



EUROPSKI PARLAMENT

2009 - 2014

---

*Dokument s plenarne sjednice*

---

**A7-0015/2014**

9.1.2014

**\*\*\*I**  
**IZVJEŠĆE**

o prijedlogu Direktive Europskog parlamenta i Vijeća o sigurnosti željeznica  
(preinaka)  
(COM(2013)/0031 – C7-0028/2013 – 2013/0016(COD))

Odbor za promet i turizam

Izjavitelj: Michael Cramer

(Preinaka – članak 87. Poslovnika)

### ***Oznake postupaka***

- \* Postupak savjetovanja
- \*\*\* Postupak suglasnosti
- (I) Redovni zakonodavni postupak (prvo čitanje)
- \*\*\*II Redovni zakonodavni postupak (drugo čitanje)
- \*\*\*III Redovni zakonodavni postupak (treće čitanje)

(Navedeni se postupak temelji na pravnoj osnovi predloženoj u nacrtu akta.)

### ***Izmjene nacrta akta***

U amandmanima Parlamenta izmjene nacrta akta označene su ***podebljanim kurzivom***. *Obični kurziv* naznaka je tehničkim službama da se radi o dijelovima nacrta akta za koje se predlaže ispravak prilikom izrade konačnog teksta (na primjer o očitim pogreškama ili izostavcima u danoj jezičnoj verziji). Za predložene ispravke potrebna je suglasnost dotičnih tehničkih službi.

Zaglavlje svakog amandmana na postojeći akt koji se želi izmijeniti nacrtom akta sadrži i treći redak u kojem se navodi postojeći akt te četvrti redak u kojem se navodi odredba akta na koju se izmjena odnosi. Dijelovi teksta odredbe postojećeg akta koju Parlament želi izmijeniti, a koja je u nacrtu akta ostala nepromijenjena, označeni su ***podebljanim slovima***. Za moguća brisanja u tim dijelovima teksta koristi se oznaka [...].

## SADRŽAJ

	<b>Stranica</b>
NACRT ZAKONODAVNE REZOLUCIJE EUROPSKOG PARLAMENTA .....	5
PRILOG: PISMO ODBORA ZA PRAVNA PITANJA .....	70
PRILOG: MIŠLJENJE SAVJETODAVNE SKUPINE PRAVNIH SLUŽBI EUROPSKOG PARLAMENTA, VIJEĆA I KOMISIJE.....	72
POSTUPAK .....	74



## NACRT ZAKONODAVNE REZOLUCIJE EUROPSKOG PARLAMENTA

### o prijedlogu Direktive Europskog parlamenta i Vijeća o sigurnosti željeznica (preinaka) (COM(2013)/0031 – C7-0028/2013 – 2013/0016(COD))

#### (Redovni zakonodavni postupak – preinaka)

*Europski parlament,*

- uzimajući u obzir prijedlog Komisije upućen Europskom parlamentu i Vijeću (COM(2013)/0031),
  - uzimajući u obzir članak 294. stavak 2. i članak 91. stavak 1. Ugovora o funkcioniranju Europske unije, u skladu s kojima je Komisija podnijela prijedlog Parlamentu (C7-0028/2013),
  - uzimajući u obzir članak 294. stavak 3. Ugovora o funkcioniranju Europske unije,
  - uzimajući u obzir obrazložena mišljenja Litavskog parlamenta, Rumunjskog senata i Švedskog parlamenta, podnesena u okviru protokola br. 2 o primjeni načela supsidijarnosti i proporcionalnosti, u kojemu se izjavljuje da nacrt zakonodavnog akta nije u skladu s načelom supsidijarnosti,
  - uzimajući u obzir mišljenje Europskoga gospodarskog i socijalnog odbora od 11. srpnja 2013.<sup>1</sup>,
  - uzimajući u obzir mišljenje Odbora regija od 8. listopada 2013.<sup>2</sup>,
  - uzimajući u obzir Međuinstitucionalni sporazum od 28. studenoga 2001. o primjeni sustavnije metode preinaka pravnih akata<sup>3</sup>,
  - uzimajući u obzir pismo Odbora za pravna pitanja upućeno Odboru za promet i turizam u skladu s člankom 87. stavkom 3. njegova Poslovnika,
  - uzimajući u obzir članke 87. i 55. Poslovnika,
  - uzimajući u obzir izvješće Odbora za promet i turizam (A7-0015/2014),
- A. budući da, prema mišljenju savjetodavne skupine pravnih službi Europskog parlamenta, Vijeća i Komisije, dotični prijedlog ne sadrži suštinske promjene osim onih koje su kao takve u prijedlogu navedene, te da se prijedlog, što se tiče kodifikacije nepromijenjenih odredaba prethodnih akata i tih promjena, ograničava samo na kodifikaciju postojećih akata bez njihove bitne promjene:

1. usvaja sljedeće stajalište u prvom čitanju, uzimajući u obzir preporuke savjetodavne

---

<sup>1</sup> SL C 327, 12.11.2013., str. 122.

<sup>2</sup> SL C 356, 5.12.2013., str. 92.

<sup>3</sup> SL C 77, 28.3.2002., str. 1.

skupine pravnih službi Europskog parlamenta, Vijeća i Komisije;

2. zahtijeva od Komisije da predmet ponovno uputi Parlamentu ako namjerava bitno izmijeniti svoj prijedlog ili ga zamijeniti drugim tekstom;
3. nalaže svojem predsjedniku da stajalište Parlamenta proslijedi Vijeću, Komisiji i nacionalnim parlamentima.

## **Amandman 1**

### **Prijedlog Direktive Uvodna izjava 1.a (nova)**

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

***(1a.) Željeznice su već najsigurniji oblik prijevoza u Uniji i tijekom prošlih desetljeća dodatno su poboljšale svoje stanje sigurnosti. Dok se njihov prometni obujam povećao s oko 200 milijardi putničkih kilometara 1970. na više od 300 milijardi kilometara danas, prosječna godišnja stopa smrtnosti u putničkom željezničkom prijevozu smanjena je s 400 početkom 1970-ih na manje od 100 danas.***

## **Amandman 2**

### **Prijedlog Direktive Uvodna izjava 1.b (nova)**

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

***(1b.) Sigurnost bi se trebala jamčiti ne samo putnicima i osoblju, uključujući vanjsko ugovoreno osoblje, nego i korisnicima željezničko-cestovnih prijelaza te osobama koje žive u blizini željezničke pruge.***

## **Amandman 3**

### **Prijedlog Direktive Uvodna izjava 1.c (nova)**

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

***(1c.) U skladu s tehničkim i znanstvenim napretkom sigurnost željeznica trebalo bi i dalje unapređivati uzimajući u obzir očekivani napredak u konkurentnosti***

#### **Amandman 4**

##### **Prijedlog Direktive Uvodna izjava 1.d (nova)**

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

*(1d.) Željezničko okruženje u Uniji doživjelo je korjenite promjene, koje su između ostalog donijela tri željeznička paketa Unije usvojena od početka devedesetih godina 20. stoljeća. Postupno stvaranje jedinstvenog europskog željezničkog prostora obilježeno je povećanjem sudionika, sve većim uključivanjem podizvođača i sve češćim ulascima na tržište. U tom složenijem kontekstu sigurnost željeznica bitno ovisi o interakciji između svih sudionika, i to željezničkih prijevoznika, upravitelja infrastrukture, željezničke industrije i tijela nadležnih za sigurnost. Zakonodavstvo o sigurnosti željeznica trebalo bi uzeti u obzir taj razvoj i uspostaviti odgovarajuće postupke i sredstva za informiranje, upravljanje i postupanje u slučaju opasnosti.*

#### **Amandman 5**

##### **Prijedlog Direktive Uvodna izjava 2.**

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

(2) Direktivom **2004/49** utvrđen je zajednički regulatorni okvir za sigurnost željeznica usklađivanjem sadržaja sigurnosnih propisa, izdavanja rješenja o sigurnosti željezničkim prijevoznicima, zadaća i uloga nacionalnih tijela nadležnih za sigurnost te provođenja istraga o

(2) Direktivom **2004/49/EZ** utvrđen je zajednički regulatorni okvir za sigurnost željeznica usklađivanjem sadržaja sigurnosnih propisa, izdavanja rješenja o sigurnosti željezničkim prijevoznicima, zadaća i uloga nacionalnih tijela nadležnih za sigurnost te provođenja istraga o



nesrećama. ***Kako bi se međutim nastavili naponi za*** uspostavljanje jedinstvenog tržišta usluga u ***željezničkom prijevozu, tu*** je Direktivu potrebno temeljito revidirati.

nesrećama. ***Pokrenuto*** uspostavljanje jedinstvenog tržišta usluga ***željezničkog prometa u tijeku ima za posljedicu povećanje broja različitih aktera i komunikacijskih sučelja. Kako bi se zajamčila sigurnost željeznice u tom okruženju, ovu*** je Direktivu potrebno temeljito revidirati.

## **Amandman 6**

### **Prijedlog Direktive Uvodna izjava 2.a (nova)**

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

***(2a.) S obzirom na postojeće razlike među sigurnosnim zahtjevima, koje utječu na optimalno funkcioniranje željezničkog prijevoza u Uniji, posebno je važno nastaviti proces usklađivanja operativnih i sigurnosnih pravila te pravila o istragama nesreća.***

## **Amandman 7**

### **Prijedlog Direktive Uvodna izjava 2.b (nova)**

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

***(2b.) Međutim, usklađivanjem se ne bi smjela ugroziti trenutačna razina sigurnosti u bilo kojoj državi članici.***

## **Amandman 8**

### **Prijedlog Direktive Uvodna izjava 2.c (nova)**

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

***(2c.) Odgovarajuća provedba i daljnje poboljšavanje Direktive Vijeća 96/49/EZ<sup>12a</sup> i Direktive 2008/68/EZ***

*Europskog parlamenta i Vijeća<sup>12b</sup> od najveće su važnosti za sigurnost željeznice i zaštitu ljudskih života, javnog zdravlja i okoliša.*

---

*<sup>12a</sup> Direktiva Vijeća 96/49/EZ od 23. srpnja 1996. o usklađivanju zakonodavstva država članica u vezi s prijevozom opasnih tvari željeznicom (SL L 235, 17.9.1996., str. 25.).*

*Direktiva 2008/68/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 24. rujna 2008. o unutarnjem prijevozu opasnih tvari (SL L 260, 30.9.2008., str.13.).*

## Amandman 9

### Prijedlog Direktive Uvodna izjava 3.

*Tekst koji je predložila Komisija*

(3) Podzemne željeznice, tramvaji i drugi sustavi lake željeznice u mnogim državama članicama podliježu lokalnim ili regionalnim sigurnosnim pravilima i često ih nadziru lokalna ili regionalna tijela te nisu obuhvaćeni zahtjevima za interoperabilnost ili izdavanje dozvola za obavljanje usluga u željezničkom prometu u Uniji. Tramvaji, nadalje, često podliježu zakonodavstvu o sigurnosti na cestama pa stoga ne mogu biti u potpunosti obuhvaćeni propisima o sigurnosti željeznica. Stoga bi takvi lokalni željeznički sustavi trebali biti isključeni iz područja primjene ove Direktive. To ne sprečava države članice da dobrovoljno primijene odredbe ove Direktive na lokalne željezničke sustave ako to smatraju prikladnim.

*Izmjena*

(3) Podzemne željeznice, tramvaji, **sustavi tramvaj-vlak** i drugi sustavi lake željeznice u mnogim državama članicama podliježu lokalnim ili regionalnim sigurnosnim pravilima i često ih nadziru lokalna ili regionalna tijela te nisu obuhvaćeni zahtjevima za interoperabilnost ili izdavanje dozvola za obavljanje usluga u željezničkom prometu u Uniji. Tramvaji, nadalje, često podliježu zakonodavstvu o sigurnosti na cestama pa stoga ne mogu biti u potpunosti obuhvaćeni propisima o sigurnosti željeznica. Stoga bi takvi lokalni željeznički sustavi trebali biti isključeni iz područja primjene ove Direktive. To ne sprečava države članice da dobrovoljno primijene odredbe ove Direktive na lokalne željezničke sustave ako to smatraju prikladnim.

## Amandman 10

### Prijedlog Direktive Uvodna izjava 4.

*Tekst koji je predložila Komisija*

(4) Razine sigurnosti u željezničkom sustavu Unije općenito su visoke, posebno u usporedbi s cestovnim prijevozom. U skladu s tehničkim i znanstvenim napretkom sigurnost bi trebalo i dalje unapređivati *kad* je to praktično izvedivo i uzimajući u obzir očekivani napredak u konkurentnosti željezničkog prijevoza.

*Izmjena*

(4) Razine sigurnosti u željezničkom sustavu Unije općenito su visoke, posebno u usporedbi s cestovnim prijevozom. U skladu s tehničkim i znanstvenim napretkom sigurnost bi trebalo i dalje unapređivati *sve dok* je to praktično izvedivo i uzimajući u obzir očekivani napredak u konkurentnosti željezničkog prijevoza.

## Amandman 11

### Prijedlog Direktive Uvodna izjava 4.a (nova)

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

***(4a) Sigurnost željeznica bitno ovisi o interakciji između željezničke infrastrukture, djelatnosti, proizvođača i tijela nadležnih za sigurnost. Za osiguranje i razvoj sigurnosti trebala bi se upotrebljavati i razvijati odgovarajuća sredstva.***

## Amandman 12

### Prijedlog Direktive Uvodna izjava 5.

*Tekst koji je predložila Komisija*

(5) ***Glavni*** sudionici u željezničkom sustavu, ***upravitelji infrastrukture i željeznički prijevoznici preuzimaju*** punu odgovornost za sigurnost sustava, svaki za svoje područje. ***Kad je to prikladno,***

*Izmjena*

(5) ***Svi*** sudionici u željezničkom sustavu ***trebali bi preuzeti*** punu odgovornost za sigurnost sustava, svaki za svoje područje. Države članice ***trebale bi*** jasno razlikovati ovu neposrednu odgovornost za sigurnost

**moraju surađivati u primjenjivanju mjera za nadziranje rizika.** Države članice **moraju** jasno razlikovati ovu neposrednu odgovornost za sigurnost od zadaće nacionalnih tijela nadležnih za sigurnost u vezi s određivanjem nacionalnog regulatornog okvira i nadgledanjem rada svih pružatelja usluga.

od zadaće nacionalnih tijela nadležnih za sigurnost u vezi s određivanjem nacionalnog regulatornog okvira i nadgledanjem rada svih pružatelja usluga.

## Amandman 13

### Prijedlog Direktive Uvodna izjava 6.

*Tekst koji je predložila Komisija*

(6) Odgovornost upravitelja infrastrukture i željezničkih prijevoznika za rad željezničkog sustava ne **isključuje** ostale sudionike kao što su proizvođači, prijevoznici, pošiljatelji, utovarivači, punioci, osobe zadužene za održavanje, posjednici **vagona**, pružatelji usluga i službe nabave od preuzimanja odgovornosti za **svoje** proizvode ili usluge. Kako bi se izbjegao rizik nepravilnog preuzimanja odgovornosti, svaki relevantni sudionik trebao bi biti odgovoran za svoj postupak. Svaki sudionik željezničkog sustava trebao bi biti odgovoran u odnosu na druge sudionike za potpuno i istinito prenošenje svih relevantnih informacija kako bi se **provjerilo jesu li** vozila **ispravna. To se naročito odnosi na informacije** o stanju i povijesti vozila, **datoteke** o održavanju, **sljedivost** utovarnih djelatnosti i **zapise** o pošiljkama.

*Izmjena*

(6) Odgovornost upravitelja infrastrukture i željezničkih prijevoznika za rad željezničkog sustava ne **sprečava** ostale sudionike kao što su proizvođači, prijevoznici, pošiljatelji, utovarivači, punioci, **istovarivači, primatelji**, osobe zadužene za održavanje, **vlasnici vozila**, posjednici **vozila**, pružatelji usluga i službe nabave od preuzimanja odgovornosti za **njihove** proizvode ili usluge **i uvođenje mjera za nadziranje rizika.** Kako bi se izbjegao rizik nepravilnog preuzimanja odgovornosti, svaki relevantni sudionik trebao bi biti odgovoran za svoj postupak **putem ugovornih sporazuma.** Svaki sudionik željezničkog sustava trebao bi biti odgovoran u odnosu na druge sudionike, **uključujući relevantna tijela**, za potpuno i istinito prenošenje svih relevantnih informacija **potrebnih** kako bi se **osigurao siguran rad** vozila, naročito **informacija** o stanju i povijesti vozila, **datoteka** o održavanju, **o sljedivosti** utovarnih djelatnosti i **zapisa** o pošiljkama.

## Amandman 14

### Prijedlog Direktive Uvodna izjava 6.a (nova)

PE513.387v02-00

12/74

RR\1014944HR.doc

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

**(6a) Pojavnost teških nesreća koje uključuju teretne vagona pokazala je nužnost obvezatnih europskih propisa usklađenih na razini Unije o učestalosti i vremenskim razmacima održavanja željezničkih teretnih vagona, putničkih željezničkih vozila i lokomotiva**

## **Amandman 15**

### **Prijedlog Direktive**

#### **Uvodna izjava 7.a (nova)**

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

**(7a) Intenzitet suradnje između proizvođača, osoba zaduženih za održavanje i željezničkih prijevoznika u proteklom se desetljećima smanjio. Zbog toga je potrebno uskladiti minimalne vremenske razmake održavanja i zahtjeve kvalitete kako bi se osigurala sigurnost cjelokupnog željezničkog sustava.**

## **Amandman 16**

### **Prijedlog Direktive**

#### **Uvodna izjava 8.**

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

(8) Zajednički sigurnosni ciljevi (CST-ovi) i CSM-ovi uvedeni su postepeno kako bi se osiguralo da se održi i, ***kad je to potrebno i praktično***, unaprijedi visoka razina sigurnosti. Trebali bi osigurati sredstva za procjenu sigurnosti i djelovanja prijevoznika na razini Unije i u državama članicama. Zajednički pokazatelji sigurnosti (CSI-ovi) uspostavljeni su kako bi se procijenilo jesu li sustavi u skladu s CST-ovima i kako bi se olakšalo praćenje

(8) Zajednički sigurnosni ciljevi (CST-ovi) i CSM-ovi uvedeni su postepeno kako bi se osiguralo da se održi i unaprijedi visoka razina sigurnosti. Trebali bi osigurati sredstva za procjenu sigurnosti i djelovanja prijevoznika na razini Unije i u državama članicama. Zajednički pokazatelji sigurnosti (CSI-ovi) uspostavljeni su kako bi se procijenilo jesu li sustavi u skladu s CST-ovima i kako bi se olakšalo praćenje stanja sigurnosti na željeznici.

stanja sigurnosti na željeznici.

