

**PRIJEDLOG ZAKONA O SIGURNOSTI I INTEROPERABILNOSTI  
ŽELJEZNIČKOG SUSTAVA, S KONAČNIM PRIJEDLOGOM ZAKONA**

# **PRIJEDLOG ZAKONA O SIGURNOSTI I INTEROPERABILNOSTI ŽELJEZNIČKOG SUSTAVA**

## **I. USTAVNA OSNOVA ZA DONOŠENJE ZAKONA**

Ustavna osnova za donošenje ovoga Zakona sadržana je u odredbi članka 2. stavka 4. podstavka 1. Ustava Republike Hrvatske (Narodne novine, broj 85/2010 – pročišćeni tekst).

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

Nacionalno zakonodavstvo kojim se uređuje sigurnost željezničkog sustava djelomično je usklađeno sa zakonodavstvom Europske unije. Izmjena postojećih i usvajanje novih direktiva iz područja sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava, te skori ulazak Republike Hrvatske u punopravno članstvo Europske unije, nameću obvezu prenošenja zakonodavstva Europske unije i donošenja novog zakona iz područja sigurnosti i interoperabilnosti željeznica, s predloženim nazivom Zakon o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava.

Zakonom o sigurnosti u željezničkom prometu (Narodne novine, br. 40/2007 i 61/2011) koji je trenutno na snazi uređuju se uvjeti i način za sigurno, uredno, redovito i nesmetano obavljanje željezničkoga prometa, funkcioniranje željezničkoga sustava u cjelini, kao i nadležnost tijela zaduženih za provođenje i nadzor nad njegovom provedbom.

Zakonom o Agenciji za sigurnost željezničkog prometa (Narodne novine, broj 120/2008) osnovana je Agencija za sigurnost željezničkog prometa u čijoj je nadležnosti reguliranje, upravljanje i nadziranje sustava sigurnosti željezničkog prometa, te uspostava i praćenje djelovanja sustava upravljanja sigurnošću upravitelja infrastrukture i željezničkih prijevoznika.

S ciljem potpunog usklađivanja zakonodavstva Republike Hrvatske s pravnom stečevinom Europske unije potrebno je donijeti novi Zakon o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava kojim se prenose odredbe direktiva Europske unije iz područja sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava a naročito:

- (a) - Direktiva 2004/49/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 29. travnja 2004. godine o sigurnosti željeznica Zajednice te izmjenama i dopunama Direktive Vijeća 95/18/EZ o izdavanju dozvola za obavljanje usluga u željezničkom prijevozu i Direktive 2001/14/EZ o dodjeli željezničkog infrastrukturnog kapaciteta i ubiranju pristojbi za korištenje željezničke infrastrukture i dodjeli rješenja o sigurnosti (Direktiva o sigurnosti željeznice) (SL L 164, 30.4.2004.),
- Direktiva 2008/110/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 16. prosinca 2008. godine o izmjeni Direktive 2004/49/EZ o sigurnosti željeznica Zajednice (Direktiva o sigurnosti željeznice) (Tekst značajan za EGP) (SL L 345, 23.12.2008.),
- Direktiva 2009/149/EZ Komisije od 27. studenoga 2009. godine o izmjeni Direktive 2004/49/EZ Europskog parlamenta i Vijeća u vezi sa zajedničkim sigurnosnim pokazateljima i zajedničkim metodama izračunavanja troškova nesreće (Tekst značajan za EGP) (SL L 313, 28.11.2009.);

- (b) - Direktiva 2008/57/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 17. lipnja 2008. godine o interoperabilnosti željezničkog sustava unutar Zajednice (preinačena) (Tekst značajan za EGP) (SL L 191, 18.7.2008.),
  - Direktiva Komisije 2009/131/EZ od 16. listopada 2009. godine o izmjeni Priloga VII. Direktivi 2008/57/EZ Europskog parlamenta i Vijeća o interoperabilnosti željezničkog sustava unutar Zajednice (Tekst značajan za EGP) (SL L 273, 17.10.2009.),
  - Direktiva Komisije 2011/18/EU od 1. ožujka 2011. godine o izmjeni priloga II., V. i VI. Direktivi 2008/57/EZ Europskog parlamenta i Vijeća o interoperabilnosti željezničkog sustava unutar Zajednice (Tekst značajan za EGP) (SL L 57, 2.3.2011.),
  - Direktiva 2013/9/EU Komisije od 12. ožujka 2013. godine o izmjeni Priloga III. Direktivi 2008/57/EZ Europskog parlamenta i Vijeća o interoperabilnosti željezničkog sustava unutar Zajednice (Tekst značajan za EGP) (SL L 68, 12.3.2013.);
- (c) Direktiva 2007/59/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 23. listopada 2007. godine o davanju ovlaštenja strojovođama koji upravljaju lokomotivama i vlakovima na željezničkom sustavu Zajednice (SL L 315, 3.12.2007.);
- (d) Direktiva Vijeća 2005/47/EZ od 18. srpnja 2005. godine o Sporazumu između Zajednice europskih željeznica (CER) i Europske federacije radnika u prometu (ETF) o određenim pitanjima uvjeta rada mobilnih radnika u interoperabilnom prekograničnom prometu u željezničkom sektoru (SL L 195, 27.07.2005.).

Zakonskim prijedlogom osigurava se očuvanje i unapređenje sigurnosti željezničkog sustava Republike Hrvatske i postizanje interoperabilnosti u željezničkom sustavu Europske unije.

Osnovna odgovornost za sigurnost željezničkog sustava je na upraviteljima infrastrukture i željezničkim prijevoznicima čiji rad regulira i nadzire Agencija za sigurnost željezničkog prometa kao nacionalno tijelo nadležno za sigurnost u smislu željezničkog zakonodavstva Europske unije. Zahtjeva se da željeznički prijevoznik ima potvrdu o sigurnosti za obavljanje usluga željezničkog prijevoza, a upravitelj infrastrukture uvjerenje o sigurnosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom. Potvrdom i uvjerenjem o sigurnosti utvrđuje se da je željeznički prijevoznik i upravitelj infrastrukture uspostavio sustav upravljanja sigurnošću kojim se postižu zajednički ciljevi sigurnosti primjenom zajedničkih sigurnosnih metoda.

S ciljem sprječavanja željezničkih nesreća potrebno je istražiti tehničke uzroke koji su do njih doveli. Zakonskim prijedlogom zajamčeno je neovisno istraživanje tehničkih uzroka nesreća koje provodi istražno tijelo, osnovano Zakonom o osnivanju Agencije za istraživanje nesreća u zračnom, pomorskom i željezničkom prometu (Narodne novine, broj 54/2013).

Zakonom o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava utvrđuju se osnove za postizanje tehničke usklađenosti, smanjivanje prepreka, te poboljšavanje i razvoj usluga u međunarodnom željezničkom prometu u Europskoj uniji i s trećim zemljama. Usklađenim postupkom za izdavanje odobrenja za puštanje u uporabu infrastrukturnih podsustava i željezničkih vozila, te nadzorom ispunjavanja osnovnih zahtjeva (sigurnost, pouzdanost i dostupnost, zaštita zdravlja i okoliša, tehnička usklađenost i pristupačnost) doprinosi se ostvarenju interoperabilnosti, odnosno sposobnosti željezničkog sustava za siguran i neprekinut promet vlakova u Europskoj uniji.

Zakonskim prijedlogom prenose se jedinstveni uvjeti Europske unije za davanje ovlaštenja strojovođama za upravljanje lokomotivama i vlakovima. Ovlaštenje strojovođa dokazuje se dozvolom iz koje je vidljivo ispunjavanje zdravstvenih zahtjeva, osnovnog obrazovanja i opće stručne osposobljenosti, te potvrdom kojom se potvrđuje poznavanje infrastrukture, sposobnost upravljanja vozilima i poznavanje jezika.

Zakonskim prijedlogom propisuje se inspekcijski nadzor i prekršaji iz područja zakonskog okvira.

### **III. OCJENA I IZVORI POTREBNIH SREDSTAVA ZA PROVEDBU ZAKONA**

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

### **IV. RAZLOZI ZA DONOŠENJE ZAKONA PO HITNOM POSTUPKU**

Temeljem članka 161. Poslovnika Hrvatskoga sabora po hitnome postupku donose se zakoni koji se usklađuju s propisima Europske unije ako to zatraži predlagatelj.

Predlaže se donošenje ovoga Zakona po hitnom postupku obzirom da se istim nastavlja daljnje usklađivanje hrvatskog zakonodavstva sa pravnom stečevinom Europske unije, a koje će biti upotpunjeno donošenjem podzakonskog propisa (Pravilnika o strojovođama) koji će se donijeti temeljem ovoga Zakona, zbog čega se predlaže da isti stupi na snagu prvoga dana od dana objave u Narodnim novinama.

# KONAČNI PRIJEDLOG ZAKONA O SIGURNOSTI I INTEROPERABILNOSTI ŽELJEZNIČKOG SUSTAVA

## I. OPĆE ODREDBE

### Predmet zakona

#### Članak 1.

(1) Ovim se Zakonom uređuje sigurnost i interoperabilnost željezničkog sustava, mjere za razvoj i upravljanje sigurnošću, uvjeti za postizanje interoperabilnosti željezničkog sustava Europske unije, utvrđuju se uvjeti za sigurno upravljanje željezničkim prometom i za sigurno odvijanje željezničkog prometa, uvjeti za obavljanje djelatnosti upravitelja infrastrukture i željezničkih prijevoznika, uvjeti za strojovođe i ostale izvršne radnike, postupanje tijela nadležnog za sigurnost željezničkog prometa i tijela za istraživanje željezničkih nesreća, te nadzor sigurnosti i inspekcijski nadzor.

(2) Sigurnost željezničkog sustava mora se sustavno održavati i trajno unaprjeđivati, uzimajući u obzir razvoj zakonodavstva Europske unije i tehnički i znanstveni napredak, a naročito s ciljem sprječavanja ozbiljnih nesreća.

(3) Uvjeti koji se moraju ispuniti radi postizanja interoperabilnosti željezničkog sustava odnose se na projektiranje, izgradnju, puštanje u uporabu, modernizaciju, obnovu, uporabu i održavanje dijelova željezničkog sustava, kao i na stručnu osposobljenost te zdravstvene i sigurnosne uvjete osoblja koje doprinosi njegovom radu, funkcioniranju i održavanju.

### Prijenos propisa Europske unije

#### Članak 2.

Ovim se Zakonom u pravni poredak Republike Hrvatske prenose sljedeće direktive Europske unije:

- a) – Direktiva 2004/49/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 29. travnja 2004. o sigurnosti željeznica Zajednice te izmjenama i dopunama Direktive Vijeća 95/18/EZ o izdavanju dozvola za obavljanje usluga u željezničkom prijevozu i Direktive 2001/14/EZ o dodjeli željezničkog infrastrukturnog kapaciteta i ubiranju pristojbi za korištenje željezničke infrastrukture i dodjeli rješenja o sigurnosti (Direktiva o sigurnosti željeznice) (SL L 164, 30.4.2004.),
  - Direktiva 2008/110/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 16. prosinca 2008. o izmjeni Direktive 2004/49/EZ o sigurnosti željeznica Zajednice (Direktiva o sigurnosti željeznice) (Tekst značajan za EGP) (SL L 345, 23.12.2008.),
  - Direktiva 2009/149/EZ Komisije od 27. studenoga 2009. o izmjeni Direktive 2004/49/EZ Europskog parlamenta i Vijeća u vezi sa zajedničkim sigurnosnim pokazateljima i zajedničkim metodama izračunavanja troškova nesreće (Tekst značajan za EGP) (SL L 313, 28.11.2009.);
- b) – Direktiva 2008/57/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 17. lipnja 2008. o interoperabilnosti željezničkog sustava unutar Zajednice (preinačena) (Tekst značajan za EGP) (SL L 191, 18.7.2008.),

- Direktiva Komisije 2009/131/EZ od 16. listopada 2009. o izmjeni Priloga VII. Direktivi 2008/57/EZ Europskog parlamenta i Vijeća o interoperabilnosti željezničkog sustava unutar Zajednice (Tekst značajan za EGP) (SL L 273, 17.10.2009.),
  - Direktiva Komisije 2011/18/EU od 1. ožujka 2011. o izmjeni priloga II., V. i VI. Direktivi 2008/57/EZ Europskog parlamenta i Vijeća o interoperabilnosti željezničkog sustava unutar Zajednice (Tekst značajan za EGP) (SL L 57, 2.3.2011.),
  - Direktiva 2013/9/EU Komisije od 12. ožujka 2013. o izmjeni Priloga III. Direktivi 2008/57/EZ Europskog parlamenta i Vijeća o interoperabilnosti željezničkog sustava unutar Zajednice (Tekst značajan za EGP) (SL L 68, 12.3.2013.);
- c) Direktiva 2007/59/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 23. listopada 2007. o davanju ovlaštenja strojovođama koji upravljaju lokomotivama i vlakovima na željezničkom sustavu Zajednice (SL L 315, 3.12.2007.);
- d) Direktiva Vijeća 2005/47/EZ od 18. srpnja 2005. o Sporazumu između Zajednice europskih željeznica (CER) i Europske federacije radnika u prometu (ETF) o određenim pitanjima uvjeta rada mobilnih radnika u interoperabilnom prekograničnom prometu u željezničkom sektoru (SL L 195, 27.07.2005.).

### **Primjena ostalih propisa**

#### **Članak 3.**

(1) Na gradnju infrastrukturnih podsustava, pored odredbi ovoga Zakona, primjenjuju se odredbe propisa kojima se uređuje prostorno uređenje i gradnja.

(2) Na gradnju željezničke infrastrukture, pored odredbi ovoga Zakona, primjenjuju se odredbe propisa kojima se uređuje zaštita okoliša i prirode, te sigurnost prometa na cestama.

(3) Na pitanja o izvršnim radnicima, pored odredbi ovoga Zakona, primjenjuju se odredbe propisa kojima se uređuje obrazovanje odraslih i strukovno obrazovanje.

(4) Na pitanja o prijevozu opasnih tvari željeznicom primjenjuju se propisi kojima se uređuje prijevoz opasnih tvari.

(5) Na pitanja prava na pristup informacijama koja nisu uređena ovim Zakonom primjenjuju se odredbe propisa kojima se uređuje pravo na pristup informacijama.

(6) Na postupovna pitanja koja se uređuju ovim Zakonom primjenjuju se odredbe propisa kojima se uređuje opći upravni postupak.

### **Primjena zakona**

#### **Članak 4.**

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

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

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

(4) Ovaj Zakon se ne primjenjuje na:

- tramvaje i druge sustave lake željeznice,
- željezničku infrastrukturu u privatnom vlasništvu u potpunosti odvojenu od ostalih dijelova željezničke infrastrukture (zatvoreni željeznički sustavi), vozila koja se koriste isključivo na toj infrastrukturi i strojovođe koji upravljaju njima.

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

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

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

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

## **Osnovni zahtjevi**

### **Članak 5.**

(1) Željeznički sustav, podsustavi i njihovi sastavni dijelovi, uključujući sučelja, moraju ispunjavati sljedeće osnovne zahtjeve određene u Prilogu 2. ovoga Zakona:

- sigurnost,
- pouzdanost i dostupnost,
- zaštita zdravlja,
- zaštita okoliša,
- tehnička kompatibilnost,
- pristupačnost.

(2) Dodatne tehničke specifikacije, određene za pojedinu nabavu roba i usluga i obavljanje radova, koje su potrebne za nadopunjavanje europskih specifikacija ili hrvatskih normi, ne smiju biti u suprotnosti s osnovnim zahtjevima.

## **Tijela nadležna za željeznički sustav**

### **Članak 6.**

(1) Tijela javne vlasti nadležna za željeznički sustav prema ovom Zakonu su:

- ministarstvo nadležno za željeznički promet (u daljnjem tekstu: Ministarstvo),
- Agencija za sigurnost željezničkog prometa (u daljnjem tekstu: Agencija),
- Agencija za istraživanje nesreća u zračnom, pomorskom i željezničkom prometu, osnovana posebnim propisom (u daljnjem tekstu: Istražno tijelo).

(2) Tijela javne vlasti iz stavka 1. ovoga članka surađuju s ciljem ostvarenja sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava.

## Pojmovi

### Članak 7.

Pojmovi uporabljeni u ovom Zakonu imaju sljedeće značenje:

1. *Europska agencija za željeznice*: agencija Europske unije nadležna za sigurnost i interoperabilnost željezničkog sustava Europske unije, osnovana Uredbom (EZ) br. 881/2004 o osnivanju Europske agencije za željeznice;
2. *Europska specifikacija*: zajednička tehnička specifikacija, europsko tehničko odobrenje i hrvatska norma kojom se prihvaća europska norma (HRN EN);
3. *Incident*: svaki događaj, osim nesreće ili ozbiljne nesreće, povezan s odvijanjem željezničkog prometa koji utječe na sigurnost željezničkog sustava;
4. *Industrijski kolosijek*: željeznička infrastruktura koja nije javno dobro u općoj uporabi, a koja je izravno ili neizravno povezana sa željezničkom infrastrukturom koja je javno dobro u općoj uporabi;
5. *Infrastrukturni pojas*: pojas kojega čini zemljište ispod željezničke pruge s pružnim pojasom, zemljište ispod ostalih funkcionalnih dijelova željezničke infrastrukture, kao i zemljište potrebno za tehnološka unaprjeđenja i razvoj željezničkog sustava te pripadajući zračni prostor;
6. *Interoperabilnost*: sposobnost željezničkog sustava za siguran i neprekinut željeznički promet, pri čemu se postiže zahtijevana razina učinkovitosti željezničkih pruga. Ta sposobnost ovisi o svim regulatornim i tehničkim uvjetima, te uvjetima rada, koji se moraju ispuniti kako bi se zadovoljili osnovni zahtjevi;
7. *Istraživanje nesreća*: postupak koji se provodi s ciljem sprječavanja ozbiljnih nesreća, nesreća i incidenata koji uključuje prikupljanje i analizu podataka, predlaganje zaključaka, uključujući otkrivanje uzroka nesreća i incidenata, te, kada je primjereno, izradu sigurnosnih preporuka;
8. *Modernizacija (engl. upgrade)*: velika preinaka strukturnog podsustava ili dijela podsustava kojom se mijenja cjelokupna izvedba podsustava; za infrastrukturne podsustave, u smislu propisa o gradnji odnosi se na radove kojima se mijenjaju bitni zahtjevi za građevinu i/ili usklađenost građevine s lokacijskim uvjetima u skladu s kojima je izgrađena (rekonstrukcija);
9. *Mreža*: željezničke pruge, kolodvori, terminali i sve vrste nepokretnih postrojenja potrebnih za osiguranje sigurnog i neprekinutog rada željezničkog sustava;
10. *Nacionalna sigurnosna pravila*: sva pravila Republike Hrvatske koja sadrže zahtjeve za sigurnost željezničkog sustava i koja su primjenjiva na više od jednog željezničkog prijevoznika;
11. *Naručitelj*: svaka pravna ili fizička osoba koja naručuje projektiranje i/ili građenje, obnovu ili modernizaciju strukturnog podsustava. Naručitelj može biti željeznički prijevoznik, upravitelj infrastrukture, posjednik ili koncesionar koji je odgovoran za izvedbu projekta;



12. *Nesreća*: neželjeni ili nenamjerni iznenadni događaj ili slijed takvih događaja koji ima štetne posljedice, a koji može biti sudar, iskliznuće, nesreća na željezničko-cestovnom prijelazu i pješačkom prijelazu preko pruge, nesreća s ljudskim žrtvama uzrokovana vozilom u pokretu, požar i drugo;
13. *Obnova (engl. renewal)*: veliki radovi zamjene na strukturnom podsustavu ili dijelu podsustava kojima se ne mijenja cjelokupna izvedba podsustava; u smislu propisa o gradnji, ovisno o tome utječe li se radovima obnove na način ispunjavanja bitnih zahtjeva za građevinu i/ili lokacijske uvjete u skladu s kojima je izgrađena, obnova infrastrukturnih podsustava može predstavljati održavanje ili rekonstrukciju;
14. *Osnovni parametri*: regulatorni, tehnički ili uporabni uvjeti koji utječu na interoperabilnost i koji su kao takvi navedeni u TSI-jevima;
15. *Osnovni zahtjevi*: svi zahtjevi utvrđeni u Prilogu 2. ovoga Zakona koje mora ispunjavati željeznički sustav, podsustavi i interoperabilni sastavni dijelovi, uključujući sučelja; osnovni zahtjevi za pojedini podsustav utvrđuju se u TSI-jevima i nacionalnim tehničkim pravilima;
16. *Ozbiljna nesreća*: sudar vlakova ili iskliznuće vlaka koje ima za posljedicu smrt najmanje jedne osobe ili teške ozljede pet ili više osoba ili veliku štetu na vozilima, željezničkoj infrastrukturi ili okolišu, kao i svaka druga slična nesreća s očiglednim utjecajem na sigurnost željezničkog sustava ili na upravljanje sigurnošću; velika šteta je šteta koju Istražno tijelo može odmah procijeniti najmanje na ukupnu kunksku protuvrijednost od 2 milijuna eura;
17. *Pješački prijelaz preko pruge (PP)*: mjesto križanja željezničke pruge ili industrijskoga kolosijeka i pješačke staze, odnosno prometne površine određene za kretanje pješaka u istoj razini, a koji može biti i u sklopu željezničko-cestovnoga prijelaza;
18. *Poseban slučaj*: bilo koji dio željezničkog sustava, za koji su u TSI-jima potrebne posebne privremene ili trajne odredbe uslijed zemljopisnih ili topografskih ograničenja, ograničenja uslijed prostornih planova, ili odredbe kojima se utječe na usklađenost s postojećim stanjem sustava. To može posebno uključivati željezničke pruge i mreže koje su odvojene od ostatka mreže Europske unije, slobodni profil, širinu kolosijeka ili razmak između tračnica, te vozila koja su namijenjena isključivo za lokalnu, regionalnu ili povijesnu uporabu, kao i vozila iz trećih zemalja ili koja su namijenjena trećim zemljama;
19. *Posjednik vozila*: pravna ili fizička osoba, koja kao vlasnik vozila ili imatelj prava korištenja koristi vozilo kao prijevozno sredstvo, te je kao posjednik registriran u nacionalnom registru vozila;
20. *Postojeći željeznički sustav*: željeznička infrastruktura sačinjena od željezničkih pruga i nepokretnih objekata postojećeg željezničkog sustava, uz vozila svih kategorija i podrijetla koja prometuju na toj infrastrukturi;
21. *Prijavljeno tijelo*: tijelo za ocjenjivanje sukladnosti odgovorno za provedbu postupka ocjenjivanja sukladnosti ili prikladnosti za uporabu interoperabilnih sastavnih dijelova i za provedbu postupka "EZ" provjere podsustava;
22. *Projekt u kasnijoj fazi razvoja*: projekt čija je faza planiranja ili faza izgradnje dostigla točku u kojoj je promjena tehničkih specifikacija neprihvatljiva zbog opravdanih razloga pravne prirode, ugovornog, gospodarskog, financijskog ili socijalnog značaja ili iz razloga utjecaja na okoliš;
23. *Pružni pojas*: pojas kojega čini zemljište ispod željezničke pruge, odnosno kolosijeka, između kolosijeka i pokraj krajnjih kolosijeka s obje strane željezničke pruge, na udaljenosti od najmanje 8 m, odnosno najmanje 6 m ako željeznička pruga prolazi kroz naseljeno mjesto, mjereno vodoravno od osi krajnjega kolosijeka sa svake strane, kao i pripadajući zračni prostor;

24. *Puštanje u uporabu*: skup aktivnosti kojima se infrastrukturni podsustav ili vozilo stavlja u projektirano stanje uporabe;
25. *Serija*: niz infrastrukturnih podsustava ili vozila određenog tipa s istovjetnim bitnim svojstvima;
26. *Stavljanje na tržište*: svaka isporuka proizvoda u svrhu distribucije ili uporabe na tržištu Europske unije u okviru trgovačke djelatnosti;
27. *Strojovođa*: osoba koja je sposobna i ovlaštena za samostalno, odgovorno i sigurno upravljanje vlakom za prijevoz putnika ili tereta, radnim vlakom, lokomotivom, manevarskom lokomotivom i vozilom za posebne namjene s vlastitim pogonom;
28. *Sustav upravljanja sigurnošću* (engl. *Safety Management System – SMS*): organizacijska rješenja i mjere upravitelja infrastrukture ili željezničkog prijevoznika uspostavljeni radi sigurnog upravljanja djelatnošću kojom se bave;
29. *Tehnička specifikacija za interoperabilnost (TSI)*: specifikacija kojom je obuhvaćen svaki strukturni ili funkcionalni podsustav ili dio podsustava s ciljem ispunjavanja osnovnih zahtjeva i postizanja interoperabilnosti željezničkog sustava;
30. *Upravitelj infrastrukture*: tijelo ili trgovačko društvo odgovorno za uspostavu (uključujući gradnju), upravljanje i održavanje željezničke infrastrukture (uključujući kolosijeka u morskim lukama, lukama unutarnjih voda i u robnim terminalima), te za organizaciju i regulaciju prometa; obavljanje djelatnosti upravljanja infrastrukturom na mreži ili dijelu mreže može se dodijeliti različitim tijelima ili trgovačkim društvima;
31. *Usklađena norma*: norma koju je donijelo jedno od europskih tijela za normizaciju na temelju zahtjeva koji je izdala Komisija, koja sama po sebi ili zajedno s drugim normama omogućuje sukladnost s pravnom odredbom;
32. *Vlak*: sastavljeni i spojeni niz željezničkih vozila s jednim ili više vučnih vozila, ili samo vučno vozilo, odnosno više međusobno spojenih vučnih vozila, koji prometuju pod određenim brojem ili oznakom, označen signalnim znakom čelnoga i završnoga signala; vlakom se ne smatraju vozila za posebne namjene s vlastitim pogonom, koja sama ili s priključenim vozilima, ne udovoljavaju propisanim tehničkim uvjetima (osovinsko opterećenje, električni otpor osovinskog sklopa, izmjere kotača i sl.);
33. *Vozilo*: željezničko vozilo, s vlastitim pogonom ili bez njega, sposobno na vlastitim kotačima kretati se željezničkom prugom; vozilo se sastoji od jednog ili više strukturnih i funkcionalnih podsustava ili dijelova takvih podsustava;
34. *Zamjena u okviru održavanja*: zamjena sastavnih dijelova strukturnih podsustava iste funkcije i izvedbe u okviru preventivnog ili korektivnog održavanja;
35. *Zaštitni pružni pojas*: pojas kojega čini zemljište s obje strane željezničke pruge, odnosno kolosijeka, na udaljenosti od 100 m mjereno vodoravno od osi krajnjega kolosijeka sa svake strane, kao i pripadajući zračni prostor;
36. *Željeznička infrastruktura*: dio željezničkog sustava sa statusom javnog dobra u općoj uporabi u vlasništvu Republike Hrvatske kojeg mogu koristiti svi zainteresirani željeznički prijevoznici pod jednakim uvjetima kako je to određeno propisom kojim se uređuje željeznica;
37. *Željeznički prijevoznik*: trgovačko društvo koje ima dozvolu za obavljanje usluga u željezničkom prijevozu, a čija je glavna djelatnost obavljanje usluga željezničkog prijevoza putnika i/ili tereta pod uvjetom da to trgovačko društvo osigura vuču vlakova, uključujući i trgovačka društva koja obavljaju samo vuču vlakova;
38. *Željeznički sustav*: ukupnost strukturnih i funkcionalnih podsustava određenih u Prilogu 1. ovoga Zakona, kao i upravljanje i rad sustava kao cjeline;
39. *Željezničko-cestovni prijelaz (ŽCP)*: mjesto križanja željezničke pruge ili industrijskoga kolosijeka i ceste u istoj razini, može uključivati i križanje s pješačkom i biciklističkom stazom ili drugim putovima namijenjenim prolasku ljudi, životinja, vozila ili strojeva.

## II. AGENCIJA ZA SIGURNOST ŽELJEZNIČKOG PROMETA

### Temeljne odredbe Agencije

#### Članak 8.

- (1) Agencija je pravna osoba s javnim ovlastima sa sjedištem u Zagrebu.
- (2) Osnivač Agencije je Republika Hrvatska, a osnivačka prava u skladu s odredbama ovoga Zakona ostvaruje Vlada Republike Hrvatske (u daljnjem tekstu: Vlada).
- (3) Agencija na temelju javne ovlasti obavlja poslove određene ovim Zakonom kao djelatnost od interesa za Republiku Hrvatsku, te obavlja i druge poslove u skladu s propisima donesenim na temelju ovoga Zakona i izravno primjenjivim propisima Europske unije.
- (4) Agencija je samostalna u obavljanju poslova iz svojeg djelokruga, a za svoj rad odgovara Vladi.
- (5) Agencija je organizacijski, pravno i u donošenju odluka neovisna od svakog željezničkog prijevoznika, upravitelja infrastrukture i podnositelja zahtjeva.
- (6) Na sva pitanja u vezi s radom Agencije, a koja nisu uređena ovim Zakonom, primjenjuju se odredbe Zakona o ustanovama.

### Nadležnosti Agencije

#### Članak 9.

- (1) Agencija je tijelo nadležno za sigurnost u smislu željezničkog zakonodavstva Europske unije, kojemu je povjerena zadaća reguliranja i nadzora sigurnosti željezničkog sustava Republike Hrvatske.
- (2) Djelatnost Agencije obuhvaća poslove vezane za sigurnost željezničkog sustava, a naročito poslove vezane uz potvrde i uvjerenja o sigurnosti, odobrenja, dozvola i drugih ovlaštenja te nadzor i inspekciju u cilju osiguravanja kontinuiranog udovoljavanja zahtjevima za sigurnost željezničkog sustava, vođenje propisanih registara te obavljanje drugih poslova utvrđenih ovim Zakonom i izravno primjenjivim propisima Europske unije.
- (3) Agencija je osobito nadležna za:
  - a) izdavanje i ukidanje potvrde o sigurnosti, nadzor ispunjenja propisanih uvjeta i zahtjeva te nadzor obavljanja djelatnosti željezničkog prijevoznika u skladu s ovim Zakonom i izravno primjenjivim propisima Europske unije;
  - b) izdavanje i ukidanje uvjerenja o sigurnosti, nadzor ispunjenja propisanih uvjeta i zahtjeva te nadzor obavljanja djelatnosti upravitelja infrastrukture u skladu s ovim Zakonom i izravno primjenjivim propisima Europske unije;
  - c) izdavanje odobrenja za puštanje u uporabu strukturnih posustava (infrastrukturnih podsustava i vozila);
  - d) nadzor rada i održavanja strukturnih podsustava u skladu s osnovnim zahtjevima;

- e) nadzor sukladnosti interoperabilnih sastavnih dijelova s osnovnim zahtjevima;
- f) vođenje registra vozila te nadzor da su u njemu sadržani podaci vezani za sigurnost ispravni i aktualni;
- g) nadzor sustava upravljanja sigurnošću;
- h) inspekcijski nadzor nad provedbom ovoga Zakona i izravno primjenjivim propisima Europske unije;
- i) praćenje, promicanje i provođenje pravnog okvira sigurnosti željezničkog sustava uključujući sudjelovanje u donošenju podzakonskih propisa;
- j) donošenje obvezujućih uputa iz područja svoje nadležnosti;
- k) odobravanje pokusnih pružnih dionica u svrhu ispitivanja strukturnih podsustava i njihovih dijelova.

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

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

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

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

## **Načela rada Agencije**

### **Članak 10.**

(1) Poslove iz svoje nadležnosti Agencija je dužna obavljati na transparentan i nediskriminirajući način.

(2) Upravitelj infrastrukture, željeznički prijevoznici i ostala stručna tijela i osobe moraju na zahtjev Agencije pružiti svu tehničku pomoć Agenciji, odgovarati na upite te dostaviti sve tražene podatke i izvješća Agenciji u vezi s poslovima iz nadležnosti Agencije.

(3) Pri obavljanju poslova u cilju razvoja nacionalnog pravnog okvira sigurnosti željezničkog sustava, Agencija će se savjetovati sa svim zainteresiranim osobama, uključujući upravitelje infrastrukture, željezničke prijevoznike, proizvođače, subjekte nadležne za

održavanje, osobe koje provode održavanje, korisnike i predstavnike radnika u željezničkom sustavu.

(4) Agencija daje mišljenje na prijedloge podzakonskih propisa iz svoje nadležnosti koje na temelju ovoga Zakona donosi ministar nadležan za promet (u daljnjem tekstu: ministar).

(5) Agencija je ovlaštena provoditi sve vrste pregleda i istraga koje su potrebne za ispunjavanje poslova iz njene nadležnosti, a upravitelji infrastrukture i željeznički prijevoznici moraju u tu svrhu omogućiti pristup svim odgovarajućim dokumentima, objektima, postrojenjima i opremi.

### **Akti Agencije**

#### **Članak 11.**

(1) Radi provedbe svojih nadležnosti propisanih ovim Zakonom i izravno primjenjivim propisima Europske unije, Agencija može donositi obvezujuće mjere za sigurnost željezničkog sustava i upute o načinu obavljanja poslova iz svoje nadležnosti.

(2) Kada Agencija postupa i rješava u upravnim stvarima, donosi upravne akte iz područja svoje nadležnosti utvrđene ovim Zakonom primjenjujući odredbe propisa kojim se uređuje upravni postupak.

(3) Upravnim aktima u smislu stavka 2. ovoga članka smatraju se potvrde i uvjerenja o sigurnosti, dozvole, ovlaštenja, odobrenja i slično.

(4) Protiv upravnih akata Agencije žalba nije dopuštena, ali se može pokrenuti upravni spor pred nadležnim upravnim sudom.

### **Statut Agencije**

#### **Članak 12.**

(1) Statutom i drugim općim aktima Agencije uređuju se pitanja značajna za djelatnost, ustroj i rad Agencije.

