**PRILOGA 3 (jedro gradiva)**

**ZAKON O VARNOSTI V ŽELEZNIŠKEM PROMETU**

PREDLOG

2016-2430-0074

**I. UVOD**

**1. OCENA STANJA IN RAZLOGI ZA SPREJETJE PREDLOGA ZAKONA**

Veljavni Zakon o varnosti v železniškem prometu (ZVZelP) je bil sprejet leta 2007. Zakon določa pogoje za zagotovitev varnega in urejenega železniškega prometa, odgovornosti in pristojnosti udeležencev pri zagotavljanju varnosti železniškega prometa, razvoj skupnih varnostnih ciljev in skupnih varnostnih metod, skupna načela pri upravljanju, vodenju in nadzorovanju varnosti železniškega prometa na območju prog v Republiki Sloveniji, ter pogoje za varen železniški promet na industrijskih tirih in progah drugih železnic. Določa tudi pogoje za zagotovitev, izboljšanje in razvoj interoperabilnega vseevropskega železniškega sistema na območju Republike Slovenije, za izboljšanje in razvoj mednarodnih železniških prevoznih storitev na skupnem trgu Evropske unije in s tretjimi državami, za oblikovanje skupnega trga opreme in storitev namenjenih gradnji, nadgradnji, vzdrževanju in obratovanju železniškega sistema.

Zakon je bil do zdaj šestkrat spremenjen. Glavni razlog dosedanjih sprememb zakona je bila izpolnitev obveznosti prenosa direktiv Evropske unije s področja varnosti in interoperabilnosti železniškega sistema, predvsem sprememb naslednjih direktiv:

* Direktive 2004/49/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 29. aprila 2004 o varnosti na železnicah Skupnosti ter o spremembi Direktive Sveta 95/18/ES o izdaji licence prevoznikom v železniškem prometu in Direktive 2001/14/ES o dodeljevanju železniških infrastrukturnih zmogljivosti, naložitvi uporabnin za uporabo železniške infrastrukture in podeljevanju varnostnega spričevala (UL L št. 164 z dne 30.4. 2004, str. 44), zadnjič spremenjene z Direktivo Komisije 2014/88/EU z dne 9. julija 2014 o spremembi Direktive 2004/49/ES Evropskega parlamenta in Sveta glede skupnih varnostnih kazalnikov in skupnih metod za izračun stroškov nesreč (UL L št. 201 z dne 10.7. 2014, str. 9; v nadaljevanju Direktiva 2004/49/ES),
* Direktive 2008/57/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. junija 2008 o interoperabilnosti železniškega sistema v Skupnosti (prenovitev) (UL L št. 191 z dne 18.7. 2008, str. 1), zadnjič spremenjene z Direktivo Komisije 2014/106/EU z dne 5. decembra 2014 o spremembi prilog V in VI k Direktivi 2008/57/ES Evropskega parlamenta in Sveta o interoperabilnosti železniškega sistema v Skupnosti (UL L št. 355 z dne 12.12. 2014, str. 42),
* Direktive 2007/59/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. oktobra 2007 o izdaji spričeval strojevodjem, ki upravljajo lokomotive in vlake na železniškem omrežju Skupnosti (UL L št. 315 z dne 3.12. 2007, str. 51; v nadaljnjem besedilu Direktiva 2007/59/EU), zadnjič spremenjene z Direktivo Komisije (EU) 2016/882 z dne 1. junija 2016 o spremembi Direktive 2007/59/ES Evropskega parlamenta in Sveta glede jezikovnih zahtev (UL L št. 146 z dne 3.6. 2016, str. 22).

Glavni namen sprejema novega zakona je prenos dveh direktiv Evropske unije, ki sta skupaj z Uredbo (EU) 2016/796 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. maja 2016 o Agenciji Evropske unije za železnice in razveljavitvi Uredbe (ES) št. 881/2004 (UL L št. 138 z dne 26. 5. 2016, str. 1; v nadaljevanju Uredba 2016/796/EU) del t.i. tehničnega stebra 4. železniškega svežnja, ki je bil sprejet maja 2016. Gre za naslednji direktivi, s katerimi se prenavljata prej omenjeni Direktivi 2004/49/ES in 2008/57/ES:

* Direktiva 2016/798 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. maja 2016 o varnosti na železnici (prenovitev) (UL L št. 138 z dne 26. 5. 2016, str. 102; v nadaljnjem besedilu: Direktiva 2016/798/EU) in
* Direktiva 2016/797/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. maja 2016 o interoperabilnosti železniškega sistema v Evropski uniji (prenovitev) (UL L št. 138 z dne 26. 5. 2016, str. 44; v nadaljnjem besedilu: Direktiva 2016/797/EU).

Zaradi obsežnih sprememb, ki so potrebne zaradi prenosa obeh direktiv, je treba sprejeti nov zakon s področja varnosti železniškega prometa in ne le spremeniti trenutnega.

Glavni cilj 4. železniškega svežnja, ki ga, poleg aktov tehničnega stebra, sestavljata še zlasti Direktiva (EU) 2016/2370 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 14. decembra 2016 o spremembi Direktive 2012/34/EU glede odprtja trga notranjih storitev železniškega potniškega prometa in upravljanja železniške infrastrukture (prenos te direktive ni predmet tega zakona, temveč Zakona o železniškem prometu) in Uredba (EU) 2016/2338 Evropskega parlamenta in sveta z dne 14. decembra 2016 o spremembi Uredbe (ES) št. 1370/2007 v zvezi z odprtjem trga za notranje storitve železniškega potniškega prevoza, je odpraviti še preostale ovire za vzpostavitev enotnega evropskega železniškega območja s spodbuditvijo konkurenčnosti železniškega prometa. Manjša učinkovitost in kakovost železniških storitev sta tudi posledica manjše konkurence in neoptimalne sistemske ureditve, ki se kaže v ovirah pri dostopu do trga in v različnih pravilih, ki veljajo v državah članicah Evropske unije. Evropska unija je za povečanje konkurenčnosti in rast obsega železniškega prometa ubrala celovit pristop, ki vključuje tudi tehnične reforme, katerih namen je zmanjšanje stroškov železniških prevoznikov in novim prevoznikom omogočiti lažji vstop na železniški trg.

To se poskuša doseči z določitvijo novih nalog Agenciji Evropske unije za železnice (v nadaljnjem besedilu: ERA). ERA ima trenutno odločilno vlogo pri spodbujanju interoperabilnosti in usklajevanju tehničnih standardov na celotnem trgu EU (t.i. tehnične specifikacije za interoperabilnost – TSI). S predlaganimi spremembami ERA postaja praviloma edini organ v vsej Evropski uniji, pristojen za izdajanje dovoljenj za vozila in enotnih varnostnih spričeval, ki bodo veljala v vsej Evropski uniji. 4. železniški sveženj poleg spreminjanja pristojnosti agencije tudi posodablja veljavno zakonodajo o interoperabilnosti in varnosti na železnici. Namen teh sprememb je odpraviti preostale upravne in tehnične ovire pri vzpostavljanju enotnega evropskega železniškega območja.

Rok za prenos Direktiv 2016/797/EU in 2016/798/EU ter uskladitev s pravnim redom Republike Slovenije je 16.6.2019.

**2. CILJI, NAČELA IN POGLAVITNE REŠITVE PREDLOGA ZAKONA**

**2.1. Cilji**

Poglavitni cilj zakona je ustrezen in pravilen prenos Direktiv 2016/797/EU in 2016/798/EU, s čimer bo tudi Republika Slovenija na zakonodajni ravni prispevala k doseganju ciljev 4. železniškega paketa, to je dograjevanje enotnega evropskega železniškega območja ter povečanje konkurenčnosti in rasti železniškega prometa. Pri prenosu obeh direktiv se ne posega v razmejitev pristojnosti ključnih subjektov v slovenskem železniškem sistemu, kot so opredeljene v Zakonu o železniškem prometu (Uradni list RS, št. [99/15](http://www.uradni-list.si/1/objava.jsp?sop=2015-01-3917) – uradno prečiščeno besedilo, v nadaljevanju ZZelP). Delna izjema je prenos dela nalog izvajanja inšpekcijskega nadzora z Inšpektorata Republike Slovenije za infrastrukturo na Javno agencijo za železniški promet, in sicer v delu, kolikor je to potrebno zaradi izvajanja nadzora varnostnega organa nad upravljavcem in prevozniki. Razmejitev nalog je natančneje določena v VI. poglavju na način, ki bo omogočal strokoven, učinkovit in racionalen inšpekcijski nadzor, namenjen ohranitvi visoke stopnje varnosti železniškega prometa.

**2.2. Načela**

Najpomembnejše načelo je načelo uskladitve pravnega reda Republike Slovenije s pravnim redom Evropske unije s prenosom Direktiv 2016/797/EU in 2016/798/EU.

**2.3. Poglavitne rešitve**

**a. Predstavitev predlaganih rešitev:**

Največji del predloga zakona pomeni prenos treh direktiv:

* Direktive 2016/797/EU,
* Direktive 2016/798/EU in
* Direktive 2007/59/EU.

Navedeno se izraža tudi v strukturi predloga zakona. Direktiva 2016/798/EU je prenesena v II. poglavju predloga zakona »Razvoj in upravljanje varnosti v železniškem prometu«, Direktiva 2016/797/EU v III. poglavju »Interoperabilnost«, Direktiva 2007/59/EU pa v IV. poglavju »Osebje, ki opravlja varnostno kritične naloge«.V nadaljevanju prikazujemo bistvene rešitve po posameznih vsebinskih področjih s poudarkom na novih rešitvah, ki so potrebne zaradi sprememb, ki sta jih prinesli Direktivi 2016/798/EU in 2016/797/EU.

**a.1 Razvoj in upravljanje varnosti v železniškem prometu**

To poglavje obsega varnostne zahteve za železniški sistem, vključno z varnim upravljanjem in vodenjem železniškega prometa ter z medsebojnim delovanjem ali vplivanjem med prevozniki, upravljavcem in drugimi aktivnimi udeleženci v železniškem prometu. Določene so naloge aktivnih udeležencev v železniškem prometu, zlasti upravljavca in prevoznikov, ki so odgovorni za varno delovanje svojega dela železniškega sistema in nadzorovanje tveganja. V ta namen morajo vzpostaviti sisteme varnega upravljanja svoje dejavnosti, da se zagotovi doseganje vsaj skupnih varnostnih ciljev za celotni železniški sistem, ki jih določi in spremlja Ministrstvo za infrastrukturo. Skladnost sistemov varnega upravljanja z nacionalnimi predpisi, evropskimi predpisi in varnostnimi zahtevami iz tehničnih specifikacij za interoperabilnost ter s skupnimi varnostnimi metodami, ki se sprejemajo na ravni Evropske unije, nadzoruje varnostni organ.

Zakon ureja pogoje in postopek za pridobitev varnostnega spričevala za prevoznike ter varnostnega pooblastila za upravljavca in druge subjekte, ki opravljajo naloge upravljavca. Oba dokumenta sta pogoj za opravljanje dejavnosti na omrežju Republike Slovenije in , omrežju EU.

Zakon določa naloge varnostnega organa. V Republiki Sloveniji po predlogu zakona tako kot po veljavnem zakonu naloge varnostnega organa opravlja Javna agencija za železniški promet. Ta skupaj z Inšpektoratom Republike Slovenije za infrastrukturo nadzoruje prevoznike, upravljavca in druge subjekte, ki opravljajo naloge upravljavca.

Zakon določa naloge in pristojnosti preiskovalnega organa. Nacionalni preiskovalni organ ima osrednjo vlogo v preiskovalnem postopku v primeru nesreč in incidentov, kar se kaže v njegovih pristojnostih, zahtevi po neodvisnosti od drugih glavnih udeležencev v železniškem prometu ter v zahtevah po ustreznih kadrovskih in finančnih zmogljivostih. Preiskovalni organ mora obvezno neodvisno preiskati vsako resno nesrečo, lahko pa preiskuje tiste nesreče in incidente, ki bi v podobnih okoliščinah lahko bile resne nesreče, s ciljem izboljšanja varnosti v železniškem prometu in preprečevanja nesreč. Vsaka preiskava se konča s sprejemom poročila, ki po potrebi vključuje tudi varnostna priporočila o potrebnih ukrepih za izboljšanje varnosti. V Republiki Sloveniji naloge preiskovalnega organa opravlja Služba za preiskovanje železniških nesreč in incidentov na Ministrstvu za infrastrukturo.

Pomembnejše spremembe glede razvoja in upravljanja varnosti glede na veljavni zakon, ki so potrebne zaradi prenosa Direktive 2016/798/2016, so:

* natančnejša opredelitev nalog in vlog udeležencev pri razvoju in izboljševanju varnosti: predlog zakona natančneje razmejuje vlogo aktivnih udeležencev pri razvijanju in izboljševanju varnosti z določitvijo nalog posameznih udeležencev in sicer Ministrstva za infrastrukturo, varnostnega organa, katerega naloge opravlja Javna agencija za železniški promet, preiskovalnega organa, katerega naloge opravlja Služba za preiskovanje železniških nesreč in incidentov na Ministrstvu za infrastrukturo, prevoznikov, upravljavca, katerega naloge opravlja družba SŽ-Infrastruktura, d.o.o., subjektov, odgovornih za vzdrževanje in vseh drugih aktivnih udeležencev;
* nova ureditev nacionalnih predpisov, to je predpisov, sprejetih v Republiki Sloveniji, ki določajo zahteve v zvezi z varnostjo železniškega prometa ali tehnične zahteve in se uporabljajo za prevoznike, upravljavca ali tretje osebe. Število in obseg nacionalnih predpisov se bosta zmanjšala, saj bodo deloma nadomeščeni s TSI, ki pomenijo enotne tehnične predpise Evropske unije, del vsebine, ki jo urejajo, pa se bo v skladu s pravom Evropske unije, prenesel na raven urejanja v sistemih varnega upravljanja upravljavca in prevoznikov. Predlog zakona tako v skladu z Direktivo 2016/798/EU, loči med nacionalnimi predpisi, priglašenimi do 15.6.2016 in novimi nacionalnimi predpisi. Prvi se na podlagi 8. člena Direktive 2016/978/EU uporabljajo še naprej, če izpolnjujejo pogoje iz priloge II direktive, zato se morajo pregledati in po potrebi razveljaviti, podaljšati se mora njihova uporaba ali prenesti v sisteme varnega upravljanja, kar predlog zakona rešuje v prehodnih in končnih določbah. Novi nacionalni predpisi pa se lahko sprejemajo samo v taksativno določenih primerih ter se morajo priglasiti Agenciji Evropske unije za železnice in Evropski komisiji;
* nova ureditev enotnih varnostnih spričeval za prevoznike: tako kot do zdaj je enotno varnostno spričevalo pogoj za dostop prevoznika na železniško infrastrukturo. Enotno varnostno spričevalo dokazuje, da je prevoznik vzpostavil sistem varnega upravljanja in lahko varno obratuje na načrtovanem območju obratovanja. Po predlogu zakona je v skladu z Direktivo 2016/798/EU pristojnost za izdajo varnostnega spričevala deljena na:
  + Agencijo Evropske unije za železnice, ki je pristojna za izdajo enotnega varnostnega spričevala prevoznikom, ki imajo območje obratovanja v eni ali več državah članicah, in
  + varnostni organ, ki je pristojen za izdajo enotnega varnostnega spričevala, če je območje obratovanja omejeno na Republiko Slovenijo in če izdajo zahteva prosilec. Kadar izda enotno varnostno spričevalo ERA, varnostni organ sodeluje pri izdaji z oblikovanjem mnenja o izpolnjevanju pogojev za izdajo za območje Republike Slovenije.

Postopek in pogoji za izdajo enotnega varnostnega spričevala bodo smiselno enaki ne glede na to, kateri organ je pristojen za izdajo, natančneje pa bodo določeni v izvedbeni uredbi, ki jo bo sprejela Evropska komisija. Določbe o enotnem varnostnem spričevalu bodo začele veljati 16.6.2019, do tedaj bo za izdajo varnostnih spričeval še naprej pristojen varnostni organ.

* naloge varnostnega organa so prilagojene novi ureditvi enotnega varnostnega spričevala in izdaji dovoljenj za obratovanje posameznih podsistemov, dovoljenj za dajanje vozil na trg in nadzoru nad prevozniki in upravljavci, ki obsega nadzor nad ustreznostjo sistemov varnega upravljanja, nadzor nad izpolnjevanjem pogojev za enotno varnostno spričevalo prevoznikov in nadzor nad izpolnjevanjem pogojev za varnostno pooblastilo upravljavca.

Zakon v tem poglavju ureja tudi nekatera posebna vprašanja upravljanja varnosti, ki so vezana na delovanje posameznih železniških podsistemov. Navedena vprašanja se v predlogu zakona pretežno urejajo podobno kot v veljavnem zakonu.

**a.2 Interoperabilnost**

Interoperabilnost pomeni sposobnost železniškega sistema, za zagotavljanje varnega in neprekinjenega prometa vlakov ob zahtevani stopnji izkoriščenosti zmogljivosti prog. To sposobnost zagotavlja združljivost posameznih podsistemov in temelji na celotnem sklopu pravnih, tehničnih in operativnih pogojev, ki morajo biti izpolnjeni za zadostitev bistvenim zahtevam. Interoperabilnost lahko razumemo kot proces postopne vzpostavitve optimalne ravni tehnične harmonizacije, ki je zagotovljena le, če železniški sistem, njegovi podsistemi, vmesniki in komponente interoperabilnosti v celoti izpolnjujejo bistvene zahteve.

Zakon ureja tehnične specifikacije za interoperabilnost (TSI), ki jih sprejema Evropska unija in pomenijo enotne tehnične predpise na ravni EU, obveznost njihove uporabe in dopustnost odstopanja od njihove uporabe v taksativno določenih primerih, ko se lahko namesto njih uporabijo druge ustrezne specifikacije.

Zakon ureja komponente interoperabilnosti, ki so predmet postopka za ocenjevanje skladnosti ali primernosti za uporabo in določa, da mora imeti vsaka komponenta ES-izjavo o skladnosti ali primernosti za uporabo, ki jo mora datirati in podpisati proizvajalec ali njegov pooblaščeni zastopnik.

Z bistvenimi zahtevami mora biti skladen tudi posamezen podsistem, kar se ugotavlja v postopku za izdajo ES-izjave o verifikaciji podsistema, ki se konča z izdajo ES-izjave o verifikaciji podsistema, ki je potrebna za pridobitev dovoljenja za dajanje na trg in dovoljenja za začetek obratovanja podsistemov. V postopku sodeluje priglašeni oziroma imenovani organ, dovoljenji pa izdata varnostni organ oziroma ERA. Zakon natančno določa pogoje in postopek za izdajo dovoljenja, ki je delno različen za stabilne naprave in za mobilne podsisteme, posebne določbe pa veljajo tudi za harmonizirano izvajanje ERTMS v Evropski uniji z vključitvijo ERA v postopek.

Zakon ureja položaj, pristojnosti in obveznosti organov za ugotavljanje skladnosti, ki so pristojni za ugotavljanje skladnosti komponent interoperabilnosti ali primernosti za uporabo in izvedbo postopka verifikacije podsistemov ali delov podsistemov. Organe za ocenjevanje skladnosti delimo na:

* priglašene organe, ki so pristojni za ugotavljanje skladnosti komponent interoperabilnosti in podsistemov s TSI, in
* imenovane organe, ki so pristojni za ugotavljanje skladnosti komponent interoperabilnosti in podsistemov z nacionalnimi predpisi.

Zakon končno v tem poglavju ureja tudi registre (register tirnih vozil in register infrastrukture) ter ocenjevalni organ, ki na podlagi dokazil preveri, ali železniški sistem izpolnjuje varnostne zahteve, in o tem izdela poročilo o oceni tveganja. Naloge ocenjevalnega organa opravljajo ocenjevalni organi, ki jih akreditira nacionalni akreditacijski organ ali prizna organ za priznavanje in varnostni organ.

Pomembnejše spremembe v tem poglavju glede na veljavni zakon, ki so potrebne zaradi prenosa Direktive 2016/797/2016 so:

* sprememba opredelitve železniškega sistema in železniških podsistemov v skladu s prilogama I in II Direktive 2016/797/EU
* opredelitve glede vseh podsistemov, ki morajo še naprej imeti ustrezno dovoljenje za obratovanje, vendar pa so pogoji za njegovo pridobitev in postopek pridobitve različni za fiksne naprave in za vozila. Posebne določbe veljajo tudi za harmonizirano izvajanje ERTMS v Uniji. Pri tem velja:
* da se stabilne naprave strukturnih podsistemov ali delov podsistema v Republiki Sloveniji vključijo v obratovanje na podlagi dovoljenja za začetek obratovanja, ki ga izda varnostni organ. Pogoj za izdajo dovoljenja je izpolnjevanje predpisanih bistvenih zahtev. Zakon določa dokumentacijo, ki mora biti priložena k vlogi za izdajo dovoljenja, varnostni organ pa bo izdal podrobna navodila o tem, kako pridobiti dovoljenje za začetek obratovanja stabilnih naprav;
* da bo ERA delovala kot sistemski organ ERTMS za zagotovitev skladnosti opreme evropskega sistema za upravljanje železniškega prometa (ERTMS) z veljavnimi specifikacijami in da se prepreči, da bi dodatne zahteve v zvezi s to opremo ogrožale njeno interoperabilnost. V ta namen bo imela pristojnost za ocenjevanje predvidenih tehničnih rešitev pred vsakim povabilom k oddaji ponudb v zvezi z opremo ob progi v okviru ERTMS oziroma njegovo objavo, in bo tako preverila, ali so te tehnične rešitve v skladu z zadevnimi TSI in v celoti interoperabilne. ERA bo tako izdala odločitev o odobritvi podsistema vodenje in upravljanje in signalizacija ob progi, ki je opremljen z ETCS in/ali GSM-R. V postopek bo vključen tudi varnostni organ, ki izda mnenje o zahtevi za odobritev podsistema. Določbe ne veljajo za tiste projekte ERTMS, pri katerih je bil postopek zbiranja ponudb ali postopek oddaje naročila že končan;
* nov način izdaje dovoljenja za dajanje tirnega vozila na trg, z veljavnostjo za celotni trg EU. Dovoljenje za dajanje na trg omogoča trgovanje z vozili na celotnem trgu EU, vendar se lahko vozilo uporablja le na področju uporabe, na katero se nanaša dovoljenje. Pristojnost za izdajo dovoljenja je razdeljena na:
* varnostni organ, ki je pristojen za izdajo dovoljenja za dajanje na trg tirnega vozila le, če vlagatelj, ki v vlogi navede kot območje uporabe samo Republiko Slovenijo, v svoji vlogi izrecno navede, da naj o njegovi vlogi odloči varnostni organ,
* Agencijo Evropske unije za železnice, ki odloča v vseh drugih primerih. V teh primerih varnostni organ na podlagi vloge agencije opravi oceno vloge prosilca glede združljivosti vozila z določili ustreznih nacionalnih predpisov. V tem okviru izda po potrebi tudi začasna dovoljenja za izvedbo poskusnih obratovanj.

Določbe o dovoljenjih za obratovanje bodo začele veljati 16. 6. 2019, do tedaj pa je za njihovo izdajanje še naprej pristojen varnostni organ.

* določilo, da zgolj dovoljenje za dajanje na trg tirnega vozila, ki vključuje omrežje v Republiki Sloveniji, še ne zadošča za obratovanja vozila, saj se mora vozilo pred uporabo preveriti. Preveriti se mora zlasti, da je tirno vozilo skladno s progo. Za izvedbo preverjanja mora prevoznik izvesti poskusno obratovanje v sodelovanju z upravljavcem.

**a.3 Osebje, ki opravlja varnostno kritične naloge**

V tem poglavju so določeni pogoji in postopki za izdajo dovoljenj in spričeval za strojevodje ter pogoji za opravljanje dela strojevodij in osebja, ki opravlja varnostno kritične naloge v železniškem prometu. Osebje, ki opravlja varnostno kritične naloge, skrajšano OVKN, so osebe prevoznika in upravljavca določene v sistemih varnega upravljanja, ki opravljajo naloge v zvezi z varnostjo v normalnih, poslabšanih in izrednih razmerah.

Pogoji se nanašajo na strokovno usposobljenost, zdravstveno zmožnost, dnevni in tedenski počitek, omejitve delovnega časa in druga vprašanja v zvezi z delovnim časom, podrobneje pa bodo urejeni v podzakonskih predpisih izdanih na podlagi zakona.

**a.4 Notranji red**

Zakon v V. poglavju ureja notranji red na železnici, ki vključuje pravila ravnanja na železniškem območju, kar je opredeljeno s prepovedmi in omejitvami dostopa in gibanja na območju železnic vseh udeležencev v prometu in udeležencev, ki kakorkoli dostopajo na območje železniške infrastrukture.

**a.5 Industrijski tiri in proge drugih železnic**

V VI. poglavju zakon določa industrijske tire in proge drugih železnic ter ureja varnost železniškega prometa na njih. Zakon določa osnovna pravila za zagotavljanje varnosti na industrijskih tirih, natančnejše določbe pa bodo vsebovali pravilnik, ki ga bo izdal minister in poslovniki industrijskega tira in prog drugih železnic. Poslovnik mora opredeljevati tudi tehnološki proces dela ob upoštevanju varnosti in določiti zahteve za ustrezno usposobljenost osebja, ki izvaja naloge na teh progah.

**a.6 Inšpekcijski nadzor in kazenske določbe**

Zakon razmejuje naloge izvajanja inšpekcijskega nadzora med Inšpektoratom Republike Slovenije za infrastrukturo, ki ga bodo opravljali inšpektorji za železniški promet in Javno agencijo za železniški promet, ki ga opravljajo pooblaščene osebe varnostnega organa. Pooblastila obeh organov so vezana na vsebino nadzora, ki ga oba organa opravljata. Zakon vsebuje tudi prekrškovne določbe.

**a.7 Variantne rešitve**

Variantnih rešitev ni bilo proučevanih, saj določila Direktiv natančno opredeljujejo naloge za zagotavljanje varnosti in ne dopuščajo odstopanja oziroma variant.

**b. Način reševanja**

Zaradi obsežnosti Direktiv 2016/798/EU, 2016/797/EU in 2007/59/EU te ne bodo v celoti prenesene s predlogom zakona, temveč bodo deloma prenesene tudi s podzakonskimi predpisi. Zakon zato določa roke v katerih morajo biti sprejeti novi podzakonski predpisi ter nadaljnjo uporabo veljavnih predpisov do sprejema novih, če niso v nasprotju z zakonom ali TSI.

Skladno z določili Poslovnika Vlade RS so predlogu zakona dodane osnovne informacije o vsebini z zakonom predlaganih dvanajstih podzakonskih aktov, iz katerih je za vsakega od njih podana informacija o preambuli, okvirnem naslovu in vsebini po sklopih vključno s predvidenim začetkom veljavnosti.

Iz praktičnih razlogov lažje uporabe zakona ter jasnejšega in celovitejšega prenosa Direktive 2016/798/EU, je del določb, ki se nanašajo na varnostno spričevalo, varnostno pooblastilo ter naloge varnostnega in preiskovalnega organa, prenesen iz ZZelP v ta zakon, zato bodo z dnem uveljavitve tega zakona oziroma s 16. 6. 2019 prenehale veljati oziroma se prenehale uporabljati nekatere določbe ZZelP. Gre za določbe, s katerimi je bila delno v ZZelP prenesena prejšnja Direktiva 2004/49/ES.

**c. Normativna usklajenost predloga zakona:**

Predlog zakona je usklajen z veljavno nacionalno zakonodajo in pravnim redom EU.

**č) Usklajenost predloga zakona**

**č.1** S samoupravnimi lokalnimi skupnostmi predloga zakona nismo usklajevali, saj njegova vsebina ne vpliva na njihovo delovanje.

**č.2.** S civilno družbo oziroma ciljnimi skupinami, na katere se predlog zakona nanaša (navedba neusklajenih vprašanj).

**č.3.** S subjekti, ki so na poziv predlagatelja neposredno sodelovali pri pripravi predloga zakona

Predlog vsebine je usklajen z Javno agencijo za železniški promet, Inšpektoratom RS za infrastrukturo, Agencijo za komunikacijska omrežja in storitve – področje železnic in upravljavcem javne železniške infrastrukture, SŽ – Infrastruktura d.o.o.

**3 OCENA FINANČNIH POSLEDIC PREDLOGA ZAKONA ZA DRŽAVNI PRORAČUN IN DRUGA JAVNO FINANČNA SREDSTVA**

Predlog zakona nima posledic za državni proračun in druga javnofinančna sredstva.

Zakon opredeljuje nove oziroma dodatne naloge posameznim subjektom na področju železniškega prometa, predvsem varnostnemu organu, pri čemer pa ima ta za izvajanje teh nalog že ustrezno zasedenost s strokovnimi kadri in potrebnimi sredstvi.

**4 NAVEDBA, DA SO SREDSTVA ZA IZVAJANJE ZAKONA V DRŽAVNEM PRORAČUNU ZAGOTOVLJENA, ČE PREDLOG ZAKONA PREDVIDEVA PORABO PRORAČUNSKIH SREDSTEV V OBDOBJU, ZA KATERO JE BIL DRŽAVNI PRORAČUN ŽE SPREJET**

Za izvajanje zakona ni treba zagotoviti dodatnih sredstev v že sprejetem državnem proračunu.

**5 PRIKAZ UREDITVE V DRUGIH PRAVNIH SISTEMIH IN PRILAGOJENOSTI PREDLAGANE UREDITVE PRAVU EVROPSKE UNIJE**

Glavni namen sprejema novega zakona je prenos Direktive 2016/798/EU o varnosti na železnici in Direktive 2016/797/EU o interoperabilnosti železniškega sistema v Evropski uniji. Rok za prenos obeh direktiv je 16.6. 2019.

Države članice EU so, tako kot Slovenija, šele v fazi prenosa obeh direktiv, zato prikaza o načinu kako so to storile, še ne moremo pridobiti. V nadaljevanju zato podajamo splošno informacijo o ureditvi področja varnosti železniškega prometa v treh izbranih državah.

**Hrvaška**

V Republiki Hrvaški je področje varnosti v železniškem prometu urejeno v Zakonu o varnosti in interoperabilnosti železniškega sistema (Zakon o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava) in podzakonskih predpisih, sprejetih na njegovi podlagi. Zakon je bil sprejet leta 2013 in je bil do zdaj dvakrat spremenjen. Zakon ureja varnost in interoperabilnost železniškega sistema, ukrepe za razvoj in upravljanje varnosti, pogoje za doseganje interoperabilnosti železniškega sistema Evropske unije, določa pogoje za varno upravljanje in odvijanje železniškega prometa, pogoje za opravljanje dejavnosti upravljavca, pogoje za strojevodje in druge izvršilne delavce ter nadzor varnosti in inšpekcijski nadzor. Tako kot v Republiki Sloveniji, opravlja naloge varnostnega organa Agencija za varnost železniškega prometa (Agencija za sigurnost željezničkog prometa).

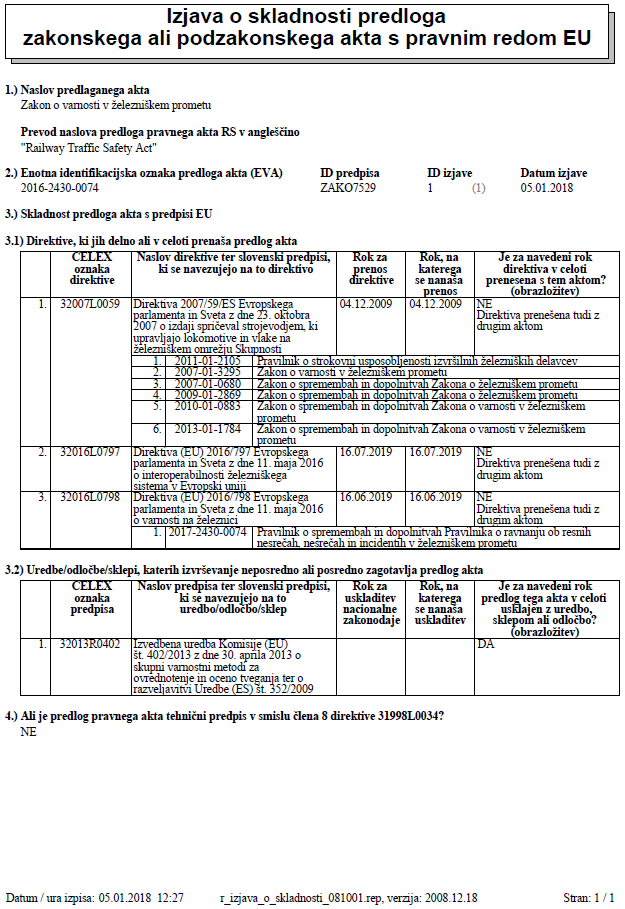
**Nemčija**

V Republiki Nemčiji je področje varnosti v železniškem prometu urejeno v Splošnem železniškem zakonu (Allgemeines Einbahngesetz - AEG) in nacionalnih varnostnih predpisih, prijavljenih Evropski komisiji na podlagi 8. člena Direktive 2004/49/ES (Nationale Sicherheitsvorschriften). Najpomembnejša določba je odstavek §4 AEG, ki določa obveznost upravljavca in prevoznikov za varnost železniškega prometa, zlasti z vzpostavitvijo ustreznih sistemov varnega upravljanja v skladu s pravom Evropske unije in nacionalnimi varnostnimi predpisi. Naloge varnostnega organa izvaja Zvezni urad za železnice (Eisenbahn-Bundesamt - EBA).

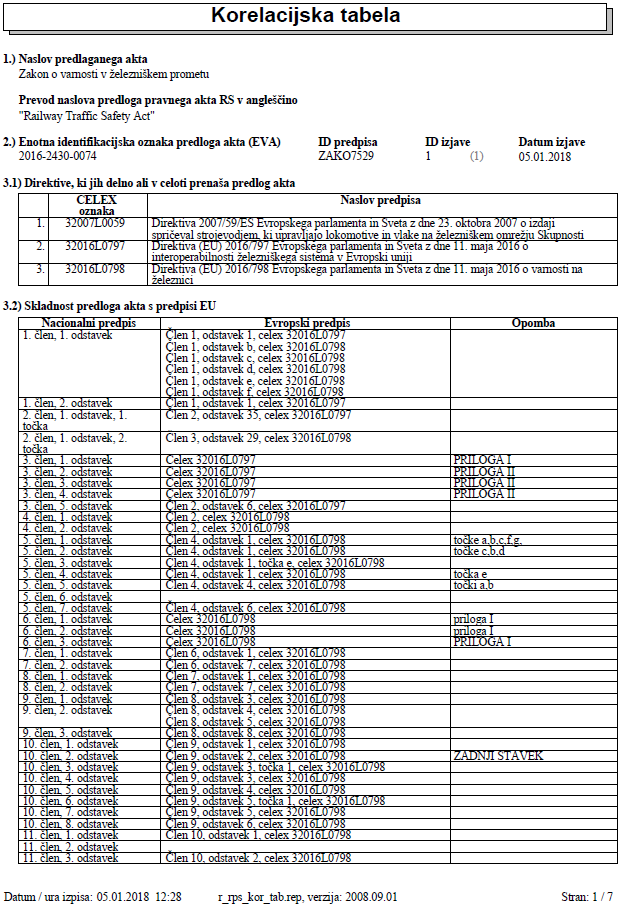
**Avstrija**

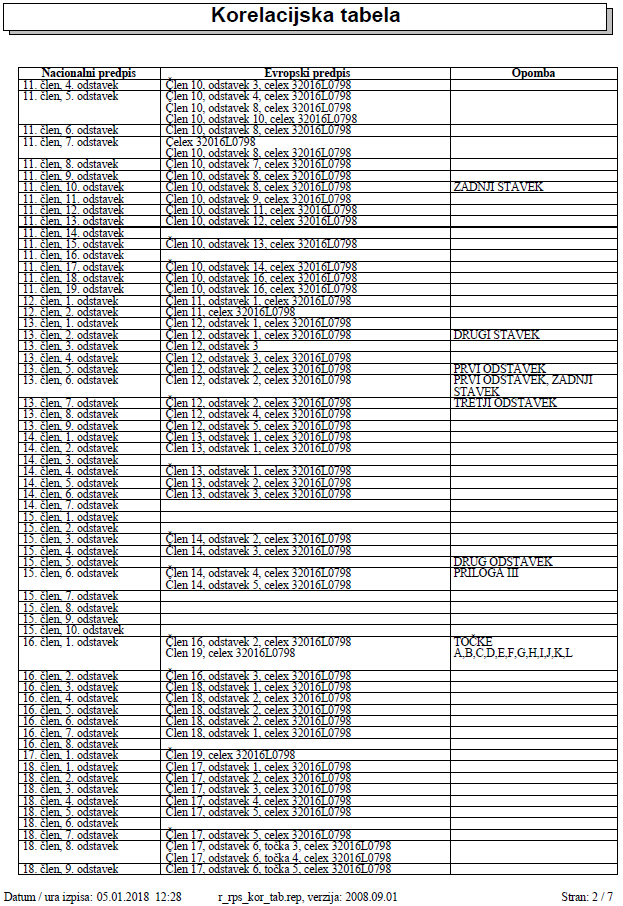
V Republiki Avstriji je področje varnosti v železniškem prometu urejeno v Zakonu (EinbahnGesetz – EisbG) in nacionalnih varnostnih predpisih priglašenih Evropski komisiji. Ključno vlogo na področju varnosti železniškega prometa ima poleg prevoznikov in upravljavca prek vzpostavitve sistemov varnega upravljanja, Zvezno ministrstvo za promet, inovacije in tehnologijo, ki opravlja naloge varnostnega organa (Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie - Bmvit) in je pristojno tudi za priglasitev nacionalnih predpisov.

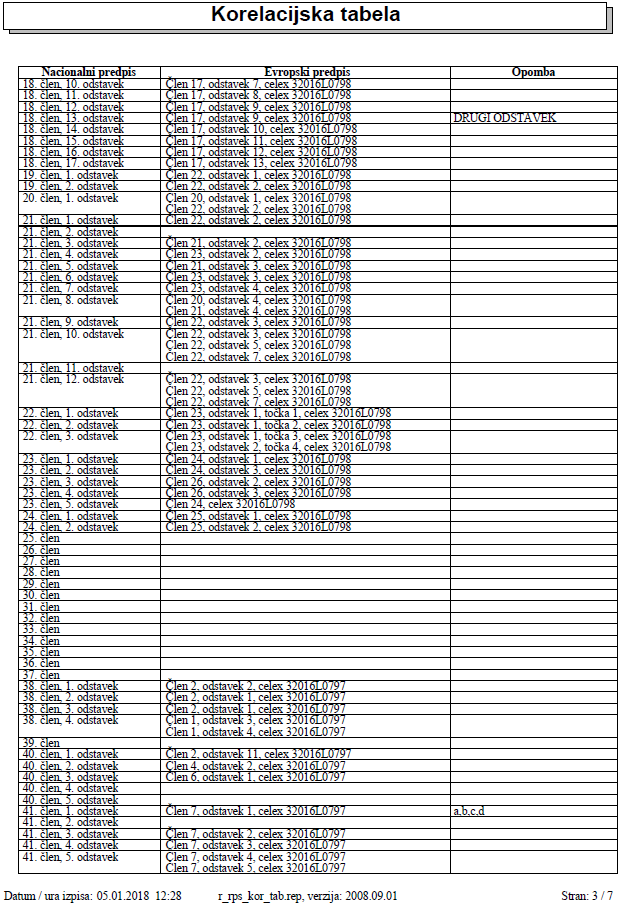
Izjava o skladnosti (oblika pdf) – izvoz iz baze RPS

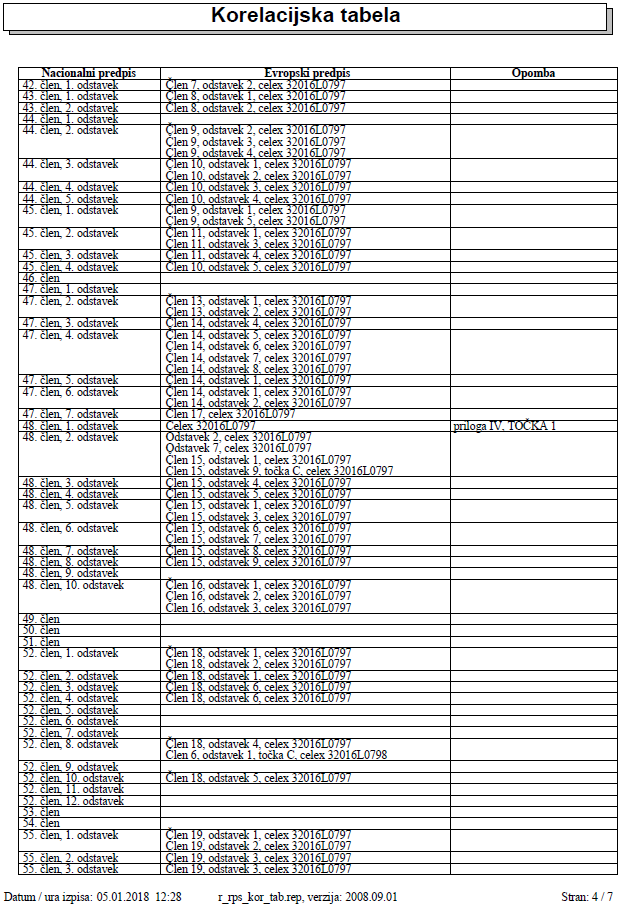


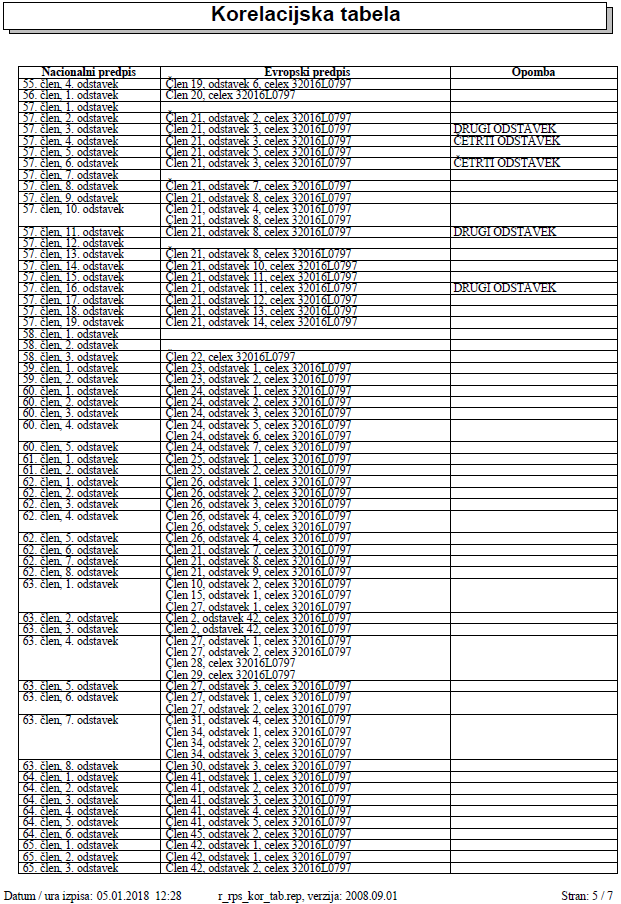
Korelacijska tabela (oblika pdf) – izvoz iz baze RPS

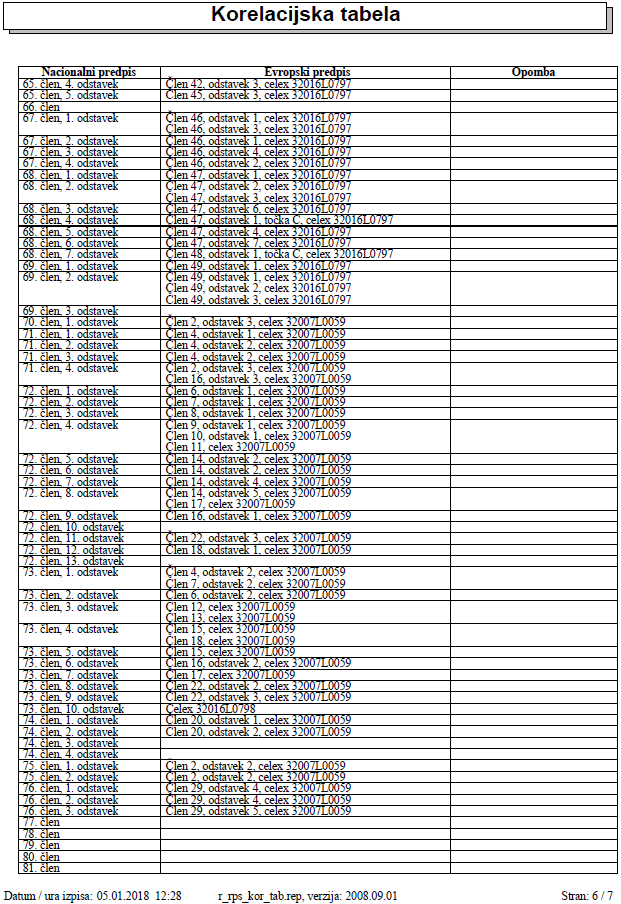


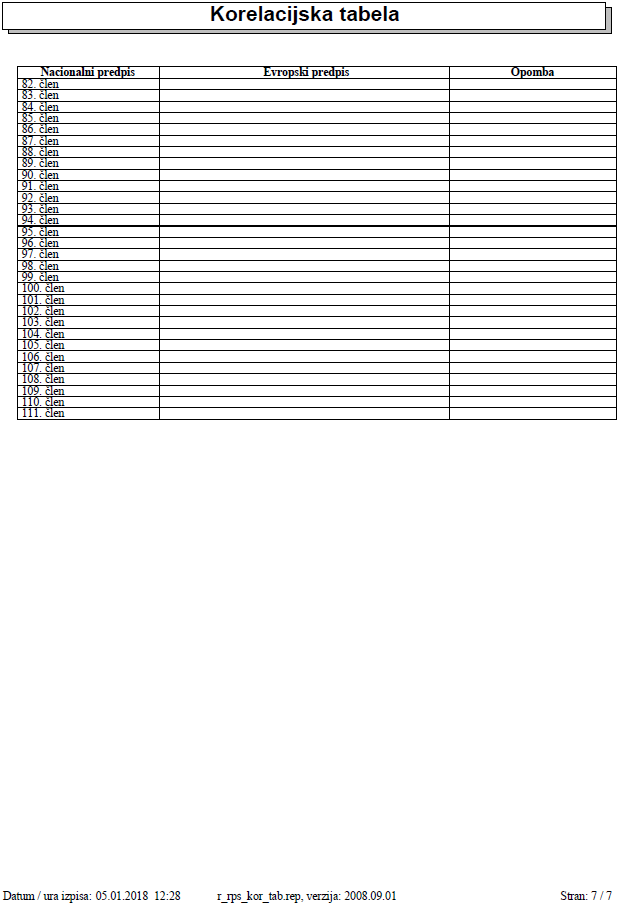
****

****

****

****

****



**6. PRESOJA POSLEDIC, KI JIH BO IMELO SPREJETJE ZAKONA**

**6.1 Presoja administrativnih posledic**

**a) v postopkih oziroma poslovanju javne uprave ali pravosodnih organov:**

* spoštovanje načela »vse na enem mestu« ter organ in kraj opravljanja dejavnosti oziroma izpolnjevanja obveznosti,

Na podlagi zahtev iz evropske zakonodaje, ki jo implementiramo s predlaganim zakonom, bo po načelu »vse na enem mestu«, ERA vstopna točka in centralni organ za izdajanje enotnega varnostnega spričevala za prevoznike v železniškem prometu. Prav tako bo tudi centralni organ za izdajanje dovoljenj za izdajo tirnih vozil in komponent na trg. Vsebina in način sta podrobneje obrazložena v točki 2.3 tega gradiva.

ERA ima sedež v kraju Valenciennes v Franciji.

* ustanovitev novih organov, reorganizacija ali ukinitev obstoječih organov:

Zaradi izvajanja tega zakona ni treba ustanavljati novih organov. Naloge bodo izvajali obstoječi organi oziroma subjekti.

* ali bodo zaradi izvajanja postopkov in dejavnosti potrebne nove zaposlitve, ali so izvajalci primerno usposobljeni, ali bodo potrebna dodatno usposabljanje ter finančna in materialna sredstva:

Na nacionalni ravni bodo naloge opravljali obstoječi organi oziroma subjekti, ki že imajo ustrezno število usposobljenih kadrov.

* ali se bodo zaradi ukinitve postopkov in dejavnosti zmanjšali število zaposlenih ter finančna in materialna sredstva:

Zmanjšanje števila zaposlenih ter finančnih in materialnih sredstev ni predvideno.

**b) pri obveznostih strank do javne uprave ali pravosodnih organov:**

* dokumentacija, ki jo mora stranka predložiti, povečanje ali zmanjšanje obsega dokumentacije z navedbo razlogov:

Glede na veljavni Zakon o železniškem prometu ne bo sprememb obsega dokumentacije.

* stroški, ki jih bo imela stranka, ali razbremenitev stranke:

Če bo nacionalni prevoznik podal vlogo za izdajo enotnega spričevala na Agencijo Evropske unije za železnice, bodo morda nastali dodatni stroški za vlagatelja iz naslova administrativnih stroškov za proučitev vloge in izdajo dovoljenja, del teh stroškov pa bo moral predvidoma pokriti vlagatelj, pri čemer bodo ti stroški verjetno nižji, kot če bi prosilec podal vlogo posameznim organom več članic EU. Natančne ocene še ne moremo podati, saj je izvedbeni akt Evropske komisije, ki bo natančno določal stroškovnik, še v pripravi.

* čas, v katerem bo stranka lahko uredila zadevo:

V zgoraj navedenem primeru se lahko čas nekoliko podaljša zaradi potrebe po prevajanju vloge iz nacionalnega jezika vlagatelja v delovni jezik ERA. Vendar se enako pričakuje kot predhodno, da bo čas izdaje dovoljenja s strani ERA krajši kot v sedanjem postopku, ko mora vlagatelj vlogo poslati posameznim pristojnim organom članic EU.

6.2 Presoja posledic za okolje, vključno s prostorskimi in varstvenimi vidiki, in sicer za:

Določila predloga zakona in njihovo izvajanje nimajo vpliva na okolje.

6.3 Presoja posledic za gospodarstvo, in sicer za:

Določila predloga zakona in njihovo izvajanje nimajo negativnih posledic za gospodarstvo. Zakon predvideva enotno izvajanje postopkov izdaje enotnih varnostnih spričeval in dovoljenj za izdajo produktov na trg, kar pomeni administrativno poenostavitev postopkov.

6.4 Presoja posledic za socialno področje, in sicer za:

Predlog zakona, v primerjavi z veljavnim, ne posega v spremembe na področju sociale, zato v ničemer ne vpliva na spremembo na socialnem področju.

6.5 Presoja posledic za dokumente razvojnega načrtovanja, in sicer za:

Predlog zakona nima vpliva na področje načrtovanja razvoja.

6.6 Presoja posledic za druga področja

Predlog zakona ne predvideva sprememb na drugih področjih.

**6.7 Izvajanje sprejetega predpisa:**

Spremljanje izvajanja določb zakona bodo izvajali Ministrstvo za infrastrukturo, Javna agencija za železniški promet Republike Slovenije in AKOS.

**6.8 Druge pomembne okoliščine v zvezi z vprašanji, ki jih ureja predlog zakona**

**6.9 Zunanji strokovnjaki, ki so sodelovali pri pripravi dela ali celotnega gradiva:**

* mag. Danica Murko in mag. Dejan Jurkovič, Direkcija RS za infrastrukturo,
* g. Andrej Antauer, g, Zdenko Seme in g. Dejan Babič, Javna agencija za železniški promet,
* mag. Jožef Dajčman, AKOS,
* mag. Damjan Mlakar, Inšpektorat RS za infrastrukturo,
* g. Andrej Vidic in g. Marjan Traven Slovenske železnice, d.o.o.

**7. Prikaz sodelovanja javnosti pri pripravi predloga zakona:**

Predlog zakona je bil objavljen na portalu E-demokracija 16.11.2017. Do opredeljenega roka nismo prejeli pripomb ali predlogov za spremembe.

4.11.2017 je bil osnutek besedila zakona predstavljen prevoznikom v železniškem prometu, 5.11.2017 pa predstavnikom sindikalnih organizacij s področja železniškega prometa. Vsi so podali mnenje, da je zakon potreben in njegova vsebina sprejemljiva, podali so le nekaj manjših pripomb, večinoma bolj redakcijskih kot vsebinskih, ki so bile sprejete, besedilo pa ustrezno dopolnjeno.

**8. Podatek o zunanjem strokovnjaku oziroma pravni osebi, ki je sodelovala pri pripravi predloga zakona, in znesku plačila za ta namen:**

Pri pripravi predloga zakona so sodelovali zunanji strokovnjaki, ki jih je s sklepom v strokovno delovno skupino imenoval minister za infrastrukturo.

Vsi imenovani so delo opravili v okviru rednih delovnih nalog in niso prejeli nikakršnih dodatnih sredstev oziroma plačila.

