



Briuselis, 30.1.2013  
COM(2013) 31 final

2013/0016 (COD)

*C7-0028/13*

Pasiūlymas

**EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVA**

**dėl geležinkelių saugos**

**(nauja redakcija)**

(Tekstas svarbus EEE)

{SWD(2013) 8 final}

{SWD(2013) 9 final}

## AIŠKINAMASIS MEMORANDUMAS

### 1. PASIŪLYMO APLINKYBĖS

#### 1.1. Naujausi ES politikos pokyčiai geležinkelių srityje

2011 m. kovo 28 d. baltojoje knygoje „Bendros Europos transporto erdvės kūrimo planas. Konkurencingos efektyviu išteklių naudojimu grindžiamos transporto sistemos kūrimas“ (2011 m. baltoji knyga) Komisija pateikė savo bendros Europos geležinkelių erdvės sukūrimo viziją ir paaiškino, kad šis uždavinys reiškia sukurti tarptautinę geležinkelių rinką, kurioje Europos geležinkelio įmonės galėtų teikti paslaugas be nebūtinų techninių ir administracinių suvaržymų.

Be to, 2012 m. Europos Tarybos išvadose pabrėžiama, kaip svarbu pasinaudoti visiškai integruotos bendrosios rinkos, įskaitant tinklų pramonės sektorių, ekonomikos augimo skatinimo potencialu<sup>1</sup>. 2012 m. gegužės 30 d. Komisijos komunikate „Stabilumo, ekonomikos augimo ir darbo vietų užtikrinimo veiksmai“<sup>2</sup> taip pat akcentuojama svarba toliau mažinti reguliavimo našta ir kliūtis patekti į geležinkelių sektorių ir šalims rekomenduojama, kokių priemonių tam imtis. Be to, transporto sektoriaus svarba pabrėžiama 2012 m. birželio 6 d. Komisijos priimtame komunikate „Geresnė bendrosios rinkos valdysena“<sup>3</sup>.

Per pastarąjį dešimtmetį padaryta milžiniškų ES geležinkelių rinkos pakeitimų, palapsniui įvestų trimis geležinkelių teisės aktų rinkiniais (su keliais papildomais teisės aktais), kuriais siekiama atverti nacionalines rinkas, ES lygiu užtikrinti didesnę geležinkelių konkurencingumą bei sąveiką ir išlaikyti aukštą saugos lygį. Nepaisant didelių ES teisės aktų, kuriais kuriama geležinkelio transporto paslaugų rinka, pokyčių, ES vidaus transporto rinkoje geležinkelių dalis tebėra labai maža. Todėl Komisija ketina pasiūlyti ketvirtą geležinkelių teisės aktų rinkinį, kad geležinkelių paslaugų kokybė ir našumas būtų padidinti pašalinus likusias rinkos kliūtis. Ši direktyva yra ketvirto geležinkelių teisės aktų rinkinio dalis, kurioje daugiausia dėmesio skiriama tam, kad administracinės ir techninės kliūtys būtų pašalintos, visų pirma, parengus bendrą saugos ir sąveikos taisyklių metodą, siekiant didesnės visoje ES veikiančių geležinkelio įmonių masto ekonomijos; sumažinus administracines išlaidas ir paspartinus administracines procedūras; ir šalinant paslėptą diskriminaciją.

#### 1.2. Teisinė geležinkelių saugos sistema

Kad ir toliau būtų galima kurti bendrą geležinkelių transporto paslaugų rinką, būtina sukurti bendrą geležinkelių saugos reguliavimo sistemą. Iki šiol valstybės narės yra sukūrusios daugiausia nacionalinėms linijoms taikomas savas saugos taisykles ir standartus, grindžiamus nacionalinėmis techninėmis ir eksploataavimo koncepcijomis. Tuo pačiu metu principų, požiūrių ir kultūriniai skirtumai apsunkino galimybę įveikti technines kliūtis ir pradėti vykdyti tarptautinę transporto veiklą.

Priėmus Direktyvą 91/440/EEB, 1995 m. birželio 19 d. Tarybos direktyvą 95/18/EB dėl geležinkelio įmonių licencijavimo<sup>4</sup> ir 2001 m. vasario 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos

<sup>1</sup> [http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms\\_data/docs/pressdata/en/ec/127599.pdf](http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/docs/pressdata/en/ec/127599.pdf).

<sup>2</sup> COM(2012) 299 *final*.

<sup>3</sup> COM(2012) 259 *final*.

<sup>4</sup> OL L 143, 1995 6 27, p. 70.

direktyvą 2001/14/EB dėl geležinkelių infrastruktūros pajėgumų paskirstymo, mokesčių už naudojimąsi geležinkelių infrastruktūra ėmimo ir saugos sertifikavimo<sup>5</sup> žengti pirmieji žingsniai Europos geležinkelių transporto rinkos reguliavimo srityje, atveriant rinką tarptautinėms krovinių vežimo geležinkeliais paslaugoms. Vis dėlto pasirodė, kad saugos srities nuostatos nėra pakankamos, ir valstybėse narėse taikomų saugos reikalavimų skirtumai pakenkė tinkamam ES geležinkelių transporto sektoriaus veikimui.

Priėmus 2004 m. balandžio 29 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2004/49/EB dėl saugos Bendrijos geležinkeliuose ir iš dalies pakeičiančią Tarybos direktyvą 95/18/EB dėl geležinkelio įmonių licencijavimo bei Direktyvą 2001/14/EB dėl geležinkelių infrastruktūros pajėgumų paskirstymo, mokesčių už naudojimąsi geležinkelių infrastruktūra ėmimo ir saugos sertifikavimo<sup>6</sup> padaryta didelė pažanga kuriant bendrą geležinkelių saugos reguliavimo sistemą. Siekiant atgrasyti valstybes nares nuo nacionalinėms linijoms skirtų, nacionalinėmis techninėmis ir eksploataavimo koncepcijomis grindžiamų saugos taisyklių ir standartų rengimo, šioje direktyvoje nustatyti saugos taisyklių turinio, geležinkelio įmonių saugos sertifikavimo, saugos institucijų uždavinių ir funkcijų bei avarių tyrimo tvarkos vienodinimo principai.

### **1.3. Kodėl būtina iš dalies keisti Direktyvą 2004/49/EB?**

Direktyvos 2004/49/EB 10 straipsnio 7 dalyje nustatyta, kad „Iki 2009 m. balandžio 30 d. agentūra įvertina saugos sertifikavimo eigą ir pateikia Komisijai ataskaitą kartu su rekomendacijomis dėl strategijos, kuria vadovaujantis būtų artėjama prie vieningo Bendrijos saugos sertifikato“, kuris pakeistų dabartinę dviejų dalių sistemą (A ir B dalys). Bendro ES saugos sertifikato sukūrimas ir taikymas visuomet buvo ilgalaikės perspektyvos tikslas. Dėl jo reikalingumo abejonių niekada nebuvo – tik nebuvo numatytas jo įvedimo laikas.

Savo 2009 metų laikotarpio vidurio ataskaitoje Europos geležinkelių agentūra (toliau – agentūra) paaiškino, kad teikti rekomendaciją dar per anksti ir kad, prieš pradėdant svarstyti šį klausimą iš esmės, reikia turėti daugiau informacijos. 2012 m. liepos mėn. agentūra pateikė ataskaitą, kurioje pateikta perėjimo prie bendrojo saugos sertifikato strategijos rekomendacija<sup>7</sup>.

Vadovaudamasi agentūros rekomendacija Komisija mano, kad dabartinė reguliavimo sistema yra pakankamai brandi, kad būtų galima palaipsniui pereiti prie bendro saugos sertifikato. Kad šis tikslas būtų pasiektas, turi būti persvarstytas nacionalinių saugos institucijų vaidmuo ir perskirstyta atsakomybė tarp tų institucijų ir agentūros.

Geležinkelių saugos direktyvos persvarstymas – tai taip pat galimybė pataisyti tekstą taip, kad jame atsispindėtų geležinkelių rinkoje, kurioje atsirado naujų profesionalių dalyvių ar subjektų, įvykę pokyčiai. Iš sunkių avarių geležinkeliuose patirties matyti, kad šie rinkos dalyviai gali prisiimti svarbias pareigas saugos srityje. Anksčiau vertikalčiai integruotos geležinkelio įmonės galėjo viduje kontroliuoti visų procesų, pavyzdžiui, riedmenų techninės priežiūros ar krovos veiklos, kokybę. Dabartinė veiklos ar paslaugų užsakymo tendencija lemia naujų rinkos dalyvių, kuriems daromas vis didesnis ekonominis ir finansinis spaudimas, atsiradimą, o vidaus kontrolės mastas mažėja. Kad sauga nesumažėtų, reikia sukurti naują

<sup>5</sup> OL L 75, 2001 3 15, p. 29.

<sup>6</sup> OL L 164, 2004 4 30, p. 44.

<sup>7</sup> Rekomendacija dėl perėjimo prie bendrojo ES saugos sertifikato, ERA/REC/10/2011, 2012 7 3.

sutartimis ar kitokiais susitarimais grindžiamą stebėsenos būdą, kuris padėtų užtikrinti, kad visi svarbūs sektoriaus dalyviai taikytų pavojaus kontrolės priemones.

Dar kita svarbi direktyvos teksto keitimo priežastis susijusi su nacionalinėmis saugos taisyklėmis. Šiuo tikslu suburta specialioji darbo grupė, ir į jos išvadas atsižvelgta rengiant šį pasiūlymą.

Kiti teksto pakeitimai susiję su:

- esamų nuostatų paaiškinimu ir naujomis apibrėžtimis: siekiama užtikrinti didesnę panašių nuostatų, įtrauktų į Direktyvą XX dėl geležinkelių sistemos sąveikos Europos Sąjungoje (toliau – Sąveikos direktyva), nuoseklumą;
- teisės aktų sistemos pokyčių nulemtais atnaujinimais: nuostatos dėl nacionalinių taisyklių, taip pat nuorodos į komitologijos procedūras ir deleguotuosius aktus;
- redakciniais pakeitimais: sujungti ankstesni direktyvos teksto pakeitimai, pakeisti straipsnių ir priedų numeriai, panaikintos pasenusios nuostatos ir nuorodos į kitas Ketvirtojo geležinkelių dokumentų rinkinio dalis.

## **2. KONSULTACIJŲ SU SUINTERESUOTOSIOMIS ŠALIMIS REZULTATAI IR POVEIKIO VERTINIMAI**

Mobilumo ir transporto generalinis direktoratas parengė poveikio vertinimą, kuris pridedamas prie teisėkūros procedūra priimamų aktų, kuriais siekiama padidinti bendros Europos geležinkelių erdvės efektyvumą ir konkurencingumą sąveikos ir saugos srityje, pasiūlymų.

2011 m. birželio mėn. sukurta poveikio vertinimo iniciatyvinė grupė. Joje buvo pakviesti dalyvauti visi generaliniai direktoratai, tačiau pagrindinės suinteresuotos tarnybos yra Įmonių ir pramonės generalinis direktoratas, Užimtumo, socialinių reikalų ir lygių galimybių generalinis direktoratas, Generalinis sekretoriatas, Teisės tarnyba, Žmogiškųjų išteklių ir saugumo generalinis direktoratas, Mokslinių tyrimų generalinis direktoratas, Biudžeto generalinis direktoratas, Regioninės politikos generalinis direktoratas, Energetikos generalinis direktoratas ir Plėtros generalinis direktoratas.

Komisijos tarnybos su sektoriaus atstovais nuolatos aptaria bendros Europos geležinkelių erdvės kūrimo pažangą. 2010–2011 m. jos taip pat atliko Reglamento Nr. 881/2004, įsteigiančio Europos geležinkelio agentūrą, *ex post* įvertinimą.

Siekiant padėti Komisijai atlikti poveikio vertinimą, išorės konsultantui pavesta parengti poveikio vertinimo tyrimą ir surengti su suinteresuotosiomis šalimis tikslines konsultacijas.

Tikslinės konsultacijos su suinteresuotosiomis šalimis prasidėjo 2011 m. lapkričio 18 d. nuo internetinės apklausos. Ši apklausa baigta 2011 m. gruodžio 30 d. Tuomet atlikta svarbiausių suinteresuotųjų šalių apklausa, o 2012 m. vasario mėn. – surengtas suinteresuotųjų šalių seminaras.

Atsižvelgiant į techninį iniciatyvos pobūdį, su visuomene konsultuotasi nebuvo. Tačiau Komisija pasirūpino, kad su visomis suinteresuotosiomis šalimis būtų pasikonsultuota laiku, o per diskusijas aptarti visi pagrindiniai iniciatyvos aspektai.

Daugiau informacijos apie poveikio vertinimą ir konsultacijų su suinteresuotosiomis šalimis rezultatus pateikta poveikio vertinimo ataskaitoje<sup>8</sup>.

### **3. TEISINIAI PASIŪLYMO ASPEKTAI**

Šiame skirsnyje išsamiai aptariami ir paaiškinami esminiai direktyvos teksto pakeitimai. Pastabos apie redakcinius pakeitimus ir akivaizdžius pataisymus neteikiamos.

#### **I SKYRIUS**

1 straipsnis. Nėra pastabų.

2 straipsnis. Taikymo sritis labiau suderinama su Sąveikos direktyva.

3 straipsnis. Naujos apibrėžtys ir keli pakeitimai, kuriais siekiama didesnio nuoseklumo su panašiomis apibrėžtimis, pateiktomis Sąveikos direktyvoje.

#### **II SKYRIUS**

4 straipsnis. Išaiškinamas geležinkelių tinklo dalyvių vaidmuo ir atsakomybė, siekiant atsižvelgti į naujausius rinkos ir teisinės sistemos pokyčius.

5, 6 ir 7 straipsniai. Atnaujinti dėl pasikeitusios teisinės sistemos.

8 straipsnis. Pritaikytos su nacionalinėmis taisyklėmis susijusios nuostatos, siekiant atsižvelgti į teisinės sistemos pokyčius (techninių sąveikos specifikacijų priėmimas), jos taip pat suderintos su Sąveikos direktyva.

9 straipsnis. Nėra pastabų.

#### **III SKYRIUS**

10 straipsnis. Įdiegiama geležinkelio įmonėms taikoma bendro saugos sertifikato sistema, kuri pakeičia ankstesnę saugos sertifikato sistemą ir jo dvi dalis: „A dalį“ ir „B dalį“.

11 straipsnis. Ankstesnis 11 straipsnis pritaikytas prie perėjimo prie bendro saugos sertifikato, atsižvelgiant į naują agentūros vaidmenį.

12 straipsnis. Ankstesnis 11 straipsnis be didelių pakeitimų.

13 straipsnis. Nėra pastabų.

14 ir 15 straipsniai. Atnaujinta ankstesnio 14a straipsnio pakartotinė numeracija.

Ankstesnis 15 straipsnis. Paseno.

#### **IV SKYRIUS**

---

<sup>8</sup> Komisijos tarnybų darbinis dokumentas, pridedamas prie dokumento „Pasiūlymai dėl teisėkūros procedūra priimamų aktų, kuriais siekiama ES geležinkelių rinkoje panaikinti likusias administracines ir technines sąveikos ir saugos kliūtis“.

16–18 straipsniai. Pakeitimai, atsižvelgiant į naują nacionalinių saugos institucijų vaidmenį pereinant prie bendro saugos sertifikato, ir atsakomybės tarp tų institucijų ir agentūros perskirstymas.

## V SKYRIUS

19 straipsnis. Nėra pastabų.

20 straipsnis. Tekstas aiškiau išdėstytas, daugiausia dėmesio skiriant nacionalinės tyrimo įstaigos ir teisminių institucijų bendradarbiavimui, kai po avarijos atliekamas tyrimas.

21–25 straipsniai. Nėra pastabų.

## VI SKYRIUS

26 straipsnis. Nauja nuostata dėl deleguotųjų aktų, įtraukta atsižvelgiant į Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo įsigaliojimą.

27 straipsnis. Atsižvelgiant į Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo įsigaliojimą, pataisyta komiteto procedūra.

28 straipsnis. Atnaujintas ankstesnis 31 straipsnis.

29 straipsnis. Ankstesnis 32 straipsnis, be pastabų.

Ankstesnis 26 straipsnis. Paseno.

Ankstesni Direktyvos 2004/49/EB 29 ir 30 straipsniai susiję su direktyvų 95/18/EB ir 2001/14/EB pakeitimais. Jie bus nebeaktualūs, kai įsigalios naujos redakcijos pirmasis geležinkelių dokumentų rinkinys, kuriuo panaikinamos šios dvi direktyvos.

30 straipsnis. Pereinamojo laikotarpio nuostatos.

31 straipsnis. Naujas straipsnis, susijęs su agentūros nuomonių ir rekomendacijų vaidmeniu.

32 straipsnis. Ankstesnis 33 straipsnis su perkėlimo į nacionalinę teisę paaiškinimais.

33 straipsnis. Direktyvos 2004/49/EB panaikinimas, išdėstymas nauja redakcija.

34 straipsnis. Ankstesnis 34 straipsnis dėl įsigaliojimo, pataisytas.

35 straipsnis. Ankstesnis 35 straipsnis dėl adresatų, pataisytas.

I PRIEDAS. Ankstesnis I PRIEDAS su tam tikrais pataisymais.

Ankstesnis II PRIEDAS. Nebeaktualus dėl nacionalinių taisyklių pataisymo.

Ankstesnis III PRIEDAS. Nebeaktualus dėl įgyvendinimo akto įvedimo.

Ankstesnis IV PRIEDAS. Nebeaktualus dėl bendro ES saugos sertifikato sistemos įvedimo.

Ankstesnis V PRIEDAS. Nebeaktualus dėl įgyvendinimo akto įvedimo.

Naujas II priedas. Atitikmenų lentelė.

---

↓ Klaidų ištaisymas, OL L 220,  
2004 6 21, p. 16 (pritaikytas)

2013/0016 (COD)

Pasiūlymas

**EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVA**

**dėl geležinkelių saugos**

**(nauja redakcija)**

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,

atsižvelgdami į ~~Europos bendrijos steigimo s~~ Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos ~~74~~ 91 ~~8~~ straipsnio 1 dalį,

atsižvelgdami į Europos Komisijos pasiūlymą<sup>1</sup>,

teisėkūros procedūra priimamo akto projektą perdavus nacionaliniams parlamentams,

atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę<sup>2</sup>,

atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę<sup>3</sup>,

laikydami įprastos teisėkūros procedūros,

kadangi:

↓ Klaidų ištaisymas, OL L 220,  
2004 6 21, p. 16. 1  
konstatuojamoji dalis (pritaikytas)

~~Siekiant įgyvendinti pastangas sukurti vieną bendrą geležinkelio transporto paslaugų rinką, kurias inicijavo 1991 m. liepos 29 d. Tarybos direktyva 91/440/EEB dėl Bendrijos geležinkelių plėtros<sup>4</sup>, būtina sukurti bendrą saugos geležinkeliuose norminę bazę. Iki šiol valstybės narės yra sukūrusios daugiausia nacionalinėms linijoms taikomas savas saugos taisykles ir standartus, grindžiamas nacionalinėmis techninėmis ir eksploataavimo koncepcijomis. Tuo pačiu metu principų, požiūrių ir kultūriniai skirtumai apsunkino galimybę įveikti technines kliūtis ir pradėti vykdyti tarptautinę transporto veiklą.~~

↓ naujas

(1) 2004 m. balandžio 29 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2004/49/EB dėl saugos Bendrijos geležinkeliuose ir iš dalies pakeičianti Tarybos direktyvą 95/18/EB dėl geležinkelio įmonių licencijavimo bei Direktyvą 2001/14/EB dėl geležinkelių infrastruktūros pajėgumų paskirstymo, mokesčių už naudojimąsi geležinkelių infrastruktūra ėmimo ir saugos sertifikavimo<sup>5</sup> buvo iš esmės pakeista. Kadangi reikia padaryti papildomų pakeitimų, dėl aiškumo ji turėtų būti išdėstyta nauja redakcija:

<sup>1</sup> OL C , , p..

<sup>2</sup> OL C , , p..

<sup>3</sup> OL C , , p..

<sup>4</sup> OL L 237, 1991 8 24, p. 25. Direktyva su paskutiniaisiais pakeitimais, padarytais Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2001/12/EB (OL L 75, 2001 3 15, p. 1.)

<sup>5</sup> OL L 164, 2004 4 30, p. 44.



↓ Klaidų ištaisymas, OL L 220,  
2004 6 21, p. 16. 2  
konstatuojamoji dalis (pritaikytas)

~~Direktyva 91/440/EEB, 1995 m. birželio 19 d. Tarybos direktyva 95/18/EB dėl geležinkelio įmonių licencijavimo<sup>6</sup> ir 2001 m. vasario 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2001/14/EB dėl geležinkelių infrastruktūros pajėgumų paskirstymo, mokesčių už naudojimąsi geležinkelių infrastruktūra ėmimo ir saugos sertifikavimo<sup>7</sup> numato pirmuosius žingsnius Europos geležinkelių transporto rinkos reguliavimo srityje, atveriant rinką tarptautinėms prekių vežimo geležinkeliais paslaugoms. Vis dėlto nuostatos saugos srityje pasirodė esančios nepakankamos, o ir saugos reikalavimų skirtumai išlieka, kas kenkia optimaliam Bendrijos geležinkelio transporto funkcionavimui. Ypač svarbu suderinti saugos taisyklių turinį, geležinkelio įmonių saugos sertifikavimą, saugos institucijų uždavinius ir vaidmenį bei eismo įvykių tyrimą.~~

↓ naujas

(2) Direktyvoje 2004/49 nustatyta bendra geležinkelių saugos reguliavimo sistema: suderintas saugos taisyklių turinys, geležinkelio įmonių saugos sertifikavimas, nacionalinių saugos institucijų užduotys bei vaidmenys ir avarijų tyrimas. Tačiau siekiant ir toliau dėti pastangas, kad būtų sukurta bendra vežimo geležinkeliais paslaugų rinka, tą direktyvą reikia iš esmės persvarstyti;

↓ Klaidų ištaisymas, OL L 220,  
2004 6 21, p. 16. 3  
konstatuojamoji dalis (pritaikytas)

~~Daugelyje valstybių narių metro, tramvajų ir kitokio bėginio transporto sistemų veiklą reglamentuoja vietinės arba regioninės saugos taisyklės, jas dažnai prižiūri vietos arba regiono valdžios institucijos, o sąveikos ar licencijavimo Bendrijoje reikalavimai tų sistemų neapima. Be to, tramvajų eismą dažnai reglamentuoja kelių eismo saugos teisės aktai, todėl geležinkelių saugos taisyklės tramvajams gali būti nevisiškai taikomos. Dėl šių priežasčių ir vadovaujantis subsidiarumo principu kaip nustatyta Sutarties 5 straipsnyje, valstybės narėms reiktų leisti tokias vietinės reikšmės geležinkelių transporto sistemas išbraukti iš šios direktyvos taikymo srities.~~

↓ naujas

(3) daugelyje valstybių narių metro, tramvajų ir kitokio lengvojo bėginio transporto sistemų veikimą reglamentuoja vietos arba regiono lygmens saugos taisyklės, tas sistemas dažnai prižiūri vietos arba regiono valdžios institucijos, o sąveikos ar licencijavimo reikalavimai Sąjungoje toms sistemoms netaikomi. Be to, tramvajų eismą dažnai reglamentuoja kelių eismo saugos teisės aktai, todėl geležinkelių saugos taisyklės tramvajams gali būti taikomos ne visa apimtimi. Dėl šių priežasčių tokios

<sup>6</sup> ~~OL L 143, 1995 6 27, p. 70. Direktyva su paskutiniais pakeitimais, padarytais Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2001/13/EB (OL L 75, 2001 3 15, p. 26.)~~

<sup>7</sup> ~~OL L 75, 2001 3 15, p. 29. Direktyva su pakeitimais, padarytais Komisijos sprendimu 2002/844/EB (OL L 289, 2002 10 26, p. 30).~~

vietos geležinkelių sistemos turėtų būti pašalintos iš šios direktyvos taikymo srities. Tačiau tai netrukdo valstybėms narėms šios direktyvos nuostatas vietos geležinkelių sistemoms taikyti savanoriškai, jei, jų nuomone, tai būtina;

↓ Klaidų ištaisymas, OL L 220, 2004 6 21, p. 16. 4  
konstatuojamoji dalis (pritaikytas)

~~Bendrijos geležinkelių transporto sistemos saugos lygis apskritai yra aukštas, ypač palyginus su kelių transportu. Svarbu pažymėti, kad per dabartinį restruktūrizavimo etapą, per kurį bus atskiriamos anksčiau buvusių bendrų geležinkelio įmonių funkcijos ir kuris pastūmės geležinkelių transporto sektorių nuo vidinės prie viešosios kontrolės, saugos klausimai yra nagrinėjami mažiausiai. Tada, kai atitinkamai praktiškai įmanoma ir įvertinant geležinkelio transporto priemonių konkurencingumą, sauga turėtų būti toliau tobulinama, atsižvelgiant į mokslo ir technikos pažangą.~~

↓ naujas

(4) Sąjungos geležinkelių sistemos saugos lygis apskritai yra aukštas, ypač palyginti su kelių transportu. Atsižvelgiant į mokslo ir technikos pažangą sauga turėtų būti dar labiau padidinta, kai racionaliū požiūriu tai praktiškai įmanoma ir įvertinant tikėtiną geležinkelių transporto konkurencingumo padidėjimą;

↓ Klaidų ištaisymas, OL L 220, 2004 6 21, p. 16 (pritaikytas)

(5) Visi pagrindiniai geležinkelių transporto sistemos eksploatuotojai dalyviai, geležinkelių infrastruktūros valdytojai ir geležinkelio įmonės, turėtų būti visiškai atsakingos už tos sistemos saugą, kiekvienas už savo dalį. Kai tik tikslinga, jie turėtų bendradarbiauti pavojaus kontrolės priemonių įgyvendinimo srityje. Valstybės narės turėtų aiškiai skirti  šią  tiesioginę atsakomybę už saugą ir  nacionalinių  saugos institucijų uždavinį parengti nacionalinę saugos norminę bazę reguliavimo sistemą bei prižiūrėti visų veikiančių subjektų veiklos vykdytojų veiklą;

↓ Klaidų ištaisymas, OL L 220, 2004 6 21, p. 16. 6  
konstatuojamoji dalis (pritaikytas)

~~Infrastruktūros valdytojų ir geležinkelio įmonių atsakomybė už geležinkelių transporto sistemų eksploatavimą nekliudo kitiems subjektams — gamintojams, techninės priežiūros atlikėjams, vagonų tvarkytojams, paslaugų teikėjams ir perkančiosioms įmonėms — prisiimti atsakomybę už savo produktus arba paslaugas pagal 1996 m. liepos 23 d. Tarybos direktyvos 96/48/EB dėl transeuropinės greitųjų geležinkelių transporto sistemos sąveikos<sup>8</sup> ir 2001 m. kovo 19 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2001/16/EB dėl transeuropinės paprastųjų geležinkelių transporto sistemos sąveikos<sup>9</sup> arba kitų svarbių Bendrijos teisės aktu nuostatas.~~

<sup>8</sup> OL L 235, 1996 9 17, p. 6.