(2) Statutom Agencije uređuje se: unutarnje ustrojstvo, predstavljanje i zastupanje, financiranje, poslovno planiranje i godišnje izvještavanje, rad i poslovanje, ovlasti i način odlučivanja, opći akti, tajnost podataka, javnost rada te druga pitanja značajna za rad Agencije.

(3) Statut Agencije, uz prethodnu suglasnost Vlade, donosi Upravno vijeće Agencije.

### **Tijela Agencije**

#### **Članak 13.**

Tijela Agencije su Upravno vijeće i ravnatelj, koji za svoj rad odgovaraju Vladi.

## Upravno vijeće Agencije

### Članak 14.

(1) Upravno vijeće ima pet članova koje imenuje Vlada na vrijeme od pet godina, s mogućnošću ponovnog imenovanja.

(2) Predsjednika Upravnog vijeća imenuje Vlada iz reda članova Upravnog vijeća Agencije.

(3) Upravno vijeće upravlja Agencijom, a članovi Upravnog vijeća imenuju se nakon provedenog javnog natječaja.

(4) Član Upravnog vijeća ne može biti osoba protiv koje se vodi kazneni postupak ili koja je osuđena za kazneno djelo protiv čovječnosti i ljudskog dostojanstva, protiv života i tijela, protiv ljudskih prava i temeljnih sloboda, protiv radnih odnosa i socijalnog osiguranja, protiv osobne slobode, protiv spolne slobode, spolnog zlostavljanja i iskorištavanja djeteta, protiv braka, obitelji i djece, protiv sigurnosti prometa, protiv imovine, protiv gospodarstva, protiv računalnih sustava, programa i podataka, krivotvorenja, protiv intelektualnog vlasništva, protiv službene dužnosti, protiv pravosuđa, protiv javnog reda, protiv Republike Hrvatske, protiv strane države ili međunarodne organizacije, protiv oružanih snaga Republike Hrvatske, osim ako je nastupila rehabilitacija prema posebnom zakonu, te osoba koja obnaša dužnost zastupnika Hrvatskoga sabora ili člana predstavničkog tijela jedinice lokalne samouprave ili područne (regionalne) samouprave i izvršne vlasti, koja je u radnom odnosu ili obavlja druge poslove kod upravitelja infrastrukture ili željezničkog prijevoznika, niti može biti vlasnik ili suvlasnik ili član njihovih uprava i nadzornih odbora.

(5) Članom Upravnog vijeća Agencije može biti imenovan državljanin Republike Hrvatske s prebivalištem u Republici Hrvatskoj koji ima završen preddiplomski i diplomski studij ili integrirani preddiplomski i diplomski studij iz područja prometnih, tehničkih, pravnih ili ekonomskih znanosti i najmanje pet godina radnog iskustva u području željeznice te aktivno znanje barem jednog stranog jezika (engleskog, francuskog ili njemačkog).

(6) Vlada će razriješiti predsjednika i ostale članove Upravnog vijeća i prije isteka vremena na koje su imenovani iz sljedećih razloga:

- ako predsjednik, odnosno član Upravnog vijeća to sam zatraži,
- zbog teže povrede dužnosti utvrđene Statutom Agencije,
- u slučaju nemogućnosti urednog obavljanja dužnosti dulje od šest mjeseci,
- u slučaju trajnog gubitka sposobnosti za obavljanje dužnosti,
- u slučaju pravomoćne osude za kazneno djelo koje ga čini nedostojnim obavljanja dužnosti,
- u slučaju nastupa okolnosti koje upućuju na sukob interesa iz stavka 4. ovoga članka.

(7) Upravno vijeće Agencije obavlja sljedeće poslove:

- donosi Statut Agencije i druge opće akte;
- donosi godišnji program rada i razvoja Agencije te nadzire njegovo izvršavanje;
- daje prijedloge i mišljenja na financijski plan i završni račun Agencije;

- odlučuje o drugim pitanjima utvrđenim ovim Zakonom i Statutom Agencije, kao i o ostalim pitanjima koja se odnose na upravljanje Agencijom.

(8) Upravno vijeće Agencije sastaje se povremeno, u skladu sa Statutom Agencije.

(9) Članovi Upravnog vijeća Agencije imaju pravo na mjesečnu naknadu za svoj rad i naknadu troškova u vezi njihova rada, koje se isplaćuju iz sredstava Agencije u skladu sa Statutom Agencije.

## **Ravnatelj Agencije**

### **Članak 15.**

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

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

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

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

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

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

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

## **Poslovanje Agencije**

### **Članak 16.**

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

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

- iz naknada od djelatnosti Agencije,
- iz naknada koje plaćaju željeznički prijevoznici po prijednom vlak kilometru,

- iz naknada koje plaćaju upravitelji infrastrukture po kilometru kolosijeka kojima upravljaju.

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

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

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

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

(7) U slučaju da željeznički prijevoznik u predviđenom roku ne plati naknadu po prijeđenom vlak kilometru Agencija može ograničiti, privremeno ili trajno oduzeti poseban dio (Dio B) potvrde o sigurnosti ili na drugi način ograničiti obavljanje djelatnosti željezničkog prijevoza.

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

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

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

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

## **Godišnja izvješća**

### **Članak 17.**

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

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

- razvoju sigurnosti željezničkog sustava, uključujući podatke o zajedničkim sigurnosnim pokazateljima, objedinjene na razini Republike Hrvatske;



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

### **III. RAZVOJ I UPRAVLJANJE SIGURNOŠĆU**

#### **Održavanje i unaprjeđenje sigurnosti željezničkog sustava**

##### **Članak 18.**

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

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

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

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

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

#### **Zajednički sigurnosni ciljevi**

##### **Članak 19.**

(1) Zajedničkim sigurnosnim ciljevima (engl. *Common Safety Targets – CST*) utvrđuju se najmanje razine sigurnosti koje trebaju doseći različiti dijelovi željezničkog sustava i željeznički sustav u cjelini u svakoj državi članici Europske unije, izraženo u kriterijima prihvatljivog rizika za pojedinačne rizike koji se odnose na putnike, osoblje, korisnike željezničko-cestovnih prijelaza i pješačkih prijelaza preko pruge i ostale, i ne dovodeći u pitanje postojeća nacionalna i međunarodna pravila o sigurnosti, pojedinačne rizike koji se odnose na neovlaštene osobe na željezničkim objektima, te za društvene rizike.

(2) Zajednički sigurnosni ciljevi objavljuju se u Službenom listu Europske unije.

## **Zajedničke sigurnosne metode**

### **Članak 20.**

(1) Zajedničke sigurnosne metode (engl. *Common Safety Methods – CSM*) opisuju na koji se način ocjenjuje razina sigurnosti kao i dostizanje sigurnosnih ciljeva i usklađenost s drugim sigurnosnim zahtjevima, pomoću sljedećih objašnjenja i definicija:

- metode vrednovanja i procjene rizika,
- metode za procjenu usklađenosti sa zahtjevima iz potvrda i uvjerenja o sigurnosti izdanim u skladu s ovim Zakonom,
- metode kojima se provjerava da li je upravljanje i održavanje strukturnih podsustava u skladu s osnovnim zahtjevima, ako ove metode još nisu utvrđene u TSI-jevima.

(2) Zajedničke sigurnosne metode objavljuju se u Službenom listu Europske unije.

## **Zajednički sigurnosni pokazatelji**

### **Članak 21.**

(1) U cilju ocjene postizanja zajedničkih sigurnosnih ciljeva i praćenja općeg razvoja sigurnosti željezničkog sustava, Agencija prikuplja podatke o zajedničkim sigurnosnim pokazateljima (engl. *Common Safety Indicators – CSI*) te ih u okviru godišnjeg izvješća podnosi Europskoj agenciji za željeznice.

(2) Ako Agencija nakon podnošenja godišnjeg izvješća iz stavka 1. ovoga članka otkrije nove činjenice ili uoči greške, izmijenit će ili ispraviti zajedničke sigurnosne pokazatelje za određenu godinu prvom prilikom, a najkasnije u sljedećem godišnjem izvješću.

(3) Zajednički sigurnosni pokazatelji utvrđeni su u Prilogu 3. ovoga Zakona.

## **Nacionalna sigurnosna pravila**

### **Članak 22.**

(1) Nacionalna sigurnosna pravila o kojima se obavješćuje Europska komisija uključuju:

- a) pravila o postojećim nacionalnim sigurnosnim ciljevima i sigurnosnim metodama;
- b) pravila o zahtjevima za sustave upravljanja sigurnošću i zahtjevima za izdavanje potvrde o sigurnosti;
- c) zajednička operativna pravila željezničke mreže koja još nisu obuhvaćena TSI-jima, uključujući pravila koji se odnose na prometno-upravljajući i signalno-sigurnosni podsustav;
- d) pravila o zahtjevima za dodatna unutarnja operativna pravila koja moraju donijeti upravitelji infrastrukture i željeznički prijevoznici;
- e) pravila o zahtjevima za osoblje koje izvršava zadatke vezane uz sigurnost, uključujući kriterije odabira, zdravstvenu sposobnost i stručnu osposobljenost te izdavanje odobrenja, u mjeri u kojoj još nisu pokriveni TSI-jima;
- f) pravila o istraživanju nesreća i incidenata.

(2) Nacionalna sigurnosna pravila iz stavka 1. ovoga članka donose se u obliku zakonskih i podzakonskih propisa te se objavljuju u službenom listu Republike Hrvatske.

(3) O svim nacionalnima sigurnosnim pravilima koja su na snazi, Ministarstvo će obavijestiti Europsku komisiju.

(4) Ministarstvo će odmah obavijestiti Europsku komisiju o svim izmjenama i dopunama dostavljenih nacionalnih sigurnosnih pravila i o svakom takvom novom pravilu koje se namjerava donijeti, osim ako se pravilo u cijelosti ne odnosi na provedbu TSI-jeva.

(5) Ako se, nakon donošenja zajedničkih sigurnosnih ciljeva, namjerava uvesti novo nacionalno sigurnosno pravilo koje zahtijeva višu razinu sigurnosti nego zajednički sigurnosni ciljevi, ili ako se namjerava uvesti novo nacionalno sigurnosno pravilo koje može utjecati na rad željezničkog prijevoznika iz ostalih država članica Europske unije na području Republike Hrvatske, provest će se savjetovanje sa svim zainteresiranim strankama, te će se provesti postupak iz stavka 6. ovoga članka.

(6) Prije donošenja sigurnosnog pravila Europskoj komisiji se na pregled dostavlja prijedlog istog, zajedno s razlozima za njegovo donošenje.

### **Sustav upravljanja sigurnošću**

#### **Članak 23.**

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

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

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

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

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

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

### **Zahtjevi za sustav upravljanja sigurnošću**

#### **Članak 24.**

(1) Sustav upravljanja sigurnošću, kao i svaka izmjena, mora biti u cijelosti dokumentiran i odobren od uprave upravitelja infrastrukture ili željezničkog prijevoznika.

(2) Sustav upravljanja sigurnošću naročito mora opisati podjelu odgovornosti unutar upravitelja infrastrukture ili željezničkog prijevoznika.

(3) U sustavu upravljanja sigurnošću mora biti opisano na koji način odgovorne osobe na različitim upravljačkim razinama osiguravaju da su svi radnici uključeni u upravljanje sigurnošću i na koji način se osigurava neprekidno poboljšanje sustava upravljanja sigurnošću.

(4) Upravitelj infrastrukture i željeznički prijevoznik moraju imenovati osobu nadležnu za sustav upravljanja sigurnošću i o tome obavijestiti Agenciju.

### **Dijelovi sustava upravljanja sigurnošću**

#### **Članak 25.**

Osnovni dijelovi sustava upravljanja sigurnošću su:

- a) politika sigurnosti odobrena od strane uprave trgovačkog društva i dostupna svim radnicima;
- b) kvalitativni i kvantitativni ciljevi održavanja i poboljšanja sigurnosti te planovi i postupci trgovačkog društva za postizanje tih ciljeva;
- c) postupci za zadovoljavanje postojećih, novih i izmijenjenih tehničkih normi i operativnih standarda ili drugih propisanih uvjeta utvrđenih u:
  - TSI-jima,
  - nacionalnim sigurnosnim pravilima,
  - drugim mjerodavnim pravilima,
  - odlukama nadležnih tijela,
  - postupcima koji osiguravaju da su oprema i postupci usklađeni s normama i drugim propisanim uvjetima tijekom cijelog uporabnog vijeka opreme i tijekom cijelog rada sustava;
- d) postupci i metode za procjenu rizika i provedbu mjera nadziranja rizika svaki put kada promjena radnih uvjeta ili primjena novih materijala predstavlja nove rizike za infrastrukturu ili odvijanje prometa;
- e) postupci i metode za procjenu rizika i provedbu mjera nadziranja rizika pri puštanju u uporabu strukturnih podsustava;
- f) programi osposobljavanja radnika i sustavi kojima se osigurava njihova trajna osposobljenost i obavljanje poslova na stručan način;
- g) mjere za dostupnost i razmjenu informacija unutar trgovačkog društva i po potrebi između trgovačkih društava koja koriste istu infrastrukturu;

- h) postupci i obrasci za dokumentiranje sigurnosnih informacija i određivanje postupaka za nadziranje najvažnijih sigurnosnih informacija;
- i) postupci prijave, istraživanja i analize nesreća, incidenata, izbjegnutih nesreća i ostalih opasnih pojava, te poduzimanje nužnih preventivnih mjera;
- j) pravila o postupanju, davanju upozorenja i informiranja javnosti u slučaju opasnosti, usuglašena s nadležnim tijelima;
- k) redoviti unutarnji nadzor sustava upravljanja sigurnošću.

### **Izvješće o sigurnosti**

#### **Članak 26.**

(1) Upravitelji infrastrukture i željeznički prijevoznici moraju svake godine dostaviti Agenciji najkasnije do 30. lipnja izvješće o sigurnosti za prethodnu kalendarsku godinu.

(2) Izvješće o sigurnosti iz stavka 1. ovoga članka mora sadržavati:

- a) podatke o ispunjavanju unutarnjih sigurnosnih ciljeva trgovačkog društva i rezultate planova sigurnosti;
- b) razvoj nacionalnih sigurnosnih pokazatelja i zajedničkih sigurnosnih pokazatelja utvrđenih u Prilogu 3. ovoga Zakona, u mjeri u kojoj se to odnosi na podnositelja izvješća;
- c) rezultate unutarnjeg nadzora sigurnosti;
- d) podatke o nedostacima i nepravilnostima u odvijanju željezničkog prometa i upravljanju željezničkom infrastrukturom koje mogu biti od značaja za Agenciju.

(3) Upravitelj infrastrukture mora, neovisno o stavku 1. ovoga članka, redovito dostavljati Agenciji dnevne evidencije o nepravilnostima u odvijanju redovnog željezničkog prometa.

## **IV. POTVRDA I UVJERENJE O SIGURNOSTI**

### **Potvrda o sigurnosti**

#### **Članak 27.**

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

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

(3) Potvrda o sigurnosti sadrži:

- a) opći dio (Dio A) – potvrdu o prihvaćanju sustava upravljanja sigurnošću željezničkog prijevoznika u skladu s ovim Zakonom, i
- b) poseban dio (Dio B) – potvrdu o prihvaćanju pravila željezničkog prijevoznika kojima se udovoljava posebnim zahtjevima Republike Hrvatske neophodnima za obavljanje usluge prijevoza na siguran način na mreži za koju se izdaje potvrda o sigurnosti.

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

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

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

### **Poseban dio potvrde o sigurnosti**

#### **Članak 28.**

(1) Željezničkom prijevozniku, koji ima valjanu potvrdu o sigurnosti (Dio A) izdanu u državi članici Europske unije, a namjerava obavljati usluge željezničkog prijevoza na području Republike Hrvatske, Agencija izdaje poseban dio (Dio B) potvrde o sigurnosti.

(2) Za izdavanje posebnog dijela (Dio B) potvrde o sigurnosti željeznički prijevoznik mora dostaviti:

- a) dokumentaciju o primjenjivim TSI-jima ili njihovim dijelovima, o nacionalnim sigurnosnim pravilima i drugim pravilima koja se odnose na rad željezničkog prijevoznika, na radnike i na vozila, te o načinu na koji sustav upravljanja sigurnošću osigurava usklađenost s navedenim pravilima;
- b) dokumentaciju o različitim kategorijama radnika ili vanjskih pružatelja usluga, uključujući dokaz da udovoljavaju zahtjevima iz TSI-ja ili iz nacionalnih pravila i da imaju propisana ovlaštenja;
- c) dokumentaciju o različitim tipovima vozila koja se koriste za obavljanje djelatnosti prijevoza, uključujući dokaz o udovoljavanju zahtjevima iz TSI-ja ili iz nacionalnih pravila, te propisana odobrenja.

(3) Vezano uz udovoljavanje zahtjevima iz TSI-jeva dovoljno je dostaviti sažetu dokumentaciju.

(4) Uvjete za izdavanje posebnog dijela potvrde o sigurnosti (Dio B) koji se naročito odnose na primjenu TSI-jeva, nacionalnih sigurnosnih i tehničkih pravila nužnim za obavljanje usluge prijevoza na siguran način, odrediti će odlukom Agencija uz suglasnost ministra.

### **Izdavanje i ukidanje potvrde o sigurnosti**

#### **Članak 29.**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### **Uvjerenje o sigurnosti**

#### **Članak 30.**

(1) Upravitelj infrastrukture za obavljanje djelatnosti upravljanja željezničkom infrastrukturom mora imati uvjerenje o sigurnosti koje izdaje Agencija.

(2) Uvjerenjem o sigurnosti potvrđuje se:

- a) prihvatljivost sustava upravljanja sigurnošću upravitelja infrastrukture u skladu s ovim Zakonom;
- b) prihvatljivost pravila upravitelja infrastrukture o ispunjavanju posebnih zahtjeva za uspostavu (uključujući gradnju), održavanje i rad željezničke infrastrukture na siguran način, uključujući organiziranje i reguliranje prometa i upravljanje prometom; i
- c) udovoljavanje zahtjevima iz TSI-ja ili nacionalnim pravilima za vozila upravitelja infrastrukture, uključujući propisana odobrenja.

(3) Odredbe ovoga Zakona o izdavanju uvjerenja o sigurnosti na odgovarajući se način primjenjuju na upravitelja infrastrukture u morskim lukama, u lukama unutarnjih voda i u robnim terminalima.

(4) Upravitelj infrastrukture u morskim lukama i u lukama unutarnjih voda je nadležna lučka uprava ili druga osoba kojoj je dana ovlast za upravljanje željezničkim kolosijecima, u skladu s posebnim propisima.

### **Izdavanje i ukidanje uvjerenja o sigurnosti**

#### **Članak 31.**

(1) Agencija na zahtjev upravitelja infrastrukture izdaje uvjerenje o sigurnosti na vrijeme od najviše pet godina, u skladu s zajedničkom sigurnosnom metodom za ocjenu prihvatljivosti pravila upravitelja infrastrukture o ispunjavanju zahtjeva za izdavanje uvjerenja o sigurnosti u skladu s Uredbom (EU) br. 1169/2010 sa svim naknadnim izmjenama.

(2) Uvjerenje o sigurnosti se mora u cijelosti ili djelomično izmijeniti u slučaju značajnih izmjena građevinskog, prometno-upravljačkog i signalno-sigurnosnog, te elektroenergetskog podsustava ili izmjena osnovnih načela njihovog rada i održavanja.

(3) Imatelj uvjerenja o sigurnosti bez odlaganja mora obavijestiti Agenciju o svim izmjenama sustava upravljanja sigurnošću, a naročito u slučajevima iz stavka 2. ovoga članka.

(4) Agencija može zatražiti izmjenu odgovarajućeg dijela uvjerenja o sigurnosti u slučaju značajnijih izmjena primjenjivog zakonodavstva.

(5) Ako Agencija utvrdi da imatelj uvjerenja o sigurnosti više ne zadovoljava propisane uvjete, ukinuti će uvjerenje o sigurnosti navodeći razloge za takvu odluku.

(6) Agencija u roku jednog mjeseca obavješćuje Europsku agenciju za željeznice o izdanim ili ukinutim uvjerenjima o sigurnosti, pri čemu mora navesti naziv i adresu upravitelja infrastrukture, datum izdavanja, opseg i rok valjanosti uvjerenja o sigurnosti i, u slučaju ukidanja, razloge za takvu odluku.

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

### **Podnošenje zahtjeva za izdavanje potvrde i uvjerenja o sigurnosti**

#### **Članak 32.**

(1) Podnositelj zahtjeva dužan je na traženje Agencije bez odlaganja dostaviti dodatne informacije potrebne za upotpunjavanje zahtjeva.

(2) Agencija će novim željezničkim prijevoznicima i željezničkim prijevoznicima iz drugih država članica Europske unije dati detaljne smjernice o postupku izdavanja potvrde o sigurnosti, navodeći zahtjeve za izdavanje općeg i posebnog dijela (Dio A i Dio B) potvrde o sigurnosti te mu dati na raspolaganje potrebnu dokumentaciju.

(3) Agencija će željezničkim prijevoznicima koji podnose zahtjev za izdavanje potvrde o sigurnosti za pružanje usluga na određenom dijelu mreže dati posebne smjernice, navodeći posebna pravila koja vrijede za taj dio mreže.



(4) Agencija će na svojoj internetskoj stranici javno objaviti vodič sa smjernicama za podnošenje zahtjeva za izdavanje potvrde i uvjerenja o sigurnosti u kojem će opisati postupak izdavanja, navesti zahtjeve koje je potrebno ispuniti za izdavanje i navesti dokumentaciju koju je potrebno priložiti zahtjevu.

### **Pristup uslugama osposobljavanja**

#### **Članak 33.**

(1) Pružatelji usluga osposobljavanja strojovođa i izvršnih radnika moraju željezničkim prijevoznicima koji podnose zahtjev za izdavanje potvrde o sigurnosti omogućiti pošten i nediskriminirajući pristup osposobljavanju, uključujući osposobljavanje za poznavanje trasa, prometnih i signalnih pravila, prometno-upravljačkog i signalno-sigurnosnog podsustava te postupaka u slučaju opasnosti.

(2) Pružatelji usluga osposobljavanja moraju upravitelju infrastrukture i njegovim radnicima koji obavljaju poslove vezane za sigurnost omogućiti pošten i nediskriminirajući pristup osposobljavanju.

(3) Ako osposobljavanje iz stavaka 1. i 2. ovoga članka ne uključuje ispitivanje, ispitivači moraju osigurati pošten i nediskriminirajući pristup ispitivanju i dobivanje potvrda o osposobljenosti.

(4) U postupku izdavanja potvrde i uvjerenja o sigurnosti Agencija utvrđuje da je osoblje podnositelja zahtjeva osposobljeno u skladu sa sigurnosnim zahtjevima iz TSI-ja ili nacionalnim sigurnosnim pravilima.

(5) Ako usluge osposobljavanja nudi samo jedan željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture, on mora omogućiti pošten i nediskriminirajući pristup osposobljavanju ostalim željezničkim prijevoznicima uz primjerenu i nediskriminirajuću naknadu, temeljenu na izravnim troškovima i uvećanu za razumnu dobit.

(6) Pružatelj usluga osposobljavanja, uključujući željezničkog prijevoznika i upravitelja infrastrukture, mora strojovođama i izvršnim radnicima odobriti pristup, dostavu i presliku svih isprava koje svjedoče o njihovom obrazovanju, općoj i stručnoj osposobljenosti, te radnom iskustvu.

(7) Ne dovodeći u pitanje odgovornost pružatelja usluga osposobljavanja, željeznički prijevoznici i upravitelji infrastrukture moraju svojim sustavom upravljanja sigurnošću osigurati potrebnu razinu obrazovanja i osposobljenosti izvršnih radnika i strojovođa.

### **Nadzor sustava upravljanja sigurnošću**

#### **Članak 34.**

(1) Agencija obavlja poslove nadzora nad uspostavom i održavanjem sustava upravljanja sigurnošću željezničkog prijevoznika i upravitelja infrastrukture, uključujući provjeru ispunjavanja zahtjeva za sustav upravljanja sigurnošću u skladu sa člancima 23. i 24. ovoga Zakona, te provjeru svih dijelova sustava upravljanja sigurnošću u skladu sa člankom 25. ovoga Zakona.

(2) U postupku nadzora sustava upravljanja sigurnošću upravitelj infrastrukture i željeznički prijevoznik moraju zaposlenicima Agencije omogućiti pregled svih dokumenata i uvid u sve postupke vezane uz obavljanje njihove djelatnosti, a koji su Agenciji potrebni za učinkovitu provjeru nadzora sustava upravljanja sigurnošću.

(3) U postupku nadzora sustava upravljanja sigurnošću Agencija je ovlaštena izricati upozorenja, naredbe i druge primjerene mjere.

(4) Ako u postupku nadzora sustava upravljanja sigurnošću Agencija posumnja u povrede ovoga Zakona i izravno primjenjivih propisa Europske unije, mora bez odgađanja zahtijevati inspekcijski nadzor.

## **V. TEHNIČKE SPECIFIKACIJE ZA INTEROPERABILNOST - TSI**

### **Područje primjene i sadržaj TSI-ja**

#### **Članak 35.**

(1) Podsustavi moraju biti u skladu s TSI-jima na snazi, u skladu s odredbama ovoga Zakona o izdavanju odobrenja za puštanje u uporabu novih te moderniziranih ili obnovljenih postojećih podsustava, te se usklađenost s TSI-jima mora održavati kroz cijelo vrijeme njihove uporabe.

(2) TSI-jevi mogu izravno i jasno upućivati na europske ili međunarodne norme, specifikacije, tehničke dokumente koje objavi Europska agencija za željeznice, ili druge jasno utvrđene normativne dokumente i oni se smatraju obveznim od trenutka stupanja na snagu TSI-ja.

(3) Za projekte u kasnijoj fazi razvoja ili za ugovorene projekte koji su u fazi izvođenja u trenutku objave odgovarajuće skupine TSI-ja, ne moraju se primjenjivati novi ili izmijenjeni TSI-jevi.

(4) Izmjena TSI-ja kojom se mijenjaju zahtjevi iz prethodnog TSI-ja mora osigurati kompatibilnost s podsustavima koji su pušteni u uporabu u skladu s prethodnim inačicama TSI-ja, a ako je zbog razloga sigurnosti ili interoperabilnosti potrebno izdavanje novog odobrenja za puštanje u uporabu, obnova ili modernizacija postojećih podsustava, odgovarajući rokovi utvrđuju se u TSI-jima ili ako nisu utvrđeni u TSI-ju, utvrdit će ih Ministarstvo.

(5) Područje primjene i TSI-jeva određeno je u svakom pojedinom TSI-ju te obuhvaća trans-europski željeznički sustav i postupno se širi na cjelokupni željeznički sustav Europske unije.

(6) Plan provedbe za određeni TSI, u skladu s odredbama, uputama i rokovima utvrđenim u TSI-ju, određuje se odlukom koju donosi ministar.

(7) Plan opremanja Europskim sustavom upravljanja i nadzora vlakova (ETCS – European Train Control System) i plan opremanja Globalnim sustavom pokretnih komunikacija za željeznički promet (GSM-R – Global System for Mobile communication –

Railways), koji čine Europski sustav upravljanja željezničkim prometom (ERTMS – European Rail Traffic Management System), u skladu sa TSI-jem za prometno-upravljački i signalno-sigurnosni podsustav određuje se odlukom koju donosi ministar.

(8) Trans-europski željeznički sustav određen je u skladu s Prilogom 4. ovoga Zakona.

### **Odstupanja od primjene TSI-ja**

#### **Članak 36.**

(1) U sljedećim slučajevima, a u nedostatku odgovarajućih posebnih slučajeva utvrđenim u TSI-jima, ne moraju se primjenjivati jedan ili više TSI-ja:

- a) za predloženi novi podsustav, za obnovu ili modernizaciju postojećeg podsustava ili za bilo koji projekt u kasnijoj fazi razvoja ili za ugovorene projekte koji su u fazi izvođenja u trenutku objave odgovarajuće skupine TSI-ja;
- b) za svaki projekt koji se odnosi na obnovu ili modernizaciju postojećeg podsustava, kada slobodni profil, širina kolosijeka, osni razmak između kolosijeka ili napon kontaktne mreže u tim TSI-jima nisu kompatibilni s onima postojećeg podsustava;
- c) za svaku predloženu obnovu, proširenje ili modernizaciju postojećeg podsustava, u slučaju kada bi primjena tih TSI-ja štetila ekonomskoj održivosti projekta i/ili kompatibilnosti željezničkog sustava;
- d) ako nakon nesreće ili prirodne katastrofe uvjeti za brzu obnovu mreže u ekonomskom ili tehničkom smislu ne dopuštaju djelomičnu ili potpunu primjenu odgovarajućih TSI-jeva;
- e) za vozila koja dolaze ili odlaze u treće zemlje, a u kojima je širina kolosijeka drugačija od širine kolosijeka na glavnoj željezničkoj mreži Europske unije.

(2) U slučajevima iz stavka 1. ovoga članka, Ministarstvo podnosi zahtjev za odstupanje Europskoj komisiji, kojem se prilaže sljedeća dokumentacija u papirnatom i elektroničkom obliku:

- opis radova, roba i usluga koji su predmet odstupanja, navodeći bitne datume, zemljopisni položaj, radno i tehničko područje;
- točno upućivanje na TSI-jeve (ili njihove dijelove) od kojih se traži odstupanje;
- točno upućivanje i detalje o odredbama koje će se primjenjivati umjesto TSI-ja;
- dokaz da je projekt u kasnijoj fazi razvoja, ako je primjenjivo;
- opravdanost odstupanja, uključujući glavne razloge tehničke, ekonomske, tržišne, operativne i/ili administrativne prirode;
- sve druge informacije kojima se opravdava zahtjev za odstupanje;
- opis mjera koje će se poduzeti za promicanje interoperabilnosti projekta, dok u slučaju manjeg odstupanja taj opis nije potreban.

(3) U slučaju iz stavka 1. točke a) ovoga članka, Ministarstvo će u roku godinu dana od stupanja na snagu odgovarajućeg TSI-ja dostaviti Europskoj komisiji popis projekata koji su u kasnijoj fazi razvoja a izvode se na području Republike Hrvatske.

(4) Ministarstvo je nadležno za zaprimanje mišljenja Europske komisije o podnesenim zahtjevima za odstupanje kao i za druge poslove u vezi sa zahtjevima za odstupanje.

## VI. OCJENJIVANJE SUKLADNOSTI

### Tijela za ocjenjivanje sukladnosti

#### Članak 37.

(1) Tijela za ocjenjivanje sukladnosti su prijavljena tijela (engl. *Notified Body* – NoBo) i imenovana tijela (engl. *Designated Body* – DeBo).

(2) Prijavljeno tijelo je tijelo za ocjenjivanje sukladnosti odgovorno za provedbu:

- postupka ocjenjivanja sukladnosti ili prikladnosti za uporabu interoperabilnih sastavnih dijelova iz članka 44. ovoga Zakona, i
- postupka „EZ“ provjere podsustava iz članka 49. ovoga Zakona.

(3) Prijavljeno tijelo koje obavlja postupke iz stavka 2. ovoga članka je:

- prijavljeno tijelo osnovano u Republici Hrvatskoj, akreditirano u skladu sa stavkom 6. ovoga članka, ovlašteno u skladu sa stavkom 8. ovoga članka, prijavljeno Europskoj komisiji i ostalim državama članicama Europske unije i koje je Europska komisija objavila u službenom glasilu Europske unije s naznakom o jedinstvenom broju i području nadležnosti, ili
- prijavljeno tijelo koje je Europska komisija objavila u službenom glasilu Europske unije s naznakom o jedinstvenom broju i području nadležnosti.

(4) Imenovano tijelo je tijelo za ocjenjivanje sukladnosti odgovorno za provedbu postupka ocjenjivanja sukladnosti podsustava s nacionalnim tehničkim pravilima iz članka 47. ovoga Zakona u skladu s postupkom „EZ“ provjere podsustava iz članka 49. ovoga Zakona.

(5) Smatra se da tijela koja ispunjavaju kriterije ocjenjivanja utvrđene u odgovarajućim hrvatskim normama ispunjavaju zahtjeve iz članka 38. ovoga Zakona.

(6) Prijavljena tijela osnovana u Republici Hrvatskoj ispunjavanje zahtjeva iz članka 38. ovoga Zakona dokazuju potvrdom o akreditaciji izdanom od hrvatskog akreditacijskog tijela u smislu i u skladu Uredbe (EZ) br. 765/2008 sa svim naknadnim izmjenama.

(7) Za imenovana tijela postupke ocjenjivanja i redovitog nadzora ispunjavanja zahtjeva iz članka 39. ovoga Zakona provodi Ministarstvo.

(8) Tijela za ocjenjivanje sukladnosti koja su osnovana u Republici Hrvatskoj ovlašćuje ministar.

(9) Tijelima za ocjenjivanje sukladnosti koja više ne ispunjavaju zahtjeve iz članka 38. ili članka 39. ovoga Zakona ministar će oduzeti ovlaštenje iz stavka 8. ovoga članka.

(10) Ako se opravdano sumnja da prijavljeno tijelo koje je prijavila druga država članica Europske unije ne ispunjava kriterije iz članka 38. ovoga Zakona, Ministarstvo će o tome obavijestiti Europsku komisiju.

