

REPUBLIKA HRVATSKA
MINISTARSTVO POMORSTVA, PROMETA I INFRASTRUKTURE

N A C R T

PRIJEDLOG
ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI I
INTEROPERABILNOSTI ŽELJEZNIČKOG SUSTAVA
S KONAČNIM PRIJEDLOGOM ZAKONA

Zagreb, studeni 2014.

PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI I INTEROPERABILNOSTI ŽELJEZNIČKOG SUSTAVA

I. USTAVNA OSNOVA ZA DONOŠENJE ZAKONA

Ustavna osnova za donošenje ovoga Zakona sadržana je u odredbi članka 2. stavka 4. podstavka 1. Ustava Republike Hrvatske („Narodne novine, broj 85/2010 - pročišćeni tekst i 5/2014 – Odluka Ustavnog suda Republike Hrvatske“).

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

Područje sigurnosti i interoperabilnost željezničkog sustava u Republici Hrvatskoj uređeno je Zakonom o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava („Narodne novine“, broj 82/2013) koji je stupio na snagu 1. srpnja 2013. godine. S ciljem obveznog usklađivanja s legislativom Europske unije i u okviru provedbe Programa za preuzimanje i provedbu pravne stečevine Europske unije za 2013. godinu u navedeni zakon su, između ostalog, prenesene odredbe Direktive 2008/57/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 17. lipnja 2008. o interoperabilnosti željezničkog sustava unutar Zajednice (preinaka) i Direktive 2004/49/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 29. travnja 2004. godine o sigurnosti željeznica Zajednice.

Zakonom o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava uređeni su sigurnost i interoperabilnost željezničkog sustava, mjere za razvoj i upravljanje sigurnošću, uvjeti za postizanje interoperabilnosti željezničkog sustava EU-a, postupci tijela nadležnog za sigurnost željezničkog prometa (Agencija za sigurnost željezničkog prometa) i postupci tijela za istraživanje željezničkih nesreća (Istražno tijelo) te utvrđeni uvjeti za sigurno upravljanje i za siguran tijek željezničkog prometa, uvjeti za obavljanje djelatnosti upravitelja infrastrukture i željezničkih prijevoznika, uvjeti za strojovođe i ostale izvršne radnike te nadzor sigurnosti i inspeksijski nadzor.

Donošenjem ovog Zakona provesti će se daljnje usklađivanje zakonodavstva Republike Hrvatske s legislativom Europske unije prenošenjem odredaba Direktive Komisije 2014/38/EU i Direktive Komisije 2014/88/EU, čime će se osigurati daljnje očuvanje i unapređenje sigurnosti željezničkog sustava Republike Hrvatske sukladno zahtjevima Europske unije, postizanje interoperabilnosti u sustavu željeznica Europske unije te unaprediti osnove postizanja daljnje tehničke usklađenosti, smanjivanje prepreka i poboljšanje razvoja usluga u željezničkom sustavu Europske unije i s trećim zemljama.

Europska Komisija donijela je 10. ožujka 2014. godine Direktivu Komisije 2014/38/EU o izmjeni Priloga III. Direktivi 2008/57/EZ u pogledu zagađenja bukom. Sukladno provedbenoj mjeri iz članka 2. Direktive 2014/38/EU Republika Hrvatska ima obvezu usklađivanja svojeg zakonodavstva najkasnije do 1. siječnja 2015. godine.

Europska Komisija je 9. srpnja 2014. godine donijela Direktivu Komisije 2014/88/EU o izmjeni Direktive 2004/49/EZ Europskog parlamenta i Vijeća u vezi sa zajedničkim sigurnosnim pokazateljima i zajedničkim metodama izračunavanja troškova nesreće. Sukladno provedbenoj mjeri iz članka 2. Direktive 2014/88/EU Republika Hrvatska je obvezna uskladiti svoje zakonodavstvo najkasnije do 30. srpnja 2015. godine.

Europska Komisija izvršila je procjenu hrvatskih nacionalnih mjera koje su prijavljene kao prenošenje Direktive 2008/57/EZ o interoperabilnosti željezničkog sustava unutar Zajednice i Direktive 2004/49/EZ o sigurnosti željeznica Zajednice te je utvrđeno niz pitanja povezanih s prenošenjem odredaba tih direktiva u hrvatsko zakonodavstvo. U skladu s odgovorima koje je Republika Hrvatska u okviru EU Pilota dostavila Europskoj komisiji, Zakonom se provode potrebne izmjene odredbi Zakona o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava s ciljem jasnijeg i nedvosmislenog usuglašavanja

s odredbama direktiva.

III. OCJENA I IZVORI POTREBNIH SREDSTAVA ZA PROVEDBU ZAKONA

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

IV. RAZLOZI ZA DONOŠENJE ZAKONA PO HITNOM POSTUPKU

Temeljem članka 206. Poslovnika Hrvatskoga sabora („Narodne novine“, br. 81/2013) po hitnome postupku se donose zakoni koji se usklađuju koji se usklađuju s dokumentima Europske unije ako to zatraži predlagatelj.

Slijedom toga, predlaže se donošenje ovoga Zakona po hitnom postupku s obzirom da se istim nastavlja obveza daljnjeg usklađivanja hrvatskog zakonodavstva sa pravnom stečevinom Europske unije sukladno obvezama i rokovima iz provedbenih mjera propisanih Direktivom 2014/38/EU i Direktivom 2014/88/EU.

KONAČNI PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI I INTEROPERABILNOSTI ŽELJEZNIČKOG SUSTAVA

Članak 1.

U Zakonu o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava („Narodne novine“, broj 82/2013), u članku 2. stavku 1. točki a) iza podstavka 3. dodaje se novi podstavak 4. koji glasi:

„– Direktiva Komisije 2014/88/EU od 9. srpnja 2014. o izmjeni Direktive 2004/49/EZ Europskog parlamenta i Vijeća u vezi sa zajedničkim sigurnosnim pokazateljima i zajedničkim metodama izračunavanja troškova nesreće (Tekst značajan za EGP) (SL L 201, 10. 7. 2014.);“.

U točki b) iza podstavka 4. dodaje se novi podstavak 5. koji glasi:

„– Direktiva Komisije 2014/38/EU od 10. ožujka 2014. o izmjeni Priloga III. Direktivi 2008/57/EZ Europskog parlamenta i Vijeća u pogledu zagađenja bukom (Tekst značajan za EGP) (SL L 70, 11. 3. 2014.);“.

Članak 2.

U članku 4. stavku 4. podstavak 2. mijenja se i glasi:

„– željezničku infrastrukturu u privatnom vlasništvu i vozila koja se isključivo koriste na takvoj infrastrukturi koju isključivo koristi njezin vlasnik za vlastiti prijevoz robe te na strojovođe koji rade na takvoj infrastrukturi.“.

Članak 3.

U članku 7. stavku 1. točki 13. riječi: „obnova infrastrukturnih podsustava“ zamjenjuje se riječima: „obnova infrastrukturnih podsustava“.

U stavku 1. točka 30. mijenja se i glasi:

„30. *Upravitelj infrastrukture*: pravna osoba odgovorna za upravljanje, građenje, obnovu i održavanje željezničke infrastrukture te za organizaciju i regulaciju prometa; obavljanje djelatnosti upravljanja infrastrukturom na željezničkoj mreži ili dijelu željezničke mreže mogu se dodijeliti različitim pravnim osobama.“

U stavku 1. točka 37. mijenja se i glasi:

„37. *Željeznički prijevoznik*: pravna osoba koja ima dozvolu za obavljanje usluga u željezničkom prijevozu izdanu od nadležnog tijela i čija je glavna djelatnost obavljanje usluga željezničkog prijevoza putnika i/ili tereta te svaka druga pravna osoba čija je jedna od djelatnosti obavljanje usluga prijevoza roba i/ili putnika željeznicom, pod uvjetom da te pravne osobe osiguravaju vuču vlakova; to također uključuje i pravnu osobu koja obavlja samo vuču vlakova;“.

Članak 4.

U članku 8. dodaje se novi stavak 7. i stavak 8. koji glase:

(7) Upravni nadzor nad Agencijom obavlja Ministarstvo.

(8) Nadzor iz stavka 1. ovoga članka ne provodi se nad stručnim poslovima Agencije.

Članak 5.

U članku 9. stavku 3. u točki c) riječ „posustava“ zamjenjuje se riječju: „podsustava“.

Članak 6.

Članak 15. mijenja se i glasi:

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

(2) Ravnatelj Agencije ima zamjenika. Zamjenik ravnatelja Agencije zamjenjuje ravnatelja u slučaju njegove odsutnosti ili spriječenosti i obavlja druge poslove određene Statutom Agencije.

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

(4) Na ravnatelja i zamjenika ravnatelja Agencije odgovarajuće se primjenjuju odredbe članka 14. stavaka 4. i 5. ovoga Zakona.

(5) Ravnatelj i zamjenik ravnatelja Agencije ne mogu bez posebne ovlasti Upravnog vijeća nastupati kao druga ugovorna strana i s Agencijom sklapati ugovore u svoje ime i za svoj račun, ili račun drugih osoba, ili u ime i za račun drugih osoba.

(6) Vlada će razriješiti ravnatelja i zamjenika ravnatelja Agencije u slučajevima predviđenim propisom kojim se uređuju ustanove.“

Članak 7.

Članak 16. mijenja se i glasi:

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

(2) Na pravni status zaposlenika Agencije primjenjuju se opći propisi o radu, a na plaće zaposlenika Agencije primjenjuju se propisi o plaćama u javnim službama.

(3) Sredstva za obavljanje djelatnosti Agencije iz članka 9. ovoga Zakona osiguravaju se iz državnog proračuna.

(4) Agencija može stjecati sredstva i iz drugih izvora (donacije, fondovi i sl.) sukladno propisima, pod uvjetom da se time ne narušava njena neovisnost u radu.

(5) Agencija vodi poslovne knjige i sastavlja financijske izvještaje, sukladno propisima za proračunsko računovodstvo.

(6) Agencija svoju djelatnost ne obavlja radi stjecanja dobiti.

(7) Visina pristojbi za obavljanje poslova iz nadležnosti Agencije iz članka 9. stavka 3. i stavka 4. ovoga Zakona propisuju se posebnim propisom kojim se uređuju upravne pristojbe.

(8) Pristojbe iz stavka 6. ovoga članka uplaćene izravno na propisani račun za spise i radnje Agencije prihod su državnog proračuna.

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

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

Članak 8.

Članak 17. mijenja se i glasi:

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

(2) Agencija svake godine javno objavljuje godišnje izvješće o svojim aktivnostima iz prethodne godine te ga najkasnije do 30. rujna podnosi Europskoj agenciji za željeznice. Izvješće sadržava podatke o:

- razvoju sigurnosti željezničkog sustava, uključujući podatke o zajedničkim sigurnosnim pokazateljima, objedinjene na razini Republike Hrvatske;
- bitnim promjenama hrvatskog zakonodavstva koje se odnosi na sigurnost željezničkog sustava;
- razvoju u obavljanju poslova vezanih uz potvrde i uvjerenja o sigurnosti;
- rezultatima i iskustvima provođenja nadzora nad upraviteljem infrastrukture i željezničkim prijevoznicima.
- odstupanjima koja su usvojena u skladu sa člankom 65. stavkom 4. ovoga Zakona.“.

Članak 9.

U članku 18. stavak 1. i stavak 2. mijenjaju se i glase:

„(1) Upravitelji infrastrukture i željeznički prijevoznici, u okviru svoje djelatnosti, odgovorni su za sigurnost željezničkog sustava i za upravljanje povezanih rizika.

(2) Upravitelji infrastrukture i željeznički prijevoznici, po potrebi međusobno surađujući, moraju provoditi mjere neophodne za upravljanje rizicima, primjenjivati nacionalna sigurnosna pravila te uspostaviti sustav upravljanja sigurnošću u skladu s ovim Zakonom.“.

Članak 10.

U članku 23. stavak 3. mijenja se i glasi:

„(3) Sustav upravljanja sigurnošću mora osigurati upravljanje svih rizika povezanih s obavljanjem djelatnosti upravitelja infrastrukture ili željezničkog prijevoznika, uključujući održavanje, nabavu materijala, projektiranje i vanjsko ugovaranje (održavanja i ostalog).“.

Članak 11.

U članku 27. iza stavka 6. dodaje se novi stavak 7. koji glasi:

„ (7) S potvrdom o sigurnosti željeznički prijevoznik dokazuje da je uspostavio sustav upravljanja sigurnošću i da ispunjava zahtjeve utvrđene u TSI-jevima, u ostalim odgovarajućim propisima Europske unije i u nacionalnim sigurnosnim pravilima s ciljem upravljanja rizicima i obavljanja usluga sigurnog prijevoza na željezničkoj mreži.“

Članak 12.

U članku 29. stavak 3. mijenja se i glasi:

„(3) Imatelj potvrde o sigurnosti mora bez odlaganja obavijestiti Agenciju o svim većim izmjenama uvjeta bilo kojeg dijela potvrde o sigurnosti.“

Članak 13.

U članku 43. stavak 3. mijenja se i glasi:

„ (3) Proizvođač ili njegov ovlaštenu predstavnik u Europskoj uniji sastavlja »EZ« izjavu o sukladnosti ili prikladnosti za uporabu, uz koju prilaže »EZ« potvrdu o sukladnosti ili prikladnosti za uporabu.“

Članak 14.

U članku 45. stavku 3. točka a) mijenja se i glasi:

„a) kada Agencija ustanovi da je »EZ« izjava o sukladnosti nepropisno sastavljena, ona od proizvođača ili njegovog ovlaštenog predstavnika s poslovnim nastanom u Europskoj uniji zahtijeva da iznova uspostavi sukladnost interoperabilnog sastavnog dijela i da se pridržava odredaba ovoga Zakona;“

Članak 15.

U članku 55. stavak 3. mijenja se i glasi:

(3) Vozila koja prometuju na željezničkim prugama opremljenim uređajima za automatsku zaštitu vlaka (autostop uređaj) moraju biti opremljena kompatibilnim uređajem za automatsku zaštitu vlaka na vozilu, osim vozila koja su namijenjena za vožnju brzinom do 80 km/h.

Stavak 9. mijenja se i glasi:

„(9) Odobrenje za puštanje u uporabu vozila koje je izdano u jednoj od država članica Europske unije priznaje se u Republici Hrvatskoj, ne dovodeći u pitanje potrebu izdavanja dodatnog odobrenja za puštanje u uporabu vozila koja su sukladna s TSI-jevima i koja će prometovati na željezničkim prugama koje nisu sukladne s TSI-jima ili pod uvjetima utvrđenim u odgovarajućim TSI-jima ili potrebu izdavanja dodatnog odobrenja za puštanje u uporabu vozila koja nisu sukladna s TSI-jevima.“

Članak 16.

U članku 56. stavak 4. mijenja se i glasi:

„(4) Kada Agencija utvrdi da vozilo ne ispunjava uvjete za izdavanje odobrenja za puštanje u uporabu, o tome će obavijestiti podnositelja zahtjeva koji može zatražiti preispitivanje takve odluke zbog primjereno utemeljenih razloga u roku 30 dana od obavijesti, a o čemu će Agencija donijeti odluku u

roku idućih 60 dana.“.

Članak 17.

U članku 57. stavak 1. mijenja se i glasi:

„(1) Postupak izdavanja prvog odobrenja za puštanje u uporabu vozila sukladnih TSI-jima primjenjuje se na vozila koja su u trenutku puštanja u uporabu u skladu sa svim odgovarajućim TSI-jima koji su na snazi u trenutku početka uporabe, pod uvjetom da je većina osnovnih zahtjeva utvrđena u tim TSI-jima te da je odgovarajući TSI za željeznička vozila stupio na snagu i da se primjenjuje.“.

Stavak 3. mijenja se i glasi:

„(3) Ako vozilo ima sve potrebne »EZ« izjave o provjeri, Agencija u postupku izdavanja odobrenja za puštanje u uporabu provjerava samo kriterije koje se odnose na:

- tehničku kompatibilnost između pojedinih podsustava vozila i njihovu sigurnosnu integraciju,
- tehničku kompatibilnost između vozila i željezničke infrastrukture na kojoj će vozilo prometovati,
- nacionalna pravila koja se primjenjuju na otvorena pitanja u TSI-ju, i
- nacionalna pravila koja se primjenjuju za posebne slučajeve koji su utvrđeni u pojedinim TSI-jevima.“.

Članak 18.

U članku 58. stavak 2. mijenja se i glasi:

„(2) U slučaju vozila koja su puštena u uporabu u drugoj državi članici Europske unije u postupku izdavanja prvog odobrenja za puštanje u uporabu vozila sukladnih TSI-jima a koja će prometovati na željezničkim prugama Republike Hrvatske i koja nisu obuhvaćena stavkom 1. ovoga članka, Agencija će izdati dodatno odobrenje za uporabu. U tom se slučaju primjenjuje postupak u skladu sa stavkom 3. ovoga članka.“.

U stavku 3. podstavak 1., mijenja se i glasi:

„– pisani dokaz da je vozilo u drugoj državi članici Europske unije dobilo odobrenje za puštanje u uporabu u skladu s postupkom izdavanja prvog odobrenja za puštanje u uporabu vozila sukladnih TSI-jima;“.

Stavak 5. mijenja se i glasi:

„(5) Agencija može zatražiti dodatne informacije, provedbu analiza rizika prema zajedničkim sigurnosnim metodama vrednovanja i procjene rizika u skladu s izravno primjenjivim propisima Europske unije ili, za potrebe utvrđivanja kriterija iz stavka 4. ovoga članka, ispitivanja na mreži. Međutim, nakon donošenja referentnog dokumenta koji će unakrsno upućivati na sva nacionalna pravila koje države članice Europske unije primjenjuju kod izdavanja odobrenja za puštanje vozila u uporabu, Agencija može provesti takvu provjeru samo na temelju nacionalnih pravila koja se odnose na skupinu B ili C iz tog dokumenta.“.

Članak 19.

U članku 59. stavak 1. mijenja se i glasi:

„(1) Postupak izdavanja prvog odobrenja za puštanje u uporabu vozila koja nisu sukladna s TSI-jevima primjenjuje se na vozila koja u trenutku puštanja u uporabu nisu u skladu sa svim odgovarajućim važećim TSI-jima i na vozila koja podliježu odstupanjima ili ako znatan dio osnovnih zahtjeva nije utvrđen u jednom ili više TSI-ja.“.

Članak 20.

U članku 60. stavak 1. mijenja se i glasi:

„(1) Za vozilo koje ima odobrenje za puštanje u uporabu izdano u državi članici Europske unije u skladu s postupkom izdavanja prvog odobrenja za puštanje u uporabu vozila koja nisu sukladna s TSI-jevima, Agencija izdaje dodatno odobrenje.“.

Stavak 3. mijenja se i glasi:

„(3) Agencija može dovesti u pitanje podatke iz stavka 2. točke a) i točke b) ovoga članka samo ako utvrdi postojanje znatnog rizika za sigurnost željezničkog sustava, ne dovodeći u pitanje odredbe članka 46. stavka 6. i članka 48. stavka 9. ovoga Zakona.“.

Stavak 4. mijenja se i glasi:

„(4) Nakon donošenja referentnog dokumenta koji će unakrsno upućivati na sva nacionalna pravila koje države članice Europske unije primjenjuju kod izdavanja odobrenja za puštanje vozila u uporabu, Agencija se pri tome ne može pozivati na pravila iz skupine A iz tog dokumenta.“.

Članak 21.

U članku 61. stavci 1., 2. i 3. mijenjaju se i glase:

„(1) Agencija može izdati odobrenje za tip vozila.

(2) Tip vozila je vozilo koji odgovara osnovnim projektiranim svojstvima vozila koja su obuhvaćena jedinstvenom potvrdom o pregledu tipa utvrđenom u odgovarajućem modulu iz Odluke 2010/713/EU sa svim naknadnim izmjenama.

(3) Odobrenje za puštanje u uporabu jednog vozila smatra se odobrenjem za tip vozila.“.

Stavak 8. mijenja se i glasi:

„(8) Izjava o sukladnosti s odobrenim tipom vozila daje se na obrascu propisanom Uredbom Vijeća EU 201/201 sa svim naknadnim izmjenama:

– za vozilo sukladno s TSI-jevima, u skladu s postupcima provjere navedenim u odgovarajućim TSI-jima;

– za vozilo koje nije sukladno s TSI-jevima, u skladu s postupcima provjere opisanim u odgovarajućem modulu utvrđenom u Odluci 2010/713/EU sa svim naknadnim izmjenama.“.

Članak 22.

U članku 63. stavak 1. mijenja se i glasi:

„(1) Svako vozilo koje se pušta u uporabu u željezničkom sustavu Europske unije mora biti označeno jedinstvenim brojem vozila (EVN - engl. *European vehicle number*), koji se dodjeljuje pri izdavanju prvog odobrenja za uporabu.“.

Stavak 5. mijenja se i glasi:

„ (5) Podnositelj zahtjeva za izdavanje prvog odobrenja za puštanje u uporabu vozila odgovoran je za označavanje tog vozila jedinstvenim brojem vozila koji mu je dodijeljen.“.

Članak 23.

U članku 68. stavku 1. podstavak 2. mijenja se i glasi:

„– stručnu osposobljenost svih radnika te da je ugovoreno vanjsko osoblje stručno osposobljeno što se dokazuje odgovarajućom ispravom,“.

Stavak 2. mijenja se i glasi:

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

Članak 24.

U članku 82. stavku 3. podstavak 4. mijenja se i glasi:

„– na novosagrađenom križanju postojeće glavne (koridorske) željezničke pruge za međunarodni promet i ceste,“.

Članak 25.

U članku 83. stavak 7. mijenja se i glasi:

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

Članak 26.

U članku 103. stavku 8. riječ „ narediti “ zamjenjuje se riječju „ zahtijevati “.