<sup>9</sup> OL L 110, 2001 4 20, p. 1.

↓ naujas

(6) infrastruktūros valdytojų ir geležinkelio įmonių atsakomybė už geležinkelių sistemos eksploatavimą nėra kliūtis kitiems dalyviams, pavyzdžiui, gamintojams, vežėjams, siuntėjams, pripildytojams, krovėjams, už techninę priežiūrą atsakingiems subjektams, techninės priežiūros paslaugų teikėjams, vagonų tvarkytojams, paslaugų teikėjams ir perkančiosioms įmonėms prisiimti atsakomybę už savo produktus ar paslaugas. Siekiant išvengti pavojaus, kad atsakomybė nebus tinkamai prisiimta, kiekvienas atitinkamas dalyvis turėtų būti įpareigotas prisiimti atsakomybę už savo konkretų procesą. Kiekvienas geležinkelių sistemos dalyvis turėtų būti atsakingas kitų dalyvių atžvilgiu už išsamų ir teisingą visos reikiamos informacijos perdavimą, kad būtų galima patikrinti, ar transporto priemonės yra tinkamos eksploatuoti. Visų pirma tai susiję su informacija apie transporto priemonės būklę ir istoriją, techninės priežiūros dokumentais, krovos veiklos atsekamumu ir važtaraščiais;

↓ Klaidų ištaisymas, OL L 220,  
2004 6 21, p. 16. 7  
konstatuojamoji dalis (pritaikytas)

~~Transeuropinių geležinkelių tinklų posistemų saugos reikalavimai yra nustatyti Direktyvoje 96/48/EB ir Direktyvoje 2001/16/EB. Vis dėlto tos direktyvos nenustato bendrųjų reikalavimų sistemos lygmeniu ir išsamiai nenagrinėja saugos reglamentavimo, valdymo ir priežiūros. Techninėse sąveikos specifikacijose (TSS) nustatius minimaliuosius posistemų saugos lygius, vis svarbiau bus nustatyti ir saugos tikslus sistemos lygmeniu.~~

↓ naujas

(7) kiekviena geležinkelio įmonė, infrastruktūros valdytojas ir už techninę priežiūrą atsakingas subjektas turėtų užtikrinti, kad jų rangovai ir kitos šalys taikytų pavojaus kontrolės priemones. Šiuo tikslu jie turėtų taikyti bendruosiuose saugos būduose (BSB) išdėstytus stebėsenos metodus. Jų rangovai turėtų taikyti šį procesą sudarydami sutartis. Kadangi tokios sutartys yra svarbi geležinkelio įmonių ir infrastruktūros valdytojų saugos valdymo sistemos dalis, geležinkelio įmonės ir infrastruktūros valdytojai, gavę Europos Sąjungos geležinkelių agentūros (toliau – agentūra) arba nacionalinės saugos institucijos prašymą, turėtų jas supažindinti su savo sutartimis priežiūros vykdymo tikslais;

↓ Klaidų ištaisymas, OL L 220,  
2004 6 21, p. 16. 8  
konstatuojamoji dalis (pritaikytas)

~~Palapsniui turėtų būti įvedami bendrieji saugos tikslai (BST) ir bendrieji saugos būdai, (BSB) siekiant užtikrinti, kad būtų išlaikytas aukštas saugos lygis, o tada ir ten, kur būtina ir praktiškai įmanoma, – pagerintas. Juose turėtų būti numatytos saugos lygio ir veikiančių subjektų veiklos įvertinimo Bendrijos ir valstybių narių lygmeniu priemonės.~~

↓ naujas

(8) siekiant užtikrinti, kad būtų išlaikytas aukštas saugos lygis, o kai būtina ir kai racionaliū požiūriu tai praktiškai įmanoma, tas saugos lygis būtų padidintas, palaipsniui įdiegti bendrieji saugos tikslai (BST) ir BSB. Jie turėtų būti naudojami kaip priemonės vertinti veiklos vykdytojų saugą ir veiklos rezultatus Sąjungos lygiu ir valstybėse narėse. Siekiant įvertinti, ar sistemos atitinka BST, taip pat palengvinti geležinkelių saugos stebėseną, parengti bendrieji saugos rodikliai (BSR);

↓ Klaidų ištaisymas, OL L 220, 2004 6 21, p. 16. 9 konstatuojamoji dalis (pritaikytas)

~~Informacijos apie geležinkelių transporto sistemos saugą trūksta ir ji paprastai nėra viešai prieinama. Todėl siekiant įvertinti, ar ta sistema atitinka BST, bei palengvinti saugos geležinkeliuose veiklos stebėseną, būtina nustatyti bendruosius saugos rodiklius (BSR). Vis dėlto pereinamojo laikotarpio metu gali būti taikomi nacionaliniai BSR apibrėžimai ir todėl sudarant pirmąjį BSR paketo projektą, turėtų būti tinkamai atsižvelgiama į BSR bendrųjų apibrėžimų tobulinimo lygmenį.~~

↓ naujas

(9) nacionalinės taisyklės, kurios dažnai pagrįstos nacionaliniais techniniais standartais, laipsniškai pakeistos taisyklėmis, pagrįstomis BST, BSB ir techninėmis sąveikos specifikacijomis (TSS) įvestais bendraisiais standartais. Siekiant pašalinti sąveikos kliūtis, nacionalinių taisyklių skaičius turėtų būti sumažintas – tai pavyktų į TSS taikymo sritį įtraukus visą Sąjungos geležinkelių sistemą ir išsprendus likusius TSS klausimus. Šiuo tikslu valstybės narės turėtų atnaujinti savo nacionalinių taisyklių sistemą, panaikinti pasenusias taisykles ir informuoti apie tai Komisiją ir agentūrą;

↓ Klaidų ištaisymas, OL L 220, 2004 6 21, p. 16. 10 konstatuojamoji dalis (pritaikytas)

~~Nacionalinės saugos taisyklės, kurios dažnai yra pagrįstos nacionaliniais techniniais standartais, turėtų būti laipsniškai pakeičiamos taisyklėmis, pagrįstomis TSS įvestais bendraisiais standartais. Naujų konkrečių nacionalinių taisyklių, kurios nėra pagrįstos tokiais bendraisiais standartais, įvedimas turėtų būti minimalus. Naujos nacionalinės taisyklės turėtų atitikti Bendrijos teisės aktus ir turėtų palengvinti artėjimą prie vieningo požiūrio į saugą geležinkeliuose suformavimo. Todėl prieš kuriai nors valstybei narei priimant nacionalinę saugos taisyklę, pagal kurią reikalaujama aukštesnio saugos lygio, nei to reikalauja BST, visos suinteresuotos šalys turėtų pasitarti. Tokiais atvejais naujos taisyklės projektą turėtų išnagrinėti Komisija, kuri turėtų priimti sprendimą, jei paaiškėtų, jog taisyklės projektas neatitinka Bendrijos teisės aktų arba sukuria savavališko diskriminavimo priemones ar paslėptus geležinkelių transporto tarp valstybių narių apribojimus.~~

↓ naujas

(10) atsižvelgiant į tai, kad geležinkelių sistemos sąveikos kliūtys bus šalinamos laipsniškai ir kad reikės laiko, kad būtų priimtos TSS, reikėtų imtis priemonių, kad būtų išvengta padėties, kai valstybės narės priima naujas nacionalines taisykles arba imasi projektų, kuriais didinamas esamos sistemos įvairialypiškumas. Saugos valdymo sistema – tai pripažinta avarijų prevencijos priemonė, ir geležinkelio įmonėms tenka atsakomybė neatidėliotinai imtis taisomųjų priemonių, kad avarijos vėl nepasikartotų. Valstybės narės neturėtų sumažinti geležinkelio įmonių atsakomybės nustatydamos naujas nacionalines taisykles iš karto po avarijos;

↓ Klaidų ištaisymas, OL L 220, 2004 6 21, p. 16. 11 konstatuojamoji dalis (pritaikytas)

~~Dabartinė padėtis, kuriai esant savo vaidmenį ir toliau atlieka nacionalinės saugos taisyklės, turėtų būti laikoma pereinamojo laikotarpio stadija, kada galiausiai artėjama prie padėties, kuriai esant bus taikomos europietiškos taisyklės.~~

↓ naujas

(11) vykdydami savo pareigas ir įsipareigojimus, infrastruktūros valdytojai ir geležinkelio įmonės turėtų įgyvendinti Sąjungos reikalavimus atitinkančią ir bendrus elementus turinčią saugos valdymo sistemą. Informacija apie saugą ir saugos valdymo sistemos įgyvendinimą turėtų būti pateikiama agentūrai ir atitinkamos valstybės narės nacionalinei saugos institucijai;

↓ Klaidų ištaisymas, OL L 220, 2004 6 21, p. 16. 12 konstatuojamoji dalis (pritaikytas)

~~BST, BSB ir BSR tobulinimas bei poreikis palengvinti artėjimą prie vieningo požiūrio į saugą geležinkeliuose suformavimo reikalauja techninės paramos Bendrijos lygmeniu. Europos geležinkelių Agentūra, įsteigta Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 881/2004<sup>10</sup>, yra įkurta tam, kad išleistų rekomendacijas dėl BST, BSB ir BSR, toliau derintų priemones ir kontroliuotų saugos Bendrijos geležinkeliuose tobulinimą.~~

↓ naujas

(12) siekiant užtikrinti aukštą geležinkelių saugos lygį ir vienodas sąlygas visoms geležinkelio įmonėms, joms turėtų būti taikomi tie patys saugos reikalavimai. Kad licencijuota geležinkelio įmonė turėtų galimybę naudotis geležinkelių infrastruktūra, ji turėtų turėti saugos sertifikatą. Saugos sertifikate turėtų būti pateikta įrodymų, kad geležinkelio įmonė sukūrė savo saugos valdymo sistemą ir geba laikytis atitinkamų saugos standartų ir taisyklių. Tarptautinio vežimo paslaugoms teikti turėtų pakakti tik vieno saugos valdymo sistemos patvirtinimo Sąjungos lygiu;

<sup>10</sup> ~~Žr. šio Oficialiojo leidinio p. 3.~~

↓ Klaidų ištaisymas, OL L 220, 2004 6 21, p. 16. 13  
konstatuojamoji dalis (pritaikytas)

~~Vykdydami savo pareigas ir atsakomybę, geležinkelių infrastruktūros valdytojai ir geležinkelio įmonės turėtų įgyvendinti Bendrijos reikalavimus atitinkančią ir bendruosius elementus turinčią saugos valdymo sistemą. Informacija saugos klausimais ir apie saugos valdymo sistemos įgyvendinimą turėtų būti pateikiama aptariamąsios valstybės narės saugos institucijai.~~

↓ naujas

(13) stebėsenos, atitikties vertinimo, priežiūros, pavojaus analizės ir vertinimo srityse parengti Direktyva 2004/49/EB grindžiami suderinti metodai, kurie turi būti taikomi geležinkelio įmonėms ir nacionalinėms saugos institucijoms. Tokia reguliavimo sistema yra pakankamai brandi, kad būtų galima palaipsniui pereiti prie visoje Sąjungoje galiojančio bendro saugos sertifikato. Perėjus prie bendro saugos sertifikato sumažėtų geležinkelio įmonėms tenkanti administracinė našta, todėl toks perėjimas turėtų užtikrinti didesnę geležinkelių sistemos veiksmingumą ir efektyvumą;

↓ Klaidų ištaisymas, OL L 220, 2004 6 21, p. 16. 14 OJ L 220  
(pritaikytas)

~~Saugos valdymo sistemoje turėtų būti atsižvelgta į faktą, kad 1989 m. birželio 12 d. Tarybos direktyva 89/391/EB dėl priemonių darbuotojų saugai ir sveikatos apsaugai darbe gerinti nustatyme<sup>11</sup> ir svarbios atskiros direktyvos yra be išimties taikomos geležinkelių transporte dirbančių darbuotojų sveikatos apsaugai ir saugai darbe. Saugos valdymo sistemoje turėtų būti atsižvelgta ir į 1996 m. liepos 23 d. Tarybos direktyvą 96/49/EB dėl valstybių narių teisės aktų, susijusių su pavojingų krovinių vežimu geležinkeliais, suderinimo<sup>12</sup>.~~

↓ naujas

(14) bendras saugos sertifikatas turėtų būti išduodamas remiantis įrodymais, kad geležinkelio įmonė sukūrė savo saugos valdymo sistemą. Tokiems įrodymams surinkti gali reikėti ne tik patikrinti geležinkelio įmonę vietoje, bet ir vykdyti priežiūrą, kurios tikslas – įvertinti, ar geležinkelio įmonė ir toliau tinkamai taiko savo saugos valdymo sistemą po to, kai jai buvo išduotas bendras saugos sertifikatas;

<sup>11</sup> OL L 183, 1989 6 29, p. 1.

<sup>12</sup> OL L 235, 1996 9 17, p. 25. Direktyva su paskutiniais pakeitimais, padarytais Komisijos direktyva 2003/29/EB (OL L 90, 2003 4 8, p. 47).

---

↓ Klaidų ištaisymas, OL L 220,  
2004 6 21, p. 16. 15  
konstatuojamoji dalis (pritaikytas)

~~Siekiant užtikrinti aukštą saugos geležinkeliuose lygį ir vienodas sąlygas visoms geležinkelio įmonėms, joms turėtų būti taikomi tie patys saugos reikalavimai. Saugos sertifikatas turėtų būti įrodymu, kad geležinkelio įmonė įsteigė savo saugos valdymo sistemą ir pajėgia laikytis atitinkamų saugos standartų ir taisyklių. Dėl tarptautinio pervežimo paslaugų turėtų pakakti to, kad saugos valdymo sistema būtų patvirtinama vienoje valstybėje narėje, o patvirtinimui būtų suteikiamas pripažinimas Bendrijos mastu. Antra vertus, dėl to, kad laikomasi nacionalinių taisyklių, kiekvienoje valstybėje narėje turėtų būti taikomas papildomas sertifikavimas. Galutiniu tikslu turėtų būti visoje Bendrijoje galiojančio bendro saugos sertifikato sukūrimas.~~

---

↓ naujas

(15) infrastruktūros valdytojui turėtų tekti svarbi atsakomybė už jo geležinkelių tinklo projektavimo, techninės priežiūros ir eksploataavimo saugą. Infrastruktūros valdytojui turėtų būti taikomas reikalavimas iš nacionalinės saugos institucijos gauti su jo saugos valdymo sistema susijusius įgaliojimus saugos srityje, taip pat kitos nuostatos tam, kad būtų įvykdyti saugos reikalavimai;

---

↓ Klaidų ištaisymas, OL L 220,  
2004 6 21, p. 16. 16  
konstatuojamoji dalis (pritaikytas)

~~Greta saugos sertifikate nustatytų saugos reikalavimų licencijuotos geležinkelio įmonės turėtų laikytis nacionalinių reikalavimų, derančių su Bendrijos teisės aktais ir taikomų nediskriminuojant, siejant su sveikatos, saugos ir socialinėmis sąlygomis, įskaitant teisės aktu nuostatas dėl vairavimo laiko, bei darbuotojų ir vartotojų teisėmis kaip numatyta Direktyvos 95/18/EB 6 ir 12 straipsniuose.~~

---

↓ naujas

(16) traukinio personalo sertifikavimas naujiems rinkos dalyviams dažnai yra neįveikiama kliūtis. Valstybės narės turėtų užtikrinti, kad geležinkelio įmonės, ketinančios vykdyti veiklą atitinkamame tinkle, galėtų naudotis traukinio personalo mokymui ir sertifikavimui, kurie būtini norint įvykdyti nacionalinių taisyklių reikalavimus, reikalingomis priemonėmis;

---

↓ Klaidų ištaisymas, OL L 220,  
2004 6 21, p. 16. 17  
konstatuojamoji dalis (pritaikytas)

~~Kiekvieno geležinkelių infrastruktūros valdytojo pagrindinė atsakomybė yra saugus jo geležinkelių tinklo projektavimas, techninė priežiūra ir valdymas. Kartu su geležinkelio įmonių saugos sertifikavimu geležinkelių infrastruktūros valdytojui turėtų būti taikoma nuostata, kad jo saugos sistemai valdyti institucija turėtų suteikti įgaliojimus saugos srityje bei kitos nuostatos tam, kad būtų laikomasi saugos reikalavimų.~~

↓ naujas

(17) už techninę priežiūrą atsakingas subjektas turėtų būti sertifikuotas atlikti prekinųjų vagonų priežiūrą. Jei už techninę priežiūrą atsakingas subjektas yra infrastruktūros valdytojas, šis sertifikavimas turėtų būti įtrauktas į įgaliojimų saugos srityje išdavimo procedūrą. Tokiam subjektui išduotas sertifikatas turėtų užtikrinti, kad kiekvienas prekinis vagonas, už kurį jis atsakingas, atitiktų šioje direktyvoje nustatytus techninės priežiūros reikalavimus. Šis sertifikatas turėtų galioti visoje Sąjungoje, o jį išduoti turėtų įstaiga, galinti tikrinti subjekto sukurtą techninės priežiūros sistemą. Kadangi prekiniai vagonai dažnai naudojami teikiant tarptautinio vežimo paslaugas ir kadangi už techninę priežiūrą atsakingas subjektas gali norėti pasinaudoti dirbtuvėmis, veikiančiomis keliose valstybėse narėse, sertifikavimo įstaiga turėtų turėti galimybę vykdyti kontrolę visoje Sąjungoje;

↓ Klaidų ištaisymas, OL L 220, 2004 6 21, p. 16. 18  
konstatuojamoji dalis (pritaikytas)

~~Valstybės narės turėtų dėti pastangas, kad padėtų pareiškėjams, pageidaujantiems patekti į rinką kaip geležinkelio įmonės. Pirmiausia jos turėtų pateikti informaciją ir nedelsiant veikti dėl prašymų saugos sertifikavimo klausimais. Tarptautines pervežimo paslaugas teikiančioms geležinkelio įmonėms yra svarbu, kad skirtingose valstybėse narėse būtų panaši tvarka. Nors galimoje numatyti ateityje saugos sertifikate bus nacionalinės dalys, vis dėlto turėtų būti įmanoma suvienodinti jų bendrąsias dalis ir palengvinti vieningo sertifikato pavyzdžio kūrimą.~~

↓ naujas

(18) nacionalinių saugos institucijų organizacinė struktūra, teisinė struktūra ir sprendimų priėmimas turėtų būti visiškai nepriklausomi nuo geležinkelio įmonės, infrastruktūros valdytojo, pareiškėjo ir perkančiosios įmonės. Savo užduotis jos turėtų vykdyti atvirai ir nediskriminuodamos, taip pat bendradarbiauti su agentūra, kad būtų sukurta bendra geležinkelių erdvė ir kad būtų koordinuojami jų sprendimo priėmimo kriterijai. Efektyvumui padidinti dvi arba daugiau valstybių narių gali nuspręsti sujungti atitinkamų nacionalinių saugos institucijų personalą ir išteklius;

↓ Klaidų ištaisymas, OL L 220, 2004 6 21, p. 16. 19  
konstatuojamoji dalis (pritaikytas)

~~Traukinio personalo sertifikavimas ir leidimų leisti eksploatuoti naudojamus riedmenis įvairiuose nacionaliniuose tinkluose išdavimas naujiems subjektams dažnai yra neįveikiamos kliūtys. Valstybės narės turėtų užtikrinti, kad mokymo priemonės ir nacionalinių taisyklių reikalavimams vykdyti būtinas traukinio personalo sertifikavimas būtų prieinami geležinkelio įmonėms, teikiančioms paraiškas gauti saugos sertifikatą. Turėtų būti nustatyta bendra leidimų eksploatuoti naudojamus riedmenis išdavimo tvarka.~~



↓ naujas

(19) kai nacionalinės saugos institucijos prašoma prižiūrėti skirtingose valstybėse narėse įsisteigusią geležinkelio įmonę, agentūra turėtų informuoti kitas susijusias nacionalines saugos institucijas ir užtikrinti reikiamą priežiūros veiklos koordinavimą;

↓ Klaidų ištaisymas, OL L 220, 2004 6 21, p. 16. 20  
konstatuojamoji dalis (pritaikytas)

~~Traukinių mašinistų vairavimo laiko trukmė ir poilsio pertraukos bei traukinio personalas, atliekantis saugos srities užduotis, turi svarbią įtaką geležinkelių transporto sistemos saugos lygiui. Šie aspektai nustatyti Sutarties 137-139 straipsniuose ir jau yra Sektorių dialogo komiteto, įsteigto pagal Komisijos sprendimą 98/500/EB<sup>13</sup>, ir socialinių partnerių derybų objektas.~~

↓ Klaidų ištaisymas, OL L 220, 2004 6 21, p. 16. 21  
konstatuojamoji dalis (pritaikytas)

~~Saugios Bendrijos geležinkelių transporto sistemos plėtra reikalauja, kad būtų nustatytos suvienodintos atitinkamų licencijų išdavimo sąlygos traukinių mašinistams ir saugos užduotis atliekančiam lydinėjajam personalui, dėl kurių Komisija paskelbė apie ketinimą artimiausioje ateityje pasiūlyti papildomus teisės aktus. Viso kito personalo, atsakingo už pagrindines užduotis saugos srityje, kvalifikaciniai reikalavimai jau yra išsamiau nurodyti Direktyvoje 96/48/EB ir Direktyvoje 2001/16/EB.~~

↓ Klaidų ištaisymas, OL L 220, 2004 6 21, p. 16. 22  
konstatuojamoji dalis (pritaikytas)

~~Kaip dalis naujos bendros saugos geležinkeliuose kontrolės sistemos dalis saugai geležinkeliuose kontroliuoti ir prižiūrėti visose valstybėse narėse turėtų įsteigtos nacionalinės institucijos. Siekiant palengvinti jų bendradarbiavimą Bendrijos lygmeniu, joms turėtų būti duotas toks pat mažiausias užduočių skaičius ir atsakomybė. Nacionalinėms saugos institucijoms turėtų būti suteiktas aukštas nepriklausomybės laipsnis. Savo užduotis jos turėtų vykdyti atvirai ir nediskriminuodamos taip, kad padėtų sukurti vieną Bendrijos geležinkelių transporto sistemą ir turėtų bendradarbiauti siekiant, kad būtų derinami sprendimų priėmimo kriterijai, ir pirmiausia – dėl tarptautinio pervežimo paslaugas teikiančių geležinkelio įmonių saugos sertifikavimo.~~

<sup>13</sup> 1998 m. gegužės 20 d. Komisijos sprendimas 98/500/EB dėl sektorių dialogo komitetų, skatinančių socialinių partnerių dialogą Europos lygiu, įkūrimo (OL L 225, 1998 8 12, p. 27).

↓ Klaidų ištaisymas, OL L 220,  
2004 6 21, p. 16. 23  
konstatuojamoji dalis (pritaikytas)

(220) katastrofos geležinkeliuose įvyksta retai. Vis dėlto jų pasekmės gali būti pražūtingos ir sukelti visuomenės susirūpinimą dėl geležinkelių ~~transporto~~ sistemos saugos. Todėl siekiant išvengti pasikartojimo, visos tokiose ~~eismo įvykiai~~ avarijos turėtų būti ištiriamos saugos požiūriu, o tyrimų rezultatai turėtų būti paviešinami. Dėl ~~kitiesu~~ avarijos ir riktai  taip pat turėtų būti atliekami saugos tyrimai, jei tos avarijos ir riktai  galėtų būti svarbiais galimų katastrofų ženklais, ~~kai būtina, turėtų būti saugos tyrimų objektu.~~

↓ Klaidų ištaisymas, OL L 220,  
2004 6 21, p. 16. 24  
konstatuojamoji dalis (pritaikytas)

(2421) Saugos tyrimas turėtų ~~vykti~~ būti atliekamas atskirai nuo to paties ~~įvykio~~ rikto teismo tyrimo, ir  turėtų  būti suteikiama galimybė jo metu susipažinti su daiktiniais įrodymais ir liudytojų parodymais. Jį turėtų atlikti nuolat veikianti, nuo geležinkelių transporto sektoriaus ~~veikiančių subjektų dalyvių~~ nepriklausoma ~~institucija~~ įstaiga. ~~Institucija~~ Įstaiga turėtų veikti taip, kad būtų išvengta bet ~~kokių~~  kokio  interesų konflikto ir bet kokių ~~galimų~~ ~~itraukimo sąsajų~~ ~~į su tiriamųjų įvykių priežastimis~~; ~~je~~ pirmiausia, jeigu organizacine ir teisine struktūra ji yra glaudžiai susijusi su nacionaline saugos ~~institucija~~ arba geležinkelių transporto sistemos ~~kontrolės reguliavimo~~ institucija, jos funkcinė nepriklausomybei tai neturėtų daryti įtakos. Jos tyrimai turėtų būti atliekami kaip galima atviriau. Kiekvienam įvykiui tirti ~~tiriamoji~~ tyrimo įstaiga turėtų ~~įsteigti~~ sudaryti atitinkamą tyrimo grupę, turinčią būtiną patirtį, kurios reikia, kad būtų nustatytos tiesioginės ir netiesioginės įvykio priežastys.