## Amandman 17

### Prijedlog Direktive Uvodna izjava 9.

*Tekst koji je predložila Komisija*

(9) Nacionalna pravila koja se često temelje na nacionalnim tehničkim normama **postupno su zamijenjena** pravilima koja se temelje na zajedničkim normama utvrđenima CST-ovima, **CMS-ovima** i tehničkim specifikacijama za interoperabilnost (TSI-ovi). Kako bi se uklonile prepreke za interoperabilnost, trebalo bi smanjiti broj nacionalnih pravila zbog širenja područja primjene TSI-ova na čitav željeznički sustav Unije i zbog rješavanja otvorenih pitanja u TSI-ovima. U tu **bi** svrhu države članice **trebale** ažurirati svoj sustav nacionalnih pravila, brisati **zastarjela** pravila i o tome obavještavati Komisiju i Agenciju.

*Izmjena*

(9) Nacionalna pravila koja se često temelje na nacionalnim tehničkim normama **postepeno se zamjenjuju** pravilima koja se temelje na zajedničkim normama utvrđenima CST-ovima, **CSM-ovima** i tehničkim specifikacijama za interoperabilnost (TSI-ovi). Kako bi se uklonile prepreke za interoperabilnost, trebalo bi smanjiti broj nacionalnih pravila zbog širenja područja primjene TSI-ova na čitav željeznički sustav Unije i zbog rješavanja otvorenih pitanja u TSI-ovima. U tu svrhu države članice **moraju** ažurirati svoj sustav nacionalnih pravila, brisati **suvišna** pravila i o tome **bez odgode** obavještavati Komisiju i Agenciju.

## Amandman 18

### Prijedlog Direktive Uvodna izjava 10.

*Tekst koji je predložila Komisija*

(10) S obzirom na postupni pristup uklanjanju prepreka za interoperabilnost željezničkog sustava i vrijeme koje je stoga potrebno za usvajanje svih TSI-ova, potrebno je poduzeti mjere kako bi se izbjegla situacija da države članice donesu nove nacionalne propise ili pokrenu projekte kojima se povećava raznolikost sadašnjeg sustava. Sustav upravljanja sigurnošću priznato je sredstvo za sprečavanje nesreća, **a** željeznički prijevoznici odgovorni su za neodgodivo

*Izmjena*

(10) S obzirom na postupni pristup uklanjanju prepreka za interoperabilnost željezničkog sustava **te istodobnog očuvanja visoke razine sigurnosti željeznice** i vrijeme koje je stoga potrebno za usvajanje svih TSI-ova, potrebno je poduzeti mjere kako bi se izbjegla situacija da države članice donesu nove nacionalne propise ili pokrenu projekte kojima se povećava raznolikost sadašnjeg sustava. Sustav upravljanja sigurnošću priznato je sredstvo za sprečavanje nesreća. **Države**

poduzimanje korektivnih mjera kako bi se spriječile ponovne nesreće. Države članice ne bi trebale smanjivati odgovornost željezničkih prijevoznika donošenjem novih nacionalnih pravila neposredno nakon nesreće.

*članice, Europska agencija za željeznice („Agencija”) i željeznički prijevoznici odgovorni su za neodgodivo poduzimanje korektivnih mjera kako bi se spriječile ponovne nesreće. Države članice ne bi trebale smanjivati odgovornost željezničkih prijevoznika donošenjem novih nacionalnih pravila neposredno nakon nesreće.*

## **Amandman 19**

### **Prijedlog Direktive Uvodna izjava 10.a (nova)**

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

*(10a) Sustavi kontrole vlakova i signalizacije imaju ključnu ulogu u sigurnosti željeznice. Usklađen razvoj i uvođenje „Europskog sustava upravljanja željezničkim prometom” (ERTMS) u željezničku mrežu Unije važan je doprinos poboljšanju razina sigurnosti.*

## **Amandman 20**

### **Prijedlog Direktive Uvodna izjava 11.a (nova)**

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

*(11c) Željeznički prijevoznici i upravitelji infrastrukture trebali bi u okviru svoje kulture sigurnosti uspostaviti „kulturu pravičnosti” kako bi aktivno poticali osoblje na prijavljivanje nesreća, poremećaja i izbjegnutih nesreća povezanih sa sigurnošću, a da pritom ne budu izloženi kažnjavanju ili diskriminaciji. Kultura poštenja omogućava željezničkoj industriji da izvuče pouke iz nesreća, poremećaja i izbjegnutih nesreća te stoga unaprijedi sigurnost radnika i putnika na željeznici.*

## Amandman 21

### Prijedlog Direktive Uvodna izjava 12.

*Tekst koji je predložila Komisija*

(12) Kako bi se osigurali visoka razina sigurnosti željeznice i jednaki uvjeti za sve željezničke prijevoznike, za njih moraju vrijediti isti sigurnosni zahtjevi. Željeznički prijevoznik koji posjeduje dozvolu za obavljanje usluga u željezničkom prometu trebao bi imati rješenje o sigurnosti za obavljanje usluga u željezničkom prijevozu kako bi mu se mogao dopustiti pristup željezničkoj infrastrukturi. Rješenje o sigurnosti za obavljanje usluga u željezničkom prijevozu **treba** dokazati da je željeznički prijevoznik uspostavio svoj sustav upravljanja sigurnošću i da je u mogućnosti udovoljiti odgovarajućim sigurnosnim normama i pravilima. Za pružanje međunarodnih usluga prijevoza trebalo bi biti dovoljno da se sustav upravljanja sigurnošću na razini Unije odobri samo jedanput.

*Izmjena*

(12) Kako bi se osigurali visoka razina sigurnosti željeznice i jednaki uvjeti za sve željezničke prijevoznike, za njih moraju vrijediti isti sigurnosni zahtjevi. Željeznički prijevoznik koji posjeduje dozvolu za obavljanje usluga u željezničkom prometu trebao bi imati rješenje o sigurnosti za obavljanje usluga u željezničkom prijevozu kako bi mu se mogao dopustiti pristup željezničkoj infrastrukturi. Rješenje o sigurnosti za obavljanje usluga u željezničkom prijevozu **trebalo bi** dokazati da je željeznički prijevoznik uspostavio svoj sustav upravljanja sigurnošću i da je u mogućnosti udovoljiti odgovarajućim sigurnosnim normama i pravilima **u svim državama članicama u kojima prijevoznik posluje**. Za pružanje međunarodnih usluga prijevoza trebalo bi biti dovoljno da se sustav upravljanja sigurnošću na razini Unije **ili teritorija čiju će željezničku infrastrukturu željeznički prijevoznik koristiti** odobri samo jedanput.

## Amandman 22

### Prijedlog Direktive Uvodna izjava 13.

*Tekst koji je predložila Komisija*

(13) Na temelju Direktive 2004/49/EZ uspostavljene su usklađene metode koje se trebaju primjenjivati na željezničke prijevoznike i nacionalna tijela nadležna za sigurnost u vezi s praćenjem, ocjenjivanjem sukladnosti, nadzorom te

*Izmjena*

(13) Na temelju Direktive 2004/49/EZ uspostavljene su **minimalno** usklađene metode koje se trebaju primjenjivati na željezničke prijevoznike i nacionalna tijela nadležna za sigurnost u vezi s praćenjem, ocjenjivanjem sukladnosti, nadzorom te



vrednovanjem i **procjenom** rizika. Taj regulatorni okvir dovoljno je zreo za postupan prelazak na „jedinstveno rješenje o sigurnosti” valjano u čitavoj Uniji. Prelazak na jedinstveno rješenje o sigurnosti trebalo bi željeznički sustav **učiniti** učinkovitijim i uspješnijim jer bi se smanjili administrativni tereti za željezničke prijevoznike.

vrednovanjem i **ocjenom** rizika. Taj regulatorni okvir dovoljno je zreo za postupan prelazak na „jedinstveno rješenje o sigurnosti” valjano u čitavoj Uniji **u navedenim područjima upotrebe**. Prelazak na jedinstveno rješenje o sigurnosti trebalo bi **učiniti** željeznički sustav učinkovitijim i uspješnijim jer bi se smanjili administrativni tereti za željezničke prijevoznike, **čime bi željeznički prijevoz postao konkurentniji u intermodalnom tržišnom natjecanju**.

## Amandman 23

### Prijedlog Direktive Uvodna izjava 16.

*Tekst koji je predložila Komisija*

(16) Izdavanje ovlaštenja osoblju vlakova **često je nesavladiva** prepreka za nove sudionike. Države članice trebale bi osigurati da mogućnosti osposobljavanja i izdavanja ovlaštenja osoblju vlakova potrebnih radi zadovoljavanja zahtjeva u skladu s nacionalnim pravilima budu na raspolaganju željezničkim prijevoznicima koji namjeravaju obavljati svoju djelatnost u relevantnoj mreži.

*Izmjena*

(16) **Obučavanje i osposobljavanje osoblja vlakova ključan je čimbenik za sigurnost željeznice. Željeznički prijevoznici trebali bi osigurati odgovarajuću osposobljenost, ovlaštenost i obučenost svog osoblja, također kada obavljaju svoju djelatnost u mreži druge države članice. Nacionalna tijela nadležna za sigurnost trebala bi nadzirati i u tom smislu provoditi te zahtjeve.** Izdavanje ovlaštenja osoblju vlakova **može biti** prepreka za nove sudionike. Države članice trebale bi osigurati da mogućnosti osposobljavanja i izdavanja ovlaštenja osoblju vlakova potrebnih radi zadovoljavanja zahtjeva u skladu s nacionalnim pravilima budu na raspolaganju željezničkim prijevoznicima koji namjeravaju obavljati svoju djelatnost u relevantnoj mreži.

## Amandman 24

### Prijedlog Direktive

## Uvodna izjava 17.a (nova)

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

***(17a) Agencija bi zajedno sa stručnjacima iz sektora trebala razviti zajedničku sigurnosnu metodu za utvrđivanje ključnih komponenti sigurnosti uzimajući u obzir iskustvo zrakoplovnog sektora.***

## Amandman 25

### Prijedlog Direktive Uvodna izjava 18.

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

(18) U pogledu organizacije, pravne strukture i odlučivanja nacionalna tijela nadležna za sigurnost trebala bi biti potpuno neovisna o željezničkom prijevozniku, upravitelju infrastrukture, podnositelju zahtjeva *i* tijelu za nabavu. Svoje zadaće trebala **bi** izvršavati na otvoren i nediskriminacijski način te surađivati s Agencijom kako bi uspostavili jedinstveno željezničko područje i uskladili svoja mjerila u procesu odlučivanja. Kako bi se povećala učinkovitost, dvije države članice ili više njih mogu odlučiti da će udružiti osoblje i **izvore** svojih nacionalnih tijela nadležnih za sigurnost.

(18) U pogledu organizacije, pravne strukture i odlučivanja nacionalna tijela nadležna za sigurnost trebala bi biti potpuno neovisna o željezničkom prijevozniku, upravitelju infrastrukture, podnositelju zahtjeva **ili** tijelu za nabavu. Svoje **bi** zadaće trebala izvršavati na otvoren i nediskriminacijski način te surađivati s Agencijom kako bi uspostavili jedinstveno željezničko područje **s visokom razinom sigurnosti** i uskladili svoja mjerila u procesu odlučivanja. Kako bi **ispunila svoje zadatke, nacionalna tijela nadležna za sigurnost moraju imati dovoljno proračunskih sredstava i kvalitetno obučenog osoblja. Kako bi** se povećala učinkovitost, dvije države članice ili više njih mogu odlučiti da će udružiti osoblje i **sredstva** svojih nacionalnih tijela nadležnih za sigurnost.

## Amandman 26

### Prijedlog Direktive Uvodna izjava 18.a (nova)

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

***(18a) Kako bi stvorila jedinstveni europski željeznički prostor i poboljšala sigurnost željeznice, neophodno je uvođenje jedinstvenog rješenja o sigurnosti. To iziskuje jasnu raspodjelu zadataka i zaduženja između Agencije i nacionalnih tijela nadležnih za sigurnost. Agencija bi trebala postati kontaktno mjesto za rješenja o sigurnosti u Uniji primjenjujući dragocjeno stručno znanje, lokalno znanje i iskustvo nacionalnih tijela nadležnih za sigurnost. Trebala bi prenijeti posebne zadatke i zaduženja nacionalnim tijelima za sigurnost na temelju ugovornih sporazuma iz Uredbe [...] [Uredba o Europskoj agenciji za željeznice], ali imati isključivu nadležnost da izdaje, obnavlja, mijenja ili stavlja izvan snage rješenja o sigurnosti kako za željezničke prijevoznike tako i za upravitelje infrastrukture.***

## **Amandman 27**

### **Prijedlog Direktive**

#### **Uvodna izjava 19.a (nova)**

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

***(19a) Poštovanje pravila o vremenu rada, vožnje i razdobljima odmora za strojovođe i osoblje vlakova koje obavlja zadatke vezane uz sigurnost ključno je za sigurnost željeznice i pošteno natjecanje. Nacionalna tijela nadležna za sigurnost trebala bi biti zadužena za provođenje i provjeravanje primjene tih pravila, a također prekogranično poslovanje. Agencija bi trebala razviti uređaj za primjenu u vlaku koji registrira razdoblja vožnje i odmora strojovođa. Nacionalna tijela nadležna za sigurnost trebala bi imati nadležnost prekograničnog praćenja***

## **Amandman 28**

### **Prijedlog Direktive**

#### **Uvodna izjava 20.**

*Tekst koji je predložila Komisija*

(20) Ozbiljne željezničke nesreće su rijetke. Međutim one mogu imati razorne posljedice i mogu biti razlog za zabrinutost javnosti u vezi sa sigurnosti željezničkog sustava. Stoga sve takve nesreće trebalo **bi** istražiti sa stajališta sigurnosti kako bi se izbjeglo njihovo ponavljanje, a rezultate **istraga treba** objaviti. Druge nesreće i poremećaji također bi trebali biti predmetom istraga o sigurnosti kad bi mogli biti važni pretkazivači ozbiljnih nesreća.

*Izmjena*

(20) Ozbiljne željezničke nesreće su rijetke. Međutim one mogu imati razorne posljedice i mogu biti razlog za zabrinutost javnosti u vezi sa sigurnosti željezničkog sustava. Stoga **bi** sve takve nesreće trebalo istražiti sa stajališta sigurnosti kako bi se izbjeglo njihovo ponavljanje, a rezultate **istraživanja trebalo bi** objaviti **i uključiti u redovna izvješća**. Druge nesreće i poremećaji također bi trebali biti predmetom istraga o sigurnosti kad bi mogli biti važni pretkazivači ozbiljnih nesreća. **Kako bi utvrdili takve pretkazivače, željeznički prijevoznici i upravitelji infrastrukture uspostavljaju „kulturu pravičnosti” kao što je utvrđeno u članku 3.**

## **Amandman 29**

### **Prijedlog Direktive**

#### **Uvodna izjava 20.a (nova)**

*Tekst koji je predložila Komisija*

**(20a) Sustav sigurnosti u željezničkom prometu temelji se na povratnim informacijama i poukama naučenima iz nesreća i poremećaja koji iziskuju strogu primjenu pravila o povjerljivosti kako bi se i u budućnosti osigurala dostupnost dragocjenih izvora informacija. U tom bi smislu trebalo na odgovarajući način zaštititi osjetljive informacije o sigurnosti.**

*Izmjena*

## **Amandman 30**

### **Prijedlog Direktive Uvodna izjava 20.b (nova)**

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

***(20b) Nesreća zadire u određen broj različitih javnih interesa, kao što je potreba za sprečavanjem budućih nesreća i dobro pravosuđe. Ti interesi nadilaze pojedinačne interese umiješanih stranaka i određeni događaj o kojem je riječ. Potrebno je skrbiti o pravoj ravnoteži među svim interesima kako bi se osigurao opći javni interes.***

## **Amandman 31**

### **Prijedlog Direktive Uvodna izjava 21.a (nova)**

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

***(21a) Željeznički sektor trebao bi isto tako promicati nerepresivno okruženje koje bi olakšalo spontano izvješćivanje o događajima i na taj način pridonijelo načelu „kulture pravičnosti”.***

## **Amandman 32**

### **Prijedlog Direktive Uvodna izjava 21.b (nova)**

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

***(21b) Za sprečavanje nesreća i poremećaja važno je što brže pružanje važnih informacija, među ostalim osobito izvješća i sigurnosnih preporuka koji proizlaze iz istraga koje se odnose na sigurnost.***

## Amandman 33

### Prijedlog Direktive Uvodna izjava 21.c (nova)

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

*(21c) U željezničkom sektoru teško je nakon nesreće identificirati žrtve i kontaktirati osobe i/ili članove obitelji jer u načelu pružatelj usluga ne poznaje identitet žrtava. Međutim, u nekim bi željezničkim službama Unije, u kojima je obavezna rezervacija unaprijed ili se sigurnosna kontrola provodi prije ukrcaja putnika u vlak, bilo primjereno da pružatelji usluga imaju popis putnika i posade u vlaku isključivo za potrebe brze komunikacije s članovima obitelji i/ili osobama za kontakt. Agencija bi stoga trebala biti obvezna razviti sustave za uvrštavanje takvih informacija u putničke sustave za rezervaciju. Nacionalne agencije isto tako moraju izraditi planove za slučaj opasnosti kojima se osigurava djelovanje hitnih službi, planove za pristup i pomoć na mjestu nesreće te planove za pružanje skrbi unesrećenima. Agencija će biti u mogućnosti surađivati i pomoći u sastavljanju tih planova, uzimajući u obzir najbolju praksu. Pružatelji usluga bi također trebali imati plan za pomoć žrtvama.*

## Amandman 34

### Prijedlog Direktive Uvodna izjava 22.

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

(22) Kako bi se povećala učinkovitost

(22) Kako bi se povećala učinkovitost

aktivnosti istražnog tijela i kako bi mu se pomoglo u obavljanju njegovih dužnosti, istražno tijelo **trebalo** bi imati pravodoban pristup mjestu nesreće, po potrebi u dobroj suradnji s pravosudnim tijelom. Izvješća o istragama i svi nalazi i preporuke pružaju ključne informacije za daljnje poboljšanje sigurnosti željeznice i trebali bi biti na raspolaganju javnosti na razini Unije. Adresati trebali bi djelovati prema sigurnosnim preporukama te o aktivnostima povratno izvijestiti istražno tijelo.

aktivnosti istražnog tijela i kako bi mu se pomoglo u obavljanju njegovih dužnosti, istražno tijelo **i, ako to zatraži, Agencija trebali** bi imati pravodoban pristup mjestu nesreće, po potrebi u dobroj suradnji s pravosudnim tijelom. **Sve uključene strane, također Agencija, trebale bi dostaviti sve relevantne informacije potrebne istražnom tijelu radi provođenja njegovih aktivnosti.** Izvješća o istragama i svi nalazi i preporuke pružaju ključne informacije za daljnje poboljšanje sigurnosti željeznice i trebali bi biti na raspolaganju javnosti na razini Unije. Adresati trebali bi djelovati prema sigurnosnim preporukama te o aktivnostima povratno izvijestiti istražno tijelo.