**9. Navedba, kateri predstavniki predlagatelja bodo sodelovali pri delu državnega zbora in delovnih teles**

* dr. Peter Gašperšič, minister za infrastrukturo,
* mag. Klemen Potisek, državni sekretar, Ministrstvo za infrastrukturo,
* Jure Leben, državni sekretar, Ministrstvo za infrastrukturo,
* mag. Darja Kocjan, generalna direktorica Direktorata za kopenski promet,
* mag. Vlasta Kampoš Jerenec, sekretarka, Direktorat za kopenski promet,
* mag. Benjamin Steinbacher Pušnjak, direktor AŽP,
* Andrej Vidic, Pravna služba, Slovenske železnice, d.o.o.
* Irena Jocif Bošnjak, mag. prav., Pravna služba, Ministrstvo za infrastrukturo,
* mag. Darja Kebe, podsekretarka, Ministrstvo za infrastrukturo,
* Igor Prinčič, Sekretar, Ministrstvo za infrastrukturo

**II. BESEDILO ČLENOV**

**ZAKON O VARNOSTI V ŽELEZNIŠKEM PROMETU**

**I. SPLOŠNE DOLOČBE**

**1. člen**

**(vsebina zakona)**

(1) Ta zakon določa pogoje za zagotovitev varnega in urejenega železniškega prometa, odgovornosti in pristojnosti udeležencev pri zagotavljanju varnosti železniškega prometa, razvoj skupnih varnostnih ciljev in skupnih varnostnih metod, skupna načela pri upravljanju, vodenju in nadzorovanju varnosti železniškega prometa na območju prog v Republiki Sloveniji ter pogoje za varen železniški promet na industrijskih tirih in progah drugih železnic. Ta zakon določa tudi naloge in pristojnosti varnostnega organa, inšpekcijskega organa, naloge in pristojnosti preiskovalnega organa ter načela za izdajanje, podaljševanje, spreminjanje oziroma razveljavljanje varnostnih spričeval in pooblastil.

(2) Ta zakon določa pogoje za zagotovitev, izboljšanje in razvoj interoperabilnega železniškega sistema na območju Republike Slovenije, z namenom tehnične harmonizacije, poenostavitve, izboljšanja in razvoja mednarodnih železniških prevoznih storitev na skupnem trgu Evropske unije in Evropskega gospodarskega prostora (v nadaljnjem besedilu: EGP) s tretjimi državami. Ti pogoji se nanašajo na načrtovanje, gradnjo, začetek obratovanja, nadgradnjo, obnovo, obratovanje in vzdrževanje delov železniškega sistema, na poklicno usposobljenost ter zdravstvene in varnostne pogoje za osebje, ki sodeluje pri njegovem obratovanju in vzdrževanju.

(3) S tem zakonom se urejajo tudi pogoji in postopki za izdajo dovoljenj in spričeval za strojevodje ter pogoj za opravljanje dela osebja, ki opravlja varnostno kritične naloge v železniškem prometu.

(4) Ta zakon delno prenaša v slovenski pravni red določbe naslednjih direktiv:

* Direktive 2016/798 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. maja 2016 o varnosti na železnici (prenovitev) (UL L št. 138 z dne 26. 5. 2016, str. 102; v nadaljnjem besedilu: Direktiva 2016/798/EU);
* Direktive 2016/797/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. maja 2016 o interoperabilnosti železniškega sistema v Evropski uniji (prenovitev) (UL L št. 138 z dne 26.5. 2016, str. 44; v nadaljnjem besedilu: Direktiva 2016/797/EU);
* Direktive 2007/59/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. oktobra 2007 o izdaji spričeval strojevodjem, ki upravljajo lokomotive in vlake na železniškem omrežju Skupnosti (UL L št. 315 z dne 3. 12. 2007, str. 51), zadnjič spremenjene z Direktivo Komisije (EU) 2016/882 z dne 1. junija 2016 o spremembi Direktive 2007/59/ES Evropskega parlamenta in Sveta glede jezikovnih zahtev (UL L št. 146 z dne 3. 6. 2016, str. 22), (v nadaljnjem besedilu: Direktiva 2007/59/ES).

(5) S tem zakonom se določi nacionalna kontaktna točka kot pristojni organ za izvajanje nalog skladno z Uredbo Komisije (EU) št. 1305/2014 z dne 11. decembra 2014 o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi s podsistemom telematske aplikacije za tovorni promet železniškega sistema v Evropski uniji in razveljavitvi Uredbe (ES) št. 62/2006 (UL L št. 123 z dne 12. 5. 2011, str. 11).

**2. člen**

**(pomen izrazov)**

(1) Izrazi, uporabljeni v tem zakonu, imajo naslednji pomen:

1. »dajanje na trg« je prvo omogočanje dostopnosti komponente interoperabilnosti, podsistema ali tirnega vozila, ki je pripravljeno na delovanje v stanju načrtovanega delovanja, na trgu Evropske unije;
2. »drug prevoznik« je oseba, ki izvaja prevoz v skladu s prevozno pogodbo;
3. »enotna vstopna točka« je aplikacija, ki jo razvije Agencija Evropske unije za železnice (v nadaljnjem besedilu: ERA);
4. »evropska specifikacija« pomeni:

* skupno tehnično specifikacijo, kakor je opredeljena v zakonu, ki ureja javna naročila;
* evropsko tehnično soglasje, kakor je navedeno v 60. členu Direktive 2014/25/EU, ali
* evropski standard, kakor je opredeljen v točki b) prvega odstavka 2. člena Uredbe (EU) št. 1025/2012 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 25. oktobra 2012 o evropski standardizaciji, spremembi direktiv Sveta 89/686/EGS in 93/15/EGS ter direktiv 94/9/ES, 94/25/ES, 95/16/ES, 97/23/ES, 98/34/ES, 2004/22/ES, 2007/23/ES, 2009/23/ES in 2009/105/ES Evropskega parlamenta in Sveta ter razveljavitvi Sklepa Sveta 87/95/EGS in Sklepa št. 1673/2006/ES Evropskega parlamenta in Sveta (UL L št. 316 z dne 14. 11. 2012, str. 12);

1. »glavni preiskovalec« je oseba, ki je odgovorna za organizacijo, izvajanje in nadzor preiskave;
2. »imetnik tirnega vozila« je oseba, ki je lastnik tirnega vozila ali ima pravico tirno vozilo uporabljati v železniškem prometu in je kot tak vpisan v registru tirnih vozil;
3. »incident« pomeni katerikoli dogodek, razen resne nesreče ali nesreče, ki vpliva ali bi lahko vplival na varnost obratovanja v železniškem prometu;
4. »lahka železnica« je mestni oziroma primestni železniški prevozni sistem z odpornostjo pri trku C–III ali C-IV (v skladu z EN 15227:2011) in največjo odpornostjo vozila 800 kN (vzdolžna tlačna sila v območju spenjanja); sistemi lahke železnice imajo lahko ločeno progo ali si jo delijo z vozili v cestnem prometu in običajno ne izmenjujejo vozil s potniškim prometom na dolge razdalje ali tovornim prometom;
5. »nacionalni predpisi« so predpisi, sprejeti v Republiki Sloveniji, ki določajo zahteve v zvezi z varnostjo železniškega prometa ali tehnične zahteve in se uporabljajo za prevoznike, upravljavca ali tretje osebe ne glede na to, kateri organ jih je izdal;
6. »nadgradnja« je vsaka pomembna sprememba podsistema ali njegovega dela, ki privede do spremembe tehnične dokumentacije, priložene ES-izjavi o verifikaciji, če takšna tehnična dokumentacija obstaja, in ki izboljša celotno delovanje podsistema;
7. »nakladalec« je oseba, ki naklada embalirano blago, majhne zabojnike ali prenosne rezervoarje v ali na vagon oziroma v zabojnik ali ki naklada zabojnike, zabojnike za razsuti tovor, večprekatne posode za plin, zabojnike - cisterne ali prenosne rezervoarje na vagon;
8. »naročnik« je oseba, ki naroči projektiranje ali gradnjo, obnovo ali nadgradnjo podsistema;
9. »nesreča« pomeni nehoteni ali nenamerni nepričakovani dogodek ali poseben niz takih dogodkov, ki imajo škodljive posledice; nesreče se razvrščajo v naslednje kategorije: trčenja, iztirjenja, nesreče na nivojskih prehodih, nesreče, ki jih povzročijo tirna vozila med gibanjem in v katerih so udeležene osebe, požari in drugi podobni dogodki;
10. »območje obratovanja« pomeni omrežje ali omrežja v Republiki Sloveniji in drugih državah članicah Evropske unije, kjer namerava prevoznik delovati;
11. »obnova« je večje obnovitveno delo na podsistemu ali delu podsistema, s katerim se ne spreminja celotno delovanje podsistema;
12. »obseg dejavnosti« pomeni obseg, ki ga označuje število potnikov oziroma količina blaga ter predvidena velikost prevoznika glede števila zaposlenih v železniškem sektorju;
13. »obstoječi železniški sistem« sestavljajo obstoječe omrežje ter vozila vseh kategorij in izvorov za vožnjo po tej infrastrukturi;
14. »ocenjevanje skladnosti« je proces ugotavljanja, ali so posebne zahteve glede proizvoda, postopka, storitve, podsistema, osebe ali organa izpolnjene;
15. »omrežje« so proge, postaje, terminali in vse vrste stabilnih naprav, potrebnih za zagotovitev varnega in neprekinjenega delovanja železniškega sistema;
16. »organ za ocenjevanje skladnosti« je organ, ki je bil priglašen ali imenovan za izvajanje dejavnosti ocenjevanja skladnosti, vključno z umerjanjem opreme, preskušanjem, certificiranjem in pregledovanjem; organ za ocenjevanje skladnosti postane priglašeni organ, potem ko ga je priglasila država članica; organ za ocenjevanje skladnosti postane imenovani organ, potem ko ga določi država članica;
17. »osebje ali oseba, ki opravlja varnostno kritične naloge« (v nadaljnjem besedilu: OVKN) so osebe prevoznika ali upravljavca, določene v tehničnih specifikacijah za interoperabilnost (v nadaljnjem besedilu: TSI) in sistemih varnega upravljanja, ki morajo imeti ustrezno strokovno usposobljenost za opravljanje vseh potrebnih nalog v zvezi z varnostjo v normalnih, poslabšanih in izrednih razmerah;
18. »osnovni parameter« je vsak pravni, tehnični ali operativni pogoj, ki je bistvenega pomena za interoperabilnost in je določen v ustreznih TSI;
19. »področje uporabe vozila« pomeni omrežje v Republiki Sloveniji ali skupini držav članic Evropske unije, v katerih naj bi se vozilo uporabljalo;
20. »polnilec« je oseba, ki naklada blago v cisterno (vključno z vagonom s cisterno, vagonom z odstranljivo cisterno, premičnim rezervoarjem ali zabojnikom-cisterno) na vagon, v večji zabojnik ali manjši zabojnik za prevoz razsutega blaga, ali na prekatni vagon ali v večprekatno posodo za plin;
21. »pooblaščeni zastopnik« je vsaka fizična ali pravna oseba s sedežem v Evropski uniji, ki jo je proizvajalec ali naročnik pisno pooblastil, da v njegovem imenu izvaja določene naloge;
22. »posebni primer« pomeni katerikoli del železniškega sistema, za katerega so v TSI potrebni začasni ali trajni ukrepi zaradi geografskih, topografskih ali urbanističnih omejitev oziroma takih, ki vplivajo na združljivost z veljavnim sistemom. Vključuje lahko zlasti železniške proge in omrežja, ki so ločena od omrežja Evropske unije, nakladalni profil, tirno širino ali razdaljo med tiri in tirna vozila, namenjena izključno lokalni, regionalni ali muzejski uporabi, ter tirna vozila, ki prihajajo iz tretjih držav ali so namenjena v tretje države;
23. »pošiljatelj« je oseba, ki pošilja blago v svojem imenu ali v imenu tretje osebe;
24. »praznilec« je oseba, ki odstrani blago iz cisterne (vključno z vagonom s cisterno, vagonom z odstranljivo cisterno, premičnim rezervoarjem ali zabojnikom-cisterno), vagona, večjega ali manjšega zabojnika za prevoz razsutega blaga oziroma prekatnega vagona ali večprekatne posode za plin;
25. »preiskava« pomeni postopek, ki se izvaja zaradi preprečevanja resnih nesreč, nesreč in incidentov, kar vključuje zbiranje in analizo informacij, presojo, vključno z odkrivanjem vzrokov, in pripravo varnostnih priporočil;
26. »prejemnik« je oseba, ki v skladu s prevozno pogodbo prevzame blago; če prevoz poteka brez prevozne pogodbe, se šteje, da je prejemnik oseba, ki prevzame blago ob prihodu;
27. »prevoznik v železniškem prometu« (v nadaljnjem besedilu: prevoznik) je pravna ali fizična oseba, ki samostojno opravlja gospodarsko dejavnost katere glavna dejavnost je izvajanje prevoznih storitev prevozov blaga oziroma potnikov v železniškem prometu, pri čemer mora ta prevoznik zagotoviti vleko vlakov, oziroma pravna ali fizična oseba, ki samostojno opravlja gospodarsko dejavnost, ki zagotavlja le vleko vlakov;
28. »proizvajalec« je vsaka fizična ali pravna oseba, ki proizvaja proizvod v obliki komponent interoperabilnosti, podsistemov ali tirnih vozil oziroma za katero je takšne komponente zasnoval ali izdelal nekdo drug, sama pa jih trži pod svojim imenom ali blagovno znamko;
29. »proizvod« pomeni proizvod, ki je pridobljen s proizvodnim procesom, vključno s komponentami interoperabilnosti in podsistemi;
30. »projekt v poznejši fazi razvoja« je vsak projekt, katerega načrtovanje oziroma izgradnja je v fazi, v kateri lahko sprememba tehnične specifikacije ogrozi izvedljivost projekta, kot je načrtovan;
31. »prosilec« je pravna ali fizična oseba:

* ki zaprosi za dovoljenje; lahko je prevoznik, upravljavec ali katera koli druga oseba, npr. proizvajalec, lastnik ali imetnik tirnega vozila;
* ki zaprosi za izdajo ES-izjave o verifikaciji; lahko je naročnik, proizvajalec ali njegov pooblaščeni zastopnik;
* ki zaprosi ERA za odločitev o odobritvi tehničnih rešitev, predvidenih za projekte v zvezi z opremo ob progi v okviru evropskega sistema za upravljanje železniškega prometa (v nadaljnjem besedilu: ERTMS);

1. »razkladalec« je oseba, ki odstrani zabojnik, zabojnik za razsuti tovor, večprekatno posodo za plin, zabojnik- cisterno ali premični rezervoar z vagona, ali vsako podjetje, ki raztovori embalirano blago, majhne zabojnike ali prenosne rezervoarje iz ali z vagona ali zabojnika, ali oseba, ki raztovori blago iz cisterne (vagona s cisterno, odstranljive cisterne, premičnega rezervoarja ali zabojnika - cisterne) oziroma prekatnega vagona ali večprekatne posode za plin ali z vagona, večjega zabojnika ali manjšega zabojnika za prevoz razsutega blaga oziroma zabojnika za razsuti tovor;
2. »resna nesreča« pomeni katerokoli trčenje ali iztirjenje vlakov, katerega posledica je smrt ene ali več oseb ali resne poškodbe petih ali več oseb ali velika škoda na tirnih vozilih, infrastrukturi ali v okolju, in vsaka druga nesreča z enakimi posledicami, ki ima očiten vpliv na ureditev varnosti na železnici ali na upravljanje varnosti; »velika škoda« pomeni škodo, ki jo lahko preiskovalni organ oceni takoj in ki znaša vsaj dva milijona eurov;
3. »serija« je število identičnih tirnih vozil enega tipa zasnove;
4. »sistem varnega upravljanja« (v nadaljnjem besedilu: SVU) pomeni organizacijo, ureditev in postopke, ki jih je vzpostavil upravljavec ali prevoznik, da bi zagotovil varno upravljanje svojih dejavnosti;
5. »skupne varnostne metode« (v nadaljnjem besedilu: SVM) so metode, ki opisujejo ocenjevanje stopnje varnosti in doseganje varnostnih ciljev ter skladnosti z drugimi varnostnimi zahtevami;
6. »sprejemljivi načini skladnosti« so nezavezujoča mnenja, ki jih izda ERA za opredelitev načinov zagotavljanja skladnosti z bistvenimi zahtevami;
7. »sprejemljivi nacionalni načini skladnosti« so nezavezujoča mnenja, ki jih izda varnostni organ za opredelitev načinov zagotavljanja skladnosti z nacionalnimi predpisi;
8. »spričevalo« pomeni usklajeno dopolnilno spričevalo, v katerem je navedeno, po kateri železniški infrastrukturi lahko imetnik spričevala vozi in katera vozna sredstva lahko upravlja;
9. »stabilne naprave« so strukturni podsistemi infrastruktura, energija, vodenje-upravljanje in signalizacija ob progi oziroma njihovi deli;
10. »subjekt, zadolžen za vzdrževanje« je subjekt, ki je zadolžen za vzdrževanje tirnega vozila in je kot tak registriran v nacionalnem registru tirnih vozil;
11. »stanje načrtovanega delovanja« pomeni običajen način obratovanja in predvidljive slabše pogoje obratovanja (vključno z obrabo) v obsegu in v skladu s pogoji uporabe, kot so določeni v tehnični dokumentaciji in dokumentaciji o vzdrževanju;
12. »strojevodja« pomeni osebo, ki je sposobna in ima dovoljenje za samostojno, odgovorno in varno upravljanje vlakov, vključno z lokomotivami, premikalnimi lokomotivami, delovnimi vlaki, tirnimi vozili za opravljanje vzdrževalnih del ali vlaki za prevoz potnikov ali blaga po železnici;
13. »tehnična specifikacija« je dokument, ki določa tehnične zahteve, ki jih mora izpolnjevati proizvod, proces ali storitev;
14. »tip« je tip tirnega vozila, ki opredeljuje osnovne značilnosti zasnove vozila, kakor so zajete v potrdilu o pregledu tipa ali zasnove, opisanem v ustreznem modulu za verifikacijo;
15. »tirno vozilo« je vsako vozilo, ki se na lastnih kolesih z lastnim pogonom ali brez njega premika po železniških tirih (vlečna in vlečena vozila ter motorna vozila za posebne namene). Sestavljeno je iz enega ali več strukturnih ali funkcionalnih podsistemov;
16. »upravljavec javne železniške infrastrukture« (v nadaljnjem besedilu: upravljavec) je pravna oseba, ki je odgovorna za obratovanje, vzdrževanje in obnavljanje železniške infrastrukture ter odgovorna za sodelovanje pri njenem razvoju;
17. »varnostni organ« je organ, pristojen za naloge v zvezi z varnostjo in interoperabilnostjo v železniškem prometu v skladu z zakonom, ki ureja železniški promet, in v skladu s tem zakonom, ali katerikoli skupni organ, ki sta mu Republika Slovenija in druga država članica Evropske unije zaupali te naloge, da bi zagotovil enotni varnostni režim za specializirano obmejno infrastrukturo;
18. »vključitev v obratovanje« pomeni izvedbo vseh aktivnosti, s katerimi se podsistem postavi v operativno delovanje;
19. »vrsta dejavnosti« pomeni vrsto, ki jo označuje potniški promet, vključno s prevozom visokih hitrosti ali brez njega, tovorni promet, vključno s prevozom nevarnega blaga ali brez njega, ali samo ranžiranje;
20. »vzdrževalna dela v javno korist« po tem zakonu so postopki, po katerih se izvedejo odstranitve objektov in naprav, obnove, nadgradnje in gradnje stabilnih naprav, namenjeni pa so zagotavljanju obveznih gospodarskih javnih služb, z njimi pa se ne posega zunaj železniškega območja;
21. »vzroki« pomenijo dejanja, opustitve dejanj, dogodke ali razmere (ali kombinacijo teh), ki so vzrok za nesrečo ali incident;
22. »zamenjava v okviru vzdrževanja« je vsaka zamenjava komponent pri preventivnem ali korektivnem vzdrževanju s komponentami ali deli, ki imajo enako funkcijo in enako delujejo;
23. »železniško območje« je zemljišče, na katerem je proga, ki obsega tudi progovni pas in postajna območja ter površine, na katerih poteka dejavnost, povezana s prevozom potnikov ali blaga, in dejavnost, povezana z nalogami upravljavca.

(2) Drugi izrazi, uporabljeni v tem zakonu, imajo enak pomen, kot ga določajo drugi predpisi, ki urejajo železniški promet, akreditacijo, urejanje prostora in tehnični predpisi.

**3. člen**

(železniški sistem)

(1) Železniški sistem v Republiki Sloveniji predstavljajo omrežje v Republiki Sloveniji in tirna vozila, namenjena vožnji po tem omrežju.

(2) Železniški sistem se deli na strukturne in operativne podsisteme.

(3) Strukturni podsistemi so:

1. Infrastruktura

Podsistem vsebuje železniške tire, kretnice, nivojske prehode, gradbene objekte (npr. mostovi, predori), z železnico povezane elemente postaj (vhodi, peroni, območja dostopa, mesta servisiranja, stranišča, informacijski sistemi ter elemente za dostop invalidov in oseb z omejeno mobilnostjo), varnostno in zaščitno opremo.

1. Energija

Podsistem vsebuje naprave namenjene elektrifikaciji, vključno z voznim omrežjem ter opremo za merjenje in zaračunavanje porabe električne energije ob progi.

1. Vodenje-upravljanje in signalizacija ob progi

Podsistem vsebuje vso opremo ob progi, potrebno za zagotavljanje varnosti, vodenja in nadzora vlakov, ki vozijo v omrežju.

č) Vodenje-upravljanje in signalizacija na vozilu

Podsistem vsebuje vso opremo na tirnih vozilih, potrebno za zagotavljanje varnosti, vodenja in nadzora vlakov, ki vozijo v omrežju.

1. Tirna vozila

Podsistem vsebuje konstrukcijsko nadgradnjo, vodenje in nadzorne sisteme vlakovne opreme, tokovne odjemnike, vlečna vozila in vozila za pretvarjanje energije, opremo za merjenje in zaračunavanje porabe električne energije na vozilih, zavorne naprave, naprave za spenjanje vagonov, tekalne mehanizme (npr. vozni podstavek, osi, itd.) in vzmetenje, vrata, vmesnike človek/stroj (voznik, vlakovno osebje in potniki, vključno z elementi za dostop invalidov in oseb z omejeno mobilnostjo), pasivne in aktivne varnostne naprave in pripomočke, ki so potrebni za zdravje potnikov in vlakovnega osebja.

(4) Operativni podsistemi so:

1. Vodenje in upravljanje prometa

V podsistem spadajo postopki in dodatna oprema, ki dovoljuje usklajeno obratovanje raznih strukturnih podsistemov med normalnim ali zmanjšanim obratovanjem, vključno s sestavo vlaka, vožnjami vlakov ter načrtovanjem in upravljanjem prometa. V ta podsistem spada tudi strokovna usposobljenost, ki se lahko zahteva za opravljanje storitev v železniškem prometu.

1. Vzdrževanje

V podsistem spadajo postopki, dodatna oprema in logistični centri za vzdrževanje in rezerve, ki omogočajo obvezna popravila in preventivno vzdrževanje za zagotavljanje interoperabilnosti železniškega sistema in njegove učinkovitosti.

1. Telematske aplikacije za potniški in tovorni promet

Ta podsistem zajema:

1. aplikacije za potniški promet, vključno s sistemi, ki potnikom dajejo informacije pred in med vožnjo, sisteme za rezervacije in plačila, za upravljanje prtljage in upravljanje povezav med železnico in drugimi načini prevoza;
2. aplikacije za tovorni promet, vključno z informacijskimi sistemi (spremljanje tovora in vlakov v realnem času), ranžirni sistemi in sistemi usmerjanja vlakov, sistemi rezervacij, plačil in fakturiranja, upravljanje povezav z drugimi načini prevoza in izdelava elektronskih spremnih dokumentov.

(5) Strukturna podsistema iz točk č) in d) tretjega odstavka tega člena sta mobilna podsistema.

(6) Omrežje in tirna vozila, namenjena vožnji po tem omrežju iz prvega odstavka tega člena predpiše minister.

**II. RAZVOJ IN UPRAVLJANJE VARNOSTI V ŽELEZNIŠKEM PROMETU**

**1. Zagotavljanje varnosti v železniškem prometu**

**4. člen**

**(področje uporabe)**

(1) To poglavje se uporablja za železniški sistem, ki obsega varnostne zahteve za sistem v celoti, vključno z varnim upravljanjem in vodenjem železniškega prometa ter z medsebojnim delovanjem ali vplivanjem med prevozniki v železniškem prometu, upravljavcem in drugimi aktivnimi udeleženci.

(2) To poglavje ne velja za:

a) podzemne železnice;

b) tramvaje in tirna vozila lahke železnice ter infrastrukturo, ki jo uporabljajo izključno ta vozila;

c) omrežja, ki so funkcionalno ločena od ostalega železniškega sistema in so predvidena samo za opravljanje lokalnega, mestnega in primestnega potniškega prometa, ter za prevoznike v železniškem prometu, ki izvajajo dejavnost samo na teh omrežjih;

č) zasebno železniško infrastrukturo, vključno s tiri, ki jo uporablja njen lastnik ali izvajalec za lastne prevoze blaga ali za nekomercialni prevoz oseb, in tirna vozila, ki se uporabljajo izključno na tej infrastrukturi;

d) infrastrukturo in tirna vozila, predvidena izključno za lokalno, zgodovinsko ali turistično uporabo.

5. člen

(naloge in pristojnosti aktivnih udeležencev v železniškem prometu)

(1) Ministrstvo, pristojno za promet (v nadaljnjem besedilu: ministrstvo), varnostni organ, preiskovalni organ, upravljavec, subjekt, ki opravlja naloge upravljavca in prevozniki vsak v skladu s svojimi pristojnostmi in področjem delovanja zagotovijo:

* da se varnost železniškega prometa v železniškem sistemu ohranja in, kjer je to upravičeno in izvedljivo, stalno izboljšuje ob upoštevanju razvoja zakonodaje Evropske unije ter tehničnega in znanstvenega napredka, pri čemer se daje prednost preprečevanju resnih nesreč;
* da se varnostni predpisi uporabljajo in izvajajo odprto in nediskriminatorno ter da se pospešuje razvoj enotnega železniškega sistema;
* razvoj oziroma izboljšanje varnosti železniškega prometa, ki temelji na sistemskem pristopu;
* pripravo in objavo letnih varnostnih načrtov, z opisi ukrepov, načrtovanih za dosego skupnih varnostnih ciljev (v nadaljnjem besedilu: SVC);
* podporo ERA pri njenih nalogah spremljanja razvoja varnosti na železnici na ravni Evropske unije.

(2) Upravljavec, subjekt, ki opravlja naloge upravljavca in prevozniki so odgovorni za varno delovanje svojega dela železniškega sistema in nadzorovanje tveganja tako, da:

* izvajajo ukrepe za nadzorovanje tveganja, lahko tudi z medsebojnim sodelovanjem, z uporabo metod za ovrednotenje in oceno tveganj;
* uveljavljajo nacionalne in evropske predpise;
* vzpostavljajo SVU v skladu s tem zakonom in podzakonskimi predpisi;
* upoštevajo tveganja, povezana z dejavnostmi drugih aktivnih udeležencev in tretjih oseb;
* upoštevajo druge aktivne udeležence iz petega odstavka tega člena, ki lahko vplivajo na varno obratovanje železniškega sistema, in jih pogodbeno zavežejo k izvajanju ukrepov za nadzorovanje tveganja;
* zagotovijo, da njihovi izvajalci izvajajo ukrepe za nadzorovanje tveganj z uporabo SVM za spremljanje procesov in jih k temu pogodbeno zavežejo. Na zahtevo ERA ali varnostnega organa te podatke morajo razkriti.

(3) Upravljavec, subjekt, ki opravlja naloge upravljavca in prevozniki so odgovorni uporabnikom, strankam, delavcem ter tretjim osebam za svoj del sistema in njegovo varno delovanje, vključno z oskrbo z materialom in sklepanjem storitvenih pogodb.

(4) Odgovornost upravljavca, subjekta, ki opravlja naloge upravljavca, in prevoznikov iz prejšnjega odstavka ne razbremenjuje odgovornosti proizvajalcev sestavnih delov in komponent interoperabilnosti posameznih podsistemov, vzdrževalcev, lastnikov vagonov ter izvajalcev drugih potrebnih storitev, da zagotovijo, da so njihova vozna sredstva, objekti in naprave, oprema in material v skladu z zahtevami in pogoji za predvideno uporabo tako, da jih lahko upravljavec ali prevozniki varno vključijo in uporabljajo.

(5) Subjekti, zadolženi za vzdrževanje in vsi drugi aktivni udeleženci, ki lahko vplivajo na varno obratovanje železniškega sistema, vključno s proizvajalci, vzdrževalci, upravitelji, izvajalci storitev, naročniki, drugimi prevozniki, pošiljatelji, prejemniki, nakladalci, razkladalci, polnilci in praznilci morajo:

- izvajati potrebne ukrepe za nadzorovanje tveganj s sodelovanjem drugih aktivnih udeležencev; zagotoviti, - da so podsistemi, dodatki, oprema in storitve, ki jih ponujajo, v skladu z zahtevami in pogoji za uporabo, tako da jih lahko prevoznik in/ali upravljavec varno uporablja.

(6) Kadar prevozniki, upravljavec, subjekt, ki opravlja naloge upravljavca ali drugi aktivni udeleženci iz prejšnjega odstavka odkrijejo ali drugače izvedo za varnostno tveganje, povezano z okvarami, konstrukcijskimi neskladnostmi ali napakami pri delovanju tehnične opreme, vključno z opremo na strukturnih podsistemih, morajo v okviru svojih pristojnosti:

* sprejeti vse potrebne popravljalne ukrepe za odpravo ugotovljenega varnostnega tveganja,
* o ugotovljenih tveganjih obvestiti udeležene strani zaradi sprejetja popravljalnih ukrepov za zagotovitev trajne varnosti železniškega sistema.

(7) V primeru izmenjave tirnih vozil morajo prevozniki in ostali aktivni udeleženci izmenjati informacije, ki so pomembne za varno delovanje in obsegajo podatke iz registra vozil, informacije o stanju in zgodovini tirnega vozila, dokumentacijo o vzdrževanju, informacijo o preteklih nakladalnih storitvah in tovornih listih.

**6. člen**

**(spremljanje varnosti)**

1. Ministrstvo spremlja stopnjo varnosti v železniškem prometu in na podlagi skupnih varnostnih kazalnikov iz letnih poročil varnostnega organa ter nacionalnih referenčnih vrednosti določi SVC.
2. Varnostni organ mora pri sestavi letnega poročila upoštevati skupne varnostne kazalnike.
3. Skupne varnostne kazalnike iz prvega odstavka tega člena predpiše minister.

**7. člen**

**(skupne varnostne metode)**

1. SVM opisujejo način ocenjevanja stopnje varnosti in doseganja varnostnih ciljev ter skladnost z drugimi varnostnimi zahtevami in obsegajo:

* metode za ovrednotenje in oceno tveganja;
* metode za ocenjevanje skladnosti z zahtevami iz enotnih varnostnih spričeval in varnostnih pooblastil;
* metode nadzora, ki jih uporabljajo varnostni organi, in metode spremljanja, ki jih uporabljajo prevozniki, upravljavec in subjekti, zadolženi za vzdrževanje;
* metode za oceno ravni varnosti in uspešnosti glede varnosti, ki jo zagotavljajo izvajalci v železniškem prometu na ravni držav članic in na ravni Evropske unije;
* metode za oceno doseganja varnostnih ciljev na nacionalni ravni in ravni Evropske unije;
* vse druge metode, povezane s SVU, ki morajo biti harmonizirane na ravni Evropske unije.

1. Nacionalni predpisi se spremenijo v skladu s sprejetimi SVM, ki jih sprejme Evropska komisija.

**8. člen**

**(skupni varnostni cilji)**

(1) SVC določajo najmanjše varnostne ravni, ki jo morajo doseči različni deli železniškega sistema ter celoten železniški sistem. SVC so izraženi v sprejemljivosti tveganja ali kot ciljne varnostne ravni, pri čemer morajo upoštevati najmanj:

* posamezna tveganja, povezana s potniki, osebjem, tako z zaposlenimi kot izvajalci, uporabniki nivojskih križanj ter nepooblaščenimi osebami na železniškem območju;
* socialna tveganja.

(2) Na podlagi sprejetih SVC, katere sprejme Evropska komisija, se sprejmejo vse potrebne spremembe nacionalnih predpisov v roku, potrebnem za dosego SVC.

**9. člen**

**(nacionalni predpisi)**

1. Nacionalni predpisi se lahko sprejmejo v naslednjih primerih:
2. če predpisi v zvezi z varnostnimi metodami niso zajeti v SVM;
3. če TSI še ne zajemajo operativnih predpisov železniškega omrežja;
4. kot nujen preventivni ukrep, zlasti po resni nesreči, nesreči ali incidentu;

č) če je treba spremeniti predpise, ki so bili že priglašeni;

d) če predpisi v zvezi z zahtevami za OVKN, vključno z merili izbire, fizičnimi in psihičnimi sposobnostmi ter poklicnim usposabljanjem, še niso zajeti v TSI ali Direktivi 2007/59/ES.

1. Ministrstvo pred sprejemom nacionalnega predpisa iz prejšnjega odstavka posreduje Evropski komisiji in ERA v pregled osnutek nacionalnega predpisa skupaj z razlogi za njegovo izdajo v skladu z Uredbo (EU) 2016/796 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. maja 2016 o Agenciji Evropske unije za železnice in razveljavitvi Uredbe (ES) št. 881/2004 (UL L št. 138 z dne 26. 5. 2016, str. 1; v nadaljnjem besedilu: Uredba 2016/796/EU). Ne glede na prejšnji stavek, ministrstvo nacionalni predpis, ki se sprejme kot nujen preventivni ukrep, posreduje Evropski komisiji in ERA po njegovi uveljavitvi v skladu z Uredbo 2016/796/EU.

(3) Ne glede na prejšnji odstavek, ministrstvu ni treba priglasiti nacionalnih predpisov in omejitev izključno lokalne narave. Ti predpisi in omejitve se morajo objaviti v registru infrastrukture iz 69. člena tega zakona ali pa mora upravljavec v programu omrežja navesti, kje so ti predpisi ali omejitve objavljeni.

**10. člen**

**(sistem varnega upravljanja)**

(1) Upravljavec, subjekt, ki izvaja naloge upravljavca in prevozniki vzpostavijo SVU svoje dejavnosti tako, da se zagotovi doseganje vsaj SVC za celotni železniški sistem. SVU mora biti skladen z nacionalnimi predpisi, varnostnimi zahtevami iz TSI in SVM.

(2) Vsi deli SVU se morajo dokumentirati. Jasno opisani in opredeljeni morajo biti:

- porazdelitev odgovornosti v organizaciji,

- nadzor na različnih ravneh,

- vključitev osebja in njihovih predstavnikov na vseh ravneh,

- zagotavljanje nenehnega izboljševanja SVU,

- zavezanost k doslednemu upoštevanju človeških dejavnikov in uporabi metod,

- kultura medsebojnega zaupanja in učenja zaradi razvoja varnosti, ob zagotavljanju zaupnosti.

(3) SVU vsebuje naslednje osnovne elemente:

* + varnostno politiko, ki jo je odobril glavni direktor organizacije in jo sporočil osebju;
  + kakovostne in količinske cilje organizacije v zvezi z ohranjanjem in povečevanjem varnosti ter načrte in postopke za doseganje teh ciljev;
  + postopke za izpolnjevanje obstoječih, novih in spremenjenih tehničnih in operativnih standardov ali drugih predpisanih pogojev iz TSI, nacionalnih predpisov in iz drugih zadevnih predpisov ali odločitev organa;
  + postopke za zagotovitev skladnosti s standardi in drugimi predpisanimi pogoji v celotnem življenjskem ciklu opreme in dejavnosti;
  + postopke in metode za opredelitev tveganja, izvedbo ocene tveganja in ukrepov za nadzor nad tveganjem, kadar sprememba obratovalnih pogojev ali uvedba novih materialov pomeni novo tveganje za infrastrukturo ali vmesnik med človekom, strojem in organizacijo;
  + zagotovitev programov za usposabljanje osebja in sistemov za ohranjanje usposobljenosti osebja ter za ustrezno opravljanje nalog, vključno z ureditvijo v zvezi s fizičnimi in psihičnimi sposobnostmi;
  + ureditev za zagotovitev zadostnih informacij v organizaciji in, kadar je ustrezno, med organizacijami železniškega sistema;
  + postopke in oblike za dokumentiranje varnostnih informacij, ter določitev postopka za nadzor konfiguracije ključnih varnostnih informacij;
  + postopke za zagotovitev, da se nesreče, incidenti, neposredna nevarnost nesreče in drugi nevarni dogodki prijavijo, preiščejo in analizirajo ter da se sprejmejo potrebni preventivni ukrepi;
  + pripravo načrtov za ukrepanje, pripravljenost ter obveščanje v izrednih razmerah, dogovorjenih z ustreznimi javnimi organi;
  + določbe o periodičnih notranjih presojah SVU.

(4) Upravljavec, subjekt, ki izvaja naloge upravljavca in prevozniki morajo, poleg osnovnih elementov iz prejšnjega odstavka v svoj SVU vključiti vse dodatne elemente, s katerimi obvladujejo varnostna tveganja pri izvajanju dejavnosti.

(5) SVU mora vsebovati vrsto, obseg, območje obratovanja in druge pogoje za izvajanje dejavnosti ter zagotavljati kontrolo vseh tveganj, vključno z vzdrževanjem, oskrbo z materialom in uporabo pogodbenikov. Prav tako je treba upoštevati tveganja, ki izhajajo iz dejavnosti drugih aktivnih udeležencev.

(6) SVU upravljavca in subjekta, ki izvaja naloge upravljavca, upošteva učinke dejavnosti različnih prevoznikov v železniškem prometu na omrežju in omogoča vsem prevoznikom, da izvajajo dejavnosti v skladu s TSI in nacionalnimi predpisi ter s pogoji iz njihovega varnostnega spričevala. SVU se razvijajo z namenom usklajevanja postopkov v izrednih razmerah vseh udeležencev v železniškem prometu, ki izvajajo dejavnosti na železniški infrastrukturi, in s pristojnimi organi za ukrepanje v izrednih razmerah, da se olajša hitro posredovanje reševalnih služb, ter z drugimi stranmi, ki bi utegnile biti udeležene v izrednih razmerah. V primeru čezmejne infrastrukture mora SVU opredeljevati sodelovanje med upravljavcema infrastrukture sosednjih držav ter potrebna usklajevanja in pripravljenost pristojnih služb za ukrepanje v izrednih razmerah na obeh straneh meje.

(7) Po resni nesreči mora prevoznik zagotoviti pomoč žrtvam in jim pomagati pri pritožbenih postopkih v skladu s pravom Evropske unije. Takšna pomoč se izvaja prek komuniciranja z družinami žrtev in vključuje psihološko podporo za žrtve nesreče in njihove družine.

(8) Upravljavec, subjekt, ki izvaja naloge upravljavca in prevozniki morajo vsako leto do 31. maja predložiti varnostnemu organu letno varnostno poročilo za prejšnje koledarsko leto. To varnostno poročilo vsebuje:

* informacije o tem, kako se izpolnjujejo SVC organizacije in o rezultatih varnostnih načrtov za njihovo obvladovanje;
* opis razvoja nacionalnih varnostnih kazalnikov;
* rezultate notranje varnostne revizije;
* ugotovitve o pomanjkljivostih in napakah pri izvajanju prometa in upravljanju infrastrukture;
* poročilo o uporabi SVM.

**2. Varnostno spričevalo in varnostno pooblastilo**

**11. člen**

**(podeljevanje enotnega varnostnega spričevala prevozniku)**

(1) Za dostop do železniškega omrežja v Republiki Sloveniji mora prevoznik, poleg drugih pogojev, pridobiti enotno varnostno spričevalo, ki ga izda ERA ali varnostni organ. Z enotnim varnostnim spričevalom prevoznik dokaže, da je vzpostavil SVU in da lahko varno obratuje na načrtovanem območju obratovanja.

(2) Enotno varnostno spričevalo, ki ga izda ERA, je veljavno tudi v Republiki Sloveniji za v spričevalu navedeno vrsto in obseg dejavnosti, če je v spričevalu omrežje Republike Slovenije ali njegov del navedeno kot območje obratovanja.

(3) V vlogi za enotno varnostno spričevalo prevoznik navede vrsto in obseg dejavnosti v železniškem prometu in načrtovano območje obratovanja.

(4) Vloga za enotno varnostno spričevalo se vloži prek enotne vstopne točke iz 12. člena Uredbe 2016/796/EU (v nadaljnjem besedilu: enotna vstopna točka), kjer se izmenjujejo vse informacije o poteku postopkov in sprejetih odločitvah ter informacije komisije za pritožbe iz 55. člena Uredbe 2016/796/EU (v nadaljnjem besedilu: komisija za pritožbe), ki ji je treba priložiti dokumentacijo, s katero se dokaže, da prosilec izpolnjuje naslednje pogoje:

* ima vzpostavljen svoj SVU in izpolnjuje zahteve iz TSI, SVM in SVC ter zagotavlja nadzor nad tveganji in varnim izvajanjem prevoznih storitev in
* izpolnjuje zahteve iz priglašenih nacionalnih predpisov.

(5) Varnostni organ mora odločiti o vlogi prosilca v skladu z izvedbenim aktom Evropske komisije iz desetega odstavka 10. člena Direktive 2016/798/EU. Odločitev o vlogi za izdajo enotnega varnostnega spričevala mora sprejeti najpozneje v štirih mesecih od prejema popolne vloge. Varnostni organ prosilca najpozneje v enem mesecu po prejemu vloge obvesti, da je vloga popolna oziroma zahteva dopolnitev vloge z razumnim rokom za dopolnitev.

(6) Varnostni organ je pristojen za izdajo enotnega varnostnega spričevala le, če prosilec, ki namerava obratovati samo na območju Republike Slovenije, v svoji vlogi izrecno navede, naj o njegovi vlogi odloči varnostni organ.

(7) Varnostni organ mora preveriti izpolnjevanje pogojev, določenih v četrtem odstavku tega člena, če izdaja enotno varnostno spričevalo. Če enotno varnostno spričevalo izdaja ERA, izpolnjevanje pogojev iz druge alineje četrtega odstavka tega člena v dogovoru z njo opravi varnostni organ. Varnostni organ lahko pred izdajo enotnega varnostnega spričevala od prosilca zahteva dodatne informacije ali opravi pregled ali nadzor na lokaciji prosilca, pri čemer se mora o tem predhodno uskladiti z ERA.

(8) Če ERA obvesti varnostni organ, da se ne strinja z njegovo oceno, da prosilec ne izpolnjuje zahtev iz druge alineje četrtega odstavka tega člena, se varnostni organ poskuša z ERA v enem mesecu od prejema obvestila o nestrinjanju, dogovoriti o skupni oceni. Če je to potrebno, se lahko varnostni organ skupaj z ERA odloči, da v postopek vključita tudi prosilca. Če se varnostni organ z ERA v tem roku ne dogovori o skupni oceni, lahko varnostni organ v primeru negativne ocene o izpolnjevanju zahtev prosilca za enotno varnostno spričevalo, začne postopek pred komisijo za pritožbe ERA.

(9) Enotno varnostno spričevalo, ki ga izda varnostni organ v skladu s šestim odstavkom tega člena, lahko po posvetovanju varnostnega organa s pristojnimi nacionalnimi varnostnimi organi drugih držav članic Evropske unije, velja tudi za prevoznike, ki vozijo do postaj sosednjih držav članic s podobnimi značilnostmi omrežja in podobnimi operativnimi predpisi, če so te postaje blizu meje, ne da bi bila potrebna razširitev območja obratovanja. Varnostni organ se lahko posvetuje s pristojnimi nacionalnimi varnostnimi organi drugih držav članic ob obravnavi vloge vsakega posameznega enotnega varnostnega spričevala, ali pa se v ta namen sklene čezmejni sporazum med državami članicami ali varnostnimi organi držav članic.

(10) Varnostni organ je v celoti odgovoren za vsa enotna varnostna spričevala, ki jih izda.

(11) Varnostni organ lahko izvajalcem iz tretjih držav dovoli dostop do postaje na območju Republike Slovenije, namenjene čezmejnim dejavnostim, ki je v bližini njene meje, ne da bi zahtevala enotno varnostno spričevalo, če je zagotovljena ustrezna raven varnosti s pogodbenimi dogovori med izvajalcem iz tretje države in prevoznikom ali upravljavcem, ki ima enotno varnostno spričevalo ali varnostno pooblastilo za opravljanje dejavnosti v omrežju Republike Slovenije in če so bili varnostni vidiki teh dogovorov ustrezno upoštevani v njihovem SVU.

(12) V enotnem varnostnem spričevalu, ki ga izda varnostni organ, morajo biti navedene vrsta in obseg dejavnosti ter območje obratovanja v Republiki Sloveniji.

(13) Zoper odločbo varnostnega organa v zvezi z enotnim varnostnim spričevalom je dovoljena pritožba na ministrstvo v enem mesecu, šteto od dneva vročitve odločbe. Kadar varnostni organ z odločbo zavrne izdajo enotnega varnostnega spričevala, je rok za vnovično proučitev, morebitno spremembo odločitve oziroma posredovanje pritožbe ministrstvu dva meseca.

(14) Zoper odločitev o enotnem varnostnem spričevalu ERA se lahko vloži pritožba na komisijo za pritožbe.

(15) Na vlogo prevoznika se lahko enotno varnostno spričevalo podaljšuje za največ pet let. V primeru bistvene spremembe vrste ali obsega dejavnosti prevoznika, mora prevoznik predložiti novo vlogo za spremembo enotnega varnostnega spričevala v tem delu.

(16) Če prevozniku enotno varnostno spričevalo izda varnostni organ in želi razširiti območje obratovanja v Republiki Sloveniji, mora k vlogi priložiti dokumentacijo z dokumenti iz četrtega odstavka tega člena v zvezi z dodatnim območjem obratovanja. Dokumentacijo predloži prek enotne vstopne točke varnostnemu organu, ki v primeru izpolnjevanja pogojev izda novo oziroma spremenjeno enotno varnostno spričevalo.

(17) Če ima prevoznik enotno varnostno spričevalo, ki ga izda varnostni organ, in želi razširiti območje obratovanja v drugo državo članico, spremenjeno oziroma posodobljeno enotno varnostno spričevalo izda ERA.

(18) Varnostni organ lahko zahteva, da se enotna varnostna spričevala revidirajo, ko se bistveno spremeni varnostni regulativni okvir.

(19) Varnostni organ obvesti ERA o izdanih, podaljšanih, spremenjenih ali razveljavljenih enotnih varnostnih spričevalih najpozneje v dveh tednih. V obvestilu navede podjetje oziroma ime in naslov prevoznika, datum izdaje, vrsto in obseg dejavnosti, območje obratovanja in veljavnost enotnega varnostnega spričevala ter v primeru razveljavitve spričevala, razloge za svojo odločitev.

**12. člen**

**(sodelovanje med varnostnim organom in ERA pri izdaji enotnih varnostnih spričeval)**

(1) Varnostni organ z ERA zaradi izvajanja nalog iz 11. člena tega zakona, sklene dogovore o sodelovanju v skladu s 76. členom Uredbe 2016/796/EU. Dogovori o sodelovanju se lahko sklenejo z več nacionalnimi varnostnimi organi držav članic Evropske unije in lahko vključujejo tudi specifično ureditev sodelovanja v primeru omrežij, za katera je zaradi zemljepisnih ali zgodovinskih razlogov potrebno določeno strokovno znanje, da bi zmanjšali upravna bremena in stroške za prosilca.

(2) Dogovori o sodelovanju iz prejšnjega odstavka vsebujejo podroben opis nalog in pogojev za rezultate, roke za izvršitev nalog ter porazdelitev pristojbin, ki jih plača prosilec.

**13. člen**

**(podeljevanje varnostnega pooblastila upravljavcu)**

(1) Za upravljanje železniške infrastrukture mora upravljavec pridobiti varnostno pooblastilo, ki mu ga izda varnostni organ na podlagi prejete vloge.

(2) Varnostno pooblastilo vsebuje:

* overitev, ki potrjuje sprejemljivost SVU;
* overitev, ki potrjuje, da upravljavec izpolnjuje posebne zahteve, potrebne za varno načrtovanje, vzdrževanje in delovanje železniške infrastrukture, vključno z vzdrževanjem in delovanjem signalnovarnostnih naprav in vodenjem prometa.

(3) Če posamezno nalogo upravljavca izvaja drug subjekt, ki izvaja naloge upravljavca, mora ta pridobiti varnostno pooblastilo za izvajanje teh nalog, ki ga izda varnostni organ.

(4) Varnostni organ o vlogi za varnostno pooblastilo odloči najpozneje v štirih mesecih od prejema popolne vloge.

(5) Varnostno pooblastilo velja največ pet let in se ga lahko na vlogo upravljavca podaljša. Varnostno pooblastilo se delno ali v celoti spremeni, kadar se bistveno spremenijo železniška infrastruktura ali načela za njeno delovanje in vzdrževanje. Imetnik varnostnega pooblastila nemudoma obvesti varnostni organ o vseh navedenih spremembah.

(6) Varnostni organ lahko zahteva, da se določeni del varnostnega pooblastila spremeni, ko se bistveno spremeni varnostno regulativni okvir.

(7) Če varnostni organ ugotovi, da imetnik varnostnega pooblastila ne izpolnjuje več zahtevanih pogojev za pooblastilo, ki ga je izdal, razveljavi pooblastilo, pri čemer mora utemeljiti razloge za svojo odločitev.

(8) Varnostni organ v dveh tednih obvesti ERA o varnostnih pooblastilih, ki so izdana, podaljšana, spremenjena ali razveljavljena. V obvestilu navede podjetje oziroma ime in naslov upravljavca, datum izdaje, obseg in veljavnost varnostnega pooblastila ter, v primeru razveljavitve, razloge za svojo odločitev.

(9) V primeru čezmejne infrastrukture varnostni organ sodeluje z varnostnim organom sosednje države pri podeljevanju varnostnega pooblastila.

**14. člen**

**(dostop do sredstev za usposabljanje)**

(1) Prevozniki in upravljavec morajo zagotoviti enakopraven in nediskriminatoren dostop do sredstev za usposabljanje strojevodij in spremljevalnega osebja na vlaku, kadarkoli je to usposabljanje potrebno, za izvajanje storitev na omrežju.

(2) Ponujene storitve glede dostopa do sredstev za usposabljanje morajo vključevati usposabljanje v zvezi s poznavanjem prog, operativnimi pravili in postopki, sistemom signalizacije, sistemom upravljanja vodenja prometa in intervencijskih postopkov v primeru resnih nesreč, nesreč in incidentov, ki se izvajajo na teh progah.

(3) Usposabljanje iz prvega odstavka tega člena se zaključi z izpitom in podelitvijo spričevala o uspešno končanem usposabljanju.

(4) Varnostni organ zagotovi, da so pri usposabljanju izpolnjene zahteve iz IV. poglavja tega zakona, TSI in priglašenih nacionalnih predpisov, ki urejajo usposabljanje strojevodij in spremljevalnega osebja.

(5) Če so sredstva za usposabljanje dostopna samo v okviru storitev, ki jih izvaja samo en prevoznik ali upravljavec, morajo biti sredstva in storitve dostopni tudi drugim prevoznikom po primerni in nediskriminatorni ceni, ki je stroškovna in lahko vključuje profitno maržo.

(6) Pri zaposlovanju novih strojevodij, spremljevalnega osebja in njegovega OVKN, lahko prevoznik upošteva tudi usposobljenost, kvalifikacije in izkušnje, pridobljene pri drugih prevoznikih. V ta namen se temu osebju na njihovo zahtevo zagotovi dostop do podatkov oziroma dokumentov, ki izkazujejo usposobljenost, kvalifikacije in izkušnje ter pridobitve in pošiljanje kopij le-teh.

(7) Prevoznik in upravljavec sta odgovorna za raven usposobljenosti in kvalifikacij OVKN.

**15. člen**

**(certifikacijski organ in subjekt, zadolžen za vzdrževanje tirnih vozil)**

(1) Certifikacijski organ je akreditirani oziroma varnostni organ.

(2) Za vsako tirno vozilo certifikacijski organ pred uporabo v omrežju določi subjekt, ki je zadolžen za njegovo vzdrževanje in ki se ga vpiše v register tirnih vozil iz 68. člena tega zakona (v nadaljnjem besedilu: register tirnih vozil).

(3) Subjekt, zadolžen za vzdrževanje, s sistemom vzdrževanja zagotovi, da tirna vozila, za vzdrževanje katerih je zadolžen, varno obratujejo. V ta namen mora vzpostaviti sistem vzdrževanja teh vozil s katerim:

a) zagotovi, da so vozila vzdrževana v skladu z dokumentacijo o vzdrževanju vsakega tirnega vozila in veljavnimi zahtevami, vključno s pravili o vzdrževanju in zadevnimi določbami TSI;

b) izvede metode za ovrednotenje in oceno tveganja, določene v SVM;

c) zagotovi, da njegovi izvajalci izvajajo ukrepe za nadzorovanje tveganja z uporabo SVM;

č) zagotovi sledljivost dejavnosti vzdrževanja.

(4) Sistem vzdrževanja obsega naslednje funkcije:

a) funkcija upravljanja, ki nadzoruje in usklajuje funkcije vzdrževanja iz točk b) do č) ter zagotavlja varno stanje vozil v železniškem sistemu;

b) funkcije razvoja vzdrževanja, ki je odgovorna za upravljanje dokumentacije o vzdrževanju, vključno s konfiguracijo, na podlagi projektnih in operativnih podatkov ter učinkovitosti in izmenjavi izkušenj;

c) funkcija upravljanja vzdrževanja voznega parka, ki upravlja odstranitev vozil zaradi vzdrževanja in njihovo vrnitev v obratovanje po vzdrževanju;

č) funkcija izvajanja vzdrževanja, ki izvaja potrebno tehnično vzdrževanje vozil ali njegovih delov, vključno z dokumentacijo o sprostitvi v obratovanje.

(5) Subjekt, zadolžen za vzdrževanje samostojno izvaja funkcijo upravljanja, vendar lahko funkcije vzdrževanja iz točk b) do č) iz prejšnjega odstavka dodeli v zunanje izvajanje drugim pogodbenikom.