↓ naujas

(22) kad tyrimo įstaigos veikla būtų efektyvesnė ir siekiant padėti jai atlikti jos pareigas, tyrimo įstaiga turėtų turėti galimybę laiku patekti į avarijos vietą, prirėkus deramai bendradarbiaudama su teismine institucija. Tyrimų ataskaitose ir bet kokios išvadose ir rekomendacijose pateikiama tolesniam geležinkelių saugos didinimui svarbi informacija, ir jos turėtų būti viešai skelbiamos Sąjungos lygiu. Saugos rekomendacijų adresatai turėtų imtis reikiamų veiksmų ir pranešti apie juos tyrimo įstaigai;

(23) valstybės narės turėtų nustatyti taisykles dėl nuobaudų, taikomų pažeidus šios direktyvos nuostatas, skyrimo ir užtikrinti, kad jos būtų įgyvendinamos. Tos nuobaudos turėtų būti veiksmingos, proporcingos ir atgrasomos;

(24) kadangi šioje direktyvoje pasiūlytų veiksmų tikslų, t. y. koordinuoti valstybėse narėse veiklą ir taip reguliuoti ir prižiūrėti saugą, tirti avarijas ir nustatyti bendruosius saugos tikslus, bendruosius saugos būdus, bendruosius saugos rodiklius ir bendrą saugos sertifikatų bendruosius reikalavimus, valstybės narės negali deramai pasiekti ir kadangi tų tikslų būtų geriau siekti Sąjungos lygiu, laikydamosi Europos Sąjungos sutarties 5 straipsnyje nustatyto subsidarumo principo Sąjunga gali patvirtinti

priemonės. Pagal tame straipsnyje nustatytą proporcingumo principą šia direktyva neviršijama to, kas būtina nurodytiems tikslams pasiekti;

↓ Klaidų ištaisymas, OL L 220,  
2004 6 21, p. 16. 25  
konstatuojamoji dalis (pritaikytas)

~~Tyrimų ataskaitos ir bet kokios išvados ir rekomendacijos pateikia svarbią informaciją tolesniam saugos geležinkeliuose tobulinimui ir turėtų būti pavištinamos Bendrijos lygmeniu. Tie, kam saugos rekomendacijos skirtos, turėtų jas vykdyti ir tiriančiąjai įstaigai atsiskaityti apie veiksmus, kurių buvo imtasi.~~

↓ naujas

(25) siekiant papildyti ir iš dalies pakeisti tam tikras neesmines šios direktyvos nuostatas, Komisijai turėtų būti suteikti įgaliojimai pagal Sutarties 290 straipsnį priimti aktus dėl bendrųjų saugos būdų ir jų persvarstymo, taip pat dėl bendrųjų saugos rodiklių ir bendrųjų saugos tikslų persvarstymo. Labai svarbu, kad Komisija per parengiamąjį darbą deramai konsultuotųsi, taip pat ir su ekspertais. Komisija, atlikdama su deleguotaisiais aktais susijusį parengiamąjį darbą ir rengdama jų tekstus, turėtų užtikrinti, kad atitinkami dokumentai būtų vienu metu, laiku ir tinkamai perduodami Europos Parlamentui ir Tarybai;

(26) siekiant užtikrinti vienodas šios direktyvos įgyvendinimo sąlygas, Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai, susiję su saugos valdymo sistema ir jos sudėtinėms dalims keliamais reikalavimais, už prekių vagonų priežiūrą atsakingų subjektų sertifikavimo sistemos persvarstymu ir jos taikymo išplėtimu įtraukiant kitus riedmenis, taip pat su pagrindiniu avarijų ir riktų tyrimo ataskaitos turiniu. Tais įgaliojimais turėtų būti naudojamosi pagal 2011 m. vasario 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) Nr. 182/2011, kuriuo nustatomos valstybių narių vykdomos Komisijos naudojimosi įgyvendinimo įgaliojimais kontrolės mechanizmų taisyklės ir bendrieji principai<sup>14</sup>;

(27) šios direktyvos perkėlimo į nacionalinę teisę įsipareigojimas turėtų būti susijęs tik su tomis nuostatomis, kuriose, palyginti su ankstesne direktyva, yra esminių pakeitimų. Įsipareigojimas perkelti nepakeistas nuostatas yra sąlygotas ankstesnės direktyvos;

(28) ši direktyva neturėtų daryti poveikio valstybių narių įsipareigojimui, susijusiam su IV priedo B dalyje nurodytais direktyvų perkėlimo į nacionalinę teisę terminais,

↓ Klaidų ištaisymas, OL L 220,  
2004 6 21, p. 16. 26  
konstatuojamoji dalis (pritaikytas)

~~Kadangi pasiūlytų veiksmų tikslų, o būtent: derinti valstybėse narėse veiklą, susijusią su saugos kontrole ir priežiūra, esimo įvykių tyrimu ir bendrų saugos tikslų, bendrų saugos būdų, bendrų saugos rodiklių ir bendrų saugos sertifikatų reikalavimais nustatymu Bendrijos lygmeniu, valstybės narės atskirai negali visiškai pasiekti, o dėl veiksmų masto jie yra~~

<sup>14</sup> OL L 55, 2011 2 28, p. 13.

~~lengviau pasiekiami Bendrijos lygmeniu, Bendrija, vadovaudamasi subsidiarumo principu kaip nustatyta Sutarties 5 straipsnyje, gali patvirtinti priemones. Pagal tame straipsnyje nustatytą proporcingumo principą šioje direktyvoje nenumatoma nieko, kas nėra būtina siekiant tų tikslų.~~

---

↓ Klaidų ištaisymas, OL L 220,  
2004 6 21, p. 16. 27  
konstatuojamoji dalis (pritaikytas)

~~Priemonės, būtinos šios direktyvos įgyvendinimui, turėtų būti patvirtintos vadovaujantis 1999 m. birželio 28 d. Tarybos sprendimu 1999/468/EB, nustatančiu Komisijos naudojimosi jai suteiktais įgaliojimais tvarka<sup>15</sup>.~~

---

↓ Klaidų ištaisymas, OL L 220,  
2004 6 21, p. 16. 28  
konstatuojamoji dalis (pritaikytas)

~~Šia direktyva siekiama pertvarkyti ir sujungti svarbius Bendrijos teisės aktus dėl saugos geležinkeliuose. Todėl nuostatos dėl geležinkelio įmonių saugos sertifikavimo, anksčiau išdėstytos Direktyvoje 2001/14/EB, turėtų būti panaikintos kartu su visomis nuorodomis į saugos sertifikavimą. Direktyvoje 95/18/EB buvo nustatyti dirbančio personalo kvalifikacijos saugos srityje reikalavimai ir riedmenų saugos reikalavimai, kuriuos apima šia direktyva nustatyti reikalavimai dėl saugos sertifikavimo, ir todėl jie nebeturėtų būti licencijavimo reikalavimų dalimi. Kad licencijuota geležinkelio įmonė galėtų patekti į geležinkelių infrastruktūrą, ji turėtų turėti saugos sertifikatą.~~

---

↓ Klaidų ištaisymas, OL L 220,  
2004 6 21, p. 16. 29  
konstatuojamoji dalis (pritaikytas)

~~Valstybės narės turėtų nustatyti taisykles dėl baudų, taikomų pažeidus šios direktyvos nuostatas, skyrimo ir užtikrinti, kad jos būtų įgyvendinamos. Tos baudos turėtų būti veiksmingos, proporcingos ir atgrasomos.~~

---

<sup>15</sup> OL L 184, 1999 7 17, p. 23.

PRIĖMĖ ŠIĄ DIREKTYVĄ:

## I SKYRIUS

### BENDROSIOS NUOSTATOS

#### *1 straipsnis*

#### Dalykas

~~Šios direktyvos tikslas —~~ ☒ Šia direktyva nustatomos nuostatos, siekiant ☒ užtikrinti saugos Bendrijos ☒ Sąjungos ☒ geležinkeliuose saugos ~~plėtrą~~ plėtojimą ir tobulinimą bei užtikrinti geresnes galimybes patekti į geležinkelių transporto paslaugų rinką, taikant tokias priemones:

- a) suderinant valstybių narių kontrolės reguliavimo struktūrą;
- b) nustatant ☒ geležinkelių sistemos ☒ veikiančių subjektų dalyvių atsakomybę;
- c) ~~siekiant geriau suderinti nacionalines taisykles,~~ nustatant ti bendruosius saugos tikslus ir bendruosius saugos būdus, kad ⇒ palaipsniui būtų pašalintas poreikis taikyti ⇐ nacionalines taisykles;
- d) ~~reikalaujant kiekvienoje ⇒ kiekvienai ⇐ valstybėje narejei~~ nustatant reikalavimą įsteigti ☒ nacionalinę ☒ saugos instituciją ir avarių ~~ir~~ bei riktų tyrimo įstaigą instituciją;
- e) nustatant bendruosius geležinkelių saugos valdymo, kontrolės reguliavimo ir priežiūros principus.

#### *2 straipsnis*

#### Taikymo sritis

1. Ši direktyva taikoma valstybių narių geležinkelių ~~transporto~~ sistemai, kuri gali būti ~~suskirstoma~~ į struktūrinius ir ~~eksploatavimo~~ ⇒ funkcinis ⇐ posistemiuses. Direktyva apima saugos reikalavimus, taikomus visai sistemai, įskaitant ☒ saugų ☒ geležinkelių infrastruktūros saugos valdymą, ir eismo valdymą bei geležinkelio įmonių ⇒, ⇐ ~~ir~~ infrastruktūros valdytojų ⇒ ir kitų geležinkelių sistemos dalyvių ⇐ tarpusavio sąveiką.

2. ⇒ Ši direktyva netaikoma toliau nurodytoms sistemoms: ⇐

~~Įgyvendindamos šią direktyvą, valstybės narės gali netvirtinti priemonių, susijusių su:~~

a) metro, tramvajų ir ~~kitas~~ lengvojo bėginio transporto sistemos;

b) tinklams, kurie funkciniu požiūriu yra atskirti nuo likusios geležinkelių transporto sistemos dalies ir yra skirti tik vietinių, miesto ar priemiestinių keleivių pervežimo vietas, miesto ar priemiestiniais maršrutais paslaugoms teikti; ~~bei vien tik tuose tinkluose veikiančia geležinkelio įmone taip pat geležinkelio įmonėms, kurios vykdo veiklą tik tokiuose tinkluose;~~

☒ 3. Į šios direktyvos įgyvendinimo priemonių taikymo sritį valstybės narės gali neįtraukti: ☒

~~a) privačios geležinkelių infrastruktūros ⇒ ir tik tokioje infrastruktūroje naudojamų transporto priemonių, jei ~~☐~~, kurią naudoja vien tik infrastruktūros savininkas ⇒ tą infrastruktūrą ~~☐~~ naudoja tik savoms krovinių pervežimo operacijoms veiklai vykdyti;~~

⇒ b) infrastruktūros ir transporto priemonių, skirtų tik vietos, istorinėms ar turizmo reikmėms. ☐

↓ 2008/110/EB 1 straipsnio 1 dalis

~~d) transporto priemonės, kurios laikomos paveldu ir naudojamos nacionaliniuose tinkluose, jei tai atitinka nacionalines saugumo taisykles ir reglamentavimą, siekiant užtikrinti saugų tokių transporto priemonių judėjimą;~~

~~e) geležinkelius, kurie yra paveldo objektas, muziejinius ir turistinius geležinkelius, kurie eksploatuojami savo tinkle, įskaitant dirbtuves arba transporto priemones, kurie yra tokio geležinkelio nuosavybė arba yra nuo jo priklausomi, arba darbuotojus, kurie dirba tokiaame geležinkelyje.~~

↓ Klaidų ištaisymas, OL L 220, 2004 6 21, p. 16

### 3 straipsnis

#### Savokų apibrėžimai Apibrėžtys

Šioje direktyvoje ~~taikomi tokie apibrėžimai~~ vartojamų savokų apibrėžtys:

~~a) „geležinkelių transporto sistema“ – tai struktūrinių ir eksploatavimo posistemų visuma, kaip apibrėžta Direktyvoje 96/48/EB ir Direktyvoje 2001/16/EB, bei visos tos sistemos valdymas ir eksploatavimas;~~

↓ naujas

a) geležinkelių sistema – Sąjungos geležinkelių sistema, apibrėžta Direktyvos [xx dėl geležinkelių sistemos sąveikos] 2 straipsnyje;

↓ Klaidų ištaisymas, OL L 220,  
2004 6 21, p. 16

~~b) „geležinkelių infrastruktūros valdytojas“ — tai institucija ar įmonė, arba jos dalis, kuri pirmiausia yra atsakinga už geležinkelių infrastruktūros sukūrimą ir techninę priežiūrą kaip apibrėžta Direktyvos 91/440/EEB 3 straipsnyje, bei gali būti atsakinga ir už infrastruktūros kontrolės bei saugos sistemų valdymą. Geležinkelių infrastruktūros valdytojo funkcijos tinkle arba tinklo dalyje gali būti paskiriamos skirtingoms institucijoms arba įmonėms;~~

↓ naujas

b) infrastruktūros valdytojas – infrastruktūros valdytojas, kaip apibrėžta Direktyvos 2001/14/EB 2 straipsnyje<sup>16</sup>;

↓ Klaidų ištaisymas, OL L 220,  
2004 6 21, p. 16 (pritaikytas)  
⇒ naujas

~~c) „geležinkelio įmonė“ — tai geležinkelio įmonė, kaip apibrėžta Direktyvoje 2001/14/EB ⇒ 2 straipsnyje ⇐ apibrėžta geležinkelio įmonė, taip pat ir bet kuri kita valstybinė ar privati viešojo arba privačiojo sektoriaus įmonė, kurios veiklos sritis — teikti kuri užsiima prekių krovinių ir (arba) keleivių pervežimu geležinkeliais paslaugas, ir kuriai galioja reikalavimas užtikrinti trauką; ši sąvoka apima ir tas įmones, kurios teikia vien tik traukos paslaugas;~~

~~d) „techninės sąveikos specifikacijos (TSS)“ — tai specifikacijos, apimančios kiekvieną posistemę ar jos dalį, kad būtų laikomasi pagrindinių esminių reikalavimų ir užtikrinama transeuropinės greitųjų geležinkelių transporto sistemos ir paprastųjų geležinkelių transporto sistemos sąveika, kaip apibrėžta ⇒ Direktyvos xx dėl geležinkelių sistemos sąveikos ⇐ Direktyvoje 96/48/EB ir Direktyvoje 2001/16/EB ⇒ 2 straipsnyje ⇐ ;~~

~~e) „bendrieji saugos tikslai (BST)“ — tai pavojaus priimtino kriterijais išreikšti saugos lygiai, kuriuos turi pasiekti atitikti bent jau skirtingos geležinkelių transporto sistemos dalys (pvz., paprastųjų geležinkelių transporto sistema, greitųjų geležinkelių transporto sistema, ilgieji geležinkelio tuneliai ar linijos, naudojami vien tik prekių krovinių vežimui) ir visa sistema apskritai;~~

~~f) „bendrieji saugos būdai (BSB)“ — tai būdai, kurie turi būti sukurti tam, kad būtų apibūdinama, kaip yra įvertinami saugos lygiai, saugos tikslų pasiekimas ir kaip laikomasi kitų saugos reikalavimų;~~

☒ f) bendrieji saugos būdai (BSB) — būdai, kuriais apibūdinamas saugos lygių vertinimas ir saugos tikslų įgyvendinimas bei kitų saugos reikalavimų laikymasis; ☒

<sup>16</sup> OL L 75, 2001 3 15, p. 29.

g) nacionalinė saugos institucija — tai nacionalinė įstaiga institucija, kuriai patikėtos saugos geležinkeliuose saugos užtikrinimo užduotys pagal šią direktyvą, arba bet kuri dvišalė įstaiga institucija, kuriai kelios valstybės narės patikėjo šias užduotis, siekdamas užtikrinti unifikuotą vieninga specializuotą tarptautinių infrastruktūrų saugos režimą;

h) nacionalinės saugos taisyklės — tai visos privalomos taisyklės, kurios apima valstybės narės lygiu įvestus geležinkelių saugos arba techninius reikalavimus ir taikomas daugiau nei vienai geležinkelio įmonei, nepriklausomai nuo to, kokia įstaiga jas nustato tas taisyklės išleidžiančios institucijos;

i) saugos valdymo sistema — tai viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojo arba geležinkelio įmonės įsteigta organizacija nustatyta organizacinė struktūra ir priemonės, kuriomis siekiama užtikrinti saugų valdytojo ar įmonės veiklos valdymą;

j) atsakingas tyrėjas — tai asmuo, atsakingas už eismo įvykio tyrimo organizavimą, vykdymą ir kontrolę;

k) avarija — tai nepageidaujamas arba netyčinis netikėtas įvykis arba aiški tam tikra tokių įvykių seka virtualinė, sukelianti žalingus padarinius; avarijos skirstomos į šias kategorijas taip: susidūrimai, nuriudėjimai nuo bėgių, avarijos pervažose, dėl judančių riedmenų įvykusios avarijos, kurių metų nukentėjo žmonės, gaisrai ir kita;

l) katastrofos — tai bet kurie koks traukinių susidūrimas ar traukinių nuriudėjimas nuo bėgių, dėl kurių žuvo ne mažiau kaip vienas asmuo ar buvo sunkiai sužaloti penki ar daugiau asmenų, arba buvo padaryta didelė žala riedmenims, infrastruktūrai arba aplinkai bei bet kuris kitas panašus avarija eismo įvykis, padariusies akivaizdžią itaką poveiki saugos geležinkeliuose saugos kontrolei reguliavimui ar saugos valdymui; keliamiau minima „didelė žala“ — tai žala, kurias visą mastą tiriančioji institucija tyrimo įstaiga iškart gali įvertinti esant ne mažesnei bendra suma kaip 2 milijonai eurų;

m) riktas — tai bet koks įvykis, susijęs su traukinių eksploatavimu ir paveikiantis eksploatavimu veiklos saugą, išskyrus avarijas arba katastrofas;

n) tyrimas — tai procesas, atliekamas siekiant užkirsti kelią kitai avarijai arba riktui, apimantis informacijos surinkimą ir analizę, išvadų padarymą, įskaitant priešasčių nustatymą ir tam tikrais atvejais — saugos rekomendacijų pateikimą;

o) priešastys — tai veiksmai, neveikimas, įvykiai ar sąlygos arba jų derinys, kuris baigėsi nulėmę avarijaa arba riktą;

p) „Agentūra“ — tai Europos geležinkelių agentūra, Bendrijos saugos geležinkeliuose ir sąveikos agentūra;

↓ naujas

p) lengvasis bėginis transportas – miestų ir (arba) priemiesčių bėginio transporto sistema, kurios pajėgumas ir greitis yra mažesni nei geležinkelio ir metro sistemų, tačiau pajėgumas ir greitis yra didesni nei tramvajaus sistemų. Lengvajam bėginiam



transportui gali būti skiriamos atskiros kelio juostos arba tos pačios kelio juostos kaip kitam kelių transportui; be to, lengvojo bėginio transporto priemonės paprastai negali būti jungiamos prie tolimųjų keleivinių ar krovinių transporto priemonių (ir atvirkščiai);

↓ Klaidų ištaisymas, OL L 220,  
2004 6 21, p. 16 (pritaikytas)  
⇒ naujas

q) ~~„notifikuotosios įstaigos institucijos“ — tai įstaigos institucijos, kurios atsako už sąveikos sudedamųjų dalių atitikties arba tinkamumo naudoti įvertinimą arba už posistemiu EB „EB“ procedūrų, skirtų posistemiu patikrai, patikros procedūros įvertinimą kaip apibrėžta Direktyvoje 96/48/EB ir Direktyvoje 2001/16/EB;~~

r) ~~„sąveikos sudedamosios dalys“ — tai bet kuri įrengime nedaloma įrengimo sudedamoji dalis, sudedamųjų dalių grupė, mazgas ar sukomplektuotas blokas, įtrauktas arba numatomas įtraukti į posistemį, nuo kurių tiesiogiai ar netiesiogiai priklauso transeuropinės greitųjų geležinkelių transporto sistemos arba paprastųjų geležinkelių transporto sistemos sąveika, kaip apibrėžta ⇒ Direktyvos xx dėl geležinkelių sistemos sąveikos 2 straipsnyje ⇐ Direktyvoje 96/48/EB ir Direktyvoje 2001/16/EB. „Sudedamoji dalis“ savo prasme apima ir materialius, ir nematerialius objektus, pvz., programinę įrangą;~~

↓ 2008/110/EB. 1 straipsnio 2  
dalis (pritaikytas)  
⇒ naujas

s) ~~„valdytojas“ — geležinkelių transporto priemonę pagal paskirtį eksploatuojantis ☒ asmuo arba subjektas ☒ fizinis ar juridinis asmuo, kuris, būdamas transporto priemonės savininku yra jos savininkas arba turėdamasis teisę ją naudoti, eksploatuoja šią transporto priemonę ir yra įregistruotas kaip transporto priemonės valdytojas tokiu statusu ⇒ nacionaliniame transporto priemonių registre, nurodytame ⇐ 2008 m. birželio 17 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2008/57/EB ☒ Direktyvos XX ☒ dėl Bendrijos geležinkelių sistemos sąveikos (nauja redakcija<sup>17</sup>) (toliau — Geležinkelių sąveikos direktyva) 33 straipsnyje ☒ 43 straipsnyje ☒ nurodytame nacionaliniame transporto priemonių registre;~~

t) ~~„už techninę priežiūrą atsakingas subjektas“ — už transporto priemonės ☒ techninę priežiūrą ☒ atsakingas subjektas, įregistruotas tokiu statusu nacionaliniame transporto priemonių registre;~~

u) ~~„transporto priemonė“ — ⇒ nuolatinės arba keičiamos sudėties ⇐ eismui tinkama geležinkelių transporto priemonė, su traukos sistema arba be jos, ant savo ratų važiuojanti geležinkelių linijomis važiuojanti savo ratais, naudojanti trauką ar jos nenaudojanti. Transporto priemonę sudaro vienas ar kelis struktūriniai ir funkciniai posistemiai ar tokių posistemiu dalys;~~

<sup>17</sup>

OL L 191, 2008 7 18, p. 1.

↓ naujas

v) gamintojas – fizinis arba juridinis asmuo, kuris gamina sąveikos sudedamąją dalį arba posistemį, arba kuris užsako suprojektuoti ar pagaminti tokias dalis arba posistemį ir parduoda tokias dalis arba posistemį savo vardu arba naudodamas savo prekės ženklą;

w) siuntėjas – įmonė, kuri pati ar per trečiuosius asmenis siunčia pavojingus krovinius;

x) krovėjas – įmonė, kraunanti supakuotus krovinius, įskaitant pavojingus krovinius, mažas talpyklas ar kilnojamąsias cisternas į vagoną ar konteinerį, arba kraunanti konteinerį, biriųjų krovinių konteinerį, daugiaelementį dujų konteinerį, konteinerinę cisterną arba kilnojamąją cisterną į vagoną;

y) pripildytojas – įmonė, kuri pripildo krovinių (įskaitant pavojingus krovinius) cisterną (cisterninį vagoną, vagoną su nuimamosiomis cisternomis, kilnojamąją cisterną ar konteinerinę cisterną), vagoną, didįjį ar mažąjį konteinerį, skirtus suverstiniams kroviniams vežti, arba sekcinį vagoną ar daugiaelementį dujų konteinerį.

↓ Klaidų ištaisymas, OL L 220,  
2004 6 21, p. 16 (pritaikytas)  
⇒ naujas

## II SKYRIUS

### SAUGOS TOBULINIMAS PLĖTOJIMAS IR VALDYMAS

#### 4 straipsnis

⇒ Geležinkelių sistemos dalių vaidmuo plėtojant ir didinant ← Saugos geležinkeliuose sauga plėtra ir tobulinimas

1. Valstybės narės ⇒ ir agentūra ← užtikrina, kad sauga geležinkeliuose sauga apskritai būtų valdoma visuotinai ☒ užtikrinama ☒, o kai ir ten, kur racionaliu požiūriu tai pagrįsta praktiškai įmanoma – nuolat didinama tobulinama, atsižvelgiant į Bendrijos ☒ Sąjungos ☒ teisės aktų ir mokslo ir technikos pažangos raidą bei teikiant pirmenybę katastrofų prevencijai.

~~Valstybės narės užtikrina, kad saugos taisyklės būtų nustatomos, taikomos ir įsigaliojtu atvirai ir nediskriminuojant, skatinant vieningos Europos geležinkelių transporto sistemos plėtra.~~

~~2. Valstybės narės užtikrina, kad įvedant priemones saugai geležinkeliuose plėtoti ir tobulinti, būtų vadovaujama sisteminiu požiūriu.~~

↓ Klaidų ištaisymas, OL L 220, 2004 6 21, p. 16 (pritaikytas)  
→<sub>1</sub> 2008/110/EB 1 straipsnio 3 dalis  
⇒ naujas

2. Valstybės narės užtikrina, kad atsakomybė už saugų geležinkelių transporto sistemos eksploatavimą ir su tuo susijusių pavojų kontrolę būtų priskirta geležinkelių infrastruktūros valdytojams ir geležinkelio įmonėms, įpareigojant juos:

- a) įgyvendinti būtinas pavojaus kontrolės priemones, tam tikrais atvejais bendradarbiaujant tarpusavyje,
- b) taikyti  Sąjungos ir  nacionalines saugos taisykles ir standartus,
- c) vadovaujantis šia direktyva, sukurti saugos valdymo sistemas.

Nepažeidžiant civilinės atsakomybės pagal valstybių narių teisės aktų reikalavimus, kiekvienam geležinkelių infrastruktūros valdytojui ir geležinkelio įmonei priskiriama atsakomybė už jam (jai) priklausančią sistemos dalį ir saugią jos eksploatavimą veiklą (įskaitant medžiagų tiekimą ir sutarčių dėl paslaugų sudarymą) su naudotoju vartotojais, klientais,  atitinkamų  darbuotojais ir trečiųjų šalių sudarymą atžvilgiu. ⇒ Infrastruktūros valdytojų ir geležinkelio įmonių saugos valdymo sistemose taip pat atsižvelgiama į pavojus, susijusius su trečiųjų šalių veikla. ⇐

34. ~~Visa tai nepažeidžia kiekvieno~~  Kiekvienas  gamintojose, eksploatavime  techninės priežiūros  paslaugų teikėjo teikėjas, →<sub>1</sub> valdytojas ←, ~~techninės priežiūros teikėjo paslaugų teikėjas ir perkančioji~~ įmonė atsakomybės užtikrinti  užtikrina savo tiekiamų  kad riedmenų, įrangos, priedų, įtaisų ir teikiamos paslaugos atitiktų atitiktį konkrečius nustatytiems reikalavimams ir konkrečias naudojimo sąlygoms taip, kad geležinkelio įmonė ir (arba) geležinkelių infrastruktūros valdytojas galėtų  saugiai jais naudotis  juos paleisti saugiai eksploatuoti.

↓ naujas

4. Visi dalyviai, atliekantys svarbų vaidmenį, susijusį su saugos užtikrinimo veikla, įgyvendina reikiamas pavojaus kontrolės priemones, o kai tikslinga, bendradarbiauja su kitais veikėjais. Be geležinkelio įmonių ir infrastruktūros valdytojų prie tų dalyvių dar priskiriami:

- (a) už transporto priemonių techninę priežiūrą atsakingi subjektai;
- (b) siuntėjai, krovėjai ir pripildytojai, kurie atlieka tam tikrą vaidmenį, susijusį su krovos veiklos sauga;
- (c) gamintojai, kurie atsako už saugią geležinkelių transporto priemonių, transporto priemonės dalių, komponentų ar pablokių, geležinkelių infrastruktūros, energijos ir bėgių kelio kontrolės valdymo projektavimą ir gamybą, taip pat už tai, kad būtų išduoti išankstiniai su ta transporto priemone susiję techninės priežiūros dokumentai.

5. Kiekviena geležinkelio įmonė, infrastruktūros valdytojas ir už techninę priežiūrą atsakingas subjektas užtikrina, kad jų rangovai taikytų pavojaus kontrolės priemones. Šiuo tikslu kiekviena geležinkelio įmonė, infrastruktūros valdytojas ir už techninę priežiūrą atsakingas subjektas taiko bendruosius stebėsenos procesų būdus, išvardytus Reglamente (ES) Nr. 1078/2012<sup>18</sup>. Jų rangovai turėtų taikyti šį procesą sudarydami sutartis. Geležinkelio įmonės, infrastruktūros valdytojai ir už techninę priežiūrą atsakingi subjektai, gavę agentūros ar nacionalinės saugos institucijos prašymą, supažindina jas su savo sutartimis.