## Amandman 35

### Prijedlog Direktive Uvodna izjava 25.

*Tekst koji je predložila Komisija*

(25) Kako bi se dopunili i izmijenili neki dijelovi ove Direktive koji nisu ključni, Komisiji bi u skladu s člankom 290. Ugovora trebalo delegirati ovlast za donošenje akata u vezi sa zajedničkim sigurnosnim metodama i njihovom revizijom te revizijom zajedničkih sigurnosnih pokazatelja i zajedničkih sigurnosnih ciljeva. Od posebne je važnosti da Komisija u okviru **svoje**ga pripremnog rada **održi** odgovarajuća savjetovanja, uključujući i ona na stručnoj razini. Pri pripremi i izradi delegiranih akata Komisija bi trebala osigurati da se relevantni dokumenti istovremeno, pravovremeno i primjereno dostave Europskom parlamentu i Vijeću.

*Izmjena*

(25) Kako bi se dopunili i izmijenili neki dijelovi ove Direktive koji nisu ključni, Komisiji bi u skladu s člankom 290. Ugovora trebalo delegirati ovlast za donošenje akata u vezi sa zajedničkim sigurnosnim metodama i njihovom revizijom te revizijom zajedničkih sigurnosnih pokazatelja i zajedničkih sigurnosnih ciljeva. Od posebne je važnosti da Komisija u okviru **svog** pripremnog rada **provodi** odgovarajuća savjetovanja, uključujući i ona na stručnoj razini, **sa socijalnim partnerima i posebice s nacionalnim tijelima nadležnima za sigurnosti.** Pri pripremi i izradi delegiranih akata Komisija bi trebala osigurati da se relevantni dokumenti istovremeno, pravovremeno i primjereno dostave Europskom parlamentu i Vijeću.

## Amandman 36

### Prijedlog Direktive

#### Članak 1. – stavak 1. – uvodni dio

*Tekst koji je predložila Komisija*

Ovom se Direktivom utvrđuju odredbe za osiguranje razvoja i **unapređenje** sigurnosti na željeznicama Unije te olakšanje pristupa tržištu **usluga** željezničkog prijevoza s pomoću:

*Izmjena*

Ovom se Direktivom utvrđuju **minimalne** odredbe, **povrh kojih države članice mogu samo donositi zakone u skladu s člankom 8.**, za osiguranje razvoja i **daljnjeg unapređenja** sigurnosti na željeznicama Unije te olakšanje pristupa tržištu **za usluge** željezničkog prijevoza s pomoću:

## Amandman 37

### Prijedlog Direktive

#### Članak 1. – točka c

*Tekst koji je predložila Komisija*

(c) razvijanja zajedničkih sigurnosnih ciljeva i zajedničkih sigurnosnih metoda, imajući u vidu **postupno uklanjanje potrebe za nacionalnim pravilima**;

*Izmjena*

(c) razvijanja zajedničkih sigurnosnih ciljeva i zajedničkih sigurnosnih metoda imajući u vidu **veće usklađivanje nacionalnih pravila na visokoj razini sigurnosti**;

## Amandman 38

### Prijedlog Direktive

#### Članak 1. – točka ea (nova)

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

**(ea) uvođenja jedinstvenog rješenja o sigurnosti koje je važeće i priznato u svim državama članicama unutar navedenih područja upotrebe;**



## Amandman 39

### Prijedlog Direktive

#### Članak 1. – točka eb (nova)

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

**(eb) traženja od Agencije da objavi smjernice o sigurnosti željeznica i o izdavanju rješenja o sigurnosti, uključujući popis primjera dobrih praksi, posebno za prekogranični prijevoz.**

## Amandman 40

### Prijedlog Direktive

#### Članak 2. – stavak 2. – točka a

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

(a) podzemne željeznice, tramvaji i drugi sustavi lake željeznice;

(a) podzemne željeznice, tramvaji, **sustavi tramvaj-vlak** i drugi sustavi lake željeznice;

*(DE translators - please ensure that, in German, the above is rendered as in AM 131:  
„Untergrundbahn-, Straßenbahn- sowie Stadtbahnsysteme“)*

## Amandman 41

### Prijedlog Direktive

#### Članak 2. – stavak 3. – točka ba (nova)

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

**(ba) laku željezničku infrastrukturu koju povremeno koriste klasična željeznička vozila u operativnim uvjetima za sustave lake željeznice, ako je takvo korištenje od strane takvih vozila potrebno jedino u svrhe povezivosti;**

## Amandman 42

### Prijedlog Direktive

#### Članak 2. – stavak 3. – točka bb (nova)

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

*(bb) željezničko vozilo koje je ostalo bez dozvole te ga se premiješta u određeni terminal ili na određenu lokaciju kako bi mu se mogla izdati nova dozvola.*

## Amandman 43

### Prijedlog Direktive

#### Članak 3. – točka a

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

(a) „željeznički sustav” je željeznički sustav Unije kako je definiran u članku 2. Direktive [xx o interoperabilnosti željezničkog sustava];

(a) „željeznički sustav **Unije**” je **konvencionalan** željeznički sustav Unije **i sustav željeznica velike brzine**, kako je definiran u članku 2. Direktive [xx o interoperabilnosti željezničkog sustava];

## Amandman 44

### Prijedlog Direktive

#### Članak 3. – točka b

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

(b) „upravitelj infrastrukture” je upravitelj infrastrukture kako je definiran u članku 2. Direktive **2001/14/EZ**<sup>14</sup>;

(b) „upravitelj infrastrukture” je upravitelj infrastrukture kako je definiran u članku 3. Direktive **2012/34/EU Europskog parlamenta i Vijeća**<sup>14</sup>;

---

SL L 75, 15.3.2001., str. 29.

---

<sup>14</sup>Direktiva 2012/34/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 21. studenog 2012. o uspostavi jedinstvenog Europskog željezničkog prostora (SL L 343, 14.12.2012., str.32.).

## Amandman 45

### Prijedlog Direktive Članak 3. – točka c

*Tekst koji je predložila Komisija*

(c) „željeznički prijevoznik” je željeznički prijevoznik kako je definiran u članku 2. Direktive **2001/14/EZ** i bilo koje drugo javno ili privatno poduzeće čija je djelatnost prijevoz robe i/ili putnika željeznicom, pri čemu to poduzeće mora osigurati vuču, uključujući poduzeća koja osiguravaju samo vuču;

*Izmjena*

(c) „željeznički prijevoznik” je željeznički prijevoznik kako je definiran u članku 3. Direktive **2012/34/EU** i bilo koje drugo javno ili privatno poduzeće čija je djelatnost prijevoz robe i/ili putnika željeznicom, pri čemu to poduzeće mora osigurati vuču, uključujući poduzeća koja osiguravaju samo vuču;

## Amandman 46

### Prijedlog Direktive Članak 3. – točke ca i cb (nove)

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

***(ca) „područje uporabe” znači mrežu ili mreže unutar države članice ili skupine država članica na kojima prijevozničko poduzeće namjerava poslovati;***

***(cb) „izolirana mreža” znači željeznička mreža države članice, ili njezin dio, sa širinom kolosijeka od 1520 mm, koja je zemljopisno ili tehnički odvojena od europske mreže standardne nominalne širine (1435 mm – dalje u tekstu „standardna širina”) i koja je zajedno s trećim zemljama dobro integrirana u željezničku mrežu širine kolosijeka od 1520 mm, ali koja je izolirana od standardne mreže Unije.***

## Amandman 47

### Prijedlog Direktive Članak 3. – točka f

*Tekst koji je predložila Komisija*

**(f) „zajedničke sigurnosne metode (CSM-ovi)“ su metode kojima se opisuje ocjena razine sigurnosti i postizanje sigurnosnih ciljeva te sukladnost s drugim sigurnosnim zahtjevima;**

*Izmjena*

*(Ne odnosi se na hrvatsku verziju.)*

#### **Amandman 48**

##### **Prijedlog Direktive**

##### **Članak 3. – točka fa (nova)**

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

**(fa) „zajednički sigurnosni pokazatelji“ (CSI-jevi) znače zajednički skup podataka o sigurnosti željeznica koji su prikupljeni kako bi se olakšalo praćenje stanja sigurnosti na željeznici i postizanje zajedničkih sigurnosnih ciljeva (CST-ova);**

#### **Amandman 49**

##### **Prijedlog Direktive**

##### **Članak 3. – točka h**

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

(h) „nacionalna pravila” **su** sva obvezujuća pravila koja sadrže sigurnosne zahtjeve za željeznicu ili tehničke zahtjeve postavljene na razini države članice i koja su primjenjiva na **željezničke prijevoznike**, bez obzira na tijelo koje ih izdaje;

(h) „nacionalna pravila” **znače** sva obvezujuća pravila **koje je prijavila država članica i** koja sadrže sigurnosne zahtjeve za željeznicu, **operativne** ili tehničke zahtjeve postavljene na razini države članice i koja su primjenjiva na **sudionike u željezničkom prijevozu**, bez obzira na tijelo koje ih izdaje;

#### **Amandman 50**

##### **Prijedlog Direktive**

##### **Članak 3. – točka i**

*Tekst koji je predložila Komisija*

(i) „sustav upravljanja sigurnošću” **znači** organizaciju i **rješenja koja** uspostavlja upravitelj infrastrukture ili željeznički prijevoznik radi osiguravanja sigurnog upravljanja svojom djelatnošću;

*Izmjena*

(i) „sustav upravljanja sigurnošću” **podrazumijeva** organizaciju i **postupke koje** uspostavlja upravitelj infrastrukture ili željeznički prijevoznik radi osiguravanja sigurnog upravljanja svojom djelatnošću;

## **Amandman 51**

### **Prijedlog Direktive Članak 3. – točka k**

*Tekst koji je predložila Komisija*

(k) „nesreća” je neželjen ili nenamjeravan iznenadni događaj ili specifičan niz takvih događaja koji **imaju** štetne posljedice; nesreće se dijele na sljedeće kategorije: sudare, iskliznuća iz tračnica, nesreće na željezničko-cestovnim prijelazima, nesreće s ljudskim žrtvama uzrokovane željezničkim vozilima u pokretu, požare i druge;

*Izmjena*

(k) „nesreća” je neželjen ili nenamjeravan iznenadni događaj ili specifičan niz takvih događaja koji **ima** štetne posljedice; nesreće se dijele na sljedeće kategorije: sudare, iskliznuća iz tračnica, nesreće na željezničko-cestovnim prijelazima, nesreće s ljudskim žrtvama, **uključujući osobe koje nisu obuhvaćene definicijom putnika**, uzrokovane željezničkim vozilima u pokretu, **također na ranžirnim kolodvorima i tijekom radova na održavanju tračnica**, požare i druge;

## **Amandman 52**

### **Prijedlog Direktive Članak 3. – točka na (nova)**

*Tekst koji je predložila Komisija*

**(na) „Praktično izvedivo”, kad se odnosi na svaku aktivnost, znači da predmetna aktivnost na temelju analize troškova i koristi ne dovodi do neravnomjerne raspodjele u pogledu troškova i/ili vremenskog okvira za provedbu vezano za sigurnosni cilj koji treba ostvariti;**

## Amandman 53

### Prijedlog Direktive

#### Članak 3. – točka nb (nova)

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

***(nb) „Druge stranke” znači sve stranke koje provode vanjske aktivnosti na sučeljima sa željezničkim sustavom koje mogu stvoriti rizike s izravnim učinkom na rad i koje moraju kontrolirati upravitelji infrastrukture i željeznički prijevoznici;***

## Amandman 54

### Prijedlog Direktive

#### Članak 3. – točka pa (nova)

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

***(pa) „prekogranični željeznički sustavi” znače željeznički sustavi koji pružaju usluge prijevoza između najbližih gradskih čvorova na svakoj strani granice;***

## Amandman 55

### Prijedlog Direktive

#### Članak 3. – točka s

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

(s) „vlasnik” je osoba ili subjekt koji je, s obzirom na to da je vlasnik vozila, kao takav registriran u ***nacionalnom registru*** vozila iz članka 43. Direktive xx o interoperabilnosti željezničkog sustava;

(s) „vlasnik” je osoba ili subjekt koji je, s obzirom na to da je vlasnik vozila, kao takav registriran u ***registrima*** vozila iz članka 43. ***i članka 43.a*** Direktive xx o interoperabilnosti željezničkog sustava;

## Amandman 56

### Prijedlog Direktive Članak 3. – točka u

*Tekst koji je predložila Komisija*

(u) „vozilo” je željezničko vozilo s vučom **pogonom** ili bez **nje** koje je prikladno za kretanje na **vlastitim** kotačima po željezničkoj pruzi **u nepromjenjivom ili promjenjivom sastavu**. Vozilo se sastoji od jednoga strukturnog i funkcionalnog podsustava ili od više njih;

*Izmjena*

(u) „vozilo” je željezničko vozilo s vučom ili bez **njega** koje je prikladno za kretanje na kotačima po željezničkoj pruzi. Vozilo se sastoji od jednoga strukturnog i funkcionalnog podsustava ili od više njih;

## Amandman 57

### Prijedlog Direktive Članak 3. – točka v

*Tekst koji je predložila Komisija*

(v) „proizvođač” je svaka fizička ili pravna osoba koja proizvodi interoperabilni sastavni dio ili podsustav, odnosno za koju je te komponente dizajnirao ili proizveo netko drugi, i koja ih stavlja na tržište pod vlastitim imenom ili zaštitnim znakom;

*Izmjena*

(v) „proizvođač” je svaka fizička ili pravna osoba koja proizvodi interoperabilni sastavni dio, **komponente** ili podsustav odnosno za koju je te komponente dizajnirao ili proizveo netko drugi, i koja ih stavlja na tržište pod vlastitim imenom ili zaštitnim znakom;

## Amandman 58

### Prijedlog Direktive Članak 3. – točka xa (nova)

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

**(xa) „istovarivač” je poduzeće koje istovaruje kontejner iz vagona ili istovaruje pakiranu robu iz vagona ili kontejnera ili iskrcava robu iz cisterne, vagona ili kontejnera;**

## **Amandman 59**

### **Prijedlog Direktive Članak 3. – točka ya (nova)**

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

*(ya) „kultura pravičnosti” je postupak koji se mora uspostaviti radi aktivnog poticanja osoblja na prijavljivanje nesreća, poremećaja i izbjegnutih nesreća vezanih uz sigurnost, pri čemu je osoblje i dalje odgovorno za svjesna kršenja dužnosti i grubi nemar. Takvi pojedinci ne bi trebali podlijetati kazni ili diskriminaciji zbog nenamjernih pogreški ili otkrivanja takvih informacija. Kultura pravičnosti omogućava željezničkoj industriji da izvuče pouke iz nesreća, poremećaja i izbjegnutih nesreća te stoga unaprijedi sigurnost radnika i putnika na željeznici;*

## **Amandman 60**

### **Prijedlog Direktive Članak 3. – točka yb (nova)**

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

*(yb) „primatelj” znači svaka fizička ili pravna osoba koja je navedena kao primatelj u zapisu o pošiljci i koja prima robu i zapis o pošiljci;*

## **Amandman 61**

### **Prijedlog Direktive Članak 3. – točka yc (nova)**



**(yc) „prijevoznik” znači svako poduzeće s kojim je pošiljatelj ili putnik sklopio ugovor o prijevozu ili jedan od uzastopnih prijevoznika koji ima obvezu na temelju tog ugovora;**

## Amandman 62

### Prijedlog Direktive

#### Članak 4.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

Uloga sudionika u željezničkom sustavu u razvoju i poboljšanju sigurnosti na željeznici

1. Države članice i Agencija osiguravaju **općenito** održavanje sigurnosti željeznice i, kad je to praktično izvedivo, njezino stalno poboljšavanje, uzimajući u obzir razvoj zakonodavstva Unije i tehnički i znanstveni napredak, pri čemu prednost ima sprečavanje ozbiljnih nesreća.

2. Države članice osiguravaju da odgovornost za siguran rad željezničkog sustava i nadzor nad rizicima koji su s time povezani leži na upraviteljima infrastrukture i željezničkim prijevoznicima koji se obvezuju da će:

- a) provoditi potrebne mjere za nadzor nad rizikom, uzajamno surađujući ako je potrebno,
- b) primjenjivati pravila Unije i nacionalna pravila,

Uloga sudionika u željezničkom sustavu u razvoju i poboljšanju sigurnosti na željeznici

1. Države članice i Agencija osiguravaju **u okviru svojih nadležnosti** održavanje sigurnosti željeznice i, kad je to praktično izvedivo, njezino stalno poboljšavanje, uzimajući u obzir **utjecaj ljudskih čimbenika**, razvoj zakonodavstva Unije i **međunarodnog zakonodavstva te** tehnički i znanstveni napredak, pri čemu prednost ima sprečavanje ozbiljnih nesreća.

**Države članice i Agencija osiguravaju da mjere za razvitak i unapređenje sigurnosti željeznice uzimaju u obzir potrebu za sustavnim pristupom.**

2. Države članice **i Agencija** osiguravaju da odgovornost za siguran rad željezničkog sustava i nadzor nad rizicima koji su s time povezani leži na upraviteljima infrastrukture i željezničkim prijevoznicima koji se obvezuju da će:

- (a) provoditi potrebne mjere za nadzor nad rizikom, uzajamno surađujući ako je potrebno,
- (b) primjenjivati pravila Unije i nacionalna pravila,

c) uspostaviti sustave upravljanja sigurnošću u skladu s ovom Direktivom.

Ne dovodeći u pitanje građanskopravnu odgovornost u skladu sa zakonodavstvom država članica, svaki je upravitelj infrastrukture i željeznički prijevoznik odgovoran prema korisnicima, potrošačima, dotičnim radnicima i trećim stranama za svoj dio sustava i njegov siguran rad, uključujući nabavu materijala i ugovaranje usluga. U sustavima upravljanja sigurnošću upravitelja infrastrukture i željezničkih prijevoznika također se uzimaju u obzir rizici povezani s aktivnostima trećih strana.

3. Svaki proizvođač, osoba zadužena za održavanje, **I** posjednik, pružatelj usluga i službe nabave osigurava da su njegova željeznička vozila, postrojenja, pribor i oprema te usluge u skladu s utvrđenim zahtjevima i uvjetima za uporabu, tako da ih željeznički prijevoznik i/ili upravitelj infrastrukture može na siguran način staviti u uporabu.