Članak 27.

U članku 110. stavku 2. riječi „otkaze u radu“ zamjenjuje se riječju „ neispravnosti“.

Članak 28.

U članku 112. stavak 2. mijenja se i glasi:

„(2) Željeznički prijevoznik, upravitelj infrastrukture i Agencija moraju obavijestiti Istražno tijelo o ozbiljnim nesrećama, nesrećama i incidentima odmah po saznanju o istima.“.

Stavak 4. mijenja se i glasi:

„(4) Istražno tijelo odmah po saznanju o događaju poduzima pripremne radnje za početak istraživanja u najkraćem mogućem vremenu, a najkasnije u roku od tjedan dana od saznanja o ozbiljnoj nesreći, nesreći ili incidentu.“.

Članak 29.

U članku 113. stavku 1. dodaje se novi podstavak 8. koji glasi:

„- pristup svojoj potrebnoj dokumentaciji koju posjeduju upravitelj infrastrukture, uključeni željeznički prijevoznici i Agencija.“.

Članak 30.

U članku 119. stavak 3. mijenja se i glasi:

„(3) O provedenom istraživanju ozbiljne nesreće, nesreće ili incidenta upravitelj infrastrukture i željeznički prijevoznik dužni su u najkraćem mogućem vremenu, a najkasnije u roku 6 mjeseci nakon ozbiljne nesreće ili nesreće, odnosno u roku 3 mjeseca nakon incidenta, dostaviti Istražnom tijelu izvješće i analizu iz stavka 2. ovog članka.“.

Stavci 4., 5., 6., 7., 8. i 9. brišu se.

Članak 31.

U članku 133. stavak 3. mijenja se i glasi:

„(3) Usklađivanje ŽCP-a na nerazvrstanim cestama s odredbom članka 85. stavka 1. mora se obaviti prilikom prve modernizacije željezničke pruge, a najkasnije do 31.12.2020.“.

Članak 32.

Članak 134. briše se.

Dosadašnji članci od 135. do 137. postaju članci od 134. do 136.

Članak 33.

U dosadašnjem članku 137. koji postaje članak 136. stavci 2., 3., 3. i 4. brišu se.

Članak 34.

Članak 138. briše se.

Dosadašnji članci od 139. do 142. postaju članci od 137. do 140.

Članak 35.

U dosadašnjem članku 139. koji postaje članak 137. stavak 1. briše se.

Članak 36.

U Prilogu 2. u točki 1.4. podtočka 1.4.4. mijenja se i glasi:

„ 1.4.4. Projektiranje i rad željezničkog sustava ne smije dovesti do nedopuštene razine emisije buke koju on proizvede:

- u područjima blizu željezničke infrastrukture koja je određena propisom kojim se uređuje željeznica i
- u upravljačnici.“.

Članak 37.

Dosadašnji Prilog 3. „Zajednički sigurnosni pokazatelji“ i Dodatak Prilogu 3. „Zajedničke definicije za CSI-jeve i metode izračunavanja gospodarskog učinka nesreća“ brišu se i zamjenjuju Prilogom ovog Zakona.

Članak 38.

Agencija mora u roku tri mjeseca od dana stupanja na snagu ovog Zakona uskladiti Statut i druge opće akte s odredbama ovoga Zakona i odredbama propisa kojim se uređuje sigurnost i interoperabilnost željezničkog sustava.

Članak 39.

Željeznički prijevoznici kojima je do stupanja na snagu ovoga Zakona izdano rješenje za obavljanje usluga prijevoza za vlastite potrebe u skladu s propisima koja su važila prije stupanja na snagu ovoga Zakona nastavljaju s radom, uz uvjet da svoje poslovanje usklade s odredbama ovoga Zakona i podnesu zahtjev za izdavanje potvrde o sigurnosti najkasnije do 1. srpnja 2015. godine.

Članak 40.

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

Klasa:

Zagreb,

PRILOG

„PRILOG 3.

Zajednički sigurnosni pokazatelji

Agencija svake godine izvješćuje o zajedničkim sigurnosnim pokazateljima (CSI-jevima).

Ako se podnose pokazatelji koji se odnose na mreže koje su funkcionalno odvojene od ostatka željezničkog sustava i namijenjene samo za odvijanje lokalnog, gradskog ili prigradskog putničkog

prometa, kao i željezničke prijevoznike koji djeluju isključivo na ovim mrežama, njih treba prikazati odvojeno.

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

Zajedničke definicije za CSI-jeve i metode izračunavanja gospodarskog učinka nesreća navedene su u Dodatku Priloga 3.

1. Pokazatelji koji se odnose na nesreće

1.1. Ukupan i relativan broj (prema vlak-kilometrima) teških nesreća i raščlamba na sljedeće vrste nesreća:

- sudar vlaka s pružnim vozilom,
- sudar vlaka s preprekom unutar slobodnog profila,
- iskliznuće vlaka,
- nesreća na željezničko-cestovnom prijelazu, uključujući nesreću u kojoj sudjeluju pješaci na željezničko-cestovnom prijelazu te dodatna raščlamba za pet vrsta željezničko-cestovnih prijelaza definiranih u točki 6.2.,
- nesreća osoba koje uključuju željezničko vozilo u pokretu, osim samoubojstava i pokušaja samoubojstva,
- požar u željezničkom vozilu,
- ostalo.

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

1.2. Ukupan i relativan broj (prema vlak-kilometrima) teško ozlijeđenih i smrtno stradalih osoba prema vrsti nesreće, podijeljen u sljedeće kategorije:

- putnici (također u odnosu na ukupan broj putničkih kilometara i putničkih vlak-kilometara),
- zaposlenici ili izvođači,
- korisnici željezničko-cestovnih prijelaza,
- neovlaštene osobe,
- druge osobe na peronu,
- druge osobe izvan perona.

2. Pokazatelji koji se odnose na opasne tvari

Ukupan i relativan broj (prema vlak-kilometrima) nesreća kod željezničkog prijevoza opasnih tvari, podijeljen na sljedeće kategorije:

- nesreće u kojima sudjeluje najmanje jedno željezničko vozilo koje prevozi opasne tvari, kako je definirano u Dodatku Priloga 3.,
- broj takvih nesreća u kojima je došlo do ispuštanja opasnih tvari.

3. Pokazatelji koji se odnose na samoubojstva

Ukupan i relativan broj (prema vlak-kilometrima) samoubojstava i pokušaja samoubojstva.

4. Pokazatelji koji se odnose na pretkazivače nesreća

Ukupan i relativan broj (prema vlak-kilometrima) pretkazivača nesreća i raščlamba na sljedeće vrste pretkazivača:

- slomljene tračnice,
- izbacivanja i druge deformacije kolosijeka,
- ispad signalizacije u nesigurno stanje,
- prolazak pokraj signala kojim se zabranjuje daljnja vožnja uz prolazak opasne točke,
- prolazak pokraj signala kojim se zabranjuje daljnja vožnja bez prolaska opasne točke,
- slomljen kotač na željezničkom vozilu u prometu,
- slomljena osovina na željezničkom vozilu u prometu.

Potrebno je izvijestiti o svim pretkazivačima nesreća, kako o onima koji za posljedicu imaju nesreću, tako i o onima koji je nemaju. (O pretkazivačima koji za posljedicu imaju tešku nesreću izvješćuje se i prema pokazateljima koji se odnose na pretkazivače; o pretkazivačima koji za posljedicu nemaju tešku nesreću izvješćuje se samo prema pokazateljima koji se odnose na pretkazivače).

5. Pokazatelji za izračunavanje gospodarskog učinka nesreća

Ukupno u eurima i relativno (prema vlak-kilometrima):

- broj smrtno stradalih osoba i teških ozljeda pomnožen s vrijednošću sprečavanja stradavanja (VPC - engl. Value of Preventing a Casualty),
- troškovi štete po okoliš,
- troškovi materijalne štete na željezničkim vozilima ili infrastrukturi,
- troškovi kašnjenja kao posljedice nesreća.

Agencija izvješćuje o gospodarskom učinku teških nesreća.

VPC je vrijednost koju društvo pripisuje sprečavanju stradavanja i kao takva nije referentna u slučaju nadoknade štete između sudionika u nesrećama.

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

6.1. Postotak pruga koje imaju sustave za zaštitu vlakova (TPS - engl. *Train Protection Systems*) u radu i postotak vlak-kilometara gdje se koriste ugrađeni TPS-ovi, ako ti sustavi pružaju:

- upozorenje,
- upozorenje i automatsko zaustavljanje,
- upozorenje i automatsko zaustavljanje i nepostojani nadzor brzine,
- upozorenje i automatsko zaustavljanje i postojani nadzor brzine.

6.2. Broj željezničko-cestovnih prijelaza (ukupan, po kilometru pruge i kolosiječnom kilometru) prema sljedećih pet vrsta:

(a) pasivni (nezaštićeni) željezničko-cestovni prijelaz

(b) aktivni (zaštićeni) željezničko-cestovni prijelaz:

- i. ručni,
- ii. automatski s upozorenjem korisnika,

- iii. automatski sa zaštitom korisnika,
- iv. sa zaštitom pruge.

DODATAK PRILOGU 3.

Zajedničke definicije za CSI-jeve i metode izračunavanja gospodarskog učinka nesreća

1. Pokazatelji koji se odnose na nesreće

1.1. „teška nesreća“ znači svaka nesreća u kojoj sudjeluje najmanje jedno željezničko vozilo u pokretu, a koja za posljedicu ima najmanje jednu smrtno stradalu ili teško ozlijeđenu osobu, ili znatnu štetu na željezničkim vozilima, tračnicama, drugim postrojenjima ili u okolišu, ili velike smetnje u prometu, osim nesreća u radionicama, skladištima i spremištima;

1.2. „znatna šteta na željezničkim vozilima, tračnicama, drugim postrojenjima ili u okolišu“ znači šteta koja odgovara iznosu od 150.000 eura ili više;

1.3. „velike smetnje u prometu“ znači obustavljanje usluga prijevoza vlakom na glavnoj željezničkoj pruzi u trajanju od šest sati ili dulje;

1.4. „vlak“ znači jedno ili više željezničkih vozila koje vuče jedna ili više lokomotiva ili motornih vagona ili jedan motorni vagon koji vozi sam, pod određenim brojem ili posebnom oznakom, od određene početne točke do određene završne točke, uključujući vučno vozilo odnosno lokomotivu koja vozi sama;

1.5. „sudar vlaka sa željezničkim vozilom“ znači udar dijela jednog vlaka u prednji, stražnji ili bočni dio drugog vlaka, željezničkog vozila ili ranžirnog željezničkog vozila;

1.6. „sudar vlaka s preprekom unutar slobodnog profila“ znači udar dijela vlaka u objekte koji su pričvršćeni za prugu ili se privremeno nalaze na njoj ili u njezinoj blizini (osim na željezničko-cestovnim prijelazima, ako su tijekom prelaska ispali iz vozila ili ih je izgubio korisnik), uključujući udar u kontaktnu mrežu;

1.7. „iskliznuće vlaka“ znači svaki slučaj kada najmanje jedan kotač vlaka ispadne s tračnice;

1.8. „nesreća na željezničko-cestovnom prijelazu“ znači svaka nesreća na željezničko-cestovnim prijelazima u kojoj sudjeluje najmanje jedno željezničko vozilo te jedno ili više vozila koja prelaze preko prijelaza, drugi korisnici prijelaza, kao što su pješaci, ili drugi objekti koji se privremeno nalaze na pruzi ili u njezinoj blizini, ako su ispali iz vozila ili su ih izgubili korisnici tijekom prelaska preko prijelaza;

1.9. „nesreća osoba koje uključuju željezničko vozilo u pokretu“ znači nesreća koju doživi jedna ili više osoba kada ih udari željezničko vozilo ili predmet koji je pričvršćen na vozilo ili se s njega otkvaćio, što uključuje osobe koje su ispale iz željezničkih vozila kao i osobe koje su pale ili su ih udarili nepričvršćeni predmeti tijekom putovanja u vozilima;

1.10. „požar u željezničkom vozilu“ znači požar ili eksplozija u željezničkom vozilu (uključujući i njegov teret) tijekom vožnje između odlaznog kolodvora i odredišta, uključujući i razdoblja stajanja na odlaznom kolodvoru, odredištu ili međustajalištima, kao i tijekom razdoblja ranžiranja;

1.11. „ostalo (nesreća)“ znači svaka nesreća osim sudara vlaka sa željezničkim vozilom, sudara vlaka s preprekom unutar slobodnog profila, isključiva vlaka, nesreće na željezničko-cestovnom prijelazu, nesreće osoba koje uključuju željezničko vozilo u pokretu ili požar u željezničkom vozilu;

1.12. „putnici“ znači sve osobe, osim članova posade vlaka, koje putuju željeznicom uključujući, isključivo za potrebe statističkih podataka o nesrećama, putnike koji se pokušavaju ukrcati na vlak ili iskrcati s vlaka koji je u pokretu;

1.13. „zaposlenici ili izvođači“ znači sve osobe čije je zaposlenje povezano sa željeznicom i koje se u trenutku nesreće nalaze na radnom mjestu, uključujući osoblje izvoditelja, samozaposlene izvođače, osoblje vlaka i osobe koje rukuju željezničkim vozilima i postrojenjima infrastrukture;

1.14. „korisnici željezničko-cestovnih prijelaza“ znači sve osobe koje koriste prijelaz radi prelaženja željezničke pruge bilo kojim prijevoznim sredstvom ili pješice;

1.15. „neovlaštene osobe“ znači sve osobe koje se nalaze na objektima željeznice gdje je nazočnost zabranjena, osim korisnika željezničko-cestovnih prijelaza;

1.16. „druge osobe na peronu“ znači sve osobe na željezničkom peronu koje nisu definirane kao „putnici“, „zaposlenici ili izvođači“, „korisnici željezničko-cestovnih prijelaza“, „druge osobe izvan perona“ ili „neovlaštene osobe“;

1.17. „druge osobe izvan perona“ znači sve osobe koje nisu na peronu i nisu definirane kao „putnici“, „zaposlenici ili izvođači“, „korisnici željezničko-cestovnih prijelaza“, „druge osobe na peronu“ ili „neovlaštene osobe“;

1.18. „smrtni slučaj (smrtno stradala osoba)“ znači svaka osoba koja je od posljedica nesreće preminula odmah ili u roku od 30 dana, osim u slučaju samoubojstva;

1.19. „teška ozljeda (teško ozlijeđena osoba)“ znači svaka ozlijeđena osoba koja je zbog nesreće boravila u bolnici dulje od 24 sata, osim u slučaju pokušaja samoubojstva.

2. Pokazatelji koji se odnose na opasne tvari

2.1. „nesreća kod željezničkog prijevoza opasnih tvari“ znači svaka nesreća ili poremećaj koji je potrebno prijaviti u skladu s RID-om / ADR-om, odjeljkom 1.8.5.;

2.2. „opasne tvari“ znači one tvari i proizvodi čiji je prijevoz zabranjen RID-om, ili dopušten samo pod uvjetima propisanim u njemu.

3. Pokazatelji koji se odnose na samoubojstva

3.1. „samoubojstvo“ znači čin namjernog samoozljeđivanja čija je posljedica smrt, kako ga je zabilježilo i razvrstalo nadležno nacionalno tijelo;

3.2. „pokušaj samoubojstva“ znači čin namjernog samoozljeđivanja čija je posljedica teška ozljeda.

4. Pokazatelji koji se odnose na pretkazivače nesreća

4.1. „slomljena tračnica“ znači svaka tračnica koja je podijeljena na dva ili više dijelova ili svaka tračnica s koje se odvojio komad metala, a što je prouzročilo slobodan prostor na voznoj površini duži od 50 mm i dublji od 10 mm;

4.2. „izbacivanje ili druge deformacije kolosijeka“ znači sva oštećenja koja se odnose na neprekinutost i geometriju kolosijeka, zbog kojih je kolosijek potrebno zatvoriti ili odmah ograničiti dopuštenu brzinu;

4.3. „ispad signalizacije u nesigurno stanje“ znači svaki ispad signalno-sigurnosnog sustava (na infrastrukturi ili željezničkim vozilima) čija je posljedica pokazivanje manje ograničavajućih signalnih informacija od zahtijevanih;

4.4. „prolazak pokraj signala kojim se zabranjuje daljnja vožnja uz prolazak opasne točke“ znači svaka situacija kada bilo koji dio vlaka nastavi vožnju izvan dopuštenog kretanja i prođe opasnu točku;

4.5. „prolazak pokraj signala kojim se zabranjuje daljnja vožnja bez prolaska opasne točke“ znači svaka situacija kada bilo koji dio vlaka nastavi vožnju izvan dopuštenog kretanja, ali ne prođe opasnu točku.

Nedopušteno kretanje iz točaka 4.4. i 4.5. znači prolazak:

- pokraj svjetlosnog signala u boji ili likovnog signala uz prugu kojima se upozorava na opasnost ili pokazuje naredba STOJ, kada sustav za zaštitu vlakova (TPS) nije u funkciji,
- kraja dopuštenog sigurnog kretanja koje je utvrđeno u TPS-u,
- pokraj točke koja je priopćena pisanim ili usmenim odobrenjem utvrđenim u propisima,
- pokraj ploče sa znakom obveznog zaustavljanja (ublaživači udarca nisu uključeni) ili ručnih signala.

Slučajevi kada vozila bez priključene vučne jedinice ili nezaposjednuti vlak prođu pokraj signala kojim se zabranjuje daljnja vožnja nisu uključeni. Nisu uključeni ni slučajevi gdje signal iz bilo kojeg razloga pravovremeno ne ukaže na zabranu daljnje vožnje i time omogući strojovođi da zaustavi vlak prije signala.

Tijela nadležna za sigurnost mogu odvojeno izvješćivati o četiri indeksa nedopuštenog kretanja iz alineja ove točke, a moraju izvijestiti najmanje o zbirnom pokazatelju koji sadržava podatke o sva četiri indeksa pokazatelja.

4.6. „slomljen kotač na željezničkom vozilu u prometu“ znači lom koji utječe na kotač i stvara rizik od nesreće (iskliznuća ili sudara);

4.7. „slomljena osovina na željezničkom vozilu u prometu“ znači lom koji utječe na osovinu i stvara rizik od nesreće (iskliznuća ili sudara).

5. Zajedničke metodologije za izračunavanje gospodarskog učinka nesreća

5.1. Vrijednost sprečavanja stradavanja (VPC) sastoji se od:

(1) vrijednosti sigurnosti per se: vrijednosti spremnosti na plaćanje (WTP - engl. *Willingness to Pay*) na temelju studija navedenih preferencija, koje su provedene u državama članicama na koje se primjenjuju;

(2) izravnih i neizravnih gospodarskih troškova: vrijednosti troškova procijenjenih u državi članici, koji se sastoje od:

- troškova liječenja i oporavka,
- sudskih troškova, troškova policije, privatnih istraga o sudaru, troškova službe za hitne slučajeve te administrativnih troškova osiguranja,

- gubitaka u proizvodnji: vrijednost koje su za društvo mogle imati robe i usluge koje je osoba mogla proizvesti ili pružiti da se nesreća nije dogodila.

Pri izračunu troškova stradanja, smrtni slučajevi i teške ozljede razmatraju se zasebno (različiti VPC-ovi za smrtno slučajevima i za teške ozljede).

5.2. Zajednička načela za ocjenu vrijednosti sigurnosti per se i izravnih/neizravnih gospodarskih troškova:

Za vrijednost sigurnosti per se, ocjena jesu li raspoložive procjene odgovarajuće ili ne temelji se na sljedećim razmatranjima:

- procjene se odnose na sustav za vrednovanje smanjivanja rizika od smrtnosti u sektoru prometa i slijede pristup vrijednosti spremnosti na plaćanje (WTP) u skladu s metodama navedenih preferencija,
- uzorak ispitanika korišten za vrijednosti reprezentativan je za dotično stanovništvo. Uzorak naročito mora odražavati raspodjelu prema dobi/dohotku zajedno s ostalim mjerodavnim društveno-gospodarskim/demografskim značajkama stanovništva,
- metoda za dobivanje vrijednosti WTP-a: anketa mora biti sastavljena tako da su pitanja jasna/razumljiva ispitanicima.

Izravni i neizravni gospodarski troškovi procjenjuju se na temelju stvarnih troškova koje snosi društvo.

5.3. Definicije

5.3.1. „troškovi štete po okoliš“ znači troškovi koje moraju pokriti željeznički prijevoznici i upravitelji infrastrukture koji se procjenjuju na temelju njihova iskustva kako bi se oštećeno područje ponovno vratilo u stanje prije željezničke nesreće.

5.3.2. „troškovi materijalne štete na željezničkim vozilima ili infrastrukturi“ znači troškovi osiguravanja novih željezničkih vozila ili infrastrukture, koji imaju jednaku funkcionalnost i tehničke parametre kao nepovratno oštećeni te trošak ponovne uspostave stanja željezničkih vozila ili infrastrukture u stanje prije nesreće, koje ocjenjuju željeznički prijevoznici i upravitelji infrastrukture na temelju svojega iskustva, uključujući i troškove povezane sa zakupom željezničkih vozila zbog neraspoloživosti oštećenih vozila.

5.3.3. „trošak kašnjenja kao posljedice nesreća“ znači novčana vrijednost kašnjenja koje su pretrpjeli korisnici željezničkog prijevoza (putnici i korisnici prijevoza tereta) kao posljedicu nesreća, a izračunava se prema sljedećem modelu:

VT = novčana vrijednost uštede vremena putovanja

Vrijednost vremena za putnike u vlaku (po satu)

VTP = [VT poslovnih putnika] * [prosječni postotak poslovnih putnika godišnje] + [VT putnika koji ne putuju poslom] * [prosječni postotak putnika koji ne putuju poslom godišnje]

VTP se mjeri u eurima po putniku po satu

„Poslovni putnik“ znači putnik koji putuje u vezi sa svojim profesionalnim djelatnostima, isključujući putovanje na posao i s posla.