6. Bet kuris geležinkelių sistemos dalyvis, aptikęs saugos pavojų, susijusį su techninės įrangos (įskaitant struktūrinius posistemius) defektais ir konstrukcijos neatitiktimi ar gedimais, praneša apie tą pavojų kitoms suinteresuotosioms šalims, kad jos galėtų imtis visų reikiamų taisomųjų veiksmų, kuriais būtų nuolatos užtikrinama geležinkelių sistemos sauga.

7. Jeigu geležinkelio įmonės pasikeičia transporto priemonėmis, visi dalyviai keičiasi visa informacija apie saugų eksploatavimą. Tokia informacija apima informaciją apie transporto priemonės būklę ir istoriją, techninės priežiūros dokumentų elementus, krovos veiklos atsekamumą ir važtaraščius. Ji yra pakankamai išsami, kad geležinkelio įmonė galėtų įvertinti transporto priemonės eksploatavimo pavojus.

↓ Klaidų ištaisymas, OL L 220,  
2004 6 21, p. 16 (pritaikytas)

## 5 straipsnis

### Bendrieji saugos rodikliai

1. Siekdamas palengvinti įvertinimą, ar yra pasiekti ☒ BST ☒ ~~BSR~~, ir sudaryti sąlygas numatyti bendrą saugos geležinkeliuose saugos bendrajaiesies raidaios stebėtisena, iš 18 straipsnyje nurodytų nacionalinių saugos institucijų metinių ataskaitų valstybės narės surenka informaciją apie bendruosius saugos rodiklius (BSR).

~~Pirmasis BSR ataskaitinis laikotarpis yra 2006 m.; apie jų vykdymą atsiskaitoma metinėje ataskaitoje ateinančiais metais.~~

BSR nustatomi taip, kaip nurodyta I priede.

↓ naujas

2. Komisija įgaliojama pagal 26 straipsnį priimti deleguotuosius aktus dėl I priedo persvarstymo, visų pirma, kad atsižvelgiant į technikos pažangą būtų atnaujinti BSR ir pritaikyti bendrieji avarijų išlaidų apskaičiavimo būdai.

↓ 2008/110/EB 1 straipsnio 4  
dalis (pritaikytas)

~~2. Iki 2009 m. balandžio 30 d. I priedas yra peržiūrimas, pirmiausiai siekiant jį įtraukti bendrųjų saugos rodiklių (BSR) bendras sąvokų apibrėžtis ir bendrus nuostolius dėl avarijų~~

<sup>18</sup> OL L 320, 2012 11 17, p. 8.

~~skaičiavimo metodus. Ši priemonė, skirta iš dalies pakeisti neesmines šios direktyvos nuostatas, patvirtinama taikant 27 straipsnio 2a dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą su tikrinimu.~~

---

↓ Klaidų ištaisymas, OL L 220,  
2004 6 21, p. 16

## 6 straipsnis

### Bendrieji saugos būdai

---

↓ 2008/110/EB 1 straipsnio 5  
dalis a punktas (pritaikytas)

~~1. Pirmąją bendrųjų saugos būdų (BSB) grupę, apimančią bent jau 3 dalies a punkte aprašytus būdus, Komisija priima iki 2008 m. balandžio 30 d. Jie skelbiami Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje.~~

~~Antrąją BSB grupę, apimančią likusius 3 dalyje aprašytus būdus, Komisija priima iki 2010 m. balandžio 30 d. Jie skelbiami Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje.~~

~~Šios priemonės, skirtos iš dalies pakeisti neesmines šios direktyvos nuostatas jas papildant, patvirtinamos taikant 27 straipsnio 2a dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą su tikrinimu.~~

---

↓ Klaidų ištaisymas, OL L 220,  
2004 6 21, p. 16 (pritaikytas)

~~2. BSB ir pataisytų BSB projektus parengia Agentūra, vadovaudamasi įpareigojimais, patvirtintais laikantis 27 straipsnio 2 dalyje nurodytos tvarkos.~~

~~BSB projektas yra parengiamas išnagrinėjus dabartinius valstybėse narėse galiojančius būdus.~~

~~31. BSB Bendruosiuose saugos būduose apibūdinamas, kaip yra įvertinamas pasiektas saugos lygis ☒ lygių ☒, ir saugos tikslų įgyvendinimoas bei kaip laikomasi ir atitikties kitiems saugos reikalavimams ir vertinimo būdas, parengiant ir nustatant:~~

a) pavojaus analizės ir įvertinimo būdus,

b) būdus, kuriuos taikant vertinama, įvertinančius kaip laikomasi pagal 10 ir 11 straipsnius išduotų saugos sertifikatų ir įgaliojimų saugos srityje reikalavimų;

ir

↓ 2008/110/EB 1 straipsnio 5  
dalis b punktas

~~e) tuo mastu, kokiu jų dar neapima TSS būdus patikrinti, ar geležinkelių transporto sistemos struktūrinių posistemių eksploatavimas ir jų priežiūra atliekama vadovaujantis susijusiais esminiais reikalavimais.~~

↓ naujas

c) nacionalinių saugos institucijų taikytinus priežiūros būdus ir geležinkelio įmonių, infrastruktūros valdytojų ir už techninę priežiūrą atsakingų subjektų taikytinus stebėsenos būdus;

d) visus kitus saugos valdymo sistemos procesą apimančius būdus, kuriuos reikia suderinti Sąjungos lygiu.

↓ 2008/110/EB 1 straipsnio 5 dalies c punktas

~~4. BSB reguliariai atnaujinami, atsižvelgiant į įgytą jų taikymo patirtį ir pasaulinę saugos geležinkeliuose raidą bei 4 straipsnio 1 dalyje nustatytus valstybių narių įsipareigojimus. Ši priemonė, skirta iš dalies pakeisti neesmines šios direktyvos nuostatas, inter alia, ją papildant, patvirtinama taikant 27 straipsnio 2a dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą su tikrinimu.~~

↓ naujas

2. Komisija agentūrai išduoda įgaliojimus parengti naujus BSB, nurodytus 1 dalies d punkte, persvarstyti ir atnaujinti visus BSB, kad būtų atsižvelgta į technologijų ar socialinių reikalavimų pokyčius, ir Komisijai pateikti reikiamas rekomendacijas.

Rengdama rekomendacijas agentūra atsižvelgia į naudotojų ir suinteresuotųjų šalių nuomonę. Rekomendacijas sudaro ataskaita apie šių konsultacijų rezultatus ir ataskaita, kurioje vertinamas planuojamų priimti naujų BSB poveikis.

3. BSB reguliariai persvarstomi, atsižvelgiant į įgytą jų taikymo patirtį ir bendrą saugos geležinkeliuose raidą, taip pat siekiant visuotinai užtikrinti saugą ir kai racionali požiūriu tai praktiškai įmanoma – nuolatos ją didinti.

4. Komisija įgaliojama pagal 26 straipsnį priimti deleguotuosius aktus, kuriais nustatomi BSB ir persvarstyti BSB.

↓ Klaidų ištaisymas, OL L 220, 2004 6 21, p. 16 (pritaikytas)

5. Atsižvelgdamos į BSB priėmimą ir jų persvarstymą ~~pataisymus~~, valstybės narės parengia visus būtinus į savo nacionalinių saugos taisyklių pakeitimus.

## 7 straipsnis

### Bendrieji saugos tikslai

~~1. BST rengiami, tvirtinami ir keičiami pagal šiame straipsnyje nustatytą tvarką.~~

~~2. BSB ir pataisytų BSB projektus parengia Agentūra, vadovaudamasi įpareigojimais, patvirtintais laikantis 27 straipsnio 2 dalyje nurodytos tvarkos.~~

↓ 2008/110/EB 1 straipsnio 6 dalies a punktas (pritaikytas)

~~3. Pirmasis BST projekto paketas grindžiamas valstybių narių esamų tikslų ir veiklos rodiklių saugos srityje analize ir juo užtikrinama, kad jokioje valstybėje narėje esami geležinkelių sistemos veiklos rodikliai saugos srityje nepablogėtų. Komisija jį priima iki 2009 m. balandžio 30 d. ir jis skelbiamas *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*. Ši priemonė, skirta iš dalies pakeisti neesmines šios direktyvos nuostatas, inter alia, ją papildant, patvirtinama taikant 27 straipsnio 2a dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą su tikrinimu.~~

~~Antrasis BST projekto paketas grindžiamas patirtimi, įgyta kuriant ir įgyvendinant pirmąjį BST paketą. Jame numatomos visos prioritetingos sritys, kuriose sauga turi būti toliau stiprinama. Komisija jį priima iki 2011 m. balandžio 30 d. ir jis skelbiamas *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*. Ši priemonė, skirta iš dalies pakeisti neesmines šios direktyvos nuostatas, inter alia, ją papildant, patvirtinama taikant 27 straipsnio 2a dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą su tikrinimu.~~

↓ Klaidų ištaisymas, OL L 220, 2004 6 21, p. 16 (pritaikytas)

1.4. BST Bendraisiais saugos tikslais nustatomi pavojaus priimtimumo kriterijais išreikštus  
 minimalūs  saugos lygiai, kuriuos turi pasiekti atitikti bent jau įvairios geležinkelių transporte sistemos dalys bei visa sistema kiekvienoje valstybėje narėje ir kurie išreiškiami pavojaus priimtimumo kriterijais, taikytinai:

- a) a) individualiamaus pavojuiaus, susijusiame su keleiviais, personalu (įskaitant rangovų personalą), pervažų naudotojais ir kitais subjektais bei, nepažeidžiant dabartinių nacionalinių ir tarptautinių taisyklių dėl atsakomybės, — individualiamaus pavojuiaus, susijusiame su  pašaliniais asmenimis geležinkelio zonoje  leidimo neturintiu asmenų buvimu geležinkelio įmonės patalpose, lygius;
- (b) b) pavojuiaus visuomenei lygius.

↓ naujas

2. Komisija agentūrai suteikia įgaliojimą parengti persvarstytus BST ir Komisijai pateikti reikiamas rekomendacijas.

3. BST reguliariai persvarstomi, atsižvelgiant į bendrą geležinkelių saugos raidą. Persvarstytuose BST atsižvelgiama į prioritetingas sritis, kuriose sauga turi būti toliau didinama.

4. Komisija įgaliojama pagal 26 straipsnį priimti deleguotuosius aktus, kuriais nustatomi persvarstyti BST.

↓ 2008/110/EB 1 straipsnio 6 dalies b punktas (pritaikytas)

~~5. BST reguliariai atnaujinami, atsižvelgiant į pasaulinę saugos geležinkeliuose raidą. Ši priemonė, skirta iš dalies pakeisti neesmines šios direktyvos nuostatas, inter alia, ją papildant, patvirtinama taikant 27 straipsnio 2a dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą su tikrinimu.~~

↓ Klaidų ištaisymas, OL L 220, 2004 6 21, p. 16 (pritaikytas)

~~5.6 Valstybės narės patvirtina visus būtinus ~~į~~ savo nacionalinių taisyklių pakeitimus, ~~siekdamos~~, kad būtų pasiekti bent ~~į~~ BST, ~~o~~ taip pat ir ~~pataisyti persvarstyti~~ BST pagal prie jų pridėtus įgyvendinimo grafikus. Apie tas taisykles jos praneša Komisijai vadovaudamosi 8 straipsniu ~~3 dalimi~~.~~

### 8 straipsnis

#### Nacionalinės saugos taisyklės

~~Taikydamos šią direktyvą, valstybės narės nustato privalomas nacionalines saugos taisykles ir užtikrina, kad jos būtų paskelbtos ir prieinamos visiems infrastruktūros valdytojams, geležinkelio įmonėms, pareiškėjams saugos sertifikatui gauti ir pareiškėjams suteikti igaliojimus saugos srityje aiškia, aptariamosioms šalims suprantama kalba.~~

↓ naujas

1. Valstybės narės gali nustatyti naujas nacionalines taisykles tik šiais atvejais:

- a) jei BSB neapima taisyklių, susijusių su esamais saugos būdais;
- b) jei tai yra neatidėliotina prevencinė priemonė, ypač po avarijos.

Valstybės narės užtikrina, kad nacionalinėse taisyklėse būtų atsižvelgta į būtinybę laikytis sistemingo požiūrio.

2. Jeigu valstybė narė ketina patvirtinti naują nacionalinę taisyklę, tos taisyklės projektą ji perduoda agentūrai ir Komisijai, naudodamasi tinkama IT sistema pagal Reglamento (ES) Nr. .../... [Agentūros reglamento] 23 straipsnį.

3. Jei agentūra sužino apie kokią nors nacionalinę taisyklę (ir kai apie ją pranešta, ir kai nepranešta), kuri tampa perteklinė arba prieštarauja BSB ar kokiems nors kitiems Sąjungos teisės aktams, priimtiems po to, kai pradėta taikyti nacionalinė taisyklė, taikoma Reglamento (ES) Nr. .../... [Agentūros reglamento] 22 straipsnyje nustatyta tvarka.

4. Valstybės narės užtikrina, kad su nacionalinėmis taisyklėmis būtų galima susipažinti nemokamai ir tokia kalba, kokią gali suprasti visos suinteresuotosios šalys.

5. Nacionalinėms taisyklėms, apie kurias pranešta pagal šį straipsnį, Direktyvoje 98/34/EB nustatyta pranešimo tvarka netaikoma.



~~2. Iki 2005 m. balandžio 30 d. valstybės narės praneša Komisijai apie galiojančias atitinkamas nacionalines saugos taisykles taip, kaip nurodyta II priede, ir nurodo jų taikymo sritį.~~

~~Be to, pranešime pateikiama informacija apie principinį taisyklių turinį, pateikiant nuorodas į juridinius tekstus, apie teisės aktų formą ir apie įstaigą ar organizaciją, kuri atsako už jų paskelbimą.~~

~~3. Ne vėliau kaip praėjus ketveriems metams nuo šios direktyvos įsigaliojimo, pagal straipsnio dalies nuostatas Agentūra įvertina nacionalinių saugos taisyklių paskelbimo ir galimybės su jomis susipažinti būdą. Taip pat ji teikia Komisijai atitinkamas rekomendacijas dėl tokių taisyklių skelbimo, siekiant, kad būtų palengvintos galimybės susipažinti su atitinkama informacija.~~

~~4. Valstybės narės nedelsdamos praneša Komisijai apie bet kokius nacionalinių saugos taisyklių, apie kurias buvo pranešta, pakeitimus ir apie bet kokias naujas tokias taisykles, kurios galėjo būti priimtos, nebent tos taisyklės būtų susijusios su TSS įgyvendinimu.~~

~~5. Siekdama išlaikyti kiek galima mažesnę įvedamų naujų konkrečių nacionalinių taisyklių skaičių ir tuo užkirsti kelią vėliau dėl to kylančioms kliūtims bei siekdama palaipsniui suvienodinti saugos taisykles, Komisija kontroliuoja, kaip valstybės narės įveda naujas nacionalines taisykles.~~

~~6. Jeigu, priėmus BST, valstybė narė numato įvesti naujas saugos taisykles, pagal kurias būtų reikalaujama aukštesnio saugos lygio nei esantis pagal BST, arba jeigu valstybė narė numato įvesti naujas saugos taisykles, kurios galėtų paveikti kitų valstybių narių geležinkelio įmonių veiklą aptariamajos valstybės narės teritorijoje, valstybė narė tinkamu laiku konsultuojasi su visomis suinteresuotomis šalimis ir taiko straipsnio 7 dalyje numatytą tvarką.~~

~~7. Valstybė narė pateikia saugos taisyklių projektą Komisijai išnagrinėti, nurodydama jų įvedimo priežastis.~~

~~Jeigu Komisija nustato, kad saugos taisyklių projektas yra nesuderinamas su BSB arba su nuostata pasiekti bent jau BST, arba kad jas sudaro savavališkos diskriminuojančios priemonės arba paslėptas pervežimo geležinkeliais tarp valstybių narių veiklos apribojimas, laikantis 27 straipsnio 2 dalyje nurodytos tvarkos priimamas aptariamajai valstybei narei skirtas sprendimas.~~

~~Jeigu Komisija rimtai abejoja dėl saugos taisyklių projekto suderinamumo su BSB arba dėl galimybių pasiekti BST, arba mano, kad taisyklės sudaro savavališkos diskriminuojančios priemonės arba paslėptas pervežimo geležinkeliais tarp valstybių narių veiklos apribojimas, Komisija nedelsdama apie tai praneša aptariamajai valstybei narei, kuri sustabdo taisyklių patvirtinimą, įsigaliojimą arba įgyvendinimą tol, kol laikantis 27 straipsnio 2 dalyje nurodytos tvarkos per šešis mėnesius nėra priimamas sprendimas.~~

## 9 straipsnis

### Saugos valdymo sistemos

1. ~~Geležinkelių~~ Infrastruktūros valdytojai ir geležinkelio įmonės ~~įsteigia~~ sukuria savas saugos valdymo sistemas, siekdamos užtikrinti, kad geležinkelių ~~transporte~~ sistema  galėtų  ~~pasiekti~~ atitikti bent ~~ją~~ BST, kad sistema atitiktų ~~8 straipsnyje ir II priede aprašytas nacionalines saugos taisykles bei atitiktų~~ TSS nustatytus saugos reikalavimus ir ~~siekdamos užtikrinti~~, kad būtų taikomos atitinkamos BSB dalys  bei taisyklės, apie kurias pranešta pagal 8 straipsnį .

2. Saugos valdymo sistema atitinka ~~III priede nustatytus~~ reikalavimus ir ~~nurodytus elementus~~, pritaikytus vykdomos veiklos pobūdžiui, mastui ir kitoms sąlygoms. Ji užtikrina, kad būtų kontroliuojami visi pavojai, susiję su ~~geležinkelių~~ infrastruktūros valdytojo ar geležinkelio įmonės veikla, įskaitant techninę priežiūrą ir medžiagų tiekimą bei rangovų naudojimą. ~~Nepažeidžiantis esančių dabartinių nacionalinių ir tarptautinių taisyklių dėl atsakomybės, taikant saugos valdymo sistemą~~  taip pat  ~~tam tikrais atvejais ir kur įmanoma, atsižvelgiama (tais atvejais, kai tai tikslinga ir racionalu)~~ į pavojus, kylančius kaip kitų šalių veiklos padarinius.

↓ naujas

Komisija įgyvendinimo aktais nustato saugos valdymo sistemos sudedamąsias dalis. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 27 straipsnio 2 dalyje nustatytos nagrinėjimo procedūros.

↓ Klaidų ištaisymas, OL L 220, 2004 6 21, p. 16 (pritaikytas)

3. Bet kurio ~~geležinkelių~~ infrastruktūros valdytojo saugos valdymo sistemoje ~~ca~~ atsižvelgiama į įvairių tinkle veikiančių geležinkelio įmonių veiklos ~~itaka poveikį~~ ir numatomos nuostatos, leidžiančios visoms geležinkelio įmonėms veikti vadovaujantis TSS ir nacionalinėmis saugos taisyklėmis bei pagal jų saugos sertifikate nustatytas sąlygas. ~~Be to, ši sistema~~ Kuriant  saugos valdymo sistemas  ~~toliau tobulinama, siekiant siekiama~~ suderinti ~~geležinkelių~~ infrastruktūros valdytojo ir visų jo infrastruktūroje veikiančių geležinkelio įmonių avarinių atvejų tvarką.

4. Kasmet iki birželio 30 d. visi ~~geležinkelių~~ infrastruktūros valdytojai ir geležinkelio įmonės pateikia  nacionalinei  saugos institucijai metinę saugos ataskaitą už ~~prieš taiėjusius~~ ankstesnius kalendorinius metus. Saugos ataskaitoje pateikiama:

- a) informacija apie ~~tai, kaip yra~~ vykdomus visos pačios organizacijos saugos tikslus ir apie saugos planų vykdymo rezultatus;
- b) informacija apie nacionalinių saugos rodiklių ir I priede nustatytų BSR tobulinimą tiek, kiek tai svarbu atsiskaitančiai organizacijai;
- c) saugos vidaus audito rezultatai;
- d)  nacionalinei  saugos institucijai galinčios būti svarbiomis pastabos dėl geležinkelių eksploatavimo ir ~~geležinkelių~~ infrastruktūros valdymo trūkumų ir veikimo sutrikimų.

↓ Klaidų ištaisymas, OL L 220,  
2004 6 21, p. 16  
⇒ naujas

### III SKYRIUS

## SAUGOS SERTIFIKAVIMAS IR ĮGALIOJIMAIŲ SUTEIKIMAS SAUGOS SRITYJE

10 straipsnis

~~Saugos sertifikatai~~ ⇒ Bendras saugos sertifikatas ⇐

↓ naujas

1. Teisė naudotis geležinkelių infrastruktūra suteikiama tik geležinkelio įmonėms, turinčioms bendrą saugos sertifikatą.

2. Bendrą saugos sertifikatą agentūra išduoda remdamasi įrodymais, kad geležinkelio įmonė pagal 9 straipsnį sukūrė savo saugos valdymo sistemą ir atitinka TSS ir kituose atitinkamuose teisės aktuose nustatytus reikalavimus, kad kontroliuotų pavojus ir tinkle saugiai teiktų transporto paslaugas.

3. Bendrame saugos sertifikate nurodomas geležinkelių eksploatavimo veiklos, kuriai sertifikatas taikomas, rūšis ir mastas. Jis galioja visoje Sąjungoje lygiavertei veiklai.

↓ Klaidų ištaisymas, OL L 220,  
2004 6 21, p. 16

~~1. Kad geležinkelio įmonė turėtų galimybę naudotis geležinkelių infrastruktūra, ji privalo turėti šiame skyriuje numatytą saugos sertifikatą. Saugos sertifikatas gali būti galiojantis visame valstybės narės geležinkelių tinkle arba tik nustatytoje jos dalyje.~~

↓ 2008/110/EB 1 straipsnio 7  
dalies a punktas

~~Saugos sertifikato paskirtis – įrodyti, kad siekdama kontroliuoti riziką ir teikti saugias transporto paslaugas tinkle, geležinkelio įmonė sukūrė saugos valdymo sistemą ir gali laikytis TSS, kituose atitinkamuose Bendrijos teisės aktuose ir nacionalinėse saugos taisyklėse nustatytų reikalavimų.~~

↓ Klaidų ištaisymas, OL L 220,  
2004 6 21, p. 16

~~2. Saugos sertifikatas susideda iš:~~

~~a) liudijimo, patvirtinančio, kad geležinkelio įmonė priėmė saugos valdymo sistemą taip, kaip aprašyta 9 straipsnyje ir III priede,~~

~~#~~

↓ 2008/110/EB 1 straipsnio 7 dalies b punktas

~~b) liudijimo, patvirtinančio nuostatų, kurias geležinkelio įmonė priėmė siekdama laikytis konkrečių saugiam paslaugų teikimui atitinkamame tinkle būtinų reikalavimų, pripažinimą. Šie reikalavimai gali apimti TSS ir nacionalinių saugos taisyklių taikymą, įskaitant tinklo eksploatavimo taisykles, personalui išduotų sertifikatų pripažinimą ir leidimą pradėti eksploatuoti geležinkelio įmonių naudojamas transporto priemones. Sertifikavimas grindžiamas geležinkelio įmonės pateiktais dokumentais, apibūdintais IV priede.~~

↓ Klaidų ištaisymas, OL L 220, 2004 6 21, p. 16

~~3. Saugos institucija, vadovaudamasi straipsnio 2 dalies nuostatomis, sertifikuoja toje valstybėje narėje, kurioje geležinkelio įmonė pradeda savo veiklą.~~

~~Pagal straipsnio 2 dalies nuostatas išduotame sertifikate turi būti tiksliai nurodyta tuo sertifikatu apimama geležinkelių transporto veiklos rūšis ir mastas. Pagal straipsnio 2 dalies a punktą išduotas sertifikatas galioja visoje Bendrijoje toms pačioms vežimo geležinkeliais veikloms.~~

~~4. Valstybės narės, kurioje geležinkelio įmonė planuoja eksploatuoti papildomas vežimo geležinkeliais paslaugas, saugos institucija išduoda pagal straipsnio 2 dalies b punktą būtiną papildomą nacionalinį sertifikatą.~~

↓ naujas

4. Prieš tris mėnesius iki naujos paslaugos teikimo pradžios geležinkelio įmonė atitinkamai nacionalinei saugos institucijai perduoda dokumentus, kuriais patvirtinama, kad:

- a) geležinkelio įmonė taikys eksploatavimo taisykles, įskaitant nacionalines taisykles, su kuriomis ji supažindinta pagal 8 straipsnio 4 dalį, ir įvertins savo veiklą, atsižvelgdama į Komisijos reglamento (EB) Nr. 352/2009<sup>19</sup> reikalavimus, užtikrindama visų pavojų valdymą pagal savo saugos valdymo sistemą ir imdamasi visų reikiamų priemonių, kad veikla būtų vykdoma saugiai;
- b) geležinkelio įmonė ėmėsi priemonių, kad su tinklo (-ų), kuriame (-iuose) ji siūlo vykdyti veiklą, infrastruktūros valdytoju (-ais) būtų bendradarbiaujama ir koordinuojama veikla;
- c) geležinkelio įmonė ėmėsi reikiamų priemonių, kad užtikrintų saugų paslaugos teikimą;

<sup>19</sup> OL L 108, 2009 4 29, p. 4.

- d) geležinkelio įmonė turi licenciją, išduotą pagal Tarybos direktyvą 95/18/EB<sup>20</sup>;
- e) jos numatomos veiklos rūšis ir mastas atitinka nurodytuosius jos bendrame saugos sertifikate.

Jeigu nacionalinė saugos institucija turi abejonių dėl vienos ar daugiau sąlygų įvykdymo, ji paprašo geležinkelio įmonės suteikti daugiau informacijos. Tačiau dėl tokio apsikeitimo informacija negali būti stabdomas ar atidedamas veiklos vykdymas. Jeigu nacionalinė saugos institucija randa įrodymų, kad viena ar daugiau sąlygų neįvykdytos, ji perduoda klausimą svarstyti agentūrai, ir agentūra imasi tinkamų priemonių, įskaitant sertifikato panaikinimą.

↓ Klaidų ištaisymas, OL L 220,  
2004 6 21, p. 16  
⇒ naujas

5. Bendras Saugos sertifikatas atnaujinamas ne rečiau kaip kartą per kas penkerius metus geležinkelio įmonės prašymu. Sertifikatas visiškai arba iš dalies atnaujinamas tada, kai tik iš esmės pakinta veiklos rūšis arba jos mastas.

Bendro Saugos sertifikato turėtojas nedelsdamas praneša ⇒ agentūrai ⇐ kompetentingai saugos institucijai apie visus pagrindinius atitinkamos bendro saugos sertifikato dalies sąlygų pokyčius. Kompetentingai saugos institucijai ⇒ Agentūrai ⇐ jis praneša ir tada, kai tik įvedamos naujos personalo kategorijos arba naujos riedmenų rūšys.

⇒ Agentūra ⇐ Saugos institucija gali reikalauti, kad atitinkama bendras saugos sertifikato dalis būtų pakeičiama persvarstomas įvykus esminiems saugos kontrolės reguliavimo sistemos pokyčiams.