4. Svi sudionici koji imaju važnu ulogu u osiguravanju sigurnosti provode potrebne mjere za nadziranje rizika, ako je potrebno surađujući s drugima. Osim željezničkih prijevoznika i upravitelja infrastrukture u te sudionike ubrajaju se i:

(a) subjekti nadležni za održavanje vozila;

(b) **pošiljatelji, utovarivači** i punioci koji imaju ulogu u osiguravanju sigurnosti pri utovaru;

(c) proizvođači koji su odgovorni za dizajn i proizvodnju sigurnih željezničkih vozila, dijelova, komponenata ili podsklopova vozila, željezničke infrastrukture, energiju i pružni prometno-upravljački sustav te izdaju preliminarnu dokumentaciju o

(c) uspostaviti sustave upravljanja sigurnošću u skladu s ovom Direktivom.

Ne dovodeći u pitanje građanskopravnu odgovornost u skladu sa zakonodavstvom država članica, svaki je upravitelj infrastrukture i željeznički prijevoznik odgovoran prema korisnicima, potrošačima, dotičnim radnicima i trećim stranama za svoj dio sustava i njegov siguran rad, uključujući nabavu materijala i ugovaranje usluga. U sustavima upravljanja sigurnošću upravitelja infrastrukture i željezničkih prijevoznika također se uzimaju u obzir rizici povezani s aktivnostima trećih strana.

3. Svaki proizvođač, osoba zadužena za održavanje, posjednik, pružatelj usluga i službe nabave osigurava da su njegova željeznička vozila, **objekti**, postrojenja, pribor i oprema te usluge u skladu s utvrđenim zahtjevima i uvjetima za uporabu, tako da ih željeznički prijevoznik i/ili upravitelj infrastrukture može na siguran način staviti u uporabu.

4. Svi sudionici koji imaju važnu ulogu u osiguravanju sigurnosti **u okviru svojih nadležnosti** provode potrebne mjere za nadziranje rizika, ako je potrebno surađujući s drugima, **i snose odgovornost za ispunjavanje vlastitih obveza**. Osim željezničkih prijevoznika i upravitelja infrastrukture u te sudionike ubrajaju se i:

(a) **posjednici i njihov subjekt ili** subjekti nadležni za održavanje vozila;

(b) **utovarivači, istovarivači** i punioci koji imaju ulogu u osiguravanju sigurnosti pri utovaru;

(c) proizvođači koji su odgovorni za dizajn i proizvodnju sigurnih željezničkih vozila, dijelova, komponenata ili podsklopova vozila, željezničke infrastrukture, energiju i pružni prometno-upravljački sustav te izdaju preliminarnu dokumentaciju o

održavanju za određeno vozilo.

5. Svi željeznički prijevoznici, upravitelji infrastrukture i subjekti nadležni za održavanje osiguravaju da njihovi **podizvođači i druge strane** provode mjere za nadziranje rizika. U tu svrhu svaki željeznički prijevoznik, upravitelj infrastrukture i subjekt nadležan za održavanje primjenjuje zajedničke metode za postupke praćenja iz Uredbe (EU) 1078/2012<sup>15</sup>. Njihovi podizvođači primjenjuju ovaj postupak na temelju ugovornih **odredbi**. Željeznički prijevoznici, upravitelji infrastrukture i subjekti nadležni za održavanje otkrivaju svoje ugovorne **odredbe** na zahtjev Agencije ili nacionalnog tijela nadležnog za sigurnost.

6. Bilo koji sudionik u željezničkom sustavu koji otkrije rizik za sigurnost povezan s nedostacima i nesukladnostima u konstrukciji ili s kvarovima tehničke opreme, uključujući opremu strukturnih podsustava, obavještava o takvim rizicima ostale strane kako bi im omogućio da poduzmu sve potrebne korektivne mjere za osiguranje neprekidnoga sigurnog rada željezničkog sustava.

7. U slučaju razmjene vozila među željezničkim prijevoznicima svi sudionici razmjenjuju sve informacije potrebne za siguran rad. Takve informacije uključuju informacije o stanju i povijesti vozila,

održavanju za određeno vozilo.

5. Svi željeznički prijevoznici, upravitelji infrastrukture i subjekti nadležni za održavanje osiguravaju da njihovi **izvođači** provode mjere za nadziranje rizika. U tu svrhu svaki željeznički prijevoznik, upravitelj infrastrukture i subjekt nadležan za održavanje primjenjuje zajedničke metode za postupke praćenja iz Uredbe (EU) 1078/2012<sup>15</sup>. Njihovi podizvođači primjenjuju ovaj postupak na temelju ugovornih **sporazuma**. Željeznički prijevoznici, upravitelji infrastrukture i subjekti nadležni za održavanje otkrivaju svoje ugovorne **sporazume** na zahtjev Agencije ili nacionalnog tijela nadležnog za sigurnost.

6. Bilo koji sudionik u željezničkom sustavu koji otkrije **sustavni** rizik za sigurnost povezan s nedostacima i nesukladnostima u konstrukciji ili s kvarovima tehničke opreme, uključujući opremu strukturnih podsustava, obavještava **u skladu s postupkom usklađenim u cijeloj Uniji**, o takvim rizicima ostale strane **i Agenciji** kako bi im omogućio da poduzmu sve potrebne korektivne mjere za osiguranje neprekidnoga sigurnog rada željezničkog sustava.

**(6a) Države članice, Agencija i svi sudionici u željezničkom sustavu uspostavljaju „kulturu pravičnosti” kojom se osigurava dosljedno izvješćivanje o nesrećama, poremećajima i potencijalnim rizicima za sigurnost. Kako bi se zajamčilo takvo izvješćivanje, države članice uspostavljaju mehanizam kojim se omogućava da se takvo izvješćivanje provodi na osnovi povjerljivosti.**

7. U slučaju razmjene vozila među željezničkim prijevoznicima, svi sudionici razmjenjuju sve informacije potrebne za siguran rad **koristeći se registrom vozila iz članaka 43. do 43.a [Direktive o**

dijelove datoteka o održavanju, sljedivost utovarnih djelatnosti i zapise o pošiljkama. Moraju biti dovoljno detaljne kako bi željezničkom prijevozniku omogućile ocjenu rizika povezanih s radom vozila.

---

<sup>15</sup> SL L 320, 17.11.2012., str. 8.

### Amandman 63

#### Prijedlog Direktive

#### Članak 5. – stavak 1.a (novi)

*Tekst koji je predložila Komisija*

**interoperabilnosti].** Takve informacije uključuju informacije o stanju i povijesti vozila, dijelove datoteka o održavanju, sljedivost utovarnih djelatnosti i **komponenti ključnih za sigurnost kao i** zapise o pošiljkama. Moraju biti dovoljno detaljne kako bi željezničkom prijevozniku omogućile ocjenu rizika povezanih s radom vozila.

---

<sup>15</sup> SL L 320, 17.11.2012., str. 8.

*Izmjena*

***1a. Države članice podržavaju Agenciju u njezinom radu pri praćenju razvoja razine sigurnosti željeznica na razini Unije.***

### Amandman 64

#### Prijedlog Direktive

#### Članak 6. – stavak 1. – točka ca (nova)

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

***(ca) metode za praćenje razvoja sigurnosti na nacionalnoj razini i razini Unije;***

### Amandman 65

#### Prijedlog Direktive

#### Članak 6. – stavak 2. – podstavak 1.

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

Komisija daje mandate Agenciji za izradu nacrtu novih CSM-ova iz stavka 1. točke

Komisija **što je prije moguće** daje mandate Agenciji za izradu nacrtu novih CSM-ova

(d), za reviziju i ažuriranje svih CSM-ova kako bi se uzeo u obzir tehnološki razvoj ili društveni zahtjevi te za davanje odgovarajućih preporuka Komisiji.

iz stavka 1. točke (d), za reviziju i ažuriranje svih CSM-ova kako bi se uzeo u obzir tehnološki razvoj ili društveni zahtjevi te za davanje odgovarajućih preporuka Komisiji.

## Amandman 66

### Prijedlog Direktive

#### Članak 6. – stavak 2. – podstavak 2.

*Tekst koji je predložila Komisija*

Pri izradi nacрта preporuka Agencija uzima u obzir mišljenje korisnika i zainteresiranih strana. Preporukama se prilaže izvješće o rezultatima takvog savjetovanja i izvješće s ocjenom učinka novih CSM-ova koji se usvajaju.

*Izmjena*

Pri izradi nacрта preporuka Agencija uzima u obzir mišljenje korisnika, **nacionalnih tijela nadležnih za sigurnost, socijalnih partnera i drugih** zainteresiranih strana. Preporukama se prilaže izvješće o rezultatima takvog savjetovanja i izvješće s ocjenom učinka novih CSM-ova koji se usvajaju.

## Amandman 67

### Prijedlog Direktive

#### Članak 6. – stavak 3.

*Tekst koji je predložila Komisija*

3. CSM-ovi se revidiraju u redovitim vremenskim razmacima, uzimajući u obzir iskustvo stečeno njihovom primjenom i globalni razvoj sigurnosti u željezničkom prometu te s ciljem očuvanja i, **kad** je to praktično izvedivo, stalnog poboljšanja sigurnosti.

*Izmjena*

3. CSM-ovi se revidiraju u redovitim vremenskim razmacima, uzimajući u obzir iskustvo stečeno njihovom primjenom i globalni razvoj sigurnosti u željezničkom prometu te s ciljem očuvanja i, **sve dok** je to praktično izvedivo, stalnog poboljšanja sigurnosti.

## Amandman 68

### Prijedlog Direktive

#### Članak 6. – stavak 5.

*Tekst koji je predložila Komisija*

5. Države članice donose sve potrebne izmjene svojih nacionalnih sigurnosnih pravila u svjetlu usvajanja i revizija CSM-ova.

*Izmjena*

5. Države članice **odmah** donose sve potrebne izmjene svojih nacionalnih sigurnosnih pravila u svjetlu usvajanja i revizija CSM-ova.

**Amandman 69**

**Prijedlog Direktive**

**Članak 7. – stavak 2.**

*Tekst koji je predložila Komisija*

2. Komisija daje mandat Agenciji za izradu nacрта revidiranih CST-ova i za davanje odgovarajućih preporuka Komisiji.

*Izmjena*

2. Komisija **što je prije moguće** daje mandat Agenciji za izradu nacрта revidiranih CST-ova i za davanje odgovarajućih preporuka Komisiji.

**Amandman 70**

**Prijedlog Direktive**

**Članak 8.**

*Tekst koji je predložila Komisija*

Nacionalna pravila

1. Države članice mogu **donijeti** nova nacionalna pravila samo u sljedećim slučajevima:

- (a) ako pravila koja se odnose na postojeće sigurnosne metode nisu sadržana u CSM-u;
- (b) kao nužnu preventivnu mjeru, posebice nakon nesreće.

Države članice osiguravaju da se **u nacionalnim pravilima** uzima u obzir potreba za sustavnim pristupom.

*Izmjena*

Nacionalna pravila

1. Države članice mogu **sastaviti** nova nacionalna pravila **nakon stupanja na snagu ove Direktive** samo u sljedećim slučajevima:

- (a) ako pravila koja se odnose na postojeće sigurnosne metode nisu sadržana u CSM-u;
- (b) kao nužnu preventivnu mjeru, posebice nakon nesreće.

Države članice osiguravaju da **su nacionalna pravila nediskriminacijska i da se njima** uzima u obzir potreba za sustavnim pristupom.

2. Ako država članica namjerava uvesti novo nacionalno pravilo, nacrt tog pravila prosljeđuje Agenciji i Komisiji preko odgovarajućega računalnog sustava u skladu s člankom 23. Uredbe (EU) br. .../... [Uredba o Agenciji].

3. Ako Agencija smatra da neko nacionalno pravilo, bez obzira na to je li ona obaviještena o njemu ili ne, više nije potrebno ili da je u suprotnosti s CSM-ovima ili nekim drugim zakonodavstvom Unije usvojenim nakon početka primjene toga nacionalnog pravila, primjenjuje se postupak iz članka 22. Uredbe (EU) br. .../... [Uredba o Agenciji].

*Države članice mogu odlučiti ostvariti višu razinu sigurnosti od one utvrđene relevantnim CST-om pod uvjetom da je ta viša razina sigurnosti u potpunosti usklađena s postojećim CST-om.*

2. Ako država članica namjerava uvesti novo nacionalno pravilo, nacrt tog pravila **odmah** prosljeđuje Agenciji i Komisiji preko odgovarajućega računalnog sustava u skladu s člankom 23. Uredbe (EU) br. .../... [Uredba o Agenciji] **i prilaže mu izvješće s ocjenom učinka novog pravila koje je potrebno donijeti. Osim u slučajevima opisanima u točki (b) stavka 1. ta se obavijest daje najmanje tri mjeseca prije planiranog donošenja pravila.**

*Nakon primitka nacрта nacionalnog pravila Agencija pokreće postupak usklađivanja koji uključuje sva nacionalna tijela nadležna za sigurnost kako bi osigurala najviši mogući stupanj usklađenosti u cijeloj Uniji.*

*Novo nacionalno pravilo možda ne ostane na snazi ili stupi na snagu ako mu se Komisija, na preporuku Agencije, suprotstavi uz izjavu o razlozima svog suprotstavljanja.*

3. Ako Agencija smatra da neko nacionalno pravilo, bez obzira na to je li ona obaviještena o njemu ili ne, više nije potrebno ili da je u suprotnosti s CSM-ovima ili nekim drugim zakonodavstvom Unije usvojenim nakon početka primjene toga nacionalnog pravila, primjenjuje se postupak iz članka 22. Uredbe (EU) br. .../... [Uredba o Agenciji].

*Kad je riječ o pitanjima na području osposobljavanja, zdravlja i sigurnosti na radu za željezničke stručnjake zadužene za zadatke ključne za sigurnost, Agencija ovaj stavak može primjenjivati samo ako je predmetno nacionalno pravilo diskriminirajuće i ako višu razinu sigurnosti osigurava CSM ili bilo koje*

4. Države članice osiguravaju da su nacionalna pravila dostupna besplatno i na jeziku koji razumiju sve dotične strane.

5. Nacionalna pravila prijavljena u skladu s ovim člankom ne podliježu postupku prijavljivanja iz Direktive 98/34/EZ.

*drugo zakonodavstvo Unije.*

4. Države članice osiguravaju da su nacionalna pravila, **uključujući ona koja obuhvaćaju sučelja između vozila i mreže**, dostupna besplatno i na **najmanje dva službena jezika Unije**.

5. Nacionalna pravila prijavljena u skladu s ovim člankom ne podliježu postupku prijavljivanja iz Direktive 98/34/EZ.

**5a. Agencija uspostavlja i objavljuje zajedničke smjernice za donošenje novih nacionalnih pravila ili za izmjenu postojećih.**

## Amandman 71

### Prijedlog Direktive

#### Članak 9. – stavak 2. – podstavak 1.

*Tekst koji je predložila Komisija*

2. Sustav upravljanja sigurnošću ispunjava zahtjeve prilagođene karakteru, opsegu i drugim uvjetima za određenu djelatnost. On osigurava nadzor nad svim rizicima povezanim s aktivnošću upravitelja infrastrukture ili željezničkog prijevoznika, uključujući održavanje i opskrbu materijalom te ugovaranje vanjskih usluga. Ne dovodeći u pitanje postojeća nacionalna i međunarodna pravila o odgovornosti, sustav upravljanja sigurnošću također uzima u obzir, kad je to primjereno i razumno, rizike koji proizlaze iz aktivnosti drugih strana.

*Izmjena*

2. Sustav upravljanja sigurnošću ispunjava zahtjeve prilagođene karakteru, opsegu i drugim uvjetima za određenu djelatnost. On osigurava nadzor nad svim rizicima povezanim s aktivnošću upravitelja infrastrukture ili željezničkog prijevoznika, uključujući **propisnu kvalifikaciju i osposobljavanje osoblja kao i** održavanje i opskrbu materijalom te ugovaranje vanjskih usluga. Ne dovodeći u pitanje postojeća nacionalna i međunarodna pravila o odgovornosti, sustav upravljanja sigurnošću također uzima u obzir, kad je to primjereno i razumno, rizike koji proizlaze iz aktivnosti drugih strana. **To znači da upravitelji infrastrukture i željeznički prijevoznici raspolažu postupcima za utvrđivanje potencijalnih rizika koji proizlaze iz vanjskih aktivnosti na sučeljima sa željezničkim sustavom i koja imaju izravan učinak na rad.**



## Amandman 72

### Prijedlog Direktive

#### Članak 9. – stavak 2. – podstavak 2.

*Tekst koji je predložila Komisija*

Komisija **provedbenim** aktima uspostavlja elemente sustava upravljanja sigurnošću. **Ti se** provedbeni akti donose u skladu s postupkom **ispitivanja** iz članka 27. stavka 2.

*Izmjena*

Komisija **delegiranim** aktima uspostavlja elemente sustava upravljanja sigurnošću, **uključujući interno odobrenu i priopćenu sigurnosnu politiku; kvalitativne i kvantitativne sigurnosne ciljeve i postupke za ostvarivanje tih ciljeva; postupke za dostizanje tehničkih i operativnih standarda; postupke ocjenjivanja rizika i provedbu mjera za nadziranje rizika; osposobljavanje osoblja i mjere informiranja; postupke za osiguravanje komunikacije i dokumentiranje informacija povezanih sa sigurnošću; postupke prijavljivanja i analize poremećaja i nesreća te ostalih događaja povezanih sa sigurnošću i razvoja preventivnih mjera; osiguravanje planova za slučaj opasnosti usuglašeni s javnim tijelima; odredbe za unutarnje kontrole sustava upravljanja sigurnošću. Navedeni provedbeni akti donose se u skladu s postupkom iz članka 26.**

## Amandman 73

### Prijedlog Direktive

#### Članak 9. – stavak 2.a (novi)

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

**2a. Kad je riječ o željezničkom osoblju, sustav upravljanja sigurnošću uključuje mjere programa osposobljavanja osoblja i sustava kako bi se osigurala trajna osposobljenost osoblja i primjereno izvršavanje zadataka.**

## Amandman 74

### Prijedlog Direktive Članak 9. – stavak 2.b (novi)

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

**2b. Sustav upravljanja sigurnošću uključuje odredbe za „kulturu pravičnosti” kao što je utvrđeno u članku 3.**

## Amandman 75

### Prijedlog Direktive Članak 9. – stavak 3.

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

3. Sustav upravljanja sigurnošću bilo kojeg upravitelja infrastrukture uzima u obzir učinke različitih željezničkih prijevoznika na mrežu i donosi odredbe kojima se svim željezničkim prijevoznicima omogućuje da rade u skladu s TSI-ovima i nacionalnim pravilima te s uvjetima iz njihova rješenja o sigurnosti. Sustavi upravljanja sigurnošću razvijaju se s ciljem koordinacije postupaka u slučaju nužde koje provodi upravitelj infrastrukture sa svim željezničkim prijevoznicima koji pružaju usluge na njegovoj infrastrukturi.