Vrijednost vremena za teretni vlak (po satu)

$VTF = [VT \text{ teretnih vlakova}] * [(\text{tonski kilometar}) / (\text{vlak-kilometar})]$

VTF se mjeri u eurima po toni tereta po satu

Prosječni broj tona tereta prevezenog vlakom u jednoj godini = $(\text{tonski kilometar}) / (\text{vlak-kilometar})$

CM = trošak jedne minute kašnjenja vlaka

Putnički vlak

$CMP = K1 * (VTP / 60) * [(\text{putnički kilometar}) / (\text{vlak-kilometar})]$

Prosječan broj putnika po vlaku u jednoj godini = $(\text{putnički kilometar}) / (\text{vlak-kilometar})$

Teretni vlak

$CMF = K2 * (VTF/60)$

Faktori K1 i K2 su između vrijednosti vremena i vrijednosti kašnjenja, kako je procijenjeno u studijama navedenih preferencija, kako bi se u obzir uzelo da se vrijeme izgubljeno zbog kašnjenja smatra znatno negativnijim od uobičajenog vremena putovanja.

Troškovi kašnjenja zbog nesreće = $CMP * (\text{minute kašnjenja putničkih vlakova}) + CMF * (\text{minute kašnjenja teretnih vlakova})$.

Područje primjene modela

Troškovi kašnjenja izračunavaju se za teške nesreće kako slijedi:

- stvarna kašnjenja na željezničkim prugama na kojima su se dogodile nesreće, mjereno na krajnjim postajama
- stvarna kašnjenja ili, ako to nije moguće, procijenjena kašnjenja na ostalim zahvaćenim prugama.

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

6.1. „sustav za zaštitu vlakova (TPS)“ znači sustav koji pomaže osigurati poštovanje signala i ograničenja brzine.

6.2. „ugrađeni sustavi“ znači sustavi koji pomažu strojovođi da poštuje pružnu signalizaciju i signalizaciju u upravljačnici i time osiguravaju zaštitu opasnih mjesta i provođenje ograničenja brzine. Ugrađeni TPS-ovi opisani su kako slijedi:

(a) upozorenje, kojim se pruža automatsko upozorenje vozača.

(b) upozorenje i automatsko zaustavljanje, kojim se pruža automatsko upozorenje strojovođi i automatsko zaustavljanje pri prolasku signala kojim se zabranjuje daljnja vožnja.

(c) upozorenje i automatsko zaustavljanje i nepostojani nadzor brzine, kojim se pruža osiguranje opasnih mjesta, gdje „nepostojani nadzor brzine“ znači nadzor brzine na određenim mjestima (uređajima za ograničavanje brzine) kod prilaza signalu.

(d) upozorenje i automatsko zaustavljanje i postojani nadzor brzine, kojim se pruža osiguranje opasnih mjesta i stalni nadzor ograničenja brzine pruge, gdje "stalni nadzor brzine" znači stalno navođenje i provođenje najveće dopuštene ciljane brzine na svim dijelovima pruge.

Tip (d) smatra se sustavom automatske zaštite vlaka (ATP).

6.3. „željezničko-cestovni prijelaz“ znači svako križanje u razini između ceste ili prolaza i željezničke pruge koje odredi upravitelj infrastrukture i koje je otvoreno javnim ili privatnim korisnicima. Prolazi između perona na kolodvorima su isključeni, kao i prolazi preko kolosijeka koji su namijenjeni isključivo zaposlenicima.

6.4. „cesta“ znači, za potrebe statističkih podataka o nesrećama, svaka javna ili privatna cesta, ulica ili autocesta, uključujući susjedne pješačke i biciklističke trake.

6.5. „prolaz“ znači bilo koji put, osim ceste, namijenjen prolasku osoba, životinja, vozila ili strojeva.

6.6. „pasivni željezničko-cestovni prijelazi“ znači željezničko-cestovni prijelaz bez ikakva sustava upozorenja ili zaštite koji se aktivira kada prijelaz preko njega nije siguran za korisnike.

6.7. „aktivni željezničko-cestovni prijelaz“ znači željezničko-cestovni prijelaz na kojemu su njegovi korisnici zaštićeni od nailazećeg vlaka ili su na njega upozoreni aktiviranjem naprava kad prelazak preko prijelaza nije siguran za korisnika.

Zaštita upotrebom fizičkih naprava uključuje:

- branike ili polubranike,
- brklje.
- Upozorenje korištenjem ugrađene opreme na željezničko-cestovnim prijelazima:
- vidljive naprave: svjetla,
- zvučne naprave: zvona, trube, sirene itd.

Aktivni željezničko-cestovni prijelazi razvrstani su kako slijedi:

(a) ručni: željezničko-cestovni prijelaz na kojemu zaštitu korisnika ili upozorenje ručno aktivira zaposlenik željeznice.

(b) automatski s upozorenjem korisnika: željezničko-cestovni prijelaz kod kojeg upozorenje aktivira nadolazeći vlak.

(c) automatski sa zaštitom korisnika: željezničko-cestovni prijelaz kod kojeg zaštitu korisnika aktivira nadolazeći vlak. To uključuje željezničko-cestovni prijelaz sa zaštitom i upozorenjem korisnika.

(d) sa zaštitom pruge: željezničko-cestovni prijelaz kod kojeg signal ili drugi sustav zaštite vlakova dopušta prolazak vlaka samo ako je željezničko-cestovni prijelaz zaštićen i prohodan.

7. Definicije mjernih jedinica

7.1. „vlak-kilometar“ je mjerna jedinica koja predstavlja kretanje vlaka na udaljenosti od jednog kilometra. Udaljenost koja se koristi stvarno je prijeđena udaljenost, ako je raspoloživa; inače se koristi standardna udaljenost mreže između mjesta polaska i odredišta. U obzir se uzima samo udaljenost na državnom području države izvjestiteljice.

7.2. „putnički kilometar“ je mjerna jedinica koja predstavlja prijevoz jednog putnika željeznicom na udaljenosti od jednog kilometra. U obzir se uzima samo udaljenost na državnom području države izvjestiteljice.

7.3. „kilometar pruge“ je u kilometrima izmjerena duljina željezničke mreže u državama članicama, čije je područje primjene utvrđeno u članku 2. Kod željezničkih pruga s više kolosijeka računa se samo udaljenost između mjesta polaska i odredišta.

7.4. „kolosiječni kilometar“ je u kilometrima izmjerena duljina željezničke mreže u državama članicama, čije je područje primjene utvrđeno u članku 4. ovoga Zakona. Računa se svaki kolosijek željezničke pruge s više kolosijeka.”.

OBRAZLOŽENJE KONAČNOG PRIJEDLOGA ZAKONA

Uz članak 1.

Sukladno provedbenoj mjeri Direktive 2014/38/EU i 2014/88/EU, propis s kojim se prenose odredbe direktive mora prilikom službene objave sadržavati uputu na direktivu.

Uz članak 2.

Izmjena je sukladna odgovoru koji je Republika Hrvatska u okviru EU Pilota dala Europskoj komisiji vezano uz usklađenost s odredbama Direktive 2008/57/EZ o interoperabilnosti željezničkog sustava unutar Zajednice (u daljnjem tekstu: Direktiva o interoperabilnosti) i Direktive 2004/49/EZ o sigurnosti željeznica Zajednice (u daljnjem tekstu: Direktiva o sigurnosti) te obvezi ispravnog prenošenja odredbi tih direktiva.

Člankom 1. stavkom 3. točkom (c) Direktive o interoperabilnosti i člankom 2. stavkom 2. točkom (c) Direktive o sigurnosti propisano je da se iz mjera koje se donesu pri provedbi Direktive može, između ostalog, izuzeti željeznička infrastruktura u privatnom vlasništvu i vozila koja se isključivo koriste na takvoj infrastrukturi koju isključivo koristi njezin vlasnik za vlastiti prijevoz robe.

Odredba članka 4. stavka 4. Zakona koja propisuje da se Zakon ne primjenjuje na željezničku infrastrukturu u privatnom vlasništvu u potpunosti odvojenu od ostalih dijelova željezničke infrastrukture (zatvoreni željeznički sustavi), vozila koja se koriste isključivo na toj infrastrukturi i strojovođe koji upravljaju njima, ne sadrži odredbu da takvu infrastrukturu isključivo koristi njezin vlasnik za vlastiti prijevoz robe. Također odredba o odvojenosti od ostalog željezničkog sustava nije sukladna odredbi direktiva.

Uz članak 3.

Članak 3. točka (c) Direktive o sigurnosti propisuje da je "željeznički prijevoznik" željeznički prijevoznik 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.

Direktiva 2001/14/EZ zamijenjena je Direktivom 2012/34/EU čije odredbe su prenesene u Zakon o željeznici („Narodne novine“ br. 94/2013 i 148/2013) koji propisuje da je željeznički prijevoznik svaka pravna osoba koja ima dozvolu za obavljanje usluga u željezničkom prijevozu izdanu od nadležnog tijela, a čija je glavna djelatnost obavljanje usluga željezničkog prijevoza tereta i/ili putnika uz uvjet da ta pravna osoba osigura vuču vlakova, to također uključuje pravne osobe koje obavljaju samo vuču vlakova.

Izmjenom ovog članka osigurava se ispunjavanje uvjeta sigurnosti cjelokupnog željezničkog sustava od strane svakog trgovačkog društva koje obavlja usluge željezničkog prijevoza tereta i/ili putnika, neovisno o tome je li to njegova primarna djelatnost ili ne.

Nadalje, izmjenom u stavku 1. u točki 30. istog članka pojam upravitelja željezničke infrastrukture usklađuje se s pojmom utvrđenim u Zakonu o željeznici („Narodne novine“ br. 94/2013).

Uz članak 4.

Dodaje se odredba koja propisuje da upravni nadzor nad Agencijom obavlja Ministarstvo koji se ne provodi se nad stručnim poslovima Agencije.

Uz članak 5.

Ispravak izraza.

Uz članak 6.

U članak 15. dodane su odredbe o zamjeniku ravnatelja s ciljem da se Zakonom odredi način imenovanja zamjenika ravnatelja, njegove ovlasti i razrješavanje.

Uz članak 7.

Člankom 7. uređuje se način osiguravanja sredstava za rad i obavljanje djelatnosti Agencije te se propisuje da se iste osiguravaju iz državnog proračuna i mogućnost Agencije stjecanja sredstava i iz drugih izvora (donacija, fondova i sl.). Nadalje istim člankom propisuje se obveza Agenciji o vođenju poslovnih knjiga i sastavljanju financijskih izvještaja sukladno propisima za proračunsko računovodstvo. Navedenim člankom određeno je da se visina pristojbi za obavljanje poslova iz nadležnosti Agencije propisuju posebnim propisom kojim se uređuju upravne pristojbe, te da su one prihod državnog proračuna.

Uz članak 8.

Člankom 18. Direktive o sigurnosti propisano je da svake godine tijelo nadležno za sigurnost objavljuje godišnji izvještaj o svojim aktivnostima u prethodnoj godini i šalje ga Agenciji najkasnije do 30. rujna, te da izvještaj mora sadržavati propisane podatke. Izmjena članka 17. stavka 2. Zakona neophodna je iz razloga usklađivanja s odredbama Direktive.

Uz članak 9.

Člankom 4. stavkom 3. Direktive o sigurnosti propisano je države članice osiguravaju da odgovornost za sigurno djelovanje željezničkog sustava i nadziranje rizika (engl. control of risks) koji su s tim povezani leži na upraviteljima infrastrukture i željezničkim prijevoznicima, obvezujući ih na provedbu potrebnih mjera za nadzor rizika, uz međusobnu suradnju kada je to primjereno, na primjenu nacionalnih sigurnosnih pravila i normi te uspostavu sustava upravljanja sigurnošću u skladu s ovom Direktivom. Imajući u vidu da se engleskim izrazom u Direktivi „control risc“ željelo naglasiti da upravitelji infrastrukture i željeznički prijevoznici kontroliraju rizik, odnosno da aktivno rade na sprječavanju i otklanjanju uzroka rizika, stoga se umjesto pojma nadzor rizika primjenjuje pojam upravljanje rizicima.

Uz članak 10.

Člankom 9. stavkom 2. Direktive o sigurnosti propisano je da sustav upravljanja sigurnošću mora osigurati nadzor svih rizika (engl. control of risks) povezanih s aktivnošću upravitelja infrastrukture ili željezničkog prijevoznika, uključujući nabavu usluga održavanja i materijala te upotrebu vanjskih suradnika. Imajući u vidu da se engleskim izrazom u Direktivi „control risc“ željelo naglasiti da upravitelji infrastrukture i željeznički prijevoznici kontroliraju rizik, odnosno da aktivno rade na sprječavanju i otklanjanju uzroka rizika, stoga se umjesto pojma nadzor rizika primjenjuje pojam upravljanje rizicima.

Uz članak 11.

Člankom 10. stavkom 1. Direktive o sigurnosti (izmijenjena Direktivom 2008/110/EZ) propisano je da je svrha rješenja o sigurnosti dokazati da je željeznički prijevoznik uspostavio sustav upravljanja sigurnošću i da ispunjava zahtjeve utvrđene u TSI-jevima, u ostalim odgovarajućim

propisima Europske unije i u nacionalnim sigurnosnim pravilima s ciljem upravljanja rizicima i obavljanja usluga sigurnog prijevoza na željezničkoj mreži. Izmjena članka je neophodna iz razloga usklađivanja s odredbama Direktive.

Uz članak 12.

Članak 10. stavak 5. Direktive o sigurnosti propisuje da imatelj rješenja o sigurnosti mora bez odlaganja obavijestiti tijelo nadležno za sigurnost o svim većim izmjenama uvjeta bilo kojeg dijela rješenja o sigurnosti. Sukladno članku 27. stavku 3. Zakona prihvaćanje sustava upravljanja sigurnošću je preduvjet za izdavanje Dijela A potvrde o sigurnosti željezničkog prijevoznika. Odredba članka 29. stavka 3. Zakona uključuje preduvjet samo za Dio A potvrde o sigurnosti (prihvaćanje sustava upravljanja sigurnošću) i ne uključuje preduvjet za Dio B potvrde, stoga je neophodna izmjena ovog članka.

Uz članak 13.

»EZ« potvrda i izjava o sukladnosti ne izdaje se samo u skladu sa Zakonom već i u skladu s EU legislativom (TSI-jevima), te je stoga potrebna izmjena ovog članka.

Uz članak 14.

Člankom 13. stavkom 5. Direktive o interoperabilnosti propisano je da u svakom slučaju gdje država članica ustanovi da je „EZ“ izjava o sukladnosti nepropisno sastavljena, ona od proizvođača ili njegovog ovlaštenog zastupnika s poslovnim nastanom u Zajednici zahtijeva (engl: shall be required) da iznova uspostavi sukladnost interoperabilnih sastavnih dijelova i da prestane s kršenjem prema uvjetima utvrđenima u toj državi članici. Odredba Zakona ostavlja mogućnost da Agencija samostalno odluči o poduzimanju navedenih mjera te nije u skladu s odredbom Direktive koja propisuje obavezu zahtijevanja, te je stoga neophodna izmjena ovog članka.

Uz članak 15.

Izmjena članka 55. stavka 3. određuje da vozila koja su namijenjena za vožnju brzinom do 80 km/h ne moraju biti opremljena autostop uređajem. Navedeno osigurava nesmetanu organizaciju prijevoza robe jer se lokomotive koje nisu opremljene autostop uređajem osim rada u službenom mjestu koriste i za vožnju kružnih vlakova.

Člankom 21. stavkom 5. Direktive o interoperabilnosti propisano je da je odobrenje koje izdaje jedna od država članica priznato u svim državama članicama, ne dovodeći u pitanje odredbe članaka 23. i 25. Direktive koje se odnose na dodatna odobrenja. Donošenjem određenih nacionalnih pravila ili nacionalnim odredbama kojima se provodi Direktiva, države članice pojašnjavaju jesu li potrebna dodatna odobrenja u skladu s odgovarajućim odredbama članka 23. u slučaju vozila koja su sukladna s TSI-jima, ili članka 25. u slučaju vozila koja nisu sukladna s TSI-jima. Izmjena članka 55. stavka 9. je neophodna jer se postojećim člankom Zakona obuhvaćaju samo odobrenja izdana u skladu sa Zakonom, a ne i odobrenja izdana u drugoj državi članici u skladu s njezinim nacionalnim zakonodavstvom (odnosno u skladu s odredbama Direktive).

Uz članak 16.

Člankom 21. stavkom 7. Direktive o interoperabilnosti propisano je da podnositelj zahtjeva može, u roku od mjesec dana od primitka negativne odluke, od tijela nadležnog za sigurnost zatražiti preispitivanje odluke zbog primjereno utemeljenih razloga. Nacionalno tijelo nadležno za sigurnost tada ima dva mjeseca od primitka žalbe da potvrdi, odnosno poništi svoju odluku. Izmjena članka je neophodna jer se postojećim člankom Zakona nije navedeno da se preispitivanje odluke može zatražiti zbog primjereno utemeljenih razloga.

Uz članak 17.

Člankom 22. stavkom 1. Direktive o interoperabilnosti propisano je da se on primjenjuje na vozila koja su u skladu sa svim relevantnim TSI-jima koji su na snazi u trenutku početka uporabe, pod uvjetom da je većina osnovnih zahtjeva utvrđena u tim TSI-jima, te da je relevantni TSI željezničkih vozila stupio na snagu i da se primjenjuje. Člankom 22. stavkom 2. točkom (b) Direktive o interoperabilnosti propisana su u slučaju vozila sa svim potrebnim „EZ” izjavama o provjeri kriteriji koji nacionalna tijela nadležna za sigurnost mogu provjeriti s namjenom izdavanja odobrenja za uporabu. Izmjena članka je neophodna iz razloga usklađivanja s odredbama Direktive o interoperabilnosti.

Uz članak 18.

Člankom 23. stavkom 2. Direktive o interoperabilnosti propisano je da u slučaju vozila koja se stavljaju u uporabu u skladu s člankom 22. (postupak izdavanja prvog odobrenja za puštanje u uporabu vozila sukladnih TSI-jima) ali koja nisu obuhvaćena stavkom 1., države članice odlučuju jesu li potrebna dodatna odobrenja na njihovom području. Člankom 23. stavkom 3. Direktive o interoperabilnosti propisano je da dokumentacija o vozilu ili tipu vozila mora pod točkom (a) sadržavati dokaz da je uporaba vozila odobrena u drugoj državi članici u skladu s člankom 22. (postupak izdavanja prvog odobrenja za puštanje u uporabu vozila sukladnih TSI-jima). Izmjena članka je neophodna jer se postojećim člankom Zakona obuhvaćaju samo odobrenja izdana u skladu sa Zakonom, a ne i odobrenja izdana u drugoj državi članici u skladu s njezinim nacionalnim zakonodavstvom (odnosno u skladu s odredbama Direktive).

Člankom 23. stavkom 5. Direktive o interoperabilnosti propisano je da nacionalno tijelo nadležno 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 (Zajedničke sigurnosne metode vrednovanja i ocjene rizika) 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 nadležno za sigurnost može provesti takvu provjeru samo na temelju nacionalnih pravila koja se odnose na skupinu B ili C iz tog dokumenta. Izmjena članka je neophodna iz razloga usklađivanja s odredbama Direktive o interoperabilnosti.

Uz članak 19.

Člankom 24. stavkom 1. Direktive o interoperabilnosti propisano je da se on (članak) primjenjuje na vozila koja nisu u skladu sa svim relevantnim važećim TSI-jima u trenutku stavljanja u uporabu, uključujući i vozila koja podliježu odstupanju, ili ako znatan dio osnovnih zahtjeva nije utvrđen u jednom ili više TSI-ja. Izmjena članka je neophodna iz razloga usklađivanja s odredbama Direktive o interoperabilnosti.

Uz članak 20.

Člankom 25. stavkom 1. Direktive o interoperabilnosti propisano je da u slučaju vozila koja su dobila odobrenje za uporabu u jednoj državi članici u skladu s člankom 21. stavkom 12. (RIC/RIV - vidi članak 131. stavak 3. Zakona) ili člankom 24. (prvo odobrenje za uporabu vozila koja nisu u skladu s TSI-jima), druge države članice odlučuju u skladu s ovim člankom jesu li potrebna dopunska odobrenja za uporabu na njihovom području. Izmjena članka je neophodna iz razloga usklađivanja s odredbama Direktive o interoperabilnosti.

Člankom 23. stavkom 3. Direktive o interoperabilnosti propisano je da nacionalno tijelo nadležno za sigurnost ne može dovoditi u pitanje podatke iz stavka 2. točaka (a) i (b), osim ukoliko, ne dovodeći u pitanje članak 16., uspije dokazati postojanje znatnog rizika za sigurnost. Nakon donošenja referentnog dokumenta iz članka 27., nacionalno se tijelo nadležno za sigurnost po tom pitanju ne

može pozivati na pravila iz skupine A, navedene u tom dokumentu. Izmjena članka 60. stavaka 3. i 4. je neophodna iz razloga usklađivanja s odredbama Direktive o interoperabilnosti.

Uz članak 21.

Člankom 26. stavkom 1. Direktive o interoperabilnosti propisano je da države članice mogu izdavati odobrenja za tipove vozila. Člankom 22. točkom (w) Direktive o interoperabilnosti propisano je da je tip vozila vozilo koje odgovara osnovnim projektiranim značajkama vozila, kako su obuhvaćene jedinstvenom potvrdom o tipskom ispitivanju opisanom u modulu B Odluke 93/465/EEZ. Odluka 93/465/EEZ stavljena je van snage i zamijenjena s Odlukom 2010/713/EZ kojom su izmijenjeni i moduli. Člankom 26. stavkom 2. Direktive o interoperabilnosti propisano je da ukoliko države članice odobre jedno vozilo, one istovremeno odobravaju i tip vozila. Izmjena članka je neophodna iz razloga usklađivanja s odredbama Direktive o interoperabilnosti.