~~6. Jeigu saugos institucija nustato, kad saugos sertifikato turėtojas nebeatitinka sertifikavimo sąlygų, pagal kurias jam buvo išduotas sertifikatas, ji panaikina sertifikato a ir (arba) b dalį, nurodydama savo sprendimo priežastis. Saugos institucija, panaikinusi pagal straipsnio 4 dalį išduotą papildomą nacionalinį sertifikatą, nedelsdama apie tai praneša saugos institucijai, išdavusiai sertifikatą pagal jos sprendimo 2 dalies a punktą.~~

~~Taip pat saugos institucija privalo panaikinti saugos sertifikatą, jeigu akivaizdu, jog saugos sertifikato turėtojas metus po išdavimo nenaudojo sertifikato numatytais tikslais.~~

↓ naujas

6. Jeigu nacionalinė saugos institucija nustato, kad bendro saugos sertifikato turėtojas nebeatitinka sertifikavimo sąlygų, ji paprašo agentūros sertifikatą panaikinti. Agentūra gali panaikinti bendrą saugos sertifikatą, nurodydama tokio savo sprendimo priežastis. Agentūra nedelsdama informuoja visas nacionalines saugos institucijas apie tinklus, kuriuose veikia ta geležinkelio įmonė.

<sup>20</sup> OL L 143, 1995 6 27, p. 70.

↓ Klaidų ištaisymas, OL L 220,  
2004 6 21, p. 16  
⇒ naujas

76. ⇒ Agentūra ⇐ Saugos institucija per mėnesį praneša Agentūrai ⇒ nacionalinėms saugos institucijoms ⇐ apie ~~straipsnio 2 dalies a punkte nurodytus~~ ⇒ bendro ⇐ saugos sertifikato išdavimą, atnaujinimą, pakeitimą ar panaikinimą ~~sertifikatus, kurie buvo išduoti, atnaujinti, papildyti ar panaikinti. Institucija~~ Ji nurodo geležinkelio įmonės pavadinimą ir adresą, išdavimo datą, saugos sertifikato taikymo sritį ir galiojimą, o ~~atsaukimo~~ panaikinimo atveju — ir savo sprendimo priežastis.

7. ~~Iki 2009 m. balandžio 30 d. Agentūra įvertina saugos sertifikavimo eigą ir pateikia Komisijai ataskaitą kartu su rekomendacijomis dėl strategijos, kuria vadovaujantis būtų artėjama prie vieningo Bendrijos saugos sertifikato. Vadovaudamasi rekomendacijomis, Komisija imasi atitinkamų veiksmų.~~

↓ naujas

8. Agentūra nuolatos kontroliuoja bendrų saugos sertifikatų išdavimo ir nacionalinių saugos institucijų vykdomos priežiūros priemonių veiksmingumą, o prireikus Komisijai teikia rekomendacijas dėl patobulinimų. Tai gali būti rekomendacija dėl saugos valdymo sistemos procesą apimančio BSB, kurį reikia suderinti Sąjungos lygiu, kaip nurodyta 6 straipsnio 1 dalies d punkte.

↓ naujas

## 11 straipsnis

### Bendrų saugos sertifikatų paraiškos

1. Bendrų saugos sertifikatų paraiškos teikiamos agentūrai. Sprendimą dėl paraiškos agentūra priima nedelsdama ir bet koku atveju – ne vėliau kaip per keturis mėnesius po to, kai pateikta visa reikalaujama informacija ir bet kokia agentūros prašyta papildoma informacija. Jeigu pareiškėjo prašoma pateikti papildomos informacijos, tokia informacija pateikiama nedelsiant.

2. Agentūra pateikia išsamius nurodymus, kaip gauti bendrą saugos sertifikatą. Ji išvardija visus reikalavimus, kurie nustatyti taikant 10 straipsnio 2 dalį, ir paskelbia visus svarbius dokumentus.

3. Pareiškėjams leidžiama nemokamai susipažinti su paraiškų teikimo rekomendaciniu dokumentu, kuriame aprašomi ir paaiškinami bendrų saugos sertifikatų reikalavimai ir pateikiamas reikalaujamų dokumentų sąrašas. Platindamos šią informaciją nacionalinės saugos institucijos bendradarbiauja su agentūra.

↓ Klaidų ištaisymas, OL L 220,  
2004 6 21, p. 16 (pritaikytas)  
⇒ naujas

~~12~~ ~~12~~ ~~12~~ straipsnis

### Saugos įgaliojimų saugos srityje suteikimas infrastruktūros valdytojams

1. Kad infrastruktūros valdytojui būtų leista valdyti ir eksploatuoti geležinkelių infrastruktūrą, geležinkelių infrastruktūros valdytojas turi įgyti įgaliojimus saugos srityje iš valstybės narės, kurioje jis yra įsisteigęs,  nacionalinės  saugos institucijos jis turi gauti saugos įgaliojimus.

Saugos įgaliojimai saugos srityje susideda apima iš:

a) įgaliojimus, kuriais patvirtinamas ~~neįgyti, kad geležinkelių infrastruktūros valdytojas priėmė saugos valdymo sistemą taip, 9 straipsnyje  nustatytos infrastruktūros valdytojo saugos sistemos priėmimas  kaip aprašyta 9 straipsnyje ir ~~III priede, jį apima procedūras ir nuostatas, pagal kurias būtų vykdomi reikalavimai, būtini, kad geležinkelių infrastruktūra būtų saugiai projektuojama, prižiūrima ir eksploatuojama, tam tikrais atvejais įskaitant eismo kontrolės ir signalizacijos sistemos techninę priežiūrą ir eksploatavimą.~~~~

#

b) įgaliojimų patvirtinančių, kad geležinkelių infrastruktūros valdytojas priėmė sąlygas, pagal kurias laikosi konkrečių reikalavimų, būtinų, kad geležinkelių infrastruktūra būtų saugiai projektuojama, prižiūrima ir eksploatuojama, tam tikrais atvejais įskaitant eismo kontrolės ir signalizacijos sistemos techninę priežiūrą ir eksploatavimą.

2. Saugos įgaliojimai saugos srityje atnaujinami geležinkelių infrastruktūros valdytojo prašymu ne rečiau kaip kas penkerius metus. Įgaliojimai visiškai arba iš dalies atnaujinami tada, kai tik įvyksta esminiai infrastruktūros, signalizacijos ar energijos tiekimo arba infrastruktūros eksploatavimo ir techninės priežiūros principų pokyčiai. Saugos įgaliojimų saugos srityje turėtojas apie  visus  tokius pokyčius nedelsdamas praneša nacionalinei saugos institucijai.

Nacionalinė saugos institucija gali pareikalauti, kad saugos įgaliojimai saugos srityje būtų peržiūrimi persvarstomi įvykus esminiams pokyčiams saugos kontrolės reguliavimo sistemose pokyčiams.

Jeigu nacionalinė saugos institucija nustato, kad įgaliotas geležinkelių infrastruktūros valdytojas nebeatitinka saugos įgaliojimų saugos srityje sąlygų, ji panaikina tuos įgaliojimus, nurodyma tokio sprendimo priežastis.

↓ naujas

3. Nacionalinė saugos institucija priima sprendimą dėl saugos įgaliojimų paraiškos nedelsdama ir bet kokių atveju – ne vėliau kaip per keturis mėnesius po to, kai buvo pateikta visa reikalaujama informacija ir bet kokia prašyta papildoma informacija.

↓ Klaidų ištaisymas, OL L 220,  
2004 6 21, p. 16

34. Nacionalinė Saugos institucija per vieną mėnesį praneša Agentūrai apie suteiktus, atnaujintus, ~~papildytus~~ pakeistus ar panaikintus saugos įgaliojimus saugos srityje. Pranešime ji nurodo geležinkelio infrastruktūros valdytojo pavadinimą ir adresą, įgaliojimų suteikimo datą, saugos įgaliojimų saugos srityje taikymo sritį ir galiojimą, o panaikinimo atveju — ir tokio sprendimo priežastis.

### ~~12 straipsnis~~

#### ~~Reikalavimai paraiškai saugos sertifikatui gauti ir įgaliojimams saugos srityje suteikti~~

~~1. Sprendimą dėl paraiškos saugos sertifikatui gauti ar įgaliojimams saugos srityje suteikti saugos institucija priima nedelsdama ir bet kokių atveju — ne ilgiau kaip per keturis mėnesius po to, kai saugos institucijai buvo pateikta visa reikalaujama informacija ir bet kokia prašyta papildoma informacija. Jeigu pareiškėjo prašoma pateikti papildomą informaciją, tokia informacija pateikiama nedelsiant.~~

~~2. Siekiant palengvinti naujų geležinkelio įmonių steigimąsi ir galimybę teikti paraiškas kitų valstybių narių geležinkelio įmonėms, saugos institucija pateikia išsamius paaiškinimus dėl saugos sertifikato gavimo. Institucija išvardija visus 10 straipsnio 2 dalyje nustatytus reikalavimus ir leidžia pareiškėjui susipažinti su visais svarbiais dokumentais.~~

~~Konkretūs paaiškinimai pateikiami geležinkelio įmonėms, teikiančioms paraišką saugos sertifikatui, susijusiam su paslaugomis apibrėžtoje ribotoje infrastruktūros dalyje, gauti, tiksliai nurodant aptariamajai daliai galiojančias taisykles.~~

~~3. Su dokumentu, paaiškinančiu kaip pateikti paraišką, aprašančiu ir paaiškinančiu saugos sertifikatų reikalavimus ir nurodančiu dokumentų, kurie turi būti pateikiami, sąrašą, pareiškėjams leidžiama susipažinti nemokamai. Visos paraiškos saugos sertifikatams gauti pateikiamos saugos institucijos nurodyta kalba.~~

↓ Klaidų ištaisymas, OL L 220,  
2004 6 21, p. 16 (pritaikytas)

### 13 straipsnis

#### Galimybė naudotis mokymo priemonėmis

1. Valstybės narės užtikrina, kad geležinkelio įmonės, teikiančios paraišką saugos sertifikatui gauti, nešališkai ir nediskriminuojamos turėtų galimybę naudotis traukinių mašinistų ir traukinius lydinčio personalo mokymo priemonėmis kas kartą ~~tada~~, kai ~~tik~~ tokie mokymai yra būtini paslaugoms teikti jų tinkle arba, siekiant įvykdyti reikalavimus saugos sertifikatui gauti ☒ ir reikalavimus licencijoms ir sertifikatams gauti pagal Direktyvą 2007/59/EB<sup>21</sup> ☒ .

<sup>21</sup> OL L 315, 2007 12 3, p. 51.



Į siūlomas paslaugas ~~turi būti~~ įtraukiamas mokymas, kurio metu suteikiamos būtinos žinios apie maršrutus, eksploataavimo taisykles ir tvarką, signalizacijos ir kontrolės komandų sistemas bei ~~veikiančiuose~~ maršrutuose, kuriais teikiamos paslaugos, taikomą avarinių situacijų tvarką.

Valstybės narės  taip pat  užtikrina, kad geležinkelių infrastruktūros valdytojai ir jų personalas, atliekantis esmines saugos užduotis, turėtų galimybę nešališkai ir nediskriminuojamias naudotis mokymo priemonėmis.

Jeigu į mokymo paslaugas ~~neįeina~~ neįtrauktas egzaminas ir pažymėjimų išdavimas, valstybės narės užtikrina, kad geležinkelio įmonės turėtų galimybę gauti tokį pažymėjimą, ~~jeigu jo reikalaujama išduodant saugos sertifikatą.~~

Nacionalinė ~~S~~saugos institucija užtikrina, kad mokymo paslaugų teikimas arba tam tikrais atvejais — pažymėjimų išdavimas atitiktų  Direktyvoje 2007/59/EB,  TSS arba 8 straipsnyje ~~ir II priede aprašytose~~  nurodytose  nacionalinėse ~~saugos~~ taisyklėse nustatytus ~~saugos~~ reikalavimus.

2. Jeigu mokymo ~~priemonės~~ paslaugas ~~galima gauti~~ teikia tik naudojantis vienintelės viena geležinkelio įmonės ar geležinkelių infrastruktūros valdytojose ~~paslaugomis~~, valstybės narės užtikrina, kad ~~mokymai~~ kitoms geležinkelio įmonėms teikiamų tokių paslaugų kainą būtų pricinami pagal sąnaudomis pagrįstą sąnaudomis, priimtinaą ir nediskriminacinę kainą, o kurią ja nustatant, galėtų būti numatomas pelnas.

3. ~~Atrenkant~~ Idarbindamos naujus traukinių mašinistus, traukinių palydovus ir esmines saugos užduotis vykdantį personalą, geležinkelio įmonės turi turėti galimybę atsižvelgti į bet kokius anksčiau kitose geležinkelio įmonėse gautus mokymus, kvalifikaciją ir įgytą patirtį. Dėl to tokiam personalui suteikiama galimybė susipažinti su visais dokumentais, liudijančiais apie jo mokymą, kvalifikaciją ir patirtį, gauti dokumentų kopijas ir apie juos pranešti.

4. ~~Visais atvejais kiekviena geležinkelio įmonė ir kiekvienas geležinkelių infrastruktūros valdytojas~~  Geležinkelio įmonės ir infrastruktūros valdytojai  atsako už mokymų lygį ir ~~je~~ savo personalo, atliekančio su sauga susijusį darbą, kvalifikaciją ~~taip, kaip nurodyta 9 straipsnyje ir III priede.~~

---

↓ 2008/57/EC Art. 40

---

---

↓ 2008/110/EB 1 straipsnio 8 dalis (pritaikytas)  
⇒ naujas

#### *14~~a~~ straipsnis*

### **Transporto priemonių techninė priežiūra**

1. Kiekviena transporto priemonė, prieš pradėdant ją eksploatuoti ar naudoti tinkle, turi turėti jai skirtą už techninę priežiūrą atsakingą subjektą; šis subjektas registruojamas nacionaliniame

transporto priemonių registre pagal Geležinkelių sąveikos ~~d~~ Direktyvos XX dėl geležinkelių sistemos sąveikos ~~4333~~ straipsnį.

2. Už techninę priežiūrą atsakingas subjektas gali būti geležinkelio įmonė, infrastruktūros valdytojas arba ~~transporto priemonės~~ valdytojas.

3. Nepažeidžiant 4 straipsnyje nurodytos geležinkelio įmonių ir infrastruktūros valdytojų atsakomybės už saugų traukinio eksploatavimą, subjektas, taikdamas techninės priežiūros sistemą, užtikrina, kad transporto priemonės, už kurių techninę priežiūrą jis yra atsakingas, veiktų saugiai. Šiam tikslui už techninę priežiūrą atsakingas subjektas užtikrina, kad transporto priemonių techninė priežiūra būtų ~~priežiūros~~ atliekama atsižvelgiant į:

- a) kiekvienos transporto priemonės techninės priežiūros dokumentus,
- b) galiojančius reikalavimus, įskaitant techninės priežiūros taisykles ir TSS nuostatas.

Už techninę priežiūrą atsakingas subjektas pats atlieka techninę priežiūrą arba naudojami techninės priežiūros dirbtuvių, su kuriomis sudaryta sutartis, paslaugomis.

4. Kiekvieną už prekinį vagonų techninę priežiūrą atsakingą subjektą sertifikuoja istaiga ~~institucija~~, kuri ~~turi būti yra~~ akredituota arba pripažinta pagal ~~⇒ Komisijos reglamentą (ES) Nr. 445/2011<sup>22</sup> ⇐ 5 dalį~~, arba ~~atitinkama~~ nacionalinė saugos institucija. ~~Akreditavimo proceso metu turi būti vadovaujama nepriklausomumo, kompetencijos ir nešališkumo kriterijais pagal atitinkamus EN 45 000 serijos Europos standartus.~~ Pripažinimo proceso metu taip pat remiamasi nepriklausomumo, kompetencijos ir nešališkumo kriterijais.

Jei už techninę priežiūrą atsakingas subjektas yra ~~geležinkelio įmonė ar~~ infrastruktūros valdytojas, ~~atitiktį~~ ~~atitikimą~~ ~~⇒ Reglamentui (ES) Nr. 445/2011 ⇐~~ ~~pagal 5 dalį~~ ~~patvirtinamiems reikalavimams~~ patikrina atitinkama nacionalinė saugos institucija ~~vykdama procedūras, nurodytas pagal~~ ~~☒~~ 12 straipsnyje ~~☒~~ nurodytas procedūras ~~10 ir 11 straipsniuose~~, ir jis ~~turi būti~~ patvirtinamas šiose procedūrose ~~nurodytais~~ numatytais sertifikatais.

~~5. Remdamasi Agentūros rekomendacija Komisija per 2010 m. gruodžio 30 d. patvirtina priemonę, kuria sukuriama už prekinį vagonų priežiūrą atsakingo subjekto sertifikavimo sistema. Taikant šią sistemą išduoti sertifikatai turi patvirtinti atitikimą 3 dalyje nurodytiems reikalavimams.~~

~~Priemonė apima reikalavimus, susijusius su:~~

- ~~a) subjekto sukurta priežiūros sistema;~~
- ~~b) subjektui išduoto sertifikato forma ir galiojimu;~~
- ~~e) institucijos arba institucijų atsakingų už sertifikatų išdavimą ir užtikrinančių sertifikavimo sistemos veikimui būtiną kontrolę, akreditavimo arba pripažinimo kriterijais;~~

<sup>22</sup> OL L 122, 2011 5 11, p. 22.

~~d) sertifikavimo sistemos taikymo data, įskaitant pereinamąjį vienerių metų laikotarpį egzistuojantiems už priežiūrą atsakingiems subjektams.~~

~~Ši priemonė, skirta iš dalies pakeisti neesmines šios direktyvos nuostatas ją papildant, patvirtinama taikant 27 straipsnio 2a dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą su tikrinimu.~~

~~Remdamasi Agentūros rekomendacija Komisija per 2018 m. gruodžio 30 d. persvarsto šią priemonę, kad būtų įtraukos visos transporto priemonės ir, jei būtina, atnaujinta sertifikavimo sistema, taikoma prekiniams vagonams.~~

~~56. Pagal 45 dalį išduoti sertifikatai galioja visoje  Sąjungoje  Bendrijoje.~~

~~7. Agentūra įvertina pagal 5 dalį įgyvendintą sertifikavimo procesą ir vėliausiai praėjus trims metams po atitinkamos priemonės įsigaliojimo pateikia ataskaitą Komisijai.~~

↓ naujas

6. Ne vėliau kaip 2014 m. gegužės 31 d. agentūra įvertina už techninę prekių vagonų priežiūrą atsakingo subjekto sertifikavimo sistemą, apsversto galimybę išplėsti tos sistemos taikymą visoms transporto priemonėms ir Komisijai pateikia ataskaitą.

7. Ne vėliau kaip 2016 m. gruodžio 24 d. Komisija įgyvendinimo aktais priima už techninę priežiūrą atsakingo subjekto sertifikavimo visų transporto priemonių atžvilgiu bendras sąlygas.

Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 27 straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.

Reglamentu (ES) Nr. 445/2011 nustatyta prekių vagonų sertifikavimo sistema taikoma ir toliau, kol bus priimti pirmoje pastraipoje minimi įgyvendinimo aktai.

↓ 2008/110/EB 1 straipsnio 8 dalis (pritaikytas)  
⇒ naujas

15 straipsnis

Už techninę priežiūrą atsakingų subjektų sertifikavimo sistemos taikymo išimtis

~~18. Valstybės narės gali nuspręsti įgyvendinti savo įsipareigojimus nustatyti už techninę priežiūrą atsakingą subjektą ir jį sertifikuoti kitomis priemonėmis nei ⇒ 14 straipsnyje nustatyta sertifikavimo sistema ⇐ ~~taikant alternatyvias priemones~~ šiais atvejais:~~

- a) transporto priemonės registruotos trečiojoje šalyje, o jų techninė priežiūra atliekama ir priežiūrimos pagal šios tos šalies įstatymus;
- b) transporto priemonės naudojamos tinkluose arba linijose, kurių vėžės plotis skiriasi nuo pagrindinio ~~Bendrijos~~  Sąjungos  geležinkelių tinklo, ir jų atitikimas 14 straipsnio 3 dalyje nurodytiems reikalavimams yra užtikrintas sudarius tarptautinius susitarimus su trečiosiomis šalimis;

- (c) transporto priemonėms nurodytos  taikomas  2 straipsnio 2 dalyje, o ~~ir karinės įrangos bei specialiamus transportui, kuriam prieš teikiant paslaugą~~  eksploatacijoje pradžia  reikalingas nacionalinės saugos institucijos *ad hoc* išduotas leidimas. Šiuo atveju ~~nukrypimai leidžiami~~ išimtis suteikiamos ne ilgesniam negu penkerių metų laikotarpiui.

~~2. Šios alternatyvios priemonės~~  1 dalyje nurodytos kitos priemonės  įgyvendinamos taikant išimtis, kurias suteikia atitinkama nacionalinė saugos institucija  arba agentūra  nustatius išimties tvarką:

- (a) registruojant transporto priemones pagal ~~Geležinkelių sąveikos~~ Direktyvos ~~xx dėl geležinkelių sistemos sąveikos 4333~~ straipsnį, jei tai susiję su už techninę priežiūrą atsakingo subjekto nustatymu;
- b) išduodant saugos sertifikatus ir suteikiant įgaliojimus geležinkelių įmonėms ir infrastruktūros valdytojams pagal šios direktyvos 10 ir ~~1211~~ straipsnius, jei tai susiję su už techninę priežiūrą atsakingo subjekto nustatymu arba sertifikavimu.

~~3. Šiose nukrypimai išimtis nurodomosi ir pagrindžiamosi metinėje šios direktyvos 18 straipsnyje nurodytoje kasmetinėje saugos ataskaitoje. Jei paaiškėja, kad Bendrijos~~  Sąjungos  geležinkelių sistemoje kyla nepateisinamas pavojus saugai, ~~Agentūra nedelsdama informuoja apie tai Komisiją. Komisija užmezga ryšį su atitinkamomis šalimis ir, prireikus, pareikalauja, kad valstybė narė panaikintų~~  savo  sprendimą dėl išimties suteikimo nukrypimo.

↓ Klaidų ištaisymas, OL L 220,  
2004 6 21, p. 16 (pritaikytas)

#### 15 straipsnis

#### Saugos sertifikatų suvienodinimas

~~1. Vadovaujantis 10 straipsnio 2 dalies b punktu ir IV priedu, iki 2009 m. balandžio 30 d. priimami sprendimai dėl bendrųjų suvienodintų reikalavimų, o laikantis 27 straipsnio 2 dalyje nurodytos tvarkos — sprendimai dėl dokumentų, paaiškinančių paraiškų teikimo tvarką, bendro formato.~~

~~2. Vadovaudamasi įpareigojimu, kuris priimamas laikantis 27 straipsnio 2 dalyje nurodytos tvarkos, Agentūra rekomenduoja bendruosius suvienodintus reikalavimus ir bendrąjį dokumentų, paaiškinančių paraiškų teikimo tvarką, formatą.~~

## IV SKYRIUS

### ~~☒~~ NACIONALINĖS ~~☒~~ SAUGOS INSTITUCIJOS

#### 16 straipsnis

#### Užduotys

1. Kiekviena valstybė narė įkuria saugos instituciją. Tokiose institucijose gali būti už transporto sritį atsakinga ministerija, kuri savo organizacinėje prasme, teisinėje struktūra bei sprendimų priėmimase būdu yra nepriklausomia nuo bet kurios geležinkelio įmonės, geležinkelių infrastruktūros valdytojo, pareiškėjo ar perkančiosios įmonės.

↓ naujas

2. Nacionalinei saugos institucijai patikimos bent šios užduotys:

- a) pagal Direktyvos XX dėl geležinkelių sistemos sąveikos 18 straipsnio 2 dalį leisti pradėti eksploatuoti energijos ir infrastruktūros posistemius, kurie sudaro geležinkelių sistemą;
- b) prižiūrėti, kad sąveikos sudedamosios dalys atitiktų esminius reikalavimus taip, kaip reikalaujama Direktyvos [XX] dėl geležinkelių sistemos sąveikos [X] straipsnyje;
- c) pagal Direktyvos [XX] dėl geležinkelių sistemos sąveikos 42 straipsnį suteikti Europos transporto priemonės numerį;
- d) paprašius agentūrai, padėti jai išduoti, atnaujinti, pakeisti ir panaikinti bendrus saugos sertifikatus, išduotus pagal 10 straipsnį, patikrinti, ar juose nustatytos sąlygos ir reikalavimai įvykdyti, ir ar geležinkelio įmonės vykdo veiklą laikydamosi Sąjungos arba nacionalinės teisės reikalavimų;
- e) Išduoti, atnaujinti, pakeisti ir panaikinti saugos įgaliojimus, suteiktus pagal 12 straipsnį, patikrinti, ar juose nustatytos sąlygos ir reikalavimai įvykdyti ir ar infrastruktūros valdytojais vykdo veiklą laikydamiesi Sąjungos arba nacionalinės teisės reikalavimų;
- f) kontroliuoti, skatinti taikyti saugos reguliavimo sistemą (įskaitant nacionalinių taisyklių sistemą), prireikus užtikrinti jos taikymą ir atnaujinti ją;
- (g) prižiūrėti geležinkelio įmones pagal Reglamento (ES) Nr. 1158/2010<sup>23</sup> IV priedą ir Reglamentą (ES) Nr. 1077/2012<sup>24</sup>;

<sup>23</sup> OL L 326, 2010 12 10, p.11.

<sup>24</sup> OL L 320, 2012 11 17, p. 3.