(6) Subjekt, zadolžen za vzdrževanje tirnih vozil mora izpolnjevati:

a) subjekt, zadolžen za vzdrževanje tovornih vagonov, mora pridobiti spričevalo subjekta, zadolženega za vzdrževanje, ki ga izda certifikacijski organ. Podrobnejše zahteve in merila za ocenjevanje organizacij, ki predložijo vlogo za pridobitev spričevala subjekta, zadolženega za vzdrževanje tovornih vagonov, ali za spričevalo v okviru funkcij vzdrževanja tovornih vagonov, ki jih subjekt, zadolžen za vzdrževanje, dodeli v zunanje izvajanje, so opredeljene v uredbi Evropske komisije, ki ureja sistem podeljevanja spričeval subjektom, zadolženim za vzdrževanje, tovornih vagonov. Spričevala subjektom, zadolženim za vzdrževanje tovornih vagonov, ki so bila izdana v drugi državi članici Evropske unije, veljajo tudi v Republiki Sloveniji.

b) subjekt, zadolžen za vzdrževanje tirnih vozil, ki niso tovorni vagoni, je lahko prevoznik ali upravljavec in mora izpolnjevati pogoje za vzdrževanje tirnih vozil, s katerimi zagotovi, da varno obratujejo, ki jih predpiše minister. Izpolnjevanje pogojev iz prejšnjega stavka se preveri pri podeljevanju varnostnega spričevala oziroma varnostnega pooblastila.

(7) Če se uvrsti v vlak tirno vozilo, ki ni tovorni vagon in za katerega je v registru tirnih vozil vpisan subjekt, zadolžen za vzdrževanje, ki ni prevoznik ali upravljavec se šteje, da v registru vpisan subjekt, zadolžen za vzdrževanje izpolnjuje pogoje iz točke b) prejšnjega odstavka, če v SVU te pogoje preverita prevoznik ali upravljavec.

(8) Varnostni organ najmanj enkrat letno opravi nadzor nad izpolnjevanjem pogojev po podelitvi spričevala o funkciji izvajanja vzdrževanja.

(9) Če se ugotovi, da subjekt, zadolžen za vzdrževanje, ne izpolnjuje zahtev, na podlagi katerih je bilo izdano spričevalo subjekta, zadolženega za vzdrževanje, se s subjektom, zadolženim za vzdrževanje, dogovori o načrtu za izboljšanje ali omeji področje uporabe spričevala ali začasno odvzame spričevalo, odvisno od stopnje neizpolnjevanja. V primeru dolgotrajnega neizpolnjevanja zahtev v zvezi s spričevalom ali morebitnega načrta za izboljšanje, certifikacijski organ omeji področje uporabe spričevala subjekta, zadolženega za vzdrževanje, ali razveljavi spričevalo subjekta, zadolženega za vzdrževanje.

(10) Zoper odločitev o podelitvi spričevala iz točke a) šestega odstavka tega člena je dovoljena pritožba na ministrstvo.

**3. Varnostni organ**

**16. člen**

**(naloge varnostnega organa)**

(1) Naloge varnostnega organa so:

* + 1. izdaja dovoljenj za začetek obratovanja podsistemov infrastruktura, energija in vodenje-upravljanje in signalizacija ob progi;
    2. izdajanje, podaljševanje, spreminjanje in razveljavljanje dovoljenj za dajanje vozil na trg;

1. podpora ERA pri izdajanju, podaljševanju, spreminjanju in preklicu dovoljenj za dajanje vozil na trg ter dovoljenj za tip vozila;
2. nadzor nad skladnostjo komponent interoperabilnosti z bistvenimi zahtevami;
3. dodelitev evropske številke tirnega vozila in vodenje registra tirnih vozil;
4. preverjanje usposobljenosti in nadzor nad priglašenimi oziroma imenovanimi organi, nad katerimi je preverjal usposobljenost ob njihovi določitvi;
5. podpora ERA pri izdajanju, podaljševanju, spreminjanju in razveljavljanju enotnih varnostnih spričeval;
6. izdaja, podaljšanje, sprememba in preklic enotnega varnostnega spričevala;
7. izdaja, podaljšanje, sprememba in preklic varnostnih pooblastil;
8. spremljanje, pospeševanje in razvijanje varnostno regulativnega okvira in sistema nacionalnih predpisov, kar vključuje pripravo predlogov podzakonskih predpisov s področja varnosti železniškega prometa
9. nadzor nad prevozniki, upravljavcem in subjekti, ki opravljajo naloge upravljavca;
10. izdaja, posodobitev, zagotavljanje dvojnikov, začasni preklic in odvzem dovoljenja za strojevodjo;
11. izdaja, začasni preklic ali odvzem pooblastila centrom usposabljanja, ocenjevalcem in centrom preverjanja;
12. izdajanje, podaljševanje, spreminjanje in razveljavljanje spričeval, izdanih subjektom, zadolženim za vzdrževanje;
13. izdelava letnih poročil o svojem delu za ERA.

(2) Naloge varnostnega organa se ne smejo prenesti na upravljavca, subjekt, ki opravlja naloge upravljavca, prevoznika ali naročnika. Varnostni organ mora biti organizacijsko, pravno in pri odločanju neodvisen od katerega koli prevoznika, upravljavca, subjekta, ki opravlja naloge upravljavca, ali naročnika in vsakega subjekta, ki odloča o izvajanju javne gospodarske službe.

(3) Varnostni organ opravlja svoje naloge na nediskriminatoren in pregleden način. Pri opravljanju svojih nalog lahko zahteva tehnično pomoč upravljavca, subjekta, ki opravlja naloge upravljavca, prevoznika ali drugih organov.

(4) Upravljavec, subjekt, ki opravlja naloge upravljavca, prevoznik ali drug aktivni udeleženec mora varnostnemu organu omogočiti in zagotoviti nemoteno opravljanje nadzora v skladu s tem zakonom, mu dovoliti vstop v poslovne prostore ter mu dati na voljo vse zahtevane podatke, vključno z osebnimi podatki, listine in druge dokumente, ki se nanašajo na predmet nadzora.

(5) Kadar ERA odloča o enotnem varnostnem spričevalu, ji morajo prevozniki omogočati nemoteno opravljanje nadzora v skladu s prejšnjim odstavkom.

(6) Varnostni organ vsem udeleženim stranem omogoči, da podajo izjavo in pojasnijo svoja stališča. Varnostni organ nemudoma odgovori na zahteve in vloge ter sporoči svoje zahteve glede informacij, ki jih potrebuje za odločitev. Varnostni organ sprejme odločitve v štirih mesecih po predložitvi vseh zahtevanih informacij, razen izdaje dovoljenj za strojevodje, ki jih mora izdati v enem mesecu od prejema popolne vloge.

(7) Med razvojem varnostnega regulativnega okvira se varnostni organ posvetuje z vsemi aktivnimi udeleženci, zainteresiranimi stranmi, vključno z upravljavcem, prevozniki, proizvajalci, vzdrževalci, uporabniki in predstavniki delavcev.

(8) Varnostni organ sodeluje z varnostnimi organi drugih držav članic Evropske unije zaradi uskladitve svojih meril odločanja z merili v Evropski uniji in z ERA.

**17. člen**

**(letna poročila varnostnega organa)**

Vsako leto varnostni organ objavi letno poročilo o dejavnostih v prejšnjem letu in ga pošlje ERA najpozneje do 30. septembra. Poročilo mora vsebovati informacije o:

* razvoju varnosti na železnici, vključno z združevanjem skupnih varnostnih kazalnikov na ravni države;
* pomembnih spremembah zakonodaje in ureditve v zvezi z varnostjo na železnici;
* spremembah pri podeljevanju enotnega varnostnega spričevala in varnostnega pooblastila;
* ugotovitvah in izkušnjah v zvezi z nadzorom nad upravljavcem in prevozniki, vključno s številom in rezultati inšpekcijskih postopkov;
* odstopanjih od sistema podeljevanja spričeval subjektom, pristojnim za vzdrževanje tovornih vagonov;
* izkušnjah prevoznikov in upravljavca pri uporabi SVM.

**18. člen**

**(nadzor varnostnega organa nad prevozniki in upravljavcem)**

(1) Varnostni organ nadzira izvajanje SVU prevoznikov in upravljavca in jih v primeru neizvajanja SVU na to opozori. Pri nadzoru je treba upoštevati načela iz SVM za nadzor ter zagotoviti, da dejavnosti nadzora zajemajo zlasti preverjanje, da prevozniki in upravljavec uporabljajo:

* SVU za spremljanje njegove učinkovitosti;
* posamezne ali delne elemente SVU, vključno z operativnimi dejavnostmi, zagotavljanjem vzdrževanja in materiala ter uporabo izvajalcev za spremljanje njihove učinkovitosti;
* ustrezne SVM iz 7. člena tega zakona, ki se lahko uporabljajo tudi za subjekte, zadolžene za vzdrževanje.

(2) Prevozniki morajo zaradi načrtovanja nadzora obvestiti varnostni organ o opravljanju nove dejavnosti vsaj dva meseca pred začetkom opravljanja nove dejavnosti. Prevozniki morajo varnostnemu organu predložiti tudi podatke o posameznih kategorijah osebja in tipih tirnih vozil.

(3) Prevozniki, ki imajo veljavno enotno varnostno spričevalo za omrežje v Republiki Sloveniji morajo varnostni organ nemudoma obvestiti o večjih spremembah podatkov iz prejšnjega odstavka.

(4) Nadzor nad predpisi o delovnem času, času vožnje in počitkih strojevodij po tem zakonu izvaja inšpekcijski organ iz drugega odstavka 93. člena tega zakona, ki mora pri tem sodelovati z varnostnim organom, da mu omogoči izpolnjevanje njegove vloge nadzora varnosti v železniškem prometu.

(5) Če varnostni organ med izvajanjem nadzora nad prevoznikom ugotovi, da prevoznik ne izpolnjuje več pogojev za enotno varnostno spričevalo, ki ga je izdala ERA, lahko od ERA zahteva, da ga omeji ali razveljavi. V primeru nesoglasja o izpolnjevanju pogojev za izdajo enotnega varnostnega spričevala med ERA in varnostnim organom se uporabi arbitražni postopek iz Uredbe 796/2016/EU. Če so zaradi resnega varnostnega tveganja uveljavljeni začasni varnostni ukrepi iz osmega odstavka tega člena, mora v primeru, da se v arbitražnem postopku ne omeji ali razveljavi enotnega varnostnega spričevala, varnostni organ razveljaviti začasne varnostne ukrepe.

(6) Če varnostni organ izda enotno varnostno spričevalo, ga lahko omeji ali razveljavi, pri čemer svojo odločitev obrazloži in o njej obvesti ERA.

(7) Zoper odločitev varnostnega organa o omejitvi ali razveljavitvi enotnega varnostnega spričevala je dovoljena pritožba na ministrstvo.

(8) Če varnostni organ med nadzorom ugotovi resno varnostno tveganje, lahko uporabi začasne varnostne ukrepe, med drugim lahko tudi takoj omeji ali začasno prekine izvajanje dejavnosti. Če je enotno varnostno spričevalo izdala ERA, jo mora varnostni organ o izrečenem začasnem varnostnem ukrepu takoj obvestiti in ji predložiti dokazila, ki utemeljujejo njeno odločitev. Če ERA ugotovi, da je izrečen začasni varnostni ukrep nesorazmeren, lahko od varnostnega organa zahteva, da se odpravi ali spremeni. V primeru nesoglasja med varnostnim organom in ERA glede nesorazmernosti ukrepa se morata medsebojno dogovoriti o sprejemljivi rešitvi. Če dogovor ni sprejet, ostane izrečeni varnostni ukrep v veljavi, prevoznik pa lahko zoper odločitev varnostnega organa sproži upravni spor. Pritožba na odločitev o začasnem varnostnem ukrepu ni dovoljena.

(9) Če je začasni varnostni ukrep, ki ga je varnostni organ v skladu s prejšnjim odstavkom izrekel prevozniku, ki mu je enotno varnostno spričevalo izdala ERA, v veljavi več kot tri mesece, mora varnostni organ pozvati ERA, da prevozniku omeji ali razveljavi enotno varnostno spričevalo. Če ERA pozivu varnostnega organa ne ugodi, se postopek nadaljuje v skladu s petim odstavkom tega člena.

(10) Varnostni organ nadzira strukturne podsisteme infrastruktura, energija, vodenje-upravljanje in signalizacija ob progi, prav tako pa zagotavlja njihovo usklajenost z bistvenimi zahtevami. V primeru čezmejne infrastrukture varnostni organ izvaja nadzor v sodelovanju z drugimi nacionalnimi varnostnimi organi držav članic Evropske unije. Če varnostni organ ugotovi, da imetnik varnostnega pooblastila ne izpolnjuje več zahtevanih pogojev za varnostno pooblastilo, ki ga je izdal, prekliče veljavnost pooblastila, pri čemer mora utemeljiti razloge za svojo odločitev.

(11) Varnostni organ lahko pri nadzoru učinkovitosti SVU upravljavca in prevoznikov upošteva uspešnost pri zagotavljanju varnosti aktivnih udeležencev ter centrov za usposabljanje, če njihove dejavnosti vplivajo na varnost v železniškem prometu.

(12) Varnostni organ pri izvajanju nadzora nad prevoznikom, ki opravlja dejavnost v več državah članicah Evropske unije, sodeluje z nacionalnimi varnostnimi organi teh držav članic, v katerih deluje prevoznik v železniškem prometu, z usklajevanjem dejavnosti nadzora, da se zagotovi izmenjava vseh ključnih informacij o prevozniku, zlasti v zvezi z znanimi tveganji in njegovo uspešnostjo pri zagotavljanju varnosti. Varnostni organ izmenjuje informacije tudi z drugimi nacionalnimi varnostnimi organi držav članic Evropske unije in ERA, če ugotovi, da prevoznik ne izvaja ukrepov za nadzorovanje tveganja.

(13) S sodelovanjem v skladu s prejšnjim odstavkom se mora zagotoviti nadzor ter preprečiti podvajanje pregledov in presoj. Varnostni organ lahko v ta namen z nacionalnimi varnostnimi organi držav članic Evropske unije oblikuje skupne načrte nadzora za zagotavljanje rednega izvajanja presoj in drugih pregledov, pri čemer upošteva vrsto in obseg prevoznih storitev.

(14) Varnostni organ lahko pri nadzoru v skladu s prvim odstavkom tega člena, pisno opozori upravljavca in prevoznike, če ugotovi, da ti ne izpolnjujejo obveznosti neprekinjenega izvajanja SVU.

(15) Varnostni organ mora pri nadzoru prevoznikov upoštevati informacije, zbrane od ERA pri preverjanju vzpostavitve SVU v postopku izdaje enotnega varnostnega spričevala. Pri nadzoru upravljavcev varnostni organ upošteva informacije, zbrane v postopku izdaje varnostnega pooblastila.

(16) Varnostni organ mora pri podaljšanju enotnih varnostnih spričeval in varnostnih pooblastil uporabiti informacije, zbrane med dejavnostmi nadzora.

(17) Varnostni organ z ERA usklajuje in zagotavlja izmenjavo informacij iz trinajstega, štirinajstega in petnajstega odstavka tega člena.

**4. Preiskava nesreč in incidentov**

**19. člen**

**(preiskovalni organ)**

(1) Preiskovalni organ je samostojna organizacijska enota v ministrstvu in mora biti organizacijsko in pravno neodvisen od upravljavca, prevoznikov, organov za določanje uporabnine, organov za dodeljevanje infrastrukturnih zmogljivosti, organov za ocenjevanje skladnosti in od drugih subjektov, katerih interesi bi lahko bili v navzkrižju z nalogami preiskovalnema organa. Mora biti tudi funkcionalno neodvisen od varnostnega organa, ERA in regulatornega organa.

(2) Sredstva za izvajanje nalog preiskovalnega organ se zagotovijo v proračunu.

**20. člen**

**(naloge preiskovalnega organa)**

(1) Preiskovalni organ mora neodvisno preiskati resne nesreče, lahko pa preiskuje tudi nesreče in incidente, ki bi v podobnih okoliščinah lahko bile resne nesreče, s ciljem izboljšanja varnosti v železniškem prometu in preprečevanja nesreč. Preiskuje lahko tudi tehnične napake strukturnih podsistemov ali komponent interoperabilnosti železniškega sistema. Pri odločitvi za preiskavo nesreč in incidentov upošteva:

1. resnost nesreče ali incidenta;
2. ali je nesreča ali incident del niza nesreč ali incidentov, ki zadevajo celotni sistem,
3. vpliv na varnost v železniškem prometu na ravni Evropske unije in

č) pobude upravljavcev, prevoznikov, varnostnega organa ali države članice Evropske unije.

(2) Obseg preiskav in postopka, ki ga je treba izvesti pri opravljanju preiskav, določi preiskovalni organ v skladu z 21. in 22. členom tega zakona.

**21. člen**

**(postopek preiskave)**

(1) Preiskave vodi glavni preiskovalec, ki je pri opravljanju svojih nalog neodvisen.

(2) Za glavnega preiskovalca je lahko imenovan posameznik, ki poleg splošnih pogojev za delo v državni upravi izpolnjuje še naslednje pogoje:

* ima najmanj izobrazbo, pridobljeno po študijskem programu druge stopnje, oziroma izobrazbo, ki ustreza ravni izobrazbe, pridobljene po študijskih programih druge stopnje, in je v skladu z zakonom, ki ureja slovensko ogrodje kvalifikacij, uvrščena na 8. raven;
* ima najmanj pet let delovnih izkušenj s področja železniškega prometa.

(3) Preiskovalnemu organu morajo organi za sodno preiskavo, prevozniki, upravljavec, druge osebe in varnostni organ omogočiti učinkovito, hitro in neodvisno opravljanje njegovih nalog. Preiskovalni organ ima pravico do:

1. takojšnjega dostopa do kraja vsake nesreče ali incidenta in do vpletenih tirnih vozil, infrastrukturnih objektov ter tudi do objektov in naprav za upravljanje prometa in signalizacijo;
2. takojšnega popisa dokazov in nadzorovane odstranitve razbitin, infrastrukturnih objektov in naprav ali njihovih sestavnih delov za pregled ali analizo;
3. dostopa in uporabe posnetkov naprav za snemanje verbalnih sporočil na vlaku in evidentiranje delovanja sistema signalizacije, vodenja prometa in upravljanja prometa;

č) dostopa do rezultatov preiskav teles žrtev, vključno z osebnimi podatki (ime in priimek, podatki iz evidenc o zaposlitvi in strokovni usposobljenosti, rojstni datum ter stalno ali začasno prebivališče), ki so potrebni za ugotavljanje vzrokov ter obveščanje udeleženih žrtev in njihovih sorodnikov;

d) dostopa do rezultatov preiskav vlakovnega in drugega železniškega osebja, vpletenega v vsako nesrečo ali incident, vključno z osebnimi podatki (ime in priimek, podatki iz evidenc o zaposlitvi in strokovni usposobljenosti, rojstni datum ter stalno ali začasno prebivališče);

e) pridobivanja izjav vpletenih železniških delavcev in drugih prič, vključno z osebnimi podatki (ime in priimek, podatki iz evidenc o zaposlitvi in strokovni usposobljenosti, rojstni datum ter stalno ali začasno prebivališče), ki so potrebni za ugotavljanje vzrokov ter obveščanje udeleženih žrtev in njihovih sorodnikov;

f) dostopa do vseh ustreznih informacij ali evidenc upravljavca, vpletenih prevoznikov, subjektov zadolženih za vzdrževanje in varnostnega organa.

(4) Preiskovalni organ zagotovi vsa sredstva za delo, ki so potrebna za opravljanje preiskave, vključno z operativnim in tehničnim strokovnim znanjem in izkušnjami. Če preiskovalni organ nima zadostnih sredstev za delo, jih lahko najame na trgu.

(5) Preiskovalni organ lahko od ERA zahteva informacije, evidence ali pojasnila, kadar preiskuje tirna vozila, ki jim je ERA izdala dovoljenje za obratovanje oziroma kadar so vpleteni prevozniki, ki jim je izdala enotno varnostno spričevalo.

(6) Preiskovalni organ mora vsem udeleženim stranem dati možnost, da podajo o dogodku izjavo in jim omogočiti souporabo rezultatov preiskave. Zaradi izboljšanja kakovosti poročila o preiskavi se upravljavcem, prevoznikom, varnostnemu organu, žrtvam in njihovim sorodnikom, lastnikom poškodovanega premoženja, proizvajalcem, pristojnim organom za ukrepanje, predstavnikom osebja in ERA omogoči, da predložijo tehnične informacije v tej zvezi. Preiskovalni organ obvesti žrtve in njihove sorodnike o poteku preiskave v razumnih okvirjih.

(7) Preiskovalni organ in drugi pristojni organi morajo končati preiskavo na kraju vsake nesreče ali incidenta v najkrajšem možnem času, tako da lahko upravljavec čim prej popravi poškodovano infrastrukturo in vzpostavi železniški promet.

(8) Preiskava se opravi neodvisno od sodne preiskave in ne sme vzpostavljati domneve o krivdi oziroma odgovornosti za nesrečo, resno nesrečo ali incident.

(9) Prevozniki, upravljavec in varnostni organ morajo nemudoma obvestiti preiskovalni organ o vseh nesrečah in incidentih v železniškem prometu.

(10) Upravljavec in prevozniki morajo nemudoma obvestiti inšpektorat, pristojen za železniški promet in varnostni organ o nesrečah in resnih nesrečah.

(11) Upravljavec in prevozniki morajo nemudoma obvestiti preiskovalni organ o resnih nesrečah, nesrečah in incidentih v železniškem prometu.

(12) Način preiskave nesreč in incidentov, način medsebojnega obveščanja, medsebojno sodelovanje preiskovalnih organov in službeno izkaznico preiskovalcev preiskovalnega organa predpiše minister.

**22. člen**

**(preiskava z mednarodnim elementom)**

(1) Če ni mogoče ugotoviti, v kateri državi članici Evropske unije se je nesreča ali incident zgodil, ali če se je zgodil na mejnih objektih med državama članicama ali v njihovi bližini, se preiskovalni organ s preiskovalnimi organi sosednjih držav dogovori, kateri izmed njih bo opravil preiskavo, ali se dogovorijo, da jo opravijo skupaj. V prvem primeru se preiskovalnemu organu druge sosednje države omogoči sodelovanje pri preiskavi in neovirana souporaba rezultatov.

(2) Preiskovalni organi drugih držav članic Evropske unije so povabljeni k udeležbi pri preiskavi, če:

- je v nesreči ali incidentu udeležen prevoznik, ki ima sedež in je pridobil licenco v eni od teh držav članic; ali

- je v nesreči ali incidentu udeleženo vozilo, ki je registrirano ali se vzdržuje v eni od teh držav članic.

(3) Povabljene preiskovalne organe iz prejšnjega odstavka lahko glavni preiskovalec pooblasti, da pomagajo pri zbiranju dokazov za preiskovalni organ, vključno z osebnimi podatki (ime in priimek, podatki iz evidenc o zaposlitvi in strokovni usposobljenosti, rojstni datum ter stalno ali začasno prebivališče), ki so potrebni za ugotavljanje vzrokov ter obveščanje udeleženih žrtev in njihovih sorodnikov. Prav tako imajo dostop do informacij in dokazov, da lahko učinkovito sodelujejo v preiskavi.

**23. člen**

**(poročila in priporočila preiskovalnega organa)**

(1) O vsaki preiskavi mora preiskovalni organ pripraviti poročilo. V poročilu navede cilje preiskave in po potrebi tudi varnostna priporočila.

(2) Preiskovalni organ mora vsako leto do 30. septembra objaviti letno poročilo o preiskavah, opravljenih v preteklem letu, varnostnih priporočilih, ki so bila izdana, in ukrepih, sprejetih v skladu s predhodno izdanimi priporočili.

(3) Priporočila se pošljejo varnostnemu organu in, kadar je to potrebno zaradi narave priporočila ERA, drugim organom javne uprave ali organom iz drugih držav članic Evropske unije, ki bi v okviru svojih pristojnosti lahko sprejeli ukrepe, da se varnostna priporočila uresničijo.

(4)Varnostni organ in drugi organi javne uprave, na katere so priporočila naslovljena, redno obveščajo preiskovalni organ o ukrepih, ki so jih sprejeli ali načrtovali na podlagi danih priporočil.

(5) Obliko, vsebino in način objave poročila podrobneje predpiše minister.

**24. člen**

**(informacije, ki jih je treba poslati ERA)**

(1) Preiskovalni organ mora v sedmih dneh po odločitvi o začetku preiskave obvestiti ERA o začetku preiskave. V obvestilu navede datum, čas, kraj in vrsto dogodka ter njegove posledice glede smrtnih žrtev, poškodb in materialne škode.

(2) Preiskovalni organ pošlje ERA izvod končnega poročila o preiskavi dogodka in letno poročilo iz tretjega odstavka prejšnjega člena.

5. Zaščita proge ter križanja proge in ceste

5.1. Zaščita proge

25. člen

(progovni pas)

(1) Progovni pas je prostor med osema skrajnih tirov proge, razširjen na vsako stran od osi skrajnih tirov za 6 m v naselju oziroma 8 m zunaj naselja ter prostor nad ravnino tirnic do višine 10 m in prostor pod ravnino tirnic do globine 30 m. Če progo prečka daljnovod nazivne napetosti 220 kV, se višina prostora nad ravnino tirnic poveča na 12,75 m, če progo prečka daljnovod nazivne napetosti 400 kV, pa na 14 m.

(2) V progovnem pasu se smejo opravljati le dela in graditi le objekti, napeljave in naprave, ki so potrebni za delovanje in vzdrževanje železniškega sistema.

(3) Ne glede na prejšnji odstavek se smejo ob predhodni pridobitvi projektnih pogojev in s soglasjem upravljavca v progovnem pasu izjemoma graditi tudi drugi objekti in naprave, povezane s prevozom potnikov, nakladanjem ali razkladanjem blaga, ter napeljevati cevovodi, energetski in komunikacijski vodi ter druge podobne naprave in objekti v javnem interesu.

(4) Upravljavec mora o vseh posegih v progovni pas, ki niso v skladu s pogoji iz tega člena ali so v nasprotju s pogoji, določenimi v soglasju, takoj obvestiti inšpekcijo, pristojno za železniški promet.

(5) Objekti, ki so v progovnem pasu železniških prog in ne izpolnjujejo pogojev iz tega člena, se smejo vzdrževati ali obnavljati samo v obsegu in na način, da se gabariti objektov ne povečajo. Pred začetkom del morajo lastniki takih objektov pridobiti soglasje upravljavca.

(6) Predkupno pravico na objektih iz prejšnjega odstavka ima Republika Slovenija.

**26. člen**

(varovalni progovni pas)

(1) Varovalni progovni pas je 100 m širok zemljiški pas, ki poteka od meje progovnega pasu na obeh straneh proge.

(2) V varovalnem progovnem pasu se smejo na podlagi predhodnega soglasja upravljavca graditi objekti ter postavljati napeljave in naprave ali saditi drevje le ob določenih pogojih in na določeni oddaljenosti od proge, odvisno od njihove vrste in namena, ob ukrepih, ki zagotavljajo varnost ljudi in prometa.

(3) V varovalnem progovnem pasu se ne smejo opravljati dela, ki bi lahko poškodovala progo ali zmanjšala stabilnost terena (npr. drsenje terena ali usadi, hidrografske spremembe) ali kakorkoli drugače ogrožala ali ovirala železniški promet. Prav tako se v varovalnem progovnem pasu ne smejo postavljati kakršne koli naprave ali objekti, ki z barvo, obliko, svetlobo ali kako drugače ovirajo vidljivost signalov ali lahko glede pomena signalov spravijo v zmoto OVKN.

(4) Kadar je zaradi posebno težkih terenskih razmer ali drugih posebej utemeljenih razlogov gradnja objektov ali postavljanje naprav na predpisani oddaljenosti od proge tehnično težavna in ekonomsko neupravičena, se ti objekti in naprave izjemoma lahko gradijo oziroma postavljajo v varovalnem progovnem pasu na razdalji, manjši od predpisane, če se izvedejo potrebni ukrepi, s katerimi se zagotovi enaka stopnja varnosti železniškega prometa, kot jo zagotavlja gradnja oziroma postavljanje objektov ali naprav na predpisani oddaljenosti od proge. Odstopanje od predpisanih pogojev mora biti posebej utemeljeno in zanj pridobljeno soglasje upravljavca ali upravljavca industrijskega tira.

(5) Pogoje iz tretjega odstavka prejšnjega člena in drugega odstavka tega člena predpiše minister.

(6) Lastnik zemljišča v varovalnem progovnem pasu in upravljavec v progovnem pasu morata ravnati v skladu s predpisi o varstvu pred požarom ter varstvu pred naravnimi in drugimi nesrečami.

(7) Upravljavec mora o vseh posegih v varovalni progovni pas, ki niso v skladu s pogoji iz tega člena, takoj obvestiti inšpekcijo, pristojno za železniški promet.

27. člen

(dolžnost ukrepanja v varovalnem progovnem pasu)

(1) Upravljavec mora v območju varovalnega progovnega pasu predvideti mesta, kjer lahko pride do oviranja ali ogrožanja varnega železniškega prometa (npr. usadi, hudourniki, zameti, močni vetrovi, poplave in druge nesreče), in v SVU določiti ukrepe za preprečitev in odpravo nevarnosti za varen železniški promet.

(2) Lastniki sosednjih zemljišč ob železniški progi morajo dopustiti prost odtok vode in odlaganje snega na njihovo zemljišče, če jim s tem ni povzročena škoda. Lastniki zemljišč v varovalnem progovnem pasu morajo ob povrnitvi škode, dopustiti dostop do železniške proge in objektov zaradi njihovega vzdrževanja in izvedbo ukrepov za zavarovanje prometa ali zmanjšanje škodljivih vplivov na progo, če teh ni mogoče izvesti na zemljišču, ki je del javne železniške infrastrukture.

(3) Upravljavec ima v primerih iz prvega in drugega odstavka tega člena pravico, da brez posebnega dovoljenja ali drugega akta postavlja in vzdržuje začasne varovalne naprave in odlaga material in druga sredstva v varovalnem progovnem pasu na zemljišče v lasti pravnih ali fizičnih oseb, če je to potrebno za zagotovitev varnega železniškega prometa ali za njegovo vzpostavitev.

(4) Ko prenehajo razlogi iz prvega in drugega odstavka tega člena, mora upravljavec z zemljišča iz prejšnjega odstavka odstraniti začasne varovalne naprave, material in druga sredstva ter vzpostaviti prejšnje stanje in plačati odškodnino za uporabo zemljišča v skladu s predpisi.

28. člen

(medsebojna oddaljenost proge in ceste)

(1) Razdalja med progo in javno ali nekategorizirano cesto (v nadaljnjem besedilu: cesta) mora biti tolikšna, da je med njima mogoče postaviti vse naprave, potrebne za opravljanje železniškega prometa na progi in cestnega prometa na cesti, znašati pa mora najmanj 8 m, merjeno od osi skrajnega tira do najbližje točke cestišča ceste razen naprav in objektov iz tretjega odstavka 25. člena tega zakona.

(2) Ob soglasju upravljavca sme biti razdalja med osjo skrajnega tira in najbližjo točko ceste, ki ni avtocesta ali hitra cesta, tudi manjša od 8 m, pod pogojem, da se prosti profil ceste in svetli profil proge ne dotikata in da je med njima mogoče postaviti naprave, ki so nujne za varen železniški in cestni promet, pri čemer morata biti kota zgornjega roba tirnic najmanj 1 m nad cestiščem ceste. Če ni izpolnjen pogoj višinske razlike med cestiščem ceste in progo, mora upravljavec ceste med progo in cestiščem ceste postaviti ustrezno varovalno ograjo.

5.2 Izvennivojska in nivojska križanja

29. člen

(izvennivojska križanja)

(1) Križanje proge z avtocesto, hitro cesto ali glavno cesto I. reda mora biti izvennivojsko.

(2) Križanje proge z drugo cesto mora biti izvennivojsko, če je promet motornih vozil po cesti zelo gost (več kot 7000 vozil povprečnega letnega dnevnega prometa) in če je železniški promet po progi zelo pogosten (več kot 70 vlakov povprečnega letnega dnevnega prometa) ali če je največja dovoljena progovna hitrost večja od 160 km/h.

(3) Med uvoznimi in izvoznimi kretnicami, ki so na glavnih tirih na prometnem mestu ne sme biti nivojskih prehodov. Na postajališčih med signalnima oznakama, ki pomenita mesto zaustavitve vlakov, ne sme biti nezavarovanih nivojskih prehodov.

(4) Obstoječa nivojska križanja proge s cesto, ki ne izpolnjujejo pogojev iz prvega, drugega in tretjega odstavka tega člena, morajo biti izvedena kot izvennivojska najpozneje ob naslednji nadgradnji železniškega podsistema infrastruktura na delu proge, na katerem je nivojski prehod.

(5) Ne glede na prejšnji odstavek, če nivojskega križanja zaradi prostorskih, okoljevarstvenih, tehničnih ali ekonomskih razlogov, varstva kulturne dediščine, posebno težkih terenskih razmer ali drugih posebej utemeljenih razlogov ni mogoče načrtovati, projektirati ali graditi v skladu s tem zakonom in na njegovi podlagi izdanimi podzakonskimi predpisi, lahko minister na predlog komisije iz tretjega odstavka 30. člena tega zakona odloči, da se gradnja izvennivojskega križanja opusti.

(6) Vrstni red ureditev obstoječih nivojskih prehodov iz tega člena, ki ga pripravita upravljavec in organ za vodenje investicij, se določi glede na varnostne in tehnične kriterije. Upravljavec mora izdelati prednostni seznam nivojskih prehodov. Upravljavec javne železniške infrastrukture mora pri pripravi prednostnega seznama sodelovati z upravljavcem ceste.

(7) Stroški za izvedbo izvennivojskih križanj iz tega člena bremenijo sredstva razvoja železniške in cestne infrastrukture v sorazmerju s potrebnim obsegom gradbenih posegov na eni ali drugi infrastrukturi.

30. člen

(novi nivojski prehodi)

(1) Novi nivojski prehodi se smejo graditi le na progah, ki niso del omrežja TEN-T, na razdalji, ki ni manjša od 2000 m od obstoječega nivojskega ali izvennivojskega prehoda, če je načrtovani povprečni letni dnevni promet po cesti večji od 250 vozil in je povprečni letni dnevni promet vlakov po progi manjši od 70 vlakov ter je dovoljena progovna hitrost manjša od 100 km/h.

(2) Ob istočasni ukinitvi vsaj dveh obstoječih nivojskih prehodov, ko se promet iz ukinjenih prehodov preusmeri na nov nivojski prehod, je nov prehod lahko izveden na razdalji krajši od 2000 m oziroma, se ob ukinitvi nivojskega prehoda lahko drug prehod obnovi ali nadgradi na obstoječi lokaciji na razdalji krajši od 2000 m.

(3) Izpolnjevanje pogojev za vzpostavitev novega nivojskega prehoda in ustreznost zavarovanja preveri komisija, ki jo imenuje minister. Komisijo sestavljajo predstavniki upravljavca, ministrstva, pristojnega za promet, ministrstva za notranje zadeve, varnostnega organa, upravljavca ceste in lokalne skupnosti, na območju katere bo nivojski prehod.

(4) Minister na podlagi mnenja komisije iz prejšnjega odstavka poda soglasje za vzpostavitev nivojskega prehoda.

(5) Pri obnovah, nadgradnjah ali gradnjah stabilnih naprav se lahko na podlagi soglasja upravljavca vzpostavijo začasni nivojski prehodi. Tak nivojski prehod se zavaruje na način in za obdobje, kot ju določi upravljavec. Prehod je treba ukiniti takoj po končanih delih, zaradi katerih je bil vzpostavljen. Stroške postavitve, obratovanja in ukinitve začasnega nivojskega prehoda ter potrebnih povezovalnih cest krije tisti, na zahtevo katerega je bil prehod postavljen.

31. člen

(varnost na nivojskih prehodih)

(1) Prehod vozil ali oseb čez progo je dovoljen le na označenih nivojskih prehodih.

(2) Na nivojskih prehodih imajo tirna vozila prednost pred vsemi udeleženci v cestnem prometu.

(3) Nivojski prehod ceste na odseku proge, na katerem je največja dovoljena progovna hitrost večja od 100 km/h, mora biti zavarovan.

(4) Zavarovani morajo biti tudi nivojski prehodi, na katerih ni dosežena preglednost s ceste na progo.

(5) Na nezavarovanem nivojskem prehodu, mora upravljavec javne železniške infrastrukture vzdrževati preglednostni prostor v progovnem pasu, upravljavec ceste ali poti in lastnik nekategorizirane ceste pa izven njega, da zagotovita zadostno preglednost s ceste ali poti na progo tako, da lahko udeleženci v cestnem prometu s potrebno pazljivostjo varno in neovirano prečkajo tak nivojski prehod.

(6) V bližini nezavarovanega nivojskega prehoda ob progi ni dovoljeno graditi objektov, saditi drevja, visokega rastlinja ali storiti česa drugega, kar preprečuje ali zmanjšuje preglednost ali odvrača pozornost voznikov cestnih vozil.

(7) Pred nivojskimi prehodi ni dovoljeno postavljati spremenljive prometnoinformativne signalizacije oziroma druge signalizacije, ki ni v skladu s pravilnikom, ki ureja prometno signalizacijo in prometno opremo na cestah.

(8) Z obeh strani nivojskega prehoda morajo biti na elektrificiranih progah zaščitni višinski profili na razdalji najmanj 8 m od najbližje tirnice, merjeno po cestni osi, v višini 4,5 m nad voziščem ceste. Zaščitne višinske profile mora postaviti in vzdrževati upravljavec.

(9) Ob vsaki nadgradnji železniškega podsistema infrastruktura ali podsistema vodenje-upravljanje in signalizacija ob progi na delu proge, na katerem je nivojski prehod, se način zavarovanja obstoječega nivojskega prehoda izvede v skladu z določbami tega zakona in predlagane rešitve komisije iz desetega odstavka tega člena. Vrstni red ureditev obstoječih nivojskih prehodov iz tega člena, ki jih je treba urediti, pripravijo upravljavec in organ za vodenje investicij ter upravljavci ceste ob upoštevanju varnostnih in tehničnih kriterijev.

(10) Pri uskladitvi ureditve zavarovanja nivojskega prehoda iz prejšnjega odstavka komisija iz tretjega odstavka 30. člena tega zakona pripravi predlog rešitev, na podlagi katerih minister izda soglasje.

(11) Za nivojska križanja iz devetega odstavka tega člena lahko minister na predlog upravljavca določi drugačne pogoje, če zaradi prostorskih, okoljevarstvenih, tehničnih ali ekonomskih razlogov, varstva kulturne dediščine, posebno težkih terenskih razmer ali drugih posebej utemeljenih razlogov, nivojskega prehoda ni mogoče načrtovati, projektirati ali graditi v skladu s pogoji iz prejšnjega odstavka in to ne vpliva na varnost prometa.

(12) Minister lahko zaradi ogrožene varnosti železniškega ali cestnega prometa na podlagi predloga komisije iz tretjega odstavka 30. člena tega zakona z odredbo prepove uporabo obstoječega nivojskega prehoda, če je v oddaljenosti največ 1000 m ustrezen nivojski ali izvennivojski prehod, med katerimi so ustrezne povezovalne ceste.

(13) Pogoje za določitev kraja križanja železniške proge s cesto, način zavarovanja, prostorske, gradbene, prometne, tehnične in varnostne pogoje na nivojskih prehodih določi minister.

32. člen

(razmejitev stroškov)

(1) Stroške za graditev novega nadvoza, podvoza, gradnjo novega ali nadgradnjo obstoječega nivojskega prehoda in stroške za ureditev in postavitev s tem povezanih naprav, s katerimi se zagotavljata varen in neoviran železniški in cestni promet, nosi investitor.

(2) Če je križanje ceste s progo izvedeno s cestnim podvozom, postane podvoz objekt javne železniške infrastrukture. Stroške vzdrževanja vozišča skupaj z morebitnimi napeljavami in napravami v ali ob njem, ki so potrebne za nemoteno in varno uporabo ceste, nosi upravljavec ceste.

(3) Če je križanje ceste izvedeno s cestnim nadvozom, postane nadvoz objekt cestne infrastrukture. Stroške vzdrževanja proge pod nadvozom skupaj z morebitnimi napeljavami in napravami, potrebnimi za njeno pravilno in varno uporabo, nosi upravljavec.

(4) Stroške spremembe načina zavarovanja na nivojskem prehodu zaradi gradnje, rekonstrukcije ali drugih del na cesti, zaradi prekategorizacije ceste, povečanja povprečnega letnega dnevnega prometa motornih vozil po cesti ali spremembe prometne ureditve, ter stroške zaradi spremembe zavarovanja na zahtevo lokalne skupnosti ali druge upravičene osebe, krije upravljavec ceste ali lokalna skupnost.

(5) Stroške v zvezi z vzdrževanjem in obnovo nivojskih prehodov, vključno s cestiščem v širini 3 m od osi skrajnih tirov, stroške progovne signalizacije in naprav za zagotavljanje varnosti v cestnem prometu (zapornice ali polzapornice ter svetlobni znaki za označevanje prehoda ceste čez železniško progo, ki so vezani na signalnovarnostne naprave železniške infrastrukture), krije investitor.

(6) Stroške v zvezi z nadgradnjo nivojskih prehodov, vključno s cestiščem v širini 3 m od osi skrajnih tirov, stroške progovne signalizacije in naprav za zagotavljanje varnosti v cestnem prometu (zapornice ali polzapornice ter svetlobni znaki za označevanje prehoda ceste čez železniško progo, ki so vezani na signalnovarnostne naprave železniške infrastrukture), krije investitor.

(7) Stroške postavitve in vzdrževanja cestnoprometne signalizacije, ki opozarja udeležence cestnega prometa na nivojski prehod, krije upravljavec ceste.

(8) Če je gradnja, rekonstrukcija ali obnova ceste ali druge javne infrastrukture nujna posledica gradnje, nadgradnje, obnove ali odstranitve javne železniške infrastrukture, se gradnja, rekonstrukcija ali obnova ceste ali druge javne infrastrukture lahko sofinancira iz sredstev za gradnjo, nadgradnjo ali obnovo javne železniške infrastrukture.

(9) V primeru ukinitve nivojskega prehoda v delu, ki je sestavni del javne železniške infrastrukture, in je nujna posledica gradnje ali rekonstrukcije cestne infrastrukture, se ukinitev nivojskega prehoda lahko sofinancira iz sredstev javne železniške infrastrukture.

(10) Razmejitev obveznosti med investitorji iz osmega in devetega odstavka tega člena ter upravljavci posamezne infrastrukture se podrobneje uredi s pogodbo.

(11) Cesto ali drugo javno infrastrukturo, ki se v skladu s tem členom gradi v okviru projekta gradnje, nadgradnje, obnove ali odstranitve javne železniške infrastrukture, mora po njeni končani izgradnji prevzeti v upravljanje in vzdrževanje upravljavec ceste ali druge javne infrastrukture. Če je ne prevzame v upravljanje oziroma vzdrževanje, mora investitorju javne železniške infrastrukture povrniti vsa vložena finančna sredstva in vso s tem nastalo škodo.

33. člen

(izredni prevozi čez nivojske prehode in označitev svetle višine podvoza)

(1) Za izredne prevoze čez nivojske prehode mora izvajalec izrednega prevoza pridobiti soglasje upravljavca.

(2) Pred podvozi, katerih svetla višina je manjša od največje dovoljene višine cestnega vozila skupaj s tovorom, morajo biti zaščitni višinski profili in prometni znaki, ki na to opozarjajo voznike cestnih vozil.

(3) Zaščitne višinske profile in prometne znake iz prejšnjega odstavka mora postaviti in vzdrževati upravljavec ceste.

6. Zemljišča

34. člen

(ustanovitev stvarne služnosti)

Če je izvedba gradbenih ukrepov, ki so potrebni zaradi predpisanega varovanja okolja, cenejša na sosednjem zemljišču ali objektu kot izvedba teh ukrepov na zemljišču železniške infrastrukture, se lahko na podlagi pravnega posla, sklenjenega med sosedom in investitorjem železniške proge, ustanovi stvarna služnost za takšno izvedbo.

35. člen

(pridobitev zemljišč)

(1) Pri načrtovani gradnji ali nadgradnji železniške proge se zaradi pridobitve potrebnih zemljišč v skladu z zakonom lastninska pravica na zemljišču in drugi nepremičnini odvzame ali omeji, če ne pride do sklenitve pogodbe med investitorjem in lastnikom te nepremičnine.

(2) Če je treba zaradi obnov, nadgradenj, gradenj ali odstranitev iz 50. člena tega zakona izvesti razlastitev ali obremenitev lastninske pravice na nepremičnini, pa za ta dela ni potrebna priprava prostorskega akta, se javna korist za to razlastitev oziroma obremenitev lastninske pravice ugotovi s sklepom vlade.

(3) Predlog za izdajo sklepa mora vsebovati dokazilo o skladnosti načrtovanih del s prostorskim aktom v območju izvedbe del, grafičen prikaz izvedbe del na zemljišču, načrt parcelacije, seznam parcel s površinami in utemeljitev javne koristi.

36. člen

(postopek ureditve meje in parcelacije)

Ureditev meje in parcelacija za potrebe gradnje ali nadgradnje javne železniške infrastrukture se izvede na podlagi katastrskega elaborata. Nenavzočnost predpisano vabljenih lastnikov oziroma uporabnikov v postopku ureditve mej in parcelacije ali njihovo nestrinjanje s postavitvijo mejnikov ne zadrži postopka za evidentiranje mej oziroma izvedbo sprememb glede novonastalih mej v zemljiškem katastru in ustreznih zaznamb v zemljiški knjigi.

37. člen

(kmetijska zemljišča)

(1) Pri iskanju ustreznega nadomestnega kmetijskega zemljišča oziroma gozda za kmete, ki opravljajo kmetijsko dejavnost kot svojo glavno dejavnost za potrebe gradnje ali nadgradnje javne železniške infrastrukture, sodeluje Sklad kmetijskih zemljišč in gozdov Republike Slovenije.

(2) Kmetijska zemljišča, ki so potrebna za gradnjo ali nadgradnjo javne železniške infrastrukture in so v upravljanju Sklada kmetijskih zemljišč in gozdov Republike Slovenije, se neodplačno prenesejo v upravljanje upravljavcu.

(3) Za izvedbo pravnega posla s kmetijskim zemljiščem za potrebe gradnje ali nadgradnje javne železniške infrastrukture ni potrebna posebna odobritev lokalne skupnosti, v kateri leži to zemljišče.

**III. INTEROPERABILNOST**

**1. Splošni določbi**

**38. člen**

**(pomen in področje uporabe)**

(1) Interoperabilnost pomeni sposobnost železniškega sistema, da zagotovi varen in neprekinjen promet vlakov ob zahtevani stopnji izkoriščenosti zmogljivosti teh prog. To sposobnost zagotavlja združljivost posameznih podsistemov in temelji na celotnem sklopu pravnih, tehničnih in operativnih pogojev, ki morajo biti izpolnjeni za zadostitev bistvenim zahtevam iz 39. člena tega zakona.

(2) Pogoji za zagotovitev interoperabilnosti veljajo za projektiranje, gradnjo, nadgradnjo, obnovo, vključitev v obratovanje, obratovanje in vzdrževanje delov železniškega sistema, na področjih uporabe, ki so določena v posamezni TSI. Pogoji za zagotovitev interoperabilnosti se nanašajo tudi na strokovne, zdravstvene in varnostne zahteve za OVKN, ki skrbijo za obratovanje in vzdrževanje železniškega sistema.

(3) To poglavje določa komponente interoperabilnosti, vmesnike, postopke pri posameznih podsistemih in pogoje združljivosti železniškega sistema, ki so potrebni za dosego njegove interoperabilnosti.

(4) To poglavje se ne uporablja za:

a) podzemne železnice;

b) tramvaje in tirna vozila lahke železnice ter infrastrukturo, ki jo uporabljajo izključno ta tirna vozila;

c) omrežja, ki so funkcionalno ločena od ostalega železniškega sistema in so predvidena samo za opravljanje lokalnega, mestnega ali primestnega potniškega prometa, ter prevoznike v železniškem prometu, ki izvajajo dejavnost samo na teh omrežjih;

č) zasebno železniško infrastrukturo, vključno s tiri, ki jo lastnik ali izvajalec uporablja za lastne dejavnosti prevoza blaga ali za nekomercialni prevoz oseb, in tirna vozila, ki se uporabljajo izključno na takšni infrastrukturi;

d) infrastrukturo in tirna vozila, predvidena izključno za lokalno, zgodovinsko ali turistično uporabo;

e) infrastrukturo lahke železnice, ki jo občasno uporabljajo tirna vozila navadne železnice pod pogoji obratovanja sistema lahke železnice, če je to potrebno izključno za namene povezljivosti teh vozil, in

f) tirna vozila, ki se uporabljajo predvsem na infrastrukturi lahke železnice, a so opremljena z nekaterimi komponentami navadne železnice, potrebnimi za prevoz na omejenem delu infrastrukture navadne železnice, izključno za namene povezljivosti.

**39. člen**

**(bistvene zahteve)**

Železniški sistem, njegovi podsistemi, komponente interoperabilnosti in vmesniki morajo izpolnjevati bistvene zahteve, navedene v prilogi III Direktive 2016/797/EU.

**2. Tehnične specifikacije za interoperabilnost**

**40. člen**

**(pomen in vsebina)**

(1) TSI pomenijo specifikacije, ki urejajo podsistem ali del podsistema z namenom izpolnjevanja bistvenih zahtev iz 39. člena tega zakona in zagotavljanja interoperabilnosti železniškega sistema.

(2) Podsistemi, ki jim je bilo izdano dovoljenje za začetek obratovanja oziroma dovoljenje za dajanje na trg, morajo biti v skladu s TSI in nacionalnimi predpisi, ki so bili veljavni na dan vložitve zahteve za izdajo dovoljenja za začetek obratovanja oziroma dovoljenja za dajanje na trg, razen za primere, opredeljene v strategiji izvajanja posamezne TSI. Takšna skladnost mora biti zagotovljena tudi v času njihovega obratovanja oziroma dajanja na trg.

(3) Če se ugotovi, da TSI ne ustreza v celoti bistvenim zahtevam in bi bila lahko zaradi tega ogrožena varnost železniškega prometa, ministrstvo, na predlog varnostnega organa od Evropske komisije zahteva, da se izvedejo posvetovanja z odborom iz 51. člena Direktive 2016/797/EU.

(4) Ministrstvo lahko ob uveljavitvi posamezne TSI sprejme nacionalni izvedbeni načrt njenega izvajanja. Podlage za pripravo nacionalnega načrta izvajanja TSI pripravijo organ za vodenje investicij v javno železniško infrastrukturo, upravljavec ali prevozniki, vsak za svoje področje dela, in ga posredujejo varnostnemu organu. Pripravo podlag usklajuje varnostni organ, ki pripravi predlog nacionalnega načrta izvajanja posamezne TSI in ga posreduje ministrstvu.

(5) Pristojni organ za izvajanje nalog nacionalne kontaktne točke iz tretjega odstavka 5. člena Uredbe Komisije (EU) št. 1305/2014 z dne 11. decembra 2014 o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi s podsistemom telematske aplikacije za tovorni promet železniškega sistema v Evropski uniji in razveljavitvi Uredbe (ES) št. 62/2006 (UL L št. 123 z dne 12. 5. 2011, str. 11) je varnostni organ.

**41. člen**

**(odstopanja od uporabe TSI)**

(1) Uporaba TSI je obvezna. Odstopanja od uporabe TSI so dovoljena v posebnih primerih, določenih v TSI in v naslednjih primerih:

* ob načrtovani gradnji, nadgradnji ali obnovi podsistema ali njegovega dela oziroma komponente interoperabilnosti, ki so v času začetka uporabe TSI v poznejši fazi razvoja ali so zanje že sklenjene izvajalske pogodbe,
* če po nesreči ali naravni nesreči pogoji za hitro obnovo omrežja ekonomsko ali tehnično ne dopuščajo delne ali popolne uporabe ustreznih TSI; v takem primeru se upoštevajo predpisi, ki so veljali pred obnovo omrežja;
* ob nadgradnji ali obnovi obstoječega podsistema, če bi bila uporaba TSI v škodo ekonomski upravičenosti projekta ali združljivosti z obstoječim železniškim sistemom v Republiki Sloveniji (npr. v zvezi z nakladalnim profilom, tirno širino, medtirno razdaljo ali sistemom električnega napajanja);
* za tirna vozila, ki prihajajo iz tretjih držav ali so namenjena v tretje države, v katerih se tirna širina razlikuje od tiste v glavnem železniškem omrežju znotraj Evropske unije.

(2) Naročnik del mora o nameravanem odstopanju od TSI, v roku, ki ga ta določa, pisno obvestiti ministrstvo in mu dostaviti dokumentacijo iz izvedbenega akta iz petega odstavka 7. člena Direktive 2016/797/EU z navedbo TSI ali delov TSI, ki jih ne namerava uporabiti, obenem pa navesti ustrezne specifikacije, ki naj bi jih namesto tega uporabil.

(3) V primeru iz prve alineje prvega odstavka tega člena mora ministrstvo predhodno posredovati Evropski komisiji seznam projektov, ki potekajo na ozemlju Republike Slovenije in so v poznejši fazi razvoja.

(4) Ministrstvo obvesti Evropsko komisijo o neuporabi ene ali več TSI ali njihovih delov v primerih iz prve in druge alineje prvega odstavka tega člena.

(5) V primerih iz tretje in četrte alineje prvega odstavka tega člena ministrstvo predloži Evropski komisiji zahtevo za nameravano odstopanje od TSI in ji dostavi dokumentacijo iz izvedbenega akta iz petega odstavka 7. člena Direktive 2016/797/EU. Če Evropska komisija odločitve ne sprejme v štirih mesecih po vložitvi popolnega zahtevka, se šteje, da je zahtevi ugodeno. V teh primerih lahko naročnik do odločitve Evropske komisije uporabi druge ustrezne specifikacije, ki se uporabijo namesto TSI.