Uz članak 22.

Člankom 32. stavkom 1. Direktive o interoperabilnosti propisano je da svako vozilo koje se pušta u uporabu u željezničkom sustavu Zajednice ima europski broj vozila (EVN), koji mu se dodjeljuje pri izdavanju prvog odobrenja za uporabu. Člankom 32. stavkom 2. Direktive o interoperabilnosti propisano je da je podnositelj zahtjeva za prvo odobrenje odgovoran za označavanje dotičnog vozila EVN-om koji mu je dodijeljen. Izmjena članka je neophodna iz razloga usklađivanja s odredbama Direktive o interoperabilnosti.

Uz članak 23.

Izmjenom u stavku 1. se osigurava da je upravitelj infrastrukture odgovoran za stručno osposobljavanje svojih radnika, a ne i za stručnu osposobljenost vanjskog osoblja. On mora samo osigurati da su oni stručno osposobljeni što dokazuju odgovarajućom ispravom. Izmjena u stavku 2. pobliže određuje koga se mora upoznati u slučaju izvođenja radova (prijevoznike i korisnike).

Uz članak 24.

Izmjenom se sužuje područje primjene odredbe na glavne (koridorske) željezničke pruge za međunarodni promet, budući da je važeća odredba prema kojoj se na novosagrađenom križanju postojeće željezničke pruge za međunarodni promet i ceste mora izvesti križanje izvan razine previše restriktivna i budući da uključuje veliki broj takvih križanja uvjetuje neodrživo velike troškove pri izgradnji. Sigurnost na takvim križanjima se osigurava uređajima i opremom.

Uz članak 25.

Izmjena je neophodna iz razloga jer se u slučajevima naknadne izgradnje nove ili rekonstrukcije postojeće ceste ukazala potreba za konstrukcijskim izmjenama uređaja za osiguranje ŽCP-a (ugradnja dodatnih cestovnih signala, izdizanje položaja polubranika i sl.).

Uz članak 26.

Izmjenom se pojam narediti zamjenjuje s pojmom zahtijevati, s obzirom da strojovođa nije zaposlenik upravitelja infrastrukture. Samo poslodavac može izdati naredbu svom zaposleniku.

Uz članak 27.

Izraz tehnički otkaz u radu nije primjenjiv na sve strukturne podsustave, naročito za građevinski podsustav, te se stoga zamjenjuje sa izrazom tehnička neispravnost.

Uz članak 28.

Člankom 21. stavkom 3. Direktive o sigurnosti propisano je, između ostalog, da su Države članice dužne obvezati željezničke prijevoznike, upravitelje infrastrukture i, kada je primjereno, tijelo nadležno za sigurnost, da odmah izvijeste istražno tijelo o nesrećama i poremećajima. Člankom 21. stavkom 3. Direktive o sigurnosti propisano je, između ostalog, da 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 poremećaja. Izmjena članka neophodna je iz razloga usklađivanja s odredbama Direktive.

Uz članak 29.

Pojašnjavaju se ovlasti istražitelja, odnosno dodaje se pristup dokumentaciji uz pristup svim odgovarajućim informacijama ili snimkama koje posjeduju upravitelj infrastrukture, uključeni željeznički prijevoznik i Agencija, a koje se navode u prethodnoj alineji članka 113. st. 1.

Uz članak 30.

Dostava izvještaja i analiza je neophodna iz razloga praćenja stanja sigurnosti u željezničkom sustavu, s obzirom da Istražno tijelo ima obvezu provesti istrage nesreća ili incidenata ukoliko oni čine niz nesreća ili incidenata koji su značajni za sigurnost željezničkog sustava u cjelini (čl. 110. st. 3. Zakona). Direktivom o sigurnosti nije predviđeno provođenje istrage od strane zajedničkog istražnog povjerenstva, već istragu nesreća ili incidenata provodi neovisno Istražno tijelo. Stoga se odredbe članka 119 stavaka 3. do 9. brišu.

Uz članak 31.

Produljenje roka za usklađivanje ŽCP-a na nerazvrstanim cestama s odredbom članka 85. stavka 1. uvodi se iz razloga velikog broja željezničko-cestovnih prijelaza na nerazvrstanim cestama i ograničenih financijskih sredstava za tu namjenu, te stoga ispunjavanje uvjeta usklađivanja u roku od četiri godine od stupanja na snagu Zakona (1.7.2017.) nije moguće.

Uz članak 32.

Izmjena je u skladu izmjene članka 55. stavka 3. koja određuje da vozila koja su namijenjena za vožnju brzinom do 80 km/h ne moraju biti opremljena autostop uređajem. Navedeno osigurava nesmetanu organizaciju prijevoza robe jer se lokomotive koje nisu opremljene autostop uređajem osim rada u službenom mjestu koriste i za vožnju kružnih vlakova.

Izmijenjenim člankom 63. stavkom 1. Zakona propisano je da svako vozilo koje se pušta u uporabu u željezničkom sustavu Europske unije mora biti označeno jedinstvenim brojem vozila (EVN - engl. European vehicle number), koji se dodjeljuje pri izdavanju prvog odobrenja za uporabu. Prijelaznom odredbom iz članka 134. stavka 2. Zakona određeno je da postoje slučajevi kada vozila nisu označena u skladu s člankom 63. Zakona, a što je u suprotnosti s odredbama Direktive o interoperabilnosti.

Uz članak 33.

Izmjena je u skladu izmjena članka 16.

Uz članak 34.

Članak 38. točka c) Zakona (u skladu s odjeljkom 2. Priloga VIII. Direktive o

interoperabilnosti) propisuje da prijavljeno tijelo i osoblje ovlašteno za provjere moraju biti funkcionalno neovisni od Ministarstva, Agencije i Istražnog tijela. Stoga je potrebno brisati odredbu da Agencija može obavljati poslove Imenovanog tijela.

Uz članak 35.

Izmjena je u skladu izmjene članka 16. s ciljem da se tijekom 2015. godine Agencija financira iz državnog proračuna te da se samofinanciranje Agencije pokrene od 2016. godine.

Uz članak 36.

Izmjena je u skladu s člankom 1. Direktive Komisije 2014/38/EU kojim se mijenja točka 1.4.4. Priloga Direktivi 2008/57/EZ. Dosadašnja točka 1.4.4. odnosila se na postojeće propise koji nisu nadalje specificirani. Kako bi se izbjegla dvosmislenost i ostvario predviđeni opći cilj Direktive 2008/57/EZ određene su najveće dopuštene razine buke za nova željeznička vozila u odgovarajućim tehničkim specifikacija za interoperabilnost (odluke Komisije).

Uz članak 37.

Usklađivanje s Prilogom Direktivi Komisije 2014/88/EU o izmjeni Direktive 2004/49/EZ Europskog parlamenta i Vijeća u vezi sa zajedničkim sigurnosnim pokazateljima i zajedničkim metodama izračunavanja troškova nesreće.

Uz članak 38.

Prijelazna odredba o obvezi usklađivanja Statuta i drugih općih akata Agencije s odredbama ovoga Zakona.

Uz članak 39.

Prijelazna odredba koja se odnosi na postojeće željezničke prijevoznike u vezi izdavanja potvrde o sigurnosti radi usklađivanja s odredbama ovoga Zakona.

Uz članak 40.

Odredba o stupanju na snagu Zakona.

ODREDBE VAŽEĆEG ZAKONA KOJE SE MIJENJAJU ODNOSNO DOPUNJUJU

Članak 2.

Ovim se Zakonom u pravni poredak Republike Hrvatske prenose sljedeće direktive Europske unije:
a) – Direktiva 2004/49/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 29. travnja 2004. o sigurnosti željeznica

Zajednice te izmjenama i dopunama Direktive Vijeća 95/18/EZ o izdavanju dozvola za obavljanje usluga u željezničkom prijevozu i Direktive 2001/14/EZ o dodjeli željezničkog infrastrukturnog kapaciteta i ubiranju pristojbi za korištenje željezničke infrastrukture i dodjeli rješenja o sigurnosti (Direktiva o sigurnosti željeznice) (SL L 164, 30. 4. 2004.),

– Direktiva 2008/110/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 16. prosinca 2008. o izmjeni Direktive 2004/49/EZ o sigurnosti željeznica Zajednice (Direktiva o sigurnosti željeznice) (Tekst značajan za EGP) (SL L 345, 23. 12. 2008.),

– Direktiva 2009/149/EZ Komisije od 27. studenoga 2009. o izmjeni Direktive 2004/49/EZ Europskog parlamenta i Vijeća u vezi sa zajedničkim sigurnosnim pokazateljima i zajedničkim metodama izračunavanja troškova nesreće (Tekst značajan za EGP) (SL L 313, 28. 11. 2009.),

b) – Direktiva 2008/57/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 17. lipnja 2008. o interoperabilnosti željezničkog sustava unutar Zajednice (preinačena) (Tekst značajan za EGP) (SL L 191, 18. 7. 2008.),

– Direktiva Komisije 2009/131/EZ od 16. listopada 2009. o izmjeni Priloga VII. Direktivi 2008/57/EZ Europskog parlamenta i Vijeća o interoperabilnosti željezničkog sustava unutar Zajednice (Tekst značajan za EGP) (SL L 273, 17. 10. 2009.),

– Direktiva Komisije 2011/18/EU od 1. ožujka 2011. o izmjeni priloga II., V. i VI. Direktivi 2008/57/EZ Europskog parlamenta i Vijeća o interoperabilnosti željezničkog sustava unutar Zajednice (Tekst značajan za EGP) (SL L 57, 2. 3. 2011.),

– Direktiva 2013/9/EU Komisije od 12. ožujka 2013. o izmjeni Priloga III. Direktivi 2008/57/EZ Europskog parlamenta i Vijeća o interoperabilnosti željezničkog sustava unutar Zajednice (Tekst značajan za EGP) (SL L 68, 12. 3. 2013.),

c) Direktiva 2007/59/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 23. listopada 2007. o davanju ovlaštenja strojovođama koji upravljaju lokomotivama i vlakovima na željezničkom sustavu Zajednice (SL L 315, 3. 12. 2007.);

d) Direktiva Vijeća 2005/47/EZ od 18. srpnja 2005. o Sporazumu između Zajednice europskih željeznica (CER) i Europske federacije radnika u prometu (ETF) o određenim pitanjima uvjeta rada mobilnih radnika u interoperabilnom prekograničnom prometu u željezničkom sektoru (SL L 195, 27. 7. 2005.).

Članak 4.

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

(2) Željeznički sustav iz stavka 1. ovoga članka naročito čine željeznička infrastruktura, industrijski kolosijeci, kolosijeci u morskim lukama, lukama unutarnjih voda i u robnim terminalima, upravitelji infrastrukture i željeznički prijevoznici, subjekti nadležni za održavanje, vozila, izvršni radnici i naročito strojovođe, proizvođači, korisnici i putnici, sustav odvijanja i upravljanja željezničkim prometom te tijela nadležna za željeznički sustav.

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

(4) Ovaj Zakon se ne primjenjuje na:

– tramvaje i druge sustave lake željeznice,

– željezničku infrastrukturu u privatnom vlasništvu u potpunosti odvojenu od ostalih dijelova željezničke infrastrukture (zatvoreni željeznički sustavi), vozila koja se koriste isključivo na toj infrastrukturi i strojovođe koji upravljaju njima;

(5) Odredbe o uvjerenju o sigurnosti iz glave IV. ovoga Zakona ne odnose se na industrijske kolosijeke.

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

(7) Odredbe o izdavanju odobrenja za puštanje u uporabu strukturnih podsustava iz glave VIII. i IX. ovoga Zakona ne primjenjuju se na industrijske kolosijeke i na kolosijeke u morskim lukama, lukama unutarnjih voda i u robnim terminalima.

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

Članak 7.

Pojmovi uporabljeni u ovom Zakonu imaju sljedeće značenje:

1. *Europska agencija za željeznice*: agencija Europske unije nadležna za sigurnost i interoperabilnost željezničkog sustava Europske unije, osnovana Uredbom (EZ) br. 881/2004 o osnivanju Europske agencije za željeznice;
2. *Europska specifikacija*: zajednička tehnička specifikacija, europsko tehničko odobrenje i hrvatska norma kojom se prihvaća europska norma (HRN EN);
3. *Incident*: svaki događaj, osim nesreće ili ozbiljne nesreće, povezan s odvijanjem željezničkog prometa koji utječe na sigurnost željezničkog sustava;
4. *Industrijski kolosijek*: željeznička infrastruktura koja nije javno dobro u općoj uporabi, a koja je izravno ili neizravno povezana sa željezničkom infrastrukturom koja je javno dobro u općoj uporabi;
5. *Infrastrukturni pojas*: pojas kojega čini zemljište ispod željezničke pruge s pružnim pojasom, zemljište ispod ostalih funkcionalnih dijelova željezničke infrastrukture, kao i zemljište potrebno za tehnološka unaprjeđenja i razvoj željezničkog sustava te pripadajući zračni prostor;
6. *Interoperabilnost*: sposobnost željezničkog sustava za siguran i neprekinut željeznički promet, pri čemu se postiže zahtijevana razina učinkovitosti željezničkih pruga. Ta sposobnost ovisi o svim regulatornim i tehničkim uvjetima, te uvjetima rada, koji se moraju ispuniti kako bi se zadovoljili osnovni zahtjevi;
7. *Istraživanje nesreća*: postupak koji se provodi s ciljem sprječavanja ozbiljnih nesreća, nesreća i incidenata koji uključuje prikupljanje i analizu podataka, predlaganje zaključaka, uključujući otkrivanje uzroka nesreća i incidenata, te, kada je primjereno, izradu sigurnosnih preporuka;
8. *Modernizacija (engl. upgrade)*: velika preinaka strukturnog podsustava ili dijela podsustava kojom se mijenja cjelokupna izvedba podsustava; za infrastrukturne podsustave, u smislu propisa o gradnji odnosi se na radove kojima se mijenjaju bitni zahtjevi za građevinu i/ili usklađenost građevine s lokacijskim uvjetima u skladu s kojima je izgrađena (rekonstrukcija);
9. *Mreža*: željezničke pruge, kolodvori, terminali i sve vrste nepokretnih postrojenja potrebnih za osiguranje sigurnog i neprekinutog rada željezničkog sustava;
10. *Nacionalna sigurnosna pravila*: sva pravila Republike Hrvatske koja sadrže zahtjeve za sigurnost željezničkog sustava i koja su primjenjiva na više od jednog željezničkog prijevoznika;
11. *Naručitelj*: svaka pravna ili fizička osoba koja naručuje projektiranje i/ili građenje, obnovu ili modernizaciju strukturnog podsustava. Naručitelj može biti željeznički prijevoznik, upravitelj infrastrukture, posjednik ili koncesionar koji je odgovoran za izvedbu projekta;
12. *Nesreća*: neželjeni ili nenamjerni iznenadni događaj ili slijed takvih događaja koji ima štetne posljedice, a koji može biti sudar, iskliznuće, nesreća na željezničko-cestovnom prijelazu i pješačkom prijelazu preko pruge, nesreća s ljudskim žrtvama uzrokovana vozilom u pokretu, požar i drugo;
13. *Obnova (engl. renewal)*: veliki radovi zamjene na strukturnom podsustavu ili dijelu podsustava kojima se ne mijenja cjelokupna izvedba podsustava; u smislu propisa o gradnji, ovisno o tome utječe li se radovima obnove na način ispunjavanja bitnih zahtjeva za građevinu i/ili lokacijske uvjete u skladu s kojima je izgrađena, obnova infrastrukturnih podsustava može predstavljati održavanje ili rekonstrukciju;
14. *Osnovni parametri*: regulatorni, tehnički ili uporabni uvjeti koji utječu na interoperabilnost i koji su kao takvi navedeni u TSI-jevima;
15. *Osnovni zahtjevi*: svi zahtjevi utvrđeni u Prilogu 2. ovoga Zakona koje mora ispunjavati željeznički sustav, podsustavi i interoperabilni sastavni dijelovi, uključujući sučelja; osnovni zahtjevi za pojedini podsustav utvrđuju se u TSI-jevima i nacionalnim tehničkim pravilima;
16. *Ozbiljna nesreća*: sudar vlakova ili iskliznuće vlaka koje ima za posljedicu smrt najmanje jedne osobe ili teške ozljede pet ili više osoba ili veliku štetu na vozilima, željezničkoj infrastrukturi ili okolišu, kao i svaka druga slična nesreća s očiglednim utjecajem na sigurnost željezničkog sustava ili na upravljanje sigurnošću; velika šteta je šteta koju Istražno tijelo može odmah procijeniti najmanje na ukupnu kunsku protuvrijednost od 2 milijuna eura;
17. *Pješački prijelaz preko pruge (PP)*: mjesto križanja željezničke pruge ili industrijskoga kolosijeka i pješačke staze, odnosno prometne površine određene za kretanje pješaka u istoj razini, a koji može biti i u sklopu željezničko-cestovnoga prijelaza;
18. *Poseban slučaj*: bilo koji dio željezničkog sustava, za koji su u TSI-jima potrebne posebne privremene ili trajne odredbe uslijed zemljopisnih ili topografskih ograničenja, ograničenja uslijed prostornih planova, ili odredbe kojima se utječe na usklađenost s postojećim stanjem sustava. To može

posebno uključivati željezničke pruge i mreže koje su odvojene od ostatka mreže Europske unije, slobodni profil, širinu kolosijeka ili razmak između tračnica, te vozila koja su namijenjena isključivo za lokalnu, regionalnu ili povijesnu uporabu, kao i vozila iz trećih zemalja ili koja su namijenjena trećim zemljama;

19. *Posjednik vozila*: pravna ili fizička osoba, koja kao vlasnik vozila ili imatelj prava korištenja koristi vozilo kao prijevozno sredstvo, te je kao posjednik registriran u nacionalnom registru vozila;

20. *Postojeći željeznički sustav*: željeznička infrastruktura sačinjena od željezničkih pruga i nepokretnih objekata postojećeg željezničkog sustava, uz vozila svih kategorija i podrijetla koja prometuju na toj infrastrukturi;

21. *Prijavljeno tijelo*: tijelo za ocjenjivanje sukladnosti odgovorno za provedbu postupka ocjenjivanja sukladnosti ili prikladnosti za uporabu interoperabilnih sastavnih dijelova i za provedbu postupka »EZ« provjere podsustava;

22. *Projekt u kasnijoj fazi razvoja*: projekt čija je faza planiranja ili faza izgradnje dostigla točku u kojoj je promjena tehničkih specifikacija neprihvatljiva zbog opravdanih razloga pravne prirode, ugovornog, gospodarskog, financijskog ili socijalnog značaja ili iz razloga utjecaja na okoliš;

23. *Pružni pojas*: pojas kojega čini zemljište ispod željezničke pruge, odnosno kolosijeka, između kolosijeka i pokraj krajnjih kolosijeka s obje strane željezničke pruge, na udaljenosti od najmanje 8 m, odnosno najmanje 6 m ako željeznička pruga prolazi kroz naseljeno mjesto, mjereno vodoravno od osi krajnjega kolosijeka sa svake strane, kao i pripadajući zračni prostor;

24. *Puštanje u uporabu*: skup aktivnosti kojima se infrastrukturni podsustav ili vozilo stavlja u projektirano stanje uporabe;

25. *Serijski niz*: niz infrastrukturnih podsustava ili vozila određenog tipa s istovjetnim bitnim svojstvima;

26. *Stavljanje na tržište*: svaka isporuka proizvoda u svrhu distribucije ili uporabe na tržištu Europske unije u okviru trgovačke djelatnosti;

27. *Strojovođa*: osoba koja je sposobna i ovlaštena za samostalno, odgovorno i sigurno upravljanje vlakom za prijevoz putnika ili tereta, radnim vlakom, lokomotivom, manevarskom lokomotivom i vozilom za posebne namjene s vlastitim pogonom;

28. *Sustav upravljanja sigurnošću* (engl. *Safety Management System – SMS*): organizacijska rješenja i mjere upravitelja infrastrukture ili željezničkog prijevoznika uspostavljeni radi sigurnog upravljanja djelatnošću kojom se bave;

29. *Tehnička specifikacija za interoperabilnost (TSI)*: specifikacija kojom je obuhvaćen svaki strukturni ili funkcionalni podsustav ili dio podsustava s ciljem ispunjavanja osnovnih zahtjeva i postizanja interoperabilnosti željezničkog sustava;

30. *Upravitelj infrastrukture*: tijelo ili trgovačko društvo odgovorno za uspostavu (uključujući gradnju), upravljanje i održavanje željezničke infrastrukture (uključujući kolosijeka u morskim lukama, lukama unutarnjih voda i u robnim terminalima), te za organizaciju i regulaciju prometa; obavljanje djelatnosti upravljanja infrastrukturom na mreži ili dijelu mreže može se dodijeliti različitim tijelima ili trgovačkim društvima;

31. *Usklađena norma*: norma koju je donijelo jedno od europskih tijela za normizaciju na temelju zahtjeva koji je izdala Komisija, koja sama po sebi ili zajedno s drugim normama omogućuje sukladnost s pravnom odredbom;

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

33. *Vozilo*: željezničko vozilo, s vlastitim pogonom ili bez njega, sposobno na vlastitim kotačima kretati se željezničkom prugom; vozilo se sastoji od jednog ili više strukturnih i funkcionalnih podsustava ili dijelova takvih podsustava;

34. *Zamjena u okviru održavanja*: zamjena sastavnih dijelova strukturnih podsustava iste funkcije i izvedbe u okviru preventivnog ili korektivnog održavanja;

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

36. *Željeznička infrastruktura*: dio željezničkog sustava sa statusom javnog dobra u općoj uporabi u vlasništvu Republike Hrvatske kojeg mogu koristiti svi zainteresirani željeznički prijevoznici pod jednakim uvjetima kako je to određeno propisom kojim se uređuje željeznica;

37. *Željeznički prijevoznik*: trgovačko društvo koje ima dozvolu za obavljanje usluga u željezničkom prijevozu, a čija je glavna djelatnost obavljanje usluga željezničkog prijevoza putnika i/ili tereta pod uvjetom da to trgovačko društvo osigura vuču vlakova, uključujući i trgovačka društva koja obavljaju samo vuču vlakova;

38. *Željeznički sustav*: ukupnost strukturnih i funkcionalnih podsustava određenih u Prilogu 1. ovoga Zakona, kao i upravljanje i rad sustava kao cjeline;

39. *Željezničko-cestovni prijelaz (ŽCP)*: mjesto križanja željezničke pruge ili industrijskoga kolosijeka i ceste u istoj razini, može uključivati i križanje s pješačkom i biciklističkom stazom ili drugim putovima namijenjenim prolasku ljudi, životinja, vozila ili strojeva.