(h) ~~prižiūrėti, kad transporto priemonės būtų tinkamai užregistruotos nacionaliniame transporto priemonių registre ir kad jame saugoma su sauga susijusi informacija būtų tiksli ir nepasenusi.~~

3. ~~Valstybės narės, kurioje veiklą vykdo geležinkelio įmonė, nacionalinė saugos institucija imasi reikiamų priemonių veiksams koordinuoti su agentūra ir kitomis saugos institucijomis, kad užtikrintų dalijimąsi visa svarbia informacija apie konkrečią geležinkelio įmonę, ypač apie žinomus pavojus ir jos veiklą saugos srityje. Nacionalinė saugos institucija taip pat keičiasi informacija su kitomis atitinkamomis nacionalinėmis saugos institucijomis, jei nustato, kad geležinkelio įmonė nesiima reikiamų pavojaus kontrolės priemonių.~~

~~Ji nedelsdama informuoja agentūrą apie visus prižiūrimos geležinkelio įmonės veiklos saugos srityje trūkumus. Agentūra imasi 10 straipsnio 6 dalyje numatytų reikiamų veiksmų.~~

↓ Klaidų ištaisymas, OL L 220, 2004 6 21, p. 16

~~2. Saugos institucijai patikimos mažiausiai tokios užduotys:~~

↓ 2008/110/EB 1 straipsnio 9 dalies a punktas

~~a) leidimų pradėti eksploatuoti geležinkelių transporto sistemą sudarančius struktūrinius posistemius pagal Geležinkelių sąveikos direktyvos 15 straipsnį, išdavimas ir patikrinimas, ar jų eksploatavimas ir priežiūra atitinka susijusius esminius reikalavimus;~~

↓ 2008/110/EB 1 straipsnio 9 dalies b punktas

---

↓ Klaidų ištaisymas, OL L 220, 2004 6 21, p. 16

~~e) priežiūra, ar sąveikos elementai atitinka pagrindinius reikalavimus taip, kaip reikalaujama Direktyvos 96/48/EB 12 straipsnyje ir Direktyvos 2001/16/EB 12 straipsnyje;~~

~~d) leidimų pradėti eksploatuoti naujus ir iš esmės pakeistus riedmenis, kurių dar neapima TSS, išdavimas;~~

~~c) pagal 10 ir 11 straipsnius išduodamų saugos sertifikatų ir įgalojimų saugos srityje išdavimas, atnaujinimas ir tiesiogiai susijusių dalių panaikinimas bei patikrinimas, ar yra laikomasi juose nustatytų sąlygų ir reikalavimų, ir ar geležinkelių infrastruktūros valdytojai bei geležinkelio įmonės veikia pagal Bendrijos ar nacionalinių teisės aktų reikalavimus;~~

~~f) saugos reguliavimo sistemos, įskaitant nacionalinių saugos taisyklių sistemą, stebėseną, rėmimas ir tam tikrais atvejais – privertimas ją vykdyti bei jos tobulinimas;~~

↓ 2008/110/EB 1 straipsnio 9 dalies c punktas

~~g) priežiūra, ar transporto priemonės yra tinkamai įregistruotos nacionaliniame transporto priemonių registre ir ar jame saugoma su sauga susijusi informacija yra tiksli ir nepasenusi;~~

↓ Klaidų ištaisymas, OL L 220, 2004 6 21, p. 16 (pritaikytas)  
⇒ naujas

4. Šio straipsnio 2 dalyje nurodytos užduotys negali būti perkeliamos ar sutartimi perduodamos kuriam nors geležinkelių infrastruktūros valdytojui, geležinkelio įmonei ar perkančiajai įmonei.

### 17 straipsnis

#### Sprendimų priėmimo principai

1. Savo užduotis  nacionalinės  saugos ~~institucija~~  institucijos  atlieka atvirai, kitų nediskriminuodamosa ir skaidriai. Pirmiausia ~~ji~~  jos  leidžia visoms šalims būti išklaustoms ir nurodo savo sprendimų priežastis.

~~Institucija~~  Jos  nedelsdamosa reaguoja į prašymus ir paraiškas, nedelsdamosa nusiunčia savo prašymus dėl informacijos pateikimo ir visus savo sprendimus priima per keturis mėnesius po to, kai buvo pateikta visa prašoma informacija. ~~ji~~  Jos  bet kada gali paprašyti infrastruktūros valdytojų, geležinkelio įmonių ar kitų turinčių teisę įstaigų suteikti ~~jai joms~~ techninę pagalbą vykdant 16 straipsnyje nurodytas užduotis.

Nacionalinės ~~kontrolės reguliavimo~~ sistemos tobulinimo procese  nacionalinė  saugos institucija konsultuojasi su visais susijusiais ir suinteresuotais asmenimis, įskaitant geležinkelių infrastruktūros valdytojus, geležinkelio įmones, gamintojus ir techninės priežiūros paslaugų teikėjus, vartotojų naudotojų ir personalo atstovus.

2.  Agentūra ir nacionalinės  ~~Saugos institucija~~  institucijos  netrukdomosa atlieka visus patikrinimus ir tyrimus, kurių ~~jai joms~~ reikia savo užduotims atlikti vykdyti, jai joms suteikiama galimybė susipažinti su visais svarbiais dokumentais ir su geležinkelių infrastruktūros valdytojų, geležinkelio įmonių patalpomis, įranga ir aparatūra.

3. Valstybės narės imasi būtinų priemonių užtikrinti, kad  nacionalinių  saugos institucijų priimtus sprendimus būtų galima peržiūrėti teisme.

4. ~~Siekdamos suvienodinti sprendimų priėmimo kriterijus visoje Bendrijoje,  Nacionalinės  saugos institucijos aktyviai keičiasi nuomonėmis ir patirtimi ⇒ agentūros sukurtame tinkle, kad suvienodintų savo sprendimų priėmimo kriterijus visoje Sąjungoje ⇐ . Jų bendradarbiavimo tikslas – palengvinti ir suderinti geležinkelio įmonių, kurioms pagal Direktyvos 2001/14/EB 15 straipsnį buvo paskirtos tarptautinės traukinio linijos, saugos sertifikavimą.~~

~~Agentūra padeda saugos institucijoms vykdyti šias užduotis.~~

↓ naujas

5. Agentūros ir nacionalinių saugos institucijų bendradarbiavimo visais klausimais, susijusiais su patikrinimais vietoje, kurie susiję su bendro saugos sertifikato išdavimu ir geležinkelio įmonių priežiūra po bendro saugos sertifikato išdavimo, apimtis nustatoma agentūros ir nacionalinių saugos institucijų sutartyse ar kitokuose susitarimuose.

↓ Klaidų ištaisymas, OL L 220, 2004 6 21, p. 16

### 18 straipsnis

#### Metinė ataskaita

Nacionalinė Saugos institucija kasmet skelbia savo veiklos praėjusiais metais metinę ataskaitą ir nusiunčia ją Agentūrai ne vėliau kaip iki rugsėjo 30 d. Ataskaitoje pateikiama informacija apie:

- a) ~~saugos geležkeliuose~~ saugos plėtojimą ~~tobulinimą~~, įskaitant valstybės narės lygmeniu konsoliduotus I priede nustatytus BSR;
- b) svarbius teisės aktų ir reglamentų pakeitimus, susijusius su ~~sauga~~ geležkeliuose sauga;
- c) saugos sertifikavimo ir saugos igaliojimų ~~saugos srityje~~ išdavimo tobulinimą;
- d) ~~geležinkeliu~~ infrastruktūros valdytojų ir geležinkelio įmonių priežiūros rezultatus ir su ja susijusią patirtį;

↓ 2008/110/EB 1 straipsnio 10 dalis (pritaikytas)  
⇒ naujas

(e) pagal ~~14a~~ 14 straipsnio 8 dalį nustatytas išimtis;

⇒ f) visus valstybėje narėje veiklą vykdančių geležinkelio įmonių patikrinimus ar auditus, atliekamus vykdant priežiūros veiklą.



## V SKYRIUS

### AVARIJŲ IR RIKTŲ TYRIMAS

#### 19 straipsnis

##### Įsipareigojimai ištirti

1. Valstybės narės užtikrina, kad ~~visos~~ ☒ po ☒ katastrofų geležinkelių ~~transporte~~ sistemose 21 straipsnyje nurodyta tyrimo įstaiga atliktų tyrimus, kurių tikslas — galimas saugos geležinkeliuose saugos pagerinimas ir ~~eismo įvykių~~ avarijų prevencija, ~~atliktų 21 straipsnyje nurodyta tyrimo įstaiga.~~

2. Be katastrofų, 21 straipsnyje nurodyta tyrimo įstaiga gali tirti tas avarijas ir riktus (įskaitant struktūrinių ~~sistemų~~ ☒ posistemų ☒ ar Europos geležinkelių sistemos sąveikos sudedamųjų dalių techninius gedimus), kurie šiek tiek kitokiomis sąlygomis būtų galėję sukelti katastrofas.

Tyrimo įstaiga savo nuožiūra nusprendžia, ar imtis tokios avarijos ar rikto tyrimo. Savo Priimdama sprendimą ~~je~~ ji atsižvelgia:

- a) į avarijos ar rikto rimtumą;
  - b) į tai, ar jis yra avarijų ar riktų sekos ~~virtinės, tiesiogiai~~ susijusios su visa sistema, dalis;
  - c) į jo poveikį saugai geležinkeliuose saugai Bendrijos Sąjungos lygmeniu,
- ~~ir~~
- d) į geležinkelių infrastruktūros valdytojų, geležinkelio įmonių, nacionalinių saugos institucijų ar valstybių narių prašymus.

3. Tyrimo mastą ir tvarką, kurios turėtų būti laikomasi atliekant tokius ~~eismo įvykių~~ tyrimus, ~~nustato~~ tyrimo įstaiga ~~nustato~~, atsižvelgdama į 20 ir 22 straipsniuose ~~nurodytus principus ir tikslus~~ bei ~~priklausomai nuo to~~ pagal tai, ko saugos gerinimo srityje ☒ ji ☒ tikimasi pasimokyti iš tokios avarijos ar rikto.

4. Tyrimas niekaip nėra susijęs su kaltininkų ar atsakomybės nustatymu.

#### 20 straipsnis

##### Tyrimo statusas

1. Valstybės narės, ~~tyrimo teisinį statusą apibrėžia~~ vadovaudamosi savo atitinkama~~s~~ teisine~~s~~ sistema~~s~~ ~~riboje~~, nustato tyrimo teisinį statusą, kuris ~~kas~~ atsakingiems tyrėjams suteikia galimybę savo užduotį atlikti veiksmingiausiu būdu ir per trumpiausią laikotarpį.

~~2. Vadovaujantis valstybės narėse galiojančiais teisės aktais ir tam tikrais atvejais bendradarbiaujant su institucija, atsakinga už teisminį tyrimą, tyrėjams kaip galima greičiau suteikiama:~~

↓ naujas

2. Vadovaudamosi galiojančiais teisės aktais valstybės narės užtikrina visapusi už teisminį tyrimą atsakingų institucijų bendradarbiavimą ir užtikrina, kad tyrėjams kuo greičiau būtų suteikta:

↓ Klaidų ištaisymas, OL L 220, 2004 6 21, p. 16 (pritaikytas)

- (a) galimybė susipažinti su avarijos arba rikto vieta, susijusiais riedmenimis, susijusia ~~geležinkelių~~ infrastruktūra bei eismo kontrolės ir signalizacijos prietaisais;
- (b) teisė nedelsiant sudaryti daiktinių įrodymų sąrašą ir apžiūros ar analizės tikslais  kontroliuojamai  paimti nuolaužas, ~~nuimti geležinkelių~~ infrastruktūros prietaisus ar komponentus;
- (c) galimybė susipažinti ~~su ir naudotis su traukinyje~~ transporto priemonėje esančiais ~~įrašymo prietaisais~~ bei aparatūrose, ~~skirta įrašyti naudojamų pranešimų~~ žodžiu ~~įrašyti~~ ir ~~registruoti~~ signalizacijos ir eismo kontrolės sistemos veiklą ~~įregistruoti~~,  turiniu  ~~ir juo naudotis~~;
- (d) galimybė susipažinti su aukų kūnų apžiūros rezultatais;
- (e) galimybė susipažinti su traukinio ir kito geležinkelių personalo, ~~susijusio su patekusio į avariją~~ arba rikto, ~~apklauso~~  apžiūros  rezultatais;
- (f) galimybė apklausti į avariją arba rikto patekusį geležinkelių personalą ir kitus liudininkus;
- (g) galimybė susipažinti su bet kokia ~~geležinkelių~~ infrastruktūros valdytojo, susijusių geležinkelio įmonių ir  nacionalinės  saugos institucijos turima svarbia informacija ar įrašais.

3. Tyrimas vykdomas nepriklausomai nuo bet kokio teismo tyrimo.

## 21 straipsnis

### Tyrimo įstaiga

1. Kiekviena valstybė narė užtikrina, kad 19 straipsnyje nurodytų avarijų ir riktų tyrimus atliktų nuolat veikianti įstaiga, kurią sudaro bent vienas tyrėjas, avarijos arba rikto atveju galintis atlikti atsakingo tyrėjo funkcijas. Šios įstaigos organizacinė, teisinė struktūra ir

sprendimų priėmimase ~~prasme~~ yra nepriklausoma nuo bet kurio ~~geležinkelių~~ infrastruktūros valdytojo, geležinkelio įmonės,  mokesčių surinkimo įstaigos  ~~kalintoje, mokesčių~~  pajėgumo paskirstymo  įstaigos ir notifikuotosios ~~institucijos~~ įstaigos bei nuo bet kokios šalies, kurios interesai galėtų kirstis su ~~tiriamosios~~ tyrimo įstaigos uždaviniais. Be to, funkciškai ji yra nepriklausoma nuo  nacionalinės  saugos institucijos ir bet kurios geležinkelių ~~kontrolės reguliavimo~~ įstaigos.

2. Savo užduotis tyrimo įstaiga vykdo nepriklausomai nuo straipsnio 1 dalyje nurodytų organizacijų ir gali gauti pakankamai išteklių savo nepriklausomumui užtikrinti ~~būti nepriklausoma~~. Jos tyrėjamas suteikiamas statusas, duodantis suteikiantis būtinas nepriklausomum~~o~~ybės garantijas.

3. Valstybės narės numato nuostata, kad geležinkelio įmonės, ~~geležinkelių~~ infrastruktūros valdytojai ir tam tikrais atvejais  nacionalinė  saugos institucija būtų ~~įpareigojami~~ nedelsiant pranešti tyrimo įstaigai apie 19 straipsnyje nurodytas avarijas ir riktus. Tyrimo įstaiga yra pajėgi reaguoti į tokias ataskaitas ir imtis būtinų priemonių, kad tyrimas būtų pradėtas ne vėliau kaip per savaitę po to, kai buvo gauta avarijos arba rikto ataskaita.

4. Savo užduotis pagal šią direktyvą tyrimo įstaiga gali derinti su darbu, atliekamu tiriant kitus, nei ~~geležinkelių~~ avarijos ar riktai ~~geležinkelyje~~, įvykius ir tiek, kiek tokie tyrimai nekelia grėsmės ~~jų jos~~ nepriklausomum~~ui~~bei.

5. Jei būtina, tyrimo įstaiga gali paprašyti kitų valstybių narių tyrimo įstaigų ar agentūros pagalbėti kompetencija arba atlikti technines apžiūras, analizės ar vertinimus.

6. Valstybės narės gali patikėti tyrimo įstaigai užduotį atlikti kitų, nei nurodytieji 19 straipsnyje, ~~geležinkelių~~ avarijų ir riktų ~~geležinkelyje~~ tyrimą.

7. Siekdamas sukurti bendrus tyrimo metodus, nustatyti bendrus ~~paskesnių~~ saugos rekomendacijų  įgyvendinimo kontrolės ir derinimo su technikos ir mokslo pažanga  principus ~~bei suderinti juos su mokslo ir technikos pažangos raida~~, tyrimo įstaigos aktyviai keičiasi nuomonėmis ir patirtimi.

Agentūra padeda tyrimo įstaigoms atlikti šią užduotį.

## 22 straipsnis

### Tyrimo tvarka

1. 19 straipsnyje nurodytą avariją arba riktą tiria valstybės narės, kurioje avarija arba riktas ~~jis~~ įvyko, tyrimo įstaiga. Jeigu neįmanoma nustatyti, kurioje valstybėje narėje ~~jis~~ avarija ar riktas įvyko arba jeigu ~~jis~~ avarija ar riktas įvyko dviejų valstybių narių pasienio įrenginyje arba netoli jo, atitinkamos įstaigos susitaria, kuri iš jų ~~atliks~~ atlieka tyrimą, arba susitaria jį atlikti bendrai. Pirmuoju atveju kitai įstaigai leidžiama dalyvauti tyrime ir dalytis visais tyrimo rezultatais.

Kitos valstybės narės tyrimo įstaigos kviečiamos dalyvauti tyrime ~~jei tada, kai tik~~ toje valstybėje narėje įsteigta ir licencijuota geležinkelio įmonė yra susijusi su avarija arba riktu.

Ši straipsnio dalis nekliudo valstybėms narėms susitarti, kad, esant kitoms aplinkybėms, atitinkamos įstaigos tyrimą ~~turėtų~~ atliktų veikdamos kartu.

2. ~~Ištaiga, atsakinga už~~ tyrimą ~~atsakinga ištaiga, dėl~~ kiekvienos avarijos arba rikto tyrimui ~~parengia atitinkamas priemones~~ pasirūpina reikiamomis priemonėmis, ~~kurias sudaro t. y.~~ tyrimui atlikti būtina eksploatacinė ir techninė kompetencija. Kompetencija gali būti gaunama įstaigoje ar už jos ribų, priklausomai nuo tiriamos avarijos arba rikto pobūdžio.

3. Tyrimas atliekamas ~~kaip galima kuo~~ atviriau, ~~taip~~ kad visos šalys galėtų būti išklaustos ir galėtų dalytis rezultatais. Atitinkamas ~~geležinkelių~~ infrastruktūros valdytojas ir ~~susijusios~~ geležinkelio įmonės,  nacionalinė  saugos institucija, aukos ir jų giminės, sugadinto turto savininkai, gamintojai, avarinės pagalbos tarnybos bei personalo ir ~~naudotojų vartotojų~~ atstovai nuolat informuojami apie tyrimą ir jo eigą bei tiek, kiek praktiškai įmanoma, jiems suteikiama galimybė pateikti savo nuomones ir požiūrius į tyrimą bei leidžiama pateikti atsiliepimus apie ataskaitų projektuose esančią informaciją.

4. Avarijos vietos apžiūrą tyrimo įstaiga užbaigia per trumpiausią laikotarpį, ~~siekdama~~ kad ~~geležinkelių~~ suteiktų infrastruktūros valdytojuos galimybę ~~galėtų atstatyti atkurti~~ infrastruktūrą ir ~~kaip galima kuo~~ greičiau ją atidaryti vežimo geležinkeliais paslaugoms teikti.

### 23 straipsnis

#### Ataskaitos

1. Apie 19 straipsnyje nurodytos avarijos arba rikto tyrimą ~~turi būti parengiama~~ ataskaita ~~parengiama~~ tokia forma, kuri atitiktų avarijos arba rikto rūšį ir rimtumą bei tyrimo išvadų aktualumą. Kaip nurodyta 19 straipsnio 1 dalyje, ataskaitose išdėstomi tyrimo tikslai, o tam tikrais atvejais — pateikiamos ~~rekomendacijos~~ saugos ~~srityje~~ rekomendacijos.

2. Galutinę ataskaitą tyrimo įstaiga paviešina per įmanomą trumpiausią laikotarpį ir paprastai ne vėliau kaip per 12 mėnesių nuo įvykio datos. ~~Ataskaitos struktūra yra kaip galima panašesnė į V priede nustatytą struktūrą.~~ Ataskaita, įskaitant saugos rekomendacijas ~~saugos srityje~~, nusiunčiama 22 straipsnio 3 dalyje nurodytoms atitinkamoms šalims ir kitų valstybių narių įstaigoms ir suinteresuotoms šalims.

↓ naujas

Komisija įgyvendinimo aktais nustato avarijų ir riktų tyrimo ataskaitų turinį. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 27 straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.

↓ Klaidų ištaisymas, OL L 220,  
2004 6 21, p. 16

3. Kasmet ne vėliau kaip ~~iki~~ rugsėjo 30 d. tyrimo įstaiga paskelbia metinę ataskaitą apie praėjusiais metais atliktus tyrimus, ~~saugos srityje~~ išleistas saugos rekomendacijas ir veiksmus, kurių buvo imtasi vadovaujantis anksčiau išleistomis rekomendacijomis.

*24 straipsnis*

**Agentūrai siunčiama informacija**

1. Per savaitę po sprendimo pradėti tyrimą tyrimo įstaiga apie tai praneša ~~A~~agentūrai. Pranešime nurodoma įvykio data, laikas ir vieta bei jo rūšis ir pasekmės, susijusios su mirties atvejais, sužalojimais ~~ar~~ ir materialine žala.

2. Tyrimo įstaiga agentūrai nusiunčia ~~Agentūrai~~ 23 straipsnio 2 dalyje nurodytos galutinės ataskaitos ir 23 straipsnio 3 dalyje nurodytos metinės ataskaitos kopiją.

*25 straipsnis*

**Rekomendacijos ~~S~~Saugos srityje rekomendacijos**

1. Tyrimo įstaigos išleistas saugos rekomendacijos ~~saugos srityje~~ nėra pagrindas apkaltinti ar uždėti nustatyti atsakomybę dėl įvykusios avarijos arba rikto.

2. Rekomendacijos yra skirtos  agentūrai, nacionalinei  saugos institucijai ir, kai ~~to~~ tai reikalauja būtina dėl rekomendacijos pobūdžio, kitoms valstybės narės įstaigoms ar institucijoms arba kitoms valstybėms narėms. Valstybės narės ir jų  nacionalinės  saugos institucijos imasi būtinų priemonių užtikrinti, kad į tyrimo įstaigų išleistas rekomendacijos būtų tinkamai atsižvelgta ir tam tikrais atvejais imtasi veiksmų.

3.  Nacionalinė  ~~S~~saugos institucija ir kitos institucijos ar įstaigos arba tam tikrais atvejais, kitos valstybės narės, kurioms rekomendacijos buvo skirtos, bent ~~jau kasmet kartą per metus~~ tyrimo įstaigai parengia atsakomąją ataskaitą apie priemones, kurių pagal rekomendacijas buvo imtasi ar yra planuojama imtis.

**VI SKYRIUS**

**BAIGIAMOSIOS NUOSTATOS**

*~~26 straipsnis~~*

**~~Priedų patikslinimas~~**

~~Priedai patikslinami atsižvelgiant į mokslo ir technikos pažangą. Ši priemonė, skirta iš dalies pakeisti neesmines šios direktyvos nuostatas, patvirtinama taikant 27 straipsnio 2a dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą su tikrinimu.~~

↓ naujas

## 26 straipsnis

### Naudojimasis įgaliojimais

1. Įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami šiame straipsnyje nustatytais sąlygomis.

2. Įgaliojimai priimti 5 straipsnio 2 dalyje ir 7 straipsnio 2 dalyje nurodytus deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami neribotam laikotarpiui.

3. Europos Parlamentas arba Taryba gali bet kuriuo metu panaikinti 5 straipsnio 2 dalyje ir 7 straipsnio 2 dalyje nurodytus įgaliojimus priimti deleguotuosius aktus. Sprendimu dėl įgaliojimų panaikinimo nutraukiami tame sprendime nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus. Sprendimas įsigalioja kitą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* arba vėlesnę jame nurodytą dieną. Jis neturi poveikio jau galiojančių deleguotųjų aktų teisėtumui.

4. Priėmusi deleguotąjį aktą, Komisija apie jį vienu metu praneša ir Europos Parlamentui, ir Tarybai.

5. Pagal 5 straipsnio 2 dalį ir 7 straipsnio 2 dalį priimtas deleguotasis aktas įsigalioja tik tuo atveju, jeigu per du mėnesius nuo pranešimo Europos Parlamentui ir Tarybai apie šį aktą dienos nei Europos Parlamentas, nei Taryba nepareiškia prieštaravimų arba jeigu dar nepasibaigus šiam laikotarpiui tiek Europos Parlamentas, tiek Taryba praneša Komisijai, kad neprieštaraus. Europos Parlamento arba Tarybos iniciatyva šis laikotarpis pratęsiamas dviem mėnesiais.

↓ Klaidų ištaisymas, OL L 220,  
2004 6 21, p. 16  
⇒ naujas

## 27 straipsnis

### Komiteto darbo tvarka

~~1. Komisijai padeda Direktyvos 96/48/EB 21 straipsniu įsteigtas Komitetas.~~

⇒ 1. Komisijai padeda komitetas. Tas komitetas yra komitetas, kaip apibrėžta Reglamente (ES) Nr. 182/2011. ⇐

~~2. Jei yra nuoroda į šią dalį, taikomi Sprendimo 1999/468/EB 5 ir 7 straipsniai atsižvelgiant į jo 8 straipsnį.~~

⇒ 2. Kai daroma nuoroda į šią dalį, taikomas Reglamento (ES) Nr. 182/2011 5 straipsnis. ⇐

~~Sprendimo 1999/468/EB 5 straipsnio 6 dalyje nustatytas laikotarpis yra trys mėnesiai.~~

↓ 2008/110/EB 1 straipsnio 12 dalies a punktas (pritaikytas)

~~2a. Jei yra nuoroda į šią dalį, taikomi Sprendimo 1999/468/EB 5a straipsnio 1-4 dalys ir 7 straipsnis, atsižvelgiant į jo 8 straipsnį.~~

↓ Klaidų ištaisymas, OL L 220, 2004 6 21, p. 16 (pritaikytas)

~~3. Kai daroma nuoroda į šią straipsnio dalį, taikomi Sprendimo 1999/468/EB 3 ir 7 straipsniai, atsižvelgiant į jo 8 straipsnį.~~

↓ 2008/110/EB 1 straipsnio 12 dalies b punktas

---

↓ Klaidų ištaisymas, OL L 220, 2004 6 21, p. 16

#### ~~28 straipsnis~~

#### ~~Igyvendinimo priemonės~~

~~1. Bet kokias priemones dėl šios direktyvos įgyvendinimo valstybės narės gali pateikti Komisijai. Atitinkami sprendimai priimami laikantis 27 straipsnio 2 dalyje nustatytos tvarkos.~~

~~2. Valstybės narės prašymu ar jos pačios iniciatyva Komisija ypatingais atvejais išnagrinėja nuostatą dėl saugos sertifikato ir įgaliojimų saugos srityje suteikimo taikymą ir vykdymą ir, laikydamosi 27 straipsnio 2 dalyje nustatytos tvarkos, per du mėnesius nuo tokio prašymo gavimo nusprendžia, ar susijusi priemonė gali būti toliau taikoma. Apie savo sprendimą Komisija praneša Europos Parlamentui, Tarybai ir valstybėms narėms.~~

↓ Klaidų ištaisymas, OL L 220, 2004 6 21, p. 16 (pritaikytas)

### ~~VII SKYRIUS~~

## ~~BENDROSIOS IR BAIGIAMOSIOS NUOSTATOS~~

#### ~~29 straipsnis~~

#### ~~Direktyvos 95/18/EB pakeitimai~~

~~Direktyva 95/18/EB iš dalies keičiama taip:~~

~~1. 8 straipsnis pakeičiamas taip:~~

~~„8 straipsnis~~

~~Reikalavimų, susijusių su profesine kompetencija, turi būti laikomasi tada, kai paraišką teikianti geležinkelio įmonė turi ar turės valdymo struktūrą, kurioje būtų žinių ir (arba) patirties, būtinos vykdyti saugią ir patikimą licencijoje nurodytos veiklos rūšies operatyvinę kontrolę ir priežiūrą.“»~~

~~2. Priedo II skirsnis išbraukiamas:~~

~~30 straipsnis~~

### ~~Direktyvos 2001/14/EB pakeitimai~~

~~Direktyva 2001/14/EB iš dalies keičiama taip:~~

~~1. Pavadinimas pakeičiamas taip:~~

~~„2001 m. vasario 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2001/14/EB dėl geležinkelių infrastruktūros pajėgumų paskirstymo ir mokesčių už naudojimąsi geležinkelių infrastruktūra ėmimo“~~

~~2. 30 straipsnio 2 dalies f punktas pakeičiamas taip:~~

~~„(f) priegigos priemonių pagal 1991 m. liepos 29 d. pagal Tarybos direktyvos 91/440/EEB dėl Bendrijos geležinkelių plėtros<sup>25</sup> su pakeitimais, padarytais 2004 m. balandžio 30 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2004/51/EB, iš dalies pakeičiančia Tarybos direktyvą 91/440/EEB dėl Bendrijos geležinkelių plėtros<sup>26</sup> 10 straipsnį.“»~~

~~3. 32 straipsnis išbraukiamas:~~

~~4. 34 straipsnio 2 dalis pakeičiama taip:~~

~~„2. Valstybės narės prašymu arba jos pačios iniciatyva, Komisija ypatingais atvejais išnagrinėja nuostatų dėl mokesčių ėmimo ir pajėgumų skirstymo taikymą ir vykdymą ir, laikydamasi 35 straipsnio 2 dalyje nustatytos tvarkos, per du mėnesius nuo tokio prašymo gavimo nusprendžia, ar susijusi priemonė gali būti toliau taikoma. Apie savo sprendimą Komisija praneša Europos Parlamentui, Tarybai ir valstybėms narėms.“»~~

~~31~~  28  straipsnis

Ataskaita ir tolesni ~~Bendrijos~~  Sąjungos  veiksmai

<sup>25</sup> OL L 237, 1991 8 24, p. 25.