**3. Komponente interoperabilnosti**

**42. člen**

**(pomen)**

Komponenta interoperabilnosti je vsaka osnovna komponenta, skupina komponent, podsklop ali celoten sklop opreme, vgrajene ali namenjene vgradnji v podsistem, od katerega je neposredno ali posredno odvisna interoperabilnost železniškega sistema. Komponenta interoperabilnosti zajema opredmetena in neopredmetena sredstva (npr. programska oprema).

**43. člen**

**(dajanje komponent interoperabilnosti na trg)**

(1) Komponente interoperabilnosti se lahko dajo na trg le, če omogočajo doseganje interoperabilnosti železniškega sistema Evropske unije in hkrati izpolnjujejo bistvene zahteve. Uporabljajo se lahko na področju, kateremu so namenjene ter morajo biti ustrezno vgrajene in vzdrževane.

(2) Ne glede na prejšnji odstavek, se lahko komponente interoperabilnosti dajejo na trg, kadar so namenjene za drugo uporabo.

(3) Dajanje na trg komponent interoperabilnosti se ne sme omejevati, prepovedati ali ovirati, če izpolnjujejo pogoje iz tega zakona. V primeru obstoja ES izjave o skladnosti ali primernosti za uporabo komponente interoperabilnosti se ne sme zahtevati ponovnih preverjanj, ki so že bila opravljena.

**44. člen**

**(ES-izjava o skladnosti ali primernosti komponente interoperabilnosti za uporabo)**

(1) Vsaka komponenta interoperabilnosti je predmet postopka za ocenjevanje skladnosti ali primernosti za uporabo s posamezno TSI in mora imeti ES-izjavo o skladnosti ali primernosti za uporabo, ki jo mora datirati in podpisati proizvajalec ali njegov pooblaščeni zastopnik.

(2) Vsebina ES-izjave o skladnosti ali primernosti za uporabo komponente interoperabilnosti je določena z izvedbenim aktom Evropske komisije iz četrtega odstavka 9. člena Direktive 2016/797/EU. Če tako določa TSI, se ES-izjavi o skladnosti ali primernosti za uporabo komponente interoperabilnosti dodata:

* potrdilo, ki ga izda priglašeni organ, o dejanski skladnosti komponente interoperabilnosti s TSI, preverjene v izoliranih razmerah;
* potrdilo, ki ga izda priglašeni organ iz 63. člena tega zakona, o primernosti komponente interoperabilnosti za uporabo, preverjene v železniškem okolju, zlasti kadar gre za funkcionalne zahteve.

(3) Ocenjevanje skladnosti ali primernosti za uporabo komponent interoperabilnosti opravlja priglašeni organ, pri katerem je proizvajalec ali njegov pooblaščeni zastopnik vložil zahtevo, razen če TSI določa drugače.

(4) Kadar komponente interoperabilnosti urejajo tudi drugi predpisi Evropske unije, ki zajemajo druge vidike, mora ES‑izjava o skladnosti ali primernosti za uporabo vsebovati ugotovitev, da komponente interoperabilnosti izpolnjujejo tudi zahteve teh predpisov.

(5) Kadar proizvajalec ali njegov pooblaščeni zastopnik s sedežem v Evropski uniji ne izpolni obveznosti iz tretjega in četrtega odstavka tega člena, mora te obveznosti izpolniti druga oseba, ki da komponente interoperabilnosti na trg. Ta obveznost velja tudi za osebo, ki združi komponente interoperabilnosti ali njihove dele različnega izvora ali proizvaja komponente interoperabilnosti za lastno uporabo.

**45. člen**

**(skladnost komponente interoperabilnosti z bistvenimi zahtevami)**

(1) Komponente interoperabilnosti izpolnjujejo bistvene zahteve, če so v skladu s pogoji iz ustrezne TSI ali evropskih specifikacij, izdelanih zaradi uskladitve s temi pogoji ali s harmoniziranimi standardi ali njihovimi deli, katerih sklicevanja so bila objavljena v Uradnem listu Evropske unije. Za komponente interoperabilnosti, ki imajo ES-izjavo o skladnosti ali primernosti za uporabo, se šteje, da izpolnjujejo bistvene zahteve. Rezervni deli za podsisteme, ki že obratujejo, ko začne veljati nov TSI, se lahko vgrajujejo v te podsisteme, ne da bi bilo treba zanje opraviti postopek za pridobitev ES-izjave o skladnosti ali primernosti za uporabo.

(2) Če se ugotovi, da komponenta interoperabilnosti, ki ima ES-izjavo o skladnosti ali primernosti za uporabo in je uporabljena z namenom, za katerega je izdelana, verjetno ne bo izpolnjevala bistvenih zahtev, je treba storiti vse potrebno za omejitev ali prepoved njene uporabe, njen umik s trga ali odpoklic. O tem in o sprejetih ukrepih varnostni organ obvesti Evropsko komisijo, ERA in druge države članice Evropske unije ter navede razloge za tako odločitev. Pri tem posebej navede, ali je razlog za neskladnost neizpolnjevanje bistvenih zahtev, nepravilna uporaba ali neustreznost evropskih specifikacij. Kadar je razlog za neskladnost komponente interoperabilnosti neustreznost evropskih specifikacij, mora ministrstvo storiti vse, kar je v njegovi pristojnosti, da se neustrezna evropska specifikacija umakne ali njena ustreznost ponovno preuči v postopku odprave pomanjkljivosti v TSI.

(3) Če se ugotovi, da komponenta interoperabilnosti, ki ima ES-izjavo o skladnosti ali primernosti za uporabo ni skladna z bistvenimi zahtevami, varnostni organ sprejme ukrepe proti sestavljavcu izjave in o tem obvesti druge države članice in Evropsko komisijo.

(4) Če se ugotovi, da je ES-izjava o skladnosti ali primernosti za uporabo sestavljena neustrezno, mora izdajatelj takšne ES-izjave o skladnosti ali primernosti za uporabo odpraviti kršitve pod pogoji, ki jih določi varnostni organ. Dokler kršitev ni odpravljena se komponenta interoperabilnosti ne daje na trg oziroma se s trga umakne.

**4. Podsistemi**

46. člen

(pomen)

Podsistemi so deli železniškega sistema Republike Slovenije, navedeni v 3. členu tega zakona.

**47. člen**

**(skladnost podsistemov z bistvenimi zahtevami)**

(1) Podsistemi železniškega sistema morajo biti skladni s TSI in ustrezati bistvenim zahtevam. V ta namen se uporabljajo postopki za ocenjevanje in verifikacijo podsistemov v skladu z določili posamezne TSI. Podsistemi železniškega sistema morajo biti skladni tudi z zahtevami nacionalnih predpisov in morajo izpolnjevati zanje predpisane bistvene zahteve, razen zahtev, ki jih določajo posamezne TSI.

(2) Strukturni podsistemi izpolnjujejo bistvene zahteve, če imajo ES-izjavo o verifikaciji, izdano v skladu s pogoji iz ustrezne TSI oziroma nacionalnimi predpisi. Nacionalni predpisi in sprejemljivi nacionalni načini skladnosti se uporabljajo za izpolnjevanje bistvenih zahtev kadar:

* TSI ne zajemajo ali ne zajemajo v celoti določenih vidikov, ki ustrezajo bistvenim zahtevam, vključno z odprtimi vprašanji;
* je priglašeno odstopanje od TSI v skladu s 45. členom tega zakona;
* gre za poseben primer, ki zahteva uporabo tehničnih predpisov, ki niso vključeni v posamezno TSI;
* se nacionalni predpisi uporabljajo za ocenjevanje tehnične združljivosti vozila in omrežja obstoječega sistema;
* omrežja in vozila niso zajeta v TSI;
* je nujen začasni preventivni ukrep, zlasti po nesreči.

(3) Nov nacionalni predpis se lahko sprejme, če TSI bistvenih zahtev ne izpolnjuje v celoti ali kot nujen začasni preventivni ukrep, zlasti po nesreči.

(4) Ministrstvo mora pred sprejemom nacionalnega predpisa iz prejšnjega odstavka posredovati Evropski komisiji in ERA v pregled osnutek nacionalnega predpisa skupaj z razlogi za njegovo izdajo z navedbo izpolnjevanja bistvenih zahtev in ga priglasiti po njegovi uveljavitvi, v skladu z Uredbo 2016/796/EU. Ne glede na prejšnji stavek, ministrstvo nacionalni predpis, ki se sprejme kot nujen preventivni ukrep, priglasi Evropski komisiji in ERA po njegovi uveljavitvi v skladu z Uredbo 2016/796/EU.

(5) Ne glede na prejšnji odstavek, ministrstvu ni treba priglasiti nacionalnih predpisov in omejitev izključno lokalne narave. Ti predpisi in omejitve se morajo objaviti v registru železniške infrastrukture iz 69. člena tega zakona.

(6) Seznam priglašenih nacionalnih predpisov je treba obnoviti ob vsakokratni spremembi, po priglasitvi odstopanj v skladu z 41. členom tega zakona in če po objavi posamezne TSI postanejo nepotrebni. Priglasitev se izvede v skladu z Uredbo 2016/796/EU.

(7) Šteje se, da podsistemi izpolnjujejo bistvene zahteve, če so v skladu s harmoniziranimi standardi ali njihovimi deli, katerih sklicevanja so bila objavljena v Uradnem listu Evropske unije.

**48. člen**

**(postopek za izdajo ES-izjave o verifikaciji podsistema)**

(1) ES-verifikacija podsistema pomeni postopek, ki ga izvede prosilec, da se ugotovi, ali so izpolnjene zahteve, predpisane v pravu Evropske unije in nacionalnih predpisih za podsistem, in ali se za podsistem lahko odobri začetek obratovanja.

(2) ES-izjavo o verifikaciji potrebno za dajanje na trg in začetek obratovanja podsistemov izda prosilec na podlagi potrdila priglašenega organa po izvedenem postopku ES-verifikacije. Prosilec v podpisani in datirani ES-izjavi in spremni dokumentaciji na lastno odgovornost izjavi, da je bil podsistem predmet ustreznih postopkov ES-verifikacije in da izpolnjuje zahteve iz ustreznih TSI oziroma nacionalnih predpisov.

(3) Prosilec je odgovoren za izdelavo tehnične dokumentacije, ki mora biti priložena ES-izjavi o verifikaciji. Ta tehnična dokumentacija vsebuje vse potrebne dokumente v zvezi z značilnostmi podsistema in vse potrebne dokumente, ki potrjujejo skladnost komponent interoperabilnosti. Vsebuje tudi vse elemente v zvezi s pogoji in omejitvami uporabe ter z navodili o servisiranju, stalnem in rednem spremljanju, prilagajanju in vzdrževanju podsistema.

(4) V primeru obnove ali nadgradnje podsistema, zaradi katere se spremeni tehnična dokumentacija in ki vpliva na veljavnost že opravljenih postopkov verifikacije, prosilec oceni, ali je potrebna nova ES-izjava o verifikaciji.

(5) Naloge priglašenega organa, odgovornega za ES-verifikacijo podsistema, se začnejo v fazi zasnove in zajemajo celotno obdobje proizvodnje do faze odobritve, preden je podsistem dan na trg ali preden začne obratovati. V skladu z ustrezno TSI obsega tudi verifikacijo vmesnikov podsistema glede na sistem, v katerega se vgradi.

(6) Priglašeni organ lahko izda vmesno izjavo o ES-verifikaciji, da pokrije določene faze verifikacijskega postopka ali določene dele podsistema. Če ustrezne TSI to omogočajo, lahko priglašeni organ izda potrdila o verifikaciji za enega ali več podsistemov ali določene dele teh podsistemov.

(7) Za izvedbo postopkov verifikacije podsistemov na podlagi nacionalnih predpisov prosilec izbere imenovani organ ali priglašeni organ, če je ta določen tudi kot imenovani organ.

(8) Minister podrobneje predpiše postopke ES-verifikacije, ES-izjavo o verifikaciji, tehnično dokumentacijo in potrdila o verifikaciji.

(9) Kadar postopke verifikacije opravlja imenovani organ, se pri njegovem delu smiselno uporabljajo določbe tega člena.

(10) Gradnja, vključevanje v obratovanje in obratovanje strukturnih podsistemov, ki izpolnjujejo bistvene zahteve, se ne sme v nobenem primeru prepovedati, omejiti ali ovirati, zlasti pa se ne smejo zahtevati pregledi, ki so bili že opravljeni v okviru postopka za pridobitev ES-izjave o verifikaciji ali drugih enakovrednih postopkih, izvedenih v drugih državah članicah Evropske unije za ugotavljanje skladnosti podsistemov z enakimi zahtevami pod enakimi pogoji obratovanja. Dodatni pregledi se lahko zahtevajo samo takrat, ko se ugotovi, da strukturni podsistem, ki ima ES-izjavo o verifikaciji, ni v celoti skladen s tem zakonom in na njegovi podlagi izdanimi podzakonskimi predpisi ter ne izpolnjuje bistvenih zahtev. Ministrstvo o zahtevanih dodatnih pregledih in razlogih zanje obvesti Evropsko komisijo. V obvestilu mora navesti, ali je zahteva za nameravane dodatne preglede posledica neupoštevanja bistvenih zahtev ali TSI, neustreznosti TSI ali njihove nepravilne uporabe.

49. člen

(vzdrževanje podsistemov)

(1) Železniške podsisteme je treba redno vzdrževati in občasno pregledati tako, da brezhibno delujejo ter zagotavljajo varnost železniškega prometa.

(2) Vzdrževanje podsistemov iz točk a), b) in c) tretjega odstavka 3. člena tega zakona obsega dela, ki ohranjajo normalno obratovalno sposobnost in zagotavljajo prometno varnost. V vzdrževanje spadajo tudi zamenjava v okviru vzdrževanja, nadzor nad podsistemi, zagotovitev vzpostavitve prevoznosti prog ob naravnih in drugih nesrečah, vodenje registrov in evidenc ter izvajanje meritev posameznih parametrov ali delov sistema.

(3) Zamenjave v okviru vzdrževanja se izvajajo na podlagi obstoječe tehnične dokumentacije ali projektne dokumentacije ali njihovih dopolnitev in za njih ni potrebno novo dovoljenje za obratovanje.

50. člen

(izvajanje gradenj nadgradenj, obnov in odstranitev objektov)

(1) Gradnje, nadgradnje, obnove in odstranitve objektov se izvajajo v skladu s predpisi o graditvi objektov.

(2)Obnove, nadgradnje in gradnje, ki se izvajajo po postopku vzdrževalnih del v javno korist, se izvajajo na podlagi tega zakona in v skladu z bistvenimi zahtevami iz predpisov o graditvi objektov, razen če je to tehnično neizvedljivo ali povezano z nesorazmernimi stroški, ter na podlagi projektne dokumentacije, izvedbenega načrta ali tehnične dokumentacije, katero izdela pooblaščeni projektant.

(3) Gradnja in nadgradnja javne železniške infrastrukture je v javnem interesu in v javno korist. Šteje se, da je javni interes za gradnjo ali nadgradnjo javne železniške infrastrukture izkazan, če je gradnja ali nadgradnja vključena v program razvoja javne železniške infrastrukture, sprejet v skladu z zakonom, ki ureja železniški promet.

(4) V primeru, če se dela opravljajo v železniškem območju, ki ni javna železniška infrastruktura, je treba izkazovati pravico gradnje.

(5) Območje ceste v progovnem pasu železniške proge do meje 3 m, merjeno od osi tira, se predaja v vzdrževanje skladno s predpisi, ki urejajo ceste.

(6) Za obnove, nadgradnje in gradnje iz drugega odstavka tega člena minister natančneje predpiše zahteve za projektiranje, izvedbo potrebnih postopkov in druge zahteve v zvezi z varnostjo železniškega prometa.

**51. člen**

**(izvajanje del pod prometom)**

(1) Med izvajanjem del pod prometom mora biti zagotovljen varen železniški promet. Upravljavec določi postopke in način obratovanja pod posebnimi pogoji ter ponoven način obratovanja v svojem SVU.

(2) Če se dela izvajajo pod prometom, upravljavec določi postopke in način obratovanja pod posebnimi pogoji ter načrt pregleda podsistema po posameznih vmesnih fazah. Pregled podsistema v vmesni fazi opravita nadzornik ali nadzornica (v nadaljnjem besedilu: nadzornik) del in upravljavec ob sodelovanju izvajalca del po predložitvi njegove izjave o dokončanju vmesne faze. Po opravljenem pregledu nadzornik del z vpisom v gradbeni dnevnik potrdi, da so dela opravljena v skladu s tehničnimi zahtevami in da je varnost prometa pod posebnimi pogoji zagotovljena. Upravljavec na tej podlagi konča zaporo prometa in dovoli začasno obratovanje pod posebnimi pogoji.

(3)Po končanih delih morajo biti s proge odstranjeni ostanki materiala, delovnih sredstev, signalov in drugih predmetov, postavljenih pri opravljanju del, ter nameščene oprema in naprave, ki zagotavljajo varen železniški promet. Po končanju del, ki se izvajajo pod prometom, se mora tehnični pregled začeti čimprej oziroma najpozneje v 60 dneh.

**52. člen**

**(pridobitev dovoljenja za začetek obratovanja stabilnih naprav)**

(1) Stabilne naprave v Republiki Sloveniji se vključijo v obratovanje na podlagi dovoljenja za začetek obratovanja, ki ga izda varnostni organ.

(2) Dovoljenje za začetek obratovanja se izda za stabilne naprave, ki so načrtovane, projektirane, zgrajene in vgrajene tako, da ob vključitvi v železniški sistem izpolnjujejo predpisane bistvene zahteve.

(3) Za primere obnove ali nadgradnje stabilnih naprav mora prosilec varnostnemu organu pred začetkom projektiranja poslati opis projekta z dokumentacijo (projektna naloga ali idejna zasnova). Varnostni organ prosilca najpozneje v enem mesecu po prejemu vloge obvesti, da je vloga popolna oziroma zahteva dopolnitev vloge z razumnim rokom za dopolnitev. Varnostni organ mora odločitev o vlogi iz tega odstavka sprejeti najpozneje v štirih mesecih od prejema popolne vloge. Varnostni organ odloči, ali je potrebno novo dovoljenje za začetek obratovanja, pri čemer upošteva naslednja merila:

* ali predvidena dela lahko škodljivo vplivajo na splošno varnost podsistema;
* ali to zahtevajo ustrezne TSI;
* ali je to določeno v nacionalnem izvedbenem načrtu;
* ali se spremeni vrednost parametrov, na podlagi katerih je bilo dovoljenje že odobreno.

(4) Pri sprejemu odločitve iz prejšnjega odstavka o potrebnosti novega dovoljenja za obratovanje za projekte ERTMS ob progi varnostni organ sodeluje z ERA v skladu s 55. členom tega zakona.

(5) V primeru gradnje, obnove, nadgradnje ali odstranitve obstoječih podsistemov, za katere je treba pridobiti gradbeno dovoljenje v skladu s predpisi o graditvi objektov, mora biti k projektni dokumentaciji zaradi zagotavljanja interoperabilnosti in varnosti železniškega prometa priloženo tudi soglasje varnostnega organa. Varnostni organ izda soglasje k projektni dokumentaciji za pridobitev gradbenega dovoljenja na podlagi vmesne izjave o verifikaciji (VIV) za fazo projektiranja v 30 dneh od popolne vloge. Če iz odločitve varnostnega organa izhaja, da je potrebno novo dovoljenje za začetek obratovanja, prosilec v vlogi varnostnemu organu posreduje izdano uporabno dovoljenje in dokumente iz osmega odstavka tega člena.

(6) Dela na podsistemu ali njegovem delu se v postopku vzdrževalnih del v javno korist, če je treba pridobiti novo dovoljenje za pričetek obratovanja, lahko pričnejo izvajati na podlagi pravnomočnega sklepa o pričetku dela, ki ga varnostni organ izda na podlagi vmesnega potrdila o verifikaciji za fazo projektiranja ter dokazila, s katerega mora biti razvidno, da se bodo predvidena dela izvajala znotraj železniškega območja.

(7) V primeru, če novo dovoljenje za pričetek obratovanja v postopku vzdrževalnih del v javno korist ni potrebno, se gradbena dela lahko pričnejo izvajati nemudoma, pri čemer morata upravljavec in organ za vodenje investicij poskrbeti za varno vključitev podsistema ali dela podsistema po končanih delih po postopkih, predpisanih v SVU.

(8) Prosilec mora k vlogi za izdajo dovoljenja za začetek obratovanja stabilnih naprav predložiti naslednjo dokumentacijo, ki vključuje dokazila o:

a) izjavah o verifikaciji podsistemov;

b) tehnični združljivosti podsistemov s sistemom, v katerega bodo vključeni, vzpostavljenih na podlagi ustreznih TSI, nacionalnih predpisov in registrov;

c) varni vključitvi podsistemov, izhajajoč iz ustreznih TSI, nacionalnih predpisov in skupnih varnostnih metod;

č) pozitivni odločitvi ERA, če gre za podsisteme vodenja-upravljanja in signalizacije ob progi, ki so opremljeni z evropskim sistemom vodenja vlakov (European Train Control System – ETCS) oziroma globalnim mobilnim radijskim komunikacijskim sistemom za železnice (Global System for Mobile Communications railway – GSM-R), ali dokazila o upoštevanju rezultata postopka organa za ocenjevanje skladnosti, če se po zadevni pozitivni odločitvi spremeni osnutek razpisnih zahtev ali opis načrtovanih tehničnih rešitev.

(9) Varnostni organ izda podrobna navodila o tem, kako pridobiti dovoljenje za začetek obratovanja stabilnih naprav. V teh navodilih, ki so prosilcem dostopna brezplačno, se navedejo vse zahteve in potrebna dokumentacija za izdajo dovoljenja za začetek obratovanja.

(10) Varnostni organ sprejme odločitev o izdaji ali zavrnitvi dovoljenja za začetek obratovanja najpozneje v štirih mesecih od prejema popolne vloge.

(11) Če varnostni organ iz priložene dokumentacije ne more v celoti ugotoviti, ali so izvedena dela v skladu z zahtevami varnosti in/ali interoperabilnosti železniškega prometa in je zato potrebno dodatno preverjanje izvedenih del, lahko varnostni organ z odločbo zahteva poskusno obratovanje podsistema za največ šest mesecev, ki se lahko podaljša še za največ šest mesecev.

(12) Zoper odločbo varnostnega organa o zavrnitvi vloge za dovoljenja za začetek obratovanja stabilnih naprav je dovoljena pritožba na ministrstvo v enem mesecu od dneva prejema odločbe. Kadar varnostni organ z odločbo zavrne izdajo dovoljenja za začetek obratovanja, je rok za ponovno proučitev, morebitno spremembo odločitve oziroma posredovanje pritožbe ministrstvu dva meseca.

53. člen

(vzdrževanje stabilnih naprav)

(1) Stabilne naprave je treba redno vzdrževati in občasno pregledati tako, da brezhibno delujejo in zagotavljajo varnost železniškega prometa.

(2) Vzdrževanje stabilnih naprav obsega dela, ki ohranjajo normalno obratovalno sposobnost in zagotavljajo prometno varnost. V vzdrževanje spadajo tudi zamenjave v okviru vzdrževanja, nadzor nad stabilnimi napravami, zagotovitev vzpostavitve prevoznosti prog ob naravnih in drugih nesrečah, vodenje registrov in evidenc ter izvajanje meritev posameznih parametrov ali delov sistema.

(3) Zamenjave v okviru vzdrževanja se izvajajo na podlagi obstoječe tehnične dokumentacije ali projektne dokumentacije ali njihovih dopolnitev in za njih ni potrebno novo dovoljenje za začetek obratovanja.

54. člen

(prometna signalizacija)

Vrste signalov, njihov pomen, osvetlitev, obliko, barvo, najmanjšo vidno razdaljo, mesto za vgraditev ali postavitev predpiše minister.

**55. člen**

**(harmonizirano izvajanje ERTMS)**

(1) Odločitev o odobritvi podsistema vodenje-upravljanje in signalizacija ob progi, ki je opremljen z ETCS in/ali GSM-R, s katero se ugotovi, da so načrtovane tehnične rešitve v celoti skladne z ustreznimi TSI, izda ERA pred povabilom k oddaji ponudb. Odločitev o odobritvi ERA je veljavna tudi v Republiki Sloveniji.

(2) Prosilec vloži zahtevo za odobritev na ERA. Vlogi v zvezi s posameznimi projekti ERTMS ali za skupek projektov, progo, skupino prog ali omrežje se priloži dokumentacija, ki vključuje:

a) osnutek razpisnih zahtev ali opis načrtovanih tehničnih rešitev;

b) pravila in pogoje, potrebne za tehnično in operativno združljivost podsistema z vozili, ki naj bi obratovala v zadevnem omrežju;

c) morebitna dokazila o skladnosti načrtovanih tehničnih rešitev z ustreznimi TSI;

č) morebitne druge zadevne dokumente(npr. mnenje nacionalnega varnostnega organa, izjava o verifikaciji, potrdilo o skladnosti).

(3) Vloga in informacije o vseh vlogah iz prejšnjega odstavka, poteku zadevnih postopkov in njihovem izidu, zahtevah in odločitvah komisije za pritožbe se predložijo prek enotne vstopne točke.

(4) Varnostni organ izda mnenje o zahtevi za odobritev podsistema vodenja-upravljanja in signalizacije ob progi, ki je opremljen z ETCS in/ali GSM-R, na zahtevo prosilca pred odločitvijo ERA ali po vložitvi zahteve na ERA na njeno zahtevo.

(5) Prosilec mora, če se spremeni osnutek razpisnih zahtev ali opis načrtovanih tehničnih rešitev podsistema po njegovi odobritvi s strani ERA, nemudoma obvestiti ERA in varnostni organ prek enotne vstopne točke.

**56. člen**

**(dajanje mobilnih podsistemov na trg)**

Mobilni podsistemi se lahko dajo na trg, če so načrtovani, zgrajeni in vgrajeni tako, da izpolnjujejo bistvene zahteve in imajo ustrezno izjavo o verifikaciji podsistema.

**57. člen**

**(dovoljenje za dajanje tirnega vozila na trg)**

(1) Tirno vozilo se lahko da na trg v Republiki Sloveniji na podlagi dovoljenja za dajanje na trg, ki ga izda ERA ali varnostni organ v skladu s tem zakonom.

(2) V vlogi za dovoljenje za dajanje tirnega vozila na trg prosilec navede področje uporabe tirnega vozila. K vlogi mora prosilec priložiti dokazilo, da je bila preverjena tehnična združljivost tirnega vozila in omrežja na zadevnem področju uporabe in dokumentacijo o tirnem vozilu ali tipu tirnega vozila ki vključuje dokazila o:

* dajanju mobilnih podsistemov, iz katerih je sestavljeno tirno vozilo, na trg na podlagi ES-izjave o verifikaciji;
* tehnični združljivosti mobilnih podsistemov iz prejšnje alineje tega odstavka v tirnem vozilu, potrjenih na podlagi ustreznih TSI in nacionalnih predpisov;
* varni vključitvi mobilnih podsistemov iz prve alineje v tirno vozilo, potrjenih na podlagi ustreznih TSI, nacionalnih predpisov in SVM;
* tehnični združljivosti tirnega vozila z omrežjem na področju uporabe tirnega vozila, za katero je dana vloga za dovoljenje, potrjena na podlagi ustreznih TSI, nacionalnih predpisov, registrov infrastrukture in SVM za ocenjevanje tveganja;
* evidenci, v kateri je prikazan dnevnik vzdrževanja za obstoječa tirna vozila, ki že imajo dovoljenje za dajanje na trg.

(3) Vloga za dovoljenje za dajanje tirnega vozila na trg se vloži prek enotne vstopne točke. Prek enotne vstopne točke se izmenjujejo vse informacije o postopkih, sprejetih odločitvah in druge informacije komisije za pritožbe.

(4) Kadar je v postopku za izdajo dovoljenja za dajanje tirnega vozila na trg treba za pridobitev dokazil o tehnični združljivosti tirnega vozila z omrežjem v Republiki Sloveniji iz druge in četrte alineje drugega odstavka tega člena izvesti poskusna obratovanja, izda varnostni organ začasno dovoljenje za uporabo tirnega vozila na omrežju Republike Slovenije za izvedbo poskusnih obratovanj za ugotavljanje združljivosti.

(5) Prejšnji odstavek se uporabi tudi, kadar v postopku za izdajo dovoljenja za dajanje tirnega vozila na trg, v katerem odloča ERA, varnostni organ od agencije prejme vlogo v oceno zaradi preveritve njene popolnosti, ustreznosti in doslednosti glede na četrto alinejo drugega odstavka tega člena oziroma glede na elemente iz prve do tretje alineje istega odstavka glede na ustrezne nacionalne predpise.

(6) Varnostni organ v primerih iz četrtega in petega odstavka tega člena določi obseg in vsebino poskusnega obratovanja. Po prejeti odločbi varnostnega organa ali na podlagi zahteve ERA o poskusnem obratovanju in po posvetovanju z vlagateljem mora upravljavec izvesti vsa odrejena poskusna obratovanja najpozneje v treh mesecih po prejeti zahtevi vlagatelja.

(7) Po opravljenem poskusnem obratovanju varnostni organ posreduje ERA oceno o izpolnjevanju pogojev za dajanje vozila na trg.

(8) Če ERA obvesti varnostni organ, da se ne strinja z njegovo oceno, da vlagatelj ne izpolnjuje zahtev za izdajo dovoljenja za dajanje na trg tirnih vozil, se varnostni organ poskuša z ERA v enem mesecu od prejema obvestila o nestrinjanju dogovoriti o skupni oceni. Če je to potrebno, se lahko varnostni organ skupaj z ERA odloči, da v postopek vključita tudi prosilca. Če se varnostni organ z ERA v tem roku ne dogovori o skupni oceni, lahko varnostni organ v primeru negativne ocene o izpolnjevanju zahtev vlagatelja, začne postopek pred komisijo za pritožbe.

(9) Varnostni organ je pristojen za izdajo dovoljenja za dajanje na trg tirnega vozila le, če vlagatelj, ki v vlogi navede kot območje uporabe samo Republiko Slovenijo in v svoji vlogi izrecno navede, da naj o njegovi vlogi odloči varnostni organ. V tem primeru varnostni organ mora preveriti izpolnjevanje pogojev, kot so določeni v drugem odstavku tega člena.

(10) Varnostni organ mora odločitev o vlogi za izdajo dovoljenja za dajanje na trg tirnega vozila sprejeti najpozneje v štirih mesecih od prejema popolne vloge. Varnostni organ prosilca najpozneje v enem mesecu od prejema vloge obvesti, da je vloga popolna oziroma zahteva dopolnitev vloge v razumnem roku za dopolnitev.

(11) Dovoljenje za dajanje na trg tirnega vozila, ki ga izda varnostni organ v skladu z devetim odstavkom tega člena, lahko po posvetovanju varnostnega organa s pristojnimi nacionalnimi varnostnimi organi drugih držav članic Evropske unije, velja tudi za tirna vozila, ki vozijo do postaj sosednjih držav članic s podobnimi značilnostmi omrežja, če so te postaje blizu meje, ne da bi bila potrebna razširitev območja obratovanja. Varnostni organ se lahko posvetuje s pristojnimi nacionalnimi varnostnimi organi drugih držav članic ob obravnavi vsake posamezne vloge, ali pa se v ta namen sklene čezmejni sporazum med varnostnimi organi držav članic.

(12) Varnostni organ izda dovoljenje za dajanje na trg tirnega vozila, kadar se za tirno vozilo uporabi odstopanje od TSI v skladu s 45. členom tega zakona, šele po izvedbi predpisanih postopkov iz navedenega člena zakona.

(13) Varnostni organ je v celoti odgovoren za vsa dovoljenja za dajanje na trg tirnega vozila, ki jih izda.

(14) V dovoljenju za dajanje na trg tirnega vozila, ki ga izda varnostni organ, morajo biti navedeni :

* področje uporabe v Republiki Sloveniji,
* evropska številka tirnega vozila,
* vrednosti parametrov iz TSI in nacionalnih predpisov za preverjanje tehnične združljivosti tirnega vozila s področjem uporabe,
* skladnost tirnega vozila z ustreznimi TSI in sklopi nacionalnih predpisov, povezanih s parametri iz prejšnje alineje in
* pogoji za uporabo tirnega vozila in druge omejitve.

(15) Zoper odločbo varnostnega organa v zvezi z dovoljenjem za dajanje na trg tirnega vozila je dovoljena pritožba na ministrstvo v enem mesecu od prejema odločbe. Kadar je varnostni organ z odločbo zavrnil izdajo dovoljenja za dajanje na trg, je rok za ponovno proučitev, morebitno spremembo odločitve oziroma posredovanje pritožbe ministrstvu, dva meseca.

(16) Zoper odločitev v zvezi z dovoljenjem za dajanje na trg tirnega vozila ERA se lahko vloži pritožba na komisijo za pritožbe.

(17) V primeru obnove ali nadgradnje obstoječih tirnih vozil, ki že imajo dovoljenje za dajanje vozil na trg, je potrebno novo dovoljenje, če:

* se spremenijo vrednosti parametrov iz tretje alineje štirinajstega odstavka tega člena, ki so zunaj razpona sprejemljivih parametrov, kot so opredeljeni v TSI;
* lahko predvidena dela škodljivo vplivajo na splošno varnost zadevnega tirnega vozila ali
* to zahtevajo ustrezne TSI.

Prosilec mora varnostnemu organu predložiti dokumentacijo iz drugega odstavka tega člena, ki se nanaša na obnovo ali nadgradnjo tirnega vozila. Varnostni organ v primeru izpolnjevanja vseh predpisanih pogojev izda dovoljenje.

(18) Kadar želi prosilec razširiti področje uporabe tirnega vozila, ki že ima dovoljenje za dajanje na trg na delu omrežja Republike Slovenije, ki ga je izdal varnostni organ, mora predložiti varnostnemu organu dokumentacijo iz drugega odstavka tega člena, ki se nanaša na razširjeno področje uporabe. Varnostni organ v primeru izpolnjevanja vseh predpisanih pogojev izda dovoljenje, ki obsega razširjeno področje uporabe.

(19) Varnostni organ z ERA zaradi izvajanja nalog iz prejšnjega člena, sklene dogovore o sodelovanju v skladu s 76. členom Uredbe 2016/796/EU. Dogovori o sodelovanju se lahko sklenejo z več nacionalnimi varnostnimi organi držav članic Evropske unije in lahko vključujejo tudi specifično ureditev sodelovanja v primeru omrežij, za katera je zaradi zemljepisnih ali zgodovinskih razlogov potrebno določeno strokovno znanje, da bi zmanjšali upravna bremena in stroške za prosilca. Z dogovori o sodelovanju se določijo podroben opis nalog in pogojev za rezultate, roki za izvršitev nalog ter porazdelitev pristojbin, ki jih plača prosilec.

**58. člen**

**(registracija tirnih vozil z dovoljenjem za dajanje na trg)**

(1) Tirno vozilo, ki ima dovoljenje za dajanje na trg, se pred prvo uporabo na zahtevo imetnika registrira v registru vozil.

(2) Tirno vozilo, katerega področje uporabe je omejeno na območje Republike Slovenije, se registrira v Republiki Sloveniji.

(3) Tirno vozilo, katerega področje uporabe obsega poleg Republike Slovenije tudi območje drugih držav članic Evropske unije, se registrira v Republiki Sloveniji, če to zahteva imetnik tirnega vozila.

**59. člen**

**(preverjanja dovoljenih vozil pred uporabo)**

(1) Preden začne prevoznik uporabljati tirno vozilo, ki ima dovoljenje za dajanje na trg z območjem uporabe v Republiki Slovenije, mora preveriti:

* da ima tirno vozilo dovoljenje za dajanje na trg in je registrirano v skladu s tem zakonom;
* da je tirno vozilo v skladu s progo; preveritev se opravi na podlagi registra infrastrukture, ustreznih TSI ali drugih ustreznih informacij, ki jih upravljavec zagotovi brezplačno in v razumnem roku, če takšen register ne obstaja ali ni popoln;
* da se tirno vozilo ustrezno uvrsti v vlak, v katerem naj bi obratovalo, pri čemer se upošteva SVU in TSI vodenje in upravljanje prometa.

(2) Za izvedbo preverjanja v skladu s prejšnjim odstavkom, lahko prevoznik izvede poskusna obratovanja v sodelovanju z upravljavcem. Upravljavec si mora po posvetovanju s prosilcem prizadevati, da se vsa poskusna obratovanja izvedejo v treh mesecih po prejemu zahteve prosilca.

**60. člen**

**(dovoljenje za tip tirnega vozila)**

(1) Za izdajo dovoljenja za tip tirnega vozila se smiselno uporablja 57. člen tega zakona, če ni v tem členu drugače določeno.

(2) Če varnostni organ izda dovoljenje za dajanje na trg tirnega vozila v skladu z devetim odstavkom 57. člena tega zakona, hkrati izda na zahtevo prosilca tudi dovoljenje za tip tirnega vozila za isto območje uporabe.

(3) Če se spremenijo določbe TSI ali nacionalnih predpisov, na podlagi katerih je bilo izdano dovoljenje za tip tirnega vozil, spremenjeni TSI ali nacionalni predpis določi, ali je treba izdano dovoljenje za tip tirnih vozil obnoviti, ali pa ostane v veljavi. Če je treba dovoljenje obnoviti, se preverjanja, ki jih opravi varnostni organ v skladu s 57. členom tega zakona omejijo samo na spremenjene predpise.

(4) Prosilec izda izjavo o skladnosti tipa tirnega vozila, kot je določena z izvedbenim aktom Evropske komisije, sprejetim na podlagi četrtega odstavka 24. člena Direktive 2016/797/EU v skladu s postopkom verifikacije iz ustrezne TSI ali postopki za ugotavljanje skladnosti, kakor so opredeljeni v modulih B+D, B+F in H1 iz Sklepa št. 768/2008/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 9. julija 2008 o skupnem okviru za trženje proizvodov in razveljavitvi sklepa Sveta 93/465/EGS (UL L št. 218 z dne 13. 8. 2008, str. 82), kadar se TSI ne uporabljajo ali v skladu z izvedbenimi akti, ki jih sprejme Evropska komisija na podlagi šestega odstavka 24. člena Direktive 2016/797/EU.

(5) Dovoljenje za tip tirnega vozila se registrira v Evropskem registru dovoljenih tipov vozil iz 48. člena Direktive 2016/797/EU (v nadaljnjem besedilu: Evropskem registru dovoljenih tipov vozil).

**61. člen**

**(skladnost tirnih vozil z dovoljenim tipom tirnega vozila)**

(1) Za tirno vozilo ali serijo tirnih vozil, ki je skladna z dovoljenim tipom tirnega vozila, se izda dovoljenje za dajanje na trg brez dodatnih preverjanj v skladu s 57. členom tega zakona na podlagi izjave o skladnosti s tipom tirnega vozila, ki jo predloži prosilec.

(2) Dovoljenja za dajanje tirnega vozila na trg, izdana na podlagi prejšnjega odstavka ostanejo v veljavi tudi, če je potrebna obnovitev dovoljenja za tip tirnega vozila zaradi spremembe predpisov v skladu s tretjim odstavkom prejšnjega člena.

**62. člen**

**(neizpolnjevanje bistvenih zahtev pri tirnih vozilih ali tipih tirnih vozil)**

(1) Prevoznik, ki med obratovanjem ugotovi, da tirno vozilo, ki ga uporablja, ne izpolnjuje ene od bistvenih zahtev, mora sprejeti potrebne popravljalne ukrepe, da bo tirno vozilo izpolnjevalo zahteve glede skladnosti. O sprejetih ukrepih prevoznik obvesti ERA in varnostne organe držav članic, kjer ima tirno vozilo dovoljenje za dajanje na trg. V obvestilu prevoznik tudi navede, ali ima dokaz, da tirno vozilo ni izpolnjevalo bistvenih zahtev že v času, ko je bilo izdano dovoljenje za dajanje na trg.

(2) Kadar varnostni organ v postopku izvajanja nadzora v skladu z 18. členom tega zakona ugotovi, da tirno vozilo ali tip tirnega vozila, ki ima dovoljenje za dajanje na trg, ob uporabi, skladni z namenom, ne izpolnjuje ene od bistvenih zahtev, mora o ugotovitvi obvestiti prevoznika, ki uporablja tirno vozilo ali tip vozila, in mu odrediti sprejem potrebnih popravljalnih ukrepov, da bo tirno vozilo izpolnjevalo bistvene zahteve. Varnostni organ o svojem obvestilu in odrejenih ukrepih prevozniku obvesti ERA in varnostne organe držav članic, v katerih je veljavno dovoljenje za dajanje na trg oziroma v katerih je postopek za izdajo dovoljenja v teku.

(3) Varnostni organ lahko, če sprejeti popravljalni ukrepi prevoznika iz prvega in drugega odstavka tega člena, ne zagotovijo skladnosti z bistvenimi zahtevami, neskladnost pa pomeni resno varnostno tveganje, uporabi začasne varnostne ukrepe iz osmega in devetega odstavka 18. člena tega zakona. Varnostni organ lahko istočasno tudi začasno prekliče dovoljenja za tip vozila.

(4) Varnostni organ lahko v primerih iz prejšnjega odstavka, če je izdal dovoljenje za dajanje na trg tirnega vozila, po pregledu učinkovitosti sprejetih ukrepov za odpravo resnega varnostnega tveganja, razveljavi ali spremeni dovoljenje za dajanje na trg, če ugotovi, da tirno vozilo ali tip tirnega vozila ne izpolnjuje bistvenih zahtev. Odločbo vroči imetniku dovoljenja za dajanje na trg oziroma imetniku dovoljenja za tip tirnega vozila, o izdaji odločbe pa obvesti tudi ERA. Zoper odločbo varnostnega organa o odvzemu ali spremembi dovoljenja za dajanje na trg je dovoljena pritožba na ministrstvo v enem mesecu. Pritožba zadrži izvršitev odločbe. Rok za ponovno preučitev, morebitno spremembo odločitve oziroma posredovanje pritožbe ministrstvu, je dva meseca. Zoper odločbo ministrstva, s katero je odločeno o pritožbi, je dopusten upravni spor. Rok za vložitev tožbe v upravnem sporu je dva meseca.

(5) Če ERA obvesti varnostni organ, da se ne strinja z odločitvijo varnostnega organa o omejitvi ali razveljavitvi dovoljenja za dajanje na trg, lahko varnostni organ začne postopek pred komisijo za pritožbe. Če komisija za pritožbe odloči, da se dovoljenje za dajanje na trg ne sme omejiti ali razveljaviti, mora varnostni organ odpraviti odločbo o izrečenem začasnem varnostnem ukrepu iz četrtega odstavka tega člena.

(6) Odločba varnostnega organa o omejitvi ali razveljavitvi dovoljenja za dajanje na trg tirnega vozila ali tipa tirnih vozil se vpiše v register tirnih vozil oziroma v Evropski register dovoljenih tipov vozil. Varnostni organ mora o dokončni odločbi obvestiti tudi druge prevoznike, ki uporabljajo tirna vozila istega tipa, na katerega se nanaša odločba. Prevoznik mora po prejemu obvestila o omejitvi dovoljenja za dajanje na trg tirnega vozila ali tipa tirnega vozila preveriti, ali vozilo, ki ga ima v uporabi morda ne izpolnjuje bistvenih zahtev, sicer mora ravnati v skladu s prvim odstavkom tega člena.

(7) Tirno vozilo, za katero je bilo razveljavljeno dovoljenje za dajanje na trg se sme uporabiti šele po pridobitvi novega dovoljenja v skladu s tem zakonom. Tirna vozila, za katera je bilo razveljavljeno dovoljenje za dajanje na trg tipa vozil, se morajo s trga umakniti in se smejo dati na trg šele po pridobitvi novega dovoljenja za dajanje na trg tipa vozil v skladu s tem zakonom.

(8) Določbe tega člena se smiselno uporabljajo tudi, če tirno vozilo ne izpolnjuje bistvenih zahtev samo na delu področja uporabe vozila.

**5. Organi za ugotavljanje skladnosti in ocenjevalni organ**

**63. člen**

**(organi za ugotavljanje skladnosti)**

(1) Ugotavljanje skladnosti komponent interoperabilnosti ali primernosti za uporabo in izvedbo postopka verifikacije podsistemov ali delov podsistemov izvajajo priglašeni oziroma imenovani organi.

(2) Priglašeni organ je pravna oseba, ki je pooblaščena za ocenjevanje skladnosti komponent interoperabilnosti ali primernosti za uporabo in izvedbo postopka verifikacije podsistemov ali delov podsistemov v skladu s TSI.

(3) Imenovani organ je pravna oseba, ki je pooblaščena za izvedbo postopka verifikacije podsistemov ali delov podsistemov v skladu z nacionalnimi predpisi.

(4) Priglašeni in imenovani organ iz drugega in tretjega odstavka tega člena določi minister, če izpolnjuje pogoje, določene v predpisu iz sedmega odstavka tega člena in je njegovo usposobljenost preveril varnostni organ ter o tem obvestil ministrstvo, pristojno za trg. Varnostni organ glede pogojev in postopka preverjanja poleg podzakonskega akta iz sedmega odstavka tega člena, smiselno uporablja določbe zakona, ki urejajo tehnične zahteve za proizvode in ugotavljanje skladnosti.

(5) Ministrstvo, pristojno za trg na podlagi odločbe ministra iz četrtega odstavka tega člena obvesti Evropsko komisijo in države članice Evropske unije o priglašenih organih, ki so v Republiki Sloveniji pooblaščeni za izvajanje postopka za ocenjevanje skladnosti komponent interoperabilnosti ali njihove primernosti za uporabo v skladu z 47. členom tega zakona in postopka verifikacije v skladu z 48. členom tega zakona, pri čemer navede tudi področje pristojnosti in identifikacijsko številko vsakega priglašenega organa, predhodno pridobljeno od Evropske komisije. Smiselno enak postopek se uporablja, če organ ne izpolnjuje več pogojev za imenovanje. Ministrstvo pristojno za trg mora obvestiti Evropsko komisijo in druge države članice o imenovanih organih in postopkih za ocenjevanje, priglasitev in nadzor organov za ocenjevanje skladnosti in o kakršnih koli spremembah teh postopkov, ki veljajo v Republiki Sloveniji.

(6) Priglašeni oziroma imenovani organ lahko izvaja naloge, za katere je pooblaščen po tem zakonu, sam ali s soglasjem naročnika prek svojih odvisnih družb ali podizvajalcev, ki morajo izpolnjevati pogoje, določene v podzakonskem predpisu iz sedmega odstavka tega člena. Te odvisne družbe ali podizvajalci naloge izvršijo v imenu priglašenega oziroma imenovanega organa in na njegovo odgovornost. Priglašeni organi morajo hraniti dokumente povezane z ocenjevanjem kvalifikacij podizvajalca ali odvisne družbe ter delom, ki ga ti opravijo v skladu z ustrezno TSI.

(7) Minister predpiše natančnejše pogoje, ki jih morajo izpolnjevati priglašeni in imenovani organi, podrobnejši postopek priglasitve in spremembe priglasitve.

**64. člen**

**(obveznosti priglašenega organa)**

(1) Priglašeni organ izvaja ocenjevanje skladnosti v skladu s postopki ocenjevanja skladnosti iz ustrezne TSI.

(2) Ocenjevanje skladnosti se izvaja tako, da se prepreči nepotrebna obremenitev gospodarskih subjektov. Priglašeni organ pri izvajanju svojih dejavnosti oceni, ali je proizvod v skladu s tem zakonom, pri čemer mora upoštevati velikost podjetja, gospodarski sektor, v katerem posluje, njegovo strukturo, stopnjo zahtevnosti zadevne tehnologije proizvoda ter masovno ali serijsko naravo proizvodnega postopka.

(3) Priglašeni organ mora, kadar ugotovi, da proizvajalec ni izpolnil zahtev, določenih v ustrezni TSI ali harmoniziranih standardih ali tehničnih specifikacijah, od njega zahtevati, da sprejme ustrezne popravljalne ukrepe. V tem primeru proizvajalcu ne sme izdati potrdila o skladnosti.

(4) Priglašeni organ mora, kadar pri nadzoru skladnosti po izdaji potrdila ugotovi, da proizvod ni več skladen z ustrezno TSI ali harmoniziranimi standardi ali tehničnimi specifikacijami, od proizvajalca zahtevati, da sprejme ustrezne popravljalne ukrepe. Priglašeni organ lahko v tem primeru proizvajalcu začasno prekliče ali odvzame potrdilo o skladnosti.

(5) Kadar v primerih iz tretjega in četrtega odstavka tega člena, popravljalni ukrepi niso sprejeti ali sprejeti ukrepi nimajo zahtevanega učinka, mora priglašeni organ proizvajalcu omejiti, začasno preklicati ali odvzeti potrdila o skladnosti, povezana z neizpolnjevanjem zahtev TSI, harmoniziranih standardov ali tehničnih specifikacij.

(6) Določbe tega člena se smiselno uporabljajo tudi za obveznosti imenovanega organa, pri čemer se te obveznosti nanašajo na ocenjevanje skladnosti z nacionalnimi predpisi.

**65. člen**

**(obveznosti priglašenih organov o zagotavljanju informacij)**

(1) Priglašeni organi morajo priglasitveni organ iz petega odstavka 63. člena tega zakona obvestiti o:

a) vsaki zavrnitvi, omejitvi, začasnem preklicu ali odvzemu potrdila o skladnosti;

b) vseh okoliščinah, ki vplivajo na področje uporabe in pogoje priglasitve;

c) vsaki zahtevi po informacijah, ki so jo prejeli od organov za nadzor trga v zvezi z dejavnostmi ocenjevanja skladnosti;

č) dejavnostih ocenjevanja skladnosti, izvedenih v okviru njihove priglasitve, in o kakršnih koli drugih izvedenih dejavnostih, vključno s čezmejnimi dejavnostmi in sklepanjem pogodb s podizvajalci, če se od njih to zahteva.

(2) Priglašeni organi morajo informacijo iz točke a) prejšnjega odstavka posredovati tudi varnostnemu organu.

(3) Priglašeni organi morajo posredovati drugim priglašenim organom, ki izvajajo podobne dejavnosti ocenjevanja skladnosti za enake proizvode, informacije o negativnih rezultatih ocenjevanja skladnosti. V primeru pozitivnih rezultatov ocenjevanja skladnosti pa posredujejo informacije le na zahtevo.

(4) Priglašeni organi morajo ERA posredovati potrdila o ES verifikaciji podsistemov, potrdila ES o skladnosti komponent interoperabilnosti in potrdila ES o primernosti komponent interoperabilnosti za uporabo.

(5) Določbe tega člena se smiselno uporabljajo tudi za imenovane organe.

66. člen

(ocenjevalni organ)

(1) Ocenjevalni organ je:

* varnostni organ za primere, določene v Izvedbeni uredbi Komisije (EU) št. 402/2013 z dne 30. aprila 2013 o skupni varnostni metodi za ovrednotenje in oceno tveganja ter o razveljavitvi Uredbe (ES) št. 352/2009 (v nadaljnjem besedilu: Uredba 402/2013/EU), oziroma
* drug organ, ki ga varnostni organ prizna kot ocenjevalni organ ob predhodnem preverjanju izpolnjevanja pogojev iz Priloge II Uredbe 402/2013/EU in za primere iz točk b), c) in d) prvega odstavka 9. člena Uredbe 402/2013/EU.

(2) Ocenjevalni organ na podlagi dokazil preveri ali železniški sistem izpolnjuje varnostne zahteve in o tem izdela poročilo o oceni tveganja.

(3) Postopki in načela upravljanja s tveganji, neodvisnega ocenjevanja in merila, ki jih morajo izpolnjevati ocenjevalni organi, so določeni v Uredbi 402/2013/EU.

**6. Registri**

**67. člen**

**(sistem številčenja tirnih vozil)**

(1) Varnostni organ ob registraciji tirnega vozila v skladu s 57. členom tega zakona, vsakemu tirnemu vozilu dodeli evropsko številko tirnega vozila (European vehicle number, v nadaljnjem besedilu: EVN). EVN se vsakemu tirnemu vozilu dodeli le enkrat, razen če je v skupnih specifikacijah iz četrtega odstavka tega člena določeno drugače.

(2) Vsako tirno vozilo se označi z dodeljeno EVN oziroma drugo oznako, ki mu je dodeljena.

(3) Ne glede na prvi odstavek lahko varnostni organ v primeru tirnih vozil, ki obratujejo ali nameravajo obratovati iz države ali v državo, ki ni članica Evropske unije in ima tirno širino, drugačno od glavnega omrežja znotraj Evropske unije, določi drugo jasno prepoznavno številko na podlagi drugačnega sistema označevanja.

(4) Specifikacije EVN se določijo v skladu s skupnimi specifikacijami, ki jih sprejme Evropska komisija na podlagi drugega odstavka 47. člena Direktive 2016/797/EU.

**68. člen**

(register tirnih vozil)

(1) Varnostni organ vodi nacionalni register tirnih vozil Republike Slovenije do vzpostavitve Evropskega registra vozil. V register tirnih vozil se vpišejo tirna vozila, za katera je varnostni organ izdal EVN v skladu s prejšnjim členom.

(2) Register tirnih vozil mora biti sestavljen na podlagi skupnih specifikacij, ki jih sprejme Evropska komisija na podlagi drugega odstavka 47. člena Direktive 2016/797/EU in mora vsebovati vsaj naslednje podatke:

* podatke o EVN,
* podatke o ES-izjavi o verifikaciji,
* podatke o izdajatelju ES-izjave o verifikaciji,
* podatke o tipu tirnega vozila s sklicevanjem na Evropski register dovoljenih tipov tirnih vozil,
* podatke o lastniku in imetniku tirnega vozila,
* podatke o omejitvah glede načina uporabe tirnega vozila,
* podatke o subjektu, zadolženem za vzdrževanje tirnega vozila,
* druge podatke, ki jih določajo skupne specifikacije.