## Zahtjevi za prijavljeno tijelo

### Članak 38.

Minimalni zahtjevi koje mora ispuniti prijavljeno tijelo su sljedeći:

- a) Prijavljeno tijelo, njegova uprava i osoblje koje provodi postupak provjere ne smiju ni neposredno niti kao ovlašteni predstavnik sudjelovati u projektiranju, proizvodnji, izgradnji, stavljanju na tržište, održavanju ili uporabi interoperabilnih sastavnih dijelova ili podsustava koji se ocjenjuju. Ne smiju sudjelovati u nijednoj aktivnosti koja bi mogla biti u sukobu s neovisnošću njihove prosudbe i čestitosti koja je povezana s aktivnostima za koje su prijavljeni. Isto ne isključuje mogućnost razmjene tehničkih informacija između proizvođača i tijela.
- b) Prijavljeno tijelo koje je dio profitnog društva ili profesionalnog udruženja koje predstavlja trgovačka društva povezana s projektiranjem, proizvodnjom, izgradnjom, stavljanjem na tržište, održavanjem ili uporabom interoperabilnih sastavnih dijelova ili podsustava koji se ocjenjuju može se, pod uvjetom da je dokazana njegova neovisnost i odsustvo bilo kakvog oblika sukoba interesa, smatrati takvim tijelom.
- c) Prijavljeno tijelo i osoblje koje provodi postupak provjere moraju provoditi provjere profesionalno i tehnički stručno, te ne smiju biti pod bilo kakvim pritiskom ili utjecajem, u prvom redu financijske prirode koji bi mogli utjecati na njihovu prosudbu ili rezultate njihovih pregleda, posebno od strane osoba ili skupina osoba na koje utječu rezultati provjera. Prijavljeno tijelo i osoblje ovlašteno za provjere moraju biti funkcionalno neovisni od Ministarstva, Agencije i Istražnog tijela.
- d) Prijavljeno tijelo mora na raspolaganju imati potrebno osoblje, potreban opis postupaka i uspostavljene odgovarajuće politike i postupke kojima se poslovi koje provodi kao prijavljeno tijelo razlikuju od ostalih aktivnosti, te posjedovati sredstva potrebna za odgovarajuće izvršavanje tehničkih i administrativnih zadataka povezanih s provjerama; ono također mora imati pristup opremi potrebnoj za izvanredne provjere.
- e) Osoblje koje provodi postupak provjere mora imati:
  - primjerenu tehničku i stručnu izobrazbu i osposobljenost,
  - dostatno tehničko znanje i dostatno i prikladno iskustvo za obavljanje zadataka u postupku ocjenjivanja sukladnosti,
  - sposobnost sastavljanja potvrda, zapisnika i izvješća koji čine službenu dokumentaciju provedenih provjera.
- f) Nepristranost prijavljenog tijela, njegove uprave i osoblja koje provodi postupak provjere mora biti zajamčeno. Plaće i druge naknade rukovodstva prijavljenog tijela i osoblja za ocjenjivanje ne ovise o broju izvršenih ocjenjivanja niti o rezultatima takvih ocjenjivanja.
- g) Prijavljeno tijelo mora imati osiguranje od odgovornosti za štetu, osim u slučaju ako je odgovornost preuzela država ili je država izravno odgovorna za ocjenjivanje sukladnosti.
- h) Podaci koji se dobiju tijekom postupka provjere su službena tajna, a osoblje koje provodi postupak provjere mora čuvati tajnost podataka koje saznaje tijekom obavljanja postupka provjere (uz izuzetak državnih tijela i Istražnog tijela).

## Zahtjevi za imenovano tijelo

### Članak 39.

Minimalni zahtjevi koje mora ispuniti imenovano tijelo su sljedeći:

- a) Imenovano tijelo, njegova uprava i osoblje ovlašteno za provedbu postupaka provjere ne smije ni neposredno niti kao ovlašteni predstavnik sudjelovati u projektiranju, proizvodnji, izgradnji, stavljanju na tržište, održavanju, uporabi podsustava ili njegovih sastavnih dijelova koji se ocjenjuju. Ne smiju sudjelovati u nijednoj aktivnosti koja bi mogla biti u sukobu s neovisnošću njihove prosudbe i čestitosti koja je povezana s aktivnostima za koje su ovlašteni. Isto ne isključuje mogućnost razmjene tehničkih informacija između proizvođača i tijela.
- b) Imenovano tijelo koje je dio profitnog društva ili profesionalnog udruženja koje predstavlja trgovačka društva povezana s projektiranjem, proizvodnjom, izgradnjom, stavljanjem na tržište, održavanjem ili uporabom podsustava ili sastavnih dijelova koji se ocjenjuju može se, pod uvjetom da je dokazana njegova neovisnost i odsustvo bilo kakvog oblika sukoba interesa, smatrati takvim tijelom.
- c) Imenovano tijelo i osoblje ovlašteno za provjere moraju provoditi provjere profesionalno i tehnički stručno, te ne smiju biti pod bilo kakvim pritiskom ili utjecajem, u prvom redu financijske prirode koji bi mogli utjecati na njihovu prosudbu ili rezultate njihovih pregleda.
- d) Imenovano tijelo mora na raspolaganju imati potrebno osoblje, potreban opis postupaka i uspostavljene odgovarajuće politike i postupke kojima se poslovi koje provodi kao imenovano tijelo razlikuju od ostalih aktivnosti, te posjedovati sredstva potrebna za odgovarajuće izvršavanje tehničkih i administrativnih zadataka povezanih s provjerama; ono također mora imati pristup opremi potrebnoj za izvanredne provjere.
- e) Osoblje odgovorno za provjere mora imati:
  - primjerenu tehničku i stručnu osposobljenost
  - znanje i praktično iskustvo o zahtjevima koji se odnose na provjere koje provode
  - sposobnost sastavljanja potvrda, zapisnika i izvješća koji čine službenu dokumentaciju provedenih provjera.
- f) Nepristranost imenovanog tijela, njegove uprave i osoblja koje provodi postupak provjere mora biti zajamčeno. Plaće i druge naknade imenovanog tijela i osoblja za ocjenjivanje ne ovise o broju izvršenih ocjenjivanja niti o rezultatima takvih ocjenjivanja.
- g) Imenovano tijelo mora imati osiguranje od odgovornosti za štetu, osim u slučaju ako je odgovornost preuzela država ili je država izravno odgovorna za ocjenjivanje sukladnosti.
- h) Podaci koji se dobiju tijekom postupka provjere su službena tajna, a osoblje je dužno čuvati tajnost podataka koje saznaju tijekom obavljanja postupka provjere (uz izuzetak državnih tijela i Istražnog tijela).

## Prijavljivanje prijavljenog tijela

### Članak 40.

(1) Ministarstvo prijavljuje Europskoj komisiji i ostalim državama članicama Europske unije prijavljeno tijelo, navodeći njegovo područje odgovornosti i identifikacijski broj prethodno dobiven od Europske komisije.

(2) Područje odgovornosti prijavljenog tijela odnosi se na jedan ili više strukturnih podsustava iz Priloga 1. ovoga Zakona.

(3) Popis prijavljenih tijela, njihovi identifikacijski brojevi i područja odgovornost objavljuju se u Službenom listu Europske unije.

(4) O oduzimanju ovlaštenja za prijavljeno tijelo iz članka 37. stavka 9. ovoga Zakona se bez odlaganja izvješćuje Europska komisija i ostale države članice Europske unije.

## **VII. INTEROPERABILNI SASTAVNI DIJELOVI**

### **Pojam interoperabilnog sastavnog dijela**

#### **Članak 41.**

(1) Interoperabilni sastavni dio je element, skupina elemenata, sklop, naprava ili uređaj (što obuhvaća materijalne i nematerijalne proizvode kao što je programska podrška), koji je ugrađen ili koji se namjerava ugraditi u strukturni podsustav i o kojem izravno ili neizravno ovisi interoperabilnost željezničkog sustava.

(2) Interoperabilni sastavni dijelovi mogu biti:

- višenamjenski interoperabilni sastavni dijelovi koji se ne primjenjuju samo u željezničkom sustavu već i u drugim područjima;
- višenamjenski interoperabilni sastavni dijelovi s posebnim svojstvima koji se ne primjenjuju samo u željezničkom sustavu već i u drugim područjima, ali koji moraju imati posebna svojstva kada se koriste u željezničkom sustavu;
- posebni interoperabilni sastavni dijelovi koji se primjenjuju samo u željezničkom sustavu.

(3) Popis interoperabilnih sastavnih dijelova pojedinih strukturnih podsustava naveden je u odgovarajućem TSI-ju.

### **Stavljanje na tržište**

#### **Članak 42.**

(1) Interoperabilni sastavni dijelovi mogu se isključivo:

- staviti na tržište ukoliko omogućuju postizanje interoperabilnosti u željezničkom sustavu uz istodobno ispunjavanje osnovnih zahtjeva;
- koristiti u namijenjenom području uporabe, te propisno ugrađivati i održavati.

(2) Odredba iz stavka 1. ovoga članka ne primjenjuje se za stavljanje na tržište interoperabilnih sastavnih dijelova kada nisu namijenjeni za uporabu kao interoperabilni sastavni dijelovi u smislu ovoga Zakona.

(3) Interoperabilni sastavni dijelovi namijenjeni za uporabu u željezničkom sustavu koji udovoljavaju odredbama ovoga Zakona i TSI-jeva slobodno se stavljaju na tržište bez ikakvih

daljnjih ograničenja, a naročito se priznaju prethodne provjere izvršene u okviru postupka sastavljanja „EZ“ izjave o sukladnosti ili prikladnosti za uporabu.

### **Sukladnost ili prikladnost za uporabu u skladu s TSI-jevima**

#### **Članak 43.**

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

(2) Tamo gdje se to nalaže u odgovarajućem TSI-ju, ocjenjivanje sukladnosti ili prikladnosti za uporabu interoperabilnih sastavnih dijelova obavlja prijavljeno tijelo koje izdaje „EZ“ potvrdu o sukladnosti ili prikladnosti za uporabu.

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

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

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

#### **„EZ“ izjava o sukladnosti ili prikladnosti za uporabu**

#### **Članak 44.**

(1) Za izradu „EZ“ izjave o sukladnosti ili prikladnosti za uporabu interoperabilnog sastavnog dijela, proizvođač ili njegov ovlašteni predstavnik s poslovnim nastanom u Europskoj uniji primjenjuje odredbe utvrđene u odgovarajućim TSI-jima.

(2) Ako se na interoperabilni sastavni dio odnose odredbe direktiva Europske unije iz područja koja nisu obuhvaćena ovim Zakonom, tada se u „EZ“ izjavi o sukladnosti ili prikladnosti za uporabu navodi da interoperabilni sastavni dijelovi također ispunjavaju zahtjeve tih direktiva.

(3) Ako ni proizvođač niti njegov ovlašteni predstavnik s poslovnim nastanom u Europskoj uniji nisu ispunili obveze koje proizlaze iz stavaka 1. i 2. ovoga članka, te je obveze dužan ispuniti onaj koji interoperabilne sastavne dijelove stavlja na tržište, te onaj koji sklapa interoperabilne sastavne dijelove ili njihove dijelove različitog podrijetla ili koji proizvodi interoperabilne sastavne dijelove za vlastitu uporabu.

(4) „EZ“ izjava o sukladnosti ili prikladnosti za uporabu obuhvaća:



- ocjenjivanje pojedinačne sukladnosti jednog interoperabilnog sastavnog dijela, izdvojeno promatrano, s tehničkim specifikacijama koje ono mora ispunjavati, koje je izvršilo jedno prijavljeno tijelo ili više prijavljenih tijela, ili
- ocjenjivanje prikladnosti za uporabu jednog interoperabilnog sastavnog dijela koje je izvršilo prijavljeno tijelo ili prijavljena tijela, pri čemu se posebno provjerava integracija u željeznički sustav, naročito kod sučelja koje se moraju provjeriti u odnosu na tehničke specifikacije.

(5) „EZ“ izjava o sukladnosti ili prikladnosti za uporabu mora biti napisana na istom jeziku kao upute za uporabu i mora sadržavati:

- a) upućivanje na direktive;
- b) naziv i adresu proizvođača ili njegovoga ovlaštenog predstavnika s poslovnim nastanom u Europskoj uniji (navesti poslovni naziv i punu adresu; u slučaju ovlaštenog predstavnika i naziv proizvođača);
- c) opis interoperabilnog sastavnog dijela (marka, tip i slično);
- d) opis postupka koji se primjenjivao za izradu izjave o sukladnosti ili prikladnosti za uporabu;
- e) sve potrebne opise interoperabilnog sastavnog dijela, a posebno uvjete uporabe;
- f) naziv i adresu prijavljenoga tijela ili prijavljenih tijela koja su uključena u postupak ocjenjivanja sukladnosti ili prikladnosti za uporabu, datum potvrde o ispitivanju i, po potrebi, trajanje i uvjete valjanosti potvrde;
- g) po potrebi upućivanje na europske specifikacije;
- h) podatke o potpisniku koji je ovlašten preuzeti obvezu za proizvođača ili njegovog ovlaštenog predstavnika s poslovnim nastanom u Europskoj uniji.

(6) „EZ“ izjava o sukladnosti ili prikladnosti za uporabu i popratni dokumenti moraju biti datirani i potpisani.

(7) Postupci ocjenjivanja koje provode prijavljena tijela u fazi projektiranja i proizvodnje koristit će module utvrđene za postupke ocjenjivanja sukladnosti i prikladnosti za uporabu u skladu s uvjetima navedenima u TSI-jima.

### **Neusklađenost interoperabilnog sastavnog dijela s osnovnim zahtjevima**

#### **Članak 45.**

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

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

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

- a) kada Agencija ustanovi da je „EZ“ izjava o sukladnosti nepropisno sastavljena može zahtijevati da proizvođač ili njegov ovlaštenu predstavnik s poslovnim nastanom u Europskoj uniji iznova uspostavi sukladnost interoperabilnog sastavnog dijela i da se pridržava odredaba ovoga Zakona;
- b) ako neusklađenost i dalje traje, Agencija poduzima sve odgovarajuće mjere kako bi se ograničilo ili zabranilo stavljanje interoperabilnih sastavnih dijelova na tržište ili njihovo uklanjanje s tržišta, u skladu s postupcima iz stavaka 1. i 2. ovoga članka.

## VIII. STRUKTURNI PODSUSTAVI

### Odobrenje za puštanje u uporabu

#### Članak 46.

(1) Upravitelji infrastrukture i željeznički prijevoznici moraju u okviru sustava upravljanja sigurnošću uspostaviti pravila o puštanju u uporabu strukturnih podsustava u skladu s odgovornošću za nadzor rizika i zajedničkim sigurnosnim metodama za vrednovanje i procjenu rizika i za ocjenjivanje sukladnosti sa zahtjevima uvjerenja i potvrde o sigurnosti.

(2) Svaki strukturni podsustav koji se nalazi ili se koristi na području Republike Hrvatske mora prije puštanja u uporabu imati odobrenje za puštanje u uporabu koje izdaje Agencija.

(3) Odredbe o izdavanju odobrenja za puštanje u uporabu podsustava odnose se i na dijelove podsustava.

(4) Podsustavi se mogu pustiti u uporabu samo ako su projektirani, izgrađeni i ugrađeni tako da pri uključivanju u željeznički sustav ispunjavaju osnovne zahtjeve, da su tehnički kompatibilni sa sustavom u koji se uključuju, te da je ostvarena sigurnosna integracija tih podsustava u željeznički sustav.

(5) Odobrenje za puštanje u uporabu može se izdati za tip i seriju podsustava.

(6) Ne dovodeći u pitanje odredbu stavka 1. ovoga članka i primjenu ostalih propisa (iz područja gradnje, zaštite okoliša i ostalih), strukturni podsustavi koji ispunjavaju osnovne zahtjeve mogu se bez zabrane i ograničenja graditi, puštati u uporabu i koristiti na području Republike Hrvatske.

(7) Sve dok proširenje područja primjene TSI-ja ne postane valjano za čitavu željezničku mrežu Europske unije:

- odobrenja za puštanje u uporabu vozila i prometno-upravljačkog i signalno-sigurnosnog podsustava ugrađenog na vozilu, koji se barem djelomično koriste na dijelu mreže koji još nije uključen u područje primjene TSI-ja, s obzirom na taj dio mreže, te
- odobrenja za puštanje u uporabu građevinskog i elektroenergetskog podsustava te prometno-upravljačko i signalno-sigurnosnog podsustava ugrađenog na pruzi na dijelovima mreže koji još nisu uključeni u područje primjene TSI-ja

izdaju se u skladu s nacionalnim sigurnosnim pravilima iz članka 22. ovoga Zakona, ili tamo gdje je to primjenjivo u skladu s nacionalnim tehničkim pravilima iz članka 47. ovoga Zakona.

(8) Sve dok proširenje područja primjene TSI-ja ne postane valjano za čitavu željezničku mrežu Europske unije odobrenja za puštanje u uporabu vozila koja će se povremeno koristiti na dijelovima mreže koji još nisu uključeni u područje primjene TSI-ja, s obzirom na taj dio mreže, izdaju se u skladu s odredbama glave IX. i nacionalnim sigurnosnim pravilima iz članka 22. ovoga Zakona, ili tamo gdje je to primjenjivo u skladu s nacionalnim tehničkim pravilima iz članka 47. ovoga Zakona.

(9) Postupak za izdavanje odobrenja za puštanje u uporabu infrastrukturnog podsustava može se voditi prije, nakon ili usporedno s postupcima koji se vode u skladu s propisom kojim se uređuje gradnja.

(10) Sukladno propisu kojim se uređuje gradnja, potvrdu o usklađenosti glavnog projekta s odredbama ovoga Zakona izdaje Ministarstvo, a član povjerenstva koje obavlja tehnički pregled je predstavnik Ministarstva, odnosno osoba koju ovlasti ministar.

### **Nacionalna tehnička pravila**

#### **Članak 47.**

(1) Nacionalna tehnička pravila su propisi Republike Hrvatske doneseni s ciljem ispunjavanja osnovnih zahtjeva, u slučaju kada ne postoje odgovarajući TSI-jevi, kada je prijavljeno odstupanje ili kada poseban slučaj zahtjeva primjenu tehničkih pravila koja nisu uključena u odgovarajući TSI.

(2) Nacionalno tehničko pravilo može izravno i jasno upućivati na hrvatske norme i UIC objave ili druge jasno utvrđene normativne dokumente, koji se smatraju obveznim od trenutka stupanja na snagu nacionalnog tehničkog pravila.

(3) Za projekte u kasnijoj fazi razvoja ili za ugovorene projekte koji su u fazi izvođenja u trenutku stupanja na snagu odgovarajućeg nacionalnog tehničkog pravila ne moraju se primjenjivati nova ili izmijenjena nacionalna tehnička pravila.

(4) O nacionalnima tehničkim pravilima koja su na snazi, Ministarstvo će obavijestiti Europsku komisiju.

(5) Nacionalna tehnička pravila od lokalnog značaja se ne moraju prijaviti Europskoj komisiji, u takvim slučajevima se ta pravila moraju navesti u registrima infrastrukture.

### **Postupak izdavanja odobrenja za puštanje u uporabu**

#### **Članak 48.**

(1) U postupku izdavanja odobrenja za puštanje u uporabu strukturnog podsustava Agencija provjerava:

- ispunjavanje osnovnih zahtjeva,

- tehničku kompatibilnost podsustava sa sustavom u koji se integrira,
- pravila i postupke upravitelja infrastrukture i željezničkog prijevoznika za sigurnosnu integraciju podsustava u skladu s odgovornošću upravitelja infrastrukture ili željezničkog prijevoznika za nadzor rizika u skladu sa člankom 18. ovoga Zakona i zajedničkim sigurnosnim metodama za vrednovanje i procjenu rizika i za ocjenjivanje sukladnosti sa zahtjevima uvjerenja i potvrde o sigurnosti u skladu sa člankom 20. ovoga Zakona,
- sukladnost, tamo gdje je to primjenjivo, s odredbama TSI-ja koje se odnose na uporabu i održavanje.

(2) Ispunjavanje osnovnih zahtjeva dokazuje se provjerom sukladnosti s uvjetima interoperabilnosti upućivanjem na odgovarajuće TSI-jeve, i/ili provjerom sukladnosti s nacionalnim tehničkim pravilima.

(3) Sukladnost s uvjetima interoperabilnosti i/ili sukladnosti s nacionalnim tehničkim pravilima provjeravaju tijela za ocjenjivanje sukladnosti iz članka 37. ovoga Zakona primjenjujući postupak u skladu s Prilogom 5. ovoga Zakona.

(4) Podnositelj zahtjeva po vlastitom izboru određuje tijelo za ocjenjivanje sukladnosti iz stavka 3. ovoga članka.

(5) Na osnovi potvrde koju izdaje tijelo za ocjenjivanje sukladnosti, podnositelj zahtjeva sastavlja izjavu o provjeri podsustava:

- „EZ“ izjavu o provjeri kojoj mora biti priložena tehnička dokumentacija, u skladu s Prilogom 5. odjeljkom 1. i 2. ovoga Zakona,
- izjavu o provjeri sukladnosti podsustava s nacionalnim tehničkim pravilima, u skladu s Prilogom 5. odjeljkom 1. i 3. ovoga Zakona.

(6) Podnositelj zahtjeva, uz dokumentaciju propisanu ovim Zakonom i izravno primjenjivim propisima Europske unije, prilaže izjavu o provjeri podsustava.

(7) Podnositelj zahtjeva može biti naručitelj ili proizvođač ili njihov ovlašten predstavnik u Europskoj uniji.

(8) Smatra se da su strukturni podsustavi koji imaju „EZ“ izjavu o provjeri interoperabilni i sukladni s odgovarajućim osnovnim zahtjevima.

(9) Pri izdavanju odobrenja za puštanje u uporabu strukturnog podsustava priznaju se pregledi koji su već obavljani:

- u okviru postupka koji vodi do izdavanja „EZ“ izjave o provjeri iz članka 49. ovoga Zakona, ili
- u ostalim državama članicama Europske unije s ciljem provjere sukladnosti s istovjetnim zahtjevima u istovjetnim uvjetima rada.

(10) Tehnička kompatibilnost iz stavka 1. ovoga članka za infrastrukturne podsustave utvrđuje se na temelju rezultata internog tehničkog pregleda upravitelja infrastrukture.

(11) Tehnička kompatibilnost iz stavka 1. ovoga članka za vozila utvrđuje se na temelju rezultata tehničkog pregleda vozila.

(12) Način i postupak obavljanja tehničkog pregleda vozila iz stavka 11. ovoga članka propisuju se pravilnikom koji donosi ministar.

(13) Agencija će odluku o izdavanju odobrenja za puštanje u uporabu strukturnog podsustava donijeti bez odgađanja, a najkasnije u roku četiri mjeseca od dostave potpunog zahtjeva.

### **„EZ“ provjera podsustava**

#### **Članak 49.**

(1) „EZ“ provjera podsustava počinje u fazi projektiranja i traje cijelo razdoblje proizvodnje do faze preuzimanja prije puštanja u uporabu podsustava.

(2) „EZ“ provjera podsustava uključuje i provjeru sučelja podsustava prema sustavu u koji se podsustav integrira, na temelju dostupnih podataka iz odgovarajućih TSI-jeva i registara iz članaka 73., 74. i 75. ovoga Zakona.

(3) Tehnička dokumentacija sadrži sve potrebne dokumente o svojstvima podsustava i po potrebi sve dokumente o potvrđivanju sukladnosti interoperabilnih sastavnih dijelova.

(4) Tehnička dokumentacija sadrži sve podatke koji se odnose na uvjete i ograničenja uporabe, te upute za popravak, redoviti ili periodični nadzor, podešavanje i održavanje.

(5) U tijeku postupka provjere podsustava prijavljeno tijelo može izdati privremeni izvještaj o pojedinim fazama provjere ili o provjeri pojedinih dijelova podsustava (engl. *Intermediate Statement of Verification – ISV*) u skladu s postupkom iz Priloga 5. ovoga Zakona.

(6) Prijavljeno tijelo može izdati potvrde o provjeri za seriju podsustava ili za određene dijelove tih podsustava, ako je to predviđeno odgovarajućim TSI-jima.

(7) Ako u bilo kojem trenutku Agencija utvrdi da strukturni podsustav koji ima „EZ“ izjavu o provjeri s priloženom tehničkom dokumentacijom, nije u potpunosti u skladu s ovim Zakonom, a naročito ako ne ispunjava osnovne zahtjeve, može zatražiti dodatne preglede te o tome izvijestiti Europsku komisiju.

### **Izjava o provjeri podsustava**

#### **Članak 50.**

(1) „EZ“ izjava o provjeri podsustava temelji se na podacima koje su rezultat postupka „EZ“ provjere podsustava iz Priloga 5. odjeljka 1. i 2. ovoga Zakona.

(2) Izjava o provjeri podsustava u slučaju nacionalnih pravila temelji se na podacima koje su rezultat postupka provjere podsustava iz Priloga 5. odjeljka 1. i 3. ovoga Zakona.

(3) Izjava o provjeri podsustava i prateća dokumentacija moraju biti datirani i potpisani, mora biti napisana na istom jeziku kao tehnička dokumentacija i mora sadržavati:

- upućivanja na direktive,
- naziv i adresu naručitelja ili proizvođača ili njegovog ovlaštenog predstavnika s poslovnim nastanom u Europskoj uniji (navesti poslovni naziv i punu adresu; u slučaju ovlaštenog predstavnika također navesti i poslovni naziv naručitelja ili proizvođača),
- kratak opis podsustava,
- naziv i adresu prijavljenog tijela koje je provelo „EZ“ provjeru podsustava iz članka 49. ovoga Zakona,
- upućivanja na dokumente sadržane u tehničkoj dokumentaciji,
- sve relevantne privremene ili konačne propise kojima podsustavi moraju odgovarati, a posebice po potrebi ograničenja ili uvjete za uporabu,
- ako je privremena: trajanje valjanosti „EZ“ izjave,
- podatke o potpisniku.

### **Pokusni rad podsustava**

#### **Članak 51.**

(1) Agencija može prije izdavanja odobrenja za puštanje u uporabu prometno-upravljачkog i signalno-sigurnosnog podsustava odrediti provođenje pokusnog rada u trajanju od najmanje 30 dana.

(2) Prometno-upravljачki i signalno-sigurnosni podsustav može se u pokusnom radu koristiti na način i uz uvjete upravitelja infrastrukture koje odobri Agencija.

(3) Upravitelj infrastrukture je u skladu s ovim Zakonom tijekom pokusnog rada prometno-upravljачkog i signalno-sigurnosnog podsustava odgovoran za sigurnost željezničkog sustava.

### **Nadzor rada podsustava**

#### **Članak 52.**

Nakon puštanja u uporabu strukturnog podsustava Agencija, u okviru nadzora sustava upravljanja sigurnošću, obavlja nadzor rada podsustava u skladu s postupcima za ocjenjivanje i provjeru koji su utvrđeni u odgovarajućim strukturnim i funkcionalnim TSI-jima:

- a) za infrastrukturne podsustave, u okviru izdavanja uvjerenja o sigurnosti i nadzora sustava upravljanja sigurnošću;
- b) za vozila upravitelja infrastrukture, u okviru izdavanja uvjerenja o sigurnosti i nadzora sustava upravljanja sigurnošću;
- c) za vozila željezničkog prijevoznika, u okviru izdavanja potvrde o sigurnosti i nadzora sustava upravljanja sigurnošću.

## **Puštanje u uporabu postojećeg podsustava nakon obnove ili modernizacije**

### **Članak 53.**

(1) Naručitelj ili proizvođač će prije početka izvođenja radova na obnovi ili modernizaciji postojećih strukturnih podsustava dostaviti Agenciji dokumentaciju s opisom projekta.

(2) Agencija će uz prethodnu suglasnost Ministarstva donijeti odluku o potrebi izdavanja novog odobrenja za puštanje u uporabu uzimajući u obzir strategiju provedbe navedenu u odgovarajućim TSI-jevima, te će odlučiti o opsegu primjene TSI-jeva i nacionalnih tehničkih pravila na projekt.

(3) Novo odobrenje za puštanje u uporabu obavezno je u slučaju kada Agencija ocijeni da bi predviđeni radovi mogli imati negativan učinak na cjelokupnu sigurnost željezničkog sustava.

(4) Agencija će odluku iz stavka 2. ovoga članka donijeti najkasnije u roku četiri mjeseca od dostave potpunog zahtjeva.

(5) Agencija obavješćuje Europsku komisiju o potrebi izdavanja novog odobrenja kada se TSI ne primjenjuje u cijelosti navodeći:

- razlog zbog kojeg se TSI ne primjenjuje u cijelosti, i
- tehnička svojstva koje se primjenjuju umjesto TSI-ja, i
- tijela koja su u tom slučaju odgovorna za ocjenjivanje sukladnosti.

### **Pokusna pružna dionica**

### **Članak 54.**

(1) Na zahtjev upravitelja infrastrukture, Agencija može odobriti osnivanje pokusne pružne dionice u svrhu ispitivanja materijala, elemenata, sklopova, uređaja, postrojenja te vozila i njihovih dijelova za koje nisu propisani tehnički uvjeti i hrvatske norme, odnosno za koje ne postoje odgovarajući dokumenti o sukladnosti izdani od ovlaštenih tijela za ocjenjivanje sukladnosti.

(2) Odobrenje za osnivanje pokusne pružne dionice mora sadržavati:

- predmet ispitivanja,
- program ispitivanja kojeg odobri Agencija,
- lokaciju pružne dionice i vrijeme trajanja ispitivanja i
- posebne uvjete i mjere za sigurnost željezničkog sustava.

(3) Ako upravitelj infrastrukture do isteka vremena trajanja pokusne pružne dionice ne podnese zahtjev za izdavanje odobrenja za puštanje u uporabu strukturnog podsustava, a u svakom slučaju ako se odobrenje ne izda, predmet ispitivanja se mora ukloniti sa željezničke infrastrukture.

(4) Pokusna pružna dionica nije dio postupka izdavanja odobrenja za puštanje u uporabu strukturnog podsustava.

## **IX. VOZILA**

### **Uvjeti za vozila i odobrenje za puštanje u uporabu vozila**

#### **Članak 55.**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(11) Uporaba vozila, uz odobrenje za puštanje u uporabu vozila izdano u skladu s ovim člankom, mora ispunjavati i druge uvjete koje je Agencija odredila željezničkom prijevozniku i upravitelju infrastrukture u postupcima vezanim uz potvrde i uvjerenja o sigurnosti.



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

### **Postupak izdavanja odobrenja za puštanje u uporabu**

#### **Članak 56.**

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

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

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

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

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

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

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

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

### **Prvo odobrenje za puštanje u uporabu vozila sukladnih TSI-jima**

#### **Članak 57.**

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

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

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

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

### **Dodatno odobrenje za puštanje u uporabu vozila sukladnih TSI-jima**

#### **Članak 58.**

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

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

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

- pisani dokaz da je vozilo u drugoj državi članici Europske unije dobilo odobrenje za puštanje u uporabu u skladu s postupkom iz članka 57. ovoga Zakona;
- presliku tehničke dokumentacije opisanu u Prilogu 5. ovoga Zakona, koja u slučaju vozila sa uređajima za registraciju uključuje informacije o postupku prikupljanja, mogućnosti očitavanja i obrade podataka, sve dok način korištenja uređaja za registraciju nije propisan odgovarajućim TSI-jem;
- evidenciju o povijesti održavanja vozila i, po potrebi, o tehničkim izmjenama na vozilu koje su poduzete nakon dobivanja odobrenja za puštanje u uporabu;
- dokaz o tehničkim i radnim svojstvima iz kojega je vidljivo da je vozilo kompatibilno sa željezničkom infrastrukturom i nepokretnim postrojenjima, uključujući ispunjavanje klimatskih uvjeta, uvjeta elektroenergetskog te prometno-upravljačkog i signalno–sigurnosnog podsustava, uvjeta širine kolosijeka i slobodnih profila, najvećeg dopuštenog osovinskog opterećenja i ostalih ograničenja infrastrukture.

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

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

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

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

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

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

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

- u roku 60 dana od podnošenja dokumentacije iz stavka 3. ovoga članka,
- u roku 30 dana od dostave dodatnih traženih informacija,
- u roku 30 dana od dostave rezultata traženih tehničkih ispitivanja.

### **Prvo odobrenje za puštanje u uporabu vozila koja nisu sukladna TSI-jevima**

#### **Članak 59.**

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

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

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

- primjenjujući postupak „EZ“ provjere za tehničke uvjete obuhvaćene pojedinim TSI-jem, ako postoje;
- primjenjujući nacionalna sigurnosna i tehnička pravila za druge tehničke uvjete.

### **Dodatno odobrenje za puštanje u uporabu vozila koja nisu sukladna TSI-jevima**

#### **Članak 60.**

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

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

- a) pisani dokaz da je vozilo u drugoj državi članici Europske unije ili drugoj državi dobilo odobrenje za puštanje u uporabu s dokumentacijom o provedenom postupku kojim je dokazano da vozilo sukladno sigurnosnim zahtjevima na snazi po potrebi uključujući informacije o odobrenim odstupanjima;
- b) tehničku dokumentaciju, plan održavanja i uporabna svojstva vozila, koja u slučaju vozila sa uređajima za registraciju uključuje informacije o postupku prikupljanja, mogućnosti očitavanja i obrade podataka, za potrebe provođenja istraživanja Istražnog tijela;
- c) evidenciju o povijesti uporabe i održavanja vozila te, po potrebi, o tehničkim izmjenama na vozilu koje su poduzete nakon dobivanja odobrenja za puštanje u uporabu;
- d) dokaz o tehničkim i radnim svojstvima iz kojih je vidljivo da je vozilo kompatibilno sa željezničkom infrastrukturom i nepokretnim postrojenjima, uključujući ispunjavanje klimatskih uvjeta, uvjeta elektroenergetskog te prometno-upravljačkog i signalno–sigurnosnog podsustava, širine kolosijeka i slobodnih profila, najvećeg dopuštenog osovinskog opterećenja i ostalih ograničenja infrastrukture.

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

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

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

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

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

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

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

## **Odobrenje za tip vozila**

### **Članak 61.**

(1) Odobrenje za tip vozila izdaje Agencija.

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

(3) Ako Agencija odobri puštanje u uporabu prvog vozila iz serije, smatra se da je odobren tip vozila.

(4) Vozilo koje odgovara tipu odobrenom u Republici Hrvatskoj Agencija će odobriti na temelju izjave o sukladnosti s tipom koju daje podnositelj zahtjeva, a bez dodatnih provjera.