Članak 8.

(1) Agencija je pravna osoba s javnim ovlastima sa sjedištem u Zagrebu.

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

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

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

(5) Agencija je organizacijski, pravno i u donošenju odluka neovisna od svakog željezničkog prijevoznika, upravitelja infrastrukture i podnositelja zahtjeva.

(6) Na sva pitanja u vezi s radom Agencije, a koja nisu uređena ovim Zakonom, primjenjuju se odredbe Zakona o ustanovama.

Članak 9.

(1) Agencija je tijelo nadležno za sigurnost u smislu željezničkog zakonodavstva Europske unije, kojemu je povjerena zadaća reguliranja i nadzora sigurnosti željezničkog sustava Republike Hrvatske.

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

(3) Agencija je osobito nadležna za:

a) izdavanje i ukidanje potvrde o sigurnosti, nadzor ispunjenja propisanih uvjeta i zahtjeva te nadzor obavljanja djelatnosti željezničkog prijevoznika u skladu s ovim Zakonom i izravno primjenjivim propisima Europske unije;

b) izdavanje i ukidanje uvjerenja o sigurnosti, nadzor ispunjenja propisanih uvjeta i zahtjeva te nadzor obavljanja djelatnosti upravitelja infrastrukture u skladu s ovim Zakonom i izravno primjenjivim propisima Europske unije;

c) izdavanje odobrenja za puštanje u uporabu strukturnih posustava (infrastrukturnih podsustava i vozila);

d) nadzor rada i održavanja strukturnih podsustava u skladu s osnovnim zahtjevima;

e) nadzor sukladnosti interoperabilnih sastavnih dijelova s osnovnim zahtjevima;

f) vođenje registra vozila te nadzor da su u njemu sadržani podaci vezani za sigurnost ispravni i aktualni;

g) nadzor sustava upravljanja sigurnošću;

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

i) praćenje, promicanje i provođenje pravnog okvira sigurnosti željezničkog sustava uključujući sudjelovanje u donošenju podzakonskih propisa;

j) donošenje obvezujućih uputa iz područja svoje nadležnosti;

k) odobravanje pokusnih pružnih dionica u svrhu ispitivanja strukturnih podsustava i njihovih dijelova.

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

- a) izdavanje dozvole i duplikata;
- b) redovne provjere valjanosti dozvole;
- c) privremeno ili trajno oduzimanje dozvola, te izvješćivanje tijela nadležnih za izdavanje potvrda o utemeljenim zahtjevima za privremenim oduzimanjem potvrda zbog neispunjavanja uvjeta za potvrdu;
- d) ovlašćivanje centara za osposobljavanje i ispitivača;
- e) objavljivanje i ažuriranje registra centara za osposobljavanje i ispitivača ovlaštenih u skladu s ovim Zakonom i izravno primjenjivim propisima Europske unije;
- f) vođenje i ažuriranje registra dozvola;
- g) praćenje postupka davanja ovlaštenja strojovođama u skladu sa sustavom upravljanja kvalitetom;
- h) provođenje nadzora osposobljenosti strojovođa.

(5) Agencija provodi aktivnu razmjenu stajališta i iskustava s tijelima nadležnim za sigurnost u ostalim državama članicama Europske unije u svrhu usklađivanja kriterija odlučivanja, posebice u cilju olakšanja i koordinacije izdavanja potvrda o sigurnosti željezničkim prijevoznicima kojima su dodijeljene međunarodne trase.

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

Članak 15.

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

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

(3) Na ravnatelja Agencije odgovarajuće se primjenjuju odredbe članka 14. stavaka 4. i 5. ovoga Zakona.

(4) Plaću ravnatelja Agencije utvrdit će Vlada posebnom odlukom na način da plaća ravnatelja Agencije ne smije biti viša od plaće zamjenika ministra.

(5) Vlada će donijeti odluku iz stavka 4. ovoga članka najkasnije u roku 30 dana od dana stupanja na snagu ovoga Zakona.

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

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

Članak 16.

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

(2) Sredstva za obavljanje i razvoj djelatnosti Agencije osiguravaju se:

- iz naknada od djelatnosti Agencije,
- iz naknada koje plaćaju željeznički prijevoznici po prijednom vlak kilometru,
- iz naknada koje plaćaju upravitelji infrastrukture po kilometru kolosijeka kojima upravljaju.

(3) Visina naknada za obavljanje i razvoj djelatnosti Agencije iz stavka 2. ovoga članka, način usklađivanja visine naknada, način naplate i ostala pitanja u vezi s naknadama propisuje se pravilnikom kojeg donosi ministar.

(4) Prihod koje Agencija ostvari od naknada u skladu sa stavkom 2. ovoga članka predstavlja vlastiti prihod i uplaćuje se na žiro račun Agencije.

(5) Agencija je ovlaštena u skladu s tržišnim uvjetima izrađivati vlastiti sustav plaća radi stjecanja odgovarajućeg stručnog osoblja.

(6) Ako u slučaju gospodarskog poremećaja ili više sile Agencija ne bude u mogućnosti ostvarivati dostatna sredstva iz stavka 2. ovoga članka, sredstva za obavljanje djelatnosti Agencije osiguravaju se u državnom proračunu Republike Hrvatske.

(7) U slučaju da željeznički prijevoznik u predviđenom roku ne plati naknadu po prijednom vlak

kilometru Agencija može ograničiti, privremeno ili trajno oduzeti poseban dio (Dio B) potvrde o sigurnosti ili na drugi način ograničiti obavljanje djelatnosti željezničkog prijevoza.

(8) U slučaju da upravitelj infrastrukture u predviđenom roku ne plati naknadu po kilometru kolosijeka kojima upravlja Agencija može ograničiti, privremeno ili trajno oduzeti uvjerenje o sigurnosti ili na drugi način ograničiti obavljanje njegove djelatnosti.

(9) Ako Agencija u obavljanju svoje djelatnosti ostvari višak prihoda, taj se višak prihoda može koristiti isključivo za obavljanje i razvoj djelatnosti Agencije, u skladu s ovim Zakonom i Statutom Agencije.

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

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

Članak 17.

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

(2) Agencija do 30. rujna svake kalendarske godine podnosi Europskoj agenciji za željeznice izvješće o svojim aktivnostima u prethodnoj godini, koje obuhvaća informacije o:

- razvoju sigurnosti željezničkog sustava, uključujući podatke o zajedničkim sigurnosnim pokazateljima, objedinjene na razini Republike Hrvatske;
- bitnim promjenama hrvatskog zakonodavstva koje se odnosi na sigurnost željezničkog sustava;
- razvoju u obavljanju poslova vezanih uz potvrde i uvjerenja o sigurnosti;
- rezultatima i iskustvima provođenja nadzora nad upraviteljem infrastrukture i željezničkim prijevoznicima.
- odstupanjima koja su usvojena u skladu sa člankom 65. stavkom 4. ovoga Zakona.

Članak 18.

(1) Upravitelji infrastrukture i željeznički prijevoznici odgovorni su za sigurnost željezničkog sustava i nadziranje povezanih rizika u okviru svoje djelatnosti.

(2) Upravitelji infrastrukture i željeznički prijevoznici moraju provoditi mjere potrebne za nadziranje rizika, po potrebi međusobno surađujući, primjenjivati nacionalna sigurnosna pravila te uspostaviti sustav upravljanja sigurnošću u skladu s ovim Zakonom.

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

(4) Odgovornost iz stavka 3. ovoga članka ne dovodi u pitanje odgovornost svakog proizvođača, održavatelja, posjednika vozila, pružatelja usluga i službe nabave, da vozila, postrojenja, pribor i oprema te usluge koje pružaju odgovaraju zahtjevima i uvjetima za namijenjenu uporabu na siguran način.

(5) U cilju razvoja i unaprjeđenja sigurnosti na mreži Europske unije razvijaju se zajednički sigurnosni ciljevi i zajedničke sigurnosne metode.

Članak 23.

(1) Upravitelji infrastrukture i željeznički prijevoznici moraju uspostaviti svoje sustave upravljanja sigurnošću kako bi se osiguralo da željeznički sustav može dosegnuti barem zajedničke sigurnosne ciljeve, da je u skladu s nacionalnim sigurnosnim pravilima i sa sigurnosnim zahtjevima utvrđenim u TSI-jevima, te da se primjenjuju odgovarajući dijelovi zajedničkih sigurnosnih metoda.

(2) Sustav upravljanja sigurnošću mora zadovoljiti zahtjeve iz članka 24. ovoga Zakona i sadržavati dijelove sustava upravljanja sigurnošću iz članka 25. ovoga Zakona, prilagođene svojstvima, opsegu i drugim uvjetima obavljanja djelatnosti upravitelja infrastrukture ili željezničkog prijevoznika.

(3) Sustav upravljanja sigurnošću mora osigurati nadziranje svih rizika povezanih s obavljanjem djelatnosti upravitelja infrastrukture ili željezničkog prijevoznika, uključujući održavanje, nabavu materijala, projektiranje i vanjsko ugovaranje (održavanja i ostalog).

(4) Ne dovodeći u pitanje postojeća nacionalna i međunarodna pravila o odgovornosti, sustav upravljanja sigurnošću također mora uzeti u obzir, kada je to primjereno i razumno, rizike koji

proizlaze iz djelatnosti svih uključenih stranaka.

(5) Sustav upravljanja sigurnošću upravitelja infrastrukture mora omogućiti korištenje željezničke infrastrukture od strane različitih željezničkih prijevoznika i uključiti pravila kojima se svim željezničkim prijevoznicima omogućuje odvijanje željezničkog prometa u skladu s TSI-jima, nacionalnim sigurnosnim pravilima i uvjetima utvrđenim u uvjerenju o sigurnosti.

(6) Sustav upravljanja sigurnošću upravitelja infrastrukture mora sadržavati pravila o postupanju, davanju upozorenja i informiranja javnosti u slučaju opasnosti, usklađena s posebnim propisima i odgovarajućim pravilima željezničkih prijevoznika.

Članak 27.

(1) Upravitelj infrastrukture, u cilju pružanja usluge prijevoza putnika i tereta na siguran način, može dati pristup željezničkoj infrastrukturi samo željezničkom prijevozniku koji ima potvrdu o sigurnosti.

(2) Potvrda o sigurnosti može vrijediti za cijelu ili samo za neke dijelove mreže.

(3) Potvrda o sigurnosti sadrži:

a) opći dio (Dio A) – potvrdu o prihvaćanju sustava upravljanja sigurnošću željezničkog prijevoznika u skladu s ovim Zakonom, i

b) poseban dio (Dio B) – potvrdu o prihvaćanju pravila željezničkog prijevoznika kojima se udovoljava posebnim zahtjevima Republike Hrvatske neophodnima za obavljanje usluge prijevoza na siguran način na mreži za koju se izdaje potvrda o sigurnosti.

(4) Željezničkom prijevozniku koji u Republici Hrvatskoj po prvi put započinje obavljati djelatnost željezničkog prijevoza Agencija izdaje opći i posebni dio (Dio A i Dio B) potvrde o sigurnosti.

(5) U potvrdi o sigurnosti mora se navesti vrsta i opseg željezničkih usluga za koje se izdaje.

(6) Opći dio (Dio A) potvrde o sigurnosti vrijedi za prostor cijele Europske unije za istovrsne usluge željezničkog prijevoza.

Članak 29.

(1) Agencija na zahtjev željezničkog prijevoznika izdaje potvrdu o sigurnosti na vrijeme od najviše pet godina, u skladu s odredbama zajedničke sigurnosne metode za ocjenu prihvatljivosti pravila željezničkog prijevoznika o ispunjavanju zahtjeva za izdavanje potvrde o sigurnosti utvrđene u Uredbi (EZ) br. 1158/2010 sa svim naknadnim izmjenama.

(2) Potvrda o sigurnosti se mora u cijelosti ili djelomično izmijeniti uvijek kada se vrsta ili opseg djelatnosti značajno promjeni.

(3) Imatelj potvrde o sigurnosti mora bez odlaganja obavijestiti Agenciju o svim izmjenama sustava upravljanja sigurnošću, a naročito kada se zaposle nove kategorije radnika ili uvedu novi tipovi vozila.

(4) Agencija može zatražiti izmjenu odgovarajućeg dijela potvrde o sigurnosti u slučaju značajnijih zakonodavnih izmjena u području sigurnosti željeznice.

(5) Ako Agencija utvrdi da imatelj potvrde o sigurnosti više ne zadovoljava uvjete potvrde koju je izdala, ona ukida opći (Dio A) i/ili poseban (Dio B) dio potvrde o sigurnosti, navodeći razloge za takvu odluku.

(6) Ako Agencija utvrdi da potvrda o sigurnosti nije korištena na predviđen način u roku godine dana nakon izdavanja, istu će ukinuti.

(7) Kada ukine poseban dio (Dio B) potvrde o sigurnosti, Agencija mora o svojoj odluci odmah izvijestiti tijelo nadležno za sigurnost države članice Europske unije koje je izdalo opći dio (Dio A) potvrde o sigurnosti.

(8) Agencija u roku 30 dana izvješćuje Europsku agenciju za željeznice o izdanim ili ukinutim općim dijelovima (Dio A) potvrde o sigurnosti, pri čemu mora navesti naziv i adresu željezničkog prijevoznika, datum izdavanja, opseg i rok valjanosti potvrde o sigurnosti i, u slučaju ukidanja, razloge za takvu odluku.

(9) Agencija će odluku o izdavanju potvrde o sigurnosti donijeti bez odgađanja, a najkasnije u roku četiri mjeseca od dostave potpunog zahtjeva.

Članak 43.

(1) Interoperabilni sastavni dijelovi namijenjeni za primjenu u željezničkom sustavu moraju imati odgovarajuću potvrdu koja je izdana na temelju postupka ocjenjivanja sukladnosti i prikladnosti za uporabu propisanim odgovarajućim TSI-jem.

(2) Tamo gdje se to nalaže u odgovarajućem TSI-ju, ocjenjivanje sukladnosti ili prikladnosti za

uporabu interoperabilnih sastavnih dijelova obavlja prijavljeno tijelo koje izdaje »EZ« potvrdu o sukladnosti ili prikladnosti za uporabu.

(3) Proizvođač ili njegov ovlaštenu predstavnik u Europskoj uniji sastavlja »EZ« izjavu o sukladnosti ili prikladnosti za uporabu u skladu sa člankom 44. ovoga Zakona, uz koju prilaže »EZ« potvrdu o sukladnosti ili prikladnosti za uporabu iz stavka 2. ovoga članka.

(4) Smatra se da interoperabilni sastavni dijelovi ispunjavaju osnovne zahtjeve iz Priloga 2. ovoga Zakona ako su u skladu s uvjetima utvrđenim u odgovarajućim TSI-jevima ili odgovarajućim europskim specifikacijama izrađenima radi usklađivanja s tim uvjetima, a naročito ako imaju »EZ« izjavu o sukladnosti ili prikladnosti za uporabu.

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

Članak 45.

(1) Kada Agencija utvrdi da interoperabilni sastavni dio koji ima »EZ« izjavu o sukladnosti ili prikladnosti za uporabu i koji je stavljen na tržište vjerojatno neće, pri namjenskoj uporabi, ispunjavati osnovne zahtjeve, ograničit će njegovo područje primjene, zabraniti njegovu uporabu ili narediti njegovo povlačenje s tržišta.

(2) Kada Agencija utvrdi da interoperabilni sastavni dio koji ima »EZ« izjavu o sukladnosti nije sukladan zahtjevima iz odgovarajućeg TSI-ja, poduzet će odgovarajuće zakonske mjere protiv onoga tko je sastavio izjavu o sukladnosti te o tome obavijestiti Komisiju i ostale države članice Europske unije.

(3) Ne dovodeći u pitanje odredbe stavaka 1. i 2. ovoga članka:

a) kada Agencija ustanovi da je »EZ« izjava o sukladnosti nepropisno sastavljena može zahtijevati da proizvođač ili njegov ovlaštenu predstavnik s poslovnim nastanom u Europskoj uniji iznova uspostavi sukladnost interoperabilnog sastavnog dijela i da se pridržava odredaba ovoga Zakona;

b) ako neusklađenost i dalje traje, Agencija poduzima sve odgovarajuće mjere kako bi se ograničilo ili zabranilo stavljanje interoperabilnih sastavnih dijelova na tržište ili njihovo uklanjanje s tržišta, u skladu s postupcima iz stavaka 1. i 2. ovoga članka.

Članak 55.

(1) Vozilo se mora projektirati, proizvoditi, modernizirati, obnavljati i održavati na način da udovoljava odredbama ovoga Zakona, tehničkim uvjetima za vozila i izravno primjenjivim propisima Europske unije.

(2) Tehnički uvjeti za interoperabilnost kojima moraju udovoljavati vozila utvrđeni su u odgovarajućim TSI-jevima.

(3) Vozila koja prometuju na željezničkim prugama opremljenim uređajima za automatsku zaštitu vlaka (autostop uređaj) moraju biti opremljena kompatibilnim uređajem za automatsku zaštitu vlaka na vozilu.

(4) Na željezničkim prugama dozvoljeno je prometovati samo vozilima kojima je Agencija izdala odobrenje za puštanje u uporabu.

(5) Odobrenje za puštanje u uporabu vozila može biti prvo ili dodatno, a postupak izdavanja razlikuje se ovisno o tome da li je vozilo sukladno s TSI-jevima ili nije sukladno s TSI-jevima.

(6) Vozilu koje je sukladno s TSI-jima izdaje se prvo odobrenje za puštanje u uporabu vozila u skladu sa člankom 57. ovoga Zakona, a u slučaju dodatnog odobrenja u skladu sa člankom 58. ovoga Zakona.

(7) Vozilu koje nije sukladno s TSI-jima izdaje se prvo odobrenje za puštanje u uporabu vozila u skladu sa člankom 59. ovoga Zakona, a u slučaju dodatnog odobrenja u skladu sa člankom 60. ovoga Zakona.

(8) Vozilu koje je sukladno s odobrenim tipom vozila izdaje se odobrenje za puštanje u uporabu tipa vozila u skladu sa člankom 61. ovoga Zakona.

(9) Odobrenje za puštanje u uporabu vozila koje je izdano u jednoj od država članica Europske unije priznaje se u Republici Hrvatskoj, ne dovodeći u pitanje potrebu dodatnog odobrenja za puštanje u uporabu vozila koja su sukladna s TSI-jevima u skladu sa člankom 58. ovoga Zakona ili za vozila koja nisu sukladna s TSI-jevima u skladu sa člankom 60. ovoga Zakona.

(10) Agencija može izdati odobrenje za puštanje u uporabu za seriju vozila.

(11) Uporaba vozila, uz odobrenje za puštanje u uporabu vozila izdano u skladu s ovim člankom, mora

ispunjavati i druge uvjete koje je Agencija odredila željezničkom prijevozniku i upravitelju infrastrukture u postupcima vezanim uz potvrde i uvjerenja o sigurnosti.

(12) Tehnički uvjeti kojima moraju udovoljavati vozila propisuju se pravilnikom koji donosi ministar.

Članak 56.

(1) Zahtjev za izdavanje odobrenja za puštanje u uporabu podnosi se Agenciji.

(2) Odobrenjem za puštanje u uporabu Agencija može propisati posebne uvjete uporabe vozila i druga ograničenja.

(3) U slučaju izdavanja odobrenja za puštanje u uporabu serije vozila, Agencija izvješćuje podnositelja zahtjeva o postupku u skladu s kojim će se izdati odobrenje za puštanje u uporabu

(4) Kada Agencija utvrdi da vozilo ne ispunjava uvjete za izdavanje odobrenja za puštanje u uporabu, o tome će obavijestiti podnositelja zahtjeva koji može zatražiti preispitivanje takvog mišljenja u roku 30 dana od obavijesti, a o čemu će Agencija donijeti odluku u roku idućih 60 dana.

(5) U slučaju kada Agencija nakon postupka iz stavka 4. ovoga članka odbije izdavanje odobrenja za puštanje u uporabu, podnositelj zahtjeva može pokrenuti upravni spor pred nadležnim upravnim sudom.

(6) U slučaju iz stavka 5. ovoga članka, nadležni upravni sud može zatražiti mišljenje Europske agencije za željeznice, koja ga je dužna dostaviti nadležnom sudu i Agenciji u roku mjesec dana od zaprimanja zahtjeva.

(7) U slučaju da Agencija ne izda odobrenje u rokovima predviđenim člankom 58. stavkom 8. i člankom 60. stavkom 7. ovoga Zakona, smatra se da je uporaba odobrena istekom roka od 90 dana od dana isteka predviđenih rokova.

(8) Ako Agencija namjerava oduzeti odobrenje za puštanje u uporabu, primijenit će postupak iz članka 29. ili članka 31. ovoga Zakona.

Članak 57.