3. Sustav upravljanja sigurnošću bilo kojeg upravitelja infrastrukture uzima u obzir učinke različitih željezničkih prijevoznika na mrežu i donosi odredbe kojima se svim željezničkim prijevoznicima omogućuje da rade u skladu s TSI-ovima i nacionalnim pravilima te s uvjetima iz njihova rješenja o sigurnosti. Sustavi upravljanja sigurnošću razvijaju se s ciljem koordinacije postupaka u slučaju nužde koje provodi upravitelj infrastrukture sa svim željezničkim prijevoznicima koji pružaju usluge na njegovoj infrastrukturi, **s hitnim službama kako bi se zajamčila brza intervencija službi spašavanja, te sa svakom drugom strankom koja bi u hitnu situaciju mogla biti uključena. Za prekograničnu infrastrukturu i posebno za prekogranične tunele razvijaju se i unapređuju posebni sustavi za upravljanje sigurnošću kako bi se osigurala potrebna koordinacija i pripremljenost nadležnih hitnih službi na obje strane granice.**

## Amandman 76

### Prijedlog Direktive Članak 9. – stavak 3.a (novi)

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

***3a. Upravitelji infrastrukture također uspostavljaju sustav za koordinaciju s upraviteljima u susjednim zemljama s kojima je mreža povezana. Taj sustav uključuje mehanizme informiranja u slučaju nezgoda ili poremećaja na mreži, kašnjenja koja bi mogla omesti prekogranični promet te postupke suradnje za obnovu prometa između dvije infrastrukture, pri čemu se u svakom trenutku jamči sigurnost mreže. Upravitelji infrastrukture u obje zemlje obavještavaju pružatelje usluga, dionike i odgovarajuća nacionalna tijela o svim relevantnim informacijama koje bi mogle utjecati na promet između dvije države.***

## Amandman 77

### Prijedlog Direktive Članak 10.

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

Jedinstveno rješenje o sigurnosti

1. Pristup željezničkoj strukturi odobrava se samo željezničkim prijevoznicima koji imaju jedinstveno rješenje o sigurnosti.
2. Jedinstveno rješenje o sigurnosti izdaje Agencija na temelju dokaza da je željeznički prijevoznik uspostavio svoj sustav upravljanja sigurnošću u skladu s člankom 9. i da ispunjava zahtjeve iz TSI-ova i drugog relevantnog zakonodavstva kako bi se nadzirali rizici i osiguralo

Jedinstveno rješenje o sigurnosti

1. Pristup željezničkoj strukturi odobrava se samo željezničkim prijevoznicima koji imaju jedinstveno rješenje o sigurnosti.
2. Jedinstveno rješenje o sigurnosti izdaje Agencija, ***osim u slučajevima iz stavka 2.a***, na temelju dokaza da je željeznički prijevoznik uspostavio svoj sustav upravljanja sigurnošću u skladu s člankom 9. i da ispunjava zahtjeve iz TSI-ova i drugog relevantnog zakonodavstva ***i svim***

sigurno obavljanje prijevoznih usluga *na* mreži.

*pravilima za pojedine sustave važnima za usluge koje pruža željeznički prijevoznik* kako bi se nadzirali rizici i osiguralo sigurno obavljanje prijevoznih usluga *u* mreži.

*2a. Rješenja o sigurnosti za željezničke prijevoznike koji prometuju isključivo na izoliranoj mreži također može dodijeliti nacionalno tijelo nadležno za sigurnost onih država članica koje posjeduju takvu mrežu. U takvim slučajevima podnositelj zahtjeva može uputiti Agenciji ili nacionalnim tijelima nadležnima za sigurnost država članica o kojima je riječ.*

*Unutar prijelaznog razdoblja iz članka 30. nacionalna tijela nadležna za sigurnost onih država članica koje posjeduju izoliranu mrežu uspostavljaju zajedničke postupke izdavanja rješenja o sigurnosti željeznice i osiguravaju uzajamno priznavanje rješenja o sigurnosti koja izdaju. U slučaju oprečnih odluka nacionalnih tijela nadležnih za sigurnost ili ako uzajamno prihvatljiva odluka ne postoji, Agencija donosi odluku u skladu s člankom 12. Uredbe XXXX [Uredba o Agenciji].*

*Ako do kraja prijelaznog razdoblja utvrđenog člankom 30. ta nacionalna tijela nadležna za sigurnost nisu uspostavila rješenja za zajedničke postupke i uzajamno priznavanje rješenja o sigurnosti, ovlaštenja iz ovog članka dodjeljuje jedino Agencija.*

*Ako su do kraja prijelaznog razdoblja utvrđenog člankom 30. uspostavljena rješenja za zajedničke postupke izdavanja rješenja i uzajamno priznavanje rješenja o sigurnosti, nacionalna tijela nadležna za sigurnost tih država članica koje posjeduju izolirane mreže mogu nastaviti izdavati rješenja o sigurnosti, a podnositelji zahtjeva mogu podnijeti zahtjev za rješenjem o sigurnosti Agenciji ili nacionalnim tijelima nadležnima za sigurnost nakon kraja prijelaznog*

*razdoblja iz članka 30.*

*Deset godina nakon stupanja na snagu ove Direktive Komisija Europskom parlamentu i Vijeću predstavlja izvješće o napretku ostvareno na putu prema uspostavi zajedničkih postupaka i uzajamnog priznavanja rješenja o sigurnosti za izolirane željezničke mreže te prema potrebi podnosi odgovarajuće zakonodavne prijedloge.*

3. U jedinstvenom rješenju o sigurnosti navedeni su vrsta i **opseg** obuhvaćenih željezničkih djelatnosti. Valjano je u cijeloj Uniji **za jednake djelatnosti**.

4. **Tri mjeseca** prije početka pružanja bilo koje nove usluge željeznički prijevoznik dostavlja **relevantnom nacionalnom tijelu nadležnom** za sigurnost dokumentaciju **kojom potvrđuje**:

(a) da će željeznički prijevoznik poštovati operativna pravila, uključujući nacionalna pravila koja su mu bila dostupna u skladu s člankom 8. stavkom 4., i da će ocjenjivati sigurnost svojih djelatnosti, uzimajući u obzir zahtjeve iz Uredbe Komisije (EZ) br. **352/2009**<sup>16</sup> te osiguravajući upravljanje svim rizicima s pomoću svojega sustava za upravljanje sigurnošću i donošenje svih potrebnih mjera za sigurno djelovanje;

(b) da je željeznički prijevoznik usvojio mjere potrebne za suradnju i koordinaciju s upraviteljima infrastrukture u mrežama u kojima namjerava djelovati;

**(c) da je željeznički prijevoznik poduzeo sve potrebne mjere za osiguranje sigurnog pružanja određene usluge;**

(d) da željeznički prijevoznik ima dozvolu izdanu u skladu s Direktivom Vijeća 95/18/EZ<sup>17</sup>;

3. U jedinstvenom rješenju o sigurnosti navedeni su vrsta, **opseg** i **područje izvođenja** obuhvaćenih željezničkih djelatnosti. Valjano je **i priznato** u cijeloj Uniji **ili njezinim dijelovima u skladu s uvjetima koje je utvrdila Agencija**.

4. Prije početka pružanja bilo koje nove usluge **koja nije obuhvaćena rješenjem o sigurnosti** željeznički prijevoznik dostavlja **Agenciji ili, u slučajevima iz stavka 2.a, nacionalnim tijelima nadležnima** za sigurnost  **dodatnu** dokumentaciju **potrebnu kako bi se potvrdilo**:

(a) da će željeznički prijevoznik poštovati operativna pravila, uključujući nacionalna pravila koja su mu bila dostupna u skladu s člankom 8. stavkom 4., i da će ocjenjivati sigurnost svojih djelatnosti, uzimajući u obzir zahtjeve iz Uredbe Komisije (EZ) br. **352/2009** te osiguravajući upravljanje svim rizicima s pomoću svojega sustava za upravljanje sigurnošću i donošenje svih potrebnih mjera za sigurno djelovanje;

(b) da je željeznički prijevoznik usvojio mjere potrebne za suradnju i koordinaciju s upraviteljima infrastrukture u mrežama u kojima namjerava djelovati;

(d) da željeznički prijevoznik ima dozvolu izdanu u skladu s Direktivom Vijeća 95/18/EZ<sup>17</sup>;

(e) da vrsta i **opseg** djelatnosti koje namjerava izvoditi odgovaraju onima koji su navedeni u njegovome jedinstvenom rješenju o sigurnosti.

Ako nacionalno tijelo nadležno za sigurnost sumnja u ispunjavanje jednoga uvjeta ili više njih, od željezničkog prijevoznika zahtijeva dodatne informacije. **Ta razmjena međutim ne smije prouzročiti trenutni prekid ili odgodu početka izvođenja djelatnosti.** Ako nacionalno tijelo nadležno za sigurnost pronađe dokaz o neispunjavanju jednoga uvjeta ili više njih, **predmet podnosi Agenciji koja** poduzima odgovarajuće mjere, uključujući opoziv rješenja.

5. Jedinstveno rješenje o sigurnosti obnavlja se ako željeznički prijevoznik podnosi zahtjev u razmacima ne duljim od pet godina. Ažurira se u cijelosti ili djelomično **uvijek kad** se vrsta ili **opseg** djelatnosti znatno **promijeni**.

Imatelj jedinstvenog rješenja o sigurnosti bez odgode obavještava Agenciju o svim važnim promjenama uvjeta za **jedinstveno** rješenje o sigurnosti. Osim toga obavještava Agenciju uvijek kad se **zaposle** nove kategorije osoblja ili uvedu nove vrste željezničkih vozila.

Agencija može zahtijevati da se jedinstveno rješenje o sigurnosti revidira ako se znatno promijeni pravni okvir za sigurnost.

(e) da vrsta, **opseg** i **područje izvođenja** djelatnosti koje namjerava izvoditi odgovaraju onima koji su navedeni u njegovome jedinstvenom rješenju o sigurnosti.

Ako **Agencija ili, u slučajevima utvrđenima stavkom 2.a,** nacionalno tijelo nadležno za sigurnost sumnja u ispunjavanje jednoga uvjeta ili više njih, od željezničkog prijevoznika zahtijeva dodatne informacije **u skladu s rokovima utvrđenima u članku 11. stavku 1.** Ako **Agencija ili, u slučajevima utvrđenima u stavku 2.a,** nacionalno tijelo nadležno za sigurnost pronađe dokaz o neispunjavanju jednoga uvjeta ili više njih, poduzima odgovarajuće mjere, uključujući **izmjenju, privremeno stavljanje izvan snage ili** opoziv rješenja.

5. Jedinstveno rješenje o sigurnosti obnavlja se ako željeznički prijevoznik podnosi zahtjev u razmacima ne duljim od pet godina. Ažurira se u cijelosti ili djelomično **prije nego što** se vrsta, **opseg** ili **područje izvođenja** djelatnosti znatno **izmijeni**.

Imatelj jedinstvenog rješenja o sigurnosti bez odgode obavještava Agenciju, **ili u slučajevima iz stavka 2.a, nacionalno tijelo nadležno za sigurnost,** o svim važnim promjenama uvjeta za **jedinstveno** rješenje o sigurnosti. Osim toga obavještava Agenciju, **ili u slučajevima iz stavka 2.a, nacionalno tijelo nadležno za sigurnost,** uvijek kad se **zaposlene** nove kategorije osoblja **važnog za sigurnost** ili uvedu nove vrste željezničkih vozila. **U tom se slučaju jednako tako primjenjuju rokovi utvrđeni u stavku 11 točki 1.**

Agencija može zahtijevati da se jedinstveno rješenje o sigurnosti revidira ako se znatno promijeni pravni okvir za sigurnost.

6. Ako nacionalno tijelo nadležno za sigurnost smatra da imatelj jedinstvenog rješenja o sigurnosti više ne ispunjava uvjete za rješenje, zahtijeva od Agencije njegov opoziv. Agencija može opozvati jedinstveno rješenje o sigurnosti navodeći razloge za svoju odluku. Agencija bez odgode obavještava sva nacionalna tijela nadležna za sigurnost o mrežama u kojima djeluje dotični željeznički prijevoznik.

7. Agencija u roku od jednog mjeseca obavještava nacionalna tijela nadležna za sigurnost o izdavanju, obnavljanju, izmjeni ili opozivu jedinstvenog rješenja o sigurnosti. Navodi ime i adresu željezničkog prijevoznika, datum izdavanja, opseg i rok valjanosti rješenja i, u slučaju opoziva, razloge za svoju odluku.

8. Agencija neprestano prati učinkovitost mjera za izdavanje jedinstvenog rješenja o sigurnosti i nadzor koji provode nacionalna tijela nadležna za sigurnost te po potrebi Komisiji daje preporuke za poboljšanje. One mogu uključivati preporuku za CSM koji obuhvaća postupak sustava za upravljanje sigurnošću koji je potrebno uskladiti na razini Unije u skladu s člankom 6. stavkom 1. točkom (d).

6. Ako nacionalno tijelo nadležno za sigurnost smatra da imatelj jedinstvenog rješenja o sigurnosti više ne ispunjava uvjete za rješenje, zahtijeva od Agencije njegov opoziv. Agencija **ili u slučajevima iz stavka 2.a, nacionalno tijelo nadležno za sigurnost** može opozvati jedinstveno rješenje o sigurnosti navodeći razloge za svoju odluku. Agencija, **ili u slučajevima iz stavka 2.a, nacionalno tijelo nadležno za sigurnost**, bez odgode obavještava sva nacionalna tijela nadležna za sigurnost o mrežama u kojima djeluje dotični željeznički prijevoznik.

7. Agencija, **ili u slučajevima iz stavka 2.a, nacionalno tijelo nadležno za sigurnost, u** roku od jednog mjeseca obavještava nacionalna tijela nadležna za sigurnost o izdavanju, obnavljanju, izmjeni ili opozivu jedinstvenog rješenja o sigurnosti. Navodi ime i adresu željezničkog prijevoznika, datum izdavanja, opseg i rok valjanosti rješenja i, u slučaju opoziva, razloge za svoju odluku.

8. Agencija neprestano prati učinkovitost mjera za izdavanje jedinstvenog rješenja o sigurnosti i nadzor koji provode nacionalna tijela nadležna za sigurnost te po potrebi Komisiji daje preporuke za poboljšanje. One mogu uključivati preporuku za CSM koji obuhvaća postupak sustava za upravljanje sigurnošću koji je potrebno uskladiti na razini Unije u skladu s člankom 6. stavkom 1. točkom (d).

**8a. Svaka fizička ili pravna osoba može uložiti žalbu protiv odluke koju je Agencija naslovila na nju u skladu s člancima 12., 16., 17. i 18. Uredbe ... [Uredba o Agenciji] ili zbog nedonošenja odluke u propisanom roku od strane Agencije. Ta se prava također primjenjuju na tijela koja predstavljaju osobe iz članka 34. stavka 2. Uredbe ... [Uredba o**

<sup>16</sup> SL L 108, 29.4.2009., str. 4.

<sup>17</sup> SL L 143, 27.6.1995., str. 70.

<sup>16</sup> SL L 108, 29.4.2009., str. 4.

<sup>17</sup> SL L 143, 27.6.1995., str. 70.

## Amandman 78

### Prijedlog Direktive Članak 11.

#### *Tekst koji je predložila Komisija*

Zahtjevi za izdavanje jedinstvenog rješenja o sigurnosti

1. Zahtjevi za izdavanje jedinstvenog rješenja o sigurnosti podnose se Agenciji. Agencija odlučuje o zahtjevu bez odgode i u svakom slučaju najkasnije **četiri** mjeseca **nakon što su joj dostavljene sve potrebne informacije i dodatne informacije koje je zatražila**. Ako se od podnositelja **zahtjeva traže** dodatne informacije, **on ih dostavlja odmah**.

(2) Agencija osigurava detaljne upute o načinu dobivanja jedinstvenog rješenja o sigurnosti. U uputama navodi sve zahtjeve koji su utvrđeni za potrebe članka 10. stavka 2. i objavljuje sve odgovarajuće dokumente.

3. Upute za podnošenje zahtjeva **u kojima se** opisuju i objašnjavaju **zahtjevi** za jedinstvena rješenja o sigurnosti i navode **dokumenti** koji se moraju dostaviti

#### *Izmjena*

Zahtjevi za izdavanje jedinstvenog rješenja o sigurnosti

1. Zahtjevi za izdavanje jedinstvenog rješenja o sigurnosti podnose se Agenciji. Agencija odlučuje o zahtjevu bez odgode i u svakom slučaju najkasnije **tri** mjeseca **od primitka zahtjeva**. Ako se od podnositelja **molbe zahtijevaju** dodatne informacije, **takve se informacije pruža u razumnom roku koji utvrdi Agencija, a koji ne smije biti dulji od jednog mjeseca, osim ako u iznimnim okolnostima Agencija ne pristane na produženje roka i odobri ga. Negativne odluke propisno se obrazlažu izjavom o razlozima**.

***U slučaju zahtjeva za proširenjem radi djelovanja u još jednoj državi članici Agencija jednako tako donosi odluku u roku od tri mjeseca od primitka tog zahtjeva.***

(2) Agencija osigurava detaljne upute o načinu dobivanja jedinstvenog rješenja o sigurnosti. U uputama navodi sve zahtjeve koji su utvrđeni za potrebe članka 10. stavka 2. i objavljuje sve odgovarajuće dokumente.

3. Upute za podnošenje zahtjeva **koje** opisuju i objašnjavaju **zahtjeve** za jedinstvena rješenja o sigurnosti i navode **dokumente** koji se moraju dostaviti



podnositeljima zahtjeva na raspolaganju *su* besplatno. Nacionalna tijela nadležna za sigurnost surađuju s Agencijom pri širenju takvih informacija.

podnositeljima zahtjeva *su* na raspolaganju besplatno *i na svim službenim jezicima Unije*. Nacionalna tijela nadležna za sigurnost surađuju s Agencijom pri širenju takvih informacija.

## Amandman 79

### Prijedlog Direktive Članak 12.

#### *Tekst koji je predložila Komisija*

Rješenje o sigurnosti za upravitelje infrastrukture

1. Kako bi se omogućilo upravljanje željezničkom infrastrukturom i njezino vođenje, upravitelj infrastrukture dobiva rješenje o sigurnosti od nacionalnog tijela nadležnog za sigurnost u državi članici u kojoj ima poslovni nastan.

2. Rješenje o sigurnosti sadrži potvrdu kojom se potvrđuje prihvatljivost sustava upravljanja sigurnošću upravitelja infrastrukture iz članka 9. koji uključuje postupke i odredbe za ispunjavanje zahtjeva potrebnih za sigurno oblikovanje, održavanje i rad željezničke infrastrukture, uključujući po potrebi održavanje i rad kontrole prometa i sustava signalizacije.