(5) U slučaju promjene odredbi TSI-ja i nacionalnih pravila na temelju kojih je odobren tip vozila, Agencija će odlučiti o potrebi izdavanja novog odobrenja za tip vozila.

(6) U slučaju iz stavka 5. ovoga članka Agencija može provjeravati samo kriterije koji se odnose na izmijenjena pravila.

(7) Izdavanje novog odobrenja za tip vozila iz stavka 5. ovoga članka ne utječe na valjanost odobrenja za puštanje u uporabu vozila izdanog na temelju prethodnog odobrenog tipa vozila.

(8) Podnositelj zahtjeva daje izjavu o sukladnosti s tipom vozila:

- za vozilo sukladno s TSI-jevima, u skladu s postupcima provjere navedenim u odgovarajućim TSI-jima;
- za vozilo koje nije sukladno s TSI-jevima, u skladu s postupcima provjere opisanim u modulu CD utvrđenom u Odluci 2010/713/EU sa svim naknadnim izmjenama.

(9) Agencija surađuje s ostalim tijelima nadležnim za sigurnost u slučaju kada podnositelj zahtjeva istovremeno zatraži odobrenje za tip vozila u više država članica Europske unije, s ciljem pojednostavljenja i ubrzanja postupka.

(10) Odobrenja za tip vozila registriraju se u Europskom registru odobrenih tipova vozila.

### **Uvjeti za povijesna i ostala vozila**

#### **Članak 62.**

(1) Povijesna vozila, vozila s turističkom namjenom, novo proizvedena ili modernizirana vozila koja nisu namijenjena za uporabu na području Republike Hrvatske mogu se iznimno uz posebno odobrenje Agencije koristiti na željezničkoj infrastrukturi.

(2) Zahtjev za izdavanje posebnog odobrenja iz stavka 1. ovoga članka može podnijeti posjednik vozila ili proizvođač.

(3) Upravitelj infrastrukture mora odrediti posebne uvjete za pristup i korištenje željezničke infrastrukture za vozila iz stavka 1. ovoga članka.

## Označavanje vozila

### Članak 63.

(1) Vozilo mora biti označeno jedinstvenim brojem vozila (engl. *European vehicle number – EVN*).

(2) Određivanje jedinstvenog broja vozila i dodatnih oznaka, te način označavanja vozila utvrđeni su u TSI-ju za podsustav „odvijanje prometa i upravljanje prometom“.

(3) Vozilu se jedinstveni broj vozila dodjeljuje jednokratno, osim ako to nije drugačije određeno u TSI-ju za podsustav „odvijanje prometa i upravljanje prometom“.

(4) Uz jedinstveni broj, vozilo mora biti označeno i sa slovnom oznakom za posjednika vozila (engl. *Vehicle Keeper Marking – VKM*) koji posredstvom Agencije dodjeljuje Europska agencija za željeznice, a koji je kao takav upisan u registru vozila.

(5) Pri izdavanju prvog odobrenja za puštanje u uporabu dodjeljuje se jedinstveni broj vozila, a za označavanje vozila tim brojem odgovoran je podnositelj zahtjeva za izdavanje odobrenja za puštanje u uporabu.

(6) Postupak dodjele oznake posjednika vozila, te način označavanja vozila koji nije utvrđen u TSI-ju za podsustav „odvijanje prometa i upravljanje prometom“ propisuju se pravilnikom koji donosi ministar.

## Subjekt nadležan za održavanje

### Članak 64.

(1) Svakom vozilu prije puštanja u uporabu ili prije korištenja mora biti dodijeljen subjekt nadležan za održavanje (engl. *Entity in Charge of Maintenance – ECM*) koji se upisuje u registar vozila iz članka 73. ovoga Zakona.

(2) Subjekt nadležan za održavanje može biti željeznički prijevoznik, upravitelj infrastrukture, posjednik vozila ili druge pravne osobe ovlaštene za održavanje vozila.

(3) Neovisno od odgovornosti za sigurnost željezničkog prijevoznika i upravitelja infrastrukture, subjekt nadležan za održavanje mora kroz sustav održavanja osigurati da su vozila, za čije je održavanje nadležan, u sigurnosnom voznom stanju.

(4) Subjekt nadležan za održavanje može održavanje provoditi samostalno ili ugovarajući usluge radionica za održavanje vozila.

(5) Subjekt nadležan za održavanje odgovoran je da se vozila i njegovi dijelovi (sklopovi, uređaji i slično) održavaju u skladu s:

- uputama za održavanje proizvođača,
- uputama za održavanje posjednika vozila,
- svim primjenjivim zahtjevima za održavanje, uključujući nacionalna pravila za održavanje i ugovarajuće odredbe TSI-jeva.

(6) Uvjeti i način održavanja vozila propisuju se pravilnikom koji donosi ministar.

(7) Uvjeti kojima mora udovoljavati subjekt nadležan za održavanje vozila koja nisu teretni vagoni i uvjeti kojima moraju udovoljavati radionice za održavanje vozila propisuju se pravilnikom koji donosi ministar.

### **Ovlaštenje subjekta nadležnog za održavanje teretnih vagona**

#### **Članak 65.**

(1) Subjekt nadležan za održavanje teretnih vagona mora imati ovlaštenje Agencije izdano u skladu s Uredbom (EU) br. 445/2011 sa svim naknadnim izmjenama.

(2) Ako željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture podnese zahtjev da ga se ovlasti kao subjekt nadležan za održavanje, Agencija će u postupku izdavanja potvrde i uvjerenja o sigurnosti utvrditi ispunjavanje zahtjeva iz Uredbe (EU) br. 445/2011 sa svim naknadnim izmjenama, te će izdana potvrda i uvjerenje o sigurnosti sadržavati i ovlaštenje kao subjekt nadležan za održavanje.

(3) Ovlaštenja dodijeljena subjektima nadležnim za održavanje teretnih vagona koja su izdana u skladu s Uredbom (EU) br. 445/2011 sa svim naknadnim izmjenama, valjana su na području Europske unije.

(4) Agencija odlučuje o ovlaštenju subjekta nadležnog za održavanje suprotno stavku 1. ovoga članka u sljedećim iznimnim slučajevima:

- a) kada je vozilo registrirano u trećoj zemlji i održava se u skladu s propisima te zemlje;
- b) kada se vozilo koristi na mrežama ili željezničkim prugama čija se širina kolosijeka razlikuje od širine kolosijeka glavne željezničke mreže Europske unije i za koja je ispunjenje zahtjeva za sigurnost za održavanje vozila uređeno međunarodnim sporazumima;
- c) u slučaju vozila iz članka 62. ovoga Zakona, vojne opreme i posebnog prijevoza, a koji prije korištenja zahtijevaju posebno odobrenje Agencije, za koje se iznimka može dati na razdoblje od najviše pet godina.

(5) Iznimke iz stavka 4. ovoga članka odobrava Agencija kod:

- upisa vozila u registar vozila, vezano uz utvrđivanje subjekta nadležnog za održavanje;
- dostavljanja potvrde i uvjerenja o sigurnosti željezničkim prijevoznicima i upraviteljima infrastrukture, ako ih istovremeno ovlašćuje kao subjekt nadležan za održavanje.

(6) Iznimke iz stavka 4. ovoga članka navode se i obrazlažu u godišnjem izvješću Agencije.

## **X. ŽELJEZNIČKA INFRASTRUKTURA**

### **Željeznička infrastruktura i željeznička pruga**

#### **Članak 66.**

(1) Željeznička infrastruktura je dio željezničkog sustava koja se sastoji od infrastrukturnih podsustava iz Priloga 1. ovoga Zakona, ostalih funkcionalnih dijelova, postrojenja i opreme željezničke infrastrukture, kao i zemljišta infrastrukturnog pojasa sa zračnim prostorom iznad njega u visini do 14 m, i koja je određena propisom kojim se uređuje željeznica.

(2) Željeznička pruga je sastavni dio željezničke infrastrukture koju u tehničkom smislu sačinjavaju dijelovi infrastrukturnih podsustava, zemljište ispod željezničke pruge s pružnim pojansom i ostalim zemljištem koje služi uporabi i funkciji dijelova infrastrukturnih podsustava, kao i zračni prostor iznad pruge u visini 12 m, odnosno 14 m kod dalekovoda napona većega od 220 kV, mjereno iznad gornjega ruba tračnice.

(3) Željeznička pruga u prometno-tehnološkom smislu je cjelina koju čine kolodvori, kolodvorske i ostale službene zgrade u funkciji željezničke infrastrukture, te otvorena pruga sa svim službenim mjestima.

#### **Uvjeti za željezničku infrastrukturu**

#### **Članak 67.**

(1) Upravitelj infrastrukture odgovoran je da se poslovi projektiranja, građenja, modernizacije, obnove i održavanja željezničke infrastrukture obavljaju na način da udovoljavaju zahtjevima koji osiguravaju tehničko-tehnološko jedinstvo, uvjetima propisanim ovim Zakonom, uključujući tehničke uvjete za željezničku infrastrukturu i tehničke uvjete za željezničke infrastrukturne podsustave i njihovo održavanje, te izravno primjenjive propise Europske unije, naročito TSI-jeve za strukturne podsustave u skladu s planovima njihove provedbe.

(2) Svi svjetlosni glavni signali i predsignali, te kontrolni i pomoćni kontrolni svjetlosni signali na željezničko-cestovnim prijelazima s automatskim uređajima za osiguranje prijelaza, moraju biti opremljeni pružnim uređajem za automatsku zaštitu vlaka (autostop uređaj).

(3) Plan opremanja postojećih željezničkih pruga uređajima za automatsku zaštitu vlaka (autostop uređajima) na prijedlog upravitelja infrastrukture određuje se odlukom koju donosi ministar.

(4) Sastavni dio tehničke dokumentacije za građenje, modernizaciju i obnovu željezničke infrastrukture mora biti prometno-tehnološki projekt izrađen od ovlaštenog inženjera kojim se definiraju minimalni prometno-tehnološki uvjeti za željezničku infrastrukturu i izvedbu radova.

(5) U cilju ispunjavanja obveza iz stavka 1. ovoga članka, upravitelj infrastrukture donosi detaljna pravila, tehničke specifikacije i uvjete za projektiranje, građenje, modernizaciju, obnovu i održavanje željezničke infrastrukture.



(6) Tehnički uvjeti za željezničku infrastrukturu iz stavka 1. ovoga članka propisuju se pravilnikom koji donosi ministar.

(7) Tehnički uvjeti za željezničke infrastrukturne podsustave i njihovo održavanje iz stavka 1. ovoga članka propisuju se pravilnicima koje donosi ministar.

(8) Tehnički uvjeti iz stavaka 6. i 7. ovoga članka ne moraju se primjenjivati:

- a) za novi podsustav ili za obnovu ili modernizaciju postojećeg podsustava u kasnijoj fazi razvoja ili za ugovorene projekte koji su u fazi izvođenja u trenutku stupanja na snagu tehničkih uvjeta za željezničke infrastrukturne podsustave;
- b) za svaku predloženu obnovu, proširenje ili modernizaciju postojećeg podsustava, u slučaju kada bi primjena tehničkih uvjeta štetila ekonomskoj održivosti projekta i/ili kompatibilnosti željezničkog sustava;
- c) ako nakon nesreće ili prirodne katastrofe uvjeti za brzu obnovu željezničke infrastrukture u ekonomskom ili tehničkom smislu ne dopuštaju djelomičnu ili potpunu primjenu odgovarajućih tehničkih uvjeta.

(9) Upravitelj infrastrukture mora u slučajevima iz stavka 8. ovoga članka dostaviti Agenciji dokumentaciju o projektu.

(10) Agencija će uz prethodnu suglasnost Ministarstva za slučajeve iz stavka 8. ovoga članka donijeti odluku o opsegu primjene tehničkih uvjeta na projekt.

### **Izvođenje radova na željezničkoj pruzi**

#### **Članak 68.**

(1) Upravitelj infrastrukture odgovoran je za sigurno izvođenje radova na željezničkoj pruzi, a naročito mora osigurati:

- uvjete i način izvođenja radova kojima se osigurava sigurnost željezničkog sustava,
- stručnu osposobljenost svih radnika i ugovorenog vanjskog osoblja,
- izvođenje radova na stručan i siguran način, a naročito da su radnici i ugovoreno vanjsko osoblje upoznati s mjerama sigurnosti,
- vožnju na siguran način radnih strojeva i radnih vlakova do mjesta izvođenja radova.

(2) Ako se radovi izvode na željezničkoj pruzi otvorenoj za redovan željeznički promet, upravitelj infrastrukture uz uvjete iz stavka 1. ovoga članka mora odrediti i osigurati privremene uvjete i način za sigurno odvijanje željezničkog prometa i s njima upoznati sve zainteresirane.

(3) Ako radovi iz stavka 2. ovoga članka utječu na odvijanje željezničkog prometa potrebno je pribaviti prometno-tehnološki projekt izrađen od ovlaštenog inženjera za organizaciju prometa vlakova u uvjetima izvođenja radova na željezničkoj pruzi.

(4) Ako radovi iz stavka 2. ovoga članka uključuju izradu privremenih građevina preko kojih će se odvijati promet vlakova, upravitelj infrastrukture dužan je prije uspostave prometa preko privremenih građevina, na temelju dokumentacije propisane propisima kojima se

uređuje prostorno uređenje i gradnja, provesti interni tehnički pregled u skladu s propisanim postupkom i odrediti privremene uvjete za sigurno odvijanje željezničkog prometa.

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

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

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

### **Održavanje željezničke infrastrukture**

#### **Članak 69.**

(1) Upravitelj infrastrukture mora postojeće infrastrukturne podsustave održavati u ispravnom funkcionalnom stanju u skladu s projektiranim rješenjima, s ciljem stalnog ispunjavanja osnovnih zahtjeva utvrđenih u TSI-jevima i nacionalnim tehničkim pravilima, a u skladu s tehničkim uvjetima za održavanje.

(2) Upravitelj infrastrukture mora u okviru sustava upravljanja sigurnošću uspostaviti vlastita pravila za održavanje koja uključuju način održavanja, upute za održavanje i tehničko-tehnološke postupke za održavanje.

(3) Održavanje uključuje provedbu sustavnih mjera, nadzor stanja, redovite i povremene preglede, kontrolu ispravnosti rada infrastrukturnih podsustava i njihovih dijelova, izvođenje radova na obnovi (remontu) i zamjeni sastavnih dijelova infrastrukturnih podsustava, uklanjanje drveća, nasada, naprava i drugo, pri čemu se ne mijenja usklađenost s lokacijskim uvjetima.

(4) Upravitelj infrastrukture mora na mjestima odrona, bujica i na mjestima izloženim vijavicama i jakim vjetrovima, na kojima može doći do ometanja ili ugrožavanja sigurnosti željezničkog sustava, samostalno ili zajedno s drugom pravnom osobom, pravodobno poduzeti potrebne mjere tehničke i fizičke zaštite željezničke pruge od elementarnih nepogoda.

### **Gradenje u pružnom pojasu**

#### **Članak 70.**

(1) U pružnom pojasu dozvoljeno je građenje isključivo infrastrukturnih podsustava i njihovih postrojenja i opreme, te građevina koje su uvjetovane križanjem sa željezničkom prugom.

(2) Iznimno od odredbe stavka 1. ovoga članka, u pružnom pojasu smiju se graditi građevine i postavljati postrojenja i oprema koja je namijenjena utovaru, pretovaru i istovaru tereta, uz prethodnu suglasnost i uvjete upravitelja infrastrukture.

(3) Postojeće građevine ili njihovi dijelovi koji se nalaze u pružnom pojasu i koji se ne mogu smatrati infrastrukturnim podsustavima u smislu stavka 1. ovoga članka, mogu iznimno zadirati u pružni pojas, pod uvjetom da ne ugrožavaju sigurnost željezničkog sustava i da odvijanje željezničkog prometa ne ugrožava sigurnost i stabilnost građevina ili njihovih dijelova.

### **Građenje u zaštitnom pružnom i infrastrukturnom pojasu**

#### **Članak 71.**

(1) U zaštitnom pružnom pojasu dozvoljeno je, u skladu s općim i posebnim uvjetima, graditi građevine, graditi i postavljati vodove, postrojenja i opremu, te saditi drveće i nasade pod uvjetom da ne ugrožavaju sigurnost željezničkog sustava.

(2) Cjevovodi, električni i drugi zračni vodovi, podzemni kabeli i druge slične instalacije od općega interesa smiju se postaviti u infrastrukturnom pojasu, križati sa željezničkom prugom ili s njom usporedno izvoditi u skladu s općim i posebnim uvjetima, samo u slučaju ako se njihovim postavljanjem i uporabom ne ugrožava sigurnost željezničkoga sustava.

(3) Opći uvjeti za građenje iz stavaka 1. i 2. ovoga članka u zaštitnom pružnom i infrastrukturnom pojasu propisuju se pravilnikom koji donosi ministar.

(4) Posebne uvjete iz stavaka 1. i 2. ovoga članka za građenje u zaštitnom pružnom i infrastrukturnom pojasu, u skladu s pravilnikom iz stavka 3. ovoga članka i propisima kojima se propisuju prostorno uređenje i gradnja, određuje upravitelj infrastrukture.

(5) Posebni uvjeti iz stavka 4. ovoga članka određuju se za svaki slučaj posebno, ovisno o tome radi li se o otvorenoj pruži, kolodvoru, naseljenom mjestu, tunelu, nasipu, usjeku i slično, kao i ovisno o visini građevine koja se gradi, o udaljenosti od željezničke pruge i o namjeni građevine, uzimajući u obzir hrvatske norme, tehničke uvjete kojima te građevine moraju udovoljavati, kao i druge mjere propisane za njihovu gradnju.

(6) Posebni uvjeti iz stavka 4. ovoga članka određuju se i za građenje u zaštitnom pružnom pojasu planirane željezničke pruge koji je unesen u prostorne planove.

### **Industrijski kolosijeci**

#### **Članak 72.**

(1) Na industrijskim kolosijecima nije dozvoljeno odvijanje prometa vlakova.

(2) Iznimno od stavka 1. ovoga članka, Agencija odobrava odvijanje prometa vlakova na pojedinim industrijskim kolosijecima uz posebne uvjete i dodatne mjere za sigurno odvijanje prometa.

(3) Posjednik industrijskog kolosijeka odgovoran je za projektiranje, građenje, moderniziranje, obnavljanje i održavanje u skladu s ovim Zakonom i propisanim tehničkim uvjetima za industrijske kolosijeke.

(4) Tehnički uvjeti za industrijske kolosijeka propisuju se pravilnikom koji donosi ministar.

(5) Upravitelj infrastrukture, željeznički prijevoznik i posjednik industrijskih kolosijeka sporazumno određuju mjesto, način i uvjete za međusobnu dostavu vozila, te po potrebi i druge uvjete.

(6) Upravitelj infrastrukture s kojom je industrijski kolosijek izravno ili neizravno povezan, određuje dodatne uvjete obzirom na:

- tehnička svojstva željezničke pruge na koju se ti kolosijeci priključuju,
- tehnološke postupke u mjestima priključivanja na željezničku prugu,
- specifične mjesne prilike.

(7) Novi, modernizirani ili obnovljeni industrijski kolosijek mora imati odobrenje za puštanje u uporabu koje izdaje Agencija.

(8) U postupku izdavanja odobrenja za puštanje u uporabu industrijskoga kolosijeka Agencija provjerava:

- ispunjavanje tehničkih uvjeta iz stavka 4. ovoga članka,
- ispunjavanje dodatnih uvjeta upravitelja infrastrukture s kojom je industrijski kolosijek izravno ili neizravno povezan iz stavka 6. ovoga članka,
- da je posjednik industrijskog kolosijeka općim aktom uredio osnovne uvjete za nadzor i održavanje industrijskoga kolosijeka.

## **XI. REGISTAR VOZILA I REGISTAR INFRASTRUKTURE**

### **Registar vozila**

#### **Članak 73.**

(1) Posjednik vozila odgovoran je da je svako vozilo kojemu je izdano odobrenje za puštanje u uporabu u Republici Hrvatskoj upisano u registar vozila.

(2) Agencija osigurava uspostavu i uredno vođenje registra vozila, te nadzire da su u njemu sadržani podaci vezani uz sigurnost ispravni i aktualni.

(3) Ako u zahtjevu za registraciju nije drugačije određeno, posjednik vozila smatra se nositeljem registracije koji podnosi zahtjev za registraciju vozila u skladu s odredbama Odluke 2007/756/EZ sa svim naknadnim izmjenama.

(4) Registar vozila:

- mora ispunjavati zajedničke specifikacije registra vozila u skladu s odredbama Odluke 2007/756/EZ sa svim naknadnim izmjenama,
- mora biti dostupan tijelima nadležnim za sigurnost i neovisnim tijelima za istraživanje željezničkih nesreća država članica Europske unije,

- ako pokažu pravni interes mora se učiniti dostupnim regulatornim tijelima, Europskoj agenciji za željeznice, željezničkim prijevoznicima i upraviteljima infrastrukture, kao i podnositeljima zahtjeva za registraciju vozila ili onima koji su navedeni u registru vozila.

(5) Nositelj registracije vozila odobrenog u Republici Hrvatskoj mora u najkraćem roku prijaviti svaku promjenu podataka unesenih u registar vozila, uništenje vozila ili svoju odluku da vozilo više ne registrira.

(6) Sve dok se registar vozila ne poveže s registrima vozila ostalih država članica Europske unije, Agencija će osigurati da se registar vozila ažurira s promjenama koje je u svoj registar unijela druga država članica Europske unije, a tiču se vozila unesenih u registar vozila.

(7) Za vozilo koje je prvotno pušteno u uporabu u zemlji koja nije država članica Europske unije, a kojem je izdano odobrenje za puštanje uporabu u Republici Hrvatskoj, Agencija će osigurati da se u registru vozila odgovarajući podaci mogu zamijeniti podacima o održavanju vezanim za sigurnost.

### **Europski registar tipova vozila**

#### **Članak 74.**

(1) Europski registar tipova vozila je registar tipova vozila odobrenih u državama članicama Europske unije koji uspostavlja, vodi i ažurira Europska agencija za željeznice u skladu s odredbama Odluke 2011/665/EU sa svim naknadnim izmjenama.

(2) Agencija o svakoj dodjeli, izmjeni, privremenom ili trajnom oduzimanju odobrenja za tip vozila izvješćuje Europsku agenciju za željeznice.

### **Registar željezničke infrastrukture**

#### **Članak 75.**

(1) Upravitelj infrastrukture uspostavlja, vodi, ažurira i javno objavljuje registar željezničke infrastrukture kojom upravlja.

(2) U registru željezničke infrastrukture navode se glavna svojstva svakog infrastrukturnog podsustava ili dijela podsustava, kao što su osnovni parametri, te njihova povezanost sa svojstvima utvrđenim u skladu s važećim TSI-jima u kojima se točno navodi koji podaci moraju biti uključeni u registar željezničke infrastrukture.

(3) Registar željezničke infrastrukture mora ispunjavati zajedničke specifikacije registra željezničke infrastrukture u skladu s odredbama Odluke 2011/633/EU sa svim naknadnim izmjenama.

(4) Agencija objedinjuje registre željezničke infrastrukture koji se vode u Republici Hrvatskoj.

## **XII. ODVIJANJE I UPRAVLJANJE ŽELJEZNIČKIM PROMETOM**

### **Način odvijanja i upravljanja željezničkim prometom**

#### **Članak 76.**

(1) Upravitelj infrastrukture i željeznički prijevoznik, u skladu sa svojim nadležnostima, odgovorni su za sigurno odvijanje željezničkoga prometa i upravljanje željezničkim prometom u skladu s odredbama ovoga Zakona i izravno primjenjivim propisima Europske unije, naročito s TSI-jem za podsustav „odvijanje i upravljanje prometom“.

(2) Upravitelj infrastrukture i željeznički prijevoznik odgovorni su da njihovi radnici koji neposredno sudjeluju u odvijanju željezničkog prometa, uključujući vanjsko ugovoreno osoblje, obavljaju poslove na propisan i siguran način.

(3) Upravitelj infrastrukture i željeznički prijevoznik za svaki vlak moraju voditi propisane evidencije ili podatke.

(4) Upravitelj infrastrukture i željeznički prijevoznik u okviru sustava upravljanja sigurnošću detaljnije razrađuju provedbu propisa o sigurnom odvijanju i upravljanju željezničkim prometom.

(5) U slučaju izvanrednih okolnosti, naročito u slučaju nesreća i većih elementarnih nepogoda, upravitelj infrastrukture i željeznički prijevoznik u okviru sustava upravljanja sigurnošću određuju pravila o postupanju, davanju upozorenja i informiranja javnosti u slučaju opasnosti u skladu sa člankom 23. stavkom 6. ovoga Zakona.

(6) Na pružnoj dionici u prekograničnom prometu željeznički promet odvija se primjenom prometnih pravila u skladu sa sporazumom o odvijanju graničnog željezničkog prometa između Republike Hrvatske i susjedne države.

(7) Način i uvjeti za sigurno odvijanje željezničkog prometa i upravljanje željezničkim prometom, vođenje evidencija i podataka o vlakovima i ostalo propisuju se pravilnikom koji donosi ministar.

### **Vozni red vlakova**

#### **Članak 77.**

(1) Voznim redom vlakova utvrđuju se podaci od značaja za sigurno odvijanje željezničkog prometa za sve planirane vožnje vlakova tijekom razdoblja u kojem je isti na snazi, a u skladu s propisom kojim se uređuje željeznica.

(2) Željeznički prijevoznik i upravitelj infrastrukture moraju se pridržavati voznog reda vlakova, osigurati potrebne uvjete i poduzimati mjere za njegovu sigurnu provedbu.

(3) U posebnim slučajevima kada vozni red određenog vlaka nije određen unaprijed, vozni red vlaka mora se odrediti najkasnije prije njegova polaska.

(4) Iznimno, za vlakove namijenjene pružanju pomoći na mjestu između susjednih zaposjednutih kolodvora nije potrebno odrediti vozni red vlaka za vožnju od kolodvora do mjesta pružanja pomoći i obratno, ali osoblje vlaka koji pruža pomoć mora biti obaviješteno o uvjetima i potrebnim mjerama za sigurno odvijanje željezničkog prometa.

(5) Najveća dopuštena brzina vlaka u voznom redu određuje se u odnosu na dopuštenu brzinu na željezničkoj pruzi, ograničenu brzinu na pojedinim dionicama željezničke pruge, vrstu vlaka, sastav vlaka, duljinu zaustavnog puta, uzdužni nagib pruge i druge uvjete.

## **Sastav vlaka**

### **Članak 78.**

(1) Željeznički prijevoznik odgovoran je za pravilan sastav vlaka, raspored vozila u vlaku i učinkovitost kočenja vlaka u skladu s odredbama ovoga Zakona i izravno primjenjivim propisima Europske unije, naročito s TSI-jem za podsustav „odvijanje i upravljanje prometom“.

(2) Vlak mora biti sastavljen u skladu s tehničkim svojstvima željezničke pruge ili pružne dionice po kojem se kreće, uključujući slobodni profil, osovinsko opterećenje i opterećenje po dužnom metru, konstrukcijskim i drugim propisanim uvjetima.

(3) Duljina vlaka, masa vlaka, osiguranje tereta i neupotrijebljenih pokretnih dijelova vozila od pomicanja, te masa tereta koja ne smije prelaziti dopušteno opterećenje vozila uvjetovani su tehničkim svojstvima željezničke pruge.

(4) Uvjeti i način sastavljanja vlakova, pravila o pripremi, primitku i otpremi vlaka te pravila o kočenju vlakova propisuju se pravilnikom koji donosi ministar.

(5) Vozilo koje ne udovoljava uvjetima iz stavka 3. ovoga članka (izvanredna pošiljka) iznimno može prometovati uz odobrenje upravitelja infrastrukture i u skladu s posebnim uvjetima upravitelja infrastrukture.

(6) Način i uvjeti prijevoza izvanrednih pošiljaka iz stavka 5. ovoga članka propisuju se pravilnikom koji donosi ministar.

## **Kočenje vlaka**

### **Članak 79.**

(1) Željeznički prijevoznik odgovoran je za propisanu učinkovitost automatskog kočenja vlaka u skladu s odredbama ovoga Zakona i izravno primjenjivim propisima Europske unije, naročito s TSI-jem za podsustav „odvijanje i upravljanje prometom“.

(2) Prije polaska vlaka iz mjesta u kojem je sastavljen, ili mjesta promjene sastava, kao i u drugim propisanim slučajevima, na vlaku se mora izvršiti propisana provjera funkcioniranja sustava za automatsko kočenje vlaka.

## Signalna pravila

### Članak 80.

(1) Upravitelj infrastrukture odgovoran je za opremanje željezničke infrastrukture propisanim signalima (sredstvima za davanje signalnih znakova), signalnim znakovima i signalnim oznakama s jedinstvenim značenjem.

(2) Željeznički prijevoznik odgovoran je za označavanje vlaka propisanim signalima u skladu s odredbama ovoga Zakona i izravno primjenjivim propisima Europske unije, naročito s TSI-jem za podsustav „odvijanje i upravljanje prometom“.

(3) Upravitelj infrastrukture mora u službenim mjestima na postojećoj željezničkoj pruzi koja nisu opremljena propisanim signalima ili uređajima za automatsku zaštitu vlaka (autostop uređaj) ograničiti najveću dopuštenu brzinu na njima i na pripadajućim pružnim dionicama.

(4) Željeznička pruga ne mora biti opremljena signalima koji se odnose na dopuštenje za vožnju vlaka po osiguranom voznom putu ako je na pruzi i vučnim vozilima ugrađen Europski sustav upravljanja i nadzora vlakova (engl. *European Train Control System – ETCS*) razine koja osigurava sigurno kretanje vlakova bez ugrađenih signala.

(5) Upravitelj infrastrukture i željeznički prijevoznik odgovorni su za to da njihovi radnici, uključujući vanjsko ugovoreno osoblje, poštuju zabrane, ograničenja, obveze, obavijesti i upozorenja izražene signalnim znakovima i signalnim oznakama.

(6) Ako je značenje signalnog znaka nejasno, upravitelj infrastrukture i željeznički prijevoznik odgovorni su za to da radnici, uključujući vanjsko ugovoreno osoblje, postupaju tako da se postigne najveća razina sigurnosti odvijanja željezničkog prometa.

(7) Na sustav signalizacije na graničnoj pruzi primjenjuje se sporazum o graničnom željezničkom prometu između Republike Hrvatske i susjedne države.

(8) Upravitelj infrastrukture mora po potrebi na željezničkoj pruzi označiti privremene zabrane, ograničenja, obveze, obavijesti i upozorenja te ih mora ukloniti čim prestanu razlozi za njihovu uporabu.

(9) Vrste signala, signalne znakove i signalne oznake, njihov izgled, značenje, daljinu vidljivosti, mjesto ugradnje, postavljanja ili davanja i način uporabe propisuju se pravilnikom koji donosi ministar.

## Vožnja vlaka

### Članak 81.

(1) Upravitelj infrastrukture i željeznički prijevoznik, u skladu sa svojim nadležnostima, odgovorni su za sigurnu vožnju vlaka.

(2) Upravitelj infrastrukture mora svakom vlaku koji prometuje željezničkim prugama osigurati slobodan vozni put za sigurnu vožnju.



(3) Brzina vlaka određena voznim redom ili na drugi propisani način, ne smije se prekoračiti.

(4) Strojovođa mora upravljati vlakom u skladu s voznim redom vlaka, signalnim znakovima, signalnim oznakama i posebnim nalogima koji se na taj vlak odnose, te ne smije prekoračiti brzinu vlaka određenu voznim redom ili na drugi propisani način.

(5) Strojovođe se o svim iznimnim prilikama i postupcima (smanjivanje brzine, neispravnost signalizacije, neispravnost uređaja za osiguravanje željezničko-cestovnih prijelaza, ulazak na zauzeti kolosijek i slično) moraju pouzdano i pravovremeno obavijestiti signalnim znacima ili na drugi propisani način.

### **XIII. ŽELJEZNIČKE PRUGE I DRUGE PROMETNICE**

#### **Križanje željezničke pruge i druge prometnice**

##### **Članak 82.**

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

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

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

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

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

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

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

### **Željezničko-cestovni prijelaz i pješački prijelaz preko pruge**

#### **Članak 83.**

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

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

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

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

(5) Upravitelj infrastrukture mora održavati ŽCP i PP na način da je zajamčena sigurnost željezničkog sustava i sigurnost prometa na cestama u skladu s ovim Zakonom i propisima kojima je uređena sigurnosti prometa na cestama, a po potrebi moraju se poduzeti i druge propisane mjere.

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

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

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

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

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

## **Uređaj i oprema za osiguravanje ŽCP-a i PP-a**

### **Članak 84.**

(1) Uređaj za osiguravanje ŽCP-a je uređaj za zatvaranje ŽCP-a (s branicima ili polubranicima) i/ili uređaj za davanje znakova kojima se najavljuje približavanje vlaka ili vozila.

(2) Uređaj za osiguravanje PP-a je uređaj za davanje znakova kojima se najavljuje približavanje vlaka ili vozila.

(3) Tehnički uvjeti za uređaje iz stavka 1. i 2. ovoga članka propisuju se pravilnikom koji donosi ministar.

(4) Na pješačkom prijelazu preko pruge moraju biti postavljene mimoilazne zaštitne ograde za pješake.

(5) Upravitelj infrastrukture odgovoran je za postavljanje i održavanje uređaja za osiguravanje ŽCP-a i PP-a i mimoilaznih zaštitnih ograda za pješake.

### **Propisana preglednost**

### **Članak 85.**

(1) Preglednost za ŽCP ili PP na području izvan pružnog pojasa mora osigurati pravna osoba koja održava cestu na tom području, a unutar pružnog pojasa tu preglednost mora osigurati upravitelj infrastrukture.

(2) Na željezničkoj pruzi ispred ŽCP-a ili PP-a koji je osiguran propisanom preglednošću na željezničku prugu mora se postaviti propisana signalna oznaka za davanje obavijesti strojovođi o približavanju takvom prijelazu i o obvezi davanja propisanih signalnih znakova sa željezničkoga vozila.

(3) Upravitelj infrastrukture odgovoran je za postavljanje i održavanje propisanih signalnih oznaka na pruzi, a željeznički prijevoznik za davanje propisanih signalnih znakova sa željezničkog vozila.

### **Dodatni uvjeti za ŽCP-e**

### **Članak 86.**

(1) Na cesti koja prelazi preko elektrificirane željezničke pruge moraju se na propisanoj udaljenosti s obiju strana ŽCP-a postaviti zaštitne zapreke koje ograničavaju prolazak cestovnih vozila čija visina zajedno s teretom premašuje propisanu najveću dopuštenu visinu.

(2) Zaštitna zapreka iz stavka 1. ovoga članka postavlja se na udaljenosti od najmanje 8 m od najbliže tračnice mjereno po osi ceste i na visini od 4,5 m mjereno iznad kolnika ceste.

(3) Upravitelj infrastrukture odgovoran je za postavljanje i održavanje zaštitnih zapreka iz stavka 1. ovoga članka.

(4) Prelazak vozila koje se kreće na cesti s dozvolom za izvanredni prijevoz preko ŽCP-a dopušten je samo uz suglasnost i uz uvjete koje odredi upravitelj infrastrukture.

### **Program rješavanja ŽCP-a i PP-a**

#### **Članak 87.**

(1) Program rješavanja ŽCP-a i PP-a sadrži pregled postojećih prijelaza na željezničkim prugama s vremenskim planom i obveznim redoslijedom te načinom rješavanja prijelaza koji se ne smatraju konačno riješenim.

(2) Predviđeni načini rješavanja ŽCP-a i pješačkih prijelaza preko pruge u programu su denivelacija, ukidanje sa ili bez svođenja, osiguravanje uređajem, nadopuna ili promjena postojećeg načina osiguranja uređajem.

(3) Program rješavanja ŽCP-a i PP-a iz stavka 1. ovoga članka za razdoblje od 5 godina određuje se odlukom koju donosi ministar.

### **Usporedno vođenje željezničke pruge i druge prometnice**

#### **Članak 88.**

(1) U kolodvorima i na otvorenoj pruzi trasa industrijskog kolosijeka koja je usporedna sa željezničkom prugom može se iznimno nalaziti unutar pružnog ili infrastrukturnog pojasa, uz uvjet ispunjenja propisanih sigurnosnih i funkcionalnih zahtjeva, a naročito pridržavanja osnog razmaka između kolosijeka.

(2) Razmak između željezničke pruge i usporedno vođene ceste ili pješačke ili biciklističke staze ne smije biti manji od 8 m, mjereno od osi najbližega kolosijeka do najbliže točke gornjega ustroja ceste ili staze.

(3) Iznimno od odredbe stavka 2. ovoga članka, razmak između željezničke pruge i ceste koja nema status autoceste može biti od 4 m do 8 m, uz uvjet da im se slobodni profili ne dodiruju i da je između njih dovoljan prostor za željezničke infrastrukturne uređaje i postrojenja, te uz uvjet da gornji rub bliže tračnice na željezničkoj pruzi bude najmanje jedan metar iznad gornje površine kolnika ceste.

(4) U slučaju iz stavka 3. ovoga članka i ako gornji rub bliže tračnice na željezničkoj pruzi nije najmanje jedan metar iznad gornje površine kolnika ceste ili staze, pravna osoba koja održava cestu odgovorna je, uz uvjete upravitelja infrastrukture, za postavljanje i održavanje zaštitne ograde.

(5) Zaštitnu ogradu iz stavka 4. ovoga članka nije potrebno postavljati ako se između željezničke pruge i ceste nalazi prirodna ili umjetna prepreka koja može poslužiti istoj namjeni.

## **XIV. IZVRŠNI RADNICI**

### **Poslovi koje obavljaju izvršni radnici**

#### **Članak 89.**

(1) Izvršni radnici su radnici koji obavljaju poslove vezane za sigurnost željezničkog sustava, a naročito poslove na kojima neposredno sudjeluju u odvijanju željezničkog prometa.

(2) Popis poslova koje obavljaju izvršni radnici iz stavka 1. ovoga članka propisuju se pravilnikom koji donosi ministar.

(3) Odredbe članka 90., članka 91. stavaka 1. do 6., članka 92. i 93. ovoga Zakona ne primjenjuju se na strojovođe.

### **Uvjeti za izvršnog radnika**

#### **Članak 90.**

(1) Izvršni radnik mora imati najmanje 18 godina života i ispunjavati zahtjeve u pogledu zdravstvenih uvjeta i stručne osposobljenosti za samostalno obavljanje poslova.

(2) Pri zapošljavanju izvršnog radnika, željeznički prijevoznik i upravitelj infrastrukture mora uzeti u obzir njegovo prethodno stručno osposobljavanje, obrazovanje i radno iskustvo.

### **Zdravstvena sposobnost**

#### **Članak 91.**

(1) Izvršni radnik mora imati fizičku i psihičku sposobnost za rad (u daljnjem tekstu: zdravstvena sposobnost) u skladu s TSI-jem za podsustav „odvijanje prometa i upravljanje prometom“.

(2) Utvrđivanje zdravstvene sposobnosti obavlja se zdravstvenim pregledom, te se o zdravstvenoj sposobnosti izvršnog radnika izdaje uvjerenje o zdravstvenoj sposobnosti.

(3) Utvrđivanje zdravstvene sposobnosti izvršnog radnika vrši se prethodno, a mora se provjeravati periodično i u propisanim prilikama izvanredno.

(4) Zdravstvene preglede obavljaju zdravstvene ustanove, trgovačka društva koja obavljaju djelatnost medicine rada i specijalisti medicine rada u privatnoj praksi.

(5) Upravitelj infrastrukture i željeznički prijevoznik odgovorni su za to da se zdravstvena sposobnost izvršnoga radnika periodično, a u propisanim prilikama i izvanredno, provjerava.

(6) Uvjeti koje moraju ispunjavati zdravstvene ustanove, trgovačka društva koja obavljaju djelatnost medicine rada i specijalisti medicine rada u privatnoj praksi za obavljanje zdravstvenih pregleda, način utvrđivanja zdravstvene sposobnosti izvršnih radnika, vrsta i opseg pregleda, kao i oblik i sadržaj uvjerenja o zdravstvenoj sposobnosti propisuju se pravilnikom koji donosi ministar nadležan za zdravlje uz suglasnost ministra.

(7) Izvršni radnik mora odmah obavijestiti željezničkog prijevoznika ili upravitelja infrastrukture ako procijeni da njegovo zdravstveno stanje dovodi u pitanje sposobnost za obavljanje posla, uključujući umor, fizičku spremnost i psihičku sposobnost.

(8) Izvršni radnik ne smije uzimati alkoholna pića, droge ili psihotropne tvari za vrijeme rada, niti smije početi obavljati poslove ako je pod utjecajem bilo kojih sredstava koja bi mogla utjecati na njegovu koncentraciju, pozornost ili ponašanje, naročito ako u organizmu ima alkohola, droga ili psihotropnih tvari.

### **Stručna osposobljenost**

#### **Članak 92.**

(1) Izvršni radnik mora biti stručno osposobljen što se dokazuje uvjerenjem o položenom stručnom ispitu.

(2) Stručno osposobljavanje obuhvaća stjecanje znanja i vještina te primjena teorijskog znanja u praksi u normalnim, otežanim i izvanrednim situacijama u skladu s TSI-jem za podsustav „odvijanje prometa i upravljanje prometom“.

(3) Željeznički prijevoznik i upravitelj infrastrukture koji zapošljava izvršnog radnika mora u okviru sustava upravljanja sigurnošću osigurati program osposobljavanja izvršnih radnika, provedbu stručnih ispita i sustav kojima se osigurava njihova trajna osposobljenost i obavljanje poslova na stručan način.

(4) Stručno osposobljavanje i provedbu ispita izvršnih radnika mogu obavljati sve pravne i fizičke osobe, uključujući željezničke prijevoznike i upravitelje infrastrukture, ako ispunjavaju propisane uvjete.

(5) Osnovni program stručnog osposobljavanja, učestalost provedbe stručnih ispita, oblik i sadržaj uvjerenja o položenom stručnom ispitu, uvjeti kojima moraju udovoljavati pravne i fizičke osobe koje provode stručno osposobljavanje i provedbu ispita izvršnih radnika propisuju se pravilnikom koji donosi ministar u suglasnosti s ministrom nadležnim za obrazovanje.

### **Nadzor rada izvršnih radnika**

#### **Članak 93.**

(1) Željeznički prijevoznik ili upravitelji infrastrukture odgovoran je za nadzor zdravstvene sposobnosti i stručne osposobljenosti izvršnog radnika kojeg zapošljava.

(2) Ako rezultati nadzora iz stavka 1. ovoga članka dovedu u pitanje sposobnost izvršnog radnika za obavljanje posla i valjanost uvjerenja o položenom stručnom ispitu, željeznički prijevoznik i upravitelj infrastrukture mora bez odgađanja poduzeti potrebne mjere s ciljem osiguranja sigurnosti željezničkog sustava.

(3) Ako željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture ima saznanja ili ga liječnik obavijesti o pogoršanju zdravstvenog stanja izvršnog radnika do te mjere da je njegova

sposobnost za obavljanje posla postala upitna, mora bez odgađanja poduzeti potrebne mjere, uključujući provedbu propisanog zdravstvenog pregleda.

(4) Željeznički prijevoznik i upravitelj infrastrukture odgovoran je da izvršni radnik kojeg zapošljava u tijeku obavljanja posla ni u kojem trenutku nije pod utjecajem bilo kojih sredstava koja bi mogla utjecati na njegovu koncentraciju, pozornost ili ponašanje.

(5) Za provedbu odredbe stavka 4. ovoga članka željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture može narediti ispitivanja s ciljem utvrđivanja je li izvršni radnik pod utjecajem bilo kojih sredstava koja bi mogla utjecati na njegovu koncentraciju, pozornost ili ponašanje.

(6) Ovisno o rezultatima ispitivanja iz stavka 5. ovoga članka, željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture mora bez odgađanja poduzeti potrebne mjere s ciljem osiguranja sigurnosti željezničkog sustava.

### **Radno vrijeme izvršnog radnika**

#### **Članak 94.**

(1) Radno vrijeme izvršnoga radnika u jednoj smjeni ne smije trajati dulje od 12 sati.

(2) Iznimno od odredbe stavka 1. ovoga članka, radno vrijeme strojovođe koji upravlja vlakom koji prevozi putnike ne smije trajati dulje od 10 sati.

(3) Vrijeme neprekidne vožnje strojovođe ne smije biti dulje od 6 sati, odnosno 5 sati ako upravlja vlakom za prijevoz putnika.

(4) Raspored radnog vremena i trajanje smjene i odmora između dvije uzastopne smjene za izvršnog radnika u nacionalnom i prekograničnom željezničkom prometu propisuju se pravilnikom koji donosi ministar.

## **XV. STROJOVOĐE**

### **Ovlaštenje strojovođe**

#### **Članak 95.**

(1) Vučnim vozilom vlaka, lokomotivom, manevarskom lokomotivom, vozilom za posebne namjene s vlastitim pogonom i radnim vlakom, može samostalno upravljati samo ovlašteni strojovođa.

(2) Ovlaštenje strojovođe dokazuje se dozvolom i potvrdom.

(3) Oblik i sadržaj dozvole i potvrde, oblik preslike potvrde i oblik zahtjeva za izdavanje dozvole utvrđeni su u Uredbi (EU) broj 36/2010 sa svim naknadnim izmjenama.

## **Dozvola za strojovođe**

### **Članak 96.**

(1) Dozvolom se utvrđuje identitet te se dokazuje da strojovođa ispunjava minimalne zahtjeve u pogledu zdravstvenih uvjeta, obrazovanja i opće stručne osposobljenosti.

(2) Agencija na zahtjev podnositelja izdaje dozvolu u kojoj se navode osobni podaci o strojovođi, broj dozvole, tijelo koje ju je izdalo i rok važenja.

(3) Dozvola je vlasništvo strojovođe i vrijedi na području Europske unije.

(4) U Republici Hrvatskoj priznaju se dozvole izdane strojovođama od nadležnih tijela drugih država članica Europske unije.

(5) Kako bi dozvola ostala valjana, strojovođa mora zadovoljiti redovne provjere ispunjavanja minimalnih uvjeta iz stavka 1. ovoga članka.

(6) Agencija će osigurati postupno uvođenje redovitih provjera ispunjavanja minimalnih zahtjeva iz stavka 1. ovoga članka.

(7) Minimalni zahtjevi iz stavka 1. ovoga članka, te sadržaj i način njihove redovite provjere propisuju se pravilnikom koji donosi ministar.

## **Potvrda za strojovođe**

### **Članak 97.**

(1) Potvrdom se dokazuje da strojovođa ispunjava uvjete za upravljanje određenim vozilima na određenoj željezničkoj infrastrukturi, pri čemu se u potvrdi navode sva vozila s kojima je ovlašten upravljati, željezničke pruge na kojima je ovlašten za vožnju, poznavanje operativnih pravila i signalno-sigurnosnih sustava, te znanje jezika upravitelja infrastrukture.

(2) Potvrdom se strojovođa ovlašćuje za vožnju za jednu ili više kategorija:

- kategorija A: manevarske lokomotive, radni vlakovi, vozila za posebne namjene s vlastitim pogonom (vozila za održavanje) i sve ostale lokomotive kada se koriste za ranžiranje;
- kategorija B: prijevoz putnika i/ili tereta.

(3) Potvrdu izdaje željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture koji zapošljava ili ugovara usluge strojovođe.

(4) Vlasnik potvrde je željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture koji ju izdaje, uz uvjet da na zahtjev strojovođe izda ovjerenu kopiju potvrde.

(5) Potvrda vrijedi samo za željezničku infrastrukturu i za vozila koja su navedena na potvrdi.



(6) Za dobivanje potvrde, te kako bi ista ostala valjana, podnositelj zahtjeva mora imati dozvolu i ispunjavati uvjete iz stavka 1. ovoga članka.

(7) Kako bi potvrda ostala valjana strojovođa mora zadovoljiti redovne provjere ispunjavanja uvjeta iz stavka 1. ovoga članka.

(8) Željeznički prijevoznik i upravitelj infrastrukture moraju osigurati postupno uvođenje redovitih provjera ispunjavanja uvjeta iz stavka 1. ovoga članka.

(9) Ako u slučaju izostanka redovne provjere ili u slučaju negativnog rezultata željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture dovedu u pitanje sposobnost strojovođe za obavljanje posla i nastavak važenja njegove dozvole ili potvrde, dužni su odmah poduzeti potrebne mjere, i po potrebi mu oduzeti potvrdu.

(10) U sljedećim iznimnim slučajevima strojovođa ne mora imati potvrdu za određene željezničke pruge ako je uz njega tijekom vožnje prisutan strojovođa koji posjeduje važeću potvrdu za tu željezničku prugu:

- a) kada upravitelj infrastrukture ocijeni da je zbog smetnji u željezničkom prometu potrebno preusmjeravanje vlakova ili zbog radova na održavanju pruge;
- b) za iznimne jednokratne vožnje muzejskim vlakovima;
- c) za izniman jednokratni prijevoz tereta, pod uvjetom da je upravitelj željezničke infrastrukture s tim suglasan;
- d) za isporuku ili predstavljanje novog vlaka ili lokomotive;
- e) za namjene osposobljavanja i ispitivanja strojovođa.

(11) O primjeni mogućnosti iz stavka 10. ovoga članka odlučuje željeznički prijevoznik i ne može ju nametnuti nadležni upravitelj infrastrukture ili Agencija, a o odluci o korištenju dodatnog strojovođe željeznički prijevoznik mora unaprijed obavijestiti upravitelja infrastrukture.

(12) Uvjete za potvrdu iz stavka 1. ovoga članka, te sadržaj i način njihove redovite provjere propisuju se pravilnikom koji donosi ministar.

## **Obrazovanje, osposobljavanje i ispiti za strojovođe**

### **Članak 98.**

(1) Strojovođa mora imati propisano obrazovanje i biti stručno osposobljen.

(2) Osposobljavanje strojovođa obuhvaća:

- dio koji se odnosi na dozvolu i koji odražava opće stručno znanje i
- dio koji se odnosi na potvrdu i koji odražava posebno stručno znanje.

(3) Osposobljavanje strojovođa provode centri za osposobljavanje.

(4) Agencija ovlašćuje centre za osposobljavanje i nadzire ispunjavaju li propisane uvjete, u skladu s kriterijima utvrđenim u Odluci 2011/765/EU sa svim naknadnim izmjenama.

(5) Na kraju osposobljavanja polaže se ispit koji se sastoji od teoretskog i praktičnog dijela.

(6) Ispite osposobljenosti strojovođa za potrebe izdavanja dozvole i potvrde nadziru ispitivači ovlašteni od Agencije, a ispiti moraju biti organizirani na način da se izbjegne svaki sukob interesa.

(7) Uvjete za strojovođe koji se odnose na obrazovanje, sadržaj i način osposobljavanja i provedbu ispita propisuju se pravilnikom koji donosi ministar.

### **Izdavanje dozvole**

#### **Članak 99.**

(1) Agencija će javno objaviti postupak za izdavanje dozvole.

(2) Zahtjev za izdavanje dozvole Agenciji podnosi strojovođa pristupnik ili u njegovo ime pravna osoba koja ga zapošljava.

(3) Agenciji se podnose zahtjevi za izdavanje nove dozvole, ažuriranje podataka u dozvoli, obnavljanje dozvole ili izdavanje duplikata.

(4) Dozvola se u jednom izvorniku izdaje na rok od 10 godina.

(5) Zabranjeno je svako neovlašteno umnožavanje dozvole.

### **Izdavanje potvrde**

#### **Članak 100.**

(1) Željeznički prijevoznici i upravitelji infrastrukture moraju u okviru sustava upravljanja sigurnošću uvesti postupke za izdavanje i ažuriranje potvrda za strojovođe u skladu s ovim Zakonom, kao i postupke žalbe kojima se strojovođama omogućuje provjera odluke o izdavanju, ažuriranju, privremenom stavljanju izvan snage ili poništenju potvrde.

(2) Željeznički prijevoznici i upravitelji infrastrukture moraju bez odlaganja ažurirati potvrdu u slučaju da je strojovođa dobio dodatna ovlaštenja za vozila ili željezničku infrastrukturu.

(3) Pri izdavanju potvrda strojovođi, željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture mora uzeti u obzir prethodne potvrde i sve dokumente kojima se dokazuje ispunjavanje propisanih uvjeta.

### **Nadzor sustava upravljanja kvalitetom**

#### **Članak 101.**

U slučaju da aktivnosti povezane s osposobljavanjem i ispitivanjem strojovođa te ažuriranjem dozvola i potvrda nisu obuhvaćene sustavom upravljanja sigurnošću, Agencija nadzire da se iste provode u skladu sa sustavom upravljanja kvalitetom.

## **Prestanak rada strojovođe**

### **Članak 102.**

(1) O prestanku zapošljavanja, odnosno ugovornog odnosa s upraviteljem infrastrukture ili željezničkim prijevoznikom, strojovođa mora odmah obavijestiti Agenciju.

(2) U tom slučaju potvrda prestaje biti valjana, ali upravitelj infrastrukture ili željeznički prijevoznik mora strojovođi izdati ovjerenu presliku potvrde i svih dokumenata kojima se dokazuje njegova osposobljenost, kvalifikacije, iskustvo i stručna osposobljenost u skladu s Uredbom (EU) br. 36/2010 sa svim naknadnim izmjenama.

(3) U slučaju dobrovoljnog prestanka rada strojovođe za željezničkog prijevoznika ili upravitelja infrastrukture koji ga je osposobio, novi poslodavac dogovoriti će se s prijašnjim poslodavcem o naknadi za ulaganje u osposobljavanje strojovođe.

## **Nadzor strojovođa od strane željezničkog prijevoznika i upravitelja infrastrukture**

### **Članak 103.**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### **Nadzor osposobljenosti strojovođa od strane Agencije**

#### **Članak 104.**

(1) Agencija može u bilo kojem trenutku nadzirati da li strojovođa posjeduje valjane isprave izdane u skladu s ovim Zakonom.

(2) U slučaju sumnje na nemarno ponašanje strojovođe Agencija može provjeriti ispunjava li strojovođa uvjete stručnog znanja i osposobljenosti.

(3) Agencija može ispitati ispunjavaju li strojovođe, željeznički prijevoznici, upravitelji infrastrukture i ispitivači uvjete iz ovoga Zakona i ostalih propisa.

(4) Ako Agencija opravdano sumnja da strojovođa predstavlja ozbiljnu opasnost za sigurnost odvijanja željezničkog prometa, poduzet će potrebne mjere, npr. zahtijevati zaustavljanje vlaka i strojovođi privremeno zabraniti upravljanje vlakom.

(5) O poduzetoj mjeri iz stavka 4. ovoga članka Agencija odmah izvješćuje Europsku komisiju i tijela nadležna za sigurnost ostalih država članica Europske unije.

### **Neispunjavanje uvjeta za dozvolu**

#### **Članak 105.**

(1) Ako Agencija utvrdi da strojovođa više ne ispunjava jedan ili više uvjeta za valjanost dozvole, privremeno ili trajno oduzima dozvolu, ovisno o utjecaju na sigurnost željezničkog sustava.

(2) O odluci iz stavka 1. ovoga članka Agencija će u najkraćem mogućem roku obavijestiti strojovođu i njegovog poslodavca, te navesti način za ponovno dobivanje dozvole.

(3) Ako Agencija utvrdi da strojovođa više ne ispunjava jedan ili više uvjeta za valjanost dozvole koju je izdalo tijelo nadležno za sigurnost druge države članice Europske unije, uputit će zahtjev za provedbu dodatnih provjera ili oduzimanje dozvole, te će o tome obavijestiti Europsku komisiju i tijela nadležna za sigurnost ostalih država članica Europske unije.

(4) U slučaju iz stavka 3. ovoga članka Agencija može zabraniti rad strojovođama sve dok ne primi obavijest o odluci nadležnog tijela koje je izdalo dozvolu.

(5) Ako Agencija zaprimi zahtjev za provedbu dodatnih provjera ili oduzimanje dozvole od strane druge države članice Europske unije, o tome će donijeti odluku u roku 30 dana i o svojoj odluci obavijestiti tijelo nadležno za sigurnost koje je podnijelo zahtjev, te će o tome obavijestiti Europsku komisiju i tijela nadležna za sigurnost ostalih država članica Europske unije.

### **Neispunjavanje uvjeta za potvrdu**

#### **Članak 106.**

(1) Ako Agencija utvrdi da strojovođa više ne ispunjava jedan ili više uvjeta za valjanost potvrde, uputit će zahtjev tijelu koje je izdalo potvrdu da provede dodatne provjere ili da oduzme potvrdu.

(2) Tijelo koje je izdalo potvrdu dužno je odmah poduzeti odgovarajuće mjere te u roku 30 dana o tome obavijestiti Agenciju.

(3) U slučaju iz stavka 1. ovoga članka Agencija može zabraniti rad strojovođama sve dok ne primi obavijest o odluci tijela koje je izdalo potvrdu, te će o tome obavijestiti Europsku komisiju i tijela nadležna za sigurnost ostalih država članica Europske unije.

### **Registar dozvola**

#### **Članak 107.**

(1) Agencija vodi i ažurira registar svih dozvola koje su izdane, ažurirane, obnovljene, izmijenjene i dopunjene, istekle, privremeno stavljene izvan snage, oduzete ili prijavljene kao izgubljene, ukradene ili uništene, u skladu s Odlukom 2010/17/EZ sa svim naknadnim izmjenama.

(2) Registar dozvola sadržava podatke sadržane u dozvoli i podatke o redovitim provjerama fizičke i psihičke sposobnosti za rad.

(3) Agencija će dostaviti, na utemeljeni zahtjev, podatke o statusu dozvola tijelima nadležnim za sigurnost ostalih država članica Europske unije, Europskoj agenciji za željeznice ili poslodavcima strojovođa.

(4) Strojovođe imaju pravo na pristup svojim podacima u registru dozvola, te na zahtjev moraju dobiti kopije svojih podataka.

### **Registar potvrda**

#### **Članak 108.**

(1) Željeznički prijevoznik i upravitelj infrastrukture mora osigurati vođenje i ažuriranje registra potvrda koje je izdao i koje su ažurirane, obnovljene, izmijenjene i dopunjene, istekle, privremeno stavljene izvan snage, oduzete ili prijavljene kao izgubljene, ukradene ili uništene, u skladu s Odlukom 2010/17/EZ sa svim naknadnim izmjenama.

(2) Registar potvrda mora sadržavati podatke sadržane u potvrdi i podatke o redovitim provjerama znanja jezika i stručne osposobljenosti.

(3) Željeznički prijevoznik i upravitelj infrastrukture mora s Agencijom razmjenjivati podatke iz registra potvrda i omogućiti Agenciji pristup traženim podacima.

(4) Željeznički prijevoznik i upravitelj infrastrukture mora tijelima nadležnim za sigurnost ostalih država članica Europske unije na utemeljen zahtjev dostaviti podatke o sadržaju registra potvrda.

(5) Strojovođe imaju pravo na pristup svojim podacima u registru potvrda, te na zahtjev moraju dobiti kopije svojih podataka.

## **XVI. ISTRAŽIVANJE NESREĆA I INCIDENATA**

### **Istražno tijelo**

#### **Članak 109.**

(1) S ciljem očuvanja i poboljšanja sigurnosti željezničkog sustava, istraživanje ozbiljnih nesreća u željezničkom sustavu, kao i nesreća i incidenta koji su pod određenim okolnostima mogli dovesti do ozbiljnih nesreća, provodi neovisno Istražno tijelo.

(2) Istražno tijelo ima najmanje jednog glavnog istražitelja za područje željeznice koji je samostalan i neovisan u obavljanju svoje djelatnosti i pri donošenju odluka.

(3) Za donošenje odluke o pokretanju istraživanja, za organizaciju, provođenje, nadzor i izvještavanje o obavljenim istraživanjima nesreća i incidenta, te za davanje sigurnosnih preporuka odgovoran je glavni istražitelj u Istražnom tijelu.

### **Obvezatnost istraživanja**

#### **Članak 110.**

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

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

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

- težinu nesreće ili incidenta;
- činjenicu da je pojedina nesreća ili incident dio niza nesreća ili incidenta koji su značajni za sigurnost željezničkog sustava u cjelini;
- utjecaj nesreće ili incidenta na sigurnost željezničkog sustava Europske unije, i
- zahtjeve upravitelja infrastrukture, željezničkog prijevoznika, Agencije ili ostalih država članica Europske unije.

## **Cilj i opseg istraživanja**

### **Članak 111.**

(1) Cilj istraživanja Istražnog tijela je povećanje sigurnosti željezničkoga sustava i sprječavanje budućih nesreća.

(2) Istraživanjem Istražnog tijela se ni u kojem slučaju ne utvrđuje krivnja ili odgovornost za nesreću ili incident, te se istraživanje provodi neovisno od moguće sudske istrage o istom događaju.

(3) Istražno tijelo određuje opseg istraživanja i postupke koje će primijeniti u provođenju pojedinog istraživanja, uzimajući u obzir načela i ciljeve istražnog postupka u skladu s ovim Zakonom, te spoznaje povezane s unaprjeđenjem sigurnosti željezničkog sustava koje se očekuju kao rezultat istraživanja.

## **Obavijesti i pokretanje istraživanja**

### **Članak 112.**

(1) Svaka osoba koja sazna za ozbiljnu nesreću ili nesreću mora odmah obavijestiti ministarstvo nadležno za unutarnje poslove ili središnje tijelo državne uprave nadležno za zaštitu i spašavanje putem pozivnog broja 112 za hitne službe.

(2) Željeznički prijevoznik, upravitelj infrastrukture i Agencija moraju obavijestiti Istražno tijelo o ozbiljnim nesrećama i nesrećama neposredno nakon saznanja o istim, a o incidentima u najkraćem mogućem roku.

(3) Istražno tijelo osigurat će stalnu pripravnost za primanje obavijesti iz stavka 2. ovoga članka.

(4) Istražno tijelo odmah nakon saznanja o događaju poduzima pripreme radnje te započinje istraživanje:

- ozbiljne nesreće u najkraćem mogućem vremenu, a najkasnije u roku dva dana od saznanja o događaju,
- ostalih nesreća i incidenata najkasnije u roku osam dana od saznanja o događaju.

(5) Istražno tijelo naročito će osigurati odgovarajuća sredstva, uključujući praktična i tehnička znanja potrebna za provedbu istraživanja pojedine nesreće ili incidenata.

(6) U nedostatku vlastitih stručnjaka, Istražno tijelo može osigurati potrebna praktična i tehnička znanja, ovisno o vrsti nesreće ili incidenata koje istražuje, i izvan Istražnog tijela.

## Provođenje istraživanja

### Članak 113.

(1) Nadležna tijela u okviru svojih ovlasti, upravitelj infrastrukture, željeznički prijevoznik i ostale stranke koje su povezane s nesrećom ili incidentom, moraju Istražnom tijelu omogućiti nesmetan rad, a naročito u što kraćem roku omogućiti:

- pristup mjestu nesreće ili incidenata i vozilima, odnosno željezničkoj infrastrukturi;
- pravo na prikupljanje dokaza i nadzirano uklanjanje oštećenih vozila i dijelova željezničke infrastrukture za potrebe ispitivanja ili analize;
- pristup sadržajima uređaja za automatsko bilježenje podataka u vozilima i opreme za snimanje govornih poruka te registracije rada signalno-sigurnosne i prometno-upravljačke opreme;
- pristup rezultatima obdukcije tijela žrtava;
- pristup rezultatima ispitivanja osoblja vlaka i drugog željezničkog osoblja uključenog u nesreću ili incident;
- ispitivanje uključenog željezničkog osoblja i drugih svjedoka;
- pristup svim odgovarajućim informacijama ili snimkama koje posjeduju upravitelj infrastrukture, uključeni željeznički prijevoznik i Agencija.

(2) Istražno tijelo mora završiti istraživanje na mjestu nesreće ili incidenata u najkraćem mogućem roku kako bi upravitelj infrastrukture mogao što prije popraviti oštećenu željezničku infrastrukturu i uspostaviti redovan željeznički promet.

(3) Istražno tijelo može tijelu koje je nadležno provoditi određene istražne radnje propisane posebnim propisom osigurati potrebnu stručnu pomoć u radu.

(4) Istraživanje koje provodi Istražno tijelo provodi se neovisno o prekršajnom ili kaznenom postupku.

(5) Istraživanje se provodi što je moguće otvorenije, tako da se svim uključenim strankama omogući da budu saslušani i da im se omogući pristup rezultatima istraživanja.

(6) Upravitelj infrastrukture i željeznički prijevoznici, Agencija, žrtve i članovi njihove uže obitelji, vlasnici oštećene imovine, proizvođači, hitne službe i predstavnici osoblja i korisnika, koji su na bilo koji način bili povezani s nesrećom ili incidentom, moraju se redovito obavješćivati o istraživanju i njegovom tijeku, te mogu davati mišljenja u vezi s istraživanjem i na nacrt konačnog izvješća.

## Istraživanje s međunarodnim obilježjem

### Članak 114.

(1) Ako nije moguće utvrditi u kojoj se državi članici dogodila nesreća ili incident, ili su se navedeni događaji dogodili na granici ili u neposrednoj blizini granice s državom članicom, Istražno tijelo dogovara s istražnim tijelom druge države članice Europske unije koje će od njih provesti istraživanje ili dogovaraju međusobnu suradnju.



(2) Odredbe iz stavka 1. ovoga članka primjenjuju se i na države koje nisu države članice Europske unije, pri čemu se primjenjuju odredbe međunarodnih sporazuma o graničnom željezničkom prometu između Republike Hrvatske i susjednih država.

(3) Istražno tijelo druge države članice Europske unije u slučaju iz stavka 1. ovoga članka može sudjelovati u istraživanju i u potpunosti koristiti njegove rezultate.

(4) Istražno tijelo poziva na sudjelovanje u istraživanju istražno tijelo druge države članice Europske unije, u slučaju kada je željeznički prijevoznik sudionik nesreće ili incidenata ima poslovni nastan i dozvolu za obavljanje usluga u željezničkom prijevozu u dotičnoj državi članici.

(5) Istražno tijelo može i u drugim slučajevima provoditi istraživanje u suradnji s istražnim tijelima ostalih država Europske unije.

### **Izvješća**

#### **Članak 115.**

(1) Istražno tijelo sastavlja izvješće o nesreći ili incidentu primjereno vrsti i ozbiljnosti nesreće ili incidenata te zaključcima istraživanja.

(2) U izvješću se navode ciljevi istraživanja iz stavka 1. ovoga članka, a po potrebi i sigurnosne preporuke.

(3) Istražno tijelo javno objavljuje konačno izvješće u najkraćem mogućem vremenu, u pravilu najkasnije u roku 12 mjeseci nakon nesreće ili incidenata.

(4) Izvješće mora što je moguće više slijediti strukturu iz Priloga 7. ovoga Zakona.

(5) Konačno izvješće, zajedno sa sigurnosnim preporukama, dostavlja se zainteresiranim strankama iz članka 113. stavka 6. ovoga Zakona, kao i zainteresiranim tijelima i strankama iz ostalih država članica Europske unije.

(6) Istražno tijelo svake godine, najkasnije do 30. rujna, javno objavljuje godišnje izvješće o provedenim istraživanjima za prethodnu godinu, danim sigurnosnim preporukama i mjerama koje su poduzete na osnovu prethodno danih sigurnosnih preporuka.

(7) Istražno tijelo konačno izvješće i godišnje izvješće iz stavka 6. ovoga članka dostavlja Europskoj agenciji za željeznice.

### **Obavijest o pokretanju istraživanja**

#### **Članak 116.**

(1) Istražno tijelo obavješćuje Europsku agenciju za željeznice o pokretanju istraživanja u roku tjedan dana od dana donošenja odluke o pokretanju istraživanja.