(1) Postupak izdavanja prvog odobrenja za puštanje u uporabu vozila sukladnih TSI-jima primjenjuje se na vozila koja su u trenutku puštanja u uporabu u skladu sa svim odgovarajućim TSI-jima.

(2) Agencija će bez dodatnih provjera izdati odobrenje za puštanje u uporabu vozila kao cjeline ako su svi pojedinačni strukturni podsustavi vozila već odobreni za puštanje u uporabu u skladu s općim pravilima za puštanje u uporabu podsustava iz glave VIII. ovoga Zakona.

(3) Ako vozilo ima sve potrebne EZ izjave o provjeri izdane u skladu sa člankom 50. ovoga Zakona, Agencija može u postupku izdavanja odobrenja za puštanje u uporabu provjeriti:

- tehničku kompatibilnost između pojedinih podsustava vozila i njihovu sigurnosnu integraciju,
- tehničku kompatibilnost između vozila i željezničke infrastrukture na kojoj će vozilo prometovati,
- nacionalna pravila koja se primjenjuju na otvorena pitanja u TSI-ju, i
- nacionalna pravila koja se primjenjuju za posebne slučajeve koji su utvrđeni u pojedinim TSI-jevima.

Članak 58.

(1) Za vozilo koje je u potpunosti sukladno s TSI-jima, bez posebnih slučajeva i bez otvorenih pitanja koja se izričito odnose na tehničku kompatibilnost između vozila i infrastrukture, nije potrebno dodatno odobrenje za puštanje u uporabu, sve dok to vozilo prometuje na željezničkim prugama koje su sukladne s TSI-jima ili pod uvjetima utvrđenim u odgovarajućim TSI-jima.

(2) U slučaju vozila koja su puštena u uporabu u drugoj državi članici Europske unije, u skladu s postupkom iz članka 57. ovoga Zakona a koja će prometovati na željezničkim prugama koje nisu sukladne s TSI-jima, Agencija će izdati dodatno odobrenje za uporabu.

(3) U svrhu izdavanja dodatnog odobrenja za puštanje u uporabu iz stavka 2. ovoga članka, podnositelj zahtjeva mora Agenciji dostaviti podatke o planiranoj uporabi vozila na području Republike Hrvatske i dostaviti dokumentaciju za vozilo ili tip vozila, uključujući:

- pisani dokaz da je vozilo u drugoj državi članici Europske unije dobilo odobrenje za puštanje u uporabu u skladu s postupkom iz članka 57. ovoga Zakona;
- presliku tehničke dokumentacije opisanu u Prilogu 5. ovoga Zakona, koja u slučaju vozila sa uređajima za registraciju uključuje informacije o postupku prikupljanja, mogućnosti očitavanja i obrade podataka, sve dok način korištenja uređaja za registraciju nije propisan odgovarajućim TSI-jem;

– evidenciju o povijesti održavanja vozila i, po potrebi, o tehničkim izmjenama na vozilu koje su poduzete nakon dobivanja odobrenja za puštanje u uporabu;

– dokaz o tehničkim i radnim svojstvima iz kojega je vidljivo da je vozilo kompatibilno sa željezničkom infrastrukturom i nepokretnim postrojenjima, uključujući ispunjavanje klimatskih uvjeta, uvjeta elektroenergetskog te prometno-upravljačkog i signalno–sigurnosnog podsustava, uvjeta širine kolosijeka i slobodnih profila, najvećeg dopuštenog osovinskog opterećenja i ostalih ograničenja infrastrukture.

(4) Agencija u slučaju iz stavka 3. ovoga članka može provjeravati isključivo kriterije:

– tehničke kompatibilnosti između vozila i željezničke infrastrukture, uključujući nacionalna pravila koji se primjenjuju za otvorena pitanja koja su nužna za osiguravanje kompatibilnosti,

– nacionalnih pravila koji se primjenjuju za posebne slučajeve utvrđene u pojedinim TSI-jevima.

(5) Za potrebe utvrđivanja kriterija iz stavka 4. ovoga članka Agencija može zatražiti dodatne informacije, provedbu analiza rizika u skladu s izravno primjenjivim propisima Europske unije o procjeni rizika ili tehnička ispitivanja.

(6) Agencija nakon savjetovanja s podnositeljem zahtjeva propisuje opseg i sadržaj dodatnih informacija, analize rizika ili tehničkih ispitivanja.

(7) Upravitelj infrastrukture, uz savjetovanje s podnositeljem zahtjeva mora poduzeti sve kako bi omogućio da se tehnička ispitivanja provedu u roku 90 dana od podnošenja zahtjeva, a Agencija može po potrebi poduzeti mjere za osiguranje provedbe tehničkih ispitivanja.

(8) Agencija će donijeti odluku o izdavanju odobrenja iz ovoga članka u najkraćem mogućem roku a najkasnije:

– u roku 60 dana od podnošenja dokumentacije iz stavka 3. ovoga članka,

– u roku 30 dana od dostave dodatnih traženih informacija,

– u roku 30 dana od dostave rezultata traženih tehničkih ispitivanja.

Članak 59.

(1) Postupak izdavanja prvog odobrenja za puštanje u uporabu vozila koja nisu sukladna TSI-jevima primjenjuje se na vozila koja u trenutku puštanja u uporabu nisu u skladu sa svim odgovarajućim TSI-jima i na vozila koja podliježu odstupanjima.

(2) Parametri koje treba provjeriti u vezi s uporabom vozila koja nisu u skladu s TSI-jima navedeni su u Prilogu 6. ovoga Zakona.

(3) Odobrenje iz stavka 1. ovoga članka vrijedi isključivo za područje Republike Hrvatske a izdaje ga Agencija:

– primjenjujući postupak »EZ« provjere za tehničke uvjete obuhvaćene pojedinim TSI-jem, ako postoje;

– primjenjujući nacionalna sigurnosna i tehnička pravila za druge tehničke uvjete.

Članak 60.

(1) Za vozilo koje ima odobrenje za puštanje u uporabu izdano u državi članici Europske unije ili u ostalim državama u skladu s postupkom iz članka 59. ovoga Zakona, Agencija odlučuje o potrebi izdavanja dodatnog odobrenja.

(2) Podnositelj zahtjeva mora Agenciji dostaviti podatke o planiranoj uporabi vozila na području Republike Hrvatske i dostaviti dokumentaciju za vozilo ili tip vozila, uključujući:

a) pisani dokaz da je vozilo u drugoj državi članici Europske unije ili drugoj državi dobilo odobrenje za puštanje u uporabu s dokumentacijom o provedenom postupku kojim je dokazano da vozilo sukladno sigurnosnim zahtjevima na snazi po potrebi uključujući informacije o odobrenim odstupanjima;

b) tehničku dokumentaciju, plan održavanja i uporabna svojstva vozila, koja u slučaju vozila sa uređajima za registraciju uključuje informacije o postupku prikupljanja, mogućnosti očitavanja i obrade podataka, za potrebe provođenja istraživanja Istražnog tijela;

c) evidenciju o povijesti uporabe i održavanja vozila te, po potrebi, o tehničkim izmjenama na vozilu koje su poduzete nakon dobivanja odobrenja za puštanje u uporabu;

d) dokaz o tehničkim i radnim svojstvima iz kojih je vidljivo da je vozilo kompatibilno sa željezničkom infrastrukturom i nepokretnim postrojenjima, uključujući ispunjavanje klimatskih uvjeta, uvjeta elektroenergetskog te prometno-upravljačkog i signalno-sigurnosnog podsustava, širine kolosijeka i slobodnih profila, najvećeg dopuštenog osovinskog opterećenja i ostalih ograničenja

infrastrukture.

(3) Agencija može dovesti u pitanje valjanost dokumentacije iz stavka 2. točaka a) i b) ovoga članka izdane u državi članici Europske unije, samo ako utvrdi postojanje znatnog rizika za sigurnost željezničkog sustava.

(4) Za potrebe provjere jesu li informacije iz stavka 2. točaka c) i d) ovoga članka u skladu s nacionalnim pravilima, Agencija može zatražiti dodatne informacije, provedbu analiza rizika u skladu s izravno primjenjivim propisima Europske unije o procjeni rizika ili provedbu tehničkih ispitivanja.

(5) Agencija nakon savjetovanja s podnositeljem zahtjeva propisuje opseg i sadržaj dodatnih informacija, analize rizika ili tehničkih ispitivanja.

(6) Upravitelj infrastrukture, uz savjetovanje s podnositeljem zahtjeva, mora poduzeti sve kako bi omogućio da se tehnička ispitivanja provedu u roku 90 dana od podnošenja zahtjeva, a Agencija može po potrebi poduzeti mjere za osiguranje provedbe tehničkih ispitivanja.

(7) Agencija će donijeti odluku o izdavanju odobrenja iz ovoga članka u najkraćem mogućem roku a najkasnije:

- u roku 120 dana od podnošenja dokumentacije iz stavka 3. ovoga članka,
- u roku 60 dana od dostave dodatnih traženih informacija ili analize rizika,
- u roku 60 dana od dostave rezultata traženih ispitivanja.

(8) U cilju pojednostavljenja postupka izdavanja odobrenja za uporabu vozila iz ovoga članka, nacionalna pravila se razvrstavaju u skladu s Prilogom 6. ovoga Zakona.

Članak 60.

(1) Za vozilo koje ima odobrenje za puštanje u uporabu izdano u državi članici Europske unije ili u ostalim državama u skladu s postupkom iz članka 59. ovoga Zakona, Agencija odlučuje o potrebi izdavanja dodatnog odobrenja.

(2) Podnositelj zahtjeva mora Agenciji dostaviti podatke o planiranoj uporabi vozila na području Republike Hrvatske i dostaviti dokumentaciju za vozilo ili tip vozila, uključujući:

a) pisani dokaz da je vozilo u drugoj državi članici Europske unije ili drugoj državi dobilo odobrenje za puštanje u uporabu s dokumentacijom o provedenom postupku kojim je dokazano da vozilo sukladno sigurnosnim zahtjevima na snazi po potrebi uključujući informacije o odobrenim odstupanjima;

b) tehničku dokumentaciju, plan održavanja i uporabna svojstva vozila, koja u slučaju vozila sa uređajima za registraciju uključuje informacije o postupku prikupljanja, mogućnosti očitavanja i obrade podataka, za potrebe provođenja istraživanja Istražnog tijela;

c) evidenciju o povijesti uporabe i održavanja vozila te, po potrebi, o tehničkim izmjenama na vozilu koje su poduzete nakon dobivanja odobrenja za puštanje u uporabu;

d) dokaz o tehničkim i radnim svojstvima iz kojih je vidljivo da je vozilo kompatibilno sa željezničkom infrastrukturom i nepokretnim postrojenjima, uključujući ispunjavanje klimatskih uvjeta, uvjeta elektroenergetskog te prometno-upravljačkog i signalno-sigurnosnog podsustava, širine kolosijeka i slobodnih profila, najvećeg dopuštenog osovinskog opterećenja i ostalih ograničenja infrastrukture.

(3) Agencija može dovesti u pitanje valjanost dokumentacije iz stavka 2. točaka a) i b) ovoga članka izdane u državi članici Europske unije, samo ako utvrdi postojanje znatnog rizika za sigurnost željezničkog sustava.

(4) Za potrebe provjere jesu li informacije iz stavka 2. točaka c) i d) ovoga članka u skladu s nacionalnim pravilima, Agencija može zatražiti dodatne informacije, provedbu analiza rizika u skladu s izravno primjenjivim propisima Europske unije o procjeni rizika ili provedbu tehničkih ispitivanja.

(5) Agencija nakon savjetovanja s podnositeljem zahtjeva propisuje opseg i sadržaj dodatnih informacija, analize rizika ili tehničkih ispitivanja.

(6) Upravitelj infrastrukture, uz savjetovanje s podnositeljem zahtjeva, mora poduzeti sve kako bi omogućio da se tehnička ispitivanja provedu u roku 90 dana od podnošenja zahtjeva, a Agencija može po potrebi poduzeti mjere za osiguranje provedbe tehničkih ispitivanja.

(7) Agencija će donijeti odluku o izdavanju odobrenja iz ovoga članka u najkraćem mogućem roku a najkasnije:

- u roku 120 dana od podnošenja dokumentacije iz stavka 3. ovoga članka,
- u roku 60 dana od dostave dodatnih traženih informacija ili analize rizika,

- u roku 60 dana od dostave rezultata traženih ispitivanja.
- (8) U cilju pojednostavljenja postupka izdavanja odobrenja za uporabu vozila iz ovoga članka, nacionalna pravila se razvrstavaju u skladu s Prilogom 6. ovoga Zakona.

Članak 61.

- (1) Odobrenje za tip vozila izdaje Agencija.
- (2) Tip vozila koji odgovara osnovnim projektiranim svojstvima vozila koja su obuhvaćena jedinstvenom potvrdom o pregledu tipa utvrđenom u modulu CB iz Odluke 2010/713/EU sa svim naknadnim izmjenama.
- (3) Ako Agencija odobri puštanje u uporabu prvog vozila iz serije, smatra se da je odobren tip vozila.
- (4) Vozilo koje odgovara tipu odobrenom u Republici Hrvatskoj Agencija će odobriti na temelju izjave o sukladnosti s tipom koju daje podnositelj zahtjeva, a bez dodatnih provjera.
- (5) U slučaju promjene odredbi TSI-ja i nacionalnih pravila na temelju kojih je odobren tip vozila, Agencija će odlučiti o potrebi izdavanja novog odobrenja za tip vozila.
- (6) U slučaju iz stavka 5. ovoga članka Agencija može provjeravati samo kriterije koji se odnose na izmijenjena pravila.
- (7) Izdavanje novog odobrenja za tip vozila iz stavka 5. ovoga članka ne utječe na valjanost odobrenja za puštanje u uporabu vozila izdanog na temelju prethodnog odobrenog tipa vozila.
- (8) Podnositelj zahtjeva daje izjavu o sukladnosti s tipom vozila:
 - za vozilo sukladno s TSI-jevima, u skladu s postupcima provjere navedenim u odgovarajućim TSI-jima;
 - za vozilo koje nije sukladno s TSI-jevima, u skladu s postupcima provjere opisanim u modulu CD utvrđenom u Odluci 2010/713/EU sa svim naknadnim izmjenama.
- (9) Agencija surađuje s ostalim tijelima nadležnim za sigurnost u slučaju kada podnositelj zahtjeva istovremeno zatraži odobrenje za tip vozila u više država članica Europske unije, s ciljem pojednostavljenja i ubrzanja postupka.
- (10) Odobrenja za tip vozila registriraju se u Europskom registru odobrenih tipova vozila.

Članak 63.

- (1) Vozilo mora biti označeno jedinstvenim brojem vozila (engl. *European vehicle number – EVN*).
- (2) Određivanje jedinstvenog broja vozila i dodatnih oznaka, te način označavanja vozila utvrđeni su u TSI-ju za podsustav »odvijanje prometa i upravljanje prometom«.
- (3) Vozilu se jedinstveni broj vozila dodjeljuje jednokratno, osim ako to nije drugačije određeno u TSI-ju za podsustav »odvijanje prometa i upravljanje prometom«.
- (4) Uz jedinstveni broj, vozilo mora biti označeno i sa slovnom oznakom za posjednika vozila (engl. *Vehicle Keeper Marking – VKM*) koji posredstvom Agencije dodjeljuje Europska agencija za željeznice, a koji je kao takav upisan u registru vozila.
- (5) Pri izdavanju prvog odobrenja za puštanje u uporabu dodjeljuje se jedinstveni broj vozila, a za označavanje vozila tim brojem odgovoran je podnositelj zahtjeva za izdavanje odobrenja za puštanje u uporabu.
- (6) Postupak dodjele oznake posjednika vozila, te način označavanja vozila koji nije utvrđen u TSI-ju za podsustav »odvijanje prometa i upravljanje prometom« propisuju se pravilnikom koji donosi ministar.

Članak 68.

- (1) Upravitelj infrastrukture odgovoran je za sigurno izvođenje radova na željezničkoj pruzi, a naročito mora osigurati:
 - uvjete i način izvođenja radova kojima se osigurava sigurnost željezničkog sustava,
 - stručnu osposobljenost svih radnika i ugovorenog vanjskog osoblja,
 - izvođenje radova na stručan i siguran način, a naročito da su radnici i ugovoreno vanjsko osoblje upoznati s mjerama sigurnosti,
 - vožnju na siguran način radnih strojeva i radnih vlakova do mjesta izvođenja radova.
- (2) Ako se radovi izvode na željezničkoj pruzi otvorenoj za redovan željeznički promet, upravitelj infrastrukture uz uvjete iz stavka 1. ovoga članka mora odrediti i osigurati privremene uvjete i način za sigurno odvijanje željezničkog prometa i s njima upoznati sve zainteresirane.
- (3) Ako radovi iz stavka 2. ovoga članka utječu na odvijanje željezničkog prometa potrebno je

pribaviti prometno-tehnološki projekt izrađen od ovlaštenog inženjera za organizaciju prometa vlakova u uvjetima izvođenja radova na željezničkoj pruzi.

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

(5) Prije nastupanja promjene ranije određenih privremenih uvjeta za sigurno odvijanje željezničkog prometa iz stavka 2. ovoga članka, upravitelj infrastrukture dužan je provesti interni tehnički pregled i odrediti nove privremene uvjete.

(6) Način provođenja i sastav povjerenstva za provođenje internog tehničkog pregleda iz stavaka 4. i 5. ovoga članka određuje upravitelj infrastrukture.

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

Članak 82.

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

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

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

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

(4) Usklađivanje postojećih križanja željezničkih pruga i cesta s odredbom stavka 3. ovoga članka mora se obaviti u skladu s nacionalnim planovima razvoja i održavanja željezničke infrastrukture i cesta.

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

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

Članak 83.

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

(2) Vlak, odnosno vozilo na ŽCP-u ili PP-u ima pravo prednosti prolaska u odnosu na vozila i druge sudionike u cestovnom prometu.

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

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

(5) Upravitelj infrastrukture mora održavati ŽCP i PP na način da je zajamčena sigurnost željezničkog sustava i sigurnost prometa na cestama u skladu s ovim Zakonom i propisima kojima je uređena

sigurnosti prometa na cestama, a po potrebi moraju se poduzeti i druge propisane mjere.

(6) Sigurnost na ŽCP-u i PP-u osigurava se uređajem za osiguravanje prijelaza ili propisanom preglednošću s ceste, odnosno pješačke staze na željezničku prugu.

(7) Način osiguravanja ŽCP-a mora biti usklađen s promjenama nastalim uslijed modernizacije željezničke pruge ili prekategorizacije ceste ili željezničke pruge.

(8) Upravitelj infrastrukture može pri izvođenju radova na ŽCP-u i PP-u postaviti privremenu kolničku konstrukciju i privremeno regulirati cestovni promet na ŽCP-ima cestovnim znakovima zabrane prometa, ograničenjem brzine i slično.

(9) Izvedba i održavanje kolničke konstrukcije (»popođenja«) na ŽCP-u i PP-u mora biti sukladna propisima kojima se uređuje sigurnost na cestama i mora biti sukladna odgovarajućoj komunalnoj infrastrukturi.

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

Članak 103.

(1) Željeznički prijevoznici i upravitelji infrastrukture moraju osigurati i provjeriti valjanost dozvola i potvrda strojovođe kojeg zapošljavaju ili čije su usluge ugovorili.

(2) Željeznički prijevoznici i upravitelji infrastrukture moraju uspostaviti sustav nadzora strojovođa.

(3) Ako rezultati nadzora dovedu u pitanje radnu sposobnost strojovođe i nastavak važenja njegove dozvole ili potvrde, željeznički prijevoznici i upravitelji infrastrukture moraju odmah poduzeti potrebne mjere.

(4) Ako strojovođa smatra da njegovo zdravstveno stanje dovodi u pitanje njegovu sposobnost za upravljanje vlakom, dužan je odmah o tome obavijestiti željezničkog prijevoznika ili upravitelja infrastrukture.

(5) Ako željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture ima saznanja ili ga liječnik obavijesti o pogoršanju zdravstvenog stanja strojovođe do te mjere da je njegova sposobnost za upravljanje vlakom postala upitna, on odmah mora poduzeti potrebne mjere, uključujući provedbu propisanog zdravstvenog pregleda, te po potrebi mora oduzeti potvrdu i ažurirati podatke u registru potvrda.

(6) Željeznički prijevoznik i upravitelj infrastrukture odgovoran je da strojovođa kojeg zapošljava za vrijeme upravljanja vlakom ni u kojem trenutku nije pod utjecajem bilo kojih sredstava koja bi mogla utjecati na njihovu koncentraciju, pozornost ili ponašanje.

(7) Za provedbu odredbe stavka 6. ovoga članka željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture može narediti ispitivanja s ciljem utvrđivanja je li strojovođa kojeg zapošljava pod utjecajem bilo kojih sredstava koja bi mogla utjecati na njegovu koncentraciju, pozornost ili ponašanje.

(8) Upravitelj infrastrukture može narediti provedbu ispitivanja strojovođe željezničkog prijevoznika koji koristi željezničku infrastrukturu s ciljem utvrđivanja je li strojovođa pod utjecajem bilo kojih sredstava koja bi mogla utjecati na njegovu koncentraciju, pozornost ili ponašanje.

(9) Ovisno o rezultatima ispitivanja iz stavaka 7. i 8. ovoga članka, željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture mora bez odgađanja udaljiti strojovođu s radnog mjesta.

(10) Željeznički prijevoznici i upravitelji infrastrukture moraju odmah obavijestiti Agenciju o svim slučajevima nesposobnosti za rad strojovođe kada ona traje dulje od tri mjeseca.

Članak 110.

(1) Istražno tijelo mora provesti istraživanje ozbiljne nesreće u željezničkom sustavu.

(2) Istražno tijelo može istražiti i one nesreće i incidente koje su pod neznatno drugačijim okolnostima mogle dovesti do ozbiljnih nesreća, uključujući tehničke otkaze u radu–strukturnih podsustava ili njihovih sastavnih dijelova.

(3) Istražno tijelo pri donošenju odluke o pokretanju istraživanja nesreća i incidenata iz stavka 2. ovoga članka uzima u obzir:

– težinu nesreće ili incidenta;

– činjenicu da je pojedina nesreća ili incident dio niza nesreća ili incidenata koji su značajni za sigurnost željezničkog sustava u cjelini;

- utjecaj nesreće ili incidenata na sigurnost željezničkog sustava Europske unije, i
- zahtjeve upravitelja infrastrukture, željezničkog prijevoznika, Agencije ili ostalih država članica Europske unije.

Članak 112.

- (1) Svaka osoba koja sazna za ozbiljnu nesreću ili nesreću mora odmah obavijestiti ministarstvo nadležno za unutarnje poslove ili središnje tijelo državne uprave nadležno za zaštitu i spašavanje putem pozivnog broja 112 za hitne službe.
- (2) Željeznički prijevoznik, upravitelj infrastrukture i Agencija moraju obavijestiti Istražno tijelo o ozbiljnim nesrećama i nesrećama neposredno nakon saznanja o istim, a o incidentima u najkraćem mogućem roku.
- (3) Istražno tijelo osigurati će stalnu pripravnost za primanje obavijesti iz stavka 2. ovoga članka.
- (4) Istražno tijelo odmah nakon saznanja o događaju poduzima pripremne radnje te započinje istraživanje:
 - ozbiljne nesreće u najkraćem mogućem vremenu, a najkasnije u roku dva dana od saznanja o događaju,
 - ostalih nesreća i incidenata najkasnije u roku osam dana od saznanja o događaju.
- (5) Istražno tijelo naročito će osigurati odgovarajuća sredstva, uključujući praktična i tehnička znanja potrebna za provedbu istraživanja pojedine nesreće ili incidenata.
- (6) U nedostatku vlastitih stručnjaka, Istražno tijelo može osigurati potrebna praktična i tehnička znanja, ovisno o vrsti nesreće ili incidenata koje istražuje, i izvan Istražnog tijela.

Članak 113.

- (1) Nadležna tijela u okviru svojih ovlasti, upravitelj infrastrukture, željeznički prijevoznik i ostale stranke koje su povezane s nesrećom ili incidentom, moraju Istražnom tijelu omogućiti nesmetan rad, a naročito u što kraćem roku omogućiti:
 - pristup mjestu nesreće ili incidenata i vozilima, odnosno željezničkoj infrastrukturi;
 - pravo na prikupljanje dokaza i nadzirano uklanjanje oštećenih vozila i dijelova željezničke infrastrukture za potrebe ispitivanja ili analize;
 - pristup sadržajima uređaja za automatsko bilježenje podataka u vozilima i opreme za snimanje govornih poruka te registracije rada signalno-sigurnosne i prometno-upravljačke opreme;
 - pristup rezultatima obdukcije tijela žrtava;
 - pristup rezultatima ispitivanja osoblja vlaka i drugog željezničkog osoblja uključenog u nesreću ili incident;
 - ispitivanje uključenog željezničkog osoblja i drugih svjedoka;
 - pristup svim odgovarajućim informacijama ili snimkama koje posjeduju upravitelj infrastrukture, uključeni željeznički prijevoznik i Agencija;
- (2) Istražno tijelo mora završiti istraživanje na mjestu nesreće ili incidenata u najkraćem mogućem roku kako bi upravitelj infrastrukture mogao što prije popraviti oštećenu željezničku infrastrukturu i uspostaviti redovan željeznički promet.
- (3) Istražno tijelo može tijelu koje je nadležno provoditi određene istražne radnje propisane posebnim propisom osigurati potrebnu stručnu pomoć u radu.
- (4) Istraživanje koje provodi Istražno tijelo provodi se neovisno o prekršajnom ili kaznenom postupku.
- (5) Istraživanje se provodi što je moguće otvorenije, tako da se svim uključenim strankama omogući da budu saslušani i da im se omogući pristup rezultatima istraživanja.
- (6) Upravitelj infrastrukture i željeznički prijevoznici, Agencija, žrtve i članovi njihove uže obitelji, vlasnici oštećene imovine, proizvođači, hitne službe i predstavnici osoblja i korisnika, koji su na bilo koji način bili povezani s nesrećom ili incidentom, moraju se redovito obavješćivati o istraživanju i njegovom tijeku, te mogu davati mišljenja u vezi s istraživanjem i na nacrt konačnog izvješća.

Članak 119.

- (1) U slučaju prekida odvijanja željezničkog prometa zbog nesreće ili incidenta, upravitelj infrastrukture i po potrebi željeznički prijevoznik moraju u što kraćem roku poduzeti mjere za ponovnu uspostavu odvijanja redovnog željezničkog prometa.
- (2) Upravitelj infrastrukture i željeznički prijevoznik moraju, u okviru sustava upravljanja sigurnošću, uspostaviti postupke kojima se osigurava da se nesreće, incidenti, izbjegnute nesreće i ostale opasne

pojave prijavljuju, istražuju i analiziraju, te da se poduzimaju potrebne mjere za njihovo sprječavanje.

(3) Neovisno o istraživanju koje provodi Istražno tijelo, u slučaju nesreće ili incidenta koja uključuje upravitelja infrastrukture i najmanje jednog željezničkog prijevoznika, svi sudionici nesreće ili incidenta, uključujući subjekte nadležne za održavanje vozila, sporazumno će–odmah po saznanju o nastanku nesreće ili incidenta odrediti zajedničko istražno povjerenstvo i predsjednika tog povjerenstva.

(4) Način rada, sastav povjerenstva, mogućnost uključivanja vanjskih stručnjaka, provođenje istraživanja, prikupljanje podataka i informacija, način utvrđivanja tehničkih uzroka i posljedica nesreća i incidenta, te mogućnost davanja izdvojenih mišljenja, sporazumno određuju upravitelj infrastrukture i uključeni željeznički prijevoznici.

(5) Istraživanje nesreće ili incidenta koje provodi zajedničko istražno povjerenstvo iz stavka 3. ovoga članka ne smije ni na koji način ometati rad Istražnog tijela.

(6) Cilj istraživanja zajedničkog istražnog povjerenstva iz stavka 3. ovoga članka je utvrđivanje tehničkih uzroka pojedine nesreće ili incidenta, a ni u kojem slučaju istražno povjerenstvo ne utvrđuje krivnju, odgovornost za nesreću ili incident, štetu i naknadu štete.

(7) Sudionici nesreće ili incidenta, uključujući subjekte nadležne za održavanje vozila, koji su uključeni u nesreću ili incident moraju istražnom povjerenstvu omogućiti nesmetan rad, te dati pristup podacima značajnim za istraživanje.

(8) Istražno povjerenstvo mora u najkraćem mogućem vremenu, a najkasnije u roku 6 mjeseci nakon nesreće i 3 mjeseca nakon incidenta, dostaviti izvješće o provedenom istraživanju Istražnom tijelu, Agenciji i sudionicima nesreće ili incidenta, a na zahtjev i Ministarstvu.

(9) Izvješće mora što je moguće više slijediti strukturu iz Priloga 7. ovoga Zakona, osim odredbi koje se odnose na sigurnosne preporuke.

Članak 133.

(1) Odredbe o tehničkim uvjetima za željezničku infrastrukturu i tehničkim uvjetima za željezničke infrastrukturne podsustave i njihovo održavanje iz članka 67. ovoga Zakona i odredbe o odvijanju i upravljanju prometom iz članaka 76. i 80. ovoga Zakona privremeno se ne primjenjuju na sljedeće pruge i pružne dionice:

– L214 Rijeka Brajdica – Rijeka;

– M601 Vinkovci – Vukovar-Borovo naselje – Vukovar, dionica Vukovar-Borovo naselje – Vukovar.

(2) Usklađivanje s odredbama ovoga Zakona mora se obaviti prilikom prve modernizacije željezničke pruge, do tada upravitelj infrastrukture mora odrediti uvjete i mjere kojima se osigurava sigurnost željezničkog sustava.

(3) Usklađivanje ŽCP-a na nerazvrstanim cestama s odredbom članka 85. stavka 1. mora se obaviti prilikom prve modernizacije željezničke pruge, a najkasnije u roku četiri godine od stupanja na snagu ovoga Zakona.

(4) Važeća odobrenja Ministarstva izdana u skladu s propisima koji su važili prije stupanja na snagu ovoga Zakona, a odnose se na privremeno izuzeće od primjene propisanih uvjeta na pružnim dionicama, na kojima su u agresiji na Republiku Hrvatsku uništeni ili teško oštećeni dijelovi prometno-upravljačkoga i signalno-sigurnosnoga infrastrukturnoga podsustava te ostala postrojenja i uređaji, kao i odobrenjima propisani dopunski uvjeti i sigurnosne mjere, ostaju na snazi do njihove modernizacije ili obnove, koja se mora provesti najkasnije u roku četiri godine od stupanja na snagu ovoga Zakona.

Članak 134.

(1) Vozila koja nisu opremljena uređajem za automatsku zaštitu vlaka u skladu sa člankom 55. stavak 3. ovoga Zakona moraju se opremiti nakon prve modernizacije ili obnove.

(2) Vozila koja nisu označena u skladu s člankom 63. ovoga Zakona moraju se označiti nakon prve modernizacije ili obnove, a najkasnije u roku dvije godine od stupanja na snagu ovoga Zakona ako su namijenjena za međunarodni željeznički promet, te najkasnije u roku četiri godine od stupanja na snagu ovoga Zakona ako su namijenjena za promet na području Republike Hrvatske.

Članak 137.

(1) Članovi Upravnog vijeća Agencije i ravnatelj Agencije, imenovani na temelju Zakona o Agenciji za sigurnost željezničkog prometa (»Narodne novine«, broj 120/2008) zadržavaju svoj status do isteka roka na koji su imenovani osim ako budu razriješeni u skladu s ovim Zakonom.

(2) Odredba članka 16. stavka 5. ovoga Zakona primjenjuje se od trenutka stupanja na snagu pravilnika iz članka 16. stavka 3. ovoga Zakona.

(3) Sredstva za obavljanje i razvoj djelatnosti Agencije osiguravaju se u skladu sa člankom 16. stavkom 2. ovoga Zakona od trenutka stupanja na snagu pravilnika iz članka 16. stavka 3. ovoga Zakona, a do tada se sredstva osiguravaju u državnom proračunu Republike Hrvatske.

(4) Propisi o plaćama o javnim službama i odredbe o određivanju plaće ravnatelja Agencije iz članka 15. stavaka 4. i 5. ovoga Zakona prestaju se primjenjivati na plaće zaposlenika Agencije od trenutka stupanja na snagu pravilnika iz članka 16. stavka 3. ovoga Zakona.

(5) Obveza podnošenja godišnjih izvješća u skladu s rokovima iz članka 17. ovoga Zakona primjenjuje se od 2014. godine za prethodnu godinu.

Članak 138.

Poslove imenovanog tijela iz članka 37. stavka 4. ovoga Zakona, do ovlašćivanja najmanje jednog imenovanog tijela za određeno područje (za strukturni podsustav), obavlja Agencija.

Članak 139.

(1) Ministar će pravilnik iz članka 16. stavka 3. ovoga Zakona donijeti najkasnije do 1. siječnja 2014. godine.

2) Ministar će odluke iz članka 35. stavaka 6. i 7. ovoga Zakona donijeti najkasnije u roku godinu dana od dana stupanja na snagu ovoga Zakona.

(3) Ministar će pravilnike iz članka 48. stavka 12., članka 55. stavka 12., članka 63. stavka 6., članka 64. stavka 6., članka 64. stavka 7., članka 67. stavka 6., članka 67. stavka 7., članka 71. stavka 3., članka 72. stavka 4., članka 76. stavka 7., članka 78. stavka 4., članka 78. stavka 6., članka 80. stavka 9., članka 82. stavka 6., članka 83. stavka 10., članka 84. stavka 3., članka 89. stavka 2., članka 91. stavka 6., članka 92. stavka 5., članka 94. stavka 4., članka 121. stavka 10. i članka 123. stavka 2. ovoga Zakona donijeti najkasnije u roku dvije godine od dana stupanja na snagu ovoga Zakona.

(4) Agencija će odluku iz članka 28. stavka 4. ovoga Zakona donijeti najkasnije do 1. siječnja 2014. godine.

(5) Do stupanja na snagu pravilnika iz stavka 3. ovoga članka, ostaju na snazi i odgovarajuće se primjenjuju podzakonski propisi doneseni na temelju Zakona o sigurnosti u željezničkom prometu (»Narodne novine«, br. 40/07. i 61/11.) i podzakonski propisi doneseni na temelju Zakona o agenciji za sigurnost željezničkog prometa (»Narodne novine«, br. 120/08.), osim odredbi koje su suprotne odredbama ovoga Zakona, odredbama propisa kojim se uređuje željeznica i izravno primjenjivim propisima Europske unije.

(6) Do stupanja na snagu pravilnika iz članka 91. stavka 6. ovoga Zakona, osim odredbi koje su suprotne ovom Zakonu, ostaju na snazi i odgovarajuće se primjenjuju sljedeći podzakonski propisi:

– Pravilnik o posebnim zdravstvenim uvjetima kojima moraju udovoljavati željeznički radnici koji neposredno sudjeluju u obavljanju željezničkog prometa (Zakon o preuzimanju zakona iz oblasti prometa i veza koji se u Republici Hrvatskoj primjenjuju kao republički zakoni, »Narodne novine«, br. 53/91.),

– Pravilnik o načinu i postupku utvrđivanja prisutnosti alkohola u organizmu djelatnika koji neposredno sudjeluju u obavljanju željezničkog prometa (»Narodne novine«, br. 98/03.).

PRILOG 2.

OSNOVNI ZAHTJEVI

1. OPĆENITO

1.1. Sigurnost

1.1.1. Projektiranje, izgradnja ili proizvodnja, održavanje i nadzor dijelova koji su bitni za sigurnost a naročito dijelova povezanih s vožnjom vlakova, moraju jamčiti sigurnost na razini koja odgovara ciljevima utvrđenima za mrežu, uključujući posebno otežane situacije.

1.1.2. Parametri za kontakt kotač/tračnica moraju ispunjavati zahtjeve stabilnosti potrebne za osiguranje sigurne vožnje vlakova najvećom dopuštenom brzinom. Parametri opreme za kočenje moraju jamčiti mogućnost zaustavljanja vlaka unutar zaustavnog puta pri najvećoj dozvoljenoj brzini.

1.1.3. Dijelovi koji se koriste moraju za vrijeme trajanja uporabnog vijeka podnijeti sva uobičajena ili iznimna opterećenja. Sigurnosne posljedice slučajnih ispada moraju biti ograničene odgovarajućim mjerama.

1.1.4. Projektiranje nepokretnih postrojenja i željezničkih vozila te izbor predloženih materijala mora biti takav da se u slučaju požara ograničava nastanak, širenje i učinci vatre i dima.

1.1.5. Sva oprema koja je namijenjena da njom rukuju putnici mora biti projektirana tako da ne ugrožava sigurno funkcioniranje opreme, niti zdravlje i sigurnost korisnika kada se upotrebljava na način koji je predvidljiv ali nije u skladu s objavljenim uputama.

1.2. Pouzdanost i dostupnost

Nadzor i održavanje nepokretnih i pokretnih dijelova koji su uključeni u vožnju vlaka moraju se planirati, provoditi i kvantificirati na takav način da se osigurava njihova funkcionalnost u predviđenim uvjetima.

1.3. Zaštita zdravlja

1.3.1. Materijali za koje je vjerojatno da zbog načina uporabe predstavljaju opasnost po zdravlje onih koji im imaju pristup, ne smiju se upotrebljavati u vlakovima i na željezničkoj infrastrukturi.

1.3.2. Materijali se moraju birati, postavljati i koristiti na takav način da se ograniči emisija štetnih i opasnih dimova i plinova, naročito u slučaju požara.

1.4. Zaštita okoliša

1.4.1. Učinak izgradnje i uporabe željezničkog sustava na okoliš mora se ocijeniti i uzeti u obzir u fazi projektiranja sustava u skladu s važećim odredbama propisa Europske unije.

1.4.2. Materijali koji se koriste u vlakovima i na infrastrukturi moraju sprečavati emisiju dimova ili plinova koji su štetni i opasni za okoliš, naročito u slučaju požara.

1.4.3. Vozila i sustavi za napajanje električnom energijom moraju biti projektirani i proizvedeni na takav način da budu elektromagnetski kompatibilni s instalacijama, opremom i javnim ili privatnim mrežama s kojima mogu interferirati.

1.4.4. Pri radu željezničkog sustava moraju se poštivati postojeći propisi o zaštiti od buke.

1.4.5. Rad željezničkog sustava ne smije uzrokovati nedopuštenu razinu vibracija tla za aktivnosti i područja u blizini infrastrukture i pri uobičajenom stanju održavanja.

1.5. Tehnička kompatibilnost

Tehnička svojstva infrastrukture i nepokretnih postrojenja moraju biti uzajamno kompatibilna i sa svojstvima vlakova koji će se koristiti u željezničkom sustavu.

Ukoliko se pokaže da je na određenim dijelovima mreže teško postići sukladnost s tim svojstvima, moguće je primijeniti privremena rješenja koja jamče kompatibilnost u budućnosti.

1.6. Pristupačnost

1.6.1. »Građevinski« podsustavi i podsustavi »vozila« moraju biti pristupačni osobama s invaliditetom i osobama smanjene pokretljivosti na način da se osigura jednako pravo pristupa kao i ostalim osobama, sprječavanjem ili uklanjanjem prepreka ili na drugi odgovarajući način. To uključuje projektiranje, izgradnju, obnovu, modernizaciju, održavanje i uporabu dijelova podsustava kojima javnost ima pristup.

1.6.2. Funkcionalni podsustavi »odvijanje i upravljanje prometom« i »telematske aplikacije za putnički promet« moraju omogućiti funkcionalnost neophodnu za omogućavanje pristupa osobama s invaliditetom i osobama smanjene pokretljivosti na način da se osigura jednako pravo pristupa kao i ostalim osobama, sprječavanjem ili uklanjanjem prepreka ili na drugi odgovarajući način.

2. ZAHTJEVI SVOJSTVENI POJEDINOM PODSUSTAVU

2.1. Građevinski podsustav

2.1.1. Sigurnost

Potrebno je poduzeti odgovarajuće mjere za sprečavanje pristupa postrojenjima ili neželjenog ulaska u postrojenja.

Potrebno je poduzeti mjere za ograničavanje opasnosti kojima su izložene osobe, posebno dok vlakovi prolaze kroz kolodvore.

Građevine kojima javnost ima pristup moraju biti projektirane i izgrađene tako da ograničavaju sve opasnosti za sigurnost ljudi (stabilnost, požar, pristup, evakuacija, peroni itd.)

Potrebno je donijeti odgovarajuće odredbe kako bi se u obzir uzeli posebni sigurnosni uvjeti u vrlo dugačkim tunelima i vijaduktima.

2.1.2. Pristupačnost

»Građevinski« podsustavi kojima javnost ima pristup moraju biti pristupačni osobama s invaliditetom i osobama smanjene pokretljivosti u skladu s točkom 1.6.

2.2. Elektroenergetski podsustav

2.2.1. Sigurnost

Rad sustava za napajanje energijom ne smije ugrožavati sigurnost vlakova i osoba (korisnika, osoblja, osoba koji stanuju u blizini pruga i trećih osoba).

2.2.2. Zaštita okoliša

Rad sustava za napajanje električnom ili toplinskom energijom ne smije negativno utjecati na okoliš preko određenih granica.

2.2.3. Tehnička kompatibilnost

Sustavi za napajanje električnom i toplinskom energijom koji se koriste moraju:

- omogućiti vlakovima postizanje utvrđenog stupnja radnih svojstava
- sustav za napajanje električnom energijom mora biti kompatibilan s oduzimačem struje na vlaku.

2.3. Prometno-upravljački i signalno-sigurnosni podsustav

2.3.1. Sigurnost

Uređaji i postupci koji se koriste u prometno-upravljačkom i signalno-sigurnosnom podsustavu moraju omogućiti vlakovima vožnju stupnja sigurnosti koji odgovara utvrđenim ciljevima za mrežu. Prometno-upravljački i signalno-sigurnosni podsustav mora osigurati siguran promet vlakova kojima je dozvoljena daljnja vožnja pod otežanim uvjetima.

2.3.2. Tehnička kompatibilnost

Sva nova infrastruktura i sva nova vozila koja su proizvedena ili razvijena nakon donošenja kompatibilnih prometno-upravljačkih i signalno-sigurnosnih podsustava moraju biti prilagođena uporabi tih sustava.

Oprema prometno-upravljačkog i signalno-sigurnosnog podsustava koja je ugrađena u upravljačnicu mora u danim uvjetima omogućiti uobičajenu vožnju čitavim željezničkim sustavom.

2.4. Vozila

2.4.1. Sigurnost

Konstrukcije željezničkih vozila i priključaka između vozila moraju biti projektirane na takav način da u slučaju sudara ili iskakanja iz tračnica zaštite prostor za putnike i strojovođe.

Električna oprema ne smije ugrožavati rad na siguran način opreme prometno-upravljačkog i signalno-sigurnosnog podsustava.

Tehnike i sile kočenja moraju biti kompatibilne s projektiranom izvedbom kolosijeka, građevinskim konstrukcijama i sustavima signalizacije.

Potrebno je poduzeti mjere za sprečavanje pristupa opremi pod električnim naponom, kako se ne bi ugrozila sigurnost osoba.

U slučaju opasnosti, određeni uređaji moraju omogućiti putnicima da o tome obavijeste strojovođu, a pratećem osoblju da stupi u kontakt sa strojovođom.

Sustav za otvaranje i zatvaranje vrata za ulaz i izlaz putnika mora jamčiti sigurnost putnika.

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 osoblja vlaka s putnicima.

2.4.2. Pouzdanost i dostupnost

Način izrade najvažnije opreme, pogonske i vučne opreme, opreme za kočenje i prometno-upravljačkog i signalno-sigurnosnog podsustava mora biti takav da omogućuje nastavak vožnje vlakova u posebnim otežanim uvjetima bez štetnih posljedica za opremu koja je i dalje u pogonu.

2.4.3. Tehnička kompatibilnost

Električna oprema mora biti kompatibilna s radom prometno-upravljačke i signalno-sigurnosne opreme.

Kod električne vuče, svojstva uređaja oduzimača struje moraju biti takva da omogućuju promet vlakova u svim sustavima za napajanje cijelog željezničkog sustava.

Svojstva željezničkih vozila moraju biti takva da omogućuju njihov promet na svakoj pruzi na kojoj je njihov promet predviđen, uzimajući u obzir odnosne klimatske uvjete.

2.4.4. Nadzor

Vlakovi moraju biti opremljeni uređajem za automatsko bilježenje podataka. Podaci prikupljeni tim uređajem i obrada njihovih podataka moraju se uskladiti.

2.4.5. Pristupačnost

Podsustavi »vozila« kojima javnost ima pristup moraju biti pristupačni osobama s invaliditetom i osobama smanjene pokretljivosti u skladu s točkom 1.6.

2.5. Održavanje

2.5.1. Zdravlje i sigurnost

Tehnička oprema i postupci koji se koriste u radionicama za održavanje moraju osigurati siguran rad podsustava i ne smiju predstavljati opasnost za zdravlje i sigurnost.

2.5.2. Zaštita okoliša

Utjecaj na okoliš tehničke opreme i postupci koji se koriste u radionicama za održavanje ne smiju prelaziti dozvoljene razine smetnje.

2.5.3. Tehnička kompatibilnost

Radionice za održavanje željezničkih vozila moraju omogućavati izvođenje sigurnog, za zdravlje neškodljivog i ugodnog rada na svim vozilima za koje su namijenjena.

2.6. Odvijanje i upravljanje prometom

2.6.1. Sigurnost

Usklađenost prometnih pravila za željezničku mrežu i osposobljenost strojovođa, osoblja u vlaku i prometnih radnika mora biti takva da omogućuje sigurno odvijanje željezničkog prometa, pri čemu je potrebno poštivati različite zahtjeve za nacionalni i prekogranični promet.

Način i učestalost održavanja, obuka i osposobljenost radnika za održavanje i radnika u ispitnim centrima, te sustav osiguranja kvalitete, koji u radionicama i ispitnim centrima uspostavljaju dotični prijevoznici, moraju jamčiti visoku razinu sigurnosti.

2.6.2. Pouzdanosti dostupnost

Način i učestalost održavanja, obuka i osposobljenost radnika za održavanje i radnika u ispitnim centrima, te sustav osiguranja kvalitete, koji u radionicama i ispitnim centrima uspostavljaju dotični prijevoznici, moraju jamčiti visoku razinu pouzdanosti i dostupnosti.

2.6.3. Tehnička kompatibilnost

Usklađenost prometnih pravila za mrežu i osposobljenost strojovođa, osoblja u vlaku i prometnih radnika mora biti takva da omogućuje učinkovitost željezničkog sustava, pri čemu je potrebno poštivati različite zahtjeve za nacionalni i prekogranični promet.

2.6.4. Pristupačnost

Moraju se poduzeti odgovarajuće mjere kako bi se osiguralo da prometna pravila omogućue funkcionalnost neophodnu za ostvarenje pristupačnosti osobama s invaliditetom i osobama smanjene pokretljivosti.

2.7. Telematske aplikacije za teretni i putnički promet

2.7.1. Tehnička kompatibilnost

Osnovni zahtjevi za telematske aplikacije moraju jamčiti minimalnu kakvoću usluga za putnike i korisnike teretnog prijevoza, posebno u smislu tehničke kompatibilnosti.

Potrebno je poduzeti mjere radi osiguranja:

– da se baze podataka, programska podrška i protokoli prijenosa podataka izrađuju tako da omogućuju mnogostruku razmjenu podataka među različitim aplikacijama i različitim prijevoznicima, osim povjerljivih poslovnih podataka

– jednostavnog pristupa informacijama za korisnike.

2.7.2. Pouzdanost i dostupnost

Načini uporabe, upravljanje, ažuriranje i održavanje tih baza podataka, programske podrške i protokola prijenosa podataka moraju zajamčiti učinkovitost tih sustava i kakvoću usluga.

2.7.3. Zdravlje

Sučelja između tih sustava i korisnika moraju ispunjavati minimalna pravila ergonomije i zaštite zdravlja.

2.7.4. Sigurnost

Za pohranjivanje ili prijenos sigurnosno relevantnih podataka potrebno je osigurati odgovarajuće razine integriteta i pouzdanosti.

2.7.5. Pristupačnost

Moraju se poduzeti odgovarajuće mjere kako bi se osiguralo da telematske aplikacije za putnički promet omogućue funkcionalnost neophodnu za ostvarenje pristupačnosti osobama s invaliditetom i osobama smanjene pokretljivosti.

PRILOG 3.**ZAJEDNIČKI SIGURNOSNI POKAZATELJI**

1. Pokazatelji koji se odnose na nesreće

1.1. Ukupan i relativan broj (prema vlak-kilometrима) značajnih nesreća i podjela na sljedeće vrste nesreća:

- sudari vlakova, uključujući sudare s preprekama unutar slobodnog profila,
- iskliznuća vlakova,
- nesreće na željezničko-cestovnim prijelazima, uključujući nesreće u kojima sudjeluju pješaci na željezničko-cestovnim prijelazima,
- nesreće osoba koje prouzroče vozila u pokretu, osim samoubojstava,
- požari u vozilima,
- ostalo.

O svakoj se značajnoj nesreći izvještava prema vrsti primarne nesreće, čak i ako su posljedice sekundarne nesreće ozbiljnije, npr. požar nakon iskliznuća vlaka.

1.2. Ukupan i relativan broj (prema vlak-kilometrима) teško ozlijeđenih i smrtno stradalih osoba prema vrsti nesreće, razvrstano u sljedeće kategorije:

- putnici (također u odnosu na ukupan broj putničkih kilometara i putničkih vlak-kilometara),
- zaposlenici, uključujući vanjski ugovoreno osoblje,
- korisnici željezničko-cestovnih prijelaza,
- neovlaštene osobe na objektima željeznice,
- ostali.

Za pokazatelje koji se odnose na nesreće iz točke 1. primjenjuje se Uredba (EZ) br. 91/2003 o statistici željezničkog prometa, s naknadnim izmjenama.

2. Pokazatelji koji se odnose na opasne tvari

Ukupan i relativan broj (prema vlak-kilometrима) nesreća kod prijevoza opasnih tvari, podijeljeno na sljedeće kategorije:

- nesreće u kojima sudjeluje najmanje jedno vozilo koje prevozi opasne tvari, kako je definirano u Dodatku,
- broj takvih nesreća u kojima je došlo do ispuštanja opasnih tvari.

3. Pokazatelji koji se odnose na samoubojstva

Ukupan i relativan broj samoubojstava (prema vlak-kilometrима).

4. Pokazatelji koji se odnose na pretkazivače nesreća

Ukupan i relativan broj (prema vlak-kilometrима):

- puknuća tračnica,
- deformacija kolosijeka,
- ispad signalizacije u nesigurno stanje,
- prolaza pored signala koji zabranjuju daljnju vožnju,
- slomljenih kotača i osovina na vozilima u prometu.

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 pokazateljima za pretkazivače; o nesrećama koje su se dogodile, ako su značajne, izvještava se u skladu sa pokazateljima za nesreće iz točke 1.

5. Pokazatelji za izračunavanje gospodarskog učinka nesreća

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

- broj smrtno stradalih osoba i teških ozljeda pomnoženo s vrijednošću sprečavanja stradavanja (VPC – *Value of Preventing a Casualty*),
- troškovi štete po okoliš,
- troškovi materijalne štete na vozilima ili infrastrukturi,
- troškovi kašnjenja kao posljedice nesreća.

Agencija izvještava ili o gospodarskom učinku svih nesreća ili samo o gospodarskom učinku značajnih nesreća. U godišnjem izvještaju Agencije potrebno je točno naznačiti koja od te dvije mogućnosti odabrana.

VPC je vrijednost koju društvo pripisuje sprečavanju stradavanja i kao takva nije osnova za utvrđivanje naknade štete između sudionika nesreća.

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

6.1. Postotak kolosijeka koji su opremljeni uređajima za automatsku zaštitu vlaka (autostop uređajima), postotak vlak-kilometara za isti.

6.2. Broj željezničko-cestovnih prijelaza (ukupan, po kilometru pruge i kolosiječnom kilometru) razvrstani u osam kategorija:

a) aktivni (zaštićeni) željezničko-cestovni prijelazi s:

- automatskim upozorenjem korisnika,
- automatskom zaštitom korisnika,
- automatskom zaštitom i upozorenjem korisnika,
- automatskom zaštitom i upozorenjem korisnika, te zaštitom pruge,
- ručnim upozorenjem korisnika,
- ručnom zaštitom korisnika,
- ručnom zaštitom i upozorenjem korisnika.

b) pasivni (nezaštićeni) željezničko-cestovni prijelazi.

7. Pokazatelji koji se odnose na upravljanje sigurnošću

Unutarnji nadzor koji provode upravitelji infrastrukture i željeznički prijevoznici kako je utvrđeno u sustavu upravljanja sigurnošću. Ukupan broj provedenih nadzora i broj kao postotak traženih (i/ili planiranih) nadzora.

DODATAK PRILOGU 3.

ZAJEDNIČKE DEFINICIJE ZA ZAJEDNIČKE SIGURNOSNE POKAZATELJE I METODE IZRAČUNAVANJA GOSPODARSKOG UČINKA NESREĆA

1. Pokazatelji koji se odnose na nesreće

1.1. »Značajna nesreća« je svaka nesreća u kojoj je uključeno najmanje jedno vozilo u pokretu, a koja za posljedicu ima najmanje jednu smrtno stradalu ili teško ozlijeđenu osobu, ili veliku štetu na vozilima, pruži ili drugim postrojenjima ili okolišu, ili veće smetnje u prometu. Nesreće u radionicama, skladištima i spremištima su isključene.

1.2. »Velika šteta na vozilima, pruži, drugim postrojenjima ili okolišu« je šteta koja odgovara iznosu od 150.000,00 eura ili većem.

1.3. »Veće smetnje u prometu« 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 vučnih vozila ili jedno vučno vozilo koje vozi samo, koji prometuje pod određenim brojem ili pod posebnom oznakom od početnog do krajnjeg službenog mjesta. Lokomotiva koja vozi sama, smatra se vlakom.

1.5. »Sudar vlaka, uključujući sudare s preprekama unutar slobodnog profila« je sudar vlaka prednjim dijelom s prednjim ili stražnjim dijelom drugog vlaka ili bočni sudar između dijelova vlakova, ili sudar s:

- manevarskim vozilima,
- objektima koji su pričvršćeni ili se privremeno nalaze na pruži ili u njezinoj blizini (osim na željezničko-cestovnim prijelazima, ako ih je tijekom prelaženja izgubilo vozilo ili korisnik prijelaza).

1.6. »Iskliznuće vlaka« je svaki slučaj gdje najmanje jedan kotač vlaka ispadne s tračnice.

1.7. »Nesreće na željezničko-cestovnim prijelazima« su nesreće na željezničko-cestovnim prijelazima u koje je uključeno najmanje jedno vozilo te 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/korisnici tijekom prelaženja preko prijelaza.

1.8. »Nesreće osoba koje su prouzročila vozila u pokretu« su nesreće koje dožive jedna ili više osoba kada ih udari 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 vozilima« su požari i eksplozije u vozilima (uključujući i njihov teret) tijekom vožnje između odlaznog kolodvora do odredišta, uključujući i razdoblja stajanja na odlaznom kolodvoru, odredištu ili međustajalištima, kao i tijekom ranžiranja.

1.10. »Ostale vrste nesreća« su sve nesreće osim već navedenih (sudari vlakova, iskliznuća vlakova, nesreće na željezničko-cestovnim prijelazima, nesreće koje dožive osobe koje uzrokuju vozila u pokretu i požari na vozilima).

1.11. »Putnik« je svaka osoba koja putuje željeznicom, osim članova osoblja vlaka. U svrhu statističkih podataka o nesrećama, tu su uključeni i putnici koji 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 čiji je posao povezan sa željeznicom i koje se u trenutku nesreće nalaze na radnom mjestu. To uključuje osoblje vlaka i osobe čiji je posao povezan sa vozilima i postrojenjima infrastrukture.

1.13. »Korisnici željezničko-cestovnih prijelaza« 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 željezničko-cestovnih prijelaza.

1.15. »Ostale (treće osobe)« su sve osobe koje nisu definirane kao »putnici«, »zaposlenici, uključujući osoblje ugovaratelja«, »korisnici željezničko-cestovnog prijelaza« 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 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 incident koju je potrebno prijaviti u skladu s RID-om /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. »Puknuće tračnice« je tračnica koja je podijeljena na dva ili više dijelova ili svaka tračnica s kojih se odvojio dio metala, a što je prouzročilo slobodan prostor na voznoj površini veći od 50 mm po duljini i veći od 10 mm po dubini.

4.2. »Deformacija kolosijeka« je oštećenje koje se odnosi na neprekinutost i geometriju kolosijeka, zbog kojih je potrebno kolosijek zatvoriti ili odmah smanjiti dozvoljenu brzinu kako bi se sačuvala sigurnost.

4.3. »Ispad signalizacije u nesigurno stanje« je svaki ispad signalno-sigurnosnog sustava (na infrastrukturi ili vozilima), koje za posljedicu ima pokazivanje manje ograničavajućih signalnih informacija od zahtijevanih.

4.4. »Prolazak pored signala koji zabranjuje daljnju vožnju (SPAD)« je svaka situacija kada bilo koji dio vlaka nastavi vožnju izvan dopuštenog kretanja.

Nedopušteno kretanje znači prolazak:

– pored svjetlosnog signala u boji ili likovnog signala uz prugu koji upozoravaju na opasnost, pokazuju naredbu STOJ, tamo gdje uređaj za automatsku zaštitu vlaka nije u uporabi,

– pored točke koja znači kraj dopuštenog sigurnog kretanja,

– pored točke koja je priopćena pismenim ili usmenim nalogom za vožnju,

– pored ploče sa znakom obaveznog zaustavljanja (ublaživači udara nisu uključeni) ili ručnih signala. Slučajevi gdje vozila bez priključenog vučnog vozila ili nezaposjednuti vlak prođu pored signala koji zabranjuje daljnju vožnju nisu uključeni. Nisu uključeni ni slučajevi gdje signal iz bilo kojeg razloga pravovremeno ne ukaže na zabranu daljnje vožnje i time omogućiti strojovođi da zaustavi vlak prije signala.

Agencija može odvojeno izvještavati o navedena četiri slučaja nedopuštenog kretanja, a mora izvjestiti 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 ili sudar).

5. Zajedničke metodologije za izračunavanje gospodarskog učinka nesreća

5.1. Vrijednost sprječavanja stradanja (*VPC – Value of Preventing a Casualty*) sastoji se od:

1. Vrijednosti sigurnosti same po sebi: vrijednosti spremnosti na plaćanje (*WTP – Willingness to Pay*) na temelju studija preferencija (*Stated-Preference* studija).

2. Izravni i neizravni gospodarski troškovi: procijenjenih vrijednosti troškova 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: društvena vrijednost robe i usluga koje je unesrećena osoba mogla proizvesti ili pružiti da se nesreća nije dogodila.

5.2. Zajednička načela za procjenu vrijednosti sigurnosti same po sebi i izravnih/neizravnih gospodarskih troškova:

Za vrijednost sigurnosti same po sebi, ocjena jesu li raspoložive procjene točne 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 na temelju studija preferencija (*Stated-Preference* studija),

– korišteni uzorak ispitanika reprezentativno predstavlja populaciju. Uzorak naročito mora odražavati raspodjelu prema dobi/dohotku zajedno s ostalim mjerodavnim društveno gospodarskim/demografskim svojstvima 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 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 zakupa 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 korisnici prijevoza tereta) kao posljedicu nesreća, a izračunava se prema sljedećem modelu:

VT = novčana vrijednost uštede vremena putovanja

Vrijednost vremena za putnika 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):

$VT_F = [VT \text{ teretnih vlakova}] * [(\text{tonski kilometar}) / (\text{vlak-kilometar})]$

VT se mjeri u eurima po toni tereta po satu

Prosječni broj tona tereta prevezenog vlakom u jednoj godini = $(\text{tonski kilometar}) / (\text{vlak-kilometar})$

C_M = trošak jedne minute kašnjenja vlaka:

Putnički vlak

$C_{MP} = K_1 * (VT_P / 60) * (\text{putnički kilometar}) / (\text{vlak-kilometar})$

Prosječan broj putnika po vlaku u jednoj godini = $(\text{putnički kilometar}) / (\text{vlak-kilometar})$

Teretni vlak

$C_{MF} = K_2 * (VT_F / 60)$

Faktori K_1 i K_2 su između vrijednosti vremena i vrijednosti kašnjenja, kako je procijenjeno u studijama navedenih preferencija (*Stated-Preference* studija), kako bi se u obzir uzelo da se izgubljeno vrijeme kao posljedica kašnjenja smatra znatno nepovoljnijim od uobičajenog vremena putovanja.

Troškovi kašnjenja zbog nesreće = $C_{MP} * (\text{minute kašnjenja putničkih vlakova}) + C_{MF} * (\text{minute kašnjenja teretnih vlakova})$

Područje primjene modela

Troškovi kašnjenja izračunavaju se za sve nesreće, kako one značajne, tako i ostale.

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 njezinu provedbu

6.1. »Automatska zaštita vlaka« je sustav kojim se provodi poštivanje signala i ograničenja brzine putem nadzora brzine, uključujući automatsko zaustavljanje kod signala.

6.2. »Željezničko-cestovni prijelaz« je svako križanje u razini željezničke pruge i puta, određen od upravitelja infrastrukture i otvoren za javnu ili privatnu uporabu. Prijelazi između perona na kolodvorima su isključeni, kao i prolazi preko kolosijeka koji su namijenjeni isključivo zaposlenicima.

6.3. »Put« je svaka javna ili privatna cesta ili brza cesta, uključujući pješačke i biciklističke staze ili druge putove namijenjene prolasku ljudi, životinja, vozila ili strojeva.

6.4. »Aktivan željezničko-cestovni prijelaz« je željezničko-cestovni prijelaz na kojemu su korisnici prijelaza zaštićeni od ili upozoreni na nailazeći vlak putem aktiviranja naprava, kada prijelaz preko prijelaza nije siguran za korisnika.

Zaštita s uporabom fizičkih naprava:

- branici ili polubranici,
- zaštitne ograde.

Upozorenje uporabom ugrađene opreme na željezničko-cestovnim prijelazima:

- vidljive naprave: svjetla,
- zvučne naprave: zvona, sirene, trube, itd.,
- fizičke naprave, npr. vibracija zbog uspornika.

Aktivni željezničko-cestovni prijelazi razvrstani su kako slijedi:

1. »Željezničko-cestovni prijelaz s automatskom zaštitom i/ili upozorenjem korisnika« je željezničko-cestovni prijelaz, kod kojih zaštitu i/ili upozorenje pri prelasku aktivira nadolazeći vlak.

Ti su željezničko-cestovni prijelazi razvrstani kao:

- automatsko upozorenje korisnika,
- automatska zaštita korisnika,
- automatska zaštita i upozorenje korisnika,
- automatska zaštita i upozorenje korisnika i zaštita pruge.

»Zaštita pruge je signal ili drugi sustav zaštite vlaka kojim se dopušta prolazak vlaka samo ako je željezničko-cestovni prijelaz zaštićen za korisnika i prohodan; potonji je onemogućen nadzorom i/ili otkrivanjem prepreke.

2. »Željezničko-cestovni prijelaz s ručnom zaštitom i/ili upozorenjem« je željezničko-cestovni prijelaz na kojem se zaštita i/ili upozorenje aktivira ručno i gdje ne postoji međusobno ovisan željeznički signal koji vlaku pokazuje da je nastavak vožnje moguć samo pri aktiviranju zaštite i/ili upozorenja na željezničko-cestovnom prijelazu.

Ti su željezničko-cestovni prijelazi razvrstani kao:

- ručno upozorenje korisnika,
- ručna zaštita korisnika,
- ručna zaštita i upozorenje korisnika.

6.5. »Pasivni željezničko-cestovni prijelazi« su željezničko-cestovni prijelazi bez ikakvog sustava upozorenja i/ili zaštite koji se aktivira kada prijelaz preko njega nije siguran za korisnike.

7. Pokazatelji koji se odnose na upravljanje sigurnošću

7.1. »Nadzor« je sustavan, nezavisan i dokumentiran postupak dobivanja dokaza o nadzoru te njihova objektivna ocjena, kako bi se utvrdilo u kojem opsegu su ispunjeni kriteriji nadzora.

8. Definicije mjernih jedinica

8.1. »Vlak-kilometar« 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 području Republike Hrvatske.

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 području Republike Hrvatske.

8.3. »Kilometar pruge« je u kilometrima izmjerena duljina željezničke mreže u Republici Hrvatskoj na koju se primjenjuje ovaj Zakon. Kod željezničkih pruga s više kolosijeka računa se samo udaljenost između mjesta polaska i odredišta.

8.4. »Kolosiječni kilometar« je u kilometrima izmjerena duljina željezničke mreže u Republici Hrvatskoj na koju se primjenjuje ovaj Zakon. Računa se svaki kolosijek željezničke pruge s više kolosijeka.