Rješenje o sigurnosti obnavlja se na temelju zahtjeva upravitelja infrastrukture u razmacima od pet godina. Ažurira se u cijelosti ili djelomično uvijek kad se znatno mijenja infrastruktura, signalizacija ili opskrba energijom ili načela njezina rada i

#### *Izmjena*

Rješenje o sigurnosti za upravitelje infrastrukture

1. Kako bi se omogućilo upravljanje željezničkom infrastrukturom i njezino vođenje, upravitelj infrastrukture dobiva rješenje o sigurnosti od nacionalnog tijela nadležnog za sigurnost u državi članici u kojoj ima poslovni nastan. ***U slučaju prekograničnih infrastruktura s jedinstvenim upraviteljem infrastrukture Agencija je nadležna za zadaće utvrđene ovim člankom.***

2. rješenje o sigurnosti sadrži potvrdu kojom se potvrđuje prihvatljivost sustava upravljanja sigurnošću upravitelja infrastrukture iz članka 9. koji uključuje postupke i odredbe za ispunjavanje zahtjeva potrebnih za sigurno oblikovanje, održavanje i rad željezničke infrastrukture, uključujući po potrebi održavanje i rad kontrole prometa i sustava signalizacije ***kao i postupke za postupanje u slučaju ozbiljne nesreće kako bi se zajamčila pomoć u hitnim slučajevima i obnovila sigurnost infrastrukture.***

Rješenje o sigurnosti obnavlja se na temelju zahtjeva upravitelja infrastrukture u razmacima od pet godina. Ažurira se u cijelosti ili djelomično uvijek kad se znatno mijenja infrastruktura, signalizacija ili opskrba energijom ili načela njezina rada i

održavanja. Imatelj rješenja o sigurnosti **bez odgode** obavještava nacionalno tijelo nadležno za sigurnost o svim takvim izmjenama.

Nacionalno tijelo nadležno za sigurnost može zahtijevati da se rješenje o sigurnosti revidira ako se znatno promijeni pravni okvir za sigurnost.

Ako nacionalno tijelo nadležno za sigurnost ustanovi da upravitelj infrastrukture koji ima rješenje o sigurnosti više ne zadovoljava uvjete za rješenje o **sigurnosti**, ono to rješenje opoziva uz obrazloženje svoje odluke.

3. Nacionalno tijelo nadležno za sigurnost **bez odgode donosi odluku o podnesenom** zahtjevu za izdavanje rješenja o sigurnosti **te** u svakom slučaju najkasnije **četiri** mjeseca nakon **što su mu dostavljene sve potrebne informacija i sve** dodatne informacije **koje je zatražilo**.

4. Nacionalno tijelo nadležno za sigurnost u roku od jednog mjeseca obavještava Agenciju o rješenjima o sigurnosti koja su izdana, obnovljena, izmijenjena ili opozvana. U obavijesti navodi ime i adresu upravitelja infrastrukture, datum izdavanja, opseg i rok valjanosti rješenja o sigurnosti te, u slučaju opoziva, obrazloženje svoje odluke.

održavanja. Imatelj rješenja o sigurnosti **odmah** obavještava nacionalno tijelo nadležno za sigurnost **i Agenciju** o svim takvim izmjenama.

Nacionalno tijelo nadležno za sigurnost, **ili u slučaju prekograničnih infrastrukture iz stavka 1. Agencije**, može zahtijevati da se rješenje o sigurnosti revidira ako se znatno promijeni pravni okvir za sigurnost.

Ako nacionalno tijelo nadležno za sigurnost, **ili u slučaju prekograničnih infrastrukture iz stavka 1. Agencije**, ustanovi da upravitelj infrastrukture koji ima rješenje o sigurnosti više ne zadovoljava uvjete za rješenje, ono to rješenje opoziva uz obrazloženje svoje odluke.

3. Nacionalno tijelo nadležno za sigurnost **odlučuje o** zahtjevu za izdavanje rješenja o sigurnosti **bez odgode i** u svakom slučaju najkasnije **tri** mjeseca nakon **primitka zahtjeva**. **Ako se od podnositelja zahtjeva traže** dodatne informacije, **takve se informacije pruža u razumnom roku koji utvrdi nacionalno tijelo nadležno za sigurnost ili Agencija, a koji ne smije biti dulji od jednog mjeseca, osim ako u iznimnim okolnostima nacionalno tijelo nadležno za sigurnost ili Agencija ne pristane na produženje roka i odobri ga. Negativne odluke propisno se obrazlažu.**

**Upute za podnošenje zahtjeva u kojima se opisuju i objašnjavaju zahtjevi za rješenja o sigurnosti i navode dokumenti koji se traže stavljaju se na raspolaganje.**

4. Nacionalno tijelo nadležno za sigurnost u roku od jednog mjeseca obavještava Agenciju o rješenjima o sigurnosti koja su izdana, obnovljena, izmijenjena ili opozvana. U obavijesti navodi ime i adresu upravitelja infrastrukture, datum izdavanja, opseg i rok valjanosti rješenja o sigurnosti te, u slučaju opoziva, obrazloženje svoje odluke.

## Amandman 80

### Prijedlog Direktive

#### Članak 13. – stavak 1. – podstavak 2.

*Tekst koji je predložila Komisija*

Ponuđene usluge uključuju osposobljavanje u vezi s potrebnim poznavanjem trasa, prometnim pravilima i postupcima, sustavom signalizacije i prometno-upravljačkim sustavom te postupcima u slučaju opasnosti koji se primjenjuju na trasama na kojima se promet odvija.

*Izmjena*

Ponuđene usluge uključuju osposobljavanje u vezi s potrebnim poznavanjem trasa, **pružanjem pomoći osobama s invaliditetom**, prometnim pravilima i postupcima, sustavom signalizacije i prometno-upravljačkim sustavom te postupcima u slučaju opasnosti koji se primjenjuju na trasama na kojima se promet odvija.

## Amandman 81

### Prijedlog Direktive

#### Članak 13. – stavak 4.

*Tekst koji je predložila Komisija*

4. Željeznički prijevoznici i upravitelji infrastrukture odgovorni su za razinu osposobljenosti i kvalifikacije svog osoblja koje obavlja rad povezan sa sigurnošću.

*Izmjena*

4. Željeznički prijevoznici i upravitelji infrastrukture odgovorni su za razinu osposobljenosti i kvalifikacije svog osoblja koje obavlja rad povezan sa sigurnošću, **uključujući osoblje u vlaku.**

## Amandman 82

### Prijedlog Direktive

#### Članak 14.

*Tekst koji je predložila Komisija*

#### Održavanje vozila

1. Za svako se vozilo, prije početka njegova stavljanja u funkciju ili upotrebe u mreži, određuje subjekt koji je nadležan za njegovo održavanje te registriran u **nacionalnom registru** vozila u skladu s

*Izmjena*

#### Održavanje vozila

1. Za svako se vozilo, prije početka njegova stavljanja u funkciju ili upotrebe u mreži, određuje subjekt koji je nadležan za njegovo održavanje te registriran u **registrima** vozila u skladu s člankom 43. i

člankom 43. Direktive XX. o interoperabilnosti željezničkog sustava.

2. Željeznički prijevoznik, upravitelj infrastrukture ili posjednik može biti subjekt nadležan za održavanje.

3. Ne dovodeći u pitanje odgovornost željezničkih prijevoznika i upravitelja infrastrukture za sigurno funkcioniranje vlaka kako je utvrđeno člankom 4., subjekt kroz sustav održavanja osigurava da su vozila za čije je održavanje nadležan u sigurnom stanju. U tu svrhu subjekt nadležan za održavanje osigurava održavanje vozila u skladu s:

(a) dokumentacijom za održavanje svakog vozila;

(b) uvjetima koji su na snazi, uključujući pravila održavanja i odredbe koje se odnose na tehničke specifikacije za interoperabilnost (TSI).

Subjekt nadležan za održavanje sam održava vozila ili angažira ugovorne radionice za njihovo održavanje.

4. Kad je riječ o teretnim vagonima, svaki subjekt nadležan za održavanje dobiva rješenje od tijela koje je ovlašteno ili priznato u skladu s Uredbom Komisije (EU) br. 445/2011<sup>19</sup> ili od nacionalnog tijela nadležnog za sigurnost. Proces priznavanja također se temelji na kriterijima neovisnosti, stručnosti i nepristranosti.

Ako je subjekt nadležan za održavanje upravitelj infrastrukture, pridržavanje Uredbe (EU) br. 445/2011 provjerava relevantno nacionalno tijelo nadležno za sigurnost u skladu s postupcima iz članka 12. te se postupanje u skladu s navedenom Uredbom potvrđuje u rješenjima utvrđenima u tim postupcima.

5. Rješenja izdana u skladu sa stavkom 4. valjana su u cijeloj Uniji.

**člankom 43.a** Direktive XX. o interoperabilnosti željezničkog sustava.

2. Željeznički prijevoznik, upravitelj infrastrukture ili posjednik može biti subjekt nadležan za održavanje.

3. Ne dovodeći u pitanje odgovornost željezničkih prijevoznika i upravitelja infrastrukture za sigurno funkcioniranje vlaka kako je utvrđeno člankom 4., subjekt kroz sustav održavanja osigurava da su vozila za čije je održavanje nadležan u sigurnom stanju. U tu svrhu subjekt nadležan za održavanje osigurava održavanje vozila u skladu s:

(a) dokumentacijom za održavanje svakog vozila;

(b) uvjetima koji su na snazi, uključujući pravila održavanja i odredbe koje se odnose na tehničke specifikacije za interoperabilnost (TSI).

Subjekt nadležan za održavanje sam održava vozila ili angažira ugovorne radionice za njihovo održavanje.

4. Kad je riječ o teretnim vagonima, svaki subjekt nadležan za održavanje dobiva rješenje od tijela koje je ovlašteno ili priznato u skladu s Uredbom Komisije (EU) br. 445/2011<sup>19</sup> ili od nacionalnog tijela nadležnog za sigurnost. Proces priznavanja također se temelji na kriterijima neovisnosti, stručnosti i nepristranosti.

Ako je subjekt nadležan za održavanje upravitelj infrastrukture, pridržavanje Uredbe (EU) br. 445/2011 provjerava relevantno nacionalno tijelo nadležno za sigurnost u skladu s postupcima iz članka 12. **ove Direktive** te se postupanje u skladu s navedenom Uredbom potvrđuje u rješenjima utvrđenima u tim postupcima.

5. Rješenja izdana u skladu sa stavkom 4. valjana su **i automatski priznata** u cijeloj Uniji.

*Agencija uspostavlja i objavljuje, a potom bez odgode ažurira registar ovlaštenih subjekata nadležnih za održavanje. On mora biti povezan sa svim nacionalnim registrima vozila ili registrima vozila u skladu sa stavcima 1. do 4. članka 43. i članka 43.a Direktive ... [Direktive o interoperabilnosti].*

*Komisija provedbenim aktima donosi zajedničke specifikacije tog registra koje se odnose na sadržaj, oblik podataka, funkcionalnu i tehničku arhitekturu, način rada i pravila za unošenje i pretraživanje podataka. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 27. stavka 3.*

*5a. Pri izradi nacрта TSI-ja ili izmjeni TSI-ja Agencija usklađuje pravila o minimalnim zahtjevima u vezi s održavanjem kako bi osigurala sigurnost cjelokupnog željezničkog sustava. Ona pritom uzima u obzir različite parametre (upotrebu, starost, materijal, kilometražu, vremenske uvjete, vrstu pruge itd.) koji utječu na trošenje. Poduzeća se mogu nastaviti služiti vlastitim sustavom održavanja pod uvjetom da Agencija smatra da taj sustav pruža jednaku ili višu razinu sigurnosti.*

6. Agencija će do 31. svibnja 2014. ocijeniti sustav izdavanja rješenja subjektima nadležnima za održavanje za teretne vagone te će razmotriti mogućnost proširenja tog sustava na sva vozila i podnijeti izvješće Komisiji.

6. Najkasnije dvije godine nakon stupanja na snagu ove Direktive Agencija ocjenjuje sustav izdavanja rješenja subjektima nadležnima za održavanje za teretne vagone i podnosi izvješće Komisiji. To izvješće sadrži preporuku o tome bi li taj sustav izdavanja rješenja trebalo proširiti na ostale vrste vozila. Komisija zatim poduzima odgovarajuće mjere na temelju te preporuke.

6a. Najkasnije šest mjeseci nakon stupanja na snagu ove Direktive Agencija utvrđuje željezničke komponente koje su ključne za sigurnost željeznica i razvija sustav koji omogućuje praćenje tih komponenti.

7. Komisija *do 24. prosinca 2016. provedbenim aktima* donosi zajedničke uvjete za izdavanje rješenja subjektima nadležnima za održavanje za sva vozila.

*Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 27. stavka 2.*

Sustav izdavanja rješenja za teretne vagone utvrđen Uredbom (EU) br. 445/2011 nastavlja se primjenjivati do donošenja *provedbenih* akata iz prvog podstavka.

---

<sup>19</sup> SL L 122, 11.5.2011., str. 22.

## Amandman 83

### Prijedlog Direktive Članak 16.

*Tekst koji je predložila Komisija*

#### Zadaće

1. Svaka država članica osniva tijelo nadležno za sigurnost. U pogledu organizacije, pravne strukture i odlučivanja to tijelo neovisno je o željezničkom prijevozniku, upravitelju infrastrukture, podnositelju zahtjeva *i* tijelu za nabavu.

2. Nacionalnom tijelu nadležnom za sigurnost povjerene su barem sljedeće zadaće:

(a) odobravanje *i puštanje* u rad energetskih i infrastrukturnih podsustava

7. *Na temelju preporuke Agencije i najkasnije 36 mjeseci nakon stupanja na snagu ove Direktive*, Komisija *delegiranim aktima u skladu s člankom 26.* donosi zajedničke uvjete za izdavanje rješenja subjektima nadležnima za održavanje za sva vozila.

Sustav izdavanja rješenja za teretne vagone utvrđen Uredbom (EU) br. 445/2011 nastavlja se primjenjivati do donošenja *delegiranih* akata iz prvog podstavka.

---

<sup>19</sup> SL L 122, 11.5.2011., str. 22.

*Izmjena*

#### Zadaće

1. Svaka država članica osniva tijelo nadležno za sigurnost. ***Države članice također mogu odlučiti zajednički osnovati tijelo nadležno za sigurnost na njihovim teritorijima.*** U pogledu organizacije, pravne strukture i odlučivanja to tijelo neovisno je o željezničkom prijevozniku, upravitelju infrastrukture, podnositelju zahtjeva *ili* tijelu za nabavu. ***Tijelo raspoloživo potrebnim stručnim znanjem i osobljem kako bi moglo obavljati svoje zadatke. Ono može biti ministarstvo prometa ako zadovoljava zahtjeve za neovisnost utvrđene ovim stavkom.***

2. Nacionalnom tijelu nadležnom za sigurnost povjerene su barem sljedeće zadaće:

(a) odobravanje *puštanja* u rad energetskih i infrastrukturnih podsustava koji čine

koji čine željeznički sustav u skladu s člankom 18. stavkom 2. Direktive XX. o interoperabilnosti željezničkog sustava;

(b) *nadziranje* usklađenosti *interoperabilnih sastavnih dijelova* s osnovnim uvjetima *iz članka* [x.] Direktive [XX.] o interoperabilnosti željezničkog sustava;

(c) dodjeljivanje *europskog* broja vozila u skladu s *člankom 42.* Direktive [XX.] o interoperabilnosti željezničkog sustava;

(d) na zahtjev Agencije, i podržavajući je u tom pitanju, izdavanje, obnavljanje, izmjena i stavljanje izvan snage jedinstvenih rješenja o sigurnosti dodijeljenih u skladu s člankom 10. te provjeravanje jesu li u njima utvrđeni uvjeti i zahtjevi ispunjeni i djeluju li željeznički prijevoznici u skladu sa zahtjevima zakonodavstva Unije ili nacionalnog zakonodavstva;

(e) izdavanje, obnavljanje, izmjena i stavljanje izvan snage rješenja o sigurnosti dodijeljenih u skladu s člankom 12. te provjeravanje jesu li u njima utvrđeni uvjeti i zahtjevi ispunjeni i djeluju li upravitelji infrastrukture u skladu sa zahtjevima zakonodavstva Unije ili nacionalnog zakonodavstva;

(f) praćenje, promicanje i po potrebi provedba i ažuriranje pravnog okvira za sigurnost, uključujući sustav nacionalnih pravila;

(g) nadziranje željezničkih prijevoznika u skladu s Prilogom IV. Uredbi (EU) br. 1158/2010<sup>20</sup> te u skladu s Uredbom (EU) br. 1077/2012<sup>21</sup>;

(h) *nadziranje* ispravnosti registracije

željeznički sustav u skladu s člankom 18. stavkom 2. Direktive XX. o interoperabilnosti željezničkog sustava, *uz iznimku prekograničnih infrastruktura s jednim upraviteljem infrastrukture, za koje je Agencija nadležna za zadaće utvrđene u ovom podstavku;*

(b) *osiguravanje* usklađenosti *komponenti interoperabilnosti* s osnovnim uvjetima *utvrđenima člankom* [x.] Direktive [XX.] o interoperabilnosti željezničkog sustava;

(c) dodjeljivanje *nacionalnog* broja vozila u skladu s *člancima 20.a i 43.* Direktive [XX.] o interoperabilnosti željezničkog sustava;

(d) na zahtjev Agencije i *na temelju ugovornih sporazuma iz Uredbe [Uredba o Europskoj agenciji za željeznice] te* podržavajući je u tom pitanju, izdavanje, obnavljanje, izmjena i stavljanje izvan snage jedinstvenih rješenja o sigurnosti dodijeljenih u skladu s člankom 10. te provjeravanje jesu li u njima utvrđeni uvjeti i zahtjevi ispunjeni i djeluju li željeznički prijevoznici u skladu sa zahtjevima zakonodavstva Unije ili nacionalnog zakonodavstva;

(e) izdavanje, obnavljanje, izmjena i stavljanje izvan snage rješenja o sigurnosti dodijeljenih u skladu s člankom 12. te provjeravanje jesu li u njima utvrđeni uvjeti i zahtjevi ispunjeni i djeluju li upravitelji infrastrukture u skladu sa zahtjevima zakonodavstva Unije ili nacionalnog zakonodavstva;

(f) praćenje, promicanje i po potrebi provedba i ažuriranje pravnog okvira za sigurnost, uključujući sustav nacionalnih pravila;

(g) nadziranje željezničkih prijevoznika u skladu s Prilogom IV. Uredbi (EU) br. 1158/2010<sup>20</sup> te u skladu s Uredbom (EU) br. 1077/2012<sup>21</sup>;

(h) *osiguravanje* ispravnosti registracije

vozila u **nacionalnom** registru vozila te točnosti i ažurnosti podataka u **njemu** koji se odnose na sigurnost.

vozila u **europskom** registru vozila i **nacionalnima** te točnosti i ažurnosti podataka u **tim registrima** koji se odnose na sigurnost;

*(ha) praćenje usklađenosti s pravilima o vremenu rada, vremenu vožnje i razdobljima odmora strojovođa u željezničkim poduzećima i na željezničkim linijama;*

*(hb) praćenje usklađenosti s važećim pravilima o sigurnom održavanju i prometovanju teretnih vagona i ostalih željezničkih vozila;*

*(hc) izrada općenitog plana za slučaj opasnosti za željezničku mrežu koji je obvezan za sve sudionike u željezničkom sustavu i u kojem su detaljno opisane mjere koje treba poduzeti u slučaju ozbiljne nesreće ili opasnosti i njegovo prosljeđivanje Agenciji. Taj plan uključuje:*

*(i) mehanizme i postupke koji jamče učinkovitu komunikaciju između uključenih sudionika, ponajprije između upravitelja infrastrukture, pružatelja usluga željezničkog prijevoza i hitnih službi;*

*(ii) mehanizme za usklađivanje s nacionalnim agencijama susjednih zemalja;*

*(iii) kanale za komuniciranje s obiteljima žrtava nakon teške nesreće kako bi mogle komunicirati s osobljem osposobljenim za različite zadatke;*

*(iv) sustav pružanja skrbi žrtvama nakon nesreće, koji će ih usmjeravati u žalbenim postupcima u okviru zakonodavstva Unije, a osobito Uredbe (EZ) br.1371/2007 Europskog parlamenta i Vijeća<sup>21a</sup>, ne dovodeći pritom u pitanje obveze pružatelja željezničkih usluga. Takva skrb uključuje psihološku pomoć žrtvama nesreće i njihovim obiteljima.*

*Komisija hitno sastavlja mjere u cilju*



3. Nacionalno tijelo nadležno za sigurnost države članice u kojoj željeznički prijevoznik djeluje poduzima nužne mjere za koordinaciju s Agencijom i drugim tijelima nadležnima za sigurnost kako bi osiguralo razmjenu svih ključnih informacija o dotičnom željezničkom prijevozniku, posebno informacija o poznatim rizicima i njegovu stanju sigurnosti. Nacionalno tijelo nadležno za sigurnost također razmjenjuje informacije s drugim relevantnim nacionalnim tijelima nadležnima za sigurnost ako otkrije da željeznički prijevoznik ne poduzima nužne mjere za nadziranje rizika.

Ono Agenciju odmah obavještava o svim razlozima za zabrinutost u pogledu stanja sigurnosti željezničkog prijevoznika koji je pod nadzorom. Agencija poduzima potrebne mjere *iz članka 10. stavka 6.*

4. Zadaće iz stavka 2. ne mogu se prenijeti na upravitelja infrastrukture, željezničkog prijevoznika ili tijelo za nabavu niti se s njima za te zadaće može sklopiti podugovor.

***usklađivanja sadržaja i vrsta planova za slučaj opasnosti provedbenim aktovima iz članka 27. Agencija pomaže i nadzire nacionalna tijela zadužena za sigurnost pri izradi tih planova posvećujući posebnu pozornost željezničkim nesrećama koje utječu na dvije nacionalne mreže ili više njih.***

3. Nacionalno tijelo nadležno za sigurnost države članice u kojoj željeznički prijevoznik djeluje poduzima nužne mjere za koordinaciju s Agencijom i drugim tijelima nadležnima za sigurnost kako bi osiguralo razmjenu svih ključnih informacija o dotičnom željezničkom prijevozniku, posebno informacija o poznatim rizicima i njegovu stanju sigurnosti. Nacionalno tijelo nadležno za sigurnost također razmjenjuje informacije s drugim relevantnim nacionalnim tijelima nadležnima za sigurnost ako otkrije da željeznički prijevoznik ne poduzima nužne mjere za nadziranje rizika.

Ono Agenciju odmah obavještava o svim razlozima za zabrinutost u pogledu stanja sigurnosti željezničkog prijevoznika koji je pod nadzorom. Agencija poduzima potrebne mjere ***kao što je utvrđeno člankom 10. stavkom 6.***

4. Zadaće iz stavka 2. ne mogu se prenijeti na upravitelja infrastrukture, željezničkog prijevoznika ili tijelo za nabavu niti se s njima za te zadaće može sklopiti podugovor.

***4a. Nacionalna tijela nadležna za sigurnost mogu uz pomoć Agencije uspostaviti mehanizme za razmjenu primjera dobre i najbolje prakse.***

***5a. Nacionalna tijela nadležna za sigurnost mogu na dobrovoljnoj osnovi zatražiti od Agencije da provjeri njihov rad. Agencija također može provjeravati nacionalna tijela za sigurnost na vlastitu inicijativu.***

<sup>20</sup> SL L 326, 10.12.2010., str. 11.

<sup>21</sup> SL L 320, 17.11.2012., str. 3.

<sup>20</sup> SL L 326, 10.12.2010., str. 11.

<sup>21</sup> SL L 320, 17.11.2012., str. 3.

<sup>21a</sup> *Uredba (EZ) br. 1371/2007 Europskog parlamenta i Vijeća od 23. listopada 2007. o pravima i obvezama putnika u željezničkom prometu (SL L 315, 3.12.2007., str. 14.).*

## Amandman 84

### Prijedlog Direktive Članak 17.

*Tekst koji je predložila Komisija*

Načela donošenja odluka

1. Nacionalna tijela nadležna za sigurnost obavljaju svoje zadaće na otvoren, nediskriminacijski i transparentan način. Ona posebice svim stranama omogućuju da budu saslušane i da obrazlože svoje odluke.

Ona odmah odgovaraju na upite i *podnesene* zahtjeve te *bez odgađanja upućuju svoje zahtjeve za informacije i donose sve svoje odluke u roku od četiri mjeseca nakon što su sve zatražene informacije bile dostavljene. U bilo kojem trenutku mogu zatražiti tehničku pomoć upravitelja infrastrukture i željezničkih prijevoznika ili drugih kvalificiranih tijela kad obavljaju zadaće navedene u članku 16.*

U bilo kojem trenutku mogu zatražiti tehničku pomoć upravitelja infrastrukture i željezničkih prijevoznika ili drugih kvalificiranih tijela kad obavljaju zadaće navedene u članku 16.

U procesu razvijanja nacionalnog pravnog okvira nacionalno tijelo nadležno za sigurnost savjetuje se sa svim uključenim osobama i zainteresiranim stranama, uključujući upravitelje infrastrukture, željezničke prijevoznike, proizvođače, subjekte nadležne za održavanje, korisnike

*Izmjena*

Načela donošenja odluka

1. Nacionalna tijela nadležna za sigurnost obavljaju svoje zadaće na otvoren, nediskriminacijski i transparentan način. Ona posebice svim stranama omogućuju da budu saslušane i da obrazlože svoje odluke.

Ona odmah odgovaraju na upite i zahtjeve *poštujući pritom rokove utvrđene člankom 11. stavkom 1. te sve obveze utvrđene ugovornim sporazumima sklopljenima s Agencijom.*

U bilo kojem trenutku mogu zatražiti tehničku pomoć upravitelja infrastrukture i željezničkih prijevoznika ili drugih kvalificiranih tijela kad obavljaju zadaće navedene u članku 16.

U procesu razvijanja nacionalnog pravnog okvira nacionalno tijelo nadležno za sigurnost savjetuje se sa svim uključenim osobama i zainteresiranim stranama *i uzima ih u obzir*, uključujući upravitelje infrastrukture, željezničke prijevoznike, proizvođače, subjekte nadležne za

i predstavnike osoblja.

2. Agencija i nacionalna tijela nadležna za sigurnost slobodno provode sve inspekcije i istrage potrebne za obavljanje svojih zadaća *i mora* im se *osigurati* pristup svim relevantnim dokumentima i objektima, postrojenjima i opremi upravitelja infrastrukture i željezničkih prijevoznika.

3. Države članice poduzimaju potrebne mjere kako bi osigurale da odluke koje donese nacionalno tijelo nadležno za sigurnost podliježu sudskoj kontroli.

4. Nacionalna tijela nadležna za sigurnost aktivno razmjenjuju mišljenja i iskustva u okviru mreže koju je uspostavila Agencija radi usklađivanja njihovih kriterija donošenja odluka širom Unije.

5. Opseg suradnje Agencije i nacionalnih tijela nadležnih za sigurnost u svim pitanjima koja se odnose na inspekcije na licu mjesta, povezane s izdavanjem jedinstvenog rješenja o sigurnosti i nadziranjem željezničkih prijevoznika poslije njegova izdavanja, utvrđuje se ugovornim ili drugim *odredbama* između Agencije i nacionalnih tijela nadležnih za sigurnost.

održavanje, korisnike i predstavnike osoblja.

2. Agencija i nacionalna tijela nadležna za sigurnost slobodno provode sve inspekcije, *revizije* i istrage potrebne za obavljanje svojih zadaća *te* im se *osigurava* pristup svim relevantnim dokumentima i objektima, postrojenjima i opremi upravitelja infrastrukture i željezničkih prijevoznika.

3. Države članice poduzimaju potrebne mjere kako bi osigurale da odluke koje donese nacionalno tijelo nadležno za sigurnost podliježu sudskoj kontroli.

4. Nacionalna tijela nadležna za sigurnost aktivno razmjenjuju mišljenja i iskustva u okviru mreže koju je uspostavila Agencija radi usklađivanja njihovih kriterija donošenja odluka širom Unije.

***4a. Nacionalna tijela nadležna za sigurnost podržavaju Agenciju u njezinom radu pri praćenju razvoja razine sigurnosti željeznica na razini Unije.***

5. Opseg suradnje Agencije i nacionalnih tijela nadležnih za sigurnost u svim pitanjima koja se odnose na inspekcije na licu mjesta, povezane s izdavanjem jedinstvenog rješenja o sigurnosti i nadziranjem željezničkih prijevoznika poslije njegova izdavanja, utvrđuje se ugovornim ili drugim *sporazumima* između Agencije i nacionalnih tijela nadležnih za sigurnost ***najkasnije jednu godinu od stupanja na snagu ove Direktive.***

***Tim sporazumima može se obuhvatiti dodjeljivanje zadataka i odgovornosti Agencije nacionalnim tijelima, na primjer provjera i pripremanje dokumentacije, provjera tehničke usklađenosti, obavljanje obilazaka i izrada tehničkih studija u skladu s člankom 69. Uredbe ... [Uredba o Agenciji Europske unije za željeznice].***

***Tim se sporazumima predviđa podjela prihoda razmjerna udjelu svakog***

*sudionika u radnom opterećenju.*

## **Amandman 85**

### **Prijedlog Direktive**

#### **Članak 18. – točka fa (nova)**

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

**(fa) svim tehničkim pregledima  
željezničkih teretnih vagona na  
željezničkim linijama;**

## **Amandman 86**

### **Prijedlog Direktive**

#### **Članak 20. – stavak 2. – uvodni dio**

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

2. Države članice u skladu s važećim zakonodavstvom osiguravaju punu suradnju tijela nadležnih za sudsku istragu te se brinu za to da se istražiteljima u najkraćem mogućem roku osigura:

2. Države članice u skladu s važećim zakonodavstvom osiguravaju punu suradnju tijela nadležnih za sudsku istragu te se brinu za to da se istražiteljima *i Agenciji, ako ona to zatraži*, u najkraćem mogućem roku osigura:

## **Amandman 87**

### **Prijedlog Direktive**

#### **Članak 21. – stavak 2.**

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

2. Istražno tijelo obavlja svoje zadatke neovisno o **organizacijama** navedenima u stavku 1. i mora biti sposobno pribaviti dostatna sredstva za tu svrhu. Njegovim istražiteljima dodjeljuje se status koji im daje potrebna jamstva neovisnosti.

2. Istražno tijelo obavlja svoje zadatke neovisno o **tijelima** navedenima u stavku 1. **ne diskriminirajući pritom nijednu stranu** i mora biti sposobno pribaviti dostatna sredstva za tu svrhu. Njegovim istražiteljima dodjeljuje se status koji im daje potrebna jamstva neovisnosti.

## Amandman 88

### Prijedlog Direktive Članak 21. – stavak 5.a (novi)

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

**5a. Istražna tijela mogu na dobrovoljnoj osnovi zatražiti od Agencije da provjeri njihov rad.**

## Amandman 89

### Prijedlog Direktive Članak 21. – stavak 7. – podstavak 2.

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

Agencija podržava istražna tijela pri obavljanju te zadaće.

Agencija podržava istražna tijela pri obavljanju te zadaće. **Istražna tijela osim toga podržavaju Agenciju u njezinom radu pri praćenju razvoja razine sigurnosti željeznica na razini Unije.**

## Amandman 90

### Prijedlog Direktive Članak 22. – stavak 1. – podstavak 2.

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

Istražna tijela druge države članice pozivaju se da sudjeluju u istrazi uvijek kad je u nesreću ili poremećaj uključen željeznički prijevoznik koji u toj državi članici ima poslovni nastan i dozvolu za obavljanje usluga u željezničkom prijevozu.

Istražna tijela druge države članice **i Agencija** pozivaju se da sudjeluju u istrazi uvijek kad je u nesreću ili poremećaj uključen željeznički prijevoznik koji u toj državi članici ima poslovni nastan i dozvolu za obavljanje usluga u željezničkom prijevozu.

## Amandman 91

### Prijedlog Direktive Članak 22. – stavak 2.

*Tekst koji je predložila Komisija*

2. Za svaku nesreću ili poremećaj tijelo nadležno za istragu osigurava odgovarajuća sredstva koja uključuju potrebna operativna i tehnička stručna znanja za provođenje istrage. Stručna znanja mogu se dobiti unutar samog tijela ili izvan njega, ovisno o vrsti nesreće ili poremećaja koji se istražuje.

## **Amandman 92**

### **Prijedlog Direktive**

#### **Članak 23. – stavak 2. – podstavak 1.**

*Tekst koji je predložila Komisija*

2. Istražno tijelo objavljuje konačno izvješće u najkraćem mogućem **roku i obično** ne kasnije od **12** mjeseci nakon datuma događaja. Izvješće se **zajedno sa sigurnosnim preporukama** dostavlja **relevantnim** stranama **navedenima** u članku 22. stavku 3. kao i dotičnim tijelima i stranama u drugim državama članicama.

## **Amandman 93**

### **Prijedlog Direktive**

#### **Članak 23. – stavak 2. – podstavak 2.**

*Tekst koji je predložila Komisija*

Komisija **provedbenim** aktima utvrđuje sadržaj izvješća o istrazi nesreća i poremećaja. **Ti se provedbeni** akti donose u skladu s postupkom **ispitivanja** iz članka 27. stavka 2.

*Izmjena*

2. Za svaku nesreću ili poremećaj tijelo nadležno za istragu osigurava odgovarajuća sredstva koja uključuju potrebna operativna i tehnička stručna znanja **i dostatna sredstva** za provođenje istrage. Stručna znanja mogu se dobiti unutar samog tijela ili izvan njega, ovisno o vrsti nesreće ili poremećaja koji se istražuje.

*Izmjena*

2. Istražno tijelo objavljuje konačno izvješće **zajedno sa sigurnosnim preporukama** u najkraćem mogućem **vremenu i** ne kasnije od **šest** mjeseci nakon datuma događaja. Izvješće se dostavlja **odgovarajućim** stranama **navedenim** u članku 22. stavku 3. kao i dotičnim tijelima i stranama u drugim državama članicama.

*Izmjena*

Komisija **delegiranim** aktima utvrđuje sadržaj izvješća o istrazi nesreća i poremećaja, **koji obuhvaća sljedeće elemente: sažetak; neposredne činjenice o događaju; zapisi o istragama i ispitivanjima; analize i zaključci.** **Navedeni delegirani** akti donose se u skladu s postupkom iz članka 26.

## Amandman 94

### Prijedlog Direktive Članak 24. – stavak 2.a (novi)

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

***2a. Agencija uspostavlja i upravlja središnjom bazom podataka koja sadrži sve informacije podnesene u vezi s poremećajima i nesrećama. Ta baza podataka uspostavlja se najkasnije do 31. prosinca 2015.***

## Amandman 95

### Prijedlog Direktive Članak 26. – stavak 2.

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

2. Ovlašt za donošenje delegiranih akata iz članka 5. stavka 2. i članka 7. stavka 2. dodjeljuje se Komisiji na ***neodređeno*** razdoblje.

2. Ovlašt za donošenje delegiranih akata iz članka 5. stavka 2., ***članka 7. stavka 2., članka 9. stavka 2., članka 14. stavka 7. i članka 23. stavka 2.*** dodjeljuje se Komisiji na razdoblje ***od pet godina od [datuma stupanja na snagu ove Direktive]. Komisija sastavlja izvješće o delegiranju ovlasti najkasnije devet mjeseci prije isteka tog petogodišnjeg razdoblja. Delegiranje ovlasti automatski se produljuje na razdoblja jednakog trajanja ako se Europski parlament i Vijeće ne usprotive tom produljenju najkasnije tri mjeseca prije isteka svakog od tih razdoblja.***

## Amandman 96

### Prijedlog Direktive Članak 28.

*Tekst koji je predložila Komisija*

Na temelju relevantnih informacija koje daje Agencija Komisija Europskom parlamentu i Vijeću podnosi izvješće o provedbi ove Direktive prije [određeni datum koji unosi OPOCE – **pet godina** nakon datuma stupanja na snagu] i **svakih pet godina** nakon tog datuma.

*Izmjena*

Na temelju relevantnih informacija koje daje Agencija Komisija Europskom parlamentu i Vijeću podnosi izvješće o provedbi ove Direktive prije [određeni datum koji unosi OPOCE – **tri godine** nakon datuma stupanja na snagu] i **svake tri godine** nakon tog datuma.

**Amandman 97**

**Prijedlog Direktive**  
**Članak 30.**

*Tekst koji je predložila Komisija*

Prijelazne odredbe

Prilozi III. i V. Direktivi 2004/49/EZ primjenjuju se do datuma primjene provedbenih akata iz članka 6. stavaka 2. i 3., članka 9. stavka 2., članka 14. stavka 7. te članka 23. stavka 2. ove Direktive.

Do [određeni datum koji unosi OPOCE – **dvije** godine nakon datuma stupanja na snagu] nacionalna tijela nadležna za sigurnost **nastavljaju** izdavati rješenja o sigurnosti u skladu s odredbama Direktive 2004/49/EZ. Ta rješenja o sigurnosti valjana su do datuma isteka njihove valjanosti.

*Izmjena*

Prijelazne odredbe

Prilozi III. i V. Direktivi 2004/49/EZ primjenjuju se do datuma primjene provedbenih akata iz članka 6. stavaka 2. i 3., članka 9. stavka 2., članka 14. stavka 7. te članka 23. stavka 2. ove Direktive.

Do [određeni datum koji unosi OPOCE – **četiri** godine nakon datuma stupanja na snagu] nacionalna tijela nadležna za sigurnost **mogu nastaviti** izdavati rješenja o sigurnosti u skladu s odredbama Direktive 2004/49/EZ **ne dovodeći pritom u pitanje članak 10. stavak 2.a**. Ta rješenja o sigurnosti valjana su do datuma isteka njihove valjanosti.

***Tijekom dodatnog razdoblja od tri godine nakon jednogodišnjeg prijelaznog razdoblja utvrđenog u članku 32. podnositelji zahtjeva mogu podnijeti zahtjev ili Agenciji ili nacionalnom tijelu nadležno za sigurnost. Tijekom tog razdoblja nacionalna tijela nadležna za sigurnost mogu nastaviti izdavati rješenja o sigurnosti u skladu s Direktivom 2004/49/EZ.***



## Amandman 98

### Prijedlog Direktive Članak 32. – stavak 1.

*Tekst koji je predložila Komisija*

1. Države članice donose zakone i druge propise potrebne za usklađivanje s **člancima 2., 3., 4., 8., 10., 16., 18. i 20.** te Prilogom I. najkasnije do [određeni datum koji unosi OPOCE – **dvije** godine nakon datuma stupanja na snagu]. One Komisiji odmah dostavljaju tekst tih odredbi.

*Izmjena*

1. Države članice donose zakone i druge propise potrebne za usklađivanje s **odredbama ove Direktive** najkasnije do [određeni datum koji unosi OPOCE – **jednu godinu** nakon datuma stupanja na snagu]. One Komisiji odmah dostavljaju tekst tih odredbi.

## Amandman 99

### Prijedlog Direktive Članak 33. – stavak 1.

*Tekst koji je predložila Komisija*

Direktiva 2004/94/EZ izmijenjena direktivama navedenima u Dijelu A Priloga II. stavlja se izvan snage od [određeni datum koji unosi OPOCE – **dvije** godine nakon datuma stupanja na snagu] ne dovodeći u pitanje obveze država članica koje se odnose na rokove za prenošenje direktiva navedenih u Dijelu B Priloga II. u nacionalno zakonodavstvo i njihovu provedbu.

*Izmjena*

Direktiva 2004/94/EZ izmijenjena direktivama navedenima u Dijelu A Priloga II. stavlja se izvan snage od [određeni datum koji unosi OPOCE – **četiri** godine nakon datuma stupanja na snagu] ne dovodeći u pitanje obveze država članica koje se odnose na rokove za prenošenje direktiva navedenih u Dijelu B Priloga II. u nacionalno zakonodavstvo i njihovu provedbu.

## Amandman 100

### Prijedlog Direktive Članak 34.

*Tekst koji je predložila Komisija*

Stupanje na snagu

Ova Direktiva stupa na snagu dvadesetog dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije*.

Članci 10. i 11. primjenjuju se od [određeni

*Izmjena*

Stupanje na snagu

Ova Direktiva stupa na snagu dvadesetog dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije*.

Članci 10. i 11. primjenjuju se od [određeni

datum koji unosi OPOCE – *dvije* godine nakon datuma stupanja na snagu].

datum koji unosi OPOCE – *četiri* godine nakon datuma stupanja na snagu] *ne dovodeći u pitanje prijelazne odredbe utvrđene člankom 30.*

## Amandman 101

### Prijedlog Direktive Prilog I. – točka 2. – uvodni dio

*Tekst koji je predložila Komisija*

Ukupan i (prema vlak-kilometrima) relativan broj nesreća *koje* uključuju prijevoz opasnih tvari razvrstan u sljedeće kategorije:

*Izmjena*

Ukupan i (prema vlak-kilometrima) relativan broj nesreća *i poremećaja koji* uključuju prijevoz opasnih tvari razvrstan u sljedeće kategorije:

## Amandman 102

### Prijedlog Direktive Dodatak – točka 1. – podtočka 1.9.

*Tekst koji je predložila Komisija*

1.9. „Nesreće osoba koje *uključuju* željeznička vozila u pokretu” nesreće su koje doživi jedna ili više osoba kada ih udari željezničko vozilo ili predmet koji je pričvršćen na vozilo ili se s njega otkao. Uključene su osobe koje su pale sa željezničkih vozila kao i osobe koje su pale ili su ih udarili nepričvršćeni predmeti tijekom putovanja u vozilima.

*Izmjena*

1.9. „Nesreće osoba koje *su prouzročila* željeznička vozila u pokretu” nesreće su koje doživi jedna ili više osoba kada ih udari željezničko vozilo ili predmet koji je pričvršćen na vozilo ili se s njega otkao. Uključene su osobe koje su pale sa željezničkih vozila kao i osobe koje su pale ili su ih udarili nepričvršćeni predmeti tijekom putovanja u vozilima.

## EXPLANATORY STATEMENT

**Rail already is the safest mode of transport in the European Union (EU)** and has further improved its safety performance over the past decades. While its transport performance increased from about 200 billion passenger kilometres in 1970 to over 300 billion today, the average annual number of train passenger deaths has been reduced from about 400 in the early 1970s to below 100 today.

But although railway accidents are rare, they can have **disastrous consequences** on human lives, the environment and the reputation of rail as the safest transport mode. Beyond the huge individual suffering, these accidents put a heavy economic burden on the society as a whole. **Improvement** of railway safety in the Union therefore is **indispensable** and will further contribute to a **modal shift** to its advantage.

This is all the more true given that the **railway environment** in the Union has been **undergoing profound changes**, triggered amongst other things by the three EU Railway Packages adopted since the early 1990's. Whereas in the past, almost the entire value-added chain was controlled by integrated railway undertakings, the gradual creation of the Single European Railway Area is characterised by a multiplication of actors, an increased use of subcontracting and more frequent market entries.

In this **context of higher complexity**, rail safety critically depends upon interaction between all players, namely railway undertakings, infrastructure managers, the railway industry and safety authorities. Safety legislation needs to take account of these developments and put in place appropriate information, management and emergency procedures and tools.

This is why **Directive 2004/49** established a common regulatory framework for railway safety, through harmonisation of the content of safety rules, safety certification of railway undertakings, the tasks and roles of the National Safety Authorities (NSAs) and the investigation of accidents.

Yet both the continuous development of the Union's railway environment and the revelation of short-comings in existing legislation, which sometimes have been misused for protectionist measures, call for a revision of Directive 2004/49.

This must of course be carried out **in close cooperation with my fellow rapporteurs** on the Recast of the Directive on the **interoperability** of the rail system within the European Union (Directive 2008/57/EC) and on the Regulation on the **European Union Agency for Railways (ERA)** (repealing Regulation 881/2004/EC).

The Parliament has already expressed **broad support** for the Commission's view that it is **time to introduce a 'single safety certificate'** for the entire Union under the responsibility of the ERA. This was already foreseen in Article 10(7) of Directive 2004/49/EC. One important exception should however be noted: As proposed by the Commission, safety certificates for infrastructure managers will still be issued by NSAs.

This step will allow **maintaining and further enhancing railway safety, speeding up certification processes**, resulting in savings of time and resources, and **preventing diverging**

**or discriminatory application** of legislation safety.

I nonetheless **suggest a number of amendments** in order to strengthen the European dimension of safety certification, clarify certain parts of the text in the light of past experience and improve the predictability of procedures in the best interest of all actors involved.

The underlying principles comprise:

- The **role of the ERA** as the exclusive authority issuing ‘single safety certificates’ needs to be reinforced.
- The **responsibilities of all different actors** in their respective field have to be clarified.
- It is key to gradually harmonise, on the basis of minimum levels, operational and safety rules without putting safety at risk. It therefore needs to be stressed that **only national rules** that have been duly **notified** shall be applied.
- The Union should address the **cross-border dimension** of rail safety, e.g. when it comes to transborder railway tunnels and related emergency services.

Concretely speaking, this translates into the following proposals:

- **Guidelines** should be developed by the ERA, sharing amongst other things **examples of good practice** in the Member States and for cross-border operations.
- For the protection of human lives (staff, passengers, residents near tracks, third parties), public health and the environment, the risks related to the transport of **dangerous or polluting goods** need to be specifically addressed, based upon an evaluation of the proper and coherent enforcement of the relevant Directives (1996/49/EC and 2008/68/EC).
- **Time limits** (“deadlines”) for the stages of procedures need to be clearly defined (decisions have to be taken at the last 3 months after submitting the request) in order to ensure predictability and efficiency, building upon the agreement reached on the Recast of the First Railway Package (Directive 2012/34/EU).
- A time limit of 1 year after entry into force of the Directive Contractual is defined for the establishment of **arrangements that define the scope, procedures and hierarchy of cooperation** between the Agency and the national safety authorities.
- The **period for transposition and entry into force** is brought down from two years to **one**, as otherwise any improvement to this Recast will barely materialise during the current decade.
- The Agency shall establish a system through which any potential safety risk can be easily and anonymously communicated and brought to the attention of the Agency and National Safety Authorities.



## PRILOG: PISMO ODBORA ZA PRAVNA PITANJA

Ref.: D(2013)65088

g. Brian SIMPSON  
predsjednik Odbora za promet i turizam  
ASP 13G306  
Bruxelles

**Predmet: Prijedlog Direktive Europskog parlamenta i Vijeća o sigurnosti željeznica (Preinaka) (COM(2013)0031 – C7-0028/2013 – 2013/0016(COD))**

Poštovani predsjedniče,

Odbor za pravna pitanja, čiji predsjednik imam čast biti, razmotrio je gore naveden prijedlog o preinaci u skladu s člankom 87. koji je uveden u Poslovnik Parlamenta.

U stavku 3. tog Poslovnika stoji sljedeće:

*„Ako odbor nadležan za pravna pitanja smatra da prijedlog nema za posljedicu suštinske promjene osim onih koje su kao takve u njemu navedene, o tome obavještava nadležni odbor.*

*U tom slučaju, uz gore navedene uvjete utvrđene člancima 156. i 157., amandmani su dopušteni u odboru nadležnom za dotični predmet samo ako se odnose na dijelove prijedloga koji sadrže promjene.*

*Međutim, ako u skladu s točkom 8. Međuinstitucionalnog sporazuma nadležni odbor također namjerava podnijeti amandmane na kodificirane dijelove prijedloga, o svojoj namjeri odmah obavještava Vijeće i Komisiju, koja bi prije glasovanja u skladu s člankom 54. trebala obavijestiti odbor o svom stajalištu o tim amandmanima i o tome namjerava li povući prijedlog preinake.”*

Uvažavajući mišljenje pravne službe, čiji su predstavnici sudjelovali na sastancima savjetodavne skupine koja je razmatrala prijedlog preinake, te u skladu s preporukama autora nacрта mišljenja, Odbor za pravna pitanja smatra da predmetni prijedlog ne sadrži nikakve suštinske izmjene osim onih koje su kao takve u prijedlogu utvrđene i da, kad je riječ o kodifikaciji nepromijenjenih odredbi prijašnjih akata s tim izmjenama, prijedlog sadrži čistu kodifikaciju postojećih tekstova bez suštinskih promjena.

Nadalje, u skladu s člankom 86. stavkom 2. i člankom 86. stavkom 3., Odbor za pravna pitanja smatrao je da su tehničke prilagodbe predviđene u mišljenju gore navedene savjetodavne skupine bile potrebne kako bi se osigurala usklađenost prijedloga s pravilima o

preinaci.

Stoga, nakon rasprave o tome na njegovom sastanku 16. prosinca 2013., Odbor za pravna pitanja jednoglasno<sup>1</sup> preporučuje da Odbor za promet i turizam kao nadležni odbor započne s razmatranjem gore navedenog prijedloga u skladu s člankom 87.

S poštovanjem,

Klaus-Heiner LEHNE

*U prilogu: Mišljenje savjetodavne skupine.*

---

<sup>1</sup> Sljedeći su zastupnici bili nazočni: Françoise Castex (potpredsjednik), Christian Engström, Marielle Gallo, Giuseppe Gargani, Klaus-Heiner Lehne (predsjednik), Bernhard Rapkay, Evelyn Regner (potpredsjednik), Francesco Enrico Speroni, Dimitar Stoyanov, Rebecca Taylor, Alexandra Thein, Tadeusz Zwiefka.

**PRILOG: MIŠLJENJE SAVJETODAVNE SKUPINE PRAVNIH SLUŽBI  
EUROPSKOG PARLAMENTA, VIJEĆA I KOMISIJE**



SAVJETODAVNA SKUPINA  
PRAVNIH SLUŽBI

Bruxelles, 26. studenoga 2013.

**MIŠLJENJE**

**ZA EUROPSKI PARLAMENT  
VIJEĆE  
KOMISIJU**

**Prijedlog Uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o sigurnosti željeznica (preinaka)  
COM(2013)/0031 od 30. siječnja 2013. - 2013/0016(COD)**

Uzimajući u obzir Međuinstitucionalni sporazum od 28. studenog 2001. o sustavnijoj primjeni metode preinake pravnih akata, a posebno njegovu točku 9., savjetodavna skupina koju čine pravne službe Europskog parlamenta, Vijeća i Komisije sastala se 21. veljače 2013. da između ostalog razmotri navedeni prijedlog koji je podnijela Komisija.

Na tom sastanku<sup>1</sup> razmotren je prijedlog Direktive Europskog parlamenta i Vijeća o izmjeni Direktive 2004/49/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 29. travnja 2004. o sigurnosti željeznica Zajednice i izmjeni Direktive Vijeća 95/18/EZ o izdavanju dozvola za obavljanje usluga u željezničkom prijevozu i Direktive 2001/14/EZ o dodjeli željezničkog infrastrukturnog kapaciteta i ubiranju pristojbi za korištenje željezničke infrastrukture i dodjeli rješenja o sigurnosti, na temelju čega je savjetodavna skupina jednoglasno utvrdila sljedeće.

1) Kako bi se takav dokument sastavilo uz potpuno poštovanje odgovarajućih zahtjeva utvrđenih Međuinstitucionalnim sporazumom, u njegovu obrazloženju trebalo je navesti koje odredbe prijašnjeg akta u prijedlogu ostaju nepromijenjene, u skladu sa stavkom 6. točkom (a) podtočkom iii. tog Sporazuma.

2) U nacrtu teksta preinake sljedeće predložene promjene trebalo je označiti sivom pozadinom kakva se općenito koristi za označivanje znatnih promjena:

- brisanje uvodne izjave 14. Direktive 2004/49/EZ;
- brisanje posljednjih riječi „za posebne prekogranične infrastrukture” u članku 3. točki (g);
- dodavanje riječi „Unija” i brisanje riječi „standardi” u članku 4. stavku 2. točki (b);

---

<sup>1</sup> Savjetodavna skupina imala je na raspolaganju englesku, francusku i njemačku jezičnu verziju prijedloga, a radila je na osnovi engleske verzije, koja je bila izvorna jezična verzija razmatranog teksta.



- brisanje stavka 1. članka 7. Direktive 2004/49/EZ;
- brisanje druge rečenice stavka 5. članka 7. Direktive 2004/49/EZ;
- u članku 13. stavku 1. dodavanje riječi „*pružanje usluga u njihovoj mreži*”;
- brisanje posljednjih riječi „*kao što je utvrđeno u članku 9. i Prilogu III.*” u članku 13. stavku 4.;
- brisanje riječi „*željeznički prijevoznik*” u drugom podstavku članka 14. stavka 4.;
- dodavanje riječi „*ili Agencija*” u uvodnom dijelu stavka 2. članka 15.;
- dodavanje početne riječi „*Agencija*” u članak 17. stavak 2.;
- dodavanje riječi „*Agencija*” u članak 25. stavak 2.;
- brisanje riječi „*željeznički signal koji vlaku pokazuje da je nastavak vožnje moguć samo pri aktiviranju zaštite i/ili upozorenja na željezničko-cestovnom prijelazu*” u točki 6.4.2 . Dodatka Priloga I.

Nakon razmatranja prijedloga savjetodavna je skupina jednoglasno zaključila da prijedlog ne sadrži znatne izmjene osim onih koje su u njemu ili u ovom mišljenju utvrđene kao takve. U pogledu kodifikacije nepromijenjenih odredbi prijašnjeg akta s tim znatnim izmjenama savjetodavna skupina također je zaključila da prijedlog sadrži čistu kodifikaciju postojećeg teksta bez suštinskih promjena.

F. DREXLER  
Pravni savjetnik

H. LEGAL  
Pravni savjetnik

L. ROMERO REQUENA  
Glavni direktor

## POSTUPAK

<b>Naslov</b>	Sigurnost željeznica (preinaka)	
<b>Referentni dokumenti</b>	COM(2013)0031 – C7-0028/2013 – 2013/0016(COD)	
<b>Datum podnošenja EP-u</b>	30.1.2013	
<b>Nadležni odbor</b> Datum objave na plenarnoj sjednici	TRAN 7.2.2013	
<b>Odbor(i) čije se mišljenje traži</b> Datum objave na plenarnoj sjednici	JURI 7.2.2013	
<b>Izvjestitelj(i)</b> Datum imenovanja	Michael Cramer 6.3.2013	
<b>Razmatranje u odboru</b>	9.7.2013	14.10.2013
<b>Datum usvajanja</b>	17.12.2013	
<b>Rezultat konačnog glasovanja</b>	+: 39	–: 5
	0: 0	
<b>Zastupnici nazočni na konačnom glasovanju</b>	Inés Ayala Sender, Georges Bach, Erik Bánki, Izaskun Bilbao Barandica, Antonio Cancian, Michael Cramer, Joseph Cuschieri, Philippe De Backer, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Franco Frigo, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Juozas Imbrasas, Dieter-Lebrecht Koch, Georgios Koumoutsakos, Werner Kuhn, Bogusław Liberadzki, Marian-Jean Marinescu, Mike Nattrass, Hubert Pirker, Dominique Riquet, Petri Sarvamaa, David-Maria Sassoli, Vilja Savisaar-Toomast, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Giommara Uggias, Peter van Dalen, Patricia van der Kammen, Roberts Zīle	
<b>Zamjenici nazočni na konačnom glasovanju</b>	Phil Bennion, Jean-Jacob Bicep, Spyros Danellis, Zita Gurmai, Alfreds Rubiks, Geoffrey Van Orden, Sabine Wils, Karim Zéribi	
<b>Datum podnošenja</b>	9.1.2014	