(2) Obavijest mora sadržavati dan, vrijeme i mjesto događaja, vrstu događaja, broj poginulih i ozlijeđenih osoba, te materijalnu štetu.

## **Međunarodna suradnja istražnih tijela**

### **Članak 117.**

(1) Istražno tijelo može, prema potrebi, zatražiti pomoć istražnih tijela država članica Europske unije ili od Europske agencije za željeznice kako bi pribavilo stručna znanja ili provelo tehničke preglede, analize ili vrednovanja.

(2) Istražno tijelo provodi aktivnu razmjenu stajališta i iskustava s istražnim tijelima država članica Europske unije u svrhu razvoja zajedničkih metoda istraživanja, utvrđivanja zajedničkih načela za donošenje sigurnosnih preporuka i prilagođavanja tehničkom i znanstvenom napretku.

### **Sigurnosne preporuke**

### **Članak 118.**

(1) Istražno tijelo u svrhu ostvarivanja ciljeva istraživanja iz članka 111. stavka 1. ovoga Zakona daje sigurnosne preporuke.

(2) Sigurnosne preporuke upućuju se Agenciji, a po potrebi i ostalim nadležnim tijelima Republike Hrvatske i državama članica Europske unije.

(3) Agencija i druga nadležna tijela moraju uzeti u obzir sigurnosne preporuke i po potrebi djelovati u skladu s njima.

(4) Sigurnosna preporuka ne smije ni u kom slučaju pretpostaviti krivnju ili odgovornost za nesreću ili incident.

(5) Agencija i druga nadležna tijela Republike Hrvatske i ostalih država članica Europske unije, kojima su upućene preporuke, najmanje jednom godišnje izvještavaju Istražno tijelo o mjerama koje su poduzeli ili planiraju poduzeti u vezi sigurnosne preporuke.

### **Obveze upravitelja infrastrukture i željezničkog prijevoznika**

### **Članak 119.**

(1) U slučaju prekida odvijanja željezničkog prometa zbog nesreće ili incidenta, upravitelj infrastrukture i po potrebi željeznički prijevoznik moraju u što kraćem roku poduzeti mjere za ponovnu uspostavu odvijanja redovnog željezničkog prometa.

(2) Upravitelj infrastrukture i željeznički prijevoznik moraju, u okviru sustava upravljanja sigurnošću, uspostaviti postupke kojima se osigurava da se nesreće, incidenti, izbjegnute nesreće i ostale opasne pojave prijavljuju, istražuju i analiziraju, te da se poduzimaju potrebne mjere za njihovo sprječavanje.

(3) Neovisno o istraživanju koje provodi Istražno tijelo, u slučaju nesreće ili incidenta koja uključuje upravitelja infrastrukture i najmanje jednog željezničkog prijevoznika, svi sudionici nesreće ili incidenta, uključujući subjekte nadležne za održavanje vozila,

sporazumno će odmah po saznanju o nastanku nesreće ili incidenta odrediti zajedničko istražno povjerenstvo i predsjednika tog povjerenstva.

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

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

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

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

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

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

## **XVII. UNUTARNJI RED I ZAŠTITA ŽELJEZNIČKE INFRASTRUKTURE I VOZILA**

### **Unutarnji red**

#### **Članak 120.**

(1) Zabranjen je neovlašten pristup i kretanje željezničkom infrastrukturom, neovlašten pristup i kretanje u vozilima, te svako ugrožavanje sigurnosti željezničkog sustava.

(2) U pružnom pojasu dozvoljen je pristup i kretanje fizičkih osoba i cestovnih vozila samo na mjestima koja odredi upravitelj infrastrukture.

(3) Na mjestima predviđenim za pristup i kretanje u pružnom pojasu i u vlakovima obvezno je za sve osobe pridržavanje unutarnjega reda.

(4) Sve fizičke osobe koje prema prirodi posla samostalno obavljaju poslove unutar pružnog pojasa (projektanti, šefovi radilišta, nadzorni inženjeri i ostali) moraju biti stručno osposobljene za obavljanje poslova na siguran način u normalnim, otežanim i izvanrednim situacijama te načinu postupanja i obavljanja određenih radnji na željezničkim objektima.

(5) Program stručnog osposobljavanja, uključujući provjeru stručnog znanja i sposobnost primjene toga znanja u praksi, iz stavka 4. ovoga članka propisuje upravitelj infrastrukture uz suglasnost Agencije.

(6) Ovlaštene službene osobe ministarstva nadležnoga za unutarnje poslove na zahtjev radnika upravitelja infrastrukture ili željezničkog prijevoznika, u skladu s važećim propisima pružit će potrebnu pomoć u održavanju unutarnjega reda.

(7) Upravitelj infrastrukture odgovoran je za održavanje unutarnjeg reda u pružnom pojasu, a željeznički prijevoznik za održavanje unutarnjeg reda u vlakovima.

(8) Radnici ovlaštteni za provedbu unutarnjega reda moraju imati propisanu iskaznicu.

(9) Radnici iz stavka 8. ovoga članka, uz predočenje iskaznice, imaju pravo zatražiti na uvid osobnu iskaznicu od osoba koje se ne pridržavaju unutarnjega reda.

(10) Odredbe o unutarnjem redu željezničkog sustava, način i ovlasti radnika za provedbu unutarnjeg reda, obrazac iskaznice i vođenje evidencije o iskaznicama propisuju se pravilnikom koji donosi ministar.

(11) Radnici ovlaštteni za provedbu unutarnjega reda, u skladu s propisom iz stavka 10. ovoga članka, mogu podnijeti zahtjev za pokretanje prekršajnoga postupka protiv prekršitelja unutarnjega reda.

### **Zaštita željezničke infrastrukture i vozila**

#### **Članak 121.**

(1) Zabranjeno je oštećivati željezničku infrastrukturu i vozila, bacati ili stavljati na željezničku prugu bilo kakve predmete i stvari, bacati predmete na vozila ili iz tih vozila, ometati rad zaposlenika upravitelja infrastrukture i željezničkog prijevoznika, ili na koji drugi način ugrožavati ili ometati odvijanje željezničkog prometa.

(2) Uz željezničku prugu, a naročito u blizini željezničkih signala, nije dozvoljena sadnja visokog drveća i nasada, postavljanje znakova, oznaka, izvora obojene ili zasljepljujuće svjetlosti, ili drugih predmeta i naprava koje bojom, oblikom ili svjetlošću smanjuju vidljivost željezničkih signala, ili koje mogu dovesti u zabunu izvršne radnike u vezi značenja signalnih znakova.

(3) Na željezničkoj infrastrukturi, bez prethodne suglasnosti upravitelja infrastrukture, nije dozvoljeno obavljanje bilo kakvih radova.

(4) Upravitelj infrastrukture ovlašten je zahtijevati od vlasnika, odnosno posjednika zemljišta u primjerenom roku uklanjanje drveća, nasada, naprava ili predmeta iz stavka 2. ovoga članka.

(5) Ako vlasnik, odnosno posjednik zemljišta ne postupi u primjerenom roku po zahtjevu upravitelja infrastrukture u slučajevima iz stavka 4. ovoga članka, upravitelj infrastrukture poduzet će potrebne mjere, a vlasnik, odnosno posjednik morat će nastale troškove nadoknaditi upravitelju infrastrukture.

## **XVIII. INSPEKCIJSKI NADZOR**

### **Željeznički inspektori**

#### **Članak 122.**

(1) Inspekcijski nadzor nad provedbom ovoga Zakona i izravno primjenjivim propisima Europske unije, u okviru ovlaštenja koja su im dana, obavljaju ovlaštene osobe Agencije (u daljnjem tekstu: željeznički inspektori).

(2) Željeznički inspektor mora imati:

- sveučilišno ili visoko stručno obrazovanje odgovarajućeg smjera,
- najmanje pet godina radnog iskustva u području koje nadzire,
- položeni stručni ispit za inspektora željezničkog prometa,
- funkcionalno znanje i udovoljavanje drugim posebnim uvjetima propisanim sistematizacijom radnih mjesta.

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

(4) Pojedine poslove vezane za inspekcijski nadzor, za koje je potrebna posebna stručnost, mogu provoditi i druge stručne osobe koje im u okviru svojih ovlasti povjeri Agencija.

(5) Radna mjesta s ovlastima inspekcijskog nadzora i detaljnijim uvjetima koje moraju ispunjavati osobe na tim radnim mjestima utvrđuju se općim aktom Agencije.

#### **Službena iskaznica**

#### **Članak 123.**

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

(2) Izgled i način korištenja službene iskaznice iz stavka 1. ovoga članka propisuju se pravilnikom koji donosi ministar.

(3) Agencija vodi očevidnik izdanih i nevažećih službenih iskaznica željezničkih inspektora.

#### **Ovlasti željezničkog inspektora**

#### **Članak 124.**

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

- a) zabraniti uporabu pojedinog ili više infrastrukturnih podsustava ili njihovih dijelova, te vozila,

- b) zabraniti nepravilno odvijanje željezničkog prometa i upravljanje željezničkim prometom te po potrebi odrediti privremene mjere sigurnosti,
- c) zabraniti radove koji se izvode na infrastrukturnim podsustavima ili u zaštitnom pružnom pojasu,
- d) zabraniti rad izvršnom radniku ili strojovođi, odnosno zahtijevati njegovo udaljšavanje s radnog mjesta,
- e) zabraniti radnje kojima bi se mogla ugroziti sigurnost željezničkog sustava,
- f) narediti uklanjanje nepravilnosti i nedostataka u odvijanju željezničkog prometa i po potrebi odrediti privremene mjere sigurnosti,
- g) narediti uklanjanje građevina, vodova i ostalih objekata sagrađenih suprotno odredbama članka 70. i članka 71. ovoga Zakona,
- h) nadzirati održavanje infrastrukturnih podsustava ili njihovih dijelova i narediti prestanak nepravilnog održavanja, odnosno u nedostatku održavanja narediti početak pravilnog održavanja,
- i) nadzirati održavanje vozila i narediti prestanak nepravilnog održavanja vozila,
- j) narediti provedbu ispitivanja s ciljem utvrđivanja je li izvršni radnik pod utjecajem bilo kojih sredstava koja bi mogla utjecati na njegovu koncentraciju, pozornost ili ponašanje, a naročito provjeravati prisutnost alkohola, droga ili psihotropnih tvari u organizmu,
- k) zatražiti pisano izvješće nadzirane osobe o poduzetim mjerama naređenim u inspekcijskom nadzoru,
- l) nakon obavljanja inspekcijskog nadzora zatražiti izvršenje pojedine radnje radi potpunog utvrđivanja činjeničnog stanja i odrediti rok za izvršenje te radnje,
- m) privremeno oduzeti dokumentaciju i predmete koji u sudskom postupku mogu poslužiti kao dokaz i o tome izdati potvrdu s točnim podacima o oduzetoj dokumentaciji i predmetima,
- n) uzimati izjave od odgovornih osoba, kao i od drugih osoba nazočnih inspekcijskom nadzoru, radi pribavljanja dokaza o činjenicama koje se ne mogu izravno utvrditi,
- o) poduzimati i druge mjere u skladu s ovim Zakonom i izravno primjenjivim propisima Europske unije.

(2) Željeznički inspektor mora s podacima za koje nadzirana osoba dokaže da su poslovna tajna postupati sukladno određenim uvjetima za njihovo čuvanje.

### **Obveze nadziranih osoba**

#### **Članak 125.**

(1) U postupku inspekcijskog nadzora željeznički prijevoznik i upravitelj infrastrukture te druge pravne i fizičke osobe koje podliježu inspekcijskom nadzoru prema ovom Zakonu, moraju željezničkom inspektorom omogućiti i osigurati nesmetano obavljanje inspekcijskog nadzora, a naročito:

- a) pregled isprava (osobna iskaznica, putovnica i slično) na temelju kojih željeznički inspektor može utvrditi identitet nadzirane osobe, kao i drugih osoba nazočnih inspekcijskom nadzoru,
- b) pristup i pregled željezničke infrastrukture,
- c) pristup i pregled vozila,
- d) pristup opremi za automatsko bilježenje podataka,
- e) pregled tehničke i druge dokumentacije koja se odnosi na željezničku infrastrukturu i vozila,

- f) provjeru načina odvijanja željezničkog prometa i upravljanja željezničkim prometom,
- g) provjeru načina izvođenja radova na željezničkoj infrastrukturi,
- h) provjeru ovlaštenja i načina obavljanja poslova izvršnih radnika,
- i) pregled dokumentacije koja se odnosi na zdravstvenu sposobnost i stručnu osposobljenost izvršnih radnika,
- j) utvrđivanje činjeničnog stanja na vizualni način (fotografiranje, snimanje kamerom, videozapis i slično),
- k) na pisani zahtjev željezničkog inspektora dostaviti ili pripremiti bez naplate dodatne podatke potrebne za obavljanje inspekcijskog nadzora,
- l) osigurati sve ostale uvjete za nesmetan i potpun inspekcijski nadzor.

(2) Željeznički prijevoznik i upravitelj infrastrukture te druge pravne i fizičke osobe koje podliježu inspekcijskom nadzoru prema ovom Zakonu moraju željezničkom inspektoru osigurati potrebne dozvole za vožnju u vozilima i dozvole (propusnice) koje omogućuju nesmetan pristup svim objektima inspekcijskoga nadzora.

### **Inspekcijski postupak**

#### **Članak 126.**

(1) U obavljanju poslova inspekcijskog nadzora željeznički inspektor je ovlašten u slučajevima povrede odredaba ovoga Zakona i izravno primjenjivih propisa Europske unije, u obliku pisanog rješenja izricati zabrane, naredbe i druge mjere.

(2) U svrhu izricanja zabrana, naredbi i drugih mjera iz stavka 1. ovoga članka željeznički inspektor će po službenoj dužnosti pokrenuti upravni postupak sukladno odredbama propisa kojima se uređuje opći upravni postupak i poduzeti propisane mjere.

(3) U slučaju poduzimanja žurnih mjera radi otklanjanja neposredne opasnosti za sigurnost željezničkog sustava, željeznički inspektor može izreći usmenu zabranu, naredbu i drugu mjeru koja se unosi u zapisnik, o čemu će pismeno rješenje izdati na zahtjev stranke.

(4) Ako tijekom inspekcijskog nadzora željeznički inspektor utvrdi da nije ovlašten izravno postupati, odmah će izvijestiti odgovarajuće nadležno tijelo o uočenim nezakonitostima ili nepravilnostima te zatražiti pokretanje postupka i poduzimanje propisanih mjera u skladu s posebnim propisima.

### **Upravni spor**

#### **Članak 127.**

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

(2) Podnošenje tužbe ne odgađa izvršenje inspekcijskoga rješenja.

## **XIX. PREKRŠAJNE ODREDBE**

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

#### **Članak 128.**

(1) Novčanom kaznom od 100.000,00 do 300.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj:

1. željeznički prijevoznik koji nema potvrdu o sigurnosti i koji obavlja usluge željezničkog prijevoza na području Republike Hrvatske, kao i upravitelj infrastrukture koji je dao pristup željezničkoj infrastrukturi željezničkom prijevozniku koju nema potvrdu o sigurnosti (članak 27. stavak 1.);
2. upravitelj infrastrukture ako za obavljanje djelatnosti upravljanja željezničkom infrastrukturom nema uvjerenje o sigurnosti (članak 30. stavak 1.);
3. upravitelj infrastrukture i željeznički prijevoznik ako strukturni podsustav koristi bez odobrenja za puštanje u uporabu (članak 46. stavak 2. i članak 55. stavak 4.);
4. upravitelj infrastrukture ako željezničku infrastrukturu projektira, gradi, modernizira, obnavlja i održava suprotno odredbama ovoga Zakona (članak 67. stavak 1.);
5. upravitelj infrastrukture i željeznički prijevoznik ako strojovođa kojeg zapošljava samostalno upravlja vlakom za prijevoz putnika ili tereta, uključujući lokomotivom, manevarskom lokomotivom, vozilom za posebne namjene i radnim vlakom bez propisanog ovlaštenja (članak 95. stavak 1.);
6. željeznički prijevoznik, upravitelj infrastrukture ili druga pravna osoba koja ne postupi po zabrani željezničkog inspektora (članak 124. stavak 1. točke a) do e)).

(2) Za prekršaj iz stavka 1. ovoga članka kaznit će se i odgovorna osoba u pravnoj osobi novčanom kaznom od 10.000,00 do 30.000,00 kuna.

(3) Novčanom kaznom od 50.000,00 do 150.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj:

1. pružatelji usluga osposobljavanja strojovođa i izvršnih radnika ako željezničkim prijevoznicima koji podnose zahtjev za izdavanje potvrde o sigurnosti ne omoguće pošten i nediskriminirajući pristup osposobljavanju (članak 33. stavak 1.);
2. pružatelji usluga osposobljavanja ako upravitelju infrastrukture i njegovom osoblju koje obavlja poslove vezane za sigurnost ne omoguće pošten i nediskriminirajući pristup osposobljavanju (članak 33. stavak 2.);
3. željeznički prijevoznik i upravitelj infrastrukture ako ne omogući pošten i nediskriminirajući pristup osposobljavanju ostalim željezničkim prijevoznicima (članak 33. stavak 5.);
4. posjednik vozila ako vozilu prije korištenja nije dodijelio subjekt nadležan za održavanje (članak 64. stavak 1.);
5. subjekt nadležan za održavanje ako ne održava vozila i njegove dijelove na propisan način (članak 64. stavak 5.);
6. pravna osoba ako gradi u pružnom pojasu suprotno odredbama ovoga Zakona (članak 70. stavci 1. i 2.);
7. posjednik industrijskog kolosijeka ako projektira, gradi, modernizira, obnavlja i održava industrijski kolosijek suprotno odredbama ovog Zakona i propisanim tehničkim uvjetima za industrijske kolosijeke (članak 72. stavak 3. i 4.);



8. posjednik vozila ako nije osigurao da je vozilo kojemu je izdano odobrenje za puštanje u uporabu u Republici Hrvatskoj upisano u registar vozila (članak 73. stavak 1.);
9. željeznički prijevoznik i upravitelj infrastrukture ako u skladu sa svojim nadležnostima ne osiguraju i ne omoguće sigurno odvijanje željezničkoga prometa i upravljanje željezničkim prometom u skladu s odredbama ovoga Zakona i izravno primjenjivim propisima Europske unije, naročito s TSI-jem za podsustav „odvijanje i upravljanje prometom“ (članak 76. stavak 1.);
10. željeznički prijevoznik i upravitelj infrastrukture ako se ne pridržavaju voznog reda vlakova i ne osiguraju potrebne uvjete i mjere za njegovu sigurnu provedbu (članak 77. stavak 2.);
11. željeznički prijevoznik ako sastav vlaka, raspored vozila u vlaku i učinkovitost kočenja vlaka nije u skladu s odredbama ovoga Zakona i izravno primjenjivim propisima Europske unije, naročito s TSI-jem za podsustav „odvijanje i upravljanje prometom“ (članak 78. stavak 1.);
12. željeznički prijevoznik ako ne osigura propisanu učinkovitost automatskog kočenja vlaka u skladu s odredbama ovoga Zakona i izravno primjenjivim propisima Europske unije, naročito s TSI-jem za podsustav „odvijanje i upravljanje prometom“ (članak 79. stavak 1.);
13. upravitelj infrastrukture ako željezničku infrastrukturu ne opremi propisanim signalima, signalnim znakovima i signalnim oznakama s jedinstvenim značenjem (članak 80. stavak 1.);
14. željeznički prijevoznik ako ne označi vlak propisanim signalima u skladu s odredbama ovoga Zakona i izravno primjenjivim propisima Europske unije, naročito s TSI-jem za podsustav „odvijanje i upravljanje prometom“ (članak 80. stavak 2.);
15. upravitelj infrastrukture ako svakom vlaku koji prometuje željezničkim prugama ne osigura slobodan vozni put za sigurnu vožnju (članak 81. stavak 2.);
16. upravitelj infrastrukture ako uspostavlja i održava ŽCP i PP suprotno odredbama ovoga Zakona (članak 83. stavak 4.);
17. željeznički prijevoznik i upravitelj infrastrukture ako ne osigura i ne provjeri valjanost dozvola i potvrda strojovođe kojeg zapošljavaju ili čije su usluge ugovorili (članak 103. stavak 1.);
18. željeznički prijevoznik i upravitelj infrastrukture ako ima saznanja ili ga liječnik obavijesti o pogoršanju zdravstvenog stanja strojovođe do te mjere da je njegova sposobnost za upravljanje vlakom postala upitna i odmah ne poduzme potrebne mjere, uključujući provedbu propisanog zdravstvenog pregleda (članak 103. stavak 5.);
19. željeznički prijevoznik i upravitelj infrastrukture ako, ovisno o rezultatima ispitivanja, bez odgađanja ne udalji strojovođu s radnog mjesta (članak 103. stavak 9.);
20. željeznički prijevoznik, upravitelj infrastrukture i druga pravna osoba koja ne postupi po naredbi željezničkog inspektora (članak 124. stavak 1. točke f) do o)).

(4) Za prekršaj iz stavak 3. ovoga članka kaznit će se i odgovorna osoba u pravnoj osobi novčanom kaznom od 5.000,00 do 15.000,00 kuna.

(5) Novčanom kaznom od 25.000,00 do 100.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj:

1. pružatelj usluga osposobljavanja, uključujući željezničkog prijevoznika i upravitelja infrastrukture, ako strojovođama i izvršnim radnicima ne odobri pristup, dostavu i presliku svih isprava koje svjedoče o njihovom obrazovanju, općoj i stručnoj osposobljenosti, te radnom iskustvu (članak 33. stavak 6.);

2. upravitelj infrastrukture ako po isteku vremena trajanja pokusne pružne dionice ne ukloni strukturne podsustave ili njihove dijelove koji su predmet ispitivanja a za koje nije pokrenut postupak izdavanja odobrenja za puštanje u uporabu (članak 54. stavak 3.);
3. podnositelj zahtjeva koji bez posebnog odobrenja Agencije koristi povijesna vozila, vozila s turističkom namjenom, novo proizvedena ili modernizirana vozila koja nisu namijenjena za uporabu na području Republike Hrvatske (članak 62. stavak 1.);
4. upravitelj infrastrukture ako izvodi radove na željezničkoj pruzi suprotno odredbama ovoga Zakona (članak 68.);
5. pravna osoba koja gradi, postavlja ili sadi u zaštitnom pružnom i infrastrukturnom pojasu suprotno odredbama ovoga Zakona (članak 71. stavak 1. i 2.);
6. željeznički prijevoznik i upravitelj infrastrukture ako izvršni radnik kojeg zapošljava nema najmanje 18 godina života i ako ne ispunjava zahtjeve u pogledu zdravstvenih uvjeta i stručne osposobljenosti za samostalno obavljanje poslova (članak 90. stavak 1.);
7. Željeznički prijevoznik i upravitelj infrastrukture ako pri zapošljavanju izvršnog radnika ne uzme u obzir njegovo prethodno stručno osposobljavanje, obrazovanje i radno iskustvo (članak 90. stavak 2.);
8. željeznički prijevoznik i upravitelj infrastrukture ako se ne pridržava odredbi ovoga Zakona koje se odnose na radno vrijeme izvršnog radnika (članak 94. stavci 1., 2. i 3.);
9. željeznički prijevoznik i upravitelj infrastrukture ako ne uspostavi sustav nadzora strojovođa (članak 103. stavak 2.);
10. željeznički prijevoznici i upravitelji infrastrukture ako odmah ne poduzmu potrebne mjere ako rezultati nadzora dovedu u pitanje radnu sposobnost strojovođe i nastavak važenja njegove dozvole ili potvrde (članak 103. stavak 3.);
11. upravitelj infrastrukture i željeznički prijevoznik ako u slučaju prekida željezničkog prometa zbog nesreće ili incidenta ne poduzmu mjere za ponovnu uspostavu redovnog željezničkog prometa (članak 119. stavak 1.);
12. željeznički prijevoznik i upravitelj infrastrukture ako ne održava unutarnji red u skladu s odredbama ovoga Zakona (članak 120. stavak 7.);
13. pravna osoba ako ne poštuje odredbe o zaštiti željezničke infrastrukture i vozila (članak 121.).

(6) Za prekršaj iz stavka 5. ovoga članka kaznit će se i odgovorna osoba u pravnoj osobi novčanom kaznom od 2.500,00 do 10.000,00 kuna.

(7) Novčanom kaznom od 1.000,00 do 5.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj:

1. ispitivači ako ne osiguraju pošten i nediskriminirajući pristup ispitivanju i dobivanje potvrda o osposobljenosti (članak 33. stavak 3.);
2. fizička osoba ako gradi u pružnom pojasu suprotno odredbama ovoga Zakona (članak 70. stavci 1. i 2.);
3. fizička osoba koja gradi, postavlja ili sadi u zaštitnom pružnom pojasu suprotno odredbama ovoga Zakona (članak 71. stavak 1.);
4. strojovođa ako ne upravlja vlakom u skladu s voznim redom vlaka, signalnim znakovima, signalnim oznakama i posebnim nalogima koji se na taj vlak odnose, te ako prekorači brzinu vlaka određenu voznim redom ili na drugi propisani način (članak 81. stavak 4.);
5. fizička osoba koja prelazi željezničku prugu suprotno odredbama ovoga Zakona (članak 83. stavak 1.);

6. izvršni radnik, uključujući strojovođu, ako je pod utjecajem bilo kojih sredstava koja bi mogla utjecati na njegovu koncentraciju, pozornost ili ponašanje (članak 91. stavak 8.);
7. strojovođa ako neovlašteno, naročito bez valjane dozvole i potvrde, upravlja vlakom za prijevoz putnika ili tereta, uključujući lokomotivom, manevarskom lokomotivom, vozilom za posebne namjene i radnim vlakom (članak 95. stavak 1.);
8. fizička osoba koja neovlašteno umnožava dozvole (članak 99. stavak 5.);
9. fizička osoba koja neovlašteno pristupa i kreće se u infrastrukturnom pojasu ili se ne pridržava odredaba o unutarnjem redu (članak 120. stavci 1., 2. i 3.);
10. fizička osoba koja prema prirodi posla samostalno obavlja poslove unutar pružnog pojasa i koja nije stručno osposobljena (članak 120. stavak 4.);
11. fizička osoba ako ne poštuje odredbe o zaštiti željezničke infrastrukture i vozila (članak 121.);
12. fizička osoba koja ne postupi po zabrani ili naredbi željezničkog inspektora (članak 124. stavak 1. točke a) do o)).

(8) Uz kaznu za prekršaj iz stavka 7. točke 6. i 7. ovoga članka, izvršnom radniku, uključujući strojovođu, koji počini prekršaj može se izreći i zaštitna mjera zabrane obavljanja poslova izvršnoga radnika u trajanju od tri mjeseca do jedne godine.

### **Prekršaji pravnih i fizičkih osoba čija djelatnost podliježe nadzoru Agencije**

#### **Članak 129.**

(1) Novčanom kaznom od 20.000,00 do 100.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj:

1. upravitelj infrastrukture, željeznički prijevoznik i ostala tijela nad kojima Agencija obavlja nadzor ako na traženje Agencije ne dostave tražene informacije (članak 10. stavak 2.);
2. upravitelj infrastrukture i željeznički prijevoznik ako ne omoguće Agenciji pristup svim odgovarajućim dokumentima i objektima, postrojenjima i opremi (članak 10. stavak 5.);
3. upravitelj infrastrukture i željeznički prijevoznik ako u propisanom roku ne dostave Agenciji izvješće o sigurnosti (članak 26. stavak 1.);
4. upravitelj infrastrukture ako redovito ne dostavlja Agenciji dnevne evidencije o neurednostima u željezničkom prometu (članak 26. stavak 3.);
5. željeznički prijevoznik ako ne obavijesti Agenciju u skladu sa člankom 29. stavkom 3. ovoga Zakona;
6. upravitelj infrastrukture ako ne obavijesti Agenciju u skladu sa člankom 31. stavkom 3. ovoga Zakona;
7. upravitelj infrastrukture i željeznički prijevoznik ako u postupku nadzora sustava upravljanja sigurnošću ne postupi po upozorenjima, naredbama i drugim primjerenim mjerama Agencije (članak 34. stavak 3.);
8. nositelj registracije vozila ako ne obavijesti Agenciju u skladu sa člankom 73. stavkom 5. ovoga Zakona;
9. upravitelj infrastrukture ako ne uspostavlja, vodi, ažurira i javno objavljuje registar željezničke infrastrukture (članak 75. stavak 1.);
10. tijelo koje je izdalo potvrdu ako ne poduzme odgovarajuće mjere i o tome obavijesti Agenciju (članak 106. stavak 2.);
11. željeznički prijevoznik i upravitelj infrastrukture ako ne osigura vođenje i ažuriranje registra potvrda (članak 108. stavak 1).

(2) Za prekršaj iz stavka 1. ovoga članka kaznit će i odgovorna osoba u pravnoj osobi novčanom kaznom od 5.000,00 do 15.000,00 kuna.

(3) Novčanom kaznom od 1.000,00 do 5.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj strojovođa ako o prestanku radnog odnosa ne obavijesti Agenciju (članak 102. stavak 1.).

### **Prekršajni postupak**

#### **Članak 130.**

Prekršajni postupak po prekršajima iz ovoga Zakona vodi se po propisima o prekršajima.

## **XX. PRIJELAZNE I ZAVRŠNE ODREDBE**

### **Postojeća i nova rješenja i odobrenja**

#### **Članak 131.**

(1) Željeznički prijevoznik i upravitelj infrastrukture kojemu je do stupanja na snagu ovoga Zakona izdano rješenje o sigurnosti za obavljanje usluga željezničkog prijevoza i rješenja o sigurnosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom, nastavljaju s radom, uz uvjet da svoje poslovanje moraju uskladiti s odredbama ovoga Zakona i podnijeti zahtjev za izdavanje potvrde o sigurnosti i uvjerenja o sigurnosti najkasnije do 1. srpnja 2014. godine.

(2) Upravitelj infrastrukture u morskim lukama, u lukama unutarnjih voda i u robnim terminalima mora svoje poslovanje uskladiti s odredbama ovoga Zakona i podnijeti zahtjev za izdavanje uvjerenja o sigurnosti najkasnije do 1. srpnja 2015. godine.

(3) Postojeća odobrenja za početak rada infrastrukturnih podsustava i odobrenja za uporabu vozila, uključujući odobrenja izdana u skladu s međunarodnim sporazumima, naročito u skladu s odredbama RIC-a (*Regolamento Internazionale Carrozze*) i RIV-a (*Regolamento Internazionale Veicoli*), izdana u skladu s propisima koja su važila prije stupanja na snagu ovoga Zakona, ostaju na snazi.

### **Započeti postupci**

#### **Članak 132.**

Postupci započeti prema odredbama Zakona o sigurnosti u željezničkom prometu (Narodne novine, br. 40/2007 i 61/2011) i Zakona o Agenciji za sigurnost željezničkog prometa (Narodne novine, broj 120/2008) do dana stupanja na snagu ovoga Zakona dovršit će se prema odredbama tih propisa.

### **Privremena izuzeća**

#### **Članak 133.**

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

- L214 Rijeka Brajdica – Rijeka;
- M601 Vinkovci – Vukovar-Borovo naselje – Vukovar, dionica Vukovar-Borovo naselje – Vukovar.

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

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

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

## **Vozila**

### **Članak 134.**

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

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

## **Strojovođe**

### **Članak 135.**

(1) Odredbe ovoga Zakona o izdavanju dozvola i potvrda strojovođama primjenjuju se na izdavanje svih novih dozvola i potvrda od 29. listopada 2013. godine.

(2) Strojovođe koje steknu pravo na upravljanje vučnim vozilom po postojećim propisima do 29. listopada 2013. godine mogu nastaviti obavljati svoju profesionalnu djelatnost najkasnije do 29. listopada 2018. godine.

(3) Od 29. listopada 2018. godine svi strojovođe moraju imati dozvole i potvrde izdane u skladu s odredbama ovoga Zakona.

(4) Pri izdavanju dozvola i potvrda strojovođama koji su stekli pravo na upravljanje vučnim vozilom u skladu s propisima koji su na snazi do 29. listopada 2013. godine (postojeća odobrenja), uzima se u obzir prethodno stečena stručna osposobljenost, pri čemu

tijelo nadležno za izdavanje može iz opravdanih razloga zahtijevati polaganje dodatnih ispita i/ili dodatnu obuku pri izdavanju dozvole ili potvrde u skladu s ovim Zakonom.

(5) Izdavanje novih dozvola i potvrda ne smije prouzročiti neopravdana administrativna ili financijska opterećenja.

### **Inspekcijski nadzor**

#### **Članak 136.**

(1) Djelatnost iz članka 9. stavka 3. točke h) i članka 122. stavka 1. ovoga Zakona Agencija počinje obavljati 1. srpnja 2014. godine, a do tada poslove inspekcijskog nadzora nad provedbom ovoga Zakona obavlja inspekcija sigurnosti željezničkoga prometa Ministarstva.

(2) Ministar će u roku do 1. lipnja 2014. godine donijeti akt kojim će utvrditi koja sredstva i oprema koju upotrebljava inspekcija sigurnosti željezničkoga prometa Ministarstva postaje imovina Agencije.

(3) Upravno vijeće Agencije donijet će opći akt iz članka 122. stavak 5. ovoga Zakona do 1. svibnja 2014. godine.

(4) Ministar će u suradnji s predsjednikom Upravnog vijeća Agencije aktom iz stavka 2. ovoga članka odrediti koji službenici Ministarstva, koji obavljaju poslove što prema odredbama ovoga Zakona ulaze u nadležnost Agencije, postaju od 1. srpnja 2014. godine zaposlenici Agencije, te koja dokumentacija i arhiva Ministarstva postaje dokumentacija i arhiva Agencije.