<sup>26</sup> OL L 164, 2004 4 30, p. 164.



Iki 2007 m. balandžio 30 d. ir po to kas penkeri metai Komisija pateikia Europos Parlamentui ir Tarybai ataskaitą apie šios direktyvos įgyvendinimą.

↓ naujas

Remdamasi agentūros pateikta svarbia informacija Komisija Europos Parlamentui ir Tarybai iki [konkreči data, kurią turi įrašyti Europos Sąjungos leidinių biuras – *penkeri metai po įsigaliojimo dienos*], o vėliau kas penkerius metus pateikia šios direktyvos įgyvendinimo ataskaitą.

↓ Klaidų ištaisymas, OL L 220, 2004 6 21, p. 16 (pritaikytas)

Kai būtina, prie ataskaitos pridedami siūlymai dėl tolesnių Bendrijos  Sąjungos  veiksmų.

~~32~~  29  straipsnis

### Nuobaudos

Valstybės narės nustato nuobaudų, taikomų pažeidus nacionalines nuostatas, priimtas vadovaujantis šia direktyva, taisykles ir imasi visų priemonių, būtinų užtikrinti, kad jos būtų įgyvendinamos. Numatytos nuobaudos turi būti veiksmingos, proporcingos, nediskriminuojamos ~~snėios~~ ir atgrasomos ~~anėios~~.

Apie šias taisykles valstybės narės praneša Komisijai iki ~~33~~  32  straipsnio ~~je~~  1 dalyje  nurodytos datos ir nedelsdamos praneša apie bet kokius vėlesnius jas paveikiančius pakeitimus.

↓ naujas

30 straipsnis

### Pereinamojo laikotarpio nuostatos

Direktyvos 2004/49/EB III ir V priedai taikomi iki įgyvendinimo aktu, nurodytų šios direktyvos 6 straipsnio 2 ir 3 dalyse, 9 straipsnio 2 dalyje, 14 straipsnio 7 dalyje ir 23 straipsnio 2 dalyje, taikymo pradžios.

Iki [konkreči data, kurią turi įrašyti Europos Sąjungos leidinių biuras – *dveji metai po įsigaliojimo dienos*] nacionalinės saugos institucijos ir toliau išduoda saugos sertifikatus vadovaudamosi Direktyvos 2004/49/EB nuostatomis. Tokie saugos sertifikatai galioja iki juose nurodytos galiojimo pabaigos datos.

31 straipsnis

### Agentūros rekomendacijos ir nuomonės

Šios direktyvos taikymo tikslais agentūra teikia rekomendacijas ir nuomones pagal Reglamento.../... [Agentūros reglamento] 15 straipsnį. Šios rekomendacijos ir nuomonės bus pagrindas taikyti pagal šią direktyvą priimtą Sąjungos priemonę.

↓ Klaidų ištaisymas, OL L 220,  
2004 6 21, p. 16 (pritaikytas)  
⇒ naujas

↔ 32 ↔ *straipsnis*

### **Įgyvendinimas** ↔ **Perkėlimas** ↔

1. Valstybės narės užtikrina, kad įsigaliotų įstatymai ir kiti teisės aktai, būtini, kad 2, 3, 4, 8, 10, 16, 18, 20 straipsnių ir I priedo ~~šios direktyvos būtų laikomasi ne vėliau kaip nuo~~ ⇒ [konkreči data, kurią turi įrašyti Europos Sąjungos leidinių biuras – *dveji metai po įsigaliojimo dienos*] ⇐ ~~priima įstatymus ir kitus teisės aktus, kurie, įsigalioję ne vėliau kaip iki 2006 m. balandžio 30 d., įgyvendina šią direktyvą. Jos nedelsdamos apie tai praneša Komisijai.~~ ⇒ Jos nedelsdamos pateikia Komisijai tų teisės aktų nuostatų tekstą. ⇐

2. Valstybės narės, ~~tvirtindamos priimdamos šias tas~~ priemonės, daro jose nuorodą į šią direktyvą arba tokia nuoroda daroma jas oficialiai skelbiant. ⇒ Į jas taip pat įtraukiamas teiginys, kad jau galiojančiuose įstatymuose ir kituose teisės aktuose esančios nuorodos į direktyvas, kurios panaikinamos šia direktyva, laikomos nuorodomis į šią direktyvą. Valstybės narės nustato tokios nuorodos darymo tvarką ir teiginio formuluotę. ⇐ ~~Nuorodos darymo tvarką nustato valstybės narės.~~

↓ naujas

Valstybės narės pateikia Komisijai šios direktyvos taikymo srityje priimtų nacionalinės teisės aktų pagrindinių nuostatų tekstus.

3. Pareiga perkelti šią direktyvą į nacionalinę teisę ir ją įgyvendinti netaikoma Kipro Respublikai ir Maltos Respublikai, kol jų teritorijose nėra geležinkelių sistemos.

Tačiau viešajam arba privačiam subjektui pateikus oficialią paraišką tiesti geležinkelio liniją, kuria naudosis viena arba daugiau geležinkelio įmonių, šios valstybės narės per metus nuo paraiškos gavimo priima šios direktyvos įgyvendinimo teisės aktus.

*33 straipsnis*

### **Panaikinimas**

Direktyva 2004/49/EB, iš dalies pakeista direktyvomis, išvardytomis II priedo A dalyje, panaikinama [konkreči data, kurią turi įrašyti Europos Sąjungos leidinių biuras – *dveji metai po įsigaliojimo dienos*], nepažeidžiant valstybių narių įsipareigojimų dėl II priedo B dalyje išvardytų direktyvų perkėlimo į nacionalinę teisę terminų ir taikymo.

Nuorodos į panaikintą direktyvą laikomos nuorodomis į šią direktyvą ir skaitomos pagal III priede pateiktą atitikmenų lentelę.

---

↓ Klaidų ištaisymas, OL L 220,  
2004 6 21, p. 16 (pritaikytas)

34 straipsnis

**Įsigaliojimas**

Ši direktyva įsigalioja ☒ dvidešimtą ☒ dieną ☒ po ☒ jos paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* ~~diena~~.

---

↓ naujas

10 ir 11 straipsniai taikomi nuo [konkreči data, kurią turi įrašyti Europos Sąjungos leidinių biuras – *dveji metai po įsigaliojimo dienos*].

---

↓ Klaidų ištaisymas, OL L 220,  
2004 6 21, p. 16 (pritaikytas)

35 straipsnis

**Kam skirta Adresatai**

Ši direktyva skirta valstybėms narėms.

Priimta Briuselyje

☒ *Europos Parlamento vardu*  
☒ *Pirmininkas*

*Tarybos vardu* ☒  
*Pirmininkas* ☒

## I PRIEDAS

### ***BENDRIEJI SAUGOS RODIKLIAI***

Nacionalinės  Saugos institucijos kasmet  turi  praneš~~ti~~ apie bendruosius saugos rodiklius. ~~Pirmasis ataskaitinis laikotarpis yra 2010 metai.~~

~~Apie rodiklius, susijusius su 2 straipsnio 2 dalies a ir b punktuose nurodyta veikla, turėtų būti atsiskaitoma atskirai (jeigu jie pateikiami).~~

Jeigu po ataskaitos pateikimo nustatoma naujų faktų arba klaidų, atsiradus pirmai patogiai galimybei ir ne vėliau kaip kitų metų metinėje ataskaitoje  nacionalinė  saugos institucija  turi  papildyt~~ie~~ arba pataisy~~ti~~ konkrečių metų rodiklius.

~~2002 m. gruodžio 16 d.~~ Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 91/2003 ~~dele~~ geležinkelių transporto statistikos<sup>1</sup> 1 ~~antraštiniame~~ punkte išvardytiems avarijų rodikliams taikomas tiek, kiek informacija yra prieinama.

#### ***1. Avarijų rodikliai***

1.1. Visas ir sąlyginis (tenkantis traukinio nuvažiuotiems kilometrams) didelių avarijų skaičius, suskirstytas pagal šias ~~avarijų~~  avarijos  rūšis:

- i) traukinių ~~susidūrimai~~  susidūrimas su geležinkelių transporto priemonėmis  , ~~įskaitant susidūrimus su kliūtimis gabarito ribose,~~
- ii) traukinių susidūrimas su kliūtimi gabarito ribose,
- iii) traukinių ~~nuriedėjimai~~  nuriedėjimas  nuo bėgių,
- iv) avarijos geležinkelio pervažose, įskaitant avarijas, į kurias pateko geležinkelio pervažose esantys pėstieji,
- v) ~~avarijos dėl~~  su  judančiais riedmenimis  susijusios  avarijos, per kurias nukentėjo žmonės, išskyrus savižudybes,
- vi) gaisrai geležinkelio riedmenyse,
- vii) kita.

Apie kiekvieną didelę avariją ~~atsiskaitoma~~  turi būti atsiskaitoma  pagal pirminės avarijos rūšį, net jeigu antrinės avarijos pasekmės yra skaudesnės, ~~pvz. pavyzdžiui,~~ gaisras, kilęs traukiniui nuriedėjus nuo bėgių.

<sup>1</sup> OL L 14, 2003 1 21, p. 1.

1.2. Visas ir sąlyginis (tenkantis traukinio nuvažiuotiems kilometrams) sunkiai sužalotų ir žuvusių asmenų pagal avarijų rūšis skaičius, suskirstytas į šias kategorijas:

- i) ~~keleiviai~~  keleivis  (taip pat ir skaičius, tenkantis visam keleivio nuvažiuotų kilometrų skaičiui ir keleivinio traukinio nuvažiuotų kilometrų skaičiui),
- ii) ~~darbuotojai~~  darbuotojas  , įskaitant rangovų personalą,
- iii) geležinkelio pervažų naudotojai,
- iv) ~~pašaliniai asmenys geležinkelio zonoje~~  pažeidėjai  ,
- v) kiti  kita .

### **2. Pavojingų krovinių rodikliai**

Visas ir sąlyginis (tenkantis traukinio nuvažiuotiems kilometrams) avarijų, susijusių su pavojingų krovinių vežimu, skaičius, suskirstytas į šias kategorijas:

- i) avarijos, susijusios su bent vienu ~~ar~~ pavojingus krovinius vežančiais ~~ar~~ geležinkeliu ~~ar~~ transporto priemone riedmeniu, kaip apibrėžta priedėlyje,
- ii) avarijų, per kurias pavojingi kroviniai pateko į aplinką, skaičius.

### **3. Savižudybių rodikliai**

Visas ir sąlyginis (tenkantis traukinio nuvažiuotiems kilometrams) savižudybių skaičius.

### **4. Avarijų grėsmės rodikliai**

Visas ir sąlyginis (tenkantis traukinio nuvažiuotiems kilometrams) skaičius:

- i) lūžusių bėgių,
  - ii) bėgių kelio šoninių išlinkimų  ir bėgių kelio nesutapčių ,
  - iii) klaidingo signalizavimo atvejų,
  - iv) pravažiuotų draudžiamųjų signalų,
  - v) eksploatuojamų riedmenų sugadintų ratų ~~ir ašių~~.
- (vi) eksploatuojamų riedmenų sugadintų ašių.

Apie kiekvieną grėsmę, dėl kurios įvyko arba neįvyko avarijos, turi būti pranešta. Apie grėsmę, dėl kurios įvyko avarija, ~~pranešama~~  turi būti pranešama  pagal BSR dėl avarijų grėsmės; apie įvykusias dideles avarijas ~~pranešama~~  turi būti pranešama  pagal 1 antraštiniame punkte nurodytą BSR dėl avarijų.

### **5. Rodikliai ekonominiam avarijų poveikiui įvertinti**

~~Visa suma eurais ir sąlyginis (tenkantis traukinio nuvažiuotiems kilometrams) skaičius.~~

~~žūčių ir sunkių sužalojimų skaičius, padaugintas iš išvengtos aukos vertės (angl. Value of Preventing a Casualty, VPC),~~

~~aplinkai padarytos žalos vertė,~~

~~riedmenims arba infrastruktūrai padarytos materialinės žalos vertė,~~

~~vėlavimų dėl avarijų vertė.~~

~~Saugos institucijos praneša arba apie visų avarijų ekonominį poveikį, arba tik apie didelių avarijų ekonominį poveikį. Šis pasirinkimas aiškiai nurodomas 18 straipsnyje minimoje metinėje ataskaitoje.~~

~~VPC – tai visuomenės nustatyta išvengtos aukos vertė, ir ja negalima vadovautis skiriant kompensaciją į avarijas patekusiems subjektams.~~

↓ naujas

Agentūra apskaičiuoja vieneto išlaidas pagal duomenis, surinktus iki šios direktyvos įsigaliojimo.

↓ 2009/149/EB 1 straipsnis ir priedas (pritaikytas)

## **6. Rodikliai, susiję su infrastruktūros technine sauga ir jos diegimu**

6.1. Bėgių kelių, kuriuose veikia automatinė traukinių apsauga (ATP, angl. *Automatic Train Protection*), procentinė dalis ir traukinio nuvažiuotų kilometrų naudojant veikiančias ATP sistemas procentinė dalis.

6.2. Geležinkelio pervažų skaičius (iš viso, tenkantis geležinkelių kelio kilometrui ir tenkantis bėgių kelio kilometrui) pagal šiuos aštuonis geležinkelio pervažų tipus:

a) aktyviosios geležinkelio pervažos su:

- i) geležinkelio pervažos su automatine naudotojų įspėjimo sistema;
- ii) geležinkelio pervažos su automatine naudotojų apsaugos sistema;
- iii) geležinkelio pervažos su automatine naudotojų apsaugos ir įspėjimo sistema;
- iv) automatinė naudotojų apsaugos ir įspėjimo sistema ir  centralizuota  bėgių apsauga;
- v) geležinkelio pervažos su rankinio valdymo naudotojų įspėjimo sistema;
- vi) geležinkelio pervažos su rankinio valdymo naudotojų apsaugos sistema;
- vii) geležinkelio pervažos su rankinio valdymo naudotojų apsaugos ir įspėjimo sistema;

b) pasyviosios geležinkelio pervažos.

## **7. Saugos valdymo rodikliai**

Geležinkelių infrastruktūros valdytojų ir geležinkelio įmonių atlikti vidaus auditai, kaip nurodyta saugos valdymo sistemos dokumentuose. Bendras atliktų auditų skaičius ir reikalaujamų (ir (arba) planuojamų) auditų skaičius procentine išraiška.

## **8. Apibrėžimai**

Bendrieji BSR ir avarijų ekonominio poveikio vertinimo metodų apibrėžimai pateikti priedėlyje.

## Priedėlis

### *BENDRIEJI BSR IR AVARIJŲ EKONOMINIO POVEIKIO VERTINIMO METODŲ APIBRĖŽIMAI*

#### **1. Avarijų rodikliai**

1.1. Didelė avarija – avarija, į kurią pateko bent vienas judantis geležinkeliu ~~riedmuo~~ transporto priemonė ir žuvo ar buvo sunkiai sužeistas bent vienas asmuo arba padaryta didelė žala riedmenims, bėgiams, kitiems įrenginiams ar aplinkai arba ilgam buvo sustabdytas eismas. Ši sąvoka neapima avarių dirbtuvėse, sandėliuose ir depuose.

1.2. Didelė žala riedmenims, bėgiams, kitiems įrenginiams ar aplinkai – 150000 EUR arba didesnės vertės žala.

1.3. Laikoma, kad „eismas sustabdytas ilgam“, jei traukinių eismas pagrindiniu geležinkelių keliu sustabdomas šešioms valandoms arba ilgiau.

1.4. Traukinys – tai vieno ar daugiau lokomotyvų arba automotrisių traukiamas vienas ar daugiau geležinkeliu ~~riedmenų~~ transporto priemonių arba viena judanti automotrisė, kuriems suteiktas tam tikras numeris arba nurodyta konkreti paskirtis, riedantys iš pradinės nustatytos vietos į galutinę nustatytą vietą. Vieninis lokomotyvas, ~~t.y.~~ pavyzdžiui, lokomotyvas, netraukiantis jokio geležinkelio riedmens, laikomas traukiniu.

1.5. Traukinių susidūrimai, ~~įskaitant susidūrimus su kliūtimis gabarito ribose~~ – priekinis, galinis arba šoninis susidūrimas, kai vieno traukinio dalis susiduria su kito  traukinio ar geležinkelių transporto priemonės  ~~traukinio~~ dalimi arba su  manevruojamaisiais riedmenimis  :

~~i) manevruojamaisiais geležinkelių riedmenimis;~~

~~ii) objektais, stacionariai įtaisytais arba laikinai esančiais bėgių kelyje arba šalia jo (išskyrus objektus pervažose, kuriuos pametė pervažą kertanti transporto priemonė arba pervažos naudotojas).~~

1.6. Susidūrimas su kliūtimis gabarito ribose – traukinio dalies susidūrimas su objektais, stacionariai įtaisytais arba laikinai esančiais bėgių kelyje arba šalia jo (išskyrus pervažose esančius objektus, kuriuos pametė pervažą kertanti transporto priemonė arba pervažos naudotojas). Ši sąvoka apima ir susidūrimą su kontaktinėmis oro linijomis.

~~1.67.~~ Traukinio nuriedėjimas nuo bėgių – įvykis, kai bent vienas traukinio ratas nuvažiuoja nuo bėgių.

~~1.78.~~ Avarijos geležinkelio pervažose – geležinkelio pervažoje įvykusios avarijos, į kurias patenka bent vienas geležinkeliu ~~riedmuo~~ transporto priemonė ir viena ar daugiau pervažą kertančių transporto priemonių, kiti pervažą kertantys eismo dalyviai (pvz., pėstieji) arba kiti pervažą kertančios transporto priemonės arba pervažos naudotojo pamesti objektai, laikinai esantys bėgių kelyje arba šalia jo.

~~1.89.~~ ~~Avarijos dėl su judančiais riedmenimis~~  susijusios  avarijos, per kurias nukentėjo žmonės – avarijos, per kurias vieną ar kelis asmenis partrenkia geležinkeliu transporto priemonė ~~riedmuo~~ arba prie ~~jo~~ jos pritvirtintas ar nuo ~~jo~~ jos atitrūkęs objektas. Tokiose avarijose nukentėjusiais asmenimis taip pat laikomi asmenys, kurie iškrenta iš



geležinkeliu ~~riedmens~~ transporto priemonių ~~iškrite asmenys~~, ir ~~riedmeniu keliaujantys~~ asmenys, ~~iškrite iš riedmens~~ kurie iškrenta arba yra partrenkiami~~ti~~ nepritvirtintų objektų  kelionės metu transporto priemonių viduje .

1.910. Gaisrai riedmenyse – tai gaisrai ir sprogimai geležinkeliu ~~riedmenyse~~ transporto priemonėse (taip pat kroviniuose), įvykę ~~riedmeniu jai joms~~ važiuojant iš išvykimo stoties į paskirties vietą, taip pat įvykę stovint išvykimo stotyje, atvykimo stotyje ar tarpinėse stotelėse bei manevruojant.

1.1011. Kitų rūšių ~~avarijos~~  avarija  – visos avarijos, išskyrus jau minėtas avarijas (traukinių susidūrimus, traukinio nuriedėjimus nuo bėgių, avarijas geležinkelio pervažose, avarijas dėl judančių riedmenų, per kurias nukentėjo žmonės, ir gaisrus riedmenyse).

1.112. Keleivis – geležinkeliu keliaujantis asmuo, išskyrus traukinio brigados narius. Renkant statistinius avarijų duomenis įtraukiami ir keleiviai, mėginantys įlipti į judantį traukinį ar išlipti iš jo.

1.1213.  Darbuotojas  ~~Darbuotojai~~ (įskaitant rangovų personalą ir savisamdžius rangovus) – asmenys, kurių profesinės pareigos susijusios su geležinkeliu ir kurie jas vykdo avarijos metu. Darbuotojams priskiriamos traukinio brigados nariai ir darbuotojai, kurių veikla susijusi su ~~geležinkelio~~ riedmenų ir infrastruktūros įrenginių tvarkymu.

1.1314. Geležinkelio pervažos  naudotojas  ~~naudotojai~~ –  asmuo  ~~asmenys~~, geležinkelio pervaža kertantis~~ys~~ geležinkelių kelią bet kokiomis transporto priemonėmis arba pėsčiomis.

1.1415. ~~Pašaliniai asmenys geležinkelio zonoje~~  Pažeidėjas  – draudžiamoje geležinkelio zonoje esantis~~ys~~ asmuo~~enys~~, išskyrus geležinkelio pervažų naudotojus.

1.1516. Kiti (trečiosios šalys) – visi asmenys, neapibrėžti kaip „keleiviai“, „darbuotojai, įskaitant rangovų personalą“, „geležinkelio pervažos  naudotojas  ~~naudotojai~~“ arba „~~pašaliniai asmenys geležinkelio zonoje~~“  pažeidėjai .

1.1617.  Žūtis  ~~Žūtys~~ (žuvęs asmuo) – dėl avarijos iš karto žuvęs arba per 30 dienų miręs asmuo, išskyrus savižudybes.

1.1718. ~~Sužalojimai~~  Sužeistas  (sunkiai sužeistas asmuo) – sužeistas asmuo, dėl avarijos paguldytas stacionariajam gydymui ilgesniam nei 24 valandų laikotarpiui, išskyrus bandymus nusižudyti.

## 2. Pavojingų krovinių rodikliai

2.1. Avarija, susijusi su pavojingų krovinių vežimu – avarija arba riktas, apie kuriuos reikia pranešti pagal RID<sup>1</sup>/ADR 1.8.5 skirsnį.

2.2. Pavojingias krovini~~ais~~ – medžiagos ir gaminiai, kuriuos draudžiama vežti pagal RID arba kuriuos leidžiama vežti tik RID nustatytais sąlygomis.

<sup>1</sup> Pavojingų krovinių tarptautinio vežimo geležinkeliais taisyklės (angl. *Regulations concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Rail*, RID), patvirtintos pagal 2008 m. rugsėjo 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2008/68/EB dėl pavojingų krovinių vežimo vidaus keliais (OL L 260, 2008 9 30, p. 13).

### 3. *Savižudybių rodikliai*

3.1. Savižudybė – tyčinis veiksmas, siekiant save sužeisti, dėl kurio asmuo miršta ir kuri registruoja ir atitinkamai klasifikuoja kompetentinga nacionalinė valdžios institucija.

### 4. *Avarių grėsmės rodikliai*

4.1. Lūžęs ~~bėgias~~  bėgis  – į dvi arba daugiau dalių lūžęs bėgis arba bėgis, nuo kurio atskilus metalo gabalui važiuojamajame paviršiuje susidaro ilgesnis kaip 50 mm ir gilesnis kaip 10 mm plyšys.

4.2. Bėgių kelio  šoninis išlinkimas ir bėgių kelio nesutaptis  ~~šoniniai išlinkimai~~ – bėgių kelio vientisumo ir geometrijos pažeidimai, dėl kurių būtina uždrausti geležinkelių transporto eismą tame bėgių kelyje arba nedelsiant sumažinti leistiną greitį, ~~kad būtų užtikrintas saugumas.~~

4.3. Klaidingas signalizavimas – (infrastruktūros arba ~~geležinkelio~~ riedmens) signalizacijos sistemos  techninis  ~~veikimo~~ sutrikimas, dėl kurio perduodama ne tokia griežta kaip reikalaujama informacija.

4.4. Pravažiuotas draudžiamasis signalas (SPAD, angl *Signal Passed at Danger*) – atvejis, kai bet kuri traukinio dalis važiuoja pažeisdama sankcionuoto judėjimo kriterijus.

Nesankcionuotas judėjimas reiškia judėjimą, kai:

- pravažiuojamas geležinkelio šviesoforo ar semaforo draudžiamasis signalas, įsakantis sustoti, kai neveikia Automatinės traukinių kontrolės sistema (ATCS, angl. *Automatic Train Control System*) arba ATP sistema,
- viršijamas saugos užtikrinimo atstumas, numatytas ATCS arba ATP sistemoje,
- pravažiuojama vieta, apie kurią buvo nurodyta žodžiu arba raštu taisyklių nustatyta tvarka,
- pravažiuojami sustojimo ženklai (išskyrus aklakelių užkardas) arba pravažiuojama nevykdant rankinių signalų nurodymų.

Į atvejus, kai ~~riedmenys~~ transporto priemonės be prikabintos traukos priemonės arba nevaldomas traukinys pravažiuoja draudžiamąjį signalą, neatsižvelgiama. Į atvejus, kai dėl kokios nors priežasties laiku neužsidegė draudžiamasis signalas, kad vairuotojas galėtų iki signalo sustabdyti traukinį, neatsižvelgiama.

Nacionalinės saugos institucijos gali pateikti duomenis apie kiekvieną iš keturių rodiklių atskirai; jos  privalo  pateikti ~~ta~~ bent vieną suvestinį rodiklį, apimantį duomenis apie visus keturis rodiklius.

4.5. „Sugadintas  ratas  ~~ratai ir ašys~~“ reiškia, kad sugadintos pagrindinės rato ~~ar ašies~~ dalys ir todėl atsiranda avarijos (traukinio nuriedėjimo nuo bėgių arba susidūrimo) pavojus.

4.6. „Sugadinta ašis“ reiškia, kad sugadintos pagrindinės ašies dalys ir todėl atsiranda avarijos (traukinio nuriedėjimo nuo bėgių arba susidūrimo) pavojus.

## 5. Bendri avarijų ekonominio poveikio vertinimo metodai

↓ naujas

Agentūra parengia vieneto išlaidų apskaičiavimo metodiką, naudodama duomenis, surinktus iki šios direktyvos įsigaliojimo.

↓ 2009/149/EB 1 straipsnis ir priedas (pritaikytas)

### 5.1. Išvengtos aukos vertė (VPC) sudaro:

- ~~1. Pati saugos vertė: „noro mokėti“ (WTP, angl. Willingness to Pay) vertės, apskaičiuotos remiantis nurodytosios pirmenybės tyrimais, atliktais valstybėje narėje, kuriai jos taikomos.~~
- ~~2. Tiesioginės ir netiesioginės ekonominės išlaidos: valstybėje narėje nustatyta išlaidų vertė, kurią sudaro:~~
  - ~~– medicinos ir reabilitacijos išlaidos,~~
  - ~~– teismo išlaidos, su policijos darbu, privačiais nelaimingų atsitikimų tyrimais, greitosios pagalbos teikimu susijusios išlaidos, administracinės draudimo išlaidos,~~
  - ~~– produktyvumo nuostoliai: jei avarija nebūtų įvykusi, prekių, kurias galėjo pagaminti, ir paslaugų, kurias galėjo suteikti į avariją patekęs asmuo vertė visuomenei.~~

### 5.2. Bendrieji principai, taikomi apskaičiuojant pačią saugos vertę ir tiesiogines bei netiesiogines ekonomines išlaidas:

~~Pačios saugos vertės apskaičiavimas: vertinant, ar turimos samatos yra tinkamos, atsižvelgiama į šiuos veiksnius:~~

- ~~– samatos turi būti susijusios su mirtingumo rizikos mažinimo transporto sektoriuje vertinimo sistema ir būti pagrįstos WTP pagal nurodytosios pirmenybės metodus,~~
- ~~– vertėms apskaičiuoti naudojama respondentų imtis turi reprezentuoti atitinkamą populiaciją. Visų pirma imtis turi atspindėti amžių ir pajamas, taip pat kitas svarbias socialines ekonomines arba demografines populiacijos charakteristikas,~~
- ~~– WTP verčių apskaičiavimo metodas: apklausos struktūra turi būti parengta taip, kad klausimai respondentams būtų aiškūs ir prasmingi.~~

~~Tiesioginės ir netiesioginės ekonominės išlaidos apskaičiuojamos remiantis faktinėmis visuomenės išlaidomis.~~

### 5.3. Aplinkai padarytos žalos vertė – remiantis geležinkelio įmonių arba infrastruktūros valdytojų patirtimi įvertintos jų išlaidos dėl avarijos paveiktos teritorijos pirminei būklei iki geležinkelio avarijos atkurti.

5.4. Riedmenims arba infrastruktūrai padarytos materialinės žalos vertė – naujų riedmenų ar infrastruktūros, kurių funkcionalumas ir techniniai parametrai yra tokie patys kaip sugadintų ir nebepataisomų riedmenų ir infrastruktūros funkcionalumas ir techniniai parametrai, įsigijimo išlaidos ir pataisomų riedmenų ar infrastruktūros remonto jų būklei iki avarijos atkurti išlaidos. Abiejų rūšių išlaidas geležinkelio įmonės arba infrastruktūros valdytojai turi apskaičiuoti remdamiesi savo patirtimi. Taip pat įtraukiamos geležinkelio riedmenų nuomos išlaidos, atsižvelgiant į tai, kad sugadintais riedmenimis negalima naudotis.

5.5. Vėlavimų dėl avarijų vertė – dėl avarijų atsiradusių vėlavimų, darančių poveikį geležinkelio transporto naudotojams (keleiviams ir krovinių vežimo paslaugų naudotojams), pinigine vertė, apskaičiuojama taikant šį modelį:

<p><b>VT</b></p>	<p>≡</p> <p>sutaupyto kelionės laiko pinigine vertė</p> <p><del>Traukinio keleivio laiko vertė (valandomis)</del></p> <p><del><math>VTP = [\text{darbo reikalais važiuojančių keleivių } VT] * [\text{darbo reikalais važiuojančių keleivių metinis procentinis vidurkis}] + [\text{ne darbo reikalais važiuojančių keleivių } VT] * [\text{ne darbo reikalais važiuojančių keleivių metinis procentinis vidurkis}]</math></del></p> <p><del>VT apskaičiuota eurais keleiviui vienai valandai</del></p> <p><del>Prekinio traukinio laiko vertė (valandomis)</del></p> <p><del><math>VTF = [\text{prekinių traukinių } VT] * [(\text{tonkilometrai}) / (\text{traukinio nuvažiuoti kilometrai})]</math></del></p> <p><del>VT apskaičiuota eurais krovinio tonai vienai valandai</del></p> <p><del>Prekių kiekio, pervežto vienu traukiniu per metus, vidurkis tonomis = <math>(\text{tonkilometrai}) / (\text{traukinio nuvažiuoti kilometrai})</math></del></p>
<p><b>CM</b></p>	<p>≡</p> <p>traukinio 1 minutės vėlavimo vertė</p> <p><del>Keleivinis traukinys</del></p> <p><del><math>CMP = K_1 * (VTP / 60) * [(\text{keleivio nuvažiuoti kilometrai}) / (\text{traukinio nuvažiuoti kilometrai})]</math></del></p> <p><del>Keleivių, pervežtų vienu traukiniu per metus, skaičiaus vidurkis = <math>(\text{keleivio nuvažiuoti kilometrai}) / (\text{traukinio nuvažiuoti kilometrai})</math></del></p> <p><del>Prekinis traukinys</del></p> <p><del><math>C_{MP} = K_2 * (VTF / 60)</math></del></p> <p><del>Koeficientų K1 ir K2 vertės patenka į intervalą tarp laiko vertės ir vėlavimų vertės, apskaičiuotų pagal nurodytosios pirmenybės tyrimus, siekiant atsižvelgti į tai, kad dėl vėlavimų prarastas laikas vertinamas kur kas nepalankiau nei įprastas kelionės laikas.</del></p> <p><del>Vėlavimų dėl avarijų vertė = <math>CMP * (\text{keleivinių traukinių vėlavimo laikas})</math></del></p>

	<del>minutėmis) + CMF*(prekinių traukinių vėlavimo laikas minutėmis)</del>
--	--

### ~~Modelio apimtis~~

~~Vėlavimų vertė turi būti skaičiuojama visoms avarijoms – ir didelėms, ir nedidelėms.~~

~~Apskaičiuojant vėlavimų vertes vertinami:~~

– ~~faktiniai vėlavimai geležinkelių keliuose, kuriose įvyko avarijos,~~

~~faktiniai vėlavimai arba, jei jų vertės negalima apskaičiuoti, prognozuojami vėlavimai kituose paveiktuose geležinkelių keliuose.~~

## **6. Rodikliai, susiję su infrastruktūros technine sauga ir jos diegimu**

6.1. Automatinė traukinių apsauga – sistema, kurią taikant kontroliuojamas greitis (įskaitant automatinio sustojimo suveikus signalizacijai funkciją) ir taip užtikrinama, kad būtų tinkamai reaguojama į signalus ir laikomasi greičio apribojimų.

6.2. Geležinkelio pervaža – infrastruktūros valdytojo įregistruota geležinkelio ir pravažiavimo susikirtimo viename lygyje vieta, kuria gali naudotis viešųjų ar privačiųjų pravažiavimų naudotojai. Geležinkelio pervažoms nepriskiriami pravažiavimai tarp stoties platformų ir tik darbuotojams skirti pravažiavimai tarp bėgių kelių.

6.3. Pravažiavimas – viešasis ar privatusis kelias, gatvė ar greitkelis, įskaitant pėsčiųjų ir dviračių takus, arba kitas žmonėms, gyvuliams, transporto priemonėms arba technikai skirtas kelias.

6.4. Aktyvioji geležinkelio pervaža – geležinkelio pervaža, kurios naudotojai apsaugomi nuo artėjančio traukinio arba išpėjami apie jį įjungiant įtaisus, kai kirsti pervažą yra nesaugu.

- Apsauga užtikrinama naudojant šiuos fizinius įtaisus:
  - pusės kelio užtvarus arba viso kelio užtvarus,
  - vartus.
- Išpėjama naudojant geležinkelio pervažose įrengtą stacionarią įrangą:
  - regimuosius įtaisus: šviesoforus,
  - girdimuosius įtaisus: varpelius, ragelius, sirenas ir pan.,
  - fizinius įtaisus, pvz., vibraciją sukeliančius greičio ribojimo kalnelius.

Aktyviosios geležinkelio pervažos skirstomos į tokias kategorijas:

1. Geležinkelio pervaža su automatine pervažos naudotojų apsaugos ir (arba) išpėjimo sistema – geležinkelio pervaža, kurioje apsaugos ir (arba) išpėjimo įtaisai įjungiami artėjant traukiniui ☒ arba kurioje naudojama centralizuota bėgių apsauga ☒.

Šios geležinkelio pervažos skirstomos į tokias kategorijas:

- i) geležinkelio pervažos su automatine naudotojų išpėjimo sistema;
- ii) geležinkelio pervažos su automatine naudotojų apsaugos sistema;
- iii) geležinkelio pervažos su automatine naudotojų apsaugos ir išpėjimo sistema;
- iv) geležinkelio pervažos su automatine naudotojų apsaugos ir išpėjimo sistema ir bėgių apsauga.

☒ centralizuota ☒ Bėgių apsauga – signalas arba kitokia traukinių apsaugos sistema, kuri leidžia traukiniui važiuoti tik tuo atveju, jei geležinkelio pervažos naudotojai yra apsaugoti ir geležinkelio pervažoje nėra kliūčių; šiuo tikslu naudojamos priežiūros ir (arba) kliūčių aptikimo priemonės.

2. Geležinkelio pervaža su rankine ~~pervažos~~ naudotojų apsaugos ir (arba) išpėjimo sistema – geležinkelio pervaža, kurioje apsaugos ir (arba) išpėjimo ~~įtaisus~~ ~~įjungiami~~ ☒ geležinkelių darbuotojas ☒ rankiniu būdu ir kurioje nėra centralizuotos ☒ bėgių apsaugos ☒ ~~geležinkelio signalo, leidžiančio traukiniui važiuoti tik tuo atveju, jei įjungta geležinkelio pervažos apsaugos ir (arba) išpėjimo sistema.~~

Šios geležinkelio pervažos skirstomos į tokias kategorijas:

- v) geležinkelio pervažos su rankinio valdymo naudotojų išpėjimo sistema;
- vi) geležinkelio pervažos su rankinio valdymo naudotojų apsaugos sistema;
- vii) geležinkelio pervažos su rankinio valdymo naudotojų apsaugos ir išpėjimo sistema.

6.5. Pasyvioji geležinkelio pervaža – geležinkelio pervaža, kurioje neveikia jokia išpėjimo ir (arba) apsaugos sistema, įjungiama, kai pervažą kirsti nesaugu.

## 7. Saugos valdymo rodikliai

7.1. Auditas – sistemingas, nepriklausomas, dokumentais grindžiamas procesas, kurio paskirtis – gauti auditui būtinų duomenų ir objektyviai juos įvertinti siekiant nustatyti atitikties audito kriterijams mastą.

## 8. Matavimo vienetų apibrėžimai

8.1. Traukinio nuvažiuotas kilometras – matavimo vienetas, atitinkantis vieną traukinio nuvažiuotą kilometrą. Naudojamas atstumas yra iš tikrųjų nuvažiuotas atstumas, jei žinomas; priešingu atveju ~~naudojamas~~ ☒ turi būti naudojamas ☒ tipinis tinklo atstumas nuo išvykimo vietos iki paskirties vietos. ~~Atsižvelgiama~~ ☒ Turi būti atsižvelgiama ☒ tik į atsiskaitančiosios šalies teritorija nuvažiuotą atstumą.

8.2. Keleivio nuvažiuotas kilometras – matavimo vienetas, atitinkantis vieno keleivio vežimą geležinkeliu vieną kilometrą. ~~Atsižvelgiama~~ ☒ Turi būti atsižvelgiama ☒ tik į atsiskaitančiosios šalies teritorija nuvažiuotą atstumą.

8.3. Geležinkelių kelio kilometras – tai valstybių narių geležinkelio tinklo, kurio aprėptis nustatyta 2 straipsnyje, ilgis kilometrais. Jeigu geležinkelis yra daugiakelis, turi būti skaičiuojamas tik atstumas nuo išvykimo vietos iki paskirties vietos.

8.4. Kilometrais išreikštas bėgių kelių ilgis – kilometrais išmatuotas valstybių narių geležinkelių tinklo, kurio aprėptis nustatyta 2 straipsnyje, ilgis. Jį matuojant įskaičiuojamas kiekvienas daugiakelio geležinkelio bėgių kelias.

---

↓ Klaidų ištaisymas, OL L 220,  
2004 6 21, p. 16

**II PRIEDAS**

**PRANEŠIMAS APIE NACIONALINĖS SAUGOS TAISYKLES**

~~Nacionalinės saugos taisyklės, apie kurias pranešama Komisijai laikantis 8 straipsnyje nustatytos tvarkos, apima:~~

- ~~1. esamas nacionalinių saugos tikslų ir saugos būdų taisyklės;~~
- ~~2. saugos valdymo sistemų reikalavimų ir geležinkelio įmonių saugos sertifikavimo taisyklės;~~

---

↓ 2008/110/EB Art. 1.13

---

---

↓ Klaidų ištaisymas, OL L 220,  
2004 6 21, p. 16

- ~~4. bendrąsias geležinkelių tinklo, kurio dar nėra TSS, valdymo taisyklės, įskaitant signalizacijos ir cismo valdymo sistemos taisyklės;~~
- ~~5. taisyklės, nustatančias papildomų vidaus tvarkos taisyklių (įmonių taisyklių), kurias turi sudaryti geležinkelių infrastruktūros valdytojai ir geležinkelio įmonės, reikalavimus;~~
- ~~6. taisyklės, nustatančias reikalavimus personalui, vykdančiam svarbias saugos užduotis, įskaitant atrankos kriterijus, sveikatos tinkamumą ir profesinį mokymą bei sertifikavimą tiek, kiek viso to dar nėra TSS;~~
- ~~7. avarių ir riktų tyrimo taisyklės.~~



## ~~III PRIEDAS~~

### ~~SAUGOS VALDYMO SISTEMOS~~

#### ~~1. SAUGOS VALDYMO SISTEMOS REIKALAVIMAI~~

~~Visos svarbios saugos valdymo sistemos dalys turi būti dokumentuotos, pirmiausia nurodant atsakomybės paskirstymą geležinkelių infrastruktūros valdytojo ar geležinkelio įmonės viduje. Sistemoje parodoma, kaip užtikrinama valdymo kontrolė įvairiuose lygiuose, kaip yra įtraukiamas visų lygių personalas ir jų atstovai ir kaip yra užtikrinamas nuolatinis saugos valdymo sistemos tobulinimas.~~

#### ~~2. PAGRINDINIAI SAUGOS VALDYMO SISTEMOS ELEMENTAI~~

~~Pagrindiniai saugos valdymo sistemos elementai yra šie:~~

- ~~a) aukščiausio organizacijos vadovo patvirtinta saugos politika, su kuria supažindinami visi darbuotojai;~~
- ~~b) organizacijos kiekybiniai ir kokybiniai tikslai saugos valdymo ir stiprinimo srityje bei šių tikslų pasiekimo planai ir tvarka;~~
- ~~c) tvarka, skirta tam, kad būtų laikomasi dabartinių, naujų ir pakeistų techninių ir eksploataavimo standartų ar kitų norminių sąlygų kaip nustatyta:
  - ~~TSS,~~
  - ~~arba~~
  - ~~8 straipsnyje ir II priede nurodytose nacionalinėse saugos taisyklėse,~~
  - ~~arba~~
  - ~~kitose svarbiose taisyklėse,~~
  - ~~arba~~
  - ~~institucijų sprendimuose~~bei tvarkos, siekiant garantuoti, kad laikomasi standartų ir kitų norminių sąlygų per visą įrangos ir eksploataavimo laiką;~~
- ~~d) tvarka ir būdai, skirti įvertinti pavojų ir įgyvendinti pavojaus kontrolės priemonės, kai tik pakitusios eksploataavimo sąlygos arba naujos medžiagos sukelia naują pavojų infrastruktūrai arba eksploatavimui;~~
- ~~e) personalo mokymo programų ir sistemų teikimas, siekiant užtikrinti, kad personalo kompetencija ir užduočių atlikimas būtų atitinkamai valdomas;~~

- ~~f) priemonės, skirtos tam, kad organizacijoje ir tam tikrais atvejais tarp toje pačioje infrastruktūroje veikiančių organizacijų būtų pateikiama pakankamai informacijos;~~
- ~~g) tvarka ir formatas, skirtas apibūdinti, kaip yra dokumentuojama informacija saugos srityje ir tvarkos, nustatančios esminės saugos informacijos kontrolę, paskyrimas;~~
- ~~h) tvarka, skirta užtikrinti, kad būtų pranešama apie avarijas, riktus, vos neįvykusius ir kitus pavojingus įvykius, kad jie būtų ištiriami, išanalizuojami ir kad būtų imamasi būtinų prevencinių priemonių;~~
- ~~i) su atitinkamomis valdžios institucijomis suderintų veiksmų planų ir pavojaus signalų bei informacijos pateikimas avariniais atvejais;~~
- ~~j) nuostatos dėl periodinio vidinio saugos valdymo sistemos audito.~~

## IV PRIEDAS

### PAREIŠKIMAI DĖL KONKREČIOS TINKLO DALIES SAUGOS SERTIFIKATO

~~Kad saugos institucija galėtų išduoti saugos sertifikatą, skirtą konkrečiai tinklo daliai, pateikiami šie dokumentai:~~

~~dokumentai iš geležinkelio įmonės apie TSS ar TSS dalis ir tam tikrais atvejais apie nacionalines saugos taisykles bei kitas jų veiklai taikomas taisykles, jų personalą ir jų riedmenis bei kaip saugos sistema užtikrina, kad būtų jų laikomasi;~~

~~dokumentai iš geležinkelio įmonės apie įvairias pagal darbo sutartį ar veiklos sutartis dirbančio personalo kategorijas, įskaitant įrodymą, kad personalas atitinka TSS reikalavimus arba nacionalines taisykles ir buvo tinkamai sertifikuotas;~~

~~dokumentai iš geležinkelio įmonės apie įvairias eksploatuojamas riedmenų rūšis, įskaitant įrodymą, kad jie atitinka TSS arba nacionalinių taisyklių reikalavimus ir buvo tinkamai sertifikuoti.~~

~~Siekiant išvengti dvigubo darbo ir sumažinti informacijos kiekį, apie elementus, kurie atitinka TSS ir kitus Direktyvos 96/48/EB bei Direktyvos 2001/16/EB reikalavimus turėtų būti pateikiama tik informacijos santrauka.~~

## V PRIEDAS

### AVARIJŲ IR RIKTŲ TYRIMO ATASKAITOS PRINCIPINIS TURINYS

#### 1. SANTRAUKA

Santrauka apima trumpą įvykio apibūdinimą, kada ir kur jis įvyko ir kokios yra jo pasekmės. Santraukoje nurodomos tiesioginės priežastys, prisidėję veiksniai bei tyrimo metu nustatytos paslėptos priežastys. Pacituojamos pagrindinės rekomendacijos, o informacija pateikiama tiems, kam ji skirta.

#### 2. TIESIOGINIAI FAKTAI APIE ĮVYKĮ

##### 1. Įvykis:

įvykio data, tikslus laikas ir vieta,

įvykių ir avarijos vietos apibūdinimas, įskaitant gelbėjimo ir avarinių paslaugų tarnybų pastangas,

sprendimas pradėti tyrimą, tyrėjų komandos sudarymas bei tyrimo vykdymas.

##### 2. Įvykio fonas:

į įvykį patekęs personalas bei kitos įvykio šalys ir liudininkai,

traukiniai ir jų sudėtis, įskaitant ir į įvykį patekusių riedmenų vienetų registracijos numerius,

infrastruktūros ir signalizacijos sistemos apibūdinimas: bėgių rūšys, iešmai, blokavimai, signalai, traukinių apsauga,

ryšio priemonės,

įvykio vietoje ar netoli jos atlikti darbai,

geležinkelio avarinių situacijų veiksmų plano paleidimo priežastys ir įvykių virtinė,

viešosios gelbėjimo tarnybos avarinių situacijų veiksmų plano paleidimo priežastys, policijos, medicinos pagalba ir įvykių seka.

##### 3. 3. Mirties atvejai, sužalojimai ir materialinė žala:

keleiviai ir trečiosios šalys, personalas, įskaitant sutarties šalis,

kroviniai, bagažas ir kitas turtas,

riedmenys, infrastruktūra ir aplinka.

##### 4. Išorinės aplinkybės:

~~oro sąlygos ir geografinės nuorodos.~~

### ~~3. TYRIMO FAKTŲ APRAŠYMAS IR APKLAUSOS~~

#### ~~1. Parodymų santrauka (taikoma asmens tapatybės apsauga):~~

~~geležinkelio personalas, įskaitant sutarties šalis,~~

~~kiti liudininkai.~~

#### ~~2. Saugos valdymo sistema:~~

~~organizacinė sistema bei įsakymų davimo ir vykdymo tvarka,~~

~~reikalavimai personalui ir kaip jie vykdomi,~~

~~vidinių patikrinimų ir auditų tvarka ir jų rezultatai,~~

~~įvairių infrastruktūroje veikiančių subjektų sąveika.~~

#### ~~3. Taisyklės ir reglamentai~~

~~atitinkamos Bendrijos ir nacionalinės taisyklės bei reglamentai,~~

~~kitos taisyklės, pavyzdžiui, valdymo taisyklės, vietinės instrukcijos, reikalavimai personalui, eksploataavimo normos bei taikomi standartai.~~

#### ~~4. Riedmenų ir techninės aparatūros funkcionavimas:~~

~~signalizacijos ir kontrolės komandų sistema, įskaitant įrašus iš automatinių duomenų įrašymo prietaisų,~~

~~infrastruktūra,~~

~~ryšio įranga,~~

~~riedmenys, įskaitant įrašus iš automatinių duomenų įrašymo prietaisų,~~

#### ~~5. Eksploataavimo sistemos dokumentacija:~~

~~priemonės, kurių ėmėsi personalas cismui kontroliuoti ir signalams siūsti,~~

~~pasikeitimas žodinėmis žinutėmis, susijusiomis su įvykiu, įskaitant dokumentuotus įrašus,~~

~~priemonės, kurių buvo imtasi apsaugoti ir išlaikyti saugią įvykio vietą.~~

#### ~~6. Žmogaus, mašinos ir organizacijos sąveika:~~

~~darbo režimas, taikomas į įvyki patekusiam personalui,~~

~~sveikatos ir asmeninio pobūdžio aplinkybės (įskaitant fizinio ar psichologinio streso buvimą), turėjusios įtakos įvykiui~~

~~irangos dizainas, darantis įtaką žmogaus ir mašinos sąveikai.~~

~~7. Anksčiau buvę panašaus pobūdžio įvykiai~~

#### ~~4. ANALIZĖ IR IŠVADOS~~

~~1. Galutinė ataskaita apie įvykių seką~~

~~išvadų dėl įvykio, grindžiamo faktais, nustatytais pagal 3 antraštinį punktą, nustatymas.~~

~~2. Svarstymas~~

~~faktų, nustatytų pagal 3 antraštinį punktą, analizė, siekiant padaryti išvadas apie įvykio priežastis ir apie gelbėjimo tarnybų veiklą.~~

~~3. Išvados~~

~~tiesioginės ir betarpiškos įvykio priežastys, įskaitant padėjusius veiksnius, susijusius su veiksmiais, kurių ėmėsi dalyvavę asmenys, arba riedmenų ar techninės aparatūros būklė;~~

~~paslėptos priežastys, susijusios su įgūdžiais, tvarkomis ir eksploatavimu;~~

~~pagrindinės priežastys, susijusios su reguliavimo sistemos sąlygomis ir saugos valdymo sistemos taikymu.~~

~~4. Papildomos pastabos~~

~~nepakankamumas ar trūkumai, nustatyti tyrimo metu, tačiau neturintys tiesioginio ryšio su išvadomis apie įvykio priežastis.~~

#### ~~5. PRIEMONĖS, KURIŲ BUVO IMTASI~~

~~priemonių, kurių jau buvo imtasi ar kurios buvo patvirtintos kaip įvykio pasekmė, ir registravimas.~~

#### ~~6. REKOMENDACIJOS~~



## **II PRIEDAS**

### **A DALIS**

#### **Panaikinama direktyva su išvardytais jos pakeitimais**

**(nurodyta 32 straipsnyje)**

Direktyva 2004/49/EB	(OL L 164, 2004 4 30, p. 44)
Direktyva 2008/57/EB	(OL L 191, 2008 7 18, p. 1)
Direktyva 2008/110/EB	(OL L 345, 2008 12 23, p. 62)
Komisijos direktyva 2009/149/EB	(OL L 313, 2009 11 28, p. 65)
Klaidų ištaisymas 2004/49/EB	(OL L 220, 2004 6 21, p. 16)

### **B DALIS**

#### **Perkėlimo į nacionalinius teisės aktus terminai**

**(nurodyti 32 straipsnyje)**

Direktyva	Perkėlimo terminas
2004/49/EB	2006 m. balandžio 30 d.
2008/57/EB	2010 m. liepos 19 d.
2008/110/EB	2010 m. gruodžio 24 d.
2009/149/EB	2010 m. birželio 18 d.

### III PRIEDAS

#### ATITIKMENŲ LENTELĖ

Direktyva 2004/49/EB	Ši direktyva
1 straipsnis	1 straipsnis
2 straipsnis	2 straipsnis
3 straipsnis	3 straipsnis
4 straipsnis	4 straipsnis
5 straipsnis	5 straipsnis
6 straipsnis	6 straipsnis
7 straipsnis	7 straipsnis
8 straipsnis	8 straipsnis
9 straipsnis	9 straipsnis
10 straipsnis	10 straipsnis
11 straipsnis	12 straipsnis
12 straipsnis	11 straipsnis
13 straipsnis	13 straipsnis
14a straipsnio 1–7 dalys	14 straipsnis
14a straipsnio 8 dalis	15 straipsnis
15 straipsnis	--
16 straipsnis	16 straipsnis
17 straipsnis	17 straipsnis
18 straipsnis	18 straipsnis
19 straipsnis	19 straipsnis
20 straipsnis	20 straipsnis
21 straipsnis	21 straipsnis
22 straipsnis	22 straipsnis
23 straipsnis	23 straipsnis



24 straipsnis	24 straipsnis
25 straipsnis	25 straipsnis
26 straipsnis	--
--	26 straipsnis
27 straipsnis	27 straipsnis
28 straipsnis	--
29 straipsnis	--
30 straipsnis	--
31 straipsnis	28 straipsnis
32 straipsnis	29 straipsnis
--	30 straipsnis
--	31 straipsnis
33 straipsnis	32 straipsnis
--	33 straipsnis
34 straipsnis	34 straipsnis
35 straipsnis	35 straipsnis
I priedas	I priedas
II priedas	--
III priedas	--
IV priedas	--
V priedas	--
--	II priedas