(3) Imetnik tirnega vozila mora varnostnemu organu nemudoma sporočiti vsako spremembo podatkov iz registra tirnih vozil, uničenje tirnega vozila ali svojo odločitev, da tirnega vozila ne bo več registriral.

(4) Podatki iz registra tirnih vozil morajo biti dostopni preiskovalnemu organu, regulatornemu organu, ERA, prevoznikom, upravljavcu in vsem drugim osebam, ki so navedene v registru ali so upravičene vložiti vlogo za registracijo tirnega vozila.

(5) Register tirnih vozil mora biti ažuriran na način, določen s skupno specifikacijo iz drugega odstavka tega člena. Dokler nacionalni registri tirnih vozil držav članic Evropske unije niso povezani, varnostni organ ažurira register s tistimi podatki, ki jih je v svoj register vnesla druga država članica in zadevajo Republiko Slovenijo.

(6) Varnostni organ za vozila, ki prvič pridobijo dovoljenje v tretji državi in se uporabljajo v Republiki Sloveniji, v registru tirnih vozil vodi naslednje podatke o vozilu:

* podatek o imetniku tirnega vozila,
* podatek o subjektu, zadolženem za njegovo vzdrževanje,
* podatek o omejitvah uporabe tirnega vozila.

(7) Varnostni organ skrbi, da je register tirnih vozil povezan z Evropskim registrom dovoljenih tipov tirnih vozil v skladu s skupno specifikacijo, ki jo sprejme Evropska komisija na podlagi drugega odstavka 48. člena Direktive 2016/797/EU.

**69. člen**

(register železniške infrastrukture)

(1) Železniška infrastruktura mora biti vpisana v register. Register železniške infrastrukture vodi upravljavec.

(2) V registru železniške infrastrukture so navedene vrednosti parametrov vsakega podsistema ali dela podsistema, določene v veljavnih TSI. Vrednosti parametrov, navedene v registru železniške infrastrukture, se uporabijo v kombinaciji z vrednostmi parametrov, evidentiranimi v dovoljenju za dajanje vozila na trg, za preverjanje tehnične združljivosti vozila in omrežja. V registru železniške infrastrukture se določijo pogoji za uporabo fiksnih naprav in druge omejitve za njihovo delovanje.

(3) Register železniške infrastrukture mora biti objavljen in ažuriran na način, določen s skupnimi specifikacijami, ki jih sprejme Evropska komisija na podlagi petega odstavka 49. člena Direktive 2016/797/EU.

**IV. OSEBJE, KI OPRAVLJA VARNOSTNO KRITIČNE NALOGE**

**70. člen**

**(področje uporabe)**

To poglavje ne velja za:

* omrežja, ki so funkcionalno ločena od ostalega železniškega sistema in so predvidena samo za opravljanje lokalnega, mestnega in primestnega potniškega prometa;
* zasebno železniško infrastrukturo, ki jo uporablja izključno njen lastnik za lastne prevoze blaga;
* dele prog, ki so začasno zaprti za običajni promet zaradi vzdrževalnih ali obnovitvenih del ali del pri nadgradnji železniškega sistema.

**1. Strokovna usposobljenost**

**71. člen**

**(strokovna usposobljenost strojevodij)**

(1) Strojevodja mora biti strokovno usposobljen, imeti veljavno dovoljenje za strojevodje in veljavno spričevalo.

(2) Ne glede na prejšnji odstavek strojevodji ni treba imeti veljavnega spričevala za določen del železniške infrastrukture, če je z njim na vožnji strojevodja spremljevalec, ki ima veljavno spričevalo za zadevno infrastrukturo.

(3) Natančnejše pogoje, pod katerimi strojevodji ni treba imeti veljavnega spričevala za določen del železniške infrastrukture iz prejšnjega odstavka, določi minister s predpisom iz trinajstega odstavka 72. člena tega zakona.

(4) Delodajalec mora v svojem SVU izdelati in kontinuirano izvajati postopke stalnega ohranjanja usposobljenosti strojevodij.

**72. člen**

**(dovoljenje za strojevodjo)**

1. Dovoljenje za strojevodjo je dokument, ki ga izda varnostni organ v slovenskem jeziku, katerega lastnik je strojevodja.
2. Dovoljenja za strojevodjo, izdana v drugih državah članicah Evropske unije veljajo tudi v Republiki Sloveniji.
3. Dokazila strojevodij, ki delujejo izključno v mejnih območjih Republike Slovenije in iz držav, ki niso članice Evropske unije, se priznavajo v skladu z dvostranskimi dogovori z zadevno državo.
4. Dovoljenje za strojevodjo se prosilcu izda, če izpolnjuje starostne, izobrazbene, zdravstvene in druge pogoje iz predpisa trinajstega odstavka tega člena.
5. Vloge za pridobitev dovoljenja za strojevodjo vloži prosilec oziroma njegov pooblaščenec.
6. Vloge za pridobitev dovoljenja za strojevodjo, vložene pri varnostnem organu, se lahko nanašajo na izdajo novega dovoljenja, posodobitev podatkov v dovoljenju, obnovitev ali izdajo dvojnika dovoljenja.
7. Varnostni organ izda dovoljenje za strojevodjo najpozneje v enem mesecu od prejema popolne vloge.
8. Dovoljenje za strojevodjo velja deset let, če so izpolnjeni vsi pogoji za njegovo veljavnost. Delodajalec mora obvestiti varnostni organ, če strojevodja preneha delati zanj. V tem primeru dovoljenje za strojevodjo ostane veljavno, dokler strojevodja izpolnjuje zdravstvene pogoje.
9. Za ohranitev veljavnosti dovoljenja za strojevodjo mora strojevodja opravljati preverjanja izpolnjevanja zdravstvenih pogojev.
10. Če imetnik dovoljenja za strojevodjo ne izpolnjuje katerega od zahtevanih pogojev, varnostni organ takšno dovoljenje začasno prekliče in določi rok za izpolnitev pogojev, če je možna izpolnitev pogojev. V drugih primerih neizpolnjevanja pogojev varnostni organ dovoljenje za strojevodjo odvzame.
11. Varnostni organ vodi register dovoljenj strojevodij, ki jih je izdal, vključno z osebnimi podatki strojevodij (ime in priimek, strokovna usposobljenosti, zdravstvena sposobnost, rojstni datum ter stalno ali začasno prebivališče). Register se vodi v skladu z Odločbo Komisije z dne 29. oktobra 2009 o sprejetju osnovnih parametrov registrov dovoljenj za strojevodje in dopolnilnih spričeval, predvidenih v Direktivi 2007/59/ES Evropskega parlamenta in Sveta (UL L št. 8 z dne 13. 1. 2010, str. 17; v nadaljnjem besedilu: Odločba 2010/17/ES). Strojevodjem se na njihovo zahtevo zagotovi dostop do njihovih podatkov v registru dovoljenj za strojevodjo, ki ga vodi varnostni organ. Podatki se zagotovijo z izdajo izpisa iz registra ali z vpogledom v register.
12. Delodajalec mora v svojem SVU predpisati zagotavljanje in preverjanje veljavnosti dovoljenj za strojevodje.
13. Minister določi natančnejše pogoje za pridobitev dovoljenja za strojevodjo in pogoje za ohranitev veljavnosti dovoljenj.
14. Minister za zdravje v soglasju z ministrom določi posebne zdravstvene pogoje za strojevodje in pogoje za izvajalce zdravstvene dejavnosti, ki bodo opravljali preglede strojevodij.

**73. člen**

**(spričevalo)**

1. Spričevalo je dokument, iz katerega je razvidna praktična usposobljenost strojevodje za tiste železniške infrastrukture in vozna sredstva, ki so v njih opredeljena.
2. Spričevalo izda delodajalec. Lastnik spričevala je delodajalec. Strojevodja ima pravico zahtevati, da mu delodajalec izda overjeno kopijo spričevala.
3. Spričevalo se prosilcu izda, če ima dovoljenje za strojevodjo in izpolnjuje druge pogoje glede strokovne usposobljenosti.
4. Delodajalec mora v okviru svojega SVU vzpostaviti postopke za izdajo, posodobitev, začasen preklic ali odvzem spričeval, predpisati zagotavljanje in preverjanje veljavnosti spričeval ter vzpostaviti postopke po katerih se lahko zahteva ponovna obravnava njegove odločitve glede izdaje, posodobitve, začasnega preklica ali odvzema spričevala. Zoper odločitev delodajalca, sprejeti na podlagi zahteve za ponovno obravnavo, je dovoljena pritožba na varnostni organ.
5. Delodajalec mora posodobiti spričevalo, če je imetnik spričevala pridobil dodatno usposobljenost glede voznih sredstev ali infrastrukture.
6. Za ohranitev veljavnosti spričevala mora strojevodja opravljati periodična preverjanja strokovnega znanja.
7. Spričevalo preneha veljati, ko strojevodja ne opravlja več dela za delodajalca, ki mu je izdal spričevalo. Delodajalec mora takšnemu delavcu izdati overjeno kopijo spričevala in vseh dokumentov, ki dokazujejo njegovo usposabljanje, kvalifikacije, izkušnje in poklicno usposobljenost za strojevodjo. Novi delodajalec mora pri izdaji spričevala strojevodji vse te dokumente upoštevati.
8. Delodajalec vodi register vseh spričeval strojevodij, ki jih je izdal, vključno z osebnimi podatki (ime in priimek, strokovna usposobljenosti, zdravstvena sposobnost, rojstni datum ter stalno ali začasno prebivališče). Register se vodi v skladu z Odločbo 2010/17/ES. Delodajalec mora register redno posodabljati in varnostnemu organu omogočiti dostop do podatkov iz registra. Prav tako mora delodajalec zagotavljati podatke iz registra drugim pristojnim organom drugih držav članic Evropske unije, če je to potrebno zaradi njihovih čezmejnih dejavnosti.
9. Strojevodjem se na njihovo zahtevo zagotovi dostop do njihovih podatkov v registru spričeval. Podatki se zagotovijo z izdajo izpisa iz registra ali z vpogledom v register.
10. Minister določi natančnejše pogoje za izdajo, ohranitev veljavnosti, dopolnjevanja spričevala, način preverjanja veljavnosti spričeval s strani delodajalca in vodenje registra spričeval.

**74. člen**

**(pooblastilo centrov usposabljanja, centrov preverjanja in ocenjevalcev)**

(1) Dejavnost usposabljanja in preverjanja strojevodij izvajajo centri usposabljanja, centri preverjanja in ocenjevalci, ki jih pooblasti varnostni ali drugi pristojni organ iz države članice EU.

(2) Pooblastitev ocenjevalcev, izvajalcev centrov usposabljanja oziroma centrov preverjanja strojevodij v Republiki Sloveniji izvaja varnostni organ.

(3) Če ocenjevalec oziroma center usposabljanja ali preverjanja ne izpolnjuje katerega od zahtevanih pogojev, varnostni organ pooblastilo začasno razveljavi in določi rok, v katerem mora ocenjevalec oziroma center usposabljanja ali preverjanja izpolniti zahtevane pogoje. Če izpolnitev pogojev ni možna, varnostni organ pooblastilo za izvajanje dejavnosti usposabljanja oziroma preverjanja odvzame.

(4) Minister določi pogoje za izdajo, podaljšanje, spreminjanje in razveljavitev pooblastil centrom usposabljanja, ocenjevalcem in centrom preverjanja.

**75. člen**

**(strokovna usposobljenost OVKN, ki ni strojevodja)**

(1) OVKN, ki niso strojevodje in so opredeljeni v TSI, morajo izpolnjevati zdravstvene pogoje in biti strokovno usposobljeni za opravljanje nalog v zvezi z varnostjo, kot to določa zadevna TSI.

(2) OVKN, ki niso strojevodje in niso opredeljeni v TSI, morajo izpolnjevati zdravstvene pogoje in biti strokovno usposobljeni za opravljanje nalog v zvezi z varnostjo, kot so opredeljeni v SVU.

**2. Nadzor nad strokovno usposobljenostjo OVKN**

**76. člen**

**(nadzor varnostnega organa)**

(1) Ko varnostni organ ugotovi, da strojevodja ne izpolnjuje enega ali več od zahtevanih pogojev:

* začasno ali trajno odvzame dovoljenje za strojevodjo, ki ga je izdal, ob upoštevanju vpliva obsega neizpolnjevanja pogojev za dovoljenje na varnost železniškega prometa;
* zahteva dodatne kontrole ali odvzem dovoljenja za strojevodjo od pristojnega organa države članice Evropske unije, ki je izdal zadevno dovoljenje za strojevodjo. Varnostni organ o svoji zahtevi obvesti Evropsko komisijo in druge pristojne organe držav članic Evropske unije. Varnostni organ lahko do prejema odločitve pristojnega organa, kateremu je poslal zahtevo za dodatno kontrolo ali odvzem dovoljenja za strojevodjo, prepove strojevodji vožnjo na območju svoje pristojnosti;
* zahteva dodatne kontrole ali odvzem spričevala od delodajalca, ki je spričevalo izdal. Varnostni organ lahko do prejema odločitve delodajalca strojevodji prepove vožnjo oziroma prepove delo na območju svoje pristojnosti. Varnostni organ o prepovedi obvesti Evropsko komisijo in druge varnostne organe držav članic Evropske unije.

(2) Varnostni organ mora, če OVKN resno ogroža varnost železniškega prometa, sprejeti vse potrebne ukrepe za zagotovitev varnosti, vključno z zahtevo upravljavcu za takojšnjo ustavitev vlaka in prepovedjo strojevodji o vožnji oziroma prepovedjo drugemu OVKN o opravljanju dela na območju svoje pristojnosti do odprave razlogov za izrek prepovedi. Varnostni organ o svoji odločitvi obvesti Evropsko komisijo in druge varnostne organe držav članic Evropske unije.

(3) Če varnostni organ oceni, da odločitev, ki jo je sprejel pristojni organ v drugi državi članici Evropske unije v primerih iz druge in tretje alineje prvega odstavka tega člena ne izpolnjuje ustreznih meril določenih s predpisi Evropske unije, lahko zadevo predloži v obravnavo Evropski komisiji. Varnostni organ lahko v tem primeru ohrani prepoved vožnje strojevodji do zaključka postopka pri Evropski komisiji.

**3. Pogoji za opravljanje dela OVKN**

77. člen

**(ugotavljanje prisotnosti alkohola ali psihoaktivnih sredstev pri OVKN)**

(1) Strojevodja in drugi OVKN pri opravljanju svojega dela ne smejo biti pod vplivom alkohola ali drugih psihoaktivnih sredstev.

(2) Pooblaščeni delavec delodajalca ali inšpektor ali pooblaščena oseba varnostnega organa (v nadaljnjem besedilu: pooblaščeni delavec) lahko OVKN zaradi ugotavljanja, ali ima v organizmu alkohol, odredi ali sam opravi preizkus s sredstvi ali napravami za ugotavljanje alkohola. Če se s preizkusom ugotovi, da ima OVKN v organizmu alkohol, mu pooblaščeni delavec odredi prepoved nadaljnjega opravljanja dela v trajanju, določenem v odločbi.

(3) Pooblaščeni delavec vodi zapisnik o preizkusu z indikatorjem alkohola v izdihanem zraku, ki ga podpiše tudi OVKN, za katerega je bil odrejen preizkus. Če odkloni podpis, mora pooblaščeni delavec vzrok odklonitve vpisati v zapisnik in OVKN odrediti preizkus z merilnikom alkohola v izdihanem zraku (etilometrom).

(4) OVKN, ki mu je odrejen preizkus z merilnikom alkohola v izdihanem zraku, mora ravnati po odredbi pooblaščenega delavca. Če OVKN preizkus odkloni ali ga ne opravi tako, kakor je predpisal proizvajalec sredstev ali naprav, pooblaščeni delavec to vpiše v zapisnik in odredi prepoved nadaljnjega dela.

(5) Če OVKN oporeka rezultatu preizkusa z indikatorjem alkohola v izdihanem zraku, pooblaščeni delavec odredi preizkus z merilnikom alkohola v izdihanem zraku. OVKN odpelje s službenim vozilom na preizkus z merilnikom alkohola v izdihanem zraku pooblaščeni delavec, ki je pregled odredil. Stroške prevoza OVKN do kraja, kjer se opravi preizkus z merilnikom alkohola v izdihanem zraku, in stroške preizkusa plača OVKN, če se izkaže, da ima v krvi alkohol. V nasprotnem primeru stroški prevoza in preizkusa bremenijo delodajalca oziroma organ, ki je pregled odredil.

(6) Če pooblaščeni delavec sumi, da je OVKN pod vplivom mamil, psihoaktivnih zdravil ali drugih psihoaktivnih sredstev, ki zmanjšujejo njegovo sposobnost za varno delo v železniškem prometu, odredi preizkus s posebnimi sredstvi oziroma napravami ali strokovni pregled in mu prepove nadaljnje delo. Stroške prevoza do kraja, kjer se opravi preizkus oziroma strokovni pregled, in stroške pregleda oziroma preizkusa plača OVKN, če se ugotovi, da je pod vplivom mamil, psihoaktivnih zdravil ali drugih psihoaktivnih sredstev. V nasprotnem primeru stroški prevoza in pregleda bremenijo delodajalca oziroma organ, ki je pregled odredil.

(7) Če zaradi zdravstvenega stanja ali iz objektivnih razlogov ni mogoče opraviti celotnega strokovnega pregleda, mora zdravnik opraviti tisti del pregleda, ki ga je mogoče opraviti, in dati mnenje o znakih vedenjskih motenj, ki kažejo na vpliv mamil, psihoaktivnih zdravil ali drugih psihoaktivnih snovi.

(8) O strokovnem pregledu mora zdravnik takoj dati pisno mnenje o ugotovitvah, do katerih je prišel na podlagi opravljenega pregleda v zvezi z dejstvi iz prejšnjega odstavka, kri in urin pa takoj poslati v najbližjo pooblaščeno strokovno ustanovo oziroma laboratorij, kjer lahko opravijo analizo. Ustanova oziroma laboratorij mora o rezultatih analize najpozneje v treh dneh obvestiti tistega, ki je odredil strokovni pregled.

**78. člen**

**(dvom o telesni in duševni zmožnosti)**

Če pooblaščeni delavec sumi, da OVKN zaradi duševnega stanja ali telesne nezmožnosti oziroma bolezni predstavlja nevarnost v železniškem prometu, mu prepove nadaljnje delo in odredi izredni zdravstveni pregled.

79. člen

(trajanje izmene)

(1) Izmena OVKN ne sme trajati več kot 12 ur, razen ob koncu poletnega računanja časa v skladu s predpisi, ki urejajo računanje časa, ko sme trajati največ 13 ur.

(2) V čas trajanja izmene se štejejo:

a) čas priprave na delo,

b) čas dela,

c) čas prekinitve do največ 2 uri,

č) čas, potreben za dokončanje dela,

d) čas režijskega potovanja.

(3) Prekinitev dela, ki traja več kot dve uri, se ne šteje v trajanje izmene, če je OVKN zagotovljen ustrezen počitek. Če je za posamezno delo s predpisi določena obvezna primopredaja službe, se čas primopredaje delavca, ki prevzema delo, ne šteje v čas trajanja izmene.

(4) Izjemoma lahko delavec podaljša čas opravljanja dela za največ 30 minut tudi po koncu izmene, določene v prvem odstavku tega člena, tudi v primeru, če je to potrebno zaradi zagotovitve urejenega izvajanja železniškega prometa. Podaljšanje časa opravljanja dela v skladu s prejšnjim stavkom se ne šteje v čas trajanja izmene in se ne upošteva pri določanju počitka v skladu z 81. členom tega zakona.

(5) Ob nesreči, resni nesreči ali incidentu v železniškem prometu ali zaradi naravne nesreče se trajanje izmene, določene v prvem odstavku tega člena, lahko podaljša za največ dve uri, če se OVKN čuti zmožnega za opravljanje dela.

80. člen

(čas vožnje vlečnega vozila in motornih vozil za posebne namene v eni izmeni)

(1) Strojevodja, ki upravlja vlečno vozilo ali motorno vozilo za posebne namene, sme v eni izmeni voziti vlečno vozilo ali motorno vozilo za posebne namene največ 10 ur.

(2) Neprekinjena vožnja sme trajati največ pet ur.

(3) Postanki, krajši od 10 minut, se štejejo v čas trajanja neprekinjene vožnje.

81. člen

(dnevni počitek med dvema izmenama)

Dnevni počitek OVKN mora med dvema zaporednima izmenama trajati dvojno število ur opravljene izmene, razen v primeru 13 urne izmene iz prvega odstavka 79. člena tega zakona, ko mora počitek trajati 24 ur. Če traja izmena šest ur ali manj, mora trajati počitek med dvema zaporednima izmenama najmanj 12 ur.

82. člen

(način določanja dnevnega in tedenskega počitka ter delovnega časa)

Vlada s predpisom uredi dnevni in tedenski počitek, omejitve delovnega časa in druga vprašanja v zvezi z delovnim časom strojevodij, OVKN in mobilnih delavcev, ki opravljajo interoperabilne storitve v železniškem sektorju.

**V. Notranji red**

**83. člen**

(notranji red v železniškem prometu)

(1) Na železniškem območju in v vlakih morajo potniki in druge osebe spoštovati notranji red v železniškem prometu v skladu s predpisom, ki ga izda minister.

(2) Nadzor nad izvajanjem notranjega reda zagotavljajo delavci upravljavca in/ali prevoznika, določeni s predpisom iz prejšnjega odstavka. Navedeni delavci imajo pravico naznaniti osebe, ki so prekršile notranji red v železniškem prometu, inšpekciji pristojni za železniški promet.

(3) Delavci upravljavca in/ali prevoznika morajo s predpisanimi ukrepi preprečevati kalitev notranjega reda v železniškem prometu in skaljeni notranji red znova vzpostavljati ter pri tem odvzeti predmete, ki so bili uporabljeni pri ogrožanju varnosti železniškega prometa ali za kalitev notranjega reda v železniškem prometu, ter zahtevati od oseb, ki ogrožajo varnost ali kalijo notranji red v železniškem prometu, javno listino, s katero se ugotovi njihova identiteta.

84. člen

(prepovedi)

Zaradi zagotavljanja varnosti železniškega prometa je prepovedano:

1. pokvariti ali poškodovati progo ali naprave na njej, železniško tirno vozilo ali opremo tirnega vozila;
2. metati ali polagati kakršne koli predmete na progo ali metati kakršne koli predmete na železniško vozilo ali z njega;
3. neupravičeno odpirati zapornice na nivojskem prehodu, kar koli dajati ali obešati na zapornice ali polzapornice ali prometno signalizacijo na nivojskem prehodu ali kakor koli drugače ovirati njihovo normalno delovanje;
4. v bližini nivojskega prehoda ceste z železniško progo saditi drevje ali drugo visoko rastlinje ali opravljati dela, ki zmanjšujejo, preprečujejo ali kakor koli drugače ovirajo preglednost železniške proge;
5. neupravičeno odstraniti začasno varovalno napravo, s katero je zavarovan železniški promet;
6. prinašati v potniške vagone in prostore, v katerih se zadržujejo potniki, ter v prostore za prtljago in pošiljke snovi ali predmete, ki bi utegnili ogroziti varnost potnikov in drugih oseb v prometu ali jim prizadeti škodo;
7. neupravičeno sprožiti zaviranje v sili;
8. ovirati OVKN pri delu (npr. izogibanje plačilu ali kontroli vozovnice);
9. povzročiti s svojim neprimernim vedenjem ali ravnanjem zamudo vlaka;
10. poškodovati ali odtujiti naprave ali dele naprav, ki so v neposredni ali posredni povezavi z izvajanjem železniškega prometa in katerih poškodba ali odtujitev bi imela neposreden ali posreden vpliv na varnost železniškega prometa.

85. člen

(omejitev dostopa in gibanja)

(1) Dostop potnikov, drugih oseb in cestnih ali drugih vozil na železniško območje in gibanje na njem sta dovoljena le na določenih mestih v skladu s predpisom iz prvega odstavka 83. člena.

(2) Osebe, ki opravljajo določena dela na železniškem območju, morajo za to dobiti pisno dovoljenje upravljavca. Dovoljenje mora pridobiti njihov delodajalec. Dovoljenja ne potrebujejo:

1. OVKN in drugi delavci upravljavca ali prevoznika, navedeni v njunem SVU, ki so za gibanje na železniškem območju usposobljeni;
2. delavci, ki jih delavci iz prejšnje alineje varujejo oziroma vodijo;
3. preiskovalci preiskovalnega organa;
4. pristojni inšpektorji;
5. pooblaščeni delavci varnostnega organa;
6. pooblaščeni delavci organa za vodenje investicij v javno železniško infrastrukturo;
7. pooblaščeni delavci ministrstva za notranje zadeve, če morajo službeno opraviti posamezno uradno dejanje ali vstopiti na železniško območje in se po njem gibati tudi na krajih, ki niso za to določeni.

(3) Osebe, ki niso OVKN in se gibljejo na železniškem območju, morajo upoštevati omejitve, prepovedi, ukaze in opozorila, ki so postavljena na vidnih mestih ali jih dajejo OVKN.

86. člen

(osebna varnost)

Osebe, ki nimajo dovoljenja za gibanje na železniškem območju in se zadržujejo na železniškem območju ali v vlaku, morajo same skrbeti za svojo osebno varnost. Tem osebam je prepovedano:

1. hoditi po tirih ali stati na tiru ali v njegovi neposredni bližini;
2. hoditi ali se zadrževati med rumeno črto in tirom na peronu;
3. hoditi ali se zadrževati preblizu vlaka ali vagonov, ki se premikajo;
4. zadrževati se v prostoru med skladiščem in nakladalno-razkladalno klančino in vozili, ki se premikajo ali se bodo premikala;
5. hoditi skozi predor in po drugih gradbenih objektih na železniški progi;
6. sedeti ali stati pri odprtih vratih ali na stopnicah vagona in na prehodnih mostičkih ter na drugih mestih, ki niso namenjena prevozu potnikov;
7. prečkati tire na mestih, ki niso določena za prehod;
8. hoditi čez odbojnike ali se plaziti pod njimi;
9. skakati na vozila ali z njih, medtem ko se ta premikajo;
10. voziti se v vlaku, ki ni namenjen prevozu potnikov, brez dovoljenja prevoznika ali upravljavca;
11. med vožnjo vlaka nagibati se skozi okno in odpirati vhodna vrata vagona ali se naslanjati nanje;
12. umazati, poškodovati ali odtujevati inventar in drugo opremo v vlakih za prevoz potnikov in v prostorih, ki so namenjeni potnikom;
13. metati skozi okno vagona kakršne koli predmete ali odpadke ali izlivati tekočino;
14. parkirati motorna in druga vozila na železniškem območju na mestih, ki niso za to določena;
15. vzpenjati se na strehe tirnih vozil, na naklade odprtih tovornih vagonov in konstrukcije železniških naprav;
16. s tekočinami polivati ali škropiti konstrukcije železniških naprav, vodnike, izolatorje ali železniška vozila;
17. zlagati kakršen koli material ob drogove voznega omrežja.

**VI. Industrijski tiri in proge drugih železnic**

**87. člen**

**(projektiranje, gradnja in vzdrževanje industrijskih tirov in prog drugih železnic)**

(1) Za projektiranje, gradnjo in vzdrževanje industrijskih tirov in prog drugih železnic veljajo splošni predpisi o graditvi objektov ob upoštevanju določb tega zakona in na njegovi podlagi izdanih predpisov.

(2) Industrijski tir je tir, ki se uporablja za prevoz blaga ali oseb in ni sestavni del železniškega sistema.

(3) Proga druge železnice je proga, na kateri se opravlja prevoz samo za potrebe posamezne gospodarske družbe, ki v zvezi s svojo dejavnostjo prevaža osebe ali blago in ni del železniškega sistema.

**88. člen**

**(varnost na industrijskih tirih in progah drugih železnic)**

(1) Za industrijske tire in za proge drugih železnic lahko minister ob upoštevanju varnosti železniškega prometa določi drugačne pogoje od pogojev, predpisanih s tem zakonom.

(2) Določbe prejšnjega odstavka se smiselno uporabljajo tudi za tirna vozila, če se uporabljajo izključno na industrijskem tiru ali progi druge železnice.

**89. člen**

**(progovni in varovalni progovni pas ob industrijskem tiru in progah drugih železnic)**

Če s predpisom ministra iz prejšnjega člena ni določeno drugače, je ob industrijskih tirih in progah drugih železnic progovni pas širok 4,5 m od osi skrajnih tirov, varovalni progovni pas pa 50 m od meje progovnega pasu na obeh straneh proge. Določbe 25. in 26. člena tega zakona se smiselno uporabljajo tudi za progovni in varovalni progovni pas ob industrijskem tiru in progah drugih železnic.

**90. člen**

**(vzdrževanje in ukinitev cepišča industrijskega tira)**

(1) Cepno oziroma priključno kretnico industrijskega tira in tudi cepišče v celoti vzdržuje v imenu in za račun upravljavca oziroma lastnika industrijskega tira upravljavec.

(2) Stroški ukinitve cepišča industrijskega tira in stroški vzpostavitve normalnih pogojev za odvijanje železniškega prometa bremenijo upravljavca oziroma lastnika industrijskega tira.

(3) Stroške vgradnje, vzdrževanja in ukinitve cepišča industrijskega tira ter vse druge stroške, povezane s cepiščem, nosi lastnik oziroma upravljavec industrijskega tira. Medsebojna razmerja v zvezi z vgradnjo, vzdrževanjem in ukinitvijo cepišča industrijskega se urejajo s pogodbo med upravljavcem in lastnikom oziroma upravljavcem industrijskega tira.

**91. člen**

**(vzdrževanje industrijskih tirov ali prog drugih železnic)**

(1) Stroške vzdrževanja in vse druge stroške, povezane z industrijskim tirom ali progo druge železnice, nosi lastnik oziroma upravljavec industrijskega tira ali proge druge železnice.

(2) Medsebojna razmerja v zvezi z vzdrževanjem industrijskega tira se urejajo s pogodbo med upravljavcem in lastnikom oziroma upravljavcem industrijskega tira.

**92. člen**

**(poslovnik industrijskega tira ali proge druge železnice)**

(1) Za vsak industrijski tir ali progo drugih železnic mora biti izdelan poslovnik, katerega sprejme lastnik oziroma upravljavec industrijskega tira ali proge drugih železnic. Če tirna vozila prehajajo iz industrijskega tira na javno železniško infrastrukturo in obratno, mora dati soglasje upravljavec k tistemu delu poslovnika, ki se tiče javne železniške infrastrukture.

(2) Postopki v zvezi z zagotavljanjem varnega železniškega prometa na industrijskem tiru ali progi druge železnice se določijo v poslovniku industrijskega tira ali proge druge železnice. Poslovnik določa tehnološki proces dela na industrijskem tiru ali progi druge železnice, največjo dovoljeno hitrost, zdravstvene pogoje in potrebno strokovno usposobljenost za osebje, ki vzdržuje in dela na industrijskem tiru ali progi druge železnice, način ugotavljanja in preverjanja teh pogojev ter usposobljenosti v skladu z enotnimi merili, ki so predpisani za osebje.

**VII. nadzor**

**93. člen**

**(pristojnosti za nadzor)**

(1) Nadzor nad izvajanjem določb tega zakona in na njegovi podlagi izdanih predpisov, splošnih aktov, TSI in drugih predpisov Evropske unije s področja interoperabilnost in varnosti železniškega prometa, ki neposredno veljajo v Republiki Sloveniji, izvajata inšpektorat, pristojen za železniški promet, in varnostni organ.

(2) Inšpekcijsko nadzorstvo opravljajo inšpektorji za železniški promet (v nadaljnjem besedilu: inšpektorji).

(3) Nadzorstvo opravljajo pooblaščene osebe, ki so zaposlene v varnostnem organu ter imajo za to pooblastilo njenega zakonitega zastopnika (v nadaljnjem besedilu: pooblaščene osebe).

(4) Inšpektor in pooblaščena oseba morata izpolnjevati pogoje, ki jih predpisuje zakon, ki ureja inšpekcijski nadzor, za inšpektorje.

(5) Organi iz prvega odstavka opravljajo naloge prekrškovnega organa na področju izvajanja inšpekcijskega nadzora.

**94. člen**

**(inšpekcijsko nadzorstvo)**

1. Inšpekcijsko nadzorstvo opravljajo inšpektorji za železniški promet (v nadaljnjem besedilu: inšpektorji).
2. Inšpektorji izvajajo nadzor nad določbami tega zakona:

* četrtega odstavka 18. člena (nadzor varnostnega organa nad prevozniki in upravljavcem),
* 25. člena (progovni pas),
* 26. člena (varovalni progovni pas),
* 27. člena (dolžnost ukrepanja v varovalnem progovnem pasu),
* 28. člena (medsebojna oddaljenost proge in ceste),
* 29. člena (izvennivojska križanja),
* 30. člena (novi nivojski prehodi),
* 31. člena (varnost na nivojskih prehodih),
* 32. člena (razmejitev stroškov),
* 33. člena (izredni prevozi čez nivojske prehode in označitev svetle višine podvoza),
* 50. člena (izvajanje gradenj, nadgradenj, obnov in odstranitev objektov),
* 51. člena (izvajanje del pod prometom),
* prvi odstavek 52. člena (pridobitev dovoljenja za začetek obratovanja stabilnih naprav),
* 54. člena (prometna signalizacija),
* tretja alineja prvega odstavka 59. člena (preverjanja dovoljenih vozil pred uporabo),
* obstoj dovoljenja in spričevala iz prvega odstavka 71. člena (strokovna usposobljenost strojevodij),
* drugi odstavek 75. člena (strokovna usposobljenost OVKN, ki ni strojevodja),
* 77. člena (ugotavljanje prisotnosti alkohola ali psihoaktivnih sredstev pri OVKN),
* 78. člena (dvom o telesni in duševni zmožnosti),
* 79. člena (trajanje izmene),
* 80. člena (čas vožnje vlečnega vozila in motornih vozil za posebne namene v eni izmeni),
* 81. člena (dnevni počitek med dvema izmenama),
* 82. člena (način določanja dnevnega in tedenskega počitka ter delovnega časa),
* 83. člena (notranji red v železniškem prometu),
* 84. člena (prepovedi),
* 85. člena (omejitev dostopa in gibanja),
* 86. člena (osebna varnost),
* 87. člena (projektiranje, gradnja in vzdrževanje industrijskih tirov in prog drugih železnic),
* 88. člena (varnost na industrijskih tiri in progah drugih železnic),
* 89. člena (progovni in varovalni progovni pas ob industrijskem tiru in progah drugih železnic),
* 90. člena (vzdrževanje in ukinitev cepišča industrijskega tira),
* 91. člena (vzdrževanje industrijskih tirov ali prog drugih železnic),
* 92. člena (poslovnik industrijskega tira ali proge druge železnice), in

na njihovi podlagi izdanih podzakonskih aktov, splošnih aktov, TSI in drugih predpisov Evropske unije, ki se neposredno uporabljajo v Republiki Sloveniji, ter niso v pristojnosti varnostnega organa.

**95. člen**

**(ukrepanje inšpektorja)**

(1) Pri ugotovljenih kršitvah določb zakona iz prejšnjega člena ali na njihovi podlagi izdanih predpisov ima inšpektor poleg ukrepov po zakonu o inšpekcijskem nadzoru pravico in dolžnost:

1. odstraniti z dela OVKN v primeru alkoholiziranosti in kršitve določil o delovnem času;
2. na vlaku sme kadarkoli preveriti ali odstraniti strojevodjo, če ta ne razpolaga z dokumenti, izdanimi v skladu s tem zakonom oziroma na njegovi podlagi izdanimi podzakonskimi akti;
3. odrediti ali sam opraviti preizkus s sredstvi ali napravami za ugotavljanje alkohola v krvi oziroma napotiti na strokovni pregled, ki obsega zdravniški pregled in odvzem krvi, urina ali drugih telesnih tekočin zaradi ugotavljanja prisotnosti alkohola, psihoaktivnih sredstev ali mamil;
4. izreči prepoved uvrstitve tirnega vozila v vlak, če bi bila njegova uvrstitev nevarna za železniški promet;
5. kršilcu z odločbo odrediti, da z dejanjem ali opustitvijo dejanja odpravi pomanjkljivosti ali nepravilnosti;
6. odrediti ukrepe za preprečevanje in odpravo pomanjkljivosti in nepravilnosti, ki na vozilih in progovnih napravah ogrožajo varnost prometa in o njih obvestiti varnostni organ;
7. odrediti, da se začasno izključijo iz prometa vozila, proge in progovne naprave, ki ne ustrezajo predpisanim tehničnim in drugim pogojem, če bi bila sicer varnost prometa ogrožena;
8. odrediti, da se odpravijo nepravilnosti v železniškem prometu in da se promet prilagodi določbam zakonov in na njihovi podlagi izdanih predpisov ali določbam TSI, če je treba, pa določiti tudi način in odrediti ukrepe za odpravo nepravilnosti v železniškem prometu in o njih obvestiti varnostni organ;
9. ustaviti dela v progovnem ali varovalnem pasu, ki se izvajajo na način, s katerim se ogroža varnost železniškega prometa, ali odrediti ukrepe za varno odvijanje prometa;
10. ustaviti dela v progovnem ali varovalnem progovnem pasu, če se izvajajo brez soglasja ali če niso izpolnjene zahteve iz izdanega soglasja za poseg v progovnem ali varovalnem progovnem pasu;
11. prepovedati nadaljnje opravljanje del, če osebe, ki izvajajo dela, nimajo dovoljenja za gibanje v železniškem območju;
12. ustaviti dela oziroma odstraniti spremenljivo prometnoinformativno signalizacijo oziroma druge signalizacije, ki niso v skladu s pravilnikom, ki ureja prometno signalizacijo in prometno opremo na cestah pred nivojskimi prehodi;

**96. člen**

**(nadzorstvo varnostnega organa)**

(1) Naloge nadzora, ki so v pristojnosti varnostnega organa, opravljajo pooblaščene osebe.

(2) Pooblaščene osebe varnostnega organa izvajajo nadzor nad določbami tega zakona:

* drugega, tretjega, četrtega, petega, šestega in sedmega odstavka 5. člena (naloge in pristojnosti aktivnih udeležencev v železniškem prometu),
* 10. člena (sistem varnega upravljanja),
* prvega odstavka 11. člena (podeljevanje enotnega varnostnega spričevala prevozniku),
* prvega, drugega in tretjega odstavka 13. člena (podeljevanje varnostnega pooblastila upravljavcu),
* 14. člena (dostop do sredstev za usposabljanje),
* prvega, drugega, tretjega, četrtega, petega in šestega odstavka 15. člena (certifikacijski organ in subjekt, zadolžen za vzdrževanje tirnih vozil)
* prvega, drugega, tretjega, petega, osmega in desetega odstavka 18. člena (nadzor varnostnega organa nad prevozniki in upravljavcem),
* drugega odstavka 40. člena (pomen in vsebina)
* 45. člena (skladnost komponente interoperabilnosti z bistvenimi zahtevami),
* prvega odstavka 47. člena (skladnost podsistemov z bistvenimi zahtevami),
* 49. člena (vzdrževanje podsistemov),
* 53. člena (vzdrževanje stabilnih naprav),
* 56. člena (dajanje mobilnih podsistemov na trg),
* 57. člena (dovoljenje za dajanje tirnega vozila na trg),
* 58. člena (registracija tirnih vozil z dovoljenjem za dajanje na trg),
* 59. člena (preverjanja dovoljenih vozil pred uporabo),
* 61. člena (skladnost tirnih vozil z dovoljenim tipom tirnega vozila),
* 62. člena (neizpolnjevanje bistvenih zahtev pri tirnih vozilih ali tipih tirnih vozil),
* 63. člena (organi za ugotavljanje skladnosti),
* 64. člena (obveznosti priglašenega organa),
* 65. člena (obveznosti priglašenih organov o zagotavljanju informacij),
* 67. člena (sistem številčenja tirnih vozil),
* tretjega odstavka 68. člena (register tirnih vozil),
* 69. člena (register železniške infrastrukture),
* 71. člena (strokovna usposobljenost strojevodij),
* 72. člena (dovoljenje za strojevodjo),
* 73. člena (spričevalo),
* 74. člena (pooblastilo centrov usposabljanja, centrov preverjanja in ocenjevalcev),
* 75. člena (strokovna usposobljenost pri OVKN, ki ni strojevodja),
* 77. člena (ugotavljanje prisotnosti alkohola ali psihoaktivnih sredstev pri strojevodji ali drugem OVKN),
* 78. člena (dvom o telesni in duševni zmožnosti), in

na njihovi podlagi izdanih podzakonskih aktov, splošnih aktov, TSI in drugih predpisov Evropske unije, ki se neposredno uporabljajo v Republiki Sloveniji.

97. člen

(ukrepanje pooblaščene osebe)

Pri ugotovljenih kršitvah določb zakona ali drugih predpisov ima pooblaščena oseba poleg ukrepov po zakonu o inšpekcijskem nadzoru pravico in dolžnost:

1. na vlaku sme kadarkoli preveriti ali odstraniti strojevodjo, če ta ne razpolaga z dokumenti, izdanimi v skladu s tem zakonom oziroma na njegovi podlagi izdanimi podzakonskimi akti;
2. preveriti strojevodjo in druge OVKN, ki opravljajo naloge določene v TSI, ali izpolnjujejo ali pogoje glede strokovne usposobljenosti in zdravstvene zmožnosti za opravljanje dela;
3. začasno prepovedati delo ali odstraniti z dela strojevodjo in druge OVKN, ki opravljajo naloge določene v TSI vodenje in upravljanje prometa, če ne izpolnjujejo pogojev glede strokovne usposobljenosti oziroma zdravstvene zmožnosti;
4. zahtevati takojšnjo ustavitev vlaka in prepovedati opravljanje dela strojevodji in drugemu OVKN, ki opravljajo naloge določene v TSI vodenje in upravljanje prometa, če resno ogrožajo varnost železniškega prometa;
5. zahtevati izredno preverjanje zdravstvene zmožnosti strojevodje in drugih OVKN, ki opravljajo naloge določene v TSI;
6. opraviti preizkus s sredstvi ali napravami za ugotavljanje prisotnosti alkohola ali drugih psihoaktivnih sredstev pri OVKN ali napotiti na strokovni pregled;
7. prepovedati obratovanje podsistema ali njegovega dela v primeru neizpolnjevanja bistvenih zahtev;
8. prepovedati obratovanje podsistema ali njegovega dela v primeru neustreznega vzdrževanja ali njegove uporabe v nasprotju z izdanim dovoljenjem za pričetek obratovanja ali dovoljenjem za dajanje na trg;
9. prepovedati obratovanje stabilne naprave ali njenega dela, če zanj ni izdano dovoljenje za začetek obratovanja;
10. prepovedati obratovanje mobilnega podsistema, njegovega dela, tirnega vozila ali tipa tirnega vozila, če zanj ni izdano dovoljenje za dajanje na trg ali ni izvedenih preverjanj tirnega vozila pred njegovo uporabo;
11. kadarkoli sme preveriti prevoznike, upravljavca, izvajalce usposabljanja oziroma preverjanja strokovne usposobljenosti, ocenjevalce ali upoštevajo zahteve glede strokovne usposobljenosti.
12. prepovedati prevozniku nadaljnje izvajanje prevoznih storitev, ali posamezne dejavnosti, če ne izvaja svojega SVU;
13. prepovedati nadaljnje opravljanje nalog upravljavcu, ali posamezne dejavnosti, če ne izvaja svojega SVU;
14. prepovedati nadaljnje izvajanje posameznih opravil ali celotne dejavnosti centrom usposabljanja, ocenjevalcem in centrom preverjanja, če ne izvajajo svojega sistema usposabljanja oziroma preverjanja;
15. prepovedati nadaljnje izvajanje posameznih opravil ali celotne dejavnosti subjektom zadolženim za vzdrževanje, nosilcem posameznih funkcij vzdrževanja oziroma delavnicam, če ne izvajajo svojega sistema vzdrževanja.

**98. člen**

**(sodno varstvo in pritožba)**

Zoper odločbo inšpektorja ali pooblaščene osebe je dovoljena pritožba na ministrstvo, pristojno za železniški promet v osmih dneh od dneva njene vročitve. Pritožba ne zadrži njene izvršitve.

**VIII. Kazenske določbe**

99. člen

(prekrški)

(1) Z globo od 4.000 do 30.000 eurov se kaznuje za prekršek pravna oseba, samostojni podjetnik posameznik in posameznik, ki samostojno opravlja dejavnost, če:

1. gradi, obnavlja, nadgrajuje oziroma vzdržuje železniške podsisteme v nasprotju s TSI oziroma drugimi predpisi, ki se uporabljajo za gradnjo ali vzdrževanje železniških podsistemov (prvi odstavek 41. člena, prvi odstavek 47. člena, 49. in 50. člen tega zakona);
2. ne pošlje opisa projekta z dokumentacijo oziroma izvedbenega načrta varnostnemu organu (tretji in peti odstavek 52. člena tega zakona);
3. podsistem ali del podsistema vključi v obratovanje brez izjave o verifikaciji po nacionalnih predpisih (52. člen tega zakona);
4. vključi v obratovanje železniški podsistem, ki nima izdanega dovoljenja za začetek obratovanja (prvi odstavek 52. člena tega zakona);
5. vključi v obratovanje tirno vozilo brez dovoljenja za dajanje na trg (prvi odstavek 57. člena tega zakona);
6. tirno vozilo nima dodatnega obratovalnega dovoljenja ali prvega obratovalnega dovoljenja za tirna vozila, ki niso skladna s TSI (dvanajsti odstavek 57. člena tega zakona);
7. ne zagotovi sistema varnega upravljanja v skladu z 10. členom tega zakona);
8. skladno s SVU upravljavec ali prevoznik ne razišče vzrokov ali ne vodi evidence o nesrečah, resnih nesrečah in incidentih v železniškem prometu v skladu z 10. členom tega zakona;
9. skladno s SVU upravljavec prometnih mest ne opremi z opremo in signali v skladu z 10. členom tega zakona;
10. skladno s SVU s signali ne označi začasne nevarnosti ali če teh signalov ne odstrani takoj, ko ni več razlogov, zaradi katerih so bili postavljeni v skladu z 10. členom tega zakona;
11. skladno s SVU sestavi vlak in razporedi železniška vozila v vlaku tako, da nista zagotovljena učinkovito zaviranje in varna vožnja na določeni vlakovni poti ali če v vlak uvrsti vozilo, ki ne ustreza določbam zakona in na njegovi podlagi izdanih predpisov v skladu z 10. členom tega zakona;
12. skladno s SVU vlaka med vožnjo po progi ne zasede s predpisanim številom OVKN, ki imajo ustrezno strokovno izobrazbo in so strokovno usposobljeni, odvisno od vrste, dolžine vlaka, vrste vlečnega vozila ter opremljenosti proge in železniških vozil s signalnovarnostnimi in telekomunikacijski napravami v skladu z 10. členom tega zakona;
13. postavlja spremenljivo prometnoinformativno signalizacijo oziroma drugo signalizacijo, ki ni v skladu s pravilnikom iz 54. člena tega zakona, ki ureja prometno signalizacijo in prometno opremo na cestah pred nivojskimi prehodi.

(2) Z globo od 600 do 1.500 eurov se kaznuje odgovorna oseba pravne osebe, samostojnega podjetnika posameznika in posameznika, ki samostojno opravlja dejavnost, če stori prekršek iz prejšnjega odstavka.

100. člen

(prekrški)

(1) Z globo od 3.000 do 25.000 eurov se kaznuje za prekršek pravna oseba, samostojni podjetnik posameznik in posameznik, ki samostojno opravlja dejavnost, če:

1. ne vodi registra železniške infrastrukture v skladu s prvim odstavkom 69. člena tega zakona;
2. preiskovalnemu organu ne omogoči opravljanja njegovih nalog v skladu s tretjim odstavkom 21. člena tega zakona;
3. kot upravljavec ali prevoznik ne obvesti pristojnega inšpekcijskega organa o nesrečah in resnih nesrečah, v katerih so bile poškodovane osebe ali je nastala velika škoda, ter o nesrečah in resnih nesrečah, ki imajo znake kaznivega dejanja, v skladu z desetim odstavkom 21. člena tega zakona;
4. ne obvesti preiskovalnega organa o resnih nesrečah, nesrečah in incidentih v skladu z enajstim odstavkom 21. člena tega zakona;
5. ne vzdržuje in občasno ne pregleduje železniških podsistemov tako, da brezhibno delujejo ter zagotavljajo varnost železniškega prometa v skladu s prvim odstavkom 49. člena tega zakona;
6. ne vzdržuje in občasno ne pregleduje stabilnih naprav tako, da brezhibno delujejo ter zagotavljajo varnost železniškega prometa v skladu s petim odstavkom 53. člena tega zakona;
7. se obnove, nadgradnje ali gradnje, ki se izvajajo po postopku vzdrževalnih del v javno korist, ne izvajajo na podlagi izvedbenega načrta v skladu s petim odstavkom 52. člena tega zakona;
8. pred začetkom del na progi ne zavaruje delovišča na predpisani način in med trajanjem del ne stori, kar je potrebno za varen železniški promet in varnost delavcev, ali po končanih delih s proge ne odstrani ostankov materiala, delovnih sredstev, signalov in drugih predmetov, postavljenih pri opravljanju del, ter nameščene opreme in naprav, ki zagotavljajo varen železniški promet v skladu z 51. členom tega zakona;
9. v progovnem pasu opravlja dela ali gradi objekte, naprave ali napeljave v nasprotju s 25. ter 89. členom tega zakona;
10. v varovalnem progovnem pasu brez predhodnega soglasja upravljavca gradi objekte ali postavlja napeljave in naprave ali sadi drevje v skladu s 26. in 89. členom tega zakona;
11. v varovalnem progovnem pasu opravlja dela v nasprotju s tretjim odstavkom 26. člena in 89. členom tega zakona;
12. v varovalnem progovnem pasu brez soglasja gradi objekte ali postavlja naprave na oddaljenosti, ki je manjša od predpisane v skladu s četrtim odstavkom 26. člena in 89. členom tega zakona;
13. kot upravljavec brez odlašanja ne obvesti inšpekcije, pristojne za železniški promet, o vseh posegih v progovni ali varovalni progovni pas, ki niso v skladu s pogoji iz 25., 26. člena in 89. člena tega zakona;
14. opravi izredni prevoz čez nivojski prehod brez soglasja upravljavca v skladu s prvim odstavkom 33. člena tega zakona;
15. skladno s SVU prostorov in mest za sprejemanje, zadrževanje in odpravljanje potnikov, prtljage in pošiljk v železniškem prometu ne uredi tako, da zagotavljajo varnost potnikov in drugih oseb in cestnih vozil v skladu z 10. členom tega zakona;
16. skladno s SVU pozimi železniškega prometa ne opravlja v skladu z določbami predpisa o ukrepih za zavarovanje železniškega prometa pozimi v skladu z 10. členom tega zakona;
17. skladno s SVU vozila, s katerimi se opravlja prevoz presegajo nakladalni profil, mejne nakladalne mase, predpisane kode proge ter dovoljene osne in dolžinske obremenitve v skladu z 10. členom tega zakona;
18. skladno s SVU opravi izredni prevoz brez dovoljenja upravljavca v skladu z 10. členom tega zakona;
19. skladno s SVU na železniških vozilih z odprtim kuriščem, ki vozijo po progah na požarno ogroženem območju, ne izvaja protipožarnih ukrepov v skladu z 10. členom tega zakona;
20. izvaja usposabljanje ali preverjanje strokovne usposobljenosti strojevodij, ne da bi jih za to delo imenoval varnostni organ v skladu s 74. členom tega zakona;
21. strojevodja upravlja vlečno vozilo ali motorno vozilo za posebne namene v eni izmeni več kot 10 ur ali če traja neprekinjena vožnja vlečnega vozila več kot pet ur v skladu z 80. členom tega zakona;
22. dnevni počitek OVKN ni v skladu z 81. členom tega zakona;
23. ne organizira notranjega nadzora v skladu v skladu s 83. členom tega zakona.

(2) Z globo od 500 do 1.200 eurov se kaznuje odgovorna oseba pravne osebe, samostojnega podjetnika posameznika in posameznika, ki samostojno opravlja dejavnost, če stori prekršek iz prejšnjega odstavka.