(5) Danom stupanja na snagu ovoga Zakona željeznički inspektori nastavljaju obavljati poslove na kojima su zatečeni u trenutku stupanja na snagu ovoga Zakona, te zadržavaju sva stečena prava iz državne službe, odnosno stečena prava iz radnog odnosa, do sklapanja ugovora o radu u skladu s općim aktom Agencije iz stavka 3. ovoga članka.

### **Agencija**

#### **Članak 137.**

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

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

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

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

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

### **Imenovano tijelo**

#### **Članak 138.**

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

### **Provedbeni propisi**

#### **Članak 139.**

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

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

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

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

(5) Do stupanja na snagu pravilnika iz stavka 3. ovoga članka, ostaju na snazi i odgovarajuće se primjenjuju podzakonski propisi doneseni na temelju Zakona o sigurnosti u željezničkom prometu (Narodne novine, br. 40/2007 i 61/2011) i podzakonski propisi doneseni na temelju Zakona o agenciji za sigurnost željezničkog prometa (Narodne novine, broj 120/2008), osim odredbi koje su suprotne odredbama ovoga Zakona, odredbama propisa kojim se uređuje željeznica i izravno primjenjivim propisima Europske unije.

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

- Pravilnik o posebnim zdravstvenim uvjetima kojima moraju udovoljavati željeznički radnici koji neposredno sudjeluju u obavljanju željezničkog prometa (Zakon o

- preuzimanju zakona iz oblasti prometa i veza koji se u Republici Hrvatskoj primjenjuju kao republički zakoni, Narodne novine, broj 53/91),
- Pravilnik o načinu i postupku utvrđivanja prisutnosti alkohola u organizmu djelatnika koji neposredno sudjeluju u obavljanju željezničkog prometa (Narodne novine, broj 98/2003).

### **Prestanak važenja propisa**

#### **Članak 140.**

Danom stupanja na snagu ovoga Zakona prestaju važiti:

- Zakon o sigurnosti u željezničkom prometu (Narodne novine, br. 40/2007 i 61/2011);
- Zakon o Agenciji za sigurnost željezničkog prometa (Narodne novine, broj 120/2008);
- Pravilnik o izvanrednim događajima u željezničkom prometu (Narodne novine, broj 64/2009);
- Pravilnik o primjeni hrvatskih normi pri projektiranju, građenju, prepravkama i održavanju željezničkih pruga i željezničkih vozila (Narodne novine, broj 12/97).

### **Prilozi**

#### **Članak 141.**

Prilozi 1. do 7. sastavni su dio ovoga Zakona.

### **Stupanje na snagu**

#### **Članak 142.**

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



## **Prilog 1. PODSUSTAVI**

### **1. POPIS PODSUSTAVA**

U smislu ovoga Zakona željeznički sustav dijeli se na sljedeće podsustave:

(a) strukturni podsustavi:

- građevinski podsustav,
- elektroenergetski podsustav,
- prometno-upravljački i signalno-sigurnosni podsustav na pruzi,
- prometno-upravljački i signalno-sigurnosni podsustav na vozilu,
- vozila;

(b) funkcionalni podsustavi:

- odvijanje i upravljanje prometom,
- održavanje,
- telematske aplikacije za putnički i teretni promet.

U smislu ovoga Zakona infrastrukturni podsustavi uključuju:

- građevinski podsustav,
- elektroenergetski podsustav,
- prometno-upravljački i signalno-sigurnosni podsustav na pruzi.

### **2. OPIS PODSUSTAVA**

Ne dovodeći u pitanje odredbe propisa Europske unije, podsustavi se sastoje od:

#### **2.1. Građevinski podsustav**

Kolosijeci, skretnice, građevinske konstrukcije (mostovi, tuneli itd.), pripadajuća infrastruktura u kolodvorima (peroni, područja pristupa, uključujući poštivanje potreba osoba smanjene pokretljivosti itd.), sigurnosna i zaštitna oprema.

#### **2.2. Elektroenergetski podsustav**

Sustav napajanja električnom energijom, uključujući kontaktnu mrežu i dio sustava za mjerenje potrošnje električne energije ugrađen na pruzi.

#### **2.3. Prometno-upravljački i signalno-sigurnosni podsustav na pruzi**

Sva pružna oprema koja je potrebna radi osiguranja sigurnosti, upravljanja i nadzora vožnje vlakova kojima je odobreno prometovanje na mreži.

#### **2.4. Prometno-upravljački i signalno-sigurnosni podsustav na vozilu**

Sva oprema ugrađena na vozilu koja je potrebna za osiguranje sigurnosti, upravljanja i nadzora vožnje vlakova kojima je odobreno prometovanje na mreži.

#### **2.5. Odvijanje i upravljanje prometom**

Postupci i pripadajuća oprema koja omogućuje usklađen rad različitih strukturnih podsustava kako pri uobičajenom radu, tako i pri radu u otežanim uvjetima, uključujući naročito sastav i vožnju vlaka, te planiranje i upravljanje prometom.

Stručna osposobljenost za obavljanje usluga međunarodnog prijevoza.

#### **2.6. Telematske aplikacije**

U skladu s Prilogom 4. ovoga Zakona taj se podsustav sastoji od dva dijela:

- a) aplikacije za putnički promet, uključujući sustave davanja informacija putnicima prije i tijekom putovanja, sustavi rezervacija i plaćanja, postupanje s prtljagom i presjedanje između vlakova i povezivanje s drugim vrstama prijevoza;
- b) aplikacije za teretni promet, uključujući informacijske sustave (nadzor tereta i vlakova u realnom vremenu), sustavi za ranžiranje i sastavljanje vlakova, sustavi rezervacije, plaćanja i

fakturiranja, povezivanje s ostalim vrstama prijevoza i izrada pratećih dokumenata u elektroničkom obliku.

### **2.7. Vozila**

Konstrukcija, sustav upravljanja i nadzora za svu opremu na vlaku, oduzimači struje, vučna oprema i pretvarači, oprema za mjerenje potrošnje električne energije na vozilu, kočna oprema, kvačila i vlačna oprema, osovinski sklop (okretna postolja, osovine itd.) i ovjes, vrata, sučelja čovjek/stroj (strojovođa, osoblje u vlaku i putnici, uključujući potrebe osoba smanjene pokretljivosti), pasivna ili aktivna sigurnosna oprema i pomagala koja osiguravaju zdravlje putnika i osoblja u vlaku.

### **2.8. Održavanje**

Postupci, pripadajuća oprema, logistički centri za održavanje i rezerve koji provode obvezno korektivno i preventivno održavanje kako bi se osigurala interoperabilnost željezničkog sustava i potrebna učinkovitost.

## **Prilog 2. OSNOVNI ZAHTEVI**

### **1. OPĆENITO**

#### **1.1. Sigurnost**

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

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

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

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

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

#### **1.2. Pouzdanost i dostupnost**

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

#### **1.3. Zaštita zdravlja**

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

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

#### **1.4. Zaštita okoliša**

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

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

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

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

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

### **1.5. Tehnička kompatibilnost**

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

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

### **1.6. Pristupačnost**

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

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

## **2. ZAHTJEVI SVOJSTVENI POJEDINOM PODSUSTAVU**

### **2.1. Građevinski podsustav**

#### **2.1.1. Sigurnost**

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

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

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

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

#### **2.1.2. Pristupačnost**

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

### **2.2. Elektroenergetski podsustav**

#### **2.2.1. Sigurnost**

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

#### **2.2.2. Zaštita okoliša**

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

### 2.2.3. Tehnička kompatibilnost

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

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

## 2.3. Prometno-upravljački i signalno-sigurnosni podsustav

### 2.3.1. Sigurnost

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

### 2.3.2. Tehnička kompatibilnost

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

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

## 2.4. Vozila

### 2.4.1. Sigurnost

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

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

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

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

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

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

Moraju postojati izlazi u slučaju opasnosti koji moraju biti označeni.

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

Na vlakovima je obavezan sustav rasvjete u slučaju opasnosti zadovoljavajuće jačine i trajanja.

Vlakovi se moraju opremiti sustavom javnog razglasa, koji omogućuje komunikaciju osoblja vlaka s putnicima.

### 2.4.2. Pouzdanost i dostupnost

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

### 2.4.3. Tehnička kompatibilnost

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

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

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

#### 2.4.4. Nadzor

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

#### 2.4.5. Pristupačnost

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

### 2.5. Održavanje

#### 2.5.1. Zdravlje i sigurnost

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

#### 2.5.2. Zaštita okoliša

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

#### 2.5.3. Tehnička kompatibilnost

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

### 2.6. Odvijanje i upravljanje prometom

#### 2.6.1. Sigurnost

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

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

#### 2.6.2. Pouzdanosti dostupnost

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

#### 2.6.3. Tehnička kompatibilnost

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

#### 2.6.4. Pristupačnost

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

### 2.7. Telematske aplikacije za teretni i putnički promet

#### 2.7.1. Tehnička kompatibilnost

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

Potrebno je poduzeti mjere radi osiguranja:

- da se baze podataka, programska podrška i protokoli prijenosa podataka izrađuju tako da omogućuju mnogostruku razmjenu podataka među različitim aplikacijama i različitim prijevoznicima, osim povjerljivih poslovnih podataka
- jednostavnog pristupa informacijama za korisnike.

#### 2.7.2. Pouzdanost i dostupnost

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

### 2.7.3. Zdravlje

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

### 2.7.4. Sigurnost

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

### 2.7.5. Pristupačnost

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

## **Prilog 3. ZAJEDNIČKI SIGURNOSNI POKAZATELJI**

**1. Pokazatelji koji se odnose na nesreće** 1.1. Ukupan i relativan broj (prema vlak-kilometrima) značajnih nesreća i podjela na sljedeće vrste nesreća:

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

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

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

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

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

### **2. Pokazatelji koji se odnose na opasne tvari**

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

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

### **3. Pokazatelji koji se odnose na samoubojstva**

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

### **4. Pokazatelji koji se odnose na pretkazivače nesreća**

Ukupan i relativan broj (prema vlak-kilometrima):

- puknuća tračnica,
- deformacija kolosijeka,
- ispad signalizacije u nesigurno stanje,

- prolaza pored signala koji zabranjuju daljnju vožnju,
- slomljenih kotača i osovina na vozilima u prometu.

Potrebno je izvijestiti o svim pretkazivačima nesreća, kako o onima koji za posljedicu imaju nesreću, tako i o onima koji ju nemaju. O pretkazivačima koji za posljedicu imaju nesreću izvještava se u skladu sa pokazateljima za pretkazivače; o nesrećama koje su se dogodile, ako su značajne, izvještava se u skladu sa pokazateljima za nesreće iz točke 1.

### **5. Pokazatelji za izračunavanje gospodarskog učinka nesreća**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

b) pasivni (nezaštićeni) željezničko-cestovni prijelazi.

### **7. Pokazatelji koji se odnose na upravljanje sigurnošću**

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

## **Dodatak Prilogu 3.**

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

#### **1. Pokazatelji koji se odnose na nesreće**

- 1.1. „Značajna nesreća“ je svaka nesreća u kojoj je uključeno najmanje jedno vozilo u pokretu, a koja za posljedicu ima najmanje jednu smrtno stradalu ili teško ozlijeđenu osobu, ili veliku štetu na vozilima, pruži ili drugim postrojenjima ili okolišu, ili veće smetnje u prometu. Nesreće u radionicama, skladištima i spremištima su isključene.
- 1.2. „Velika šteta na vozilima, pruži, drugim postrojenjima ili okolišu“ je šteta koja odgovara iznosu od 150.000,00 eura ili većem.

- 1.3. „Veće smetnje u prometu“ su obustavljanje usluga prijevoza vlakom na glavnoj željezničkoj pruzi u trajanju od šest sati ili dulje.
  - 1.4. „Vlak“ je jedno ili više željezničkih vozila koje vuče jedna ili više lokomotiva ili jedan ili više vučnih vozila ili jedno vučno vozilo koje vozi samo, koji prometuje pod određenim brojem ili pod posebnom oznakom od početnog do krajnjeg službenog mjesta. Lokomotiva koja vozi sama, smatra se vlakom.
  - 1.5. „Sudar vlaka, uključujući sudare s preprekama unutar slobodnog profila“ je sudar vlaka prednjim dijelom s prednjim ili stražnjim dijelom drugog vlaka ili bočni sudar između dijelova vlakova, ili sudar s:
    - manevarskim vozilima,
    - objektima koji su pričvršćeni ili se privremeno nalaze na pruzi ili u njezinoj blizini (osim na željezničko-cestovnim prijelazima, ako ih je tijekom prelaženja izgubilo vozilo ili korisnik prijelaza).
  - 1.6. „Iskliznuće vlaka“ je svaki slučaj gdje najmanje jedan kotač vlaka ispadne s tračnice.
  - 1.7. „Nesreće na željezničko-cestovnim prijelazima“ su nesreće na željezničko-cestovnim prijelazima u koje je uključeno najmanje jedno vozilo te jedno ili više vozila koje prelaze preko prijelaza, drugi korisnici prijelaza, kao što su pješaci, ili drugi objekti koji se privremeno nalaze na pruzi ili u njezinoj blizini, a koje su izgubila vozila/korisnici tijekom prelaženja preko prijelaza.
  - 1.8. „Nesreće osoba koje su prouzročila vozila u pokretu“ su nesreće koje dožive jedna ili više osoba kada ih udari vozilo ili predmet koji je pričvršćen na vozilo ili se s njega otkao. Uključene su osobe koje su pale sa željezničkih vozila, kao i osobe koje su pale ili su ih udarili nepričvršćeni predmeti tijekom putovanja u vozilima.
  - 1.9. „Požari na vozilima“ su požari i eksplozije u vozilima (uključujući i njihov teret) tijekom vožnje između odlaznog kolodvora do odredišta, uključujući i razdoblja stajanja na odlaznom kolodvoru, odredištu ili međustajalištima, kao i tijekom ranžiranja.
  - 1.10. „Ostale vrste nesreća“ su sve nesreće osim već navedenih (sudari vlakova, iskliznuća vlakova, nesreće na željezničko-cestovnim prijelazima, nesreće koje dožive osobe koje uzrokuju vozila u pokretu i požari na vozilima).
  - 1.11. „Putnik“ je svaka osoba koja putuje željeznicom, osim članova osoblja vlaka. U svrhu statističkih podataka o nesrećama, tu su uključeni i putnici koji se pokušavaju ukrcati na vlak ili iskrcati s vlaka koji je u pokretu.
  - 1.12. „Zaposlenici (uključeno je osoblje ugovaratelja te samozaposleni ugovaratelji)“ su sve osobe čiji je posao povezan sa željeznicom i koje se u trenutku nesreće nalaze na radnom mjestu. To uključuje osoblje vlaka i osobe čiji je posao povezan sa vozilima i postrojenjima infrastrukture.
  - 1.13. „Korisnici željezničko-cestovnih prijelaza“ su sve osobe koje koriste prijelaz radi prelaženja željezničke pruge bilo kojim prijevoznim sredstvom ili pješice.
  - 1.14. Neovlaštene osobe na objektima željeznice su sve osobe koje se nalaze na objektima željeznice gdje je nazočnost zabranjena, osim korisnika željezničko-cestovnih prijelaza.
  - 1.15. „Ostale (treće osobe)“ su sve osobe koje nisu definirane kao „putnici“, „zaposlenici, uključujući osoblje ugovaratelja“, „korisnici željezničko-cestovnog prijelaza“ ili Neovlaštene osobe na objektima željeznice.
  - 1.16. „Smrtni slučajevi (smrtno stradala osoba)“ je svaka osoba koja je od posljedica nesreće preminula odmah ili u roku 30 dana, osim samoubojstava.
  - 1.17. „Ozljede (teško ozlijeđena osoba)“ je svaka ozlijeđena osoba koja je zbog nesreće boravila u bolnici dulje od 24 sata, osim zbog pokušaja samoubojstva.
- 2. Pokazatelji koji se odnose na opasne tvari**
- 2.1. Nesreća koja uključuje prijevoz opasnih tvari“ je svaka nesreća ili incident koju je potrebno prijaviti u skladu s RID-om /ADR-om, odjeljkom 1.8.5.



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

### **3. Pokazatelji koji se odnose na samoubojstva**

3.1. „Samoubojstvo“ je čin namjernog ozljeđivanja samoga sebe koji za posljedicu ima smrt, kako ga je zabilježilo i razvrstalo nadležno državno tijelo.

### **4. Pokazatelji koji se odnose na pretkazivače nesreća**

4.1. „Puknuće tračnice je tračnica koja je podijeljena na dva ili više dijelova ili svaka tračnica s kojih se odvojio dio metala, a što je prouzročilo slobodan prostor na voznoj površini veći od 50 mm po duljini i veći od 10 mm po dubini.

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

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

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

Nedopušteno kretanje znači prolazak:

- pored svjetlosnog signala u boji ili likovnog signala uz prugu koji upozoravaju na opasnost, pokazuju naredbu STOJ, tamo gdje uređaj za automatsku zaštitu vlaka nije u uporabi,
- pored točke koja znači kraj dopuštenog sigurnog kretanja,
- pored točke koja je priopćena pismenim ili usmenim nalogom za vožnju,
- pored ploče sa znakom obaveznog zaustavljanja (ublaživači udara nisu uključeni) ili ručnih signala.

Slučajevi gdje vozila bez priključenog vučnog vozila ili nezaposjednuti vlak prođu pored signala koji zabranjuje daljnju vožnju nisu uključeni. Nisu uključeni ni slučajevi gdje signal iz bilo kojeg razloga pravovremeno ne ukaže na zabranu daljnje vožnje i time omogući strojovođi da zaustavi vlak prije signala.

Agencija može odvojeno izvještavati o navedena četiri slučaja nedopuštenog kretanja, a mora izvijestiti najmanje o zbirnom pokazatelju koji sadrži podatke o sve četiri stavke.

4.5. „Slomljeni kotači i slomljene osovine su svi lomovi koji utječu na glavne dijelove kotača ili osovine i stvaraju rizik od nesreće (iskliznuće ili sudar).

### **5. Zajedničke metodologije za izračunavanje gospodarskog učinka nesreća**

5.1. Vrijednost sprječavanja stradavanja (VPC - Value of Preventing a Casualty) sastoji se od:

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

2. Izravni i neizravni gospodarski troškovi: procijenjenih vrijednosti troškova koji se sastoje od:

- troškova liječenja i oporavka,
- sudskih troškova, troškova policije, privatnih istraga o sudaru i troškova službe za hitne slučajeve, te administrativnih troškova osiguranja,
- gubitaka u proizvodnji: društvena vrijednost robe i usluga koje je unesrećena osoba mogla proizvesti ili pružiti da se nesreća nije dogodila.

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

Za vrijednost sigurnosti same po sebi, ocjena jesu li raspoložive procjene točne ili ne, temelji se na sljedećim razmatranjima:

- procjene se odnose na sustav za vrednovanje smanjivanja rizika od smrtnosti u sektoru prometa i slijede pristup WTP-a na temelju studija preferencija (Stated-Preference studija),
- korišteni uzorak ispitanika reprezentativno predstavlja populaciju. Uzorak naročito mora odražavati raspodjelu prema dobi/dohotku zajedno s ostalim mjerodavnim društveno gospodarskim/demografskim svojstvima populacije,
- metode za dobivanje vrijednosti WTP-a: anketa mora biti sastavljena tako da su pitanja ispitanicima jasna/razumljiva.

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

- 5.3. „Trošak štete po okoliš“ su troškovi koje moraju pokriti željeznički prijevoznici/upravitelji infrastrukture i koji se procjenjuju na temelju njihovog iskustva, kako bi se oštećeno područje ponovno vratilo u stanje prije željezničke nesreće.
- 5.4. „Trošak materijalne štete na vozilima ili infrastrukturi“ je trošak osiguravanja novih željezničkih vozila ili infrastrukture s jednakom funkcionalnošću i tehničkim parametrima koje su imala ona koja se više ne mogu popraviti, te trošak ponovne uspostave stanja željezničkih vozila ili infrastrukture koji se mogu popraviti u stanje prije nesreće. I jedno i drugo ocjenjuju željeznički prijevoznici/upravitelji infrastrukture na temelju svog iskustva. Također su uključeni i troškovi zakupa željezničkih vozila zbog neraspoloživosti vozila nastale uslijed njihovog oštećenja.
- 5.5. „Trošak kašnjenja kao posljedice nesreća“ je novčana vrijednost kašnjenja koju su pretrpjeli korisnici željezničkog prijevoza (putnici i korisnici prijevoza tereta) kao posljedicu nesreća, a izračunava se prema sljedećem modelu:

VT = novčana vrijednost uštede vremena putovanja

*Vrijednost vremena za putnika u vlaku (po satu):*

$VT_P = [VT \text{ poslovnih putnika}] * [\text{Prosječni postotak poslovnih putnika godišnje}] + [VT \text{ putnika koji ne putuju poslom}] * [\text{Prosječni postotak putnika koji ne putuju poslom godišnje}]$

VT se mjeri u eurima po putniku po satu

*Vrijednost vremena za teretni vlak (po satu):*

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

VT se mjeri u eurima po toni tereta po satu

Prosječni broj tona tereta prevezenog vlakom u jednoj godini = (tonski kilometar) / (vlak-kilometar)

$C_M = \text{trošak jedne minute kašnjenja vlaka:}$

Putnički vlak

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

Prosječan broj putnika po vlaku u jednoj godini = (putnički kilometar) / (vlak-kilometar)

Teretni vlak

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

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

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

Područje primjene modela

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

Kašnjenja se izračunavaju na sljedeći način:

- stvarna kašnjenja na željezničkim prugama na kojima su se dogodile nesreće,

- stvarna kašnjenja ili, ukoliko to nije moguće, procijenjena kašnjenja na ostalim pogodnim prugama.

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

- 6.1. „Automatska zaštita vlaka“ je sustav kojim se provodi poštivanje signala i ograničenja brzine putem nadzora brzine, uključujući automatsko zaustavljanje kod signala.
- 6.2. „Željezničko-cestovni prijelaz“ je svako križanje u razini željezničke pruge i puta, određen od upravitelja infrastrukture i otvoren za javnu ili privatnu uporabu. Prijelazi između perona na kolodvorima su isključeni, kao i prolazi preko kolosijeka koji su namijenjeni isključivo zaposlenicima.
- 6.3. „Put“ je svaka javna ili privatna cesta ili brza cesta, uključujući pješačke i biciklističke staze ili druge putove namijenjene prolasku ljudi, životinja, vozila ili strojeva.
- 6.4. „Aktivan željezničko-cestovni prijelaz“ je željezničko-cestovni prijelaz na kojemu su korisnici prijelaza zaštićeni od ili upozoreni na nailazeći vlak putem aktiviranja naprava, kada prijelaz preko prijelaza nije siguran za korisnika.

Zaštita s uporabom fizičkih naprava:

- branici ili polubranici,
- zaštitne ograde.

Upozorenje uporabom ugrađene opreme na željezničko-cestovnim prijelazima:

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

Aktivni željezničko-cestovni prijelazi razvrstani su kako slijedi:

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

Ti su željezničko-cestovni prijelazi razvrstani kao:

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

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

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

Ti su željezničko-cestovni prijelazi razvrstani kao:

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

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

## **7. Pokazatelji koji se odnose na upravljanje sigurnošću**

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

## **8. Definicije mjernih jedinica**

- 8.1. „Vlak-kilometar“ je mjerna jedinica koja predstavlja kretanje vlaka na udaljenosti od jednog kilometra. Udaljenost koja se koristi je stvarno prijeđena udaljenost, ako je raspoloživo; inače se koristi standardna udaljenost mreže između mjesta polaska i odredišta. U obzir se uzima samo udaljenost na području Republike Hrvatske.
- 8.2. „Putnički kilometar“ je mjerna jedinica koja predstavlja prijevoz jednog putnika željeznicom na udaljenosti od jednog kilometra. U obzir se uzima samo udaljenost na području Republike Hrvatske.
- 8.3. „Kilometar pruge je u kilometrima izmjerena duljina željezničke mreže u Republici Hrvatskoj na koju se primjenjuje ovaj Zakon. Kod željezničkih pruga s više kolosijeka računa se samo udaljenost između mjesta polaska i odredišta.
- 8.4. „Kolosiječni kilometar“ je u kilometrima izmjerena duljina željezničke mreže u Republici Hrvatskoj na koju se primjenjuje ovaj Zakon. Računa se svaki kolosijek željezničke pruge s više kolosijeka.

## **Prilog 4. TRANSEUROPSKI ŽELJEZNIČKI SUSTAV**

### **1. Transeuropski konvencionalni željeznički sustav**

#### **1.1. Mreža**

Mreža transeuropskog konvencionalnog željezničkog sustava je mreža konvencionalnih pruga transeuropske prometne mreže utvrđene u Odluci 661/2010/EU sa svim naknadnim izmjenama.

Ta se mreža može podijeliti na sljedeće kategorije:

- pruge namijenjene putničkom prometu,
- pruge namijenjene mješovitom prometu (prijevoz putnika i tereta),
- pruge posebno projektirane ili nadograđene za teretni promet,
- čvorišta putničkog prometa,
- čvorišta teretnog prometa, uključujući robne terminale,
- pruge koje povezuju gore spomenute pruge.

Ta mreža uključuje sustave za upravljanje prometom, sustave praćenja i navigacije, opremu za obradu podataka i telekomunikacije predviđene za putnički i teretni promet za velike udaljenosti na mreži radi jamčenja sigurnog i usklađenog odvijanja prometa na mreži i učinkovitog upravljanja prometom.

#### **1.2. Vozila**

Transeuropski konvencionalni željeznički sustav uključuje sva vozila koja će vjerojatno obavljati promet čitavom transeuropskom konvencionalnom željezničkom mrežom ili dijelom te mreže, uključujući:

- vlakove s motorima s unutarnjim sagorijevanjem na vlastiti pogon ili električne vlakove,
- vučna vozila s motorima s unutarnjim sagorijevanjem ili električna vučna vozila,
- putničke vagoni,
- teretne vagoni, uključujući vozila namijenjena prijevozu kamiona.

Mobilna oprema za izgradnju i održavanje željezničke infrastrukture može biti uključena.

Svaka od gore spomenutih kategorija može se podijeliti na:

- vozila za međunarodni promet,
- vozila za nacionalni promet.

## **2. Transeuropski željeznički sustav velikih brzina**

### **2.1. Mreža**

Mreža transeuropskog željezničkog sustava velikih brzina je mreža pruga velikih brzina transeuropske prometne mreže utvrđene u Odluci br. 1692/96/EZ.

Pruge velikih brzina uključuju:

- posebno izgrađene pruge za velike brzine opremljene za brzine uglavnom od 250 km/h ili veće,
- posebno nadograđene pruge za velike brzine opremljene za brzine reda od oko 200 km/h,
- posebno nadograđene pruge za velike brzine koje imaju posebna svojstva uslijed topografskih, reljefnih ili urbanističkih ograničenja, na kojima se brzina mora prilagoditi u svakom posebnom slučaju. Ta kategorija također uključuje pruge za međusobno povezivanje mreža pruga velikih brzina i konvencionalnih pruga, pruge u području kolodvora, pristupe terminalima, industrijske kolosijeke, itd. po kojima vozila velikih brzina voze konvencionalnim brzinama.

Ta mreža uključuje sustave za upravljanje prometom, sustave praćenja i navigacije, opremu za obradu podataka i telekomunikacije predviđene za promet na tim prugama radi jamčenja sigurnog i usklađenog prometa mrežom i učinkovitog upravljanja prometom.

### **2.2. Vozila**

Transeuropski željeznički sustav velikih brzina uključuje vozila koja su predviđena za promet:

- brzinom od najmanje 250 km/h na prugama posebno izgrađenim za velike brzine, dok pod odgovarajućim okolnostima mogu omogućavati promet brzinom koja prelazi 300 km/h,
- ili brzinom od oko 200 km/h na prugama iz odjeljka 2.1., tamo gdje su kompatibilna s izvedbom tih pruga.

Pored toga, vozila koja su projektirana za promet najvećom brzinom ispod 200 km/h i koja će vjerojatno obavljati promet na čitavoj transeuropskoj mreži velikih brzina ili jednim njezinim dijelom, ako su kompatibilna s izvedbom te mreže, moraju ispunjavati zahtjeve za sigurno odvijanje prometa na toj mreži. U tom smislu TSI-jevi za konvencionalna vozila također utvrđuju zahtjeve za siguran promet konvencionalnih vozila na mrežama velikih brzina.

## **3. Kompatibilnost željezničkog sustava**

Kakvoća željezničkog prijevoza u Europi ovisi, između ostalog, o odličnoj kompatibilnosti svojstava mreže (u najširem smislu, odnosno nepokretnih postrojenja svih dotičnih podsustava) i svojstava vozila (uključujući pokretne dijelove svih dotičnih podsustava). O toj kompatibilnosti ovise razina učinkovitosti, sigurnost, kakvoća prijevoza i troškovi.

## **4. Proširenje područja primjene**

### **4.1. Potkategorije mreže i vozila**

Područje primjene TSI-ja postupno će se proširiti na čitav željeznički sustav. Radi postizanja troškovne učinkovitosti interoperabilnosti sve kategorije mreže i vozila iz ovoga Priloga po potrebi treba razdijeliti na potkategorije. Ukoliko bude potrebno, funkcionalne i tehničke specifikacije mogu se razlikovati s obzirom na potkategoriju.

### **4.2. Ograničenje troškova**

Pri analizi troškova i koristi predloženih mjera u obzir se uzima, između ostalog i sljedeće:

- trošak predložene mjere,
- koristi proširenja područja primjene interoperabilnosti na određene potkategorije mreža i vozila,
- smanjenje troškova kapitala i davanja zbog ekonomije opsega i boljeg korištenja vozila,
- smanjenje troškova ulaganja te održavanja/operativnih troškova zbog povećane konkurencije među proizvođačima i trgovačkim društvima za održavanje,
- koristi po okoliš, zbog tehničkih poboljšanja željezničkog sustava,
- povećanje sigurnosti prometa.

Pored toga, ova će ocjena ukazati na vjerojatan utjecaj svih uključenih prijevoznika i gospodarskih subjekata.

## **Prilog 5.**

### **POSTUPAK PROVJERE PODSUSTAVA**

#### **1. OPĆA NAČELA**

Provjera podsustava je postupak u kojem se provjerava i potvrđuje da je podsustav:

- projektiran, izgrađen i uspostavljen na način kojim se ispunjavaju osnovni zahtjevi koji se na njega odnose, i
- da se za njega može izdati odobrenje za puštanje u uporabu.

#### **2. POSTUPAK „EZ” PROVJERE**

##### **2.1. Uvod**

„EZ” provjera je postupak u kojem prijavljeno tijelo provjerava i potvrđuje da je podsustav:

- u skladu s relevantnim TSI(-jima),
- u skladu s drugim propisima koje proizlaze iz osnovnih Ugovora Europske unije.

##### **2.2. Dijelovi podsustava i faze**

###### **2.2.1. Privremeni izvještaj o provjeri (ISV – Intermediate Statement of Verification)**

Ukoliko je u TSI-jima utvrđeno ili po potrebi na zahtjev podnositelja zahtjeva, podsustav se može podijeliti na određene dijelove ili provjeravati u određenim fazama postupka provjere.

Privremeni izvještaj o provjeri (ISV) je postupak tijekom kojega prijavljeno tijelo provjerava i potvrđuje određene dijelove podsustava ili određene faze postupka provjere.

Svaki ISV vodi do izdavanja ISV „EZ“ potvrde, koju izdaje prijavljeno tijelo koje je odabrao podnositelj zahtjeva, a koji po potrebi sastavlja ISV „EZ“ izjavu. ISV potvrda i izjava moraju sadržavati uputu na TSI-je u odnosu na koje je ocijenjena sukladnost.

###### **2.2.2. Dijelovi podsustava**

Podnositelj zahtjeva može za svaki dio podnijeti zahtjev za ISV. Svaki se dio provjerava u svakoj fazi kako je opisano u odjeljku 2.2.3.

###### **2.2.3. Faze postupka provjere**

Podsustav ili određeni dijelovi podsustava provjeravaju se u svakoj od sljedećih faza:

- cjelokupnom projektu,
- proizvodnji: izgradnji podsustava, uključujući posebice građevinske radove, proizvodnji, sklapanju sastavnih dijelova, prilagodbi cijelog podsustava,
- konačnom ispitivanju podsustava.

Za fazu projektiranja (uključujući tipsko ispitivanje) i za fazu proizvodnje podnositelj zahtjeva može podnijeti zahtjev za privremenu izjavu o provjeri.

##### **2.3. Potvrda o provjeri**

###### **2.3.1. Prijavljeno tijelo odgovorno za „EZ” provjeru ocjenjuje projekt, izgradnju i konačno**

ispitivanje podsustava, te sastavlja "EZ" potvrdu o provjeri koja je namijenjena podnositelju zahtjeva, koji zatim sastavlja „EZ“ izjavu o provjeri. „EZ“ potvrda o provjeri mora sadržavati uputu na TSI-je u odnosu na koje je ocijenjena sukladnost.

Tamo gdje sukladnost podsustava sa svim relevantnim TSI-jima nije ocijenjena (npr. u slučaju odstupanja, djelomične primjene TSI-ja kod modernizacije ili obnove, prijelaznog razdoblja u TSI-ju ili u specifičnom slučaju), u „EZ“ potvrdi navodi se točna uputa na onaj(-e) TSI(-je ili njihove dijelove čiju sukladnost prijavljeno tijelo nije ispitalo tijekom postupka "EZ" provjere.

2.3.2. Tamo gdje su izdane ISV „EZ“ potvrde, prijavljeno tijelo odgovorno za "EZ" provjeru podsustava uzima u obzir ISV „EZ“ potvrde prije izdavanja „EZ“ potvrde o provjeri, te ono:

- provjerava obuhvaćaju li ISV „EZ“ potvrde relevantne zahtjeve TSI-ja na ispravan način,
- provjerava sve aspekte koje nisu obuhvaćeni ISV „EZ“ potvrdom (potvrdama), te
- provjerava konačno ispitivanje podsustava u cjelini.

## **2.4. Tehnička dokumentacija**

Tehnička dokumentacija priložena "EZ" izjavi o provjeri mora sadržavati sljedeće:

- tehnička svojstva vezana uz projekt, uključujući opće i detaljne nacрте u vezi izvođenja, nacрте električne i hidraulične opreme, nacрте električnih instalacija, opis sustava za obradu podataka i automatiku, upute za uporabu i održavanje, itd., a koje su od važnosti za dotičan podsustav,
- popis interoperabilnih sastavnih dijelova ugrađenih u podsustav,
- preslike „EZ“ izjava o sukladnosti ili prikladnosti za uporabu, koje su propisane za gore navedene sastavne dijelove, po potrebi zajedno s pripadajućim izračunima i preslikom zapisnika o ispitivanju i pregledu koja obavljaju prijavljena tijela na temelju zajedničkih tehničkih specifikacija,
- po potrebi ISV „EZ“ potvrdu o provjeri i u tom slučaju, relevantnu ISV „EZ“ izjavu, koja je priložena „EZ“ potvrdi o provjeri uključujući i rezultat provjere valjanosti izjava koju je provelo prijavljeno tijelo,
- „EZ“ izjavu o provjeri, koju je izdalo i potpisalo tijelo odgovorno za "EZ" provjeru, a kojom se potvrđuje sukladnost podsustava sa zahtjevima mjerodavnih TSI-ja i u kojoj navodi eventualne zadržke zabilježene tijekom izvođenja radova koje nisu povučene; „EZ“ potvrdi o provjeri također valja priložiti izvješća o ispitivanju i inspeksijskim pregledima koja je sastavilo isto tijelo u okviru svojih zadataka, kako je utvrđeno u odjeljcima 2.5.3. i 2.5.4. ovoga Priloga,
- „EZ“ potvrde izdane u skladu s ostalim propisima koji proizlaze iz Ugovora,
- tamo gdje se zahtjeva sigurnosnu integraciju u skladu s Uredbom (EZ) br. 352/2009, podnositelj zahtjeva tehničkoj dokumentaciji prilaže i izvještaj ocjenitelja o zajedničkim sigurnosnim metodama o procjeni rizika.

## **2.5. Praćenje**

2.5.1. Cilj „EZ“ praćenja je za vrijeme izvedbe podsustava osigurati ispunjavanje obveza koje proizlaze iz tehničke dokumentacije.

2.5.2. Prijavljeno tijelo odgovorno za provjeru proizvodnje mora imati stalan pristup gradilištima, proizvodnim radionicama, skladišnim prostorima i po potrebi postrojenjima za montažu i ispitivanje i općenito svim prostorima koje smatra potrebnim za ispunjavanje svojih zadataka. Podnositelj zahtjeva mora prijavljenom tijelu poslati ili se pobrinuti da mu se pošalju svi dokumenti potrebni za tu namjenu, a naročito izvedbeni nacрти i tehnička dokumentacija za podsustav.

2.5.3. Prijavljeno tijelo odgovorno za provjeru provedbe mora povremeno obavljati inspeksijske preglede kako bi potvrdilo sukladnost s odgovarajućim TSI-jima. Izvješće o inspeksijskom pregledu dostavlja odgovornima za provedbu. Može zahtijevati da bude

nazočno tijekom određenih faza izgradnje.

2.5.4. Pored toga, prijavljeno tijelo može nenajavljeno posjetiti gradilišta ili proizvodne radionice. Tijekom takvih posjeta prijavljeno tijelo može provesti cjelokupne ili djelomične inspekcijske preglede. Izvješće o ispitivanju i po potrebi, izvješće o inspekcijskom pregledu, mora dostaviti odgovornima za provođenje.

2.5.5. Za izdavanje „EZ“ izjave o prikladnosti za uporabu prijavljenom se tijelu omogućuje praćenje podsustava na koji je ugrađen interoperabilni sastavni dio kako bi se ocijenila, ako se to odgovarajućim TSI-jem nalaže, njegova prikladnost za uporabu u predviđenom željezničkom okruženju.

## **2.6. Podnošenje**

Cjelokupna dokumentacija iz odjeljka 2.4. ovoga Priloga dostavlja se podnositelju zahtjeva, zajedno s ISV „EZ“ potvrdom (potvrdama) o provjeri, koju je izdalo za to odgovorno prijavljeno tijelo, ako je dostupna, ili zajedno s potvrdom o sukladnosti, koju je izdalo prijavljeno tijelo ovlašteno za „EZ“ provjeru podsustava. Dokumentacija mora biti priložena „EZ“ izjavi o provjeri, koju podnositelj zahtjeva nadzornom tijelu šalje za izdavanje odobrenja za puštanje u uporabu.

Podnositelj zahtjeva čuva primjerak dokumentacije tijekom uporabnog vijeka podsustava. Ona se mora poslati svim državama članicama koje to zatraže.

## **2.7. Objavljivanje**

Svako prijavljeno tijelo mora povremeno objavljevati bitne informacije o:

- zaprimljenim zahtjevima za „EZ“ provjeru i privremenu izjavu o provjeri (ISV),
- zahtjevima za ocjenjivanje sukladnosti i/ili prikladnosti za uporabu interoperabilnog sastavnog dijela,
- izdanim ili odbijenim ISV „EZ“ potvrdama o provjeri
- izdanim ili odbijenim „EZ“ potvrdama o sukladnosti i/ili prikladnosti za uporabu
- izdanim ili odbijenim „EZ“ potvrdama o provjeri.

## **2.8. Jezik**

Dokumentacija i dopisi u vezi s „EZ“ postupcima provjere moraju biti sastavljeni na službenom jeziku države članice EU-a u kojoj podnositelj zahtjeva ima poslovni nastan ili na službenom jeziku EU-a koji prihvati podnositelj zahtjeva.

# **3. POSTUPAK PROVJERE U SLUČAJU NACIONALNIH PRAVILA**

## **3.1. Uvod**

Postupak provjere u slučaju nacionalnih pravila je postupak u kojem imenovano tijelo provjerava i potvrđuje sukladnost podsustava s nacionalnim tehničkim pravilima.

## **3.2. Potvrda o provjeri**

Imenovano tijelo odgovorno za postupak provjere u slučaju nacionalnih tehničkih pravila sastavlja potvrdu o provjeri koja je namijenjena podnositelju zahtjeva.

Potvrda sadrži točnu uputu na nacionalno/-a pravilo/-a čiju je sukladnost tijekom postupka provjere ocijenilo imenovano tijelo, uključujući ona koja se odnose na dijelove koji podliježu odstupanju od TSI-ja, modernizaciji ili obnovi.

U slučaju nacionalnih tehničkih pravila koja se odnose na podsustave od kojih se sastoji vozilo, imenovano tijelo dijeli potvrdu na dva dijela, gdje su u prvom dijelu navedena ona nacionalna tehnička pravila koji se strogo odnose na tehničku kompatibilnost između vozila i dotične mreže, a u drugom dijelu sva ostala nacionalna pravila.

## **3.3. Tehnička dokumentacija**

Tehnička dokumentacija koja se prilaže uz potvrdu o provjeri u slučaju nacionalnih tehničkih pravila mora biti uključena u tehničku dokumentaciju iz odjeljka 2.4. ovoga Priloga i sadržavati tehničke podatke od značaja za ocjenjivanje sukladnosti podsustava s nacionalnim pravilima.



## Prilog 6.

### PARAMETRI KOJE TREBA PROVJERITI U VEZI S UPORABOM VOZILA KOJA NISU U SKLADU S TSI-JIMA I RAZVRSTAVANJE NACIONALNIH PRAVILA

#### 1. Popis parametara

##### 1.1. Opća dokumentacija

*Opća dokumentacija (uključujući opis novog, obnovljenog ili moderniziranog vozila, njegovu planiranu uporabu te podatke o projektiranju, popravcima, radu i održavanju, tehničku dokumentaciju, itd.).*

##### 1.2. Konstrukcija i mehanički dijelovi

*Mehanička cjelovitost i sučelja među vozilima (uključujući vučne naprave i odbojnice, prolaze), snaga konstrukcije vozila i opreme (npr. sjedala), opterećenje, pasivna sigurnost (uključujući vanjsku i unutarnju otpornost pri sudaru).*

##### 1.3. Međudjelovanje s kolosijekom i slobodni profil

*Mehanička sučelja s infrastrukturom (uključujući statičko i dinamičko djelovanje vozila, dopuštena odstupanja i uklapanja, širinu kolosijeka, podvozje, itd.).*

##### 1.4. Sustav kočenja

*Stavke povezane s kočenjem (uključujući zaštitu pri klizanju kotača, nadzor nad kočenjem i učinkovitost kočenja pri radu, kočenje u hitnom slučaju i parkiranju).*

##### 1.5. Stavke koje se odnose na putnike

*Oprema koju koriste putnici i okolina putnika (uključujući prozore i vrata, zahtjeve za osobe sa smanjenom pokretljivošću, itd.).*

##### 1.6. Uvjeti okoline i aerodinamični učinci

*Utjecaj okoline na vozilo i učinak vozila na okolinu (uključujući aerodinamične uvjete i sučelja između vozila i pružne opreme u željezničkom sustavu s jedne strane te sučelja s vanjskom okolinom s druge strane).*

##### 1.7. Vanjska upozorenja, označavanje, funkcioniranje i zahtjevi u pogledu cjelovitosti programske opreme

*Vanjska upozorenja, označavanje, djelovanje i cjelovitost programske opreme, npr. funkcije povezane sa sigurnošću i s utjecajem na ponašanje vlaka, uključujući i zajedničku sabirnicu vlaka.*

##### 1.8. Sustavi napajanja električnom energijom na vozilu i sustavi nadzora vozila

*Sustavi pogona, napajanja električnom energijom na vozilu i nadzor vozila te sučelje vozila s infrastrukturom za napajanje električnom energijom i svi drugi aspekti elektromagnetske kompatibilnosti.*

##### 1.9. Zaposleno osoblje, sučelja i okolina

*Oprema na vozilu, sučelja, radni uvjeti zaposlenih i njihova okolina (uključujući upravljačnice, sučelje strojovođa-stroj).*

##### 1.10. Sigurnost od požara i evakuacija

##### 1.11. Održavanje

*Oprema na vozilima i sučelja za održavanje*

##### 1.12. Prometno-upravljačka i signalno-sigurnosna oprema na vozilu

*Sva oprema na vozilu koja je potrebna za osiguravanje sigurnosti te za upravljanje i za nadzor vožnje vlakova kojima je dozvoljena vožnja na mreži i utjecaj na pružnu opremu u željezničkom sustavu.*

##### 1.13. Posebni operativni zahtjevi

*Posebni operativni zahtjevi za vozila (uključujući rad u otežanim uvjetima, ponovno uspostavljanje funkcionalnosti vozila, itd.)*

#### 1.14. Stavke u vezi s teretom

*Posebni zahtjevi u pogledu tereta i okoline (uključujući opremu koja se posebno zahtijeva za opasni teret).*

**Napomena:** Objašnjenja i primjeri koji su gore dani u kurzivu, informativne su naravi i nisu definicije parametara.

## 2. Razvrstavanje pravila

Nacionalna pravila koja se odnose na parametre iz točke 1. ovoga Priloga razvrstavaju se u jednu od sljedeće tri skupine.

Pravila i ograničenja izričito lokalne naravi nisu uključeni: sukladnost sa njima se provjerava u okviru pregleda koji se sporazumno utvrđuju između željezničkog prijevoznika i upravitelja infrastrukture.

**Skupina A** obuhvaća:

- međunarodne norme
- nacionalna pravila koja se u smislu sigurnosti željezničkog sustava smatraju istovrijednim nacionalnim pravilima ostalih država članica Europske unije.

**Skupina B** obuhvaća sva pravila koji se ne mogu razvrstati niti u skupinu A niti u skupinu C, ili koje još nije moguće razvrstati u jednu od tih skupina.

**Skupina C** obuhvaća pravila koji su izričito potrebna i povezana s tehničkim svojstvima infrastrukture, radi jamčenja sigurne i interoperabilne uporabe na dotičnoj mreži (npr. slobodni profil).

### Prilog 7.

## OSNOVNI SADRŽAJ IZVJEŠĆA O ISTRAŽIVANJU NESREĆA I INCIDENATA

### 1) Sažetak

Sažetak sadrži kratki opis, vrijeme i mjesto događaja te njegove posljedice. Sažetak navodi izravne uzroke kao i čimbenike koji su mu doprinijeli, te posredne uzroke utvrđene istraživanjem.

Uzroci podrazumijevaju djela, propuste, događaje ili uvjeti, ili njihovu kombinaciju, koja je dovela do nesreće ili incidenta. Sažetak sadrži bitne preporuke i navodi adresate.

### 2) Podaci o događaju

#### 1. Događaj:

- datum, točno vrijeme i mjesto događaja,
- opis događaja i opis mjesta događaja, uključujući poduzete mjere spasilačkih i hitnih službi,
- odluka o pokretanju istraživanja, popis istražitelja i provođenje istraživanja.

#### 2. Pozadina događaja:

- uključeni radnici i vanjsko ugovoreno osoblje te druge stranke i svjedoci,
- vlakovi i njihov sastav, uključujući registarske oznake uključenih željezničkih vozila,
- opis infrastrukture i signalno-sigurnosnog sustava – vrste kolosijeka, skretnica, signalno-sigurnosnih uređaja, signala, zaštita vlaka,
- komunikacijska sredstva,
- radovi koji se izvode na ili u blizini mjesta događaja,
- pokretanje plana za slučaj opasnosti željeznice i s njim povezan slijed događanja,
- pokretanje plana za slučaj opasnosti javnih spasilačkih službi, policije i zdravstvenih službi i s njim povezan slijed događanja.

### 3. Smrtno stradali, ozlijeđeni i materijalna šteta:

- putnici i treće stranke, radnici, uključujući vanjsko ugovoreno osoblje,
- teret, prtljaga i druga imovina,
- vozila, infrastruktura i okolina.

### 4. Vanjske okolnosti:

vremenski uvjeti i zemljopisni podaci.

## 3) Zapisi o istraživanju i ispitivanjima

### 1. Sažetak izjava svjedoka (uz zaštitu identiteta osoba):

- željeznički radnici, uključujući vanjsko ugovoreno osoblje,
- ostali svjedoci.

### 2. Sustav upravljanja sigurnošću:

- organizacijski okvir i pravila o tome kako se izdaju i izvršavaju naredbe,
- zahtjevi za radnike i kako se izvršavaju,
- postupci za unutarnje provjere i nadzor te njihovi rezultati,
- sučelje različitih sudionika povezanih s infrastrukturom.

### 3. Pravila i propisi:

- odgovarajuća pravila i propisi Europske unije te nacionalna pravila i propisi,
- ostala pravila kao što su operativna pravila, lokalne upute, zahtjevi za radnike, propisi o održavanju i primjenjive norme.

### 4. Način rada željezničkih vozila i tehničke opreme:

- prometno-upravljajući i signalno-sigurnosni podsustav, uključujući zapise iz opreme za automatsko bilježenje podataka,
- infrastruktura,
- komunikacijska oprema,
- vozila, uključujući zapise iz opreme za automatsko bilježenje podataka.

### 5. Dokumentacija o načinu rada:

- mjere koje poduzimaju radnici odgovorni za upravljanje prometom i signalizaciju,
- razmjena govornih poruka u vezi događaja, uključujući dokumentaciju na temelju snimljenih materijala,
- mjere koje se poduzimaju za zaštitu i osiguranje mjesta događaja.

### 6. Sučelje čovjek-stroj-organizacija:

- radno vrijeme uključenih radnika,
- zdravstvene i osobne okolnosti koje utječu na događaj, uključujući fizički ili psihički stres,
- konstrukcija opreme koja utječe na sučelje čovjek-stroj.

### 7. Prethodni slični događaji.

## 4) Analize i zaključci

1. Završni prikaz slijeda događaja, uključujući zaključke o događaju temeljene na činjenicama navedenim u točki 3) ovoga Priloga.

2. Analiza činjenica navedenih u točki 3) ovoga Priloga s ciljem prijedloga zaključaka o uzrocima događaja i o poduzetim mjerama spasilačkih službi.

### 3. Zaključci:

- izravni uzroci događaja uključujući čimbenike koji su doprinijeli a tiču se aktivnosti uključenih osoba ili stanja željezničkih vozila ili tehničke opreme,
- neizravni uzroci koji se odnose na stručnu osposobljenost, postupke i održavanje,
- uzroci koji se odnose na pravni okvir i primjenu sustava upravljanja sigurnošću.

4. Dodatna razmatranja o nedostacima i manjkavostima ustanovljenima tijekom istrage, ali bez značaja za zaključke o uzrocima.

**5) Poduzete mjere**

popis mjera koje su već poduzete ili donesene kao posljedica događaja.

**6) Sigurnosne preporuke**

## OBRAZLOŽENJE

### **Uz članke 1. – 7.**

Općim odredbama propisuje se predmet uređenja ovoga Zakona, s posebnim osvrtom na sigurnost i interoperabilnost željezničkog sustava, navodi se popis akata Europske unije s kojima je usklađen, primjena ostalih propisa, područje primjene Zakona koje obuhvaća željeznički sustav u cjelini koji je podijeljen na podsustave navedene u Prilogu 1., isključenje njegove primjene, propisuju se osnovni zahtjevi navedeni u Prilogu 2., nadležna tijela, te u članku 7. značenje pojmova koji se koriste u Zakonu.

### **Uz članke 8. – 17.**

U članku 8. dane su temeljne odredbe Agencije za sigurnost željezničkog prometa (u daljnjem tekstu: Agencije). U članku 9. navedene su nadležnosti Agencije uz posebno navođenje nadležnosti vezane uz ovlaštenja za strojovođe, te uvjeti za prenošenje određenih poslova. U članku 10. dana su načela donošenja odluka Agencije, članak 11. obrađuje akte, a članak 12. statut Agencije. U člancima 13. do 15. određena su tijela Agencije, Upravno vijeće i ravnatelj. Poslovanje je određeno u članku 16., s posebnim osvrtom na sredstva za obavljanje i razvoj djelatnosti Agencije. Člankom 17. propisuje se obveza izrade godišnjih izvješća za Vladu Republike Hrvatske i za Europsku agenciju za željeznice.

### **Uz članke 18. – 26.**

Jedan od osnovnih ciljeva Zakona je razvoj i upravljanje sigurnošću željezničkog sustava pri čemu je naročito u članku 18. propisana odgovornost pojedinih sudionika, željezničkih prijevoznika i upravitelja infrastrukture. U člancima 19. do 21. određeni su zajednički sigurnosni ciljevi (na državnoj razini i na razini Europske unije), koji se postižu zajedničkim sigurnosnim metodama uz pomoć zajedničkih sigurnosnih pokazatelja koje prikuplja Agencija u skladu s Prilogom 3. Nacionalna sigurnosna pravila mogu se donositi samo uz propisane uvjete iz članka 22. Prema članku 23., za ispunjenje zajedničkih sigurnosnih ciljeva u skladu s nacionalnim sigurnosnim pravilima uz primjenu zajedničkih sigurnosnih metoda potrebno je da željeznički prijevoznici i upravitelji infrastrukture uspostave svoje sustave upravljanja sigurnošću. U člancima 24. i 25. navedeni su dijelovi i zahtjevi za sustav upravljanja sigurnošću. Člankom 26. propisana je obveza željezničkih prijevoznika i upravitelja infrastrukture da Agenciji dostave godišnje izvješće o sigurnosti.

### **Uz članke 27. – 34.**

S ciljem utvrđivanja da željeznički prijevoznik i upravitelj infrastrukture ima odgovarajuća sredstva (radnici i vozila), te da ima uspostavljene postupke upravljanja rizicima u okviru sustava upravljanja sigurnošću, određeno je u člancima 27. do 34. da Agencija izdaje potvrdu o sigurnosti (za željezničkog prijevoznika) i uvjerenje o sigurnosti (za upravitelja infrastrukture). Bez potvrde i uvjerenja o sigurnosti oni ne mogu početi obavljati svoju djelatnost. Člankom 29. i 31. utvrđuje se nadležnost i uvjeti izdavanja, izmjene i oduzimanja potvrde i uvjerenja o sigurnosti. Člankom 32. propisuje se način podnošenja zahtjeva za izdavanje potvrde i uvjerenja o sigurnosti. Člankom 33. jamči se nediskriminirajući pristup svim željezničkim prijevoznicima i upraviteljima infrastrukture uslugama osposobljavanja izvršnih radnika, uključujući strojovođe, što je preduvjet za jednakost mogućnosti za dobivanje potvrda i uvjerenja o sigurnosti. Člankom 34. propisan je nadzor nad sustavom upravljanja sigurnošću.

**Uz članke 35. – 36.**

Člankom 35. objašnjen je pojam tehničkih specifikacija za interoperabilnost (TSI), njihovo područje primjene (transeuropski željeznički sustav određen je u Prilogu 4.), te sadržaj i cilj koji se njima ostvaruje. Moguća odstupanja od primjene TSI-ja, te način podnošenja zahtjeva za odstupanja propisani su u članku 36.

**Uz članke 37. – 40.**

Člankom 37. određena su tijela za ocjenjivanje sukladnosti, te njihova nadležnost i način davanja i oduzimanja ovlasti. Člankom 38. određeni su minimalni zahtjevi koje mora ispuniti prijavljeno tijelo, a člankom 39. minimalni zahtjevi koje mora ispuniti imenovano tijelo. Način prijavljivanja prijavljenog tijela Europskoj komisiji određen je u članku 40.

**Uz članke 41. – 45.**

Člankom 41. određuje se pojam i vrste interoperabilnih sastavnih dijelova, a u članku 42. uvjete za njihovo stavljanje na tržište. Člankom 43. propisano je da interoperabilni sastavni dijelovi moraju imati potvrdu o sukladnosti na osnovu koje se sastavlja izjava o sukladnosti ili prikladnosti za uporabu ili, u slučaju kada postupak ocjenjivanja sukladnosti provodi prijavljeno tijelo, „EZ“ izjava o sukladnosti ili prikladnosti za uporabu. Člankom 44. određuju se uvjeti za izdavanje „EZ“ izjave o sukladnosti ili prikladnosti za uporabu. Postupanje u slučaju neusklađenosti interoperabilnog sastavnog dijela s osnovnim zahtjevima propisano je u članku 45.

**Uz članke 46. – 54.**

Člankom 46. propisano je da svaki strukturni podsustav mora imati odobrenje za puštanje u uporabu koji izdaje Agencija, a kojim se utvrđuje sukladnost s osnovnim zahtjevima, tehnička kompatibilnost i sigurna integracija u željeznički sustav. U slučaju kada ne postoje odgovarajući TSI-jevi, kada je prijavljeno odstupanje ili kada poseban slučaj zahtjeva primjenu tehničkih pravila koja nisu uključena u odgovarajući TSI, primjenjuju se nacionalna tehnička pravila o kojima se obavještava Europska komisija u skladu sa člankom 47. Članak 48. propisuje postupak izdavanja odobrenja za puštanje u uporabu u skladu s Prilogom 5., pri čemu podnositelj zahtjeva sastavlja izjave o provjeri podsustava, a u slučaju da postupak provjere provodi prijavljeno tijelo „EZ“ izjavu o provjeri podsustava. Člankom 49. propisan je postupak „EZ“ provjere podsustava, a člankom 50. način sastavljanja i sadržaj izjave o provjeri podsustava. Člankom 51. dana je mogućnost da se prije izdavanja odobrenja za puštanje u uporabu prometno-upravljačkog i signalno-sigurnosnog podsustava odredi provođenje pokusnog rada. Nadzor rada podsustava provodi se prema članku 52. u okviru nadzora sustava upravljanja sigurnošću željezničkog prijevoznika i upravitelja infrastrukture. Posebna pravila o puštanju u uporabu postojećeg podsustava nakon obnove ili modernizacije utvrđena su u članku 53. U svrhu ispitivanja strukturnih podsustava ili njihovih dijelova, a neovisno o postupku izdavanja odobrenja za puštanje u uporabu, omogućuje se osnivanje pokusne pružne dionice prema članku 54.

**Uz članke 55. – 65.**

Posebna pravila o izdavanju odobrenja za puštanje u uporabu vozila kao cjeline određena su u člancima 55. do 65. Člankom 55. propisuju se različiti načini izdavanja odobrenja za puštanje u uporabu vozila, ovisno o tome izdaje li se prvo ili dodatno odobrenje, te ovisno o tome je li vozilo sukladno s TSI-jima ili nije sukladno s TSI-jima. Postupak izdavanja odobrenja za puštanje u uporabu vozila određen je u članku 56. Za vozila sukladna s TSI-jima izdaje se prvo odobrenje u skladu sa člankom 57., a dodatno odobrenje u skladu sa člankom 58. Za vozila koja nisu sukladna s TSI-jima izdaje se prvo odobrenje u skladu sa člankom 59. uz

provjeru parametara navedenih u Prilogu 6., a dodatno odobrenje u skladu sa člankom 60. Člankom 61. daje se mogućnost za izdavanje odobrenja za tip vozila. Posebni uvjeti za povijesna i ostala vozila koja nisu namijenjena za uporabu na području Republike Hrvatske određena su u članku 62. Člankom 63. propisano je označavanje vozila. Člankom 64. nameće se obveza da se svakom vozilu prije početka uporabe ili korištenja dodijeli subjekt nadležan za održavanje (ECM), te njegova odgovornost. Posebni uvjeti koje mora ispunjavati subjekt nadležan za održavanje teretnih vagona propisani su u članku 65.

#### **Uz članke 66. – 72.**

Pojam željezničke infrastrukture i željezničke pruge određen je u članku 66. Osnovni uvjeti za projektiranje, građenje, moderniziranje, obnavljanje i održavanje željezničke infrastrukture propisani su u članku 67. U članku 68. određeno je odgovornost upravitelja infrastrukture o sigurnom izvođenju radova na željezničkoj pruzi, a u članku 69. njegova odgovornost za održavanje željezničke infrastrukture. Odredbe o ograničenjima gradnje u pružnom pojasu i zaštitnom pružnom pojasu navode se u članku 70. i 71. Člankom 72. utvrđuje se namjena, održavanje te odgovornost posjednika industrijskog kolosijeka za projektiranje, građenje, moderniziranje, obnavljanje i održavanje, te postupak za izdavanje odobrenja za puštanje u uporabu industrijskog kolosijeka.

#### **Uz članke 73. – 75.**

Člancima 73. do 75. propisana je obvezna uspostava, nadležnosti za vođenje te sadržaj registra vozila, registra tipova vozila i registra željezničke infrastrukture.

#### **Uz članke 76. – 81.**

Način i uvjeti, te odgovornost za sigurno odvijanje i upravljanje željezničkim prometom propisano je člankom 76. Članak 77. sadrži odredbe o odgovornosti za izradu, te o obliku, sadržaju i načinu objave voznog reda. Odgovornost za pravilan sastav vlaka, pravila o pripremi, primitku i otpremi vlaka, te način i uvjeti prijevoza izvanrednih pošiljaka propisani su u članku 78., a u članku 79. odgovornost za propisanu učinkovitost automatskog kočenja vlaka. Signalna pravila za željezničku infrastrukturu i vlakove određena su u članku 80., a u članku 81. pravila za sigurnu vožnju vlaka.

#### **Uz članke 82. – 88.**

Člankom 82. određeni su uvjeti za križanje željezničke pruge i drugih prometnica, u istoj razini i izvan razine. Člankom 83. određeni su uvjeti za uspostavu željezničko-cestovnih prijelaza i prijelaza pješaka preko željezničke pruge u istoj razini, načini njihovog osiguravanja, te odgovornost za njihovo održavanje. Vrste uređaja za osiguravanje željezničko-cestovnih prijelaza i pješačkih prijelaza preko pruge, te tehnički uvjeti kojima moraju udovoljavati određeni su u članku 84. Način osiguravanja propisane preglednosti na željezničko-cestovnim prijelazima i pješačkim prijelazima preko željezničke pruge propisan je u članku 85. Člankom 86. propisani su dodatni uvjeti za željezničko-cestovne prijelaze na elektrificiranim željezničkim prugama. U članku 87. određena je obveza donošenja programa rješavanja željezničko-cestovnih prijelaza i pješačkih prijelaza preko pruge, a u članku 88. uvjeti za usporedno vođenje željezničke pruge i druge prometnice.

#### **Uz članke 89. – 94.**

Člancima 89. do 92. određeni su pojam izvršnog radnika, poslovi koje on obavlja i uvjeti koje mora ispuniti u pogledu starosti, zdravstvene sposobnosti i stručne osposobljenosti. Člankom 93. propisana je odgovornost za nadzor rada izvršnih radnika. U članku 94. određeno je radno vrijeme za izvršne radnike, uključujući strojovođe, u nacionalnom i prekograničnom prometu.

**Uz članke 95. – 108.**

Posebni uvjeti za strojovođe, kao i način njihovog ovlašćivanja, te nadzor nad njihovim radom određeni su u člancima 95. do 108. Člankom 95. propisano je da vlakom za prijevoz putnika ili tereta i ostalim vučnim vozilima može samostalno upravljati samo ovlašteni strojovođa, pri čemu se njegovo ovlaštenje dokazuje dozvolom i potvrdom. Pojam dozvole i potvrde za strojovođe, te minimalni uvjeti za njihovu valjanost, te sadržaj i način redovitih provjera određeni su u člancima 96. i 97. Način provođenja osposobljavanja i način provođenja ispita strojovođa propisani su u članku 98. Člancima 99. i 100. propisani su postupci za izdavanje dozvola i potvrda. Nadzor aktivnosti povezanih s osposobljavanjem i ispitivanjem strojovođa određeni su u članku 101. Članak 102. propisuje posljedice koje prestanak rada strojovođe ima na njegovo osposobljavanje i valjanost potvrde. Nadzor strojovođa od strane željezničkog prijevoznika i upravitelja infrastrukture određen je u članku 103., a nadzor osposobljenosti strojovođa od strane Agencije u članku 104. Posljedice utvrđivanja da strojovođa više ne ispunjava uvjete za dozvolu i potvrdu utvrđene su u člancima 105. i 106. Članci 107. i 108. nameću obvezu uspostave i urednog vođenja registara dozvola i potvrda.

**Uz članke 109. – 119.**

Člankom 109. određen je pojam istražnog tijela koje s ciljem očuvanja i mogućeg poboljšanja sigurnosti željezničkog sustava provodi istraživanje ozbiljnih nesreća u željezničkom sustavu, kao i nesreća i incidenata koji su pod određenim okolnostima mogli dovesti do ozbiljnih nesreća. Obveze upravitelja infrastrukture i željezničkih prijevoznika u slučaju nesreća i incidenata. Člankom 111. propisana je obvezatnost istraživanja ozbiljnih nesreća i mogućnost istraživanja i drugih nesreća i incidenata. Članak 112. određuje cilj i opseg istraživanja, članak 113. obavješćivanje i pokretanje istraživanja, te članak 114. provođenje istraživanja. Istraživanje s međunarodnim obilježjem određeno je u članku 115. Članak 116. propisuje način sastavljanja i sadržaj izvješća o nesrećama i incidentima koji mora biti u skladu s Prilogom 7. Obavijesti koje se šalju Europskoj agenciji za željeznice propisane su u članku 117., te međunarodna suradnja istražnih tijela u članku 118. Sigurnosne preporuke koje istražno tijelo daje u svrhu ostvarivanja ciljeva istraživanja određene su u članku 119.

**Uz članke 120. – 121.**

Unutarnji red željezničkog sustava propisan je u članku 120., a članak 121. određuje zaštitu željezničke infrastrukture i vozila.

**Uz članke 122. – 127.**

Inspekcijski nadzor nad provedbom zakona i izravno primjenjivim propisima Europske unije propisan je člankom 122. koji određuje i pojam željezničkog inspektora te uvjete koji mora ispunjavati. Članak 123. određuje službenu iskaznicu, a članak 124. ovlasti željezničkog inspektora. Obveze nadziranih osoba propisane u članku 125., odredbe o provođenju inspekcijskog postupka sadržane su u članku 126., te upućivanje na upravni spor u članku 127.

**Uz članke 128. – 130.**

Člankom 128. određeni su prekršaji pravnih i fizičkih osoba čije osoblje i sredstva, odnosno djelatnost podliježu inspekcijskom nadzoru, pri čemu su predviđene tri skupine prekršaja grupiranih prema visini zapriječenih novčanih kazni za pojedina djela (od 100.000,00 do 300.000,00, od 50.000,00 do 150.000,00, te od 25.000,00 do 100.000,00 kuna, za odgovorne osobe u pravnoj osobi u visini od 10% od visine novčane kazne). Za blaže prekršaje fizičkih



osoba propisana je novčana kazna u visini od 1.000,00 do 2.000,00 kuna. Člankom 129. određeni su prekršaji pravnih i fizičkih osoba čija djelatnost podliježe nadzoru Agencije u visini od 20.000,00 do 100.000,00 kuna, odnosno za odgovorne osobe u pravnoj osobi to je 5.000,00 do 15.000,00 kuna, te prekršaj strojovođe u visini od 1.000,00 do 5.000,00 kuna. Odredbe o zastari propisane su u članku 130.

**Uz članke 131. – 142.**

Prijelaznim i završnim odredbama utvrđuju se u članku 131. uvjeti za postojeća i nova rješenja i odobrenja, u članku 132. način dovršetka započelih postupaka, u članku 133. privremena izuzeća za infrastrukturu od primjene Zakona, u članku 134. prijelazne odredbe vezane uz označavanje vozila, u članku 135. prijelazne odredbe vezane uz strojovođe, u članku 136. prijelazne odredbe vezane uz inspekciju, u članku 137. prijelazne odredbe vezane uz Agenciju, u članku 138. prijelazne odredbe vezane uz imenovano tijelo, u članku 139. prijelazne odredbe vezane uz provedbene propise, te u članku 140. stavljanje izvan snage propisa. Članak 141. određuje da su prilozi sastavni dio Zakona, a članak 142. stupanje na snagu Zakona prvoga dana od dana objave u Narodnim novinama.