeno u postupak za dobivanje potvrde ili odobrenja o sigurnosti. Potvrdom koja se izdaje takvom subjektu bi se zajamčilo da su zahtjevi ove Direktive u pogledu održavanja ispunjeni za sve teretne vagone za koje je zadužen. Ta bi potvrda trebala biti valjana u čitavoj Zajednici i trebalo bi ju donositi tijelo sposobno za reviziju sustava održavanja koji su uspostavili ti subjekti. Budući da se teretni vagoni često koriste u međunarodnom prometu i budući da subjekt zadužen za održavanje može poželjeti koristiti radionice osnovane u više od jedne države članice, tijelo za izdavanje potvrde bi trebalo biti sposobno provoditi nadzor u cijeloj Zajednici.

(10) Zahtjevi u pogledu održavanja pripremaju se u okviru Direktive o interoperabilnosti željeznica, prije svega kao dijela tehničkih specifikacija interoperabilnosti (TSI-ja) željezničkih vozila. Zbog početka stupanja na snagu ove Direktive, potrebno je zajamčiti usklađenost između ovih TSI-ja i zahtjeva u pogledu izdavanja potvrde za subjekt zadužen za održavanje, koje će donijeti Komisija. Komisija će to po potrebi postići izmjenama odgovarajućih TSI-ja i to s postupkom predviđenim u Direktivi o interoperabilnosti željeznica.

(11) Budući da cilj ove Direktive, naime daljnji razvoj i poboljšanje sigurnosti na željeznicama Zajednice, države članice ne mogu u dovoljnoj mjeri postići, te ga se zbog opsega djelatnosti može bolje postići na razini Zajednice, Zajednica može donijeti mjere u skladu s načelom subsidiarnosti iz članka 5. Ugovora. U skladu s načelom razmjernosti iz navedenog članka, ova Direktiva ne prelazi okvire koji su potrebni za postizanje tih ciljeva.

(12) Mjere potrebne za provedbu Direktive 2004/49/EZ donose se u skladu s Odlukom Vijeća 1999/468/EZ od 28. lipnja 1999. o utvrđivanju postupaka za provedbu izvršnih ovlasti danih Komisiji⁷.

(13) Komisiji naročito treba dati ovlast za pregled i prilagođavanje priloga Direktive 2004/49/EZ kako bi donijela i pregledala zajedničke sigurnosne metode i zajedničke sigurnosne ciljeve te kako bi uspostavila sustav potvrđivanja održavanja. Budući da su te mjere općeg opsega i namijenjene za izmjene i dopune elemenata Direktive 2004/49/EZ koji nisu po naravi bitni, inter alia, dopunjavajući ih novim elementima koji nisu po naravi bitni,

⁷ SL L 184, 17.7.1999. str. 23.

oni moraju biti doneseni u skladu s regulatornim postupkom uz pregled iz članka 5.a Odluke 1999/468/EZ.

(14) Za države članice koje nemaju željeznički sustav i ne predviđaju ga imati u bliskoj budućnosti, obveza prenošenja i provedbe ove Direktive bila bi nesrazmjerna i besmislena. Stoga takve države članice, sve dok ne budu imale željeznički sustav, trebaju biti izuzete iz prenošenja i provedbe ove Direktive.

(15) U skladu s točkom 34. Međinstitucionalnog sporazuma o boljem zakonodavstvu⁸ države članice se potiču da za svoje vlastite potrebe i u interesu Zajednice pripreme tablice, u kojima se što je moguće bolje prikazuje povezanost između ove Direktive i mjera za prenošenje, te da iste objave.

(16) Stoga Direktivu 2004/49/EZ treba odgovarajuće izmijeniti i dopuniti,

DONIJELI SU OVU DIREKTIVU:

Članak 1.

IZMJENE I DOPUNE

Direktiva 2004/49/EZ mijenja se i glasi:

1. u članku 2. stavku 2. dodaje se sljedeća točka:

«(d) vozila koja su dio kulturne baštine i prometuju u nacionalnim mrežama, pod uvjetom da su sukladna s nacionalnim sigurnosnim pravilima i propisima kako bi se osiguralo sigurno prometovanje tih vozila;

(e) željeznice koje su dio kulturne baštine te muzejske i turističke željeznice koje prometuju u njihovim vlastitim mrežama, uključujući radionice, vozila i osoblje.»;

2. u članku 3. dodaju se sljedeće točke:

«(s) «posjednik» znači osobu ili subjekt, koji je vlasnik vozila ili ima pravo koristiti ga, ili vozilo koristi kao prijevozno sredstvo i kao takav je upisan u nacionalni registar vozila (NRV) iz članka 33. Direktive 2008/57/EZ Europskoga parlamenta i Vijeća od 17. lipnja 2008. o interoperabilnosti željezničkog sustava» u Zajednici (preinaka)^(*) (u daljnjem tekstu «Direktiva o interoperabilnosti željeznice»);

(t) «subjekt, zadužen za održavanje» znači subjekt koji je zadužen za održavanje vozila i kao takav je upisan u NVR;

(u) «vozilo» znači željezničko vozilo na vlastiti pogon ili bez njega, koje je prikladno za kretanje svojim vlastitim kotačima po željezničkim prugama. Vozilo je sastavljeno iz jednog ili više strukturnih i funkcionalnih podsustava ili dijelova takvih podsustava.

⁸ SL C 321, 31.12.2003., str. 1.

^(*) SL L 191, 18.7.2008., str. 1.»;

3. u članku 4. stavku 4. pojam «upravitelj vagona» zamjenjuje se pojmom «posjednik»;

4. članak 5. stavak 2. mijenja se i glasi:

«2. Prilog I. se mora pregledati prije 30. travnja 2009., naročito kako bi se u njega uključile zajedničke definicije ZSI-ja i zajedničkih metoda za izračun troškova nesreća. Ta mjera, namijenjena izmjenama i dopunama elemenata ove Direktive, koji nisu bitni, donose se u skladu s regulatornim postupkom uz pregled iz članka 27. stavka 2a.»;

5. članak 6. mijenja se i glasi:

(a) stavak 1. zamjenjuje se sljedećim:

«1. Komisija do 30. travnja 2008. donosi prvu skupinu ZSM-ova, koji najmanje obuhvaćaju metode opisane u stavku 3. točki (a). One se objavljuju u Službenom listu Europske unije.

Komisija do 30. travnja 2010. donosi drugu skupinu ZSM-ova, koji obuhvaćaju preostale metode opisane u stavku 3. One se objavljuju u Službenom listu Europske unije.

Navedene mjere, koje su namijenjene izmjenama i dopunama elemenata ove Direktive koji nisu bitni, putem dopunjavanja istih, donose se u skladu s regulatornim postupkom uz pregled iz članka 27. stavka 2a»;

(b) u stavku 3. točka (c) se zamjenjuje sljedećim:

«(c) sve dok nisu obuhvaćene TSI-jima, metode za provjeravanje da li se se strukturnim podsustavima transeuropskih željezničkih sustava upravlja i da li ih se održava u skladu s odgovarajućim ključnim zahtjevima.»;

(c) stavak 4. zamjenjuje se sljedećim:

«4. ZSM-ovi se moraju pregledavati u redovitim vremenskim razmacima, uzimajući u obzir iskustvo stečeno njihovom primjenom te globalni razvoj sigurnosti na željeznicama i obveze država članica iz članka 4. stavka 1. Ta mjera, namijenjena izmjenama i dopunama elemenata Direktive koji nisu bitni, između ostalog, njihovim nadopunjavanjem, donosi se u skladu s regulatornim postupkom uz pregled iz članka 27. stavka 2a.»;

6. članak 7. mijenja se i glasi:

(a) u stavku 3. prvi i drugi podstavci zamjenjuju se sljedećim:

«3. Prva skupina nacrti ZSC-ova temelji se na provjeravanju postojećih ciljeva i sigurnosne učinkovitosti u državama članicama te osigurava da se sigurnosna učinkovitost željezničkog sustava ne smanji niti u jednoj državi članici. Njih donosi Komisija do 30. travnja 2009. i objavljuju se u Službenom listu Europske unije. Ta mjera, namijenjena izmjenama i dopunama elemenata Direktive koji nisu bitni, između ostalog, njihovim nadopunjavanjem, donosi se u skladu s regulatornim postupkom uz pregled iz članka 27. stavka 2a.»;

Druga skupina nacrti ZSC-ova temelji se na iskustvima stečenim s prvom skupinom ZSC-ova i njihovom provedbom. Ona mora odražavati prioriteta područja gdje sigurnost treba

dodatno poboljšati. Donosi ih Komisija do 30. travnja 2011. i objavljuju se u Službenom listu Europske unije. Ta mjera, namijenjena izmjenama i dopunama elemenata Direktive koji nisu bitni, između ostalog, njihovim nadopunjavanjem, donosi se u skladu s regulatornim postupkom uz pregled iz članka 27. stavka 2a.»

(b) stavak 5. zamjenjuje se sljedećim:

«5. ZSC-ovi se moraju pregledavati u redovitim vremenskim razmacima, uzimajući u obzir globalni razvoj sigurnosti na željeznicama. Ta mjera, namijenjena izmjenama i dopunama elemenata Direktive koji nisu bitni, između ostalog, njihovim nadopunjavanjem, donosi se u skladu s regulatornim postupkom uz pregled iz članka 27. stavka 2a»;

7. članak 10. mijenja se i glasi:

(a) u stavku 1. drugi podstavak zamjenjuje se sljedećim:

«Namjena je potvrde o sigurnosti pružiti dokaz da je željezničko poduzeće uspostavilo svoj sustav upravljanja sigurnošću i može ispuniti zahtjeve utvrđene TSI-jem i ostalog odgovarajućeg zakonodavstva Zajednice i nacionalnih sigurnosnih propisa kako bi imalo nadzor nad rizicima i pružalo usluge sigurnog prijevoza na mreži.»;

(b) u stavku 2. točka (b) zamjenjuje se sljedećim:

«(b) potvrda kojom se potvrđuje odobrenje odredaba koje je donijelo željezničko poduzeće radi ispunjavanja posebnih zahtjeva potrebnih za sigurno obavljanje svojih usluga na određenoj mreži. Ti se zahtjevi mogu odnositi na uporabu TSI-ja i nacionalnih sigurnosnih propisa, uključujući operativne propise mreže, odobrenje potvrda za osoblje i dozvole za početak prometovanja prijevoznih sredstava koje koristi željezničko poduzeće. Izdavanje potvrde mora se temeljiti na dokumentaciji koju je podnijelo željezničko poduzeće, kako je opisano u Prilogu IV.»;

8. dodaje se sljedeći članak:

«Članak 14a

Održavanje vozila

1. Svakom se vozilu prije početka prometovanja ili korištenja u mreži dodjeljuje subjekt koji je zadužen za njegovo održavanje i koji ga upisuje u NRV, u skladu s člankom 33. Direktive o interoperabilnosti željeznica.

2. Subjekt zadužen za održavanje može biti željezničko poduzeće, upravitelj infrastrukture ili posjednik.

3. Ne dovodeći u pitanje odgovornost željezničkog poduzeća i upravitelja infrastrukture u pogledu sigurnog upravljanja vlakom, kako je predviđeno u članku 4., subjekt s odgovarajućim sustavom održavanja osigurava da vozila, za čije je održavanje zadužen, sigurno prometuju. U tom smislu subjekt zadužen za održavanje osigurava da su vozila održavana u skladu s:

- (a) dokumentacijom o održavanju svakog vozila,
- (b) važećim zahtjevima, uključujući propise o održavanju i odredbe TSI-ja.

Subjekt zadužen za održavanje obavlja održavanje sam ili za to koristi ugovorene radionice za održavanje.

4. U slučaju teretnih vagona, tijelo koje je ovlašteno ili priznato u skladu sa stavkom 5., ili nacionalno tijelo za sigurnost, potvrđuje svaki subjekt zadužen za održavanje. Postupak priznavanja temelji se na mjerilima neovisnosti, stručnosti i nepristranosti, kao što su na primjer odgovarajući europski standardi serije EN 45 000. Postupak priznavanja se također temelji na mjerilima neovisnosti, stručnosti i nepristranosti.

Tamo gdje je subjekt zadužen za održavanje željezničko poduzeće ili upravitelj infrastrukture, sukladnost sa zahtjevima, donesenim prema stavku 5., provjeravaju odgovarajuća nacionalna tijela za sigurnost u skladu s postupcima iz članka 10. ili 11. i potvrđuju se na potvrdama utvrđenim u tim postupcima.

5. Na temelju preporuke Agencije, Komisija do 24. prosinca 2010. mora donijeti mjeru kojom se uvodi sustav izdavanja potvrda subjektu zaduženom za održavanje za teretne vagone. Potvrdama izdanim u skladu s tim sustavom potvrđuje se sukladnost sa zahtjevima iz stavka 3.

Navedena mjera uključuje zahtjeve u pogledu:

- (a) sustava održavanja koji uspostavlja subjekt;
- (b) oblike i valjanosti potvrda izdanih subjektu;
- (c) mjerila za ovlašćivanje ili priznavanje tijela, odgovornog(-ih) za izdavanje potvrda i osiguravanje nadzora koji je potreban za djelovanje sustava izdavanja potvrda;
- (d) datuma uporabe sustava izdavanja potvrda, uključujući prijelazno razdoblje od godinu dana za postojeće subjekte zadužene za održavanje.

Ta mjera, namijenjena izmjenama i dopunama elemenata Direktive koji nisu bitni, njihovim nadopunjavanjem, donosi se u skladu s regulatornim postupkom uz pregled iz članka 27. stavka 2a.;

Na temelju preporuke Agencije, Komisija do 24. prosinca 2018. pregledava tu mjeru radi uključivanja svih vozila i po potrebi radi ažuriranja sustava izdavanja potvrda za teretne vagone.

6. Potvrde izdane u skladu sa stavkom 5. valjane su u cijeloj Zajednici.

7. Agencija ocjenjuje postupak izdavanja potvrda koji se izvodi u skladu sa stavkom 5. te Komisiji dostavlja izvješće najkasnije tri godine nakon stupanja na snagu odgovarajuće mjere.

8. Države članice mogu donijeti odluku da u sljedećim slučajevima svoje obveze utvrđivanja subjekta zaduženog za održavanje i njegovo potvrđivanje ispune alternativnim mjerama:

- (a) vozila registriranih u trećoj zemlji i održavanih u skladu sa zakonima te države;
- (b) vozila koja se koriste na mrežama ili prugama čija je širina kolosijeka drugačija od one na glavnoj željezničkoj mreži u Zajednici i za koja je ispunjavanje zahtjeva iz stavka 3. zajamčeno međunarodnim sporazumima s trećim zemljama;
- (c) vozila utvrđenih u članku 2. stavku 2. i vojne opreme te posebnog prijevoza, za koje je prije prometovanja potrebna ad hoc dozvola nacionalnih tijela za sigurnost. U tom se slučaju dozvoljavaju odstupanja za razdoblje od najviše pet godina.

Takve se alternativne mjere provode odstupanjima koje odobrava odgovarajuće nacionalno tijelo za sigurnost:

- (a) pri registriranju vozila u skladu s člankom 33. Direktive o interoperabilnosti željeznice, kada se odnosi na utvrđivanje subjekta zaduženog za održavanje;
- (b) pri izdavanju potvrda i dozvola o sigurnosti željezničkih poduzeća i upravitelja infrastrukture u skladu s člancima 10. i 11. ove Direktive, kada se odnosi na utvrđivanje ili izdavanje potvrda subjektu zaduženom za održavanje.

Takva se odstupanja utvrđuju i opravdavaju u godišnjem izvješću o sigurnosti iz članka 18. ove Direktive. Tamo gdje se učini da postoje preveliki rizici u pogledu sigurnosti u željezničkom sustavu Zajednice, Agencija o tome odmah obavještava Komisiju. Komisija stupa u kontakt s uključenim stranama i tamo gdje je to prikladno, od države članice zahtijeva da povuče svoju odluku.»;

9. članak 16. stavak 2. mijenja se i glasi:

(a) točka (a) zamjenjuje se sljedećim:

«(a) izdaje dozvole za stavljanje u promet podsustava strukture koji čine željeznički sustav u skladu s člankom 15. Direktive o interoperabilnosti željeznica, i provjerava upravlja li se njime i održava li ga se u skladu s odgovarajućim ključnim zahtjevima;»;

(b) točka (b) se briše;

(c) točka (g) zamjenjuje se sljedećim:

«(g) kontrole pravilnog upisivanja prijevoznih sredstava u NRV te točnosti i ažuriranosti podataka o sigurnosti sadržanih u njemu.»;

10. u članku 18. dodaje se sljedeća točka:

«(e) odstupanja, o kojima je odlučeno u skladu s člankom 14a stavkom 8.»;

11. članak 26 zamjenjuje se sljedećim:

«Članak 26.

Prilagođavanje priloga

Prilozi se prilagođavaju u pogledu znanstvenog i tehničkog napretka. Ta mjera, namijenjena izmjenama i dopunama elemenata Direktive koji nisu bitni, njihovim nadopunjavanjem, donosi se u skladu s regulatornim postupkom uz pregled iz članka 27. stavka 2a.;

12. članak 27. mijenja se i glasi:

(a) dodaje se sljedeći stavak:

»2a. Pri pozivanju na ovaj stavak, primjenjuje se članak 5a stavci 1. do 4. i članak 7. Odluke 1999/468/EZ, uzimajući u obzir odredbe njezina članka 8.»;

(b) stavak 4. se briše.

13. u Prilogu II. briše se točka 3.

Članak 2.

Provedba i prenošenje

1. Države članice do 24. prosinca 2010. moraju donijeti zakone i druge propise potrebne za usklađivanje s ovom Direktivom. Oni Komisiji bez odlaganja priopćuju tekst tih odredbi.

Kad države članice budu donosile ove mjere, te će mjere prilikom njihove službene objave sadržavati uputu na ovu Direktivu ili će se uz njih navesti takva uputa. Načine toga upućivanja predvidjet će države članice.

Obveze prenošenja i provedbe ove Direktive ne primjenjuje se na Republiku Cipar i Republiku Maltu sve dok se na njihovim područjima ne uspostavi željeznički sustav.

2. Države članice Komisiji priopćuju tekstove glavnih odredbi nacionalnog zakonodavstva koje donesu u području obuhvaćenom ovom Direktivom.

Članak 3.

Stupanje na snagu

Ova Direktiva stupa na snagu dan nakon objave u Službenom listu Europske unije.

Članak 4.

Adresati

Ova je Direktiva upućena državama članicama.

Sastavljeno u Strasbourgu 16. prosinca 2008.

Za Europski parlament

Predsjednik

H.-G. Pöttering

Za Vijeće

Predsjednik

B. Le Maire

RADNA VERZIJA

DIREKTIVE

DIREKTIVA KOMISIJE 2009/131/EZ

od 16. listopada 2009.

o izmjenama i dopunama Priloga VII. Direktive 2008/57/EZ Europskoga parlamenta i Vijeća o interoperabilnosti željezničkog sustava u Zajednici

(Tekst značajan za EGP)

KOMISIJA EUROPSKIH ZAJEDNICA

uzimajući u obzir Ugovor o osnivanju Europske zajednice,

uzimajući u obzir Direktivu 2008/57/EZ Europskoga parlamenta i Vijeća od 17. lipnja 2008. o interoperabilnosti željezničkog sustava u Zajednici¹, a naročito njezin članak 27. stavak 4.,

uzimajući u obzir preporuku Agencije br. ERA/REC/XA/01-2009 od 17. travnja 2009.,

budući da:

(1) Člankom 9.b stavkom 2. Uredbe (EZ) br. 881/2004 Europskoga parlamenta i Vijeća² nalaže se da Europska agencija za željeznice (u daljnjem tekstu: Agencija) do 19. siječnja 2009. ponovno pregleda popis parametara iz Odjeljka 1. Priloga VII. Direktive 2008/57/EZ i predloži Komisiji odgovarajuće preporuke.

(2) Kako sadašnji Odjeljak 1. Priloga VII. Direktive 2008/57/EZ sadrži stavke koje nisu parametri vozila, potrebno ih je ukloniti.

(3) Odjeljak 1. navedenog Priloga također sadrži parametre koji se prvenstveno odnose samo na podsustav željezničkih vozila. Važno je da su svi parametri vozila, koji se moraju pregledati u vezi s dozvolom za stavljanje u promet i razvrstavanje nacionalnih propisa, obuhvaćeni popisom parametara. Stoga je potrebno uključiti parametre ostalih podsustava, koji su dio vozila.

(4) Stoga je potrebno izmijeniti i dopuniti Direktivu 2008/57/EZ.

(5) Mjere predviđene ovom Direktivom u skladu su s mišljenjem Odbora osnovanog u skladu s člankom 29. stavkom 1. Direktive 2008/57/EZ,

DONIJELA JE OVU DIREKTIVU:

Članak 1.

Odjeljak 1. Priloga VII. Direktive 2008/57/EZ zamjenjuje se tekstem iz Priloga ove Direktive.

¹ SL L 191, 18.7.2008., str. 1.

² SL L 164, 30.4.2004., str. 1.

Članak 2.

Džave članice će najkasnije do 19. srpnja 2010. donijeti i objaviti potrebne zakone i druge propise kako bi se uskladili s ovom Direktivom. One će o tome odmah obavijestiti Komisiju.

Kad države članice budu donosile ove mjere, te će mjere prilikom njihove službene objave sadržavati uputu na ovu Direktivu ili će se uz njih navesti takva uputa. Načine toga upućivanja predvidjet će države članice.

Članak 3.

Ova Direktiva stupa na snagu 20. dana od objave u *Službenom listu Europske unije*.

Članak 4.

Ova je Direktiva upućena državama članicama.

Sastavljeno u Bruxellesu 16. listopada 2009.

Za Komisiju

Antoni TAJANI

Potpredsjednik

PRILOG

«1. Popis parametara

1.1. Opća dokumentacija

Opća dokumentacija (uključujući opis novog, obnovljenog ili nadograđenog vozila, njegovu planiranu uporabu te podatke o konstrukciji, popravcima, djelovanju i održavanju, tehničku dokumentaciju, itd.).

1.2. Konstrukcija i mehanički dijelovi

Mehanička cjelovitost i sučelja među vozilima (uključujući vučne naprave i odbojnice, prolaze), snaga konstrukcije vozila i opreme (npr. sjedala), opterećenje, pasivna sigurnost (uključujući vanjsku i unutarnju sigurnost pri sudaru).

1.3. Međusobni utjecaji u sustavu kolosijeka i svijetli profil

Mehanička sučelja s infrastrukturom (uključujući statičko i dinamičko djelovanje vozila, dopuštena odstupanja i uklapanja, širinu kolosijeka, podvozje, itd.).

1.4. Sustavi kočenja

Stavke povezane s kočenjem (uključujući zaštitu pri klizanju kotača, nadzor nad kočenjem i učinkovitost kočenja pri djelovanju, kočenje u hitnom slučaju i parkiranju).

1.5. Stavke koje se odnose na putnike

Oprema koju koriste putnici i okoliš putnika (uključujući prozore i vrata, zahtjeve za osobe sa smanjenom pokretljivošću, itd.).

1.6. Uvjeti okoliša i aerodinamički učinci

Utjecaj okoliša na vozilo i učinak vozila na okoliš (uključujući aerodinamičke uvjete i sučelja između vozila i dijelova uz prugu u željezničkom sustavu s jedne strane te sučelja s vanjskim okolišem s druge strane)

1.7. Vanjska upozorenja, označavanje, djelovanje i zahtjevi u pogledu cjelovitosti programske opreme

Vanjska upozorenja, označavanje, djelovanje i cjelovitost programske opreme, npr. funkcije povezane sa sigurnošću i s utjecajem na ponašanje vlaka, uključujući i zbirni električni vod vlaka.

1.8. Sustavi napajanja električnom energijom na vozilu i sustavi nadzora vozila

Sustavi pogona, napajanja električnom energijom na vozilu i nadzor vozila te sučelje vozila s infrastrukturom za napajanje električnom energijom i svi drugi aspekti elektromagnetske usklađenosti.

1.9. Zaposleno osoblje, sučelja i okoliš

Oprema na vozilu, sučelja, radni uvjeti zaposlenih i njihov okoliš (uključujući kabine strojovođe, sučelje strojovođa-stroj).

1.10. Sigurnost od požara i evakuacija

1.11. Održavanje

Oprema na vozilima i sučelja za održavanje.

1.12. Nadzor, vođenje i signalizacija na vozilu

Sva oprema na vozilu koja je potrebna za zajamčivanje sigurnosti te upravljanje i nadzor vožnje vlakova kojima je dozvoljena vožnja u mreži i utjecaj na dijelove uz prugu u željezničkom sustavu.

1.13. Posebni operativni zahtjevi

Posebni operativni zahtjevi za vozila (uključujući smanjeno prometovanje, popravke vozila, itd.)

1.14. Stavke u vezi s teretom

Posebni zahtjevi u pogledu tereta i okoliša (uključujući opremu koja se posebno zahtijeva za opasni teret)

Objašnjenja i primjeri koji su gore dani u *kurzivu*, informativne su naravi i nisu definicije parametara.»

RADNA VERZIJA