101. člen

(prekrški)

(1) Z globo od 2.000 do 20.000 eurov se kaznuje za prekršek pravna oseba, samostojni podjetnik posameznik in posameznik, ki samostojno opravlja dejavnost, če:

1. kot priglašeni ali imenovani organ ne izpolnjuje obveznosti iz 65. člena tega zakona;
2. varnostnemu organu pravočasno ne predloži letnega varnostnega poročila za prejšnje koledarsko leto v skladu s sedmim odstavkom 10. člena tega zakona;
3. skladno s SVU ne vodi evidence o vlakovnem osebju, sestavi, zaviranju in gibanju ter dogodkih, ki vplivajo ali bi lahko vplivali na vozni red vlaka ali varnost železniškega prometa v skladu z 10. členom tega zakona;
4. skladno s SVU ne ogreva in osvetljuje vlaka v skladu z 10. členom tega zakona;
5. skladno s SVU na običajen način javno ne objavi voznega reda najmanj 15 dni pred začetkom njegove veljavnosti ali se ne ravna po voznem redu v skladu z 10. členom tega zakona;
6. skladno s SVU vlečnih vozil, razen parnih lokomotiv, ne opremi s predpisanimi napravami v skladu z 10. členom tega zakona;
7. skladno s SVU potniškega vagona ne opremi s predpisano opremo v skladu z 10. členom tega zakona;
8. skladno s SVU ne poskrbi za izredno preverjanje strokovne usposobljenosti v skladu z 10. členom tega zakona;
9. skladno s SVU dovoli opravljanje del OVKN, ki ni uspešno opravil preverjanja strokovne usposobljenosti ali čigar strokovna usposobljenost ni preverjena v skladu z 10. členom tega zakona;
10. delodajalec ne preverja veljavnosti potrdil, dovoljenj in spričeval ali ne vodi ali stalno ne ažurira registra izdanih spričeval v skladu z 73. členom tega zakona;
11. skladno s SVU ne napoti OVKN na redne zdravstvene preglede v skladu z 10. členom tega zakona;
12. skladno s SVU ne napoti na izredni zdravstveni pregled OVKN, pa so podani razlogi v skladu z 10. členom tega zakona;
13. skladno s SVU OVKN dovoli delati kljub temu, da ne izpolnjuje zdravstvenih pogojev, predpisanih za delo, na katerega je razporejen, ali dokler ne opravi zdravstvenega pregleda, na katerega je bil napoten, v skladu z 10. členom tega zakona;
14. skladno s SVU dovoli opravljanje dela v železniškem prometu OVKN, ki duševno ali telesno ni zmožen opravljati svojega dela v skladu z 10. členom tega zakona;
15. skladno s SVU ne organizira in ne preverja duševne in telesne zmožnosti OVKN v skladu z 10. členom tega zakona;
16. dovoli, da izmena OVKN traja več kot 12 ur, v skladu s prvim odstavkom 79. člena tega zakona;
17. ob nesreči, incidentu ali naravni nesreči podaljša OVKN izmeno za več kot dve uri, ali mu izmeno podaljša, čeprav se OVKN ne čuti zmožnega za opravljanje dela, ki ni v skladu s pogoji iz tretjega odstavka 79. člena tega zakona;
18. ne pridobi pisnega dovoljenja za svoje delavce, ki bodo opravljali delo na železniškem območju v skladu z drugim odstavkom 85. člena tega zakona;
19. industrijski tir ali proga druge železnice nimata določenega poslovnika ali če k poslovniku za industrijski tir, iz katerega tirna vozila prehajajo na javno železniško infrastrukturo ali obratno, ni pridobil soglasja upravljavca v skladu z 92. členom tega zakona;
20. če se promet po industrijskem tiru ali progi druge železnice odvija v nasprotju s poslovnim redom iz 92. člena tega zakona.

(2) Z globo od 400 do 1.000 eurov se kaznuje odgovorna oseba pravne osebe, samostojnega podjetnika posameznika in posameznika, ki samostojno opravlja dejavnost, če stori prekršek iz prejšnjega odstavka.

102. člen

(prekrški)

Z globo od 200 do 500 eurov se kaznuje za prekršek OVKN, če:

1. skladno s SVU in predpisom izdanim na podlagi 54. člena tega zakona ne zagotovi, da so signalni znaki in drugi znaki, ki se dajejo s prometno signalizacijo, pravilni ter da so dani, ko so izpolnjeni pogoji, ali ne ravna po omejitvah, prepovedih, ukazih in opozorilih, izraženih s prometno signalizacijo;
2. skladno s SVU vozi tirno vozilo ali vlak s hitrostjo, večjo od predpisane z voznim redom v skladu z 10. členom tega zakona;
3. opravlja dela strojevodje brez dovoljenja ali spričevala, ki se zahteva za to delovno mesto skladno z 72. in 73. členom tega zakona;
4. v skladu s SVU ne gre na zdravstveni pregled, na katerega ga je poslal delodajalec ali pristojni inšpektor v skladu z 10. členom tega zakona;
5. v skladu s SVU nastopi delo oziroma takoj ne preneha delati, če se čuti utrujenega ali bolnega ali zaradi katerihkoli drugih razlogov nezmožnega za opravljanje dela in o tem ne obvesti odgovorne osebe delodajalca v skladu z 10. členom tega zakona;
6. v skladu s SVU med opravljanjem dela uživa alkoholne pijače, mamila ali psihoaktivna zdravila ali druge psihoaktivne snovi ali če nastopi delo, pa ima v organizmu alkohol ali je pod vplivom mamil oziroma psihoaktivnih snovi v skladu z 10. členom tega zakona.

103. člen

(prekrški)

Z globo od 200 do 500 eurov se kaznuje za prekršek posameznik, če:

1. v varovalnem progovnem pasu brez predhodnega soglasja upravljavca gradi objekte ali postavlja napeljave in naprave ali sadi drevje (drugi odstavek 26. člena tega zakona);
2. v progovnem pasu ravna v nasprotju z določbami drugega in tretjega odstavka 25. člena tega zakona;
3. v varovalnem progovnem pasu opravlja dela v nasprotju s tretjim odstavkom 26. člena tega zakona;
4. v varovalnem progovnem pasu brez soglasja upravljavca gradi objekte ali postavlja naprave na oddaljenosti, ki je manjša od predpisane (četrti odstavek 26. člena tega zakona);
5. ne upošteva prednosti vlakov na nivojskih prehodih (drugi odstavek 31. člena tega zakona);
6. opravi izredni prevoz čez nivojski prehod brez soglasja upravljavca (prvi odstavek 33. člena tega zakona);
7. ravna v nasprotju z notranjim redom v železniškem prometu (prvi odstavek 83. člena tega zakona);
8. ravna v nasprotju s 84. členom tega zakona;
9. pri gibanju na železniškem območju ne upošteva omejitev, prepovedi, ukazov in opozoril, ki so postavljeni na vidnih mestih ali jih dajejo OVKN (tretji odstavek 86. člena tega zakona);
10. ravna v nasprotju s 86. členom tega zakona.

**IX. Prehodne in končne določbe**

**104. člen**

**(uskladitev Sklepa o ustanovitvi in začetek izvajanja nalog nadzora in nalog prekrškovnega organa agencije)**

(1) Vlada Republike Slovenije uskladi Sklep o ustanovitvi Javne agencije za železniški promet Republike Slovenije (Uradni list RS, št. 30/03, 59/03, 54/07, 76/08, 37/10, 67/11, 22/13, 63/13 in 52/16) s tem zakonom v 90 dneh od uveljavitve tega zakona.

(2) Agencija šest mesecev po uveljavitvi sklepa iz prejšnjega odstavka začne izvajati naloge nadzora in prekrškovnega organa po tem zakonu. Do začetka izvajanja nadzora in nalog prekrškovnega organa s strani agencije, nadzor in naloge prekrškovnega organa po tem zakonu izvaja inšpektorat, pristojen za železniški promet.

(3) Inšpektorat, pristojen za železniški promet, je dolžan vse postopke, začete pred uveljavitvijo tega zakona, dokončati po dosedanjih predpisih.

105. člen

(letno varnostno poročilo)

Upravljavec, subjekt, ki izvaja naloge upravljavca in prevozniki morajo predložiti varnostnemu organu prvo letno varnostno poročilo v skladu z osmim odstavkom 10. člena tega zakona naslednje leto po letu uveljavitve tega zakona. Upravljavec, subjekt, ki opravlja naloge upravljavca in prevozniki morajo v letu uveljavitve tega zakona predložiti varnostnemu organu letno varnostno poročilo v skladu s tretjim odstavkom 24. člena Zakona o varnosti v železniškem prometu (Uradni list RS, št. [56/13](http://www.uradni-list.si/1/objava.jsp?sop=2013-01-2146) – uradno prečiščeno besedilo, [91/13](http://www.uradni-list.si/1/objava.jsp?sop=2013-01-3305), [82/15](http://www.uradni-list.si/1/objava.jsp?sop=2015-01-3260) in [84/15](http://www.uradni-list.si/1/objava.jsp?sop=2015-01-3306) – ZZelP-J).

106. člen

(izpolnjevanje pogojev)

(1) Šteje se, da prevoznik ali upravljavec, ki ima na dan uveljavitve tega zakona veljavno varnostno spričevalo oziroma varnostno pooblastilo izpolnjuje pogoje za subjekt, zadolžen za vzdrževanje iz točke b) šestega odstavka 15. člena tega zakona, vendar najdlje do izteka veljavnosti varnostnega spričevala oziroma varnostnega pooblastila.

(2) Subjekt, ki izvaja naloge upravljavca, mora pridobiti varnostno pooblastilo iz tretjega odstavka 13. člena tega zakona do 16. junija 2019.

107. člen

(izpolnjevanje pogojev pooblaščenih oseb varnostnega organa)

Pooblaščena oseba iz tretjega odstavka 93. člena tega zakona, ki je zaposlena v varnostnem organu in ne izpolnjuje pogoja opravljenega strokovnega izpita za inšpektorja, mora strokovni izpit opraviti v roku, kot je določen v zakonu, ki ureja inšpekcijsko nadzorstvo.

108. člen

(postopki izdaje obratovalnega dovoljenja pred uveljavitvijo zakona)

(1) Postopki za izdajo obratovalnih dovoljenj za podsistem infrastruktura, energija in vodenje-upravljanje signalizacije ob progi in na vozilu, začeti pred uveljavitvijo tega zakona, se dokončajo po dosedanjih predpisih.

(2) Pozitivne odločitve ERA iz točke č) osmega odstavka 52. člena tega zakona ni treba predložiti za projekte, katerih idejna zasnova je bila izdelana pred 16. junijem 2019.

**109. člen**

**(prenehanje veljavnosti in uporabe)**

* 1. Z dnem uveljavitve tega zakona preneha veljati Zakon o varnosti v železniškem prometu (Uradni list RS, št. [56/13](http://www.uradni-list.si/1/objava.jsp?sop=2013-01-2146) – uradno prečiščeno besedilo, [91/13](http://www.uradni-list.si/1/objava.jsp?sop=2013-01-3305), [82/15](http://www.uradni-list.si/1/objava.jsp?sop=2015-01-3260) in [84/15](http://www.uradni-list.si/1/objava.jsp?sop=2015-01-3306) – ZZelP-J)¸ določbe 17., 17.a, 17.b, 17.c, 17.č, 17.d, 17.e in 17.h člena, pa se uporabljajo do 15. junija 2019.
  2. Z dnem uveljavitve tega zakona prenehajo veljati naslednji predpisi:

1. [Pravilnik o nivojskih prehodih](http://www.iusinfo.si/Predpisi/Besedilo.aspx?SOPI=H08E6EFF) (Uradni list RS, št. 49/16),
2. Pravilnik o ravnanju ob resnih nesrečah, nesrečah in incidentih v železniškem prometu (Uradni list RS, št. [62/15](http://www.uradni-list.si/1/objava.jsp?sop=2015-01-2598) in 55/17 – popr.),
3. [Pravilnik o spodnjem ustroju železniških prog](http://www.iusinfo.si/Predpisi/Besedilo.aspx?SOPI=H13D32FF) (Uradni list RS, št. 93/13),
4. Pravilnik o ukrepih varstva pred požarom v požarnovarnostnem pasu železniške proge, na tirnih vozilih in na tirnih vozilih z odprtim kuriščem (Uradni list RS, št. 63/13),
5. Prometni pravilnik (Uradni list RS, št. 50/11 in 21/14),
6. Pravilnik o strokovni usposobljenosti izvršilnih železniških delavcev (Uradni list RS, št. 44/11, 29/16 in 22/17),
7. Pravilnika o tehnični skladnosti tirnih vozil (Uradni list RS, št. 44/11),
8. [Pravilnik o zgornjem ustroju železniških prog](http://www.iusinfo.si/Predpisi/Besedilo.aspx?SOPI=H10303FF) ([Uradni list RS, št. 92/10](http://www.iusinfo.si/Objava/Besedilo.aspx?SOPI=0152%20%20%20%20%20%20%20%20%20%20%20%20%20%202010111900|RS-92|13803|4867|O|) in 38/16),
9. [Pravilnik o železniških signalnovarnostnih napravah](http://www.iusinfo.si/Predpisi/Besedilo.aspx?SOPI=H101CEFF) ([Uradni list RS, št. 85/10),](http://www.iusinfo.si/Objava/Besedilo.aspx?SOPI=0152%20%20%20%20%20%20%20%20%20%20%20%20%20%202010102900|RS-85|12925|4558|O|)
10. [Pravilnik o železniškem telekomunikacijskem omrežju](http://www.iusinfo.si/Predpisi/Besedilo.aspx?SOPI=H10CDAFF) ([Uradni list RS, št. 59/10),](http://www.iusinfo.si/Objava/Besedilo.aspx?SOPI=0152%20%20%20%20%20%20%20%20%20%20%20%20%20%202010072300|RS-59|8907|3290|O|)
11. [Pravilnik o postopkih preverjanja duševne in telesne zmožnosti izvršilnih železniških delavcev](http://www.iusinfo.si/Predpisi/Besedilo.aspx?SOPI=H09D73FF) (Uradni list RS, št. 79/09 in 12/16),
12. [Pravilnik o opremljenosti železniških postaj in postajališč](http://www.iusinfo.si/Predpisi/Besedilo.aspx?SOPI=H09C75FF) (Uradni list RS, št. 72/09 in 72/10),
13. [Pravilnik o varnostnih ukrepih pred previsoko napetostjo dotika na elektrificiranih progah](http://www.iusinfo.si/Predpisi/Besedilo.aspx?SOPI=H0991FFF) (Uradni list RS, št. 47/09),
14. Pravilnik o preverjanju usposobljenosti delavnic za vzdrževanje železniških vozil (Uradni list RS, št. 16/09),
15. [Uredba o kategorizaciji prog](http://www.iusinfo.si/Predpisi/Besedilo.aspx?SOPI=L09082FF) (Uradni list RS, št. 4/09, 5/09 – popr., 62/11, 66/12 in 12/13),
16. [Pravilnik o notranjem redu na železnici](http://www.iusinfo.si/Predpisi/Besedilo.aspx?SOPI=H08EDAFF) (Uradni list RS, št. 88/08),
17. Uredba o merilih za delo v izmenah izvršilnih železniških delavcev (Uradni list RS, št. 73/08 in 56/17),
18. Pravilnik o vzdrževanju železniških vozil (Uradni list RS, št. [70/08](http://www.uradni-list.si/1/objava.jsp?sop=2008-01-3040) in 4/17),
19. Pravilnik o delovnih mestih izvršilnih železniških delavcev (Uradni list RS, št. 126/07 in 1/08 - popr.),
20. [Signalni pravilnik](http://www.iusinfo.si/Predpisi/Besedilo.aspx?SOPI=H07879FF)(Uradni list RS, št. [123/07](http://www.uradni-list.si/1/objava.jsp?sop=2007-01-6265), [18/11](http://www.uradni-list.si/1/objava.jsp?sop=2011-01-0772) in [48/11](http://www.uradni-list.si/1/objava.jsp?sop=2011-01-2296)),
21. Pravilnik o zavorah, varnostnih napravah in opremi železniških vozil (Uradni list RS, št. 122/07 in 30/09),
22. Pravilnik o projektiranju, gradnji in vzdrževanju stabilnih naprav električne vleke enosmernega sistema 3 kV (Uradni list RS, št. 56/03 in 61/07 - ZVZelP).

(3) Z dnem uveljavitve tega zakona se prenehajo uporabljati naslednji predpisi:

1. Pravilnik za toplotno obdelavo kretniških delov in tirnic za izolirne stike (Službeni glasnik ZJŽ, št. 4/86),
2. Pravilnik o tehničnih ukrepih za obtežbo železniških mostov in prepustov (Službeni glasnik ZJŽ, št. 5/77),
3. Prvi odstavek 1. člena in členi od 9. do 33. Navodila za zavarovanje prometa pozimi (Službeni glasnik ZJŽ, št. 6-7/86),
4. Navodilo za izvajanje del v zemeljski osnovi obstoječih prog za večje hitrosti (Službeni glasnik ZJŽ z dne 12. 4. 1979),
5. Navodilo o tehnološkem postopku za protikorozijsko zaščito tirnic, kretnic, mostov, dvigal in pejner nosilcev (Službeni glasnik ZJŽ, št. 11/87),
6. Pravilnik o pogojih za graditev gradbenih objektov ali drugih objektov, saditev drevja ter postavljanje naprav v varovalnem progovnem pasu ob industrijskem tiru (Uradni list SRS, št. 2/87, Uradni list RS, št. 85/00 – ZVZP in 61/07 – ZVZelP),
7. Pravilnik za progovne čuvaje (Službeni glasnik ZJŽ, št. 6/67),
8. Odredba o zahtevah, katerim morajo ustrezati postroji, objekti, naprave in oprema železniške proge ter železniška vozila, naprave in oprema, ki se vgrajujejo v ta vozila (Uradni list RS, št. 76/95, 14/03 in 30/03),
9. Navodilo za pripravo in izdajo tehničnih specifikacij za proge in sestavne dele prog ter za železniška vozila in njihove sestavne dele in naprave (Uradni list RS, št. 53/05 in 61/07 - ZVZelP),
10. Pravilnik o kemičnem uničevanju plevela in grmovja na progah (Službeni glasnik ZJŽ, št. 8/90),
11. Pravilnik o projektiranju, gradnji in vzdrževanju stabilnih naprav električne vleke enosmernega sistema 3 kV (Uradni list RS, št. 56/03 in 61/07 - ZVZelP),
12. Začasni tehnični pogoji za tipsko, časovno in periodično preizkušanje ozemljitvene palice za ozemljevanje stabilnih naprav električne vleke JŽ (Službeni glasnik ZJŽ, št. 7/77),
13. Pravilnik o rabi stabilnih naprav električne vleke na progah (Službeni glasnik ZJŽ, št. 2/85),
14. 34., 36. in 38. člen Pravilnik o vlečni in tehničnovagonski dejavnosti (Uradni list RS, št. 55/02, in 61/07 – ZVZelP in 30/09 ),
15. Navodilo za ogrevanje potniških voz (Službeni glasnik ZJŽ, št. 7/72),
16. Pravilnik o ugotavljanju skladnosti in o izdajanju dovoljenj za vgradnjo elementov, naprav in sistemov v železniško infrastrukturo (Uradni list RS, št. 82/06 in 61/07 - ZVZelP),
17. Pravilnik o pogojih in postopku za začetek, izvajanje in dokončanje tekočega in investicijskega vzdrževanja ter vzdrževalnih del v javno korist na področju železniške infrastrukture (Uradni list RS, št. 82/06 in 61/07 - ZVZelP),
18. Navodilo za meritve in preizkušanje voznega omrežja z merilnim vagonom za preizkušanje voznega omrežja (Službeni glasnik ZJŽ, št. 7/89),
19. Pravilnik o izolirnih stikih zgornjega ustroja železniških prog (Službeni glasnik ZJŽ, št. 2/84 in 3/85),
20. Navodilo za rabo, vgraditev, preizkus in vzdrževanje lokomotivskega dela AS naprave I 60 (Službeni glasnik ZJŽ, št. 2/75),
21. Odločba o postopku pri projektiranju in gradnji električnih vodov na križiščih z železniškimi progami (Uradni list FLRJ, št. 52/50).

(4) Do uveljavitve predpisov, izdanih na podlagi 113. člena tega zakona se uporabljajo predpisi iz drugega odstavka tega člena, če niso v nasprotju s tem zakonom ali evropskimi predpisi.

(5) Ne glede na prvi odstavek tega člena se do uveljavitve izvedbenega akta Evropske komisije iz drugega odstavka 24. člena Direktive 2016/798/EU, uporablja 32. člen Zakona o varnosti v železniškem prometu (Uradni list RS, št. [56/13](http://www.uradni-list.si/1/objava.jsp?sop=2013-01-2146) – uradno prečiščeno besedilo, [91/13](http://www.uradni-list.si/1/objava.jsp?sop=2013-01-3305), [82/15](http://www.uradni-list.si/1/objava.jsp?sop=2015-01-3260) in [84/15](http://www.uradni-list.si/1/objava.jsp?sop=2015-01-3306) – ZZelP-J).

**110. člen**

**(uskladitev SVU z nacionalnimi izvedbenimi načrti TSI)**

Prevozniki in upravljavec morajo uskladiti SVU skladno z nacionalnimi izvedbenimi načrti TSI.

**111. člen**

**(obveščanje ERA o prenehanju veljavnosti predpisov)**

Ministrstvo v 30 dneh od uveljavitve tega zakona obvesti ERA prek sistema IT, ki se uporablja za namene priglasitve in razvrstitve nacionalnih predpisov iz prvega odstavka 8. člena Direktive 2016/798/EU, o prenehanju veljavnosti predpisov iz prvega in drugega odstavka 109. člena, ki niso bili do 15. junija 2016 priglašeni ERA v skladu z 8. členom Direktive 2004/49/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 29. aprila 2004 o varnosti na železnicah Skupnosti, ter o spremembi Direktive Sveta 95/18/ES o izdaji licence prevoznikom v železniškem prometu in Direktive 2001/14/ES o dodeljevanju železniških infrastrukturnih zmogljivosti, naložitvi uporabnin za uporabo železniške infrastrukture in podeljevanju varnostnega spričevala (UL L št. 164 z dne 30. 4. 2004, str. 44), ki ne izpolnjujejo meril iz priloge II Direktive 2016/798/EU ali je njihova uporaba postala nepotrebna zaradi sprejetih predpisov Evropske unije.

**112. člen**

**(sistem varnega upravljanja**)

(1) Šteje se, da je v SVU upravljavca in prevoznikov, ki imajo veljavno varnostno spričevalo oziroma varnostno pooblastilo na dan uveljavitve tega zakona, vključena vsebina, 55. člena, 57. člena, prvega, tretjega četrtega in petega odstavka 59. člena, 89. in 90. člena Zakona o varnosti v železniškem prometu (Uradni list RS št. [56/13](http://www.uradni-list.si/1/objava.jsp?sop=2013-01-2146) – uradno prečiščeno besedilo, [91/13](http://www.uradni-list.si/1/objava.jsp?sop=2013-01-3305), [82/15](http://www.uradni-list.si/1/objava.jsp?sop=2015-01-3260) in [84/15](http://www.uradni-list.si/1/objava.jsp?sop=2015-01-3306) – ZZelP-J), kot njihov sestavni del, če ni v nasprotju s tem zakonom ali TSI.

(2) Šteje se, da je v SVU upravljavca in prevoznikov, ki imajo veljavno varnostno spričevalo oziroma varnostno pooblastilo na dan uveljavitve tega zakona kot njihov sestavni del, če ni v nasprotju s tem zakonom ali TSI, vključena vsebina naslednjih predpisov:

1. Pravilnik za toplotno obdelavo kretniških delov in tirnic za izolirne stike (Službeni glasnik ZJŽ, št. 4/86),
2. Pravilnik o tehničnih ukrepih za obtežbo železniških mostov in prepustov (Službeni glasnik ZJŽ, št. 5/77),
3. Prvi odstavek 1. člena in členi 9. do 33. Navodila za zavarovanje prometa pozimi (Službeni glasnik ZJŽ, št. 6-7/86),
4. Navodilo za izvajanje del v zemeljski osnovi obstoječih prog za večje hitrosti (Službeni glasnik ZJŽ z dne 12. 4. 1979),
5. Navodilo o tehnološkem postopku za protikorozijsko zaščito tirnic, kretnic, mostov, dvigal in pejner nosilcev (Službeni glasnik ZJŽ, št. 11/87),
6. Pravilnik o pogojih za graditev gradbenih objektov ali drugih objektov, saditev drevja ter postavljanje naprav v varovalnem progovnem pasu ob industrijskem tiru (Uradni list SRS, št. 2/87, Uradni list RS, št. 85/00 – ZVZP in 61/07 – ZVZelP),
7. Pravilnik za progovne čuvaje (Službeni glasnik ZJŽ, št. 6/67),
8. Odredba o zahtevah, katerim morajo ustrezati postroji, objekti, naprave in oprema železniške proge ter železniška vozila, naprave in oprema, ki se vgrajujejo v ta vozila (Uradni list RS, št. 76/95, [14/03](http://www.uradni-list.si/1/objava.jsp?sop=2003-01-0572), [30/03](http://www.uradni-list.si/1/objava.jsp?sop=2003-01-1227), [61/07](http://www.uradni-list.si/1/objava.jsp?sop=2007-01-3295) – ZVZelP in [92/10](http://www.uradni-list.si/1/objava.jsp?sop=2010-01-4867)),
9. Pravilnik o kemičnem uničevanju plevela in grmovja na progah (Službeni glasnik ZJŽ, št. 8/90),
10. Pravilnik o projektiranju, gradnji in vzdrževanju stabilnih naprav električne vleke enosmernega sistema 3 kV (Uradni list RS, št. 56/03 in 61/07 – ZVZelP),
11. Začasni tehnični pogoji za tipsko, časovno in periodično preizkušanje ozemljitvene palice za ozemljevanje stabilnih naprav električne vleke JŽ (Službeni glasnik ZJŽ, št. 7/77),
12. Pravilnik o rabi stabilnih naprav električne vleke na progah (Službeni glasnik ZJŽ, št. 2/85),
13. 34., 36. in 38. člen Pravilnik o vlečni in tehničnovagonski dejavnosti (Uradni list RS, št. 55/02, 61/07 – ZVZelP in 30/09),
14. Navodilo za ogrevanje potniških voz (Službeni glasnik ZJŽ, št. 7/72),
15. Pravilnik o ugotavljanju skladnosti in o izdajanju dovoljenj za vgradnjo elementov, naprav in sistemov v železniško infrastrukturo (Uradni list RS, št. 82/06 in 61/07 – ZVZelP),
16. Navodilo za meritve in preizkušanje voznega omrežja z merilnim vagonom za preizkušanje voznega omrežja (Službeni glasnik ZJŽ, št. 7/89),
17. Pravilnik o izolirnih stikih zgornjega ustroja železniških prog (Službeni glasnik ZJŽ, št. 2/84 in 3/85),
18. Navodilo za rabo, vgraditev, preizkus in vzdrževanje lokomotivskega dela AS naprave I 60 (Službeni glasnik ZJŽ, št. 2/75),
19. Odločba o postopku pri projektiranju in gradnji električnih vodov na križiščih z železniškimi progami (Uradni list FLRJ, št. 52/50),
20. Pravilnik o pogojih in postopku za začetek, izvajanje in dokončanje tekočega in investicijskega vzdrževanja ter vzdrževalnih del v javno korist na področju železniške infrastrukture (Uradni list RS, št. 82/06 in 61/07 – ZVZelP).
21. Prevozniki in upravljavec morajo za spremembo pravil v svojem SVU, ki so določeni v pravnih aktih iz prvega in drugega odstavka tega člena pridobiti predhodno potrditev varnostnega organa.

**113. člen**

**(podzakonski predpis)**

(1) Vlada Republike Slovenije izda predpis iz 82. člena tega zakona v šestih mesecih od uveljavitve tega zakona.

(2) Minister izda predpise iz šestega odstavka 3. člena, tretjega odstavka 6. člena, šestega odstavka 15. člena, dvanajstega odstavka 21. člena, petega odstavka 26. člena, trinajstega odstavka 31. člena,

osmega odstavka 48. člena, šestega odstavka 50. člena, šestega odstavka 52. člena, 54. člena, sedmega odstavka 63. člena, tretjega odstavka 71. člena, trinajstega odstavka 72. člena, desetega odstavka 73. člena, četrtega odstavka 74. člena, prvega odstavka 83. člena in prvega odstavka 88. člena iz tega zakona v roku dveh let od uveljavitve tega zakona.

(3) Minister za zdravje izda v soglasju z ministrom predpis iz štirinajstega odstavka 72. člena v dveh letih od uveljavitve tega zakona.

(4) Do uveljavitve predpisov iz šestega odstavka 3. člena, tretjega odstavka 6. člena, šestega odstavka 15. člena, osmega odstavka 48. člena, sedmega odstavka 63. člena tega zakona, se uporablja Zakon o varnosti v železniškem prometu (Uradni list RS, št. [56/13](http://www.uradni-list.si/1/objava.jsp?sop=2013-01-2146) – uradno prečiščeno besedilo, [91/13](http://www.uradni-list.si/1/objava.jsp?sop=2013-01-3305), [82/15](http://www.uradni-list.si/1/objava.jsp?sop=2015-01-3260) in [84/15](http://www.uradni-list.si/1/objava.jsp?sop=2015-01-3306) – ZZelP-J).

**114. člen**

**(začetek uporabe zakona)**

1. Določbe 11., 56., 57., 58., 59., 60., 61. in 62. člena tega zakona se začnejo uporabljati 16. junija 2019.
2. Do začetka uporabe 11. člena tega zakona, se za izdajo, podaljšanje, spremembo in razveljavitev varnostnega spričevala ter nadzor nad izpolnjevanjem pogojev za varnostno spričevalo, uporabljajo določbe 18. in 18.c člena Zakona o železniškem prometu (Uradni list RS, št. [99/15](http://www.uradni-list.si/1/objava.jsp?sop=2015-01-3917) – uradno prečiščeno besedilo).

**115. člen**

**(začetek veljavnosti zakona)**

Ta zakon začne veljati 16. junija 2018.

**III. OBRAZLOŽITEV ČLENOV**

**1. člen**

V tem členu je v prvih treh odstavkih določena vsebina zakona. Vsebina zakona v pretežnem delu pomeni prenos treh direktiv Evropske unije, ki so navedene v četrtem odstavku tega člena in sicer:

* Direktive 2016/798 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. maja 2016 o varnosti na železnici (prenovitev) (UL L št. 138 z dne 26.5. 2016, str. 102; v nadaljnjem besedilu: Direktiva 2016/798/EU), ki je predmet prenosa zlasti v I. poglavju in prvih štirih podpoglavjih II. poglavja zakona Razvoj in upravljanje varnosti v železniškem prometu;
* Direktive 2016/797/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. maja 2016 o interoperabilnosti železniškega sistema v Evropski uniji (prenovitev) (UL L št. 138 z dne 26.5. 2016, str. 44; v nadaljnjem besedilu: Direktiva 2016/797/EU), ki je predmet prenosa zlasti v I. poglavju in III. poglavju Interoperabilnost;
* Direktive 2007/59/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. oktobra 2007 o izdaji spričeval strojevodjem, ki upravljajo lokomotive in vlake na železniškem omrežju Skupnosti (UL L št. 315 z dne 3. 12. 2007, str. 51), zadnjič spremenjene z Direktivo Komisije (EU) 2016/882 z dne 1. junija 2016 o spremembi Direktive 2007/59/ES Evropskega parlamenta in Sveta glede jezikovnih zahtev (UL L št. 146 z dne 3. 6. 2016, str. 22), (v nadaljnjem besedilu Direktiva 2007/59/ES), ki je predmet prenosa zlasti v IV. poglavju Osebje, ki opravlja varnostno kritične naloge.

Iz praktičnih razlogov lažje uporabe zakona in jasnejšega ter celovitejšega prenosa Direktive 2016/798/EU, je del določb, ki se nanašajo na varnostno spričevalo, varnostno pooblastilo in naloge varnostnega in preiskovalnega organa prenesen iz Zakona o železniškem prometu (Uradni list RS, št. [99/15](http://www.uradni-list.si/1/objava.jsp?sop=2015-01-3917) – uradno prečiščeno besedilo, v nadaljnjem besedilu ZZelP) v ta zakon, zato bodo z dnem uveljavitve tega zakona oziroma s 16.6. 2019 prenehale veljati oziroma se prenehale uporabljati nekatere določbe ZZelP. Gre za določbe, s katerimi je bila delno v ZZelP prenesena prejšnja Direktiva 2004/49/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 29. aprila 2004 o varnosti na železnicah Skupnosti ter o spremembi Direktive Sveta 95/18/ES o izdaji licence prevoznikom v železniškem prometu in Direktive 2001/14/ES o dodeljevanju železniških infrastrukturnih zmogljivosti, naložitvi uporabnin za uporabo železniške infrastrukture in podeljevanju varnostnega spričevala (UL L št. 164 z dne 30. 4. 2004, str. 44; v nadaljnjem besedilu: Direktiva 2004/49/ES), zadnjič spremenjena z Direktivo Komisije 2009/149/ES z dne 27. novembra 2009 o spremembi Direktive 2004/49/ES Evropskega parlamenta in Sveta glede skupnih varnostnih kazalnikov in skupnih metod za izračun stroškov nesreč (UL L št. 313 z dne 28. 11. 2009, str. 65).

Potrebno je poudariti, da se s predlogom tega zakona ne posega v pristojnosti ključnih organov v slovenskem železniškem sistemu, kot so določene v ZZelP, to je v pristojnosti Ministrstva za infrastrukturo (vključno z Direkcijo Republike Slovenije za infrastrukturo, ki opravlja del nalog upravljavca železniške infrastrukture in Službo za preiskovanje železniških nesreč in incidentov, ki opravlja naloge preiskovalnega organa), Javne agencije za železniški promet in SŽ-Infrastruktura, d.o.o., ki opravlja naloge upravljavca javne železniške infrastrukture. Izjema je prenos dela nalog izvajanja inšpekcijskega nadzora z Inšpektorata Republike Slovenije za infrastrukturo (v nadaljnjem besedilu: IRSI) na Javno agencijo za železniški promet (v nadaljnjem besedilu: AŽP), in sicer v delu, kolikor je to potrebno zaradi izvajanja nadzora varnostnega organa nad upravljavcem in prevozniki. Razmejitev nalog je natančneje določena v VII. poglavju na način, ki bo omogočal strokoven, učinkovit in racionalen inšpekcijski nadzor namenjen ohranitvi visoke stopnje varnosti železniškega prometa.

**2. člen**

V tem členu je opredeljen pomen izrazov, uporabljenih v zakonu. Skoraj vse opredelitve izrazov pomenijo prenos opredelitev izrazov, določenih v 2. členu Direktive 2016/797/EU in 3. členu Direktiv 2016/797/EU in 2007/59/ES.

Glede na velikoopredeljenih izrazov naj na kratko opozorimo zgolj na naslednje:

* pomen izraza »prevoznik« se razlikuje od pomena istega izraza, določenega v 5. členu ZZelP, ker je tudi pomen po direktivah, ki se prenašajo s tem zakonom in pomen po Direktivi 2012/34/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. novembra 2012 o vzpostavitvi enotnega evropskega železniškega območja (UL L 343, 14.12.2012, str. 32) različen. Poleg tega se v tem predlogu zakona uporablja tudi izraz »drug prevoznik«, ki ni identičen z izrazom »prevoznik v železniškem prometu« po direktivi oziroma »prevoznik« po obeh zakonih;
* izraz »upravljavec«ima enak pomen kot je določen v ZZelP;
* večina novih pojmov je povezana z odgovornostjo aktivnih udeležencev za varnost železniškega prometa in z enotnim varnostnim spričevalom.

**3. člen**

V prvem odstavku tega člena je opredeljen izraz železniški sistem. V skladu s prilogo I Direktive 2016/797/EU, železniški sistem v Republiki Sloveniji predstavljajo omrežje v Republiki Slovenije in tirna vozila, ki služijo za vožnjo po tem omrežju, kot bodo opredeljeni v podzakonskem aktu, ki bo izdan na podlagi tega člena zakona.

Zaradi svoje obsežnosti in kompleksnosti se železniški sistem deli na strukturne in operativne podsisteme.

Strukturni podsistemi so:

* infrastruktura,
* energija,
* vodenje-upravljanje in signalizacija ob progi,
* vodenje-upravljanje in signalizacija na vozilu,
* tirna vozila.

Strukturna podsistema vodenje-upravljanje in signalizacija na vozilu in tirna vozila sta mobilna podsistema.

Operativni podsistemi so:

* vodenje in upravljanje prometa,
* vzdrževanje,
* telematske aplikacije za potniški in tovorni promet.

Vsak podsistem je v zakonu opisan v skladu s prilogo II Direktive 2016/797/EU.

Razlika med strukturnimi in operativnimi podsistemi je pomembna z vidika različnega načina preverjanja izpolnjevanja bistvenih zahtev podsistema, določenih v posamezni TSI in/ali z nacionalnimi predpisi, kar zakon ureja v II. in III. poglavju.

**4. člen**

Ta člen določa področje uporabe II. poglavja zakona Razvoj in upravljanje varnosti v železniškem prometu, v katerem je v pretežnem delu prenesena Direktiva 2016/798/EU.

Poglavje se uporablja za celoten železniški sistem, kot je opredeljen v 3. členu predloga zakona, z izjemami, ki so določene v drugem odstavku tega člena, ki se nanašajo tako na infrastrukturo kot tudi tirna vozila. Navedene izjeme so določene v skladu z 2. členom Direktive 2016/798/EU, zanje pa bodo veljale deloma določbe VI. poglavja zakona ali posebni predpisi, ki jih bo potrebno sprejeti v primeru njihove gradnje in začetka obratovanja (podzemne železnice, tramvaji in tirna vozila ter infrastruktura lahke železnice). Gre večinoma za lokalno omejene sisteme, za katere tudi v drugih državah članicah veljajo posebna lokalna tehnična pravila, zaradi česar direktiva zanje tudi omogoča izključitev uporabe.

**5. člen**

S tem členom so določene naloge in pristojnosti aktivnih udeležencev v železniškem prometu. Člen v skladu s spremenjenim 4. členom Direktive 2016/798/EU bolj natančno razmejuje vlogo aktivnih udeležencev pri razvijanju in izboljševanju varnosti z določitvijo nalog posameznih udeležencev. Tako določa naloge in pristojnosti:

* na ravni države (Ministrstvo za infrastrukturo, subjekt, ki opravlja naloge upravljavca, varnostni organ – naloge varnostnega organa v skladu z ZZelP opravlja Javna agencija za železniški promet in preiskovalni organ – naloge v skladu z ZZelP opravlja Služba za preiskovanje železniških nesreč in incidentov na Ministrstvu za infrastrukturo),
* prevoznikov in upravljavca,
* subjektov, odgovornih za vzdrževanje, in
* vseh drugih aktivnih udeležencev.

Vsi aktivni udeleženci so odgovorni za varno delovanje svojega dela železniškega sistema in nadzorovanje tveganja, v primerih, ko je to potrebno, pa morajo sodelovati pri izvajanju ukrepov za obvladovanje tveganj na primer. z medsebojnim obveščanjem o ugotovljenih tveganjih ali sprejetih popravljalnih ukrepih za zagotovitev varnosti železniškega sistema. Posebno vlogo pri zagotavljanju varnega delovanja železniškega prometa imajo prevozniki in upravljavec, ki morajo pri zagotavljanju varnega delovanja svojega dela železniškega sistema in nadzorovanja tveganj, upoštevati druge aktivne udeležence in jih lahko pogodbeno zavežejo k izvajanju ukrepov za nadzorovanje tveganja; zagotoviti morajo tudi, da njihovi izvajalci izvajajo ukrepe za nadzorovanje tveganj z uporabo skupnih varnostnih metod za spremljanje procesov. Navedeni ukrepi prevoznikov in upravljavca morajo biti razvidni iz njihovih sistemov varnega upravljanja.

Posamezni aktivni udeleženci so opredeljeni med izrazi v 2. členu predloga zakona.

**6. člen**

Raven varnosti v železniškem sistemu v Evropski uniji je na splošno visoka, zlasti v primerjavi s cestnim prometom, zato jo je potrebno ohraniti in nenehno izboljševati, če je to izvedljivo, pri čemer je treba upoštevati tehnični in znanstveni napredek ter razvoj prava Evropske unije in mednarodnega prava. S tem namenom so bili na ravni Evropske unije uvedeni skupni varnostni cilji (SVC) in skupne varnostne metode (SVM), s katerimi se ocenjuje varnost in delovanje aktivnih udeležencev na ravni Evropske unije in v državah članicah. Za oceno, ali so njihovi sistemi skladni s skupnimi varnostnimi cilji, in za lažje spremljanje zagotavljanja varnosti na železnici pa so bili uvedeni skupni varnostni kazalniki (SVK).

S tem členom se zato določajo naloge Ministrstva za infrastrukturo in varnostnega organa za spremljanje varnosti železniškega prometa. Ministrstvo spremlja stopnjo varnosti v železniškem prometu in na podlagi skupnih varnostnih kazalnikov iz letnih poročil varnostnega organa ter ob upoštevanju nacionalnih referenčnih vrednosti določi skupne varnostne cilje. Varnostni organ mora v skladu z drugim odstavkom tega člena pri sestavi letnega poročila upoštevati predpisane skupne varnostne kazalnike, ki jih predpiše minister pristojen za infrastrukturo.

**7. člen**

Ta člen ureja skupne varnostne metode, ki so ob skupnih varnostnih ciljih in skupnih varnostnih kazalnikih, ključen element spremljanja varnosti železniškega prometa. Skupne varnostne metode so metode, ki opisujejo ocenjevanje stopnje varnosti in doseganje varnostnih ciljev ter skladnosti z drugimi varnostnimi zahtevami.

Skupne varnostne metode so poenotene na ravni EU, saj jih sprejme Evropska komisija in jih objavi v Uradnem listu EU, pripravlja pa jih ERA na podlagi mandata podeljenega z izvedbenimi akti Evropske komisije, ki daje Evropski komisiji tudi priporočila za spremembo ali sprejem nove skupne varnostne metode. Postopek sprejemanja skupnih varnostnih metod določa Direktiva 2016/798/EU v 6. členu. Direktiva tudi določa, da se skupne varnostne metode revidirajo v rednih časovnih presledkih, upoštevajoč izkušnje, pridobljene pri njihovem izvajanju in celotnem razvoju varnosti v železniškem prometu, ter z namenom ohranjanja in, kadar je to upravičeno in izvedljivo, nenehnega izboljševanja varnosti.

**8. člen**

Ta člen ureja skupne varnostne cilje, ki so ob skupnih varnostnih metodah in skupnih varnostnih kazalnikih, ključen element spremljanja varnosti železniškega prometa. Skupni varnostni cilji določajo najmanjše varnostne ravni, ki jo morajo doseči različni deli železniškega sistema ter celoten železniški sistem in so izraženi v sprejemljivosti tveganja ali kot ciljne varnostne ravni, pri čemer morajo upoštevati različna tveganja.

Skupne varnostne cilje sprejme Evropska komisija in jih objavi v Uradnem listu EU, pripravlja pa jih ERA na podlagi mandata podeljenega z izvedbenimi akti Evropske komisije, ki daje Evropski komisiji tudi priporočila za spremembo ali sprejem novih skupnih varnostnih ciljev. Postopek sprejemanja skupnih varnostnih ciljev določa direktiva 2016/798/EU v 7. členu. Direktiva tudi določa, da se skupni varnostni cilji revidirajo v rednih časovnih presledkih ob upoštevanju celotnega razvoja varnosti na železnici, pri čemer revidirani skupni varnostni cilji odražajo prednostno področje, kjer je treba varnost dodatno izboljšati.

**9. člen**

Skladno z 8. členom Direktive 2016/798/EU je bistveno spremenjena ureditev nacionalnih predpisov, to je predpisov, sprejetih v Republiki Sloveniji, ki določajo zahteve v zvezi z varnostjo železniškega prometa ali tehnične zahteve in se uporabljajo za prevoznike, upravljavca ali tretje osebe ne glede na to, kateri organ jih je izdal. Nacionalni predpisi, ki pogosto temeljijo na nacionalnih tehničnih standardih, se postopno nadomeščajo s predpisi, ki temeljijo na skupnih standardih, določenih na podlagi skupnih varnostnih ciljev, skupnih varnostnih metod in tehničnih specifikacij za interoperabilnost (TSI). Z namenom odprave ovir za interoperabilnost, se z novo direktivo zmanjšuje dopusten obseg nacionalnih predpisov, vključno z operativnimi predpisi, zaradi širitve področja uporabe TSI na celotni železniški sistem Evropske unije in rešitve odprtih vprašanj v okviru TSI. Zato morajo države članice nenehno posodabljati svoje sisteme nacionalnih predpisov, razveljaviti zastarele predpise ter o tem brez odlašanja obveščati Evropsko komisijo in ERA.

Glavne značilnosti nove ureditve nacionalnih predpisov so:

1. Ni več razlikovanja med nacionalnimi varnostnimi predpisi in nacionalnimi tehničnimi predpisi; gre samo še za nacionalne predpise.
2. Skladno z 8. členom Direktive 2016/798/EU je potrebno razlikovati med nacionalnimi predpisi, priglašenimi do 15.6. 2016 in novimi nacionalnimi predpisi.

* Nacionalni predpisi, priglašeni v skladu Direktivo 2004/49/ES se uporabljajo še naprej, če izpolnjujejo pogoje iz 1. odstavka 8. člena Direktive 2016/798/EU (med drugim tudi iz priloge II. te direktive). Obstoječi nacionalni predpisi se morajo skladno z direktivo pregledati in se do 16.6. 2018 razveljaviti, če pogojev določenih z direktivo ne izpolnjujejo (enako velja tudi za vse tiste predpise, ki sploh niso bili priglašeni ali so postali nepotrebni zaradi novih tehničnih specifikacij, skupnih varnostnih ciljev ali skupnih varnostnih metod).
* Novi nacionalni predpisi se lahko sprejmejo le v primerih, določenih v prvem odstavku tega člena:
* če predpisi v zvezi z obstoječimi varnostnimi metodami niso zajeti v SVM;
* če TSI še ne zajemajo operativnih predpisov železniškega omrežja;
* kot nujen preventivni ukrep, zlasti po resni nesreči, nesreči ali incidentu;
* če je treba spremeniti predpise, ki so bili že priglašeni;
* če predpisi v zvezi z zahtevami za osebjem, ki opravlja varnostno kritične naloge, vključno z merili izbire, fizičnimi in psihičnimi sposobnostmi ter poklicnim usposabljanjem, še niso zajeti v TSI ali Direktivi 2007/59/ES).

Obvezna je priglasitev novega nacionalnega predpisa preko ustreznega IT sistema Evropski komisiji in ERA skladno z Uredbo 2016/796/EU. Do zaključka postopka priglasitve se nov nacionalni predpis ne sme uveljaviti, razen če gre za nujne preventivne ukrepe, ki se priglasijo naknadno. Izjema glede priglasitve velja le za nacionalne predpise izključno lokalne narave – le ti se navedejo v registru infrastrukture.

Postopek, roke in možnosti ERA ob priglasitvi in pregledu priglašenega nacionalnega predpisa ureja Uredba 2016/796/EU, ki se uporablja neposredno, zato se zakon v tem delu nanjo neposredno sklicuje.

**10. člen**

Ta člen ureja SVU v skladu z 9. členom Direktive 2016/798/EU, kot enega ključnih elementov zagotavljanja varnosti železniškega sistema. Vzpostavitev ustreznega sistema varnega upravljanja je eden izmed pogojev, da prevozniki pridobijo enotno varnostno spričevalo, upravljavec in subjekt, ki opravlja naloge upravljavca, pa varnostno pooblastilo.

Sistem varnega upravljanja pomeni določitev organizacije, pravil in postopkov pri opravljanju dejavnosti upravljavca, subjekta, ki opravlja naloge upravljavca in prevoznikov, da se zagotovi varno upravljanje njihovih dejavnosti.

V sistemu varnega upravljanja morajo biti dokumentirani vsi pomembni deli sistema, zlasti mora biti opisana porazdelitev odgovornosti v organizaciji upravljavca, subjekta, ki opravlja naloge upravljavca ali prevoznika. Prikazano mora biti, kako poslovodstvo zagotavlja nadzor na različnih ravneh, kako so vključeni predstavniki zaposlenih na vseh ravneh in kako je zagotovljeno nenehno izboljševanje sistema varnega upravljanja. Razvidna mora biti jasna zavezanost k doslednemu upoštevanju človeških dejavnikov in uporabi metod.

Sistem varnega upravljanja mora biti prilagojen vrsti, obsegu, območju obratovanja in drugim pogojem za opravljanje dejavnosti upravljavca, subjekta, ki opravlja naloge upravljavca ali prevoznika. Ta sistem mora zagotoviti kontrolo vseh tveganj, povezanih z njihovo dejavnostjo. Sistem varnega upravljanja mora upoštevati tudi tveganja, povezana z delovanjem drugih aktivnih udeležencev v železniškem prometu.

Dodatne zahteve veljajo za sistem varnega upravljanja upravljavca, saj mora ta upoštevati učinke dejavnosti različnih prevoznikov na omrežju prog, zato mora vsebovati določbe, ki omogočijo vsem prevoznikom, da izvajajo dejavnosti v skladu s TSI in nacionalnimi varnostnimi predpisi ter s pogoji iz njihovega enotnega varnostnega spričevala. Sistemi varnega upravljanja se morajo razvijati z namenom usklajevanja postopkov v izrednih razmerah upravljavca z vsemi prevozniki, ki izvajajo dejavnosti na njegovi infrastrukturi, in s službami za ukrepanje v izrednih razmerah, da se olajša hitro posredovanje reševalnih služb, in s katerimi koli drugimi stranmi, ki bi utegnile biti udeležene v izrednih razmerah.

Določena je obvezna vsebina in osnovni elementi, ki jih mora vsebovati SVU. Poleg osnovnih elementov bodo morali upravljavec, subjekt, ki izvaja naloge upravljavca in prevozniki v svoj SVU vključiti tudi vse potrebne dodatne elemente, s katerimi bodo obvladovali varnostna tveganja pri izvajanju dejavnosti. SVU bo moral vsebovati vrsto, obseg, območje obratovanja in druge pogoje za izvajanje dejavnosti ter zagotavljati kontrolo vseh tveganj, vključno z vzdrževanjem, oskrbo z materialom in uporabo pogodbenikov. Prav tako bo potrebno upoštevati tveganja, ki izhajajo iz dejavnosti drugih aktivnih udeležencev.

SVU upravljavca in subjekta, ki izvaja naloge upravljavca bo upošteval učinke dejavnosti različnih prevoznikov v železniškem prometu na omrežju in bo omogočal vsem prevoznikom, da izvajajo dejavnosti v skladu s TSI in nacionalnimi predpisi ter s pogoji iz njihovega varnostnega spričevala. SVU se bodo razvijali z namenom usklajevanja postopkov v izrednih razmerah vseh udeležencev v železniškem prometu, ki izvajajo dejavnosti na železniški infrastrukturi in s pristojnimi organi za ukrepanje v izrednih razmerah, da se olajša hitro posredovanje reševalnih služb ter z drugimi stranmi, ki bi utegnile biti udeležene v izrednih razmerah. V primeru čezmejne infrastrukture bo moral SVU opredeljevati sodelovanje med upravljavcema infrastrukture sosednjih držav, ter potrebna bodo usklajevanja in pripravljenost pristojnih služb za ukrepanje v izrednih razmerah na obeh straneh meje.

Z osmim odstavkom predloga zakona se določa obveznost upravljavca in prevoznikov, da vsako leto do 31. maja predložijo varnostnemu organu letno varnostno poročilo za prejšnje koledarsko leto, določena pa je tudi vsebina varnostnega poročila. Glede na veljavni zakon je spremenjen datum, do katerega morajo vsako leto upravljavec in prevozniki predložiti varnostnemu organu letno varnostno poročilo za prejšnje koledarsko leto – to je sedaj do 31. maja in ne več do konca junija. Delno je spremenjena tudi vsebina poročil.

Skladno s 105. členom zakona, morajo upravljavec in prevozniki predložiti varnostnemu organu prvo letno varnostno poročilo v skladu s to določbo naslednje leto po letu uveljavitve tega zakona, do tedaj pa mu morajo predložiti varnostno poročilo v skladu s tretjim odstavkom 24. člena veljavnega zakona.

**11. člen**

Ureditev enotnega varnostnega spričevala prevoznikov, ki je sicer tako kot do zdaj, pogoj za dostop prevoznika na železniško infrastrukturo, je ena od glavnih sprememb, ki jih prinaša predlog zakona. Namen uvedbe enotnega varnostnega spričevala je, da morajo za zagotovitev visoke ravni varnosti na železnici, za vse prevoznike v Evropski uniji veljati enake varnostne zahteve. Z uveljavitvijo določb IV. železniškega svežnja bo tako ERA postala edini organ v vsej EU pristojen za izdajanje enotnih varnostnih spričeval prevoznikom, ki imajo območje obratovanja v več državah članicah EU, za izdajo enotnega varnostnega spričevala pa bo pristojna na podlagi vloge prevoznika tudi v primeru, če ima območje obratovanja samo v eni državi članici.

Pristojnost za izdajo enotnega varnostnega spričevala je tako v Republiki Sloveniji deljena na:

1. ERA, ki je pristojna za izdajo enotnega varnostnega spričevala prevoznikom, ki imajo območje obratovanja v eni ali več državah članic. Enotno varnostno spričevalo, ki ga izda ERA, je veljavno tudi v Republiki Sloveniji za v spričevalu navedene vrsto in obseg dejavnosti, če je v spričevalu omrežje Republike Slovenije ali njegov del navedeno kot območje obratovanja.
2. Varnostni organi, ki je pristojen za izdajo enotnega varnostnega spričevala, če je območje obratovanja omejeno na Republiko Slovenijo.

Enotno varnostno spričevalo dokazuje, da je prevoznik vzpostavil sistem varnega upravljanja in lahko varno obratuje na načrtovanem območju obratovanja. V enotnem varnostnem spričevalu se zato navedejo vrsta in obseg zajetih dejavnosti v železniškem prometu ter območje obratovanja. Vlogi za enotno varnostno spričevalo se priloži dokumentacija, ki vključuje dokazila o tem, da:

* je prosilec vzpostavil svoj sistem varnega upravljanja ter da izpolnjuje zahteve iz TSI, skupnih varnostnih metod in skupnih varnostnih ciljev ter druge zadevne zakonodaje za zagotovitev nadzora nad tveganji in varnega izvajanja prevoznih storitev na omrežju; in
* prosilec izpolnjuje zahteve iz ustreznih priglašenih nacionalnih predpisov, kadar je to ustrezno. Za presojo izpolnjevanja teh zahtev, ERA posreduje celotno dokumentacijo varnostnemu organu. Ker je možno, da se oceni ERA in varnostnega organa glede izpolnjevanja pogojev razlikujeta, zakon ureja način reševanja spora in pravno varstvo prosilca.

Vloga se predloži prek točke »vse na enem mestu« iz 12. člena Uredbe 2016/796/EU. Preko te točke se posredujejo tudi informacije o vseh vlogah, poteku postopkov in njihovem izidu, zahtevah in odločitvah komisije za pritožbe. Postopek za izdajo enotnega varnostnega spričevala bo določen z izvedbeno uredbo, ki jo bo izdala Evropska komisija na podlagi desetega odstavka 10. člena Direktive 2016/798/EU. Ta postopek uporablja tudi varnostni organ, ki odloča o izdaji enotnega varnostnega spričevala.

Varnostni organ je, kot že navedeno, pristojen za izdajo enotnega varnostnega spričevala, kadar je območje obratovanja omejeno na Republiko Slovenijo, če to zahteva prosilec. Pogoji in postopek za izdajo je praktično enak kot postopek izdaje enotnega varnostnega spričevala s strani ERA, vključno z upoštevanjem izvedbene uredbe iz desetega odstavka 10. člena Direktive 2016/798/EU. Tako mora varnostni organ odločitev o vlogi za izdajo enotnega varnostnega spričevala sprejeti brez odlašanja, najkasneje pa v 4 mesecih, šteto od popolnosti vloge. Zoper odločbo varnostnega organa je dovoljena pritožba na ministrstvo v enem mesecu.

V primeru, ko je za izdajo enotnega varnostnega spričevala pristojna ERA, varnostni organ sodeluje pri njegovi izdaji, če je območje obratovanja prevoznika Republika Slovenija. Varnostni organ v postopku preveri izpolnjevanje pogojev prevoznika za območje Republike Slovenije. Zakon v osmem odstavku ureja postopek reševanja spora v primeru, če ERA obvesti varnostni organ, da se ne strinja z njegovo oceno, da prosilec ne izpolnjuje zahtev iz druge alineje četrtega odstavka tega člena. Predviden je postopek poskusa sklenitve dogovora o skupni oceni, če pa ta ni uspešen, v sporu odloča komisija za pritožbe, ustanovljena v skladu s 55. členom Uredbe 2016/796/EU.

Zakon v devetem odstavku ureja možnost, da izdano enotno varnostno spričevalo po posvetovanju z varnostnim organom velja tudi za primere prevoznikov, ki vozijo do postaj sosednjih držav članic s podobnimi značilnostmi omrežja in podobnimi operativnimi predpisi, če so te postaje blizu meje, ne da bi bila potrebna razširitev območja obratovanja. To posvetovanje lahko poteka za vsak primer posebej ali se določi v čezmejnem sporazumu z Republiko Slovenijo ali z varnostnim organom. Zakon tudi dopušča, da varnostni organ izvajalcem iz tretjih držav dovoli dostop do postaje na območju Republike Slovenije, namenjene čezmejnim dejavnostim, ki je v bližini njene meje, ne da bi zahteval enotno varnostno spričevalo, če je zagotovljena ustrezna raven varnosti s pogodbenimi dogovori med izvajalcem iz tretje države in prevoznikom ali upravljavcem, ki ima enotno varnostno spričevalo ali varnostno pooblastilo za opravljanje dejavnosti v omrežju Republike Slovenije in če so bili varnostni vidiki teh dogovorov ustrezno upoštevani v njihovem sistemu varnega upravljanja.

Zakon ureja tudi možnost podaljšanja (za največ 5 let), spremembo (v primeru bistvene spremembe vrste ali obsega dejavnosti prevoznika ali razširitve območja obratovanja v Republiki Sloveniji ali v drugih državah članicah Evropske unije) in revidiranje enotnega varnostnega spričevala (ko se bistveno spremeni varnostni regulativni okvir).

Določbe o enotnem varnostnem spričevalu bodo v skladu s prehodno določbo, začele veljati s 16.6. 2019. Do tedaj varnostna spričevala izdaja varnostni organ v skladu z 18. in 18.c členom ter prvo alinejo prvega odstavka 24. člena ZZelP in prilogo IV Direktive 2004/49/ES. Ta varnostna spričevala so veljavna do datuma izteka njihove veljavnosti.

**12. člen**

Ta člen ureja sodelovanje med ERA in varnostnim organom pri izdaji enotnega varnostnega spričevala. Omogoča sklenitev posebnih dogovorov, ki so lahko specifični ali okvirni in vključujejo enega ali več nacionalnih varnostnih organov. Dogovori o sodelovanju vsebujejo:

* podroben opis nalog in pogojev za rezultate,
* roke, ki veljajo za njihovo predložitev,
* ter porazdelitev pristojbin, ki jih plača prosilec.

**13. člen**

Upravljavec železniške infrastrukture nosi glavno odgovornost za vzdrževanje in delovanje železniškega omrežja, zato mora imeti varnostno pooblastilo, ki mu ga izda varnostni organ. Z varnostnim pooblastilom upravljavec dokazuje, da izvaja sistem varnega upravljanja in da izpolnjuje posebne zahteve, potrebne za varno načrtovanje, vzdrževanje in delovanje železniške infrastrukture, vključno z vzdrževanjem in delovanjem signalnovarnostnih naprav in vodenjem prometa. Ker so v Republiki Sloveniji naloge upravljavca, kot so opredeljene v 2. točki 3. člena Direktive 2012/34/EU spremenjene z Direktivo 2016/2370 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 14. decembra 2016 o spremembi Direktive 2012/34/EU glede odprtja trga notranjih storitev železniškega potniškega prometa in upravljanja železniške infrastrukture (UL L št. 352 z dne 23.12.2016, str. 1), to so odgovornost za obratovanje, vzdrževanje in obnavljanje železniške infrastrukture v omrežju ter sodelovanje pri njenem razvoju, na podlagi ZZelP razdeljene na družbo SŽ-Infrastruktura, d.o.o., in Ministrstvo za infrastrukturo, Direkcijo Republike za infrastrukturo, je z zakonom predvideno, da mora drug subjekt, ki opravlja naloge upravljavca pridobiti varnostno pooblastilo za tiste naloge, ki jih opravlja. Pri tem je potrebno poudariti, da bo moralo varnostno pooblastilo upravljavca vključevati tudi ta del nalog v okviru zahtev, potrebnih za varno načrtovanje železniške infrastrukture.

Varnostno pooblastilo izda varnostni organ na vlogo prosilca. Odločitev mora sprejeti najkasneje v 4 mesecih.

Zakon v skladu z 12. členom Direktive 2016/798/EU ureja tudi možnost podaljšanja (za največ 5 let), spremembe (kadar se bistveno spremenijo železniška infrastruktura ali načela za njeno delovanje in vzdrževanje ali ko se bistveno spremeni varnostno regulativni okvir) in razveljavitve varnostnega pooblastila (če imetnik varnostnega pooblastila ne izpolnjuje več zahtevanih pogojev za pooblastilo).

**14. člen**

Ker utegne izdajanje spričeval vlakovnemu osebju povzročiti težave za nove udeležence, zakon z naložitvijo obveznosti upravljavcu in prevoznikom v skladu z 13. členom Direktive 2016/798/EU zagotavlja, da so sredstva za usposabljanje in izdajanje spričeval strojevodjem in spremljevalnemu osebju, ki so potrebna za izpolnjevanje nacionalnih predpisov, dostopna prevoznikom, ki nameravajo opravljati svoje dejavnosti v omrežju v Republiki Sloveniji.

Zakon tako določa, da morajo prevozniki in upravljavec zagotoviti enakopraven in nediskriminatoren dostop do sredstev za usposabljanje strojevodij in spremljevalnega osebja subjektov, ki so vložili vlogo za enotno varnostno spričevalo ali varnostno pooblastilo. Ponujene storitve glede dostopa do sredstev za usposabljanje morajo vključevati usposabljanje v zvezi s poznavanjem prog, operativnimi pravili in postopki, sistemom signalizacije in sistemom upravljanja – nadzora in vodenja prometa ter intervencijskih postopkov v primeru resnih nesreč, nesreč in incidentov, ki se izvajajo na teh progah. Če so sredstva za usposabljanje dostopna samo v okviru storitev, ki jih izvaja samo en prevoznik ali upravljavec, so sredstva in storitve dostopne tudi drugim prevoznikom po primerni in nediskriminatorni ceni, ki je stroškovna in lahko vključuje profitno maržo.

Zakon v četrtem odstavku nalaga varnostnemu organu, da zagotovi, da so pri usposabljanju izpolnjene zahteve, ki jih določa ta zakon, TSI in priglašeni nacionalni predpisi, ki urejajo usposabljanje strojevodij in spremljevalnega osebja.

**15. člen**

Ta člen ureja subjekt, zadolžen za vzdrževanje tirnih vozil, ki je zadolžen za vzdrževanje tirnega vozila in je kot tak registriran v registru tirnih vozil. Je eden od aktivnih udeležencev v železniškem prometu, ki ima pomembno vlogo pri zagotavljanju varnosti železniškega prometa.

Ta člen ureja tudi certifikacijski organ, ki je varnostni organ ali drugi organ, akreditiran za to področje. Za vsako tirno vozilo certifikacijski organ pred uporabo v omrežju določi subjekt, ki je zadolžen za njegovo vzdrževanje in ki se ga vpiše v register tirnih vozil. Subjekt, zadolžen za vzdrževanje, z ustreznim sistemom vzdrževanja zagotovi, da tirna vozila, za vzdrževanje katerih je zadolžen, varno obratujejo. Subjekt, zadolžen za vzdrževanje samostojno izvaja funkcijo upravljanja, vendar lahko določene funkcije vzdrževanja dodeli v zunanje izvajanje drugim pogodbenikom.

Subjekt, zadolžen za vzdrževanje tovornih vagonov, mora pridobiti spričevalo subjekta, zadolženega za vzdrževanje, ki ga izda certifikacijski organ. Zahteve in merila za ocenjevanje organizacij, ki predložijo vlogo za pridobitev spričevala subjekta, zadolženega za vzdrževanje tovornih vagonov, ali za spričevalo v okviru funkcij vzdrževanja tovornih vagonov, ki jih subjekt, zadolžen za vzdrževanje, dodeli v zunanje izvajanje, so opredeljene v Prilogi III Uredbe Komisije (EU) št. 445/2011 o sistemu podeljevanja spričevala subjekta, zadolženega za vzdrževanje, za tovorne vagone in v aktu Evropske unije, ki ureja sistem podeljevanja spričevala subjekta, zadolženega za vzdrževanje tovornih vagonov.

Subjekt, zadolžen za vzdrževanje za ostala tirna vozila, je lahko prevoznik ali upravljavec in mora izpolnjevati zahteve in merila, ki jih s podzakonskim aktom predpiše minister. Izpolnjevanje teh pogojev se preveri pri podeljevanju varnostnega spričevala oziroma varnostnega pooblastila.

Zakon določa tudi pristojnost varnostnega organa, da nadzoruje izpolnjevanje pogojev po podelitvi spričevala o funkciji izvajanja vzdrževanja, za kar vsaj enkrat letno izvede nadzor. Nadzor za spričevala, ki se tičejo tovornih vagonov se izvaja v skladu z določili Uredbe Komisije (EU) št. 445/2011, ki se uporablja neposredno.

Če se ugotovi, da subjekt, zadolžen za vzdrževanje, ne izpolnjuje zahtev, na podlagi katerih je bilo izdano spričevalo subjekta, zadolženega za vzdrževanje, se s subjektom, zadolženim za vzdrževanje, dogovori o načrtu za izboljšanje ali omeji področje uporabe spričevala ali začasno odvzame spričevalo, odvisno od stopnje neizpolnjevanja. V primeru dolgotrajnega neizpolnjevanja zahtev v zvezi s spričevalom ali morebitnega načrta za izboljšanje, certifikacijski organ omeji področje uporabe spričevala subjekta, zadolženega za vzdrževanje, ali razveljavi spričevalo subjekta, zadolženega za vzdrževanje.

**16. člen**

Nacionalni varnostni organi so v skladu s pravom EU ključni organi na področju zagotavljanja varnosti v železniškem prometu, kar se izraža v njihovih pristojnostih, zahtevi po neodvisnosti od drugih glavnih udeležencev v železniškem prometu ter v zahtevah po ustreznih kadrovskih in materialnih zmogljivostih.

V Republiki Sloveniji na podlagi 21. člena ZZelP naloge varnostnega organa opravlja Javna agencija za železniški promet, ki je organizacijsko, pravno in pri odločanju neodvisna od katerega koli prevoznika, upravljavca, ali naročnika in vsakega subjekta, ki odloča o izvajanju javne gospodarske službe.

Kot je bilo že navedeno v obrazložitvi k 1. členu, je iz praktičnih razlogov lažje uporabe zakona in jasnejšega ter celovitejšega prenosa Direktive 2016/798/EU, določba 24. člena ZZelP o nalogah varnostnega organa, prenesena v ta predlog zakona, pri čemer pa so naloge delno spremenjene zaradi prenosa 16. člena Direktive 2016/798/EU in prilagojene novi ureditvi enotnega varnostnega spričevala in izdaji dovoljenj za obratovanje posameznih podsistemov ter dovoljenj za dajanje vozil na trg v Direktivah 2016/798/EU in 2016/797/EU. Varnostni organ opravljanja nalog ne sme prenesti na upravljavca, prevoznika ali naročnika.

Varnostni organ opravlja naslednje naloge:

* izdaja dovoljenj za začetek obratovanja podsistemov infrastruktura, energija in vodenje-upravljanje in signalizacija ob progi;
* izdaja dovoljenj za dajanje vozil na trg in podpora ERA pri izdaji dovoljenj za dajanje vozil na trg ter dovoljenj za tip vozila;
* nadzor nad skladnostjo komponent interoperabilnosti z bistvenimi zahtevami;
* dodeljevanje številk tirnim vozilom;
* izdaja varnostnih pooblastil in enotnih varnostnih spričeval in podpora ERA pri izdajanju enotnih varnostnih spričeval;
* spremljanje, pospeševanje in razvijanje varnostno regulativnega okvira in sistema nacionalnih predpisov, vključno s pripravo predlogov nacionalnih predpisov;
* nadzor nad prevozniki, upravljavcem in drugimi subjekti, ki opravljajo naloge upravljavca;
* izdaja dovoljenj za strojevodjo;
* izdaja spričeval, izdanih subjektom, zadolženim za vzdrževanje;
* izdelava letnih poročil o svojem delu za ERA.

Vse naloge so natančneje opredeljene v drugih določbah zakona.

Predlog zakona določa tudi način opravljanja nalog varnostnega organa ter obveznosti drugih subjektov v zvezi z opravljanjem teh nalog. Varnostni organ opravlja svoje naloge na nediskriminatoren in pregleden način in mora vsem udeleženim stranem omogočiti, da dajo svojo izjavo in pojasnijo svoja stališča. Med razvojem varnostnega regulativnega okvira se varnostni organ posvetuje z vsemi aktivnimi udeleženci, zainteresiranimi stranmi, vključno z upravljavcem, drugimi subjekti, ki opravljajo naloge upravljavca, prevozniki, proizvajalci, vzdrževalci, uporabniki in predstavniki delavcev.

Varnostni organ sprejme vse svoje odločitve v štirih mesecih po predložitvi vseh zahtevanih informacij, razen izdaje dovoljenj za strojevodje, ki jih mora izdati v enem mesecu od prejema popolne vloge. Varnostni organ sodeluje z varnostnimi organi drugih držav članic Evropske unije zaradi uskladitve svojih meril odločanja z merili v Evropski uniji in z ERA.

Pri opravljanju svojih nalog lahko varnostni organ zahteva tehnično pomoč upravljavca, drugih subjektov, ki opravljajo naloge upravljavca,prevoznika ali drugih organov. Upravljavec, drug subjekt, ki opravlja naloge upravljavca, prevoznik ali aktivni udeleženec mora varnostnemu organu omogočiti in zagotoviti nemoteno opravljanje nadzora v skladu s tem zakonom, mu dovoliti vstop v poslovne prostore ter mu dati na razpolago vse zahtevane podatke, listine in druge dokumente, ki se nanašajo na predmet nadzora.

**17. člen**

Ta člen ureja obveznost varnostnega organa, da izdela vsako leto letno poročilo o dejavnostih v prejšnjem letu in ga pošlje ERA najpozneje do 30. septembra. Člen določa tudi obvezno vsebino letnega poročila.

**18. člen**

Člen ureja nadzor varnostnega organa nad prevozniki, upravljavcem in drugimi subjekti, ki opravljajo naloge upravljavca.

Nadzor varnostnega organa nad prevozniki, upravljavcem in drugimi subjekti, ki opravljajo naloge upravljavca obsega:

1. Nadzor sistemov varnega upravljanja. Varnostni organ nadzira neprekinjeno izvajanje sistemov varnega upravljanja prevoznikov, upravljavca in drugih subjektov, ki opravljajo naloge upravljavca,. V primeru neizvajanja sistemov varnega upravljanja se jih lahko opozori.
2. Nadzor nad izpolnjevanjem pogojev za enotno varnostno spričevalo. Ker je pristojnost izdaje enotnega varnostnega spričevala deljena med ERA in varnostnim organom, zakon v skladu z 17. členom Direktive 2016/798/EU določa pristojnosti posameznih organov in postopke, vključno s postopki za reševanje sporov, ki jih morajo upoštevati.

Pri tem se pooblastila in postopki razlikujejo v primerih, ko je enotno varnostno spričevalo izdala ERA ali varnostni organ. Tako lahko, v kolikor je izdal enotno varnostno spričevalo varnostni organ, le tega sam omeji ali razveljavi, pri čemer svojo odločitev obrazloži in o njej obvesti ERA. Zoper odločitev varnostnega organa o omejitvi ali razveljavitvi enotnega varnostnega spričevala je dovoljena pritožba na ministrstvo. Podobno velja za primere, če varnostni organ med nadzorom ugotovi resno varnostno tveganje, saj lahko uporabi začasne varnostne ukrepe, med drugim lahko tudi takoj omeji ali začasno prekine izvajanje dejavnosti.

Zakon predpisuje tudi sodelovanje varnostnega organa z ERA pri izvajanju nadzora – izmenjava informacij, skupni načrti nadzora (smernice za sodelovanje bo določila ERA), upoštevanje ugotovitev pri izdaji enotnih varnostnih spričeval pri nadzorih in upoštevanje nadzorov pri njihovem podaljševanju.

1. Nadzor nad izpolnjevanjem pogojev za varnostno pooblastilo upravljavca in subjekta, ki opravlja naloge upravljavca,. Varnostni organ nadzira strukturne podsisteme infrastruktura, energija in vodenje-upravljanje in signalizacija ob progi ter zagotavlja njihovo usklajenost z bistvenimi zahtevami. Če varnostni organ ugotovi, da imetnik varnostnega pooblastila ne izpolnjuje več zahtevanih pogojev za varnostno pooblastilo, ki ga je izdal, prekliče veljavnost pooblastila, pri čemer mora utemeljiti razloge za svojo odločitev. Zakon predpisuje tudi upoštevanje ugotovitev pri izdaji varnostnih pooblastil pri nadzorih in upoštevanje nadzorov pri njihovem podaljševanju.

**19. člen**

Nacionalni preiskovalni organi imajo osrednjo vlogo v preiskovalnem postopku v primeru nesreč in incidentov, kar se izraža v njihovih pristojnostih, zahtevi po neodvisnosti od drugih glavnih udeležencev v železniškem prometu ter v zahtevah po ustreznih kadrovskih in finančnih zmogljivostih. V primerjavi z ureditvijo preiskovalnega organa v veljavni zakonodaji, ki temelji na ureditvi iz Direktive 2004/49/EU, gre v tem predlogu zakona le za manjše spremembe, ki so večinoma povezane z upoštevanjem nove ureditve enotnega varnostnega spričevala in izdaje dovoljenj za obratovanje posameznih podsistemov (na primer možnost zahtevati določene informacije od ERA in sodelovanje s preiskovalnimi organi drugih držav).

V Republiki Sloveniji na podlagi 27. člena ZZelP naloge preiskovalnega organa opravlja Služba za preiskovanje železniških nesreč in incidentov v Ministrstvu za infrastrukturo, ki je samostojna organizacijska enota v ministrstvu in je organizacijsko in pravno neodvisna od upravljavca, prevoznikov, organov za določanje uporabnine, organov za dodeljevanje infrastrukturnih zmogljivosti, organov za ocenjevanje skladnosti in od drugih subjektov, katerih interesi bi lahko bili v navzkrižju z nalogami, ki so zaupane preiskovalnemu organu. Je tudi neodvisna od varnostnega organa, Agencije Evropske unije za železnice in regulatornega organa. Sredstva za izvajanje nalog preiskovalnega organ se zagotovijo v proračunu.

**20. člen**

Kot je bilo že navedeno v obrazložitvi k 1. členu, je iz praktičnih razlogov lažje uporabe zakona in jasnejšega ter celovitejšega prenosa Direktive 2016/798/EU, določba 26. člena ZZelP o nalogah preiskovalnega organa, prenesena v ta predlog zakona.

Preiskovalni organ mora obvezno neodvisno preiskati vsako resno nesrečo. Resna nesreča pomeni katerokoli trčenje ali iztirjenje vlakov, katerega posledice so smrt ene ali več oseb ali resne poškodbe petih ali več oseb ali velika škoda na tirnih vozilih, infrastrukturi ali v okolju, in vsaka druga nesreča z enakimi posledicami, ki ima očitni vpliv na ureditev varnosti na železnici ali na upravljanje varnosti; »velika škoda« pomeni škodo, ki jo lahko preiskovalni organ oceni takoj in ki znaša vsaj dva milijona eurov.

Preiskovalni organ lahko poleg resnih nesreč preiskuje tudi nesreče in incidente. Nesreča pomeni nenamerni nepričakovani dogodek ali posebni niz takih dogodkov, ki imajo škodljive posledice (nesreče se razvrščajo v kategorije: trčenja, iztirjenja, nesreče na nivojskih prehodih, nesreče, ki jih povzročijo vozna sredstva med gibanjem in v katerih so udeležene osebe, požari in drugi podobni dogodki), incident pa je katerikoli dogodek, razen resne nesreče in nesreče, ki vpliva ali bi lahko vplival na varnost železniškega prometa. Skupen naziv za resne nesreče, nesreče in incidente je izredni dogodki.

Preiskovalni organ lahko preiskuje tiste nesreče in incidente, ki bi v podobnih okoliščinah lahko bile resne nesreče, s ciljem izboljšanja varnosti v železniškem prometu in preprečevanja nesreč. Preiskuje lahko tudi tehnične napake strukturnih podsistemov ali komponent interoperabilnosti železniškega sistema. Pri odločitvi za preiskavo nesreč in incidentov mora upoštevati kriterije, določene v prvem odstavku predloga zakona, zlasti resnost nesreče ali incidenta in ali je nesreča ali incident del niza nesreč ali incidentov, ki zadevajo celotni sistem.

**21. člen**

Ta člen ureja postopek preiskave preiskovalnega organa.

Preiskava preiskovalnega organa se opravi neodvisno od sodne preiskave in ne sme vzpostavljati domneve o krivdi oziroma odgovornosti za nesrečo, resno nesrečo ali incident.

Vsako preiskavo vodi glavni preiskovalec, ki je pri opravljanju svojih nalog neodvisen in izpolnjuje pogoje, določene v zakonu, od katerih sta pomembna zlasti pogoja glede minimalne izobrazbe in minimalnih delovnih izkušenj s področja železniškega prometa.

Predlog zakona določa pravice preiskovalnega organa, ki jih ima zaradi zagotovitve učinkovite izvedbe preiskave. Izredno pomembna je obveznost organov za sodno preiskavo, prevoznikov, upravljavca, subjekta, ki opravlja naloge upravljavca, drugih vpletenih oseb in varnostnega organa, da morajo preiskovalnemu organu omogočiti učinkovito, hitro in neodvisno opravljanje njegovih nalog. S to splošno obveznostjo so povezane tudi pravice preiskovalnega organa v preiskavi.

Pravice so določene v skladu s prvim in drugim odstavkom 21. člena Direktive 2016/798/EU. Med pravicami preiskovalnega organa so pravica do takojšnjega dostopa do kraja nesreče ali incidenta in do vpletenih tirnih vozil, infrastrukturnih objektov ter tudi do objektov in naprav za upravljanje prometa in signalizacijo; pravica do takojšnega popisa dokazov in nadzorovane odstranitve razbitin, infrastrukturnih objektov in naprav ali njihovih sestavnih delov za pregled ali analizo; pravica do dostopa in uporabe posnetkov naprav za snemanje verbalnih sporočil na vlaku in evidentiranje delovanja sistema signalizacije, vodenja prometa in upravljanja prometa; pravica do dostopa do rezultatov preiskav teles žrtev in preiskav vlakovnega in drugega železniškega osebja, vpletenega v vsako nesrečo ali incident; pridobivanja izjav vpletenih železniških delavcev in drugih prič ter pravica dostopa do vseh ustreznih informacij ali evidenc upravljavca, subjekta, ki opravlja naloge upravljavca, vpletenih prevoznikov, subjektov zadolženih za vzdrževanje in varnostnega organa.

Zakon ureja tudi način izvajanja preiskave, ki jo mora preiskovalni organ na kraju nesreče ali incidenta končati v najkrajšem možnem času, tako da lahko upravljavec čim prej popravi poškodovano infrastrukturo in vzpostavi železniški promet. Preiskovalni organ zagotovi vsa sredstva za delo, ki so potrebna za opravljanje preiskave, vključno z operativnim in tehničnim strokovnim znanjem in izkušnjami. V primeru, da preiskovalni organ sam ne razpolaga z zadostnimi sredstvi za delo, jih lahko najame na trgu.

Preiskovalni organ mora vsem udeleženim stranem dati možnost, da podajo o dogodku izjavo in jim omogočiti souporabo rezultatov preiskave. Preiskovalni organ bo tako lahko prejel vse dodatne ustrezne informacije in bo seznanjen z različnimi mnenji o svojem delu, da bo lahko najustrezneje zaključil svojo preiskavo. Takšna posvetovanja v nobenem primeru ne bodo smela voditi v pripisovanje krivde ali odgovornosti, temveč gre za zbiranje dokazov in ugotavljanje, kako izboljšati varnost v prihodnje. Preiskovalni organ informira žrtve in njihove sorodnike o poteku preiskave v razumnih okvirjih. Natančnejše določbe o načinu preiskave nesreč in incidentov druga vprašanja povezana s preiskavo predpiše minister.

**22. člen**

Ta člen ureja preiskavo preiskovalnega organa z mednarodnim elementom. Gre za primere, ko ni mogoče ugotoviti, v kateri državi članici Evropske unije se je nesreča ali incident zgodil, ali če se je zgodil na mejnih objektih med državama članicama ali v njihovi bližini. V tem primeru je potreben dogovor preiskovalnega organa s preiskovalnimi organi sosednjih držav, kateri izmed njih bo opravil preiskavo z ureditvijo načina sodelovanja in souporabe rezultatov, ali dogovor o skupni preiskavi.

Predlog zakona v drugem in tretjem odstavku določa primere, ko mora preiskovalni organ obvezno povabiti k sodelovanju v preiskavi preiskovalne organe drugih držav članic Evropske unije in način sodelovanja v teh primerih.

**23. člen**

Ta člen ureja poročila in priporočila preiskovalnega organa. Vsaka preiskava se opravlja s ciljem izboljšanja varnosti v železniškem prometu in preprečevanja nesreč, zato se zaključi s sprejemom poročila, ki po potrebi vključuje tudi varnostna priporočila o potrebnih ukrepih za izboljšanje varnosti.

Oblika poročila bo določena z izvedbenim aktom Evropske komisije iz drugega odstavka 24. člena Direktive 2016/798/EU, do njegovega sprejema pa se uporablja Priloga V Direktive 2004/49/ES.

Preiskovalni organ pošlje priporočila varnostnemu organu in, kadar je to potrebno zaradi narave priporočila, ERA, drugim organom javne uprave (na primer. pristojnemu ministrstvu) ali organom iz drugih držav članic, ki so pristojni za sprejem ukrepov, da se varnostna priporočila uresničijo. Varnostni organ in drugi organi javne uprave redno obveščajo preiskovalni organ o ukrepih, ki so jih sprejeli ali načrtovali na podlagi danih priporočil.

Zakon v drugem odstavku v skladu s 24. členom Direktive 2016/798/EU določa obveznost preiskovalnega organa, da vsako leto do 30. septembra objavi letno poročilo o preiskavah, opravljenih v preteklem letu, varnostnih priporočilih, ki so bila izdana, in ukrepih, sprejetih v skladu s predhodno izdanimi priporočili.

**24. člen**

Člen določa obveznost preiskovalnega organa, da posreduje ERA informacije o začetku preiskave, končno poročilo o preiskavi dogodka ter letno poročilo o preiskavah, opravljenih v preteklem letu, varnostnih priporočilih, ki so bila izdana, in ukrepih, sprejetih v skladu s predhodno izdanimi priporočili.

**25. člen**

Progovni pas, kot je opredeljen v prvem odstavku tega člena, je sestavni železniške proge. Zaradi zagotavljanja varnosti v progovnem pasu velja načelna prepoved graditve objektov in opravljanja vseh del, razen del in gradnje objektov, napeljave in naprave železniške infrastrukture, ki so potrebni za delovanje železniškega sistema. Izjeme so dopustne le na podlagi soglasja upravljavca in po predhodni pridobitvi projektnih pogojev, pri čemer pa gre tudi pri izjemah za namensko grajene objekte ali naprave, ki so bodisi povezane z opravljanjem železniškega prometa, bodisi v javnem interesu. Upravljavec mora v okviru nalog, ki mu jih nalaga ta zakon in ZZelP nadzorovati progovni pas in obvestiti pristojni inšpekcijski organ v primeru kršitve prepovedi gradnje in opravljanja del v skladu s tem členom. Predlog zakona na novo ureja vzdrževanje in obnavljanje obstoječih objektov v progovnem pasu, ki ne izpolnjujejo pogojev po tem člen. Ti objekti se smejo vzdrževati ali obnavljati samo v obsegu in na način, da se gabariti objektov ne povečajo, lastnik objekta pa mora pred pričetkom del pridobiti soglasje upravljavca. V primeru prodaje takšnega objekta zakon določa predkupno pravico Republike Slovenije.

**26. člen**

Za zagotavljanje varnosti železniškega prometa ima poseben pomen poleg progovnega pasu, ki je urejen v prejšnjem členu, tudi varovalni progovni pas, to je 100 m širok zemljiški pas, ki poteka od meje progovnega pasu na obeh straneh proge. Tudi v varovalnem progovnem pasu veljajo posebne omejitve glede opravljanja del ali graditve, ki pa so seveda zaradi večje oddaljenosti varovalnega progovnega pasu od proge milejše kot pri progovnem pasu. Tako predlog zakona v drugem odstavku določa, da se smejo v varovalnem progovnem pasu graditi objekti in postavljati napeljave in naprave ali saditi drevje le na podlagi predhodnega soglasja upravljavca, ki v soglasju določi tudi posebne pogoje, ki se morajo upoštevati pri izvajanju del, zlasti pa oddaljenost objektov in naprav od proge, v tretjem odstavku pa določa dela, naprave in objekte, ki se jih v varovalnem progovnem pasu ne sme opravljati oziroma postavljati.

Predlog zakona v četrtem odstavku ureja izjemo od splošnih pravil določenih v drugem in tretjem odstavku glede dopustnosti gradnje objektov ali postavljanja naprav od predpisane oddaljenosti od proge. Odstopanje od predpisanih pogojev mora biti posebej utemeljeno z razlogi, določenimi v podzakonskem predpisu in zanj pridobljeno soglasje upravljavca.

Upravljavec mora v okviru nalog, ki mu jih nalaga ta zakon in ZZelP, nadzorovati varovalni progovni pas in obvestiti inšpekcijski organ v primeru kršitve tega člena.

Predlog zakona določa tudi obveznost lastnika zemljišča v varovalnem progovnem pasu in upravljavca v progovnem pasu, da ravna v skladu s predpisi o varstvu pred požarom ter varstvu pred naravnimi in drugimi nesrečami.

**27. člen**

Ta člen določa dolžnost ukrepanja v varovalnem progovnem pas in sicer:

* upravljavca, da v sistemu varnega upravljanja določi ukrepe za preprečitev in odpravo nevarnosti za varen železniški promet tam, kjer lahko pride do oviranja ali ogrožanja varnega železniškega prometa (kot na primer zaradi usadov, hudournikov, zametov, močnih vetrov, poplav in drugih nesreč; v teh primerih lahko upravljavec, če je to potrebno brez posebnega dovoljenja ali drugega akta postavlja in vzdržuje začasne varovalne naprave in odlaga material in druga sredstva v varovalnem progovnem pasu na zemljišče v lasti pravnih ali fizičnih oseb. Takoj ko prenehajo razlogi za ukrepanje, mora upravljavec z zemljišča odstraniti začasne varovalne naprave, material in druga sredstva, vzpostaviti prejšnje stanje in plačati odškodnino za uporabo zemljišča;
* lastnikov sosednjih zemljišč ob železniški progi, da dopustijo prost odtok vode in odlaganje snega na njihovo zemljišče, če jim s tem ni povzročena škoda in dolžnost dopustiti dostop do železniške proge in objektov zaradi njihovega vzdrževanja in izvedbo ukrepov za zavarovanje prometa ali zmanjšanje škodljivih vplivov na progo, če teh ni mogoče izvesti na zemljišču, ki je del javne železniške infrastrukture, s pravico do povrnitve škode.

**28. člen**

Ta člen določa medsebojno oddaljenost proge in ceste. Ta mora znašati najmanj 8 m, merjeno od osi skrajnega tira do najbližje točke cestišča ceste, pri čemer pa predlog od tega pravila določa dve izjemi:

* objekti in naprave, povezane s prevozom potnikov, nakladanjem ali razkladanjem blaga, cevovodi, energetski in komunikacijski vodi ter druge podobne naprave in objekti v javnem interesu; ta izjema je logična, ker se te naprave lahko gradijo oziroma postavljajo v progovnem pasu;
* na hribovitih in težkih terenih, v soteskah in v drugih podobnih primerih, s soglasjem upravljavca in ob upoštevanju v drugem odstavku določenih pogojev.

**29. člen**

S tem členom so določeni:

* pogoji za vzpostavitev izvennivojskih križanj proge s cesto, ki se razlikujejo v primeru križanja proge z avtocesto, hitro cesto ali glavno cesto I. reda oziroma križanja proge z drugo cesto;
* prepoved nivojskih prehodov med uvoznimi in izvoznimi kretnicami, ki so na glavnih tirih na prometnem mestu in prepoved nezavarovanih nivojskih prehodov na postajališčih med signalnima oznakama, ki pomenita mesto zaustavitve;
* ker pomenijo izvennivojska križanja večjo stopnjo varnosti od nivojskih prehodov, obveznost, da se obstoječa nivojska križanja proge s cesto, ki ne izpolnjujejo zakonskih pogojev za izvennivojsko križanje, izvedejo kot izvennivojska najkasneje ob naslednji nadgradnji železniškega podsistema infrastruktura na delu proge, na katerem je nivojski prehod ali nadgradnji ceste, ki križa železniško progo. Izjemoma to ni potrebno, če izvennivojskega križanja zaradi prostorskih, okoljevarstvenih, tehničnih ali ekonomskih razlogov, varstva kulturne dediščine, posebno težkih terenskih razmer ali drugih posebej utemeljenih razlogov ni mogoče načrtovati, projektirati ali graditi v skladu s zakonom in podzakonskimi predpisi; v tem primeru lahko minister na predlog upravljavca odloči, da se gradnja izvennivojskega križanja opusti;
* obveznost upravljavca in organa za vodenje investicij, da v sodelovanju z upravljavci cest izdela prednostni seznam nivojskih prehodov glede na varnostne in tehnične kriterije in kazalnike;
* da stroški za izvedbo izvennivojskih križanj bremenijo sredstva razvoja železniške in cestne infrastrukture.

Natančnejšo ureditev bo predpisal minister v podzakonskem predpisu.

**30. člen**

Člen ureja pogoje za gradnjo novih nivojskih prehodov, to je prehodov ceste ali poti, ki je dana v uporabo za cestni promet, čez železniško progo v istem nivoju in ne vključuje dostopov na perone in službenih prehodov. Nivojski prehod je hkrati sestavni del ceste in železniške proge, zato mora ustrezati pogojem obeh in zagotavljati varnost tako železniškega kot cestnega prometa, posebej, ker štejejo za problematična mesta železniške proge, ker je na njih prekinjena ali motena elastičnost železniškega tira, na njih zaradi žlebov ni zagotovljena neprekinjenost cestne površine. Železniška proga je zaradi tega izpostavljena ponavljajočim dinamičnim vplivom cestnih vozil in dodatni obremenitvi, ki jo ti povzročajo, kar pospešuje degradacijo in poslabšuje kakovost tira na nivojskih prehodih, še zlasti na cestnih prehodih z intenzivnim prometom težkih tovornih vozil.

Oteženo je tudi odvodnjavanje, zaradi katerega je potrebno vgraditi vzdolžne drenaže (natančneje glej v dr. Bogdan Zgonc: Železniška infrastruktura, Univerza v Ljubljani, Fakulteta za pomorstvo in promet, Portorož 2012, str. 202 in sl.). Vse navedeno zahteva posebno pozornost pri gradnji, vzdrževanju in vodenju prometa na nivojskih prehodih, kar je natančneje predpisano v TSI in nacionalnih predpisih.

Pogoji se nanašajo na minimalno razdaljo novega nivojskega prehoda na progah, ki niso del TEN-T omrežja od obstoječega nivojskega ali izvennivojskega prehoda, ob upoštevanju načrtovanega povprečnega letnega dnevnega prometa vlakov in po cesti ter dovoljene progovne hitrosti. Posebni pogoji veljajo ob istočasni ukinitvi vsaj dveh obstoječih nivojskih prehodov, ko se promet iz ukinjenih prehodov preusmeri na nov nivojski prehod, saj je v tem primeru lahko razdalja manjša od predpisane oziroma, se ob ukinitvi nivojskega prehoda lahko drug prehod obnovi ali nadgradi na obstoječi lokaciji na krajši razdalji od predpisane.

Izpolnjevanje pogojev za vzpostavitev novega nivojskega prehoda in ustreznost zavarovanja preverja posebna komisija, ki jo imenuje minister, pristojen za promet. Zakon določa tudi sestavo komisije in sicer jo sestavljajo predstavniki upravljavca, ministrstva pristojnega za promet, Ministrstva za notranje zadeve, varnostnega organa, upravljavca ceste in lokalne skupnosti, na območju katere bo nivojski prehod. Predstavnik lokalne skupnosti je član komisije, ker je pri graditvi novih nivojskih prehodov potrebno poleg varnostnih elementov upoštevati tudi interese prebivalstva, da se mu zagotovi čim bolj nemoteno življenje. Komisija o izpolnjevanju pogojev sprejme mnenje, ki ga posreduje ministru, pristojnemu za promet, ki na podlagi mnenja komisije izda soglasje za vzpostavitev nivojskega prehoda.

Pri obnovah, nadgradnjah ali gradnjah proge se lahko vzpostavijo začasni nivojski prehodi. Stroške postavitve, obratovanja in ukinitve začasnega nivojskega prehoda ter potrebnih povezovalnih cest krije tisti, na zahtevo katerega je bil prehod postavljen.

Natančnejšo ureditev bo predpisal minister v podzakonskem predpisu.

**31. člen**

Zaradi velikega pomena nivojskih prehodov z vidika zagotavljanja varnosti železniškega prometa, zakon določa temeljna pravila za zagotovitev varnosti na nivojskih prehodih, ki bodo natančneje razdelana v podzakonskem predpisu.

Določbe se nanašajo na:

* prehod vozil in oseb na označenih nivojskih prehodih,
* prednost vlakov na nivojskih prehodih pred vsemi udeleženci v cestnem prometu,
* zavarovanje nivojskih prehodov,
* obveznost upravljavca javne železniške infrastrukture, da vzdržuje preglednostni prostor v progovnem pasu na nivojskem prehodu, ki ni zavarovan, upravljavec ceste ali poti pa izven njega,
* prepoved gradnje objektov, sajenja drevja, visokega rastlinja ali česa drugega, kar preprečuje ali zmanjšuje preglednost ali odvrača pozornost voznikov cestnih vozil v bližini nivojskega prehoda ob progi,
* prepoved postavljanja spremenljive prometnoinformativne signalizacije oziroma druge signalizacije, ki ni skladna s pravilnikom, ki ureja prometno signalizacijo in prometno opremo na cestah pred nivojskimi prehodi,
* obveznost postavitve in vzdrževanja zaščitnih višinskih profilov,
* obveznost ureditve obstoječih nivojskih prehodov ob vsaki nadgradnji, na podlagi prednostnega seznama, ki ga pripravita upravljavec in organ za vodenje investicij v sodelovanju z upravljavcem ceste, na podlagi predloga rešitve posebne komisije, imenovane v skladu s prejšnjim členom in soglasja ministra in
* pogoje, pod katerimi sme minister določiti drugačne pogoje za nivojski prehod ali prepovedati uporabo obstoječega nivojskega prehoda.

**32. člen**

S tem členom se ureja razmejitev stroškov pri gradnji, nadgradnji, obnovi in vzdrževanju nivojskih prehodov. Predlog zakona, ki je v primerjavi z veljavnim zakonom skoraj nespremenjen, natančno določa kdo nosi stroške v posameznih primerih in jih glede na značilnosti in naravo posameznih primerov nalaga investitorju, upravljavcu ceste ali upravljavcu oziroma določa, da se stroški krijejo iz sredstev, namenjenih za gradnjo, nadgradnjo ali obnovo javne železniške infrastrukture in sicer glede na to, ali je postavljeni objekt del javne železniške infrastrukture ali del cestne infrastrukture.

Predlog zakona v enajstem odstavku tudi določa, da mora cesto ali drugo javno infrastrukturo, ki se gradi v okviru projekta gradnje, nadgradnje, obnove ali odstranitve javne železniške infrastrukture po njeni končani izgradnji prevzeti v upravljanje in vzdrževanje upravljavec ceste ali druge javne infrastrukture. Če je ne prevzame v upravljanje oziroma vzdrževanje, mora investitorju javne železniške infrastrukture povrniti vsa vložena finančna sredstva in vso s tem nastalo škodo.

**33. člen**

Ta člen ureja izredne prevoze čez nivojske prehode in označitev svetle višine podvoza z zaščitnimi višinskimi profili in s prometnimi znaki.

Izredni prevoz je prevoz vozil, ki prazna ali naložena presegajo nakladalni profil, predpisane kode proge, osno ali dolžinsko obremenitev proge ali mejno nakladalno maso, zaradi česar predlog zakona določa, da mora za izredne prevoze čez nivojske prehode izvajalec izrednega prevoza pridobiti soglasje upravljavca.

**34. člen**

Namen tega in naslednjih členov v podpoglavju 6. Zemljišča je olajšati izvedbo postopkov gradnje javne železniške infrastrukture, ki je v skladu s 26. členom predloga tega zakona v javnem interesu in v javno korist.

Pri pridobivanju zemljišč in drugih nepremičnin za gradnjo javne železniške infrastrukture se je izkazalo, da je veljavna ureditev izredno toga in zahteva dolgotrajne postopke. S predlaganimi določbami se zagotavlja pravna podlaga, s katero bo omogočeno pridobivanje potrebnih nepremičnin v krajšem času, vendar na način, ki vzpostavlja primerno ravnotežje med uveljavljanjem javnega interesa in zasebnih interesov. Pri tem je zlasti pomembno, da se za gradnjo in rekonstrukcijo javne železniške infrastrukture načrtuje pridobivanje sredstev Evropske unije.

Navedeni členi v primerjavi z veljavnim zakonom praktično niso spremenjeni.

Ta člen tako ureja možnost ustanovitve stvarne služnosti na podlagi pravnega posla, ki se sklene med sosedom in investitorjem železniške proge, če je izvedba gradbenih ukrepov, ki so potrebni zaradi predpisanega varovanja okolja, cenejša na sosednjem zemljišču ali objektu, kot izvedba teh ukrepov na zemljišču železniške infrastrukture. Določba je pomembna v povezavi z naslednjim členom, ki ureja delno ali popolno omejitev lastninske pravice na zemljišču.

**35. člen**

Zakon v tem členu daje pravno podlago za delno ali popolno razlastitev zemljišč, ki so potrebna za gradnjo ali nadgradnjo železniške proge, v primeru, če med lastnikom zemljišča in investitorjem ne pride do sklenitve pogodbe, s čemer bo omogočeno pridobivanje potrebnih nepremičnin v krajšem času, vendar na način, ki vzpostavlja primerno ravnotežje med uveljavljanjem javnega interesa in zasebnih interesov. V tem primeru se, če za ta dela ni potrebna priprava prostorskega akta, javna korist za razlastitev oziroma obremenitev lastninske pravice ugotovi s sklepom vlade. Zakon v tretjem odstavku natančno določa dokumente, ki so podlaga za sprejem takšnega sklepa vlade.

**36. člen**

Člen določa posebna pravila postopka pri urejanju meje in parcelacije za potrebe gradnje ali nadgradnje javne železniške infrastrukture. Ta se izvede na podlagi katastrskega elaborata. Predlog zakona tudi določa, da nenavzočnost predpisano vabljenih lastnikov oziroma uporabnikov v postopku ureditve mej in parcelacije ali njihovo nestrinjanje s postavitvijo mejnikov, ne zadrži postopka za evidentiranje mej oziroma izvedbo sprememb glede novo nastalih mej v zemljiškem katastru in ustreznih zaznamb v zemljiški knjigi. Tudi namen te določbe je pospešitev postopkov gradnje ali nadgradnje javne železniške infrastrukture.

**37. člen**

Ta člen določa obveznosti Sklada kmetijskih zemljišč in gozdov Republike Slovenije v primeru gradnje ali nadgradnje javne železniške infrastrukture, in sicer obveznost sodelovanja pri iskanju ustreznega nadomestnega kmetijskega zemljišča oziroma gozda za kmete ter obveznost njihovega neodplačnega prenosa v upravljanje upravljavcu javne železniške infrastrukture. Določa tudi, da za izvedbo pravnega posla s kmetijskim zemljiščem za potrebe gradnje ali nadgradnje javne železniške infrastrukture ni potrebna posebna odobritev lokalne skupnosti, v kateri leži to zemljišče.

**38. člen**

Ta člen je uvodni člen poglavja o interoperabilnosti železniškega sistema in vsebuje pomen pojma interoperabilnosti in področje uporabe.

Ena od glavnih težav, s katerimi se ukvarjajo evropske železnice, je njihova tehnična in tehnološka raznolikost, do katere je prišlo pri razvoju železnic z uvedbo različnih sistemov elektrifikacije in predvsem z uvedbo različnih sistemov signalnovarnostnih naprav in vodenja prometa vlakov. Pri slednjih gre za nezdružljivost signalnovarnostnih naprav na vlakih s progovnimi signalnovarnostnimi napravami različnih držav, preko katerih vlaki vozijo v čezmejnem železniškem prometu. Poseben problem predstavlja neusklajenost tehničnih in tehnoloških postopkov, varnostnih standardov in nacionalnih predpisov. Tako stanje je resna ovira optimalnemu prevozu blaga in potnikov po železnici zaradi manjše konkurenčnosti železniškega prometa v primerjavi z ostalimi vrstami prometa.

Za postopno odpravljanje problema tehnične raznolikosti je Evropska unija sprejela Direktive o interoperabilnosti. Najnovejša direktiva, ki se prenaša s tem predlogom zakona, je Direktiva 2016/797/EU. Namen prizadevanj za doseganje interoperabilnosti v železniškem sistemu Evropske unije je tako postopna vzpostavitev optimalne ravni tehnične harmonizacije, izboljšanje in razvoj mednarodnih železniških prevoznih storitev znotraj Evropske unije in s tretjimi državami ter prispevati k postopnemu oblikovanju notranjega trga opreme in storitev za gradnjo, obnovo, nadgradnjo in obratovanje železniškega sistema.

Interoperabilnost torej pomeni sposobnost železniškega sistema, da zagotovi varen in neprekinjen promet vlakov ob zahtevani stopnji izkoriščenosti zmogljivosti prog. To sposobnost zagotavlja združljivost posameznih podsistemov in temelji na celotnem sklopu pravnih, tehničnih in operativnih pogojev, ki morajo biti izpolnjeni za zadostitev bistvenim zahtevam.

Interoperabilnost je zagotovljena le, če železniški sistem, njegovi podsistemi, vmesniki in komponente interoperabilnosti v celoti izpolnjujejo bistvene zahteve. Bistvene zahteve se delijo na splošne in posebne. Splošne bistvene zahteve, ki jih mora izpolnjevati železniški sistem kot celota, so varnost, zanesljivost in razpoložljivost, varovanje zdravja, varstvo okolja in tehnična združljivost. Posebne bistvene zahteve se nanašajo na posamezen železniški podsistem in so določene v posamičnih TSI, ki obsegajo pogoje za zagotovitev interoperabilnosti za projektiranje, gradnjo, nadgradnjo, obnovo, vključitev v obratovanje, obratovanje in vzdrževanje posameznega dela železniškega sistema, pa tudi strokovne, zdravstvene in varnostne zahteve za osebje, ki opravlja varnostno kritične naloge, ki skrbi za obratovanje in vzdrževanje železniškega sistema.

Poglavje se uporablja za celoten železniški sistem, kot je opredeljen v 3. členu predloga zakona, z izjemami, ki so določene v četrtem odstavku tega člena, ki se nanašajo tako na infrastrukturo, kot na tirna vozila. Navedene izjeme so določene v skladu s 1. členom Direktive 2016/797/EU, zanje pa bodo veljale deloma določbe VI. poglavja zakona ali posebni predpisi, ki jih bo potrebno sprejeti v primeru njihove gradnje in začetka obratovanja (podzemne železnice, tramvaji in tirna vozila ter infrastruktura lahke železnice). Gre večinoma za lokalno omejene sisteme, za katere ne veljajo zahteve za pridobitev licence, varnostnega spričevala in varnostnega pooblastila, ker zanje veljajo posebna lokalna tehnična pravila, zaradi česar direktiva zanje tudi omogoča izključitev uporabe, in zaradi česar tudi ni potrebno, da bi bili tovrstni lokalni sistemi interoperabilni.

**39. člen**

Kot je že bilo pojasnjeno v obrazložitvi prejšnjega člena, je interoperabilnost zagotovljena le, če železniški sistem, njegovi podsistemi, vmesniki in komponente interoperabilnosti v celoti izpolnjujejo bistvene zahteve. Bistvene zahteve se delijo na splošne in posebne. Splošne bistvene zahteve, ki jih mora izpolnjevati železniški sistem kot celota so varnost, zanesljivost in razpoložljivost, varovanje zdravja, varstvo okolja, tehnična združljivost in dostopnost. Posebne bistvene zahteve se nanašajo na posamezen železniški podsistem in so določene v posamičnih TSI v skladu s prilogo III Direktive 2016/797/EU. Skladno z navedenim je s tem členom dana pravna podlaga ministru, da v podzakonskem predpisu predpiše bistvene zahteve, pri čemer bo pri pripravi predpisa potrebno upoštevati že navedeno prilogo III Direktive 2016/797/EU.

**40. člen**

Ta člen ureja TSI, ki pomenijo specifikacije, ki urejajo podsistem ali del podsistema z namenom izpolnjevanja bistvenih zahtev in zagotavljanja interoperabilnosti železniškega sistema.

TSI pripravlja ERA, sprejema pa jih Evropska komisija po postopku, kot je opredeljen v 5. členu Direktive 2016/797/EU. Vsaka TSI obsega naslednjo vsebino:

* predvideno področje uporabe (del omrežja ali vozil; podsistem ali del podsistema);
* bistvene zahteve za vsak zadevni podsistem in njegove vmesnike v povezavi z drugimi podsistemi;
* funkcionalne in tehnične specifikacije, ki jih morajo izpolnjevati podsistem in njegovi vmesniki v povezavi z drugimi podsistemi;
* komponente interoperabilnosti in vmesniki, potrebni za doseganje interoperabilnosti;
* postopke za ocenjevanje skladnosti komponent interoperabilnosti ali njihove primernosti za uporabo ali ES - verifikacije za podsisteme na drugi strani;
* strategijo za uporabo TSI. Zlasti se določijo faze, ki jih je treba izvesti, ob upoštevanju predvidenih stroškov in koristi ter pričakovanih učinkov na zadevne deležnike, za postopni prehod z obstoječega stanja na končno, ko bo skladnost s TSI postala obvezna;
* poklicne kvalifikacije ter zdravstvene in varnostne pogoje za osebje pri delu, ki so nujni za obratovanje in vzdrževanje podsistema, kakor tudi za uporabo TSI;
* določbe, ki se uporabljajo za obstoječe podsisteme in vozila, zlasti v primeru nadgradnje ali obnove, pri čemer se določijo spremembe, zaradi katerih je treba zaprositi za novo dovoljenje;
* parametre vozil in fiksnih podsistemov, ki se morajo preverjati in postopki za preverjanja po izdaji dovoljenja za dajanje vozila na trg in pred prvo uporabo vozila, da se zagotovi skladnost med vozili in progami, na katerih naj bi vozila obratovala.

Zaradi postopnosti doseganja interoperabilnosti, se vsaka TSI izdela na podlagi pregleda obstoječega podsistema, v njej pa se navede ciljni podsistem, ki ga je mogoče v razumnem roku postopoma doseči. Torej sprejetje TSI in skladnost z njimi postopoma omogočita lažje uresničevanje interoperabilnosti železniškega sistema. TSI tako na primeren način ohranjajo združljivost obstoječega železniškega sistema vsake države članice. V ta namen se lahko za vsako TSI predvidi posebne primere za omrežje ali tirna vozila. Za vsak poseben primer so v TSI navedena posebna izvedbena pravila, zanje pa se uporabljajo nacionalni predpisi. Če nekaterih tehničnih vidikov, ki ustrezajo bistvenim zahtevam, ni mogoče izrecno zajeti s TSI, se navedejo v TSI kot odprta vprašanja.

TSI tako pomenijo enotne tehnične predpise Evropske unije, ki se med posameznimi državami članicami razlikujejo le pri posebnih primerih in delno odprtih vprašanjih, s tem pa postopno nadomeščajo nacionalne predpise.

Podsistemi, katerim je bilo izdano dovoljenje za začetek obratovanja oziroma dovoljenje za dajanje na trg, morajo biti skladni s TSI in nacionalnimi predpisi, ki so bili veljavni na dan vložitve zahteve za izdajo dovoljenja za začetek obratovanja oziroma dovoljenja za dajanje na trg, razen za primere opredeljene v strategiji izvajanja posamezne TSI.

Takšna skladnost mora biti zagotovljena tudi v času njihovega obratovanja oziroma dajanja na trg.

Ker je za sprejem TSI pristojna Evropska komisija, lahko posamezne države članice v primeru, če ugotovijo, da TSI ne ustreza bistvenim zahtevam in bi bila lahko zaradi tega ogrožena varnost železniškega prometa, od Evropske komisije zahtevajo, da izvede postopek po Direktivi 2016/797/EU, v katerim se preveri ustreznost TSI in jo po potrebi spremeni. V Republiki Sloveniji je za vložitev takšne zahteve pristojno ministrstvo, na predlog varnostnega organa.

Kot je bilo navedeno, vsaka TSI zaradi postopnosti doseganja interoperabilnosti, vsebuje strategijo za uporabo TSI, kar omogoča državam članicam, da ob uveljavitvi posamezne TSI sprejmejo nacionalni načrt njenega izvajanja. V tem se določi časovno obdobje, v katerem bo država članica dosegla polno interoperabilnost, s čimer postopnost uresničevanja interoperabilnosti prilagodi svojim razvojnim dokumentom in zlasti razpoložljivim in načrtovanim finančnim sredstvom, opredeli, ureditev posebnih primerov, odprtih vprašanj in projektov v poznejši fazi razvoja. V skladu s četrtim odstavkom predloga zakona, so za pripravo podlage za pripravo nacionalnega načrta izvajanja TSI v Republiki Sloveniji pristojni organ za vodenje investicij v javno železniško infrastrukturo, upravljavec ali prevozniki, vsak za svoje področje dela, ki ga posredujejo varnostnemu organu. Ta usklajuje pripravo podlag in pripravi predlog nacionalnega načrta izvajanja posamezne TSI in ga posreduje ministrstvu v sprejem.

TSI za podsistema telematske aplikacije za potniški in tovorni promet nalaga državam članicam Evropske unije, da imenujejo nacionalne kontaktne točke za izvajanje nalog povezanih z omenjenima TSI. Zato predlog zakona v petem odstavku določa, da je pristojni organ za izvajanje nalog nacionalne kontaktne točke varnostni organ.

**41. člen**

Uporaba TSI, kot enotnih tehničnih predpisov Evropske unije je obvezna. Načeloma morajo biti podsistemi, katerim je bilo izdano dovoljenje za začetek obratovanja oziroma dovoljenje za dajanje na trg, skladni s TSI, ki so bili veljavni na dan vložitve zahteve za izdajo dovoljenja za začetek obratovanja oziroma dovoljenja za dajanje na trg, razen za primere opredeljene v strategiji izvajanja posamezne TSI. Ta člen skladno s 7. členom Direktive 2016/797/EU taksativno določa primere, v katerih je mogoče odstopanje od uporabe TSI in postopek priglasitve takšnega odstopanja. Pri uporabi izjem po tem členu se tako v postopku pridobitve dovoljenja za obratovanje oziroma dovoljenja za dajanje na trg namesto TSI uporabijo druge ustrezne specifikacije.

Izjeme so določene v prvem odstavku in obsegajo:

* izvajanje projektov v poznejši fazi razvoja; seznam teh projektov mora ministrstvo predhodno posredovati Evropski komisiji in jo tako obvestiti o uporabi izjeme;
* obnove omrežij po nesreči ali naravni nesreči, če pogoji za hitro obnovo omrežja ekonomsko ali tehnično ne dopuščajo delne ali popolne uporabe ustreznih TSI; v takem primeru se upoštevajo predpisi, ki so veljali pred obnovo omrežja;
* nadgradnje ali obnove obstoječega podsistema, če bi bila uporaba TSI v škodo ekonomski upravičenosti projekta ali združljivosti z obstoječim železniškim sistemom;
* tirna vozila, ki prihajajo iz tretjih držav ali so namenjena v tretje države, v katerih se tirna širina razlikuje od tiste v glavnem železniškem omrežju znotraj Evropske unije.

V primeru iz druge alineje poseben postopek priglasitve izjeme ni predviden. V primerih iz tretje in četrte alineje pa mora za uporabo izjeme ministrstvo na pobudo naročnika predložiti Evropski komisiji zahtevo za nameravano odstopanje od TSI in ji dostaviti dokumentacijo. Če Evropska komisija odločitve ne sprejme v štirih mesecih po vložitvi zahtevka, se šteje, da je zahtevi ugodeno. V teh primerih lahko naročnik do odločitve Evropske komisije uporabi druge ustrezne specifikacije, ki se uporabijo namesto TSI. V primeru, če izjema ni potrjena, naročnik ne bo mogel pridobiti dovoljenja za začetek obratovanja oziroma dovoljenja za dajanje na trg.

**42. člen**

Ta člen opredeljuje pomen komponente interoperabilnosti. Komponente interoperabilnosti sodijo med najpomembnejše sestavne dele vsakega podsistema in odločilno vplivajo na varnost prometa, pa tudi na razpoložljivost in ekonomsko učinkovitost podsistema. Komponente interoperabilnosti so določene za posamezen podsistem v TSI. Tako so na primer komponente interoperabilnosti za podsistem infrastruktura tirnica, pritrdilni material in prag. Komponente interoperabilnosti morajo biti skladne s TSI (izda se potrdilo, ki ga izda priglašeni organ, o dejanski skladnosti komponente interoperabilnosti s TSI, preverjene v izoliranih razmerah), pri nekaterih pa se mora preveriti še primernost za uporabo, kar pomeni, da se vgrajujejo v okolje, ki je predvideno za njihovo uporabo in se tudi pravilno vgradijo (to je na primer potrebno za prag, ne pa tudi za tirnico).

**43. člen**

Ta člen ureja dajanje komponent interoperabilnosti na trg v skladu z 8. členom Direktive 2016/797/EU.

Komponente interoperabilnost se lahko dajo na trg le, če omogočajo doseganje interoperabilnosti železniškega sistema Evropske unije in hkrati izpolnjujejo bistvene zahteve. Preden se da komponente na trg morajo imeti ES izjavo o skladnosti ali primernosti za uporabo komponente interoperabilnosti, ki dokazuje, da so bili za komponente interoperabilnosti uporabljeni postopki iz ustrezne TSI za oceno skladnosti ali primernosti za uporabo.

**44. člen**

Ta člen ureja ES-izjavo o skladnosti ali primernosti komponente interoperabilnosti za uporabo. Kot je navedeno v obrazložitvi k prejšnjem členu, mora imeti komponenta interoperabilnosti, preden se da na trg, ES-izjavo o skladnosti ali primernosti za uporabo. Obliko in vsebino ES-izjave o skladnosti ali primernosti za uporabo komponente interoperabilnosti bo določila Evropska komisija z izvedbenim aktom. ES-izjava o skladnosti se izda na podlagi ocenjevanja skladnosti ali primernosti za uporabo komponent interoperabilnosti, ki jo opravi priglašeni organ.

ES-izjavo o skladnosti ali primernosti komponente interoperabilnosti za uporabo praviloma izda proizvajalec ali njegov pooblaščeni zastopnik, če pa tega ne storita, jo izda oseba, ki da komponento interoperabilnosti na trg oziroma oseba, ki združi komponente interoperabilnosti ali njihove dele različnega izvora ali proizvaja komponente interoperabilnosti za lastno uporabo.

**45. člen**

Člen določa, da komponente interoperabilnosti izpolnjujejo bistvene zahteve, če so v skladu s pogoji iz ustrezne TSI ali evropske specifikacije. ES-izjava o skladnosti in primernosti za uporabo je dokazilo o izpolnjevanju bistvenih zahtev.

Predlog zakona v skladu z 11. členom Direktive 2016/797/EU določa tudi ukrepe in postopek, ki ga mora začeti varnostni organ, če ugotovi bodisi, da komponenta interoperabilnosti, ki ima ES-izjavo o skladnosti ali primernosti za uporabo verjetno ne bo izpolnjevala bistvenih zahtev, bodisi, da je ES-izjava o skladnosti ali primernosti za uporabo, sestavljena neustrezno. Varnostni organ namreč na podlagi 4. točke prvega odstavka 16. člena opravlja nadzor nad skladnostjo komponent interoperabilnosti z bistvenimi zahtevami, zato mora sprejeti ustrezne ukrepe za omejitev, prepoved uporabe, umik s trga ali odpoklic komponente interoperabilnosti, ukrepe zoper sestavljavca izjave ter obvestiti pristojne organe o sprejetih ukrepih, vključno z Evropsko komisijo in Agencijo Evropske unije za železnice.

**46. člen**

Podsistemi, ki so deli nacionalnega železniškega sistema, so opredeljeni v 3. členu zakona, kjer je tudi ustrezna obrazložitev, zato tu ni potrebna.

**47. člen**

Tako železniški sistem kot celota, vmesniki in komponente interoperabilnosti morajo tudi podsistemi v celoti izpolnjevati bistvene zahteve, ki so določene v TSI in nacionalnih predpisih. Za ugotavljanje izpolnjevanja bistvenih zahtev se uporabljajo postopki za ocenjevanje in verifikacijo podsistemov, ki so natančneje opredeljene v naslednjem členu tega predloga zakona.

Glede na postopnost pri odpravi ovir za interoperabilnost železniškega sistema Evropske unije in čas, ki je posledično potreben za sprejetje vseh TSI, Direktiva 2016/797/EU v 13. členu taksativno določa primere, v katerih lahko država članica sprejme nove nacionalne predpise in s tem preprečuje povečanje raznolikosti sedanjega železniškega sistema. S tem se postopno odpravljajo ovire interoperabilnosti in posledično razširja področje uporabe TSI na celoten železniški sistem ter postopno zmanjšuje obseg nacionalnih predpisov. Pri tem bo prišlo do delitve nacionalnih predpisov, ki so strogo povezani z obstoječimi sistemi od nacionalnih predpisov, ki bodo reševali odprta vprašanja in se bodo postopno odpravili, ko se bodo le ta rešila v TSI.

Skladno z navedenim, predlog zakona v drugem odstavku določa, da se nacionalni predpisi in po potrebi sprejemljivi nacionalni načini skladnosti (to so nezavezujoča mnenja, ki jih izda varnostni organ za opredelitev načinov zagotavljanja skladnosti z nacionalnimi predpisi) uporabljajo za izpolnjevanje bistvenih zahtev le v naslednjih primerih:

* kadar TSI ne zajemajo ali ne zajemajo v celoti določenih vidikov, ki ustrezajo bistvenim zahtevam, vključno z odprtimi vprašanji;
* je priglašeno odstopanje od TSI;
* gre za poseben primer;
* se nacionalni predpisi uporabljajo za ocenjevanje tehnične združljivosti vozila in omrežja obstoječega sistema;
* za omrežja in vozila, ki niso zajeta v TSI in
* kot nujen začasni preventivni ukrep, zlasti po nesreči.

V tretjem odstavku je določeno, da se lahko nov nacionalni predpis sprejme, če TSI bistvenih zahtev ne izpolnjuje v celoti ali kot nujen začasni preventivni ukrep, zlasti po nesreči. Pred sprejemom novega nacionalnega predpisa mora ministrstvo upoštevati postopek priglasitve predpisa Evropski komisiji in ERA, razen predpisov in omejitev izključno lokalne narave, ki se objavijo samo v registru infrastrukture. Ministrstvo je dolžno voditi seznam priglašenih nacionalnih predpisov in ga sproti posodabljati.

**48. člen**

Ta člen ureja postopek za izdajo ES-izjave o verifikaciji podsistema, ki je potrebna za dajanje na trg in začetek obratovanja podsistemov v skladu s 15. členom Direktive 2016/797/EU. ES-verifikacija podsistema pomeni postopek, ki ga izvede prosilec, da se ugotovi, ali so izpolnjene zahteve, predpisane v pravu Evropske unije in nacionalnih predpisih za podsistem, in ali se za podsistem lahko odobri začetek obratovanja. Pozitivna ocena je dokaz, da so zasnova, proizvodnja in obratovanja skladni s TSI in nacionalnimi predpisi. Postopek verifikacije podsistema, ki obsega celotno obdobje zasnove in proizvodnje do vključitve v obratovanje, izvede priglašeni organ (notified body) oziroma imenovani organ (designated body), če gre za preverjanje skladnosti z nacionalnimi predpisi. Določbe tega člena se uporabljajo tako za priglašeni, kot imenovani organ.

Postopek ES-verifikacije podsistema se izvede v več fazah:

1. Faza zasnove

V tej fazi priglašeni organ preveri, ali osnovni parametri podsistema izpolnjujejo zahteve TSI in ali podsistem izpolnjuje pogoje funkcionalnih in tehničnih specifikacij za vmesnike, ki zagotavljajo združljivost podsistema z drugimi podsistemi. Po končanem ocenjevanju v fazi zasnove se lahko izda vmesno potrdilo o ES-verifikaciji, da pokrije določene faze verifikacijskega postopka ali določene dele podsistema, na podlagi katere lahko naročnik izda vmesno ES-izjavo o verifikaciji podsistema.

1. Faza proizvodnje

V fazi proizvodnje/gradnje pred pričetkom obratovanja priglašeni organ preverja, ali se proizvodnja izvaja v skladu z zasnovo in TSI. Posebna pozornost v tej fazi je namenjena komponentam interoperabilnosti. Po končani proizvodnji mora priglašeni organ izvesti postopek verifikacije podsistema kot celote. Za izvedbo te naloge ima stalen dostop do proizvodnih objektov, na razpolago pa mu mora biti tudi vsa projektna in tehnična dokumentacija. Po končanem postopku priglašeni organ izda ES-potrdilo o verifikaciji, če ustrezne TSI to omogočajo, pa lahko priglašeni organ izda potrdila o verifikaciji za enega ali več podsistemov ali določene dele teh podsistemov. Potrdilo je podlaga za prosilca, da izda ES-izjavo o verifikaciji podsistema. Prosilec je odgovoren tudi za izdelavo tehnične dokumentacije, ki mora biti priložena ES - izjavi o verifikaciji. Ta tehnična dokumentacija vsebuje vse potrebne dokumente v zvezi z značilnostmi podsistema in vse potrebne dokumente, ki potrjujejo skladnost komponent interoperabilnosti. Vsebuje tudi vse elemente v zvezi s pogoji in omejitvami uporabe ter z navodili o servisiranju, stalnem in rednem spremljanju, prilagajanju in vzdrževanju podsistema.

1. Faza obratovanja

Pogoje interoperabilnosti je potrebno dosledno upoštevati tudi v fazi obratovanja podsistema, zato mora imeti prosilec načrt vzdrževanja in zagotoviti, da bodo parametri, ki so pomembni za interoperabilnost podsistema, vzdrževani v okviru predpisanih toleranc.

V primeru obnove ali nadgradnje podsistema, zaradi katere se spremeni tehnična dokumentacija in ki vpliva na veljavnost že opravljenih postopkov verifikacije, prosilec oceni, ali je potrebna nova ES - izjava o verifikaciji.

Za postopke ES-verifikacije in verifikacije podsistemov na podlagi nacionalnih predpisov, za potrdila o verifikaciji, ES-izjavo o verifikaciji in tehnično dokumentacijo, se uporabljajo priloga IV. Direktive 2016/797/EU in izvedbeni akti Evropske komisije, ki bodo izdani na podlagi devetega odstavka 15. člena Direktive 2016/797/EU. Minister podrobneje predpiše te postopke ob upoštevanju navedenih prilog.

**49. člen**

Ta člen ureja redno vzdrževanje železniških podsistemov, ki so določeni v 3. členu predloga zakona. Zaradi zagotavljanja varnosti železniškega prometa se morajo podsistemi redno vzdrževati in občasno pregledati.

Redno vzdrževanje se izvaja interventno ali sistematično. Interventno vzdrževanje pomeni sprotno odpravo posameznih napak, ugotovljenih na podlagi pregledov proge ali rezultatov merilnih voženj. Pri tem gre za napake, ki jih je potrebno odpraviti takoj ali v kratkem času zaradi njihovega vpliva na varnost železniškega prometa na primer zamenjava poškodovanih tirnic, mazanje tirnic ipd. Sistematično vzdrževanje se izvaja na podlagi predhodno pripravljenega načrta potrebnih vzdrževalnih del, ki temelji na podatkih merilnih voženj in na oceni splošnega stanja podsistema.

Pomembnost občasnih pregledov se nanaša zlasti na zgornji ustroj proge, saj z njimi ugotavljamo napake ali pomanjkljivosti, ki bi lahko vplivale na varnost železniškega prometa. Pregledi se opravljajo vizualno ali preko naprav. Pogostost je odvisna predvsem od največje dovoljene hitrosti na progi in od prometne obremenitve in se lahko izvajajo celo večkrat tedensko ali pa le enkrat ali dvakrat mesečno. Včasih so potrebni tudi izredni pregledi na posameznih kritičnih mestih na primer ob nastopu kritičnih temperatur, nevarnosti plazov ipd. Izvajajo jih usposobljeni delavci upravljavca.

V drugem odstavku predlog zakona določa obseg vzdrževanja podsistemov infrastruktura, energija in vodenje-upravljanje in signalizacija ob progi, ki ga opravlja upravljavec v sklopu obvezne gospodarske javne službe vzdrževanja javne železniške infrastrukture na podlagi 11. člena ZZelP. To velja tudi za zamenjave v okviru vzdrževanja, ki pomenijo vsako zamenjavo komponent pri preventivnem ali korektivnem vzdrževanju s komponentami ali deli, ki imajo enako funkcijo in enako delujejo, zaradi česar zakon določa, da se izvajajo na podlagi obstoječe tehnične dokumentacije ali projektne dokumentacije ali njihovih dopolnitev in za njih ni potrebno novo dovoljenje za obratovanje.

**50. člen**

Ta člen v prvem odstavku ureja izvajanje gradenj na železniški infrastrukturi v pomenu, kot jo opredeljuje Gradbeni zakon (Uradni list RS, št. 61/2017), ki določa, da je gradnja izvedba gradbenih in drugih del povezanih z novogradnjo, rekonstrukcijo, vzdrževanje objekta, vzdrževalna dela v javno korist, odstranitev in spremembo namembnosti. Gradnje na železniški infrastrukturi se izvajajo v skladu s predpisi o graditvi objektov, to so, poleg gradbenega zakona, tudi podzakonskimi predpisi, sprejeti na njegovi podlagi, kar pomeni, da je za gradnjo potrebno pridobiti gradbeno dovoljenje. Izvajanje gradenj na javni železniški infrastrukturi je v skladu z ZZelP v pristojnosti Ministrstva za infrastrukturo, Direkcije Republike Slovenije za infrastrukturo.

Izjema velja za izvajanja vzdrževalnih del v javno korist. Ta so opredeljena kot postopki, po katerih se izvedejo odstranitve objektov in naprav, obnove, nadgradnje in gradnje strukturnih podsistemov, ter so namenjeni zagotavljanju obveznih gospodarskih javnih služb, z njimi pa se ne posega zunaj železniškega območja. V teh primerih je potrebno izkazovati pravico gradnje. Navedena izjema se ne uporablja za gradnje in nadgradnje, za katere se uporabljajo gradbeni predpisi.

Za obnove, nadgradnje in gradnje bo minister natančneje predpisal zahteve za projektiranje, izvedbo potrebnih postopkov in druge zahteve v zvezi z varnostjo železniškega prometa.

V tretjem odstavku je z namenom olajšanja postopkov gradnje in nadgradnje javne železniške infrastrukture določeno, da je ta v javnem interesu in v javno korist, pri čemer se šteje, da je javni interes izkazan, če je gradnja ali nadgradnja vključena v strategijo razvoja javne železniške infrastrukture, sprejeti na podlagi 13. člena ZZelP.

**51. člen**

Za opravljanje del na obstoječi javni železniški infrastrukturi je značilno, da se opravljajo pod prometom, kar zahteva sprejem posebnih ukrepov za zagotavljanje varnosti železniškega prometa med trajanjem del.

Za zagotovitev varnosti v času trajanja del je odgovoren upravljavec, ki mora v sistemu varnega upravljanja iz 10. člena tega zakona določiti postopke in način obratovanja pod posebnimi pogoji ter načrt pregleda podsistema po posameznih vmesnih fazah. Zakon določa tudi odgovorne osebe in njihove naloge. Po končanih delih morajo biti s proge odstranjeni ostanki materiala, delovnih sredstev, signalov in drugih predmetov, postavljenih pri opravljanju del, ter nameščene oprema in naprave, ki zagotavljajo varen železniški promet. Nadzor nad izvajanjem sistema varnega upravljanja upravljavca je v pristojnosti varnostnega organa.

**52. člen**

Vsi podsistemi morajo imeti ustrezno dovoljenje za obratovanje, vendar pa so pogoji za njegovo pridobitev in postopek pridobitve različni za fiksne naprave in za tirna vozila. Posebne določbe veljajo tudi za harmonizirano izvajanje ERTMS v Evropski uniji (glej obrazložitev k naslednjemu členu).

Stabilne naprave strukturnih podsistemov ali delov podsistema vodenje-upravljanje in signalizacija ob progi, energija in infrastruktura se vključijo v obratovanje na podlagi dovoljenja za začetek obratovanja, ki ga izda varnostni organ.

Pogoj za izdajo dovoljenja je izpolnjevanje predpisanih bistvenih zahtev. Zakon določa dokumentacijo, ki mora biti priložena k vlogi za izdajo dovoljenja, varnostni organ pa bo izdal podrobna navodila o tem, kako pridobiti dovoljenje za začetek obratovanja stabilnih naprav. Pri sprejemu odločitve za izdajo dovoljenja za začetek obratovanja za projekt ERTMS ob progi varnostni organ sodeluje z ERA.

V primeru obnove, ali nadgradnje stabilnih naprav prosilec varnostnemu organu pošlje dokumentacijo z opisom projekta. Zakon določa natančna merila, na podlagi katerih varnostni organ odloči, ali je potrebno novo dovoljenje za začetek obratovanja. Posebej je določena potrebna dokumentacija v primeru gradnje, nadgradnje obnove ali odstranitve objektov, ki se izvajajo po postopku vzdrževalnih del v javno korist. V tem primeru se dela izvajajo na podlagi izvedbenega načrta, ki ga izdela pooblaščeni projektant in mora obsegati vsebino s katero je zagotovljeno izpolnjevanje bistvenih zahtev.

Varnostni organ mora odločbo o izdaji dovoljenja za obratovanje stabilnih naprav izdati najpozneje v 4 mesecih. Zoper odločbo varnostnega organa o zavrnitvi vloge za dovoljenja za začetek obratovanja stabilnih naprav je dovoljena pritožba na ministrstvo v enem mesecu.

**53. člen**

Člen ureja vzdrževanje stabilnih naprav na smiselno enak način kot to velja za druge podsisteme. Dodatne obrazložitve niso potrebne, saj so smiselno enako kot obrazložitev k 49. členu.

**54. člen**

Za varnost železniškega prometa ima ključno vlogo opremljenost prog s signalnovarnostnimi napravami, saj morajo signali omogočati hitro in zanesljivo medsebojno sporazumevanje železniških delavcev pri opravljanju železniškega prometa. Signalnovarnostne naprave so tehnična sredstva za varovanje in vodenje železniškega prometa, ki so potrebne zaradi dveh značilnosti železniškega prometa. Prva je, da se odgovornost za varnost deli na osebje prevoznika (strojevodja, ki upravlja vlak) in osebje upravljavca (prometnik, ki vodi promet vlakov), zato je potrebno sodelovanje in sporazumevanje obeh, ki delujeta na različnih lokacijah, kar omogočajo signalnovarnostne naprave. Druga specifičnost je dolga zavorna pot vlaka, ki je daljša od vidnostne razdalje, zato je potrebno omogočiti varno zaviranje vlaka, preden strojevodja zagleda signal, ki prepoveduje nadaljnjo vožnjo. Zato je potrebno strojevodji pravočasno na zavorni razdalji sporočiti stanje signalnega znaka, ki ga kaže glavni signal, kar se stori s predsignali.

S tem členom je dana pravna podlaga za sprejem podzakonskega predpisa, ki bo natančneje urejal vrste signalov, njihov pomen, osvetlitev, obliko, barvo, najmanjšo vidno razdaljo in mesto za vgraditev ali postavitev.

**55. člen**

Za zagotovitev skladnosti opreme evropskega sistema za upravljanje železniškega prometa (ERTMS) z veljavnimi specifikacijami in da se prepreči, da bi dodatne zahteve v zvezi s to opremo ogrožale njeno interoperabilnost, bo začela era delovati kot sistemski organ ERTMS v skladu z 19. členom Direktive 2016/797/EU. V ta namen bo imela pristojnost za ocenjevanje predvidenih tehničnih rešitev pred vsakim povabilom k oddaji ponudb v zvezi z opremo ob progi v okviru ERTMS oziroma njegovo objavo, da se preveri, ali so te tehnične rešitve skladne z zadevnimi TSI in v celoti interoperabilne.

ERA bo tako izdala odločitev o odobritvi podsistema vodenje-upravljanje in signalizacija ob progi, ki je opremljen z evropskim sistemom vodenja vlakov (European Train Control System – ETCS) in/ali globalnim mobilnim radijskim komunikacijskim sistemom za železnice (Global System for Mobile Communications railway – GSM-R) na podlagi vloge prosilca. V postopek bo vključen tudi varnostni organ, ki izda mnenje o zahtevi za odobritev podsistema in sicer bodisi na zahtevo prosilca pred odločitvijo ERA ali po vložitvi zahteve na agencijo na njeno zahtevo. Prosilec bo moral, če se spremeni osnutek razpisnih zahtev ali opis načrtovanih tehničnih rešitev podsistema po njegovi odobritvi s strani ERA, le to o spremembi obvestiti brez nepotrebnega odlašanja.

Določbe ne veljajo za tiste projekte ERTMS, pri katerih je bil postopek zbiranja ponudb ali postopek oddaje naročila že zaključen.

**56. člen**

Ta člen ureja dajanje mobilnih podsistemov na trg. Mobilna podsistema za katera velja ta člen, sta skladno z 3. členom predloga zakona, podsistema Vodenje-upravljanje in signalizacija na vozilu in Tirna vozila.

Mobilni podsistemi se lahko dajo na trg, če so načrtovani, zgrajeni in vgrajeni tako, da izpolnjujejo bistvene zahteve in imajo ustrezno izjavo o verifikaciji podsistema. Kot dajanje na trg se šteje prvo omogočanje dostopnosti podsistema, ki je pripravljeno na delovanje v stanju načrtovanega delovanja, na trgu Evropske unije.

**57. člen**

Da se olajša dajanje vozil na trg in zmanjšanje upravnih bremen, je Direktiva 2016/797/EU uvedla dovoljenje za dajanje vozil na trg, ki je veljavno v vsej Evropski uniji. Dovoljenje za dajanje na trg omogoča trgovanje z vozili na celotnem trgu Evropske unije, vendar se lahko vozilo uporablja le na področju uporabe, na katero se nanaša dovoljenje.

Pristojnost za izdajo dovoljenja je razdeljena na:

* varnostni organ, ki je pristojen za izdajo dovoljenja za dajanje na trg tirnega vozila, le v kolikor vlagatelj, ki v vlogi navede kot območje uporabe samo Republiko Slovenijo, v svoji vlogi izrecno navede, da naj o njegovi vlogi odloči varnostni organ,
* ERA, ki odloča v vseh drugih primerih. V teh primerih varnostni organ na podlagi vloge ERA opravi oceno vloge prosilca glede združljivosti vozila glede na ustrezne nacionalne predpise. V tem okviru izda po potrebi tudi začasna dovoljenja za izvedbo poskusnih obratovanj (četrti do šesti odstavek), predlog zakona pa ureja tudi način reševanja spora v primeru različnih ocen varnostnega organa in ERA. Zakon omogoča varnostnemu organu, da z ERA zaradi izvajanja nalog po tem členu, sklene dogovore o sodelovanju. Z dogovorom o sodelovanju se določi podroben opis nalog in pogojev za rezultate, roke za izvršitev nalog ter porazdelitev pristojbin, ki jih plača prosilec.
* ERA izdaja tudi dovoljenja za tip tirnega vozila.

V dovoljenju za dajanje na trg tirnega vozila, ki velja v Republiki Sloveniji, morajo biti navedeni:

* področje uporabe v Republiki Sloveniji (to se lahko tudi razširi, če so izpolnjeni pogoji),
* vrednosti parametrov iz TSI in nacionalnih predpisov za preverjanje tehnične združljivosti tirnega vozila s področjem uporabe,
* skladnost tirnega vozila z ustreznimi TSI in sklopi nacionalnih predpisov, povezanih s parametri iz prejšnje alineje in
* pogoji za uporabo tirnega vozila in druge omejitve.

Predlog zakona določa dokumentacijo, ki mora biti priložena k vlogi za izdajo dovoljenja za dajanje na trg. Vloga za dovoljenje za dajanje tirnega vozila na trg se vloži preko točke »vse na enem mestu« iz 12. člena Uredbe 2016/796/EU. Preko točke »vse na enem mestu« se izmenjujejo vse informacije o teku postopkov, sprejetih odločitvah in druge informacije komisije za pritožbe. Varnostni organ mora odločbo o izdaji dovoljenja za dajanje na trg tirnih vozil izdati najpozneje v štirihmesecih. Zoper odločbo varnostnega organa o zavrnitvi vloge za dovoljenja za začetek obratovanja stabilnih naprav je dovoljena pritožba na ministrstvo v enem mesecu.

Dovoljenja za dajanje na trg tirnega vozila, ki ga izda varnostni organ lahko po posvetovanju varnostnega organa s pristojnimi nacionalnimi varnostnimi organi drugih držav članic Evropske unije, veljajo tudi za tirna vozila, ki vozijo do postaj sosednjih držav članic s podobnimi značilnostmi omrežja, če so te postaje blizu meje, ne da bi bila potrebna razširitev območja obratovanja.

V primeru obnove ali nadgradnje obstoječih tirnih vozil, ki že imajo dovoljenje za dajanje vozil na trg, je potrebno novo dovoljenje, če:

* se spremenijo vrednosti parametrov, ki so zunaj razpona sprejemljivih parametrov, kot so opredeljeni v TSI;
* lahko predvidena dela škodljivo vplivajo na splošno varnost zadevnega tirnega vozila, ali
* to zahtevajo ustrezne TSI.

**58. člen**

Tirno vozilo, ki ima dovoljenje za dajanje na trg, se pred prvo uporabo na zahtevo imetnika registrira v nacionalnem registru vozil, ki ga vodi varnostni organ do vzpostavitve Evropskega registra vozil. V naš register se bo vpisalo tirno vozilo, katerega področje uporabe je omejeno na območje Republike Slovenije in tirno vozilo, katerega področje uporabe obsega poleg Republike Slovenije tudi območje drugih držav članic Evropske unije, če bo to zahteval imetnik tirnega vozila.

**59. člen**

Zgolj dovoljenje za dajanje na trg tirnega vozila, ki vključuje omrežje v RS, še ne zadošča za obratovanja vozila v RS, saj se mora vozilo pred uporabo preveriti.

Preveriti se mora:

* da ima tirno vozilo dovoljenje za dajanje na trg in je registrirano v skladu s tem zakonom;
* da je tirno vozilo skladno s progo; preveritev se opravi na podlagi registra infrastrukture, ustreznih TSI ali drugih ustreznih informacij, ki jih upravljavec zagotovi brezplačno in v razumnem roku, če takšen register ne obstaja ali ni popoln,
* da je tirno vozilo ustrezno uvrščeno v vlakovno kompozicijo, v kateri naj bi obratovalo, pri čemer se upošteva sistem varnega upravljanja in TSI vodenje in upravljanje prometa.

Za izvedbo preverjanja prevoznik izvede poskusna obratovanja v sodelovanju z upravljavcem.

**60. člen**

Ta člen ureja dovoljenje za tip tirnega vozila v skladu z 24. členom Direktive 2016797/EU. Dovoljenje za tip vozila izda ERA ali varnostni organ v primeru, če izda dovoljenje za dajanje na trg tirnega vozila in sicer za isto območje uporabe. Za izdajo dovoljenja se smiselno uporabljajo določbe o postopku iz 56. člena predloga zakona. Dovoljenje za tip tirnega vozila se registrira v Evropskem registru dovoljenih tipov vozil.

Predlog zakona določa obveznost obnovitve dovoljenja za tip vozila v primeru, če se spremenijo določbe TSI ali nacionalnih predpisov, na podlagi katerih je bilo izdano dovoljenje za tip tirnega vozil. V tem primeru se obveznost obnovitve določi v spremenjenem TSI ali nacionalnem predpisu. Če je potrebno dovoljenje obnoviti, se preverjanja, ki jih opravi varnostni organ v skladu s tem zakonom omejijo samo na spremenjene predpise. Obveznosti obnovitve dovoljenja ni, če spremenjeni TSI ali nacionalni predpis tako določi.

Predlog zakona v četrtem odstavku ureja tudi obveznost prosilca, da v skladu s postopkom verifikacije iz ustrezne TSI ali postopki za ugotavljanje skladnosti, izda izjavo o skladnosti tipa tirnega vozila in predpise Evropske unije, ki se pri tem uporabljajo.

**61. člen**

V primeru, če je izdano dovoljenje za tip tirnega vozila v skladu s prejšnjim členom tega predloga zakona, se za tirno vozilo ali serijo tirnih vozil, ki je skladna z dovoljenim tipom tirnega vozila, izda dovoljenje za dajanje na trg brez dodatnih preverjanj na podlagi izjave o skladnosti s tipom tirnega vozila, ki jo predloži prosilec.

Kot je obrazloženo pri prejšnjem členu, lahko spremenjeni TSI ali nacionalni predpis na podlagi katerih je bilo izdano dovoljenje za tip tirnega vozil, določi obveznost obnovitve dovoljenja. Navedeno ne vpliva na veljavnost dovoljenj za dajanje na trg posameznih tirnih vozil, ki so bila izdana v skladu s tem členom, torej na podlagi dovoljenja za tip tirnega vozila.

**62. člen**

Ta člen ureja obveznosti prevoznika in varnostnega organa v primeru, ko ugotovita, da tirno vozilo, ki ga uporablja, ne izpolnjuje bistvenih zahtev (na splošno ali na določenem območju uporabe).

Prevoznik, ki med obratovanjem ugotovi, da tirno vozilo ne izpolnjuje ene od bistvenih zahtev, mora sprejeti potrebne popravljalne ukrepe, o katerih obvesti ERA in varnostne organe držav članic za območje katerih ima tirno vozilo dovoljenje za dajanje na trg.

Varnostni organ mora, ko v postopku izvajanja nadzora ugotovi, da tirno vozilo ali tip tirnega vozila, ki ima dovoljenje za dajanje na trg, ob uporabi ne izpolnjuje ene od bistvenih zahtev, o ugotovitvi obvestiti prevoznika in mu odrediti sprejem popravljalnih ukrepov. Varnostni organ o svojem obvestilu in odrejenih ukrepih prevozniku obvesti ERA in varnostne organe držav članic, v katerih je veljavno dovoljenje za dajanje na trg oziroma v katerih je postopek za izdajo dovoljenja v teku.

Varnostni organ lahko, če sprejeti popravljalni ukrepi prevoznika ne zagotovijo skladnosti z bistvenimi zahtevami, neskladnost pa pomeni resno varnostno tveganje, uporabi začasne varnostne ukrepe, med drugim lahko tudi takoj omeji ali začasno prekine izvajanje dejavnosti prevoznika in istočasno tudi začasno prekliče dovoljenja za tip vozila. Varnostni organ lahko poleg tega, če je sam izdal dovoljenje za dajanje na trg tirnega vozila, po pregledu učinkovitosti sprejetih ukrepov za odpravo resnega varnostnega tveganja, razveljavi ali spremeni dovoljenje za dajanje na trg. Zoper odločbo varnostnega organa o odvzemu ali spremembi dovoljenja za dajanje na trg je dovoljena pritožba na ministrstvo v enem mesecu. Zoper odločbo ministrstva, s katero je odločeno o pritožbi, je dopusten upravni spor. Rok za vložitev tožbe v upravnem sporu je dva meseca. Tirna vozila, za katera je bilo razveljavljeno dovoljenje za dajanje na trg tipa vozil, se morajo s trga umakniti. Odločba varnostnega organa o omejitvi ali razveljavitvi dovoljenja za dajanje na trg tirnega vozila ali tipa tirnih vozil, se vpiše v register vozil oziroma Evropski register dovoljenih tipov vozil.

Varnostni organ mora o dokončni odločbi obvestiti tudi druge prevoznike, ki uporabljajo tirna vozila istega tipa, da preverijo ali njihova vozila izpolnjujejo bistvene zahteve. Če jih ne, morajo prevozniki sprejeti ustrezne popravljalne ukrepe.

Drugačne so pristojnosti varnostnega organa, če je dovoljenje za dajanje na trg izdala ERA. V tem primeru agencijo obvesti o svoji odločitvi o izrečenem začasnem ukrepu. Če ERA obvesti varnostni organ, da se ne strinja z odločitvijo varnostnega organa, lahko varnostni organ začne postopek pred komisijo za pritožbe, ustanovljeno v skladu s 55. členom Uredbe 2016/796/EU. Varnostni organ mora v primeru, če komisija za pritožbe odloči, da se dovoljenje za dajanje na trg ne sme omejiti ali razveljaviti, odpraviti odločbo o izrečenem začasnem varnostnem ukrepu.

**63. člen**

Člen ureja organe za ugotavljanje skladnosti, ki so pristojni za ugotavljanje skladnosti komponent interoperabilnosti ali primernosti za uporabo in izvedbo postopka verifikacije podsistemov ali delov podsistemov. V skladu z opredelitvijo iz 2. člena predloga zakona, je organ za ocenjevanje skladnosti organ, ki je bil priglašen ali imenovan za izvajanje dejavnosti ocenjevanja skladnosti, vključno z umerjanjem opreme, preskušanjem, certificiranjem in inšpekcijskim pregledovanjem; organ za ocenjevanje skladnosti postane priglašeni organ, potem ko ga je priglasila država članica Evropske unije; organ za ocenjevanje skladnosti postane imenovani organ, potem ko ga določi država članica Evropske unije.

Organe za ocenjevanje skladnosti tako delimo na:

priglašene organe, ki so pristojni za ugotavljanje skladnosti komponent interoperabilnosti in podsistemov s TSI in

imenovane organe, ki so pristojni za ugotavljanje skladnosti komponent interoperabilnosti in podsistemov z nacionalnimi predpisi.

Usposobljenost priglašenih in imenovanih organov bo preveril varnostni organ in jih bo nato določil minister. Varnostni organ bo glede pogojev in postopka preverjanja smiselno uporabljal določbe zakona, ki urejajo tehnične zahteve za proizvode in ugotavljanje skladnosti (Zakon o tehničnih zahtevah za proizvode in o ugotavljanju skladnosti (ZTZPUS-1), Ur.l. RS 17/2011).

Ministrstvo pristojno za trg bo zaradi utečenosti postopkov priglasitve in potrebe po centralizaciji še vedno ostalo priglasitveni organ.

Pogoji, ki jih morajo izpolnjevati priglašeni in imenovani organi, ki zagotavljajo, da so sposobni izvajati vse naloge ocenjevanja skladnosti, ki so določene v TSI in nacionalnih predpisih, v zvezi s katerimi je bil organ priglašen, podrobnejši postopek priglasitve in spremembe priglasitve, bodo urejeni v podzakonskem aktu. Pogoji se bodo nanašali zlasti na usposobljenost osebja, zagotavljanje neodvisnosti in zavarovanje odgovornosti priglašenih in imenovanih organov.

**64. člen**

Ta člen skladno z 41. členom Direktive 2016/797/EU določa operativne obveznosti priglašenih in imenovanih organov, povezanih z izvajanjem ocenjevanja skladnosti v skladu s postopki ocenjevanja skladnosti iz ustrezne TSI oziroma ustreznega nacionalnega predpisa.

Gre za upoštevanje načela sorazmernosti, obveznost zahtevati sprejem in izvedbo popravljalnih ukrepov in s tem povezanimi obveznostmi ne izdaje potrdila o skladnosti oziroma začasnim preklicem ali odvzemom potrdila o skladnosti.

**65. člen**

Ta člen določa obveznosti priglašenih in imenovanih organov o zagotavljanju informacij.

Obveznost posredovanja se nanaša na posredovanje različnih z zakonom določenih informacij priglasitvenemu organu, varnostnemu organu, drugim priglašenim in imenovanim organom, ki izvajajo podobne dejavnosti ocenjevanja skladnosti, ki zajemajo enake proizvode in Agenciji Evropske unije za železnice.

**66. člen**

Ta člen določa, kateri organ lahko opravlja naloge ocenjevalnega organa. Ocenjevalni organ na podlagi dokazil preveri ali železniški sistem izpolnjuje varnostne zahteve in o tem izdela poročilo o oceni tveganja.

Postopki in načela upravljanja s tveganji, neodvisnega ocenjevanja in merila, ki jih morajo izpolnjevati ocenjevalni organi, so določeni v Izvedbeni Uredbi Komisije (EU) št. 402/2013 z dne 30. aprila 2013 o skupni varnostni metodi za ovrednotenje in oceno tveganja ter o razveljavitvi Uredbe (ES) št. 352/2009.

**67. člen**

Varnostni organ ob registraciji tirnega vozila vsakemu tirnemu vozilu dodeli evropsko številko vozila (European vehicle number – EVN). Izjema velja za tirna vozila, ki obratujejo ali nameravajo obratovati iz države ali v državo, ki ni članica Evropske unije in imajo tirno širino, drugačno od glavnega omrežja znotraj Evropske unije. V tem primeru varnostni organ določi drugo jasno prepoznavno številko na podlagi drugačnega sistema označevanja.

**68. člen**

Ta člen ureja nacionalni register tirnih vozil. Nacionalni register tirnih vozil Republike Slovenije vodi varnostni organ do vzpostavitve Evropskega registra vozil v skladu s posebno skupno specifikacijo, ki jo sprejme Evropska komisija.

V register tirnih vozil se vpišejo tirna vozila, za katera je varnostni organ izdal EVN in za vozila iz sedmega odstavka, podatki o tirnih vozilih pa se morajo v registru sproti posodabljati v skladu s skupno specifikacijo. Varnostni organ tudi skrbi, da je register tirnih vozil povezan z Evropskim registrom dovoljenih tipov tirnih vozil v skladu s skupno specifikacijo.

Zaradi opravljanja njihovih zakonsko določenih pristojnosti, morajo biti podatki iz registra tirnih vozil dostopni preiskovalnemu organu, regulatornemu organu, ERA, prevoznikom, upravljavcu in vsem drugim osebam, ki so navedene v registru ali so upravičene vložiti vlogo za registracijo tirnega vozila.

**69. člen**

Ta člen ureja register infrastrukture. Register obsega podatke o železniški infrastrukturi v Republiki Sloveniji in sicer podatke vrednostih parametrov vsakega podsistema ali dela podsistema, določene v veljavnih TSI. Ti podatki so ključni za preverjanje tehnične združljivosti vozila in omrežja v postopku izdaje dovoljenja za dajanje na trg tirnega vozila za območje Republike Slovenije. Poleg tega so v registru železniške infrastrukture določeni tudi pogoji za uporabo fiksnih naprav in druge omejitve za njihovo delovanje.

Register vodi upravljavec s skladu s skupnimi specifikacijami, ki jih sprejme Evropska komisija.

**70. člen**

Ta člen določa področje uporabe IV. poglavja zakona »Osebje, ki opravlja varnostno kritične naloge«, v katerem je v pretežnem delu prenesena Direktiva 2007/59/EU.

Poglavje se uporablja za celoten železniški sistem, kot je opredeljen v 3. členu predloga zakona, z izjemami, ki se nanašajo tako na infrastrukturo, kot tudi tirna vozila. Navedene izjeme so določene v skladu z 2. členom Direktive 2007/59/EU, zanje pa bodo veljale deloma določbe VI. poglavja zakona ali posebni predpisi, ki jih bo potrebno sprejeti v primeru njihove gradnje in začetka obratovanja (podzemne železnice, tramvaji in tirna vozila ter infrastruktura lahke železnice).

**71. člen**

Cilj Direktive 2007/59/EU je olajšati mobilnost strojevodij med državami članicami Evropske unije in različnimi prevozniki in poenostaviti priznavanje dovoljenj in usklajenih dopolnilnih spričeval s strani vseh udeležencev v železniškem sektorju. V ta namen direktiva določa minimalne zahteve za pridobitev dovoljenja in spričevala, ki bi jih morali prosilci izpolnjevati. Osnovna skrb za zagotavljanje usposobljenosti je na delodajalcu, ki mora zato v svojem sistemu varnega upravljanja uvesti postopke stalnega ohranjanja usposobljenosti strojevodij.

Skladno z navedenim ta člen določa, da mora biti strojevodja strokovno usposobljen, imeti veljavno dovoljenje za strojevodjo in veljavno spričevalo. Strojevodji ni potrebno imeti veljavnega spričevala za določen del železniške infrastrukture samo v primeru, ko je z njim na vožnji strojevodja spremljevalec, ki ima veljavno spričevalo za zadevno infrastrukturo. Izjema je predpisana iz razloga, ker je v tem primeru odgovornost za varno upravljanje vlaka na strojevodji spremljevalcu, natančnejše pogoje zanjo pa bo določil minister.

**72. člen**

Ta člen ureja dovoljenje za strojevodjo. Strojevodja je oseba, ki je sposobna in ima dovoljenje za samostojno, odgovorno in varno upravljanje vlakov, vključno z lokomotivami, premikalnimi lokomotivami, delovnimi vlaki, tirnimi vozili za opravljanje vzdrževalnih del ali vlaki za prevoz potnikov ali blaga po železnici.

Dovoljenje za strojevodjo izda v Republiki Sloveniji varnostni organ (glej 11. točko prvega odstavka 16. člena), vendar pa v Republiki Sloveniji veljajo tudi dovoljenja za strojevodjo, izdana v drugih državah članicah Evropske unije, kar je skladno z načelom priznavanja dovoljenj za strojevodje med prevozniki Evropske unije. Priznavanje dokazila strojevodij držav, ki niso članice Evropske unije, kateri delujejo izključno v mejnih območjih Republike Slovenije, se ureja v skladu z dvostranskimi dogovori z zadevno državo.

Za pridobitev dovoljenja za strojevodje mora prosilec izpolnjevati starostne, izobrazbene, zdravstvene in druge pogoje, ki bodo predpisani v podzakonskem predpisu. O vlogi za izdajo dovoljenja varnostni organ odloči v enem mesecu. Varnostni organ je pristojen tudi za posodobitev podatkov v dovoljenju, obnovitev ali izdajo dvojnika dovoljenja.

Dovoljenje za strojevodjo velja deset let, če so izpolnjeni vsi pogoji za njegovo veljavnost. Za ohranitev veljavnosti dovoljenja za strojevodjo mora strojevodja opravljati preverjanja posebnih zdravstvenih pogojev. Delodajalec mora obvestiti varnostni organ, če strojevodja preneha delati zanj. V tem primeru dovoljenje za strojevodjo ostane veljavno, dokler strojevodja izpolnjuje posebne zdravstvene pogoje. Delodajalec mora v svojem sistemu varnega upravljanja tudi predpisati zagotavljanje in preverjanje veljavnosti dovoljenj za strojevodje. Varnostni organ je skladno z 9. točko prvega odstavka 16. člena zakona pristojen za nadzor nad prevozniki, kar vključuje tudi nadzor ustreznosti njihovega sistema varnega upravljanja v tem delu.

Strojevodja je lastnik dovoljenja, zato ima tudi pravico do dostopa do podatkov v registru dovoljenj za strojevodjo, ki ga vodi varnostni organ. Podatki se zagotovijo z izdajo izpisa iz registra ali z vpogledom v register.

Če imetnik dovoljenja za strojevodjo ne izpolnjuje katerega od zahtevanih pogojev, varnostni organ takšno dovoljenje začasno prekliče in določi rok za izpolnitev pogojev, v kolikor je le-ta možna, v nasprotnem primeru varnostni organ dovoljenje za strojevodjo odvzame.

V trinajstem odstavku tega člena je dana pravna podlaga za sprejem podzakonskega predpisa, s katerim bodo natančneje urejeni pogoji za pridobitev dovoljenja za strojevodjo in pogoji za ohranitev veljavnosti dovoljenj.

V zadnjem odstavku pa bo minister za zdravje v soglasju z ministrom določil posebne zdravstvene pogoje za strojevodje in pogoje za izvajalce zdravstvene dejavnosti, ki bodo opravljali preglede strojevodij.

**73. člen**

Spričevalo strojevodij skladno z 2. členom pomeni usklajeno dopolnilno spričevalo, v katerem je navedeno, po kateri železniški infrastrukturi lahko imetnik spričevala vozi in katera vozna sredstva lahko upravlja. Spričevalo je torej dokument, iz katerega je razvidna praktična usposobljenost strojevodje za tiste železniške infrastrukture in vozna sredstva, ki so v njih opredeljena.

Spričevalo izda delodajalec, ki je za razliko od dovoljenja za strojevodje, katerega lastnik je strojevodja, tudi lastnik spričevala, strojevodja pa ima pravico, da mu delodajalec izda overjeno kopijo spričevala. Pogoj za izdajo spričevala je, da ima prosilec dovoljenje za strojevodjo in izpolnjuje druge pogoje glede strokovne usposobljenosti. Spričevalo se posodobi, če imetnik spričevala pridobi dodatno usposobljenost glede voznih sredstev ali infrastrukture. Za ohranitev veljavnosti spričevala mora strojevodja opravljati periodična preverjanja ~~s~~ strokovnega znanja. Spričevalo preneha veljati, ko strojevodja ne opravlja več dela za delodajalca, ki mu je izdal spričevalo.

Ker spričevalo izdaja delodajalec, mora v okviru svojega sistema varnega upravljanja vzpostaviti postopke za izdajo, posodobitev, začasen preklic ali odvzem spričeval, predpisati zagotavljanje in preverjanje veljavnosti spričeval ter vzpostaviti postopke, po katerih se lahko zahteva ponovna obravnava njegove odločitve glede izdaje, posodobitve, začasnega preklica ali odvzema spričevala. Zoper odločitev delodajalca, sprejeti na podlagi zahteve za ponovno obravnavo, je dovoljena pritožba na varnostni organ. Varnostni organ je skladno z 9. točko prvega odstavka 16. člena zakona pristojen za nadzor nad prevozniki, kar vključuje tudi nadzor ustreznosti njihovega sistema varnega upravljanja v tem delu.

Delodajalec tudi vodi register vseh spričeval strojevodij, ki jih je izdal. Register se vodi v skladu z Odločbo Evropske komisije 2010/17/ES. Delodajalec je dolžan register redno posodabljati in omogočiti dostop do podatkov iz registra varnostnemu organu in drugim pristojnim organom drugih držav članic Evropske unije, če je to potrebno zaradi njihovih čezmejnih dejavnosti. Strojevodjem je enako kot pri dovoljenjih za strojevodjo po prejšnjem členu, zagotovljen dostop do njihovih podatkov v registru spričeval, ki se zagotovijo z izdajo izpisa iz registra ali z vpogledom v register.

V zadnjem odstavku tega člena je dana pravna podlaga za sprejem podzakonskega predpisa, s katerim bodo natančneje urejeni pogoje za izdajo, ohranitev veljavnosti, dopolnjevanja spričevala, način preverjanja veljavnosti spričeval s strani delodajalca in vodenje registra spričeval.

**74. člen**

Ta člen ureja priznanje centrov usposabljanja, ocenjevalcev in centrov preverjanja, ki izvajajo dejavnost usposabljanja in/ali preverjanja strojevodij. Izdajanje oziroma morebitni odvzem pooblastila ocenjevalcem, izvajalcev usposabljanja oziroma preverjanja strojevodij v Republiki Sloveniji izvaja varnostni organ.

V zadnjem odstavku tega člena je dana pravna podlaga za sprejem podzakonskega predpisa, s katerim bodo natančneje predpisani pogoji za priznanje izvajalcev usposabljanja oziroma preverjanja.

**75. člen**

Ta člen določa, da mora osebje, ki opravlja varnostno kritične naloge izpolnjevati zdravstvene pogoje in biti ustrezno strokovno usposobljeno za opravljanje vseh potrebnih nalog v zvezi z varnostjo, kot to zahteva TSI. Osebje, ki opravlja varnostno kritične naloge, za katero se v predlogu zakona uporablja kratica OVKN, so osebe prevoznika in upravljavca določene v sistemih varnega upravljanja, ki opravljajo naloge v zvezi z varnostjo v normalnih, poslabšanih in izrednih razmerah. Potrebni zdravstveni pogoji in pogoji usposobljenosti se v skladu s TSI določijo v sistemih varnega upravljanja prevoznikov in upravljavca. Varnostni organ je skladno z 11. točko prvega odstavka 16. člena zakona pristojen za nadzor nad prevozniki, kar vključuje tudi nadzor ustreznosti njihovega sistema varnega upravljanja v tem delu.

**76. člen**

Varnostni organ je skladno z 12. točko prvega odstavka 16. člena zakona pristojen za nadzor nad prevozniki in upravljavcem, kar vključuje tudi nadzor nad strokovno usposobljenostjo strojevodij in drugega osebja, ki opravlja varnostno kritične naloge (OVKN).

Ta člen določa pristojnosti varnostnega organa pri nadzoru strokovne usposobljenosti v razmerju do posameznega strojevodje oziroma OVKN, do prevoznikov, upravljavca in izvajalcev usposabljanja in/ali preverjanja strokovne usposobljenosti. Določa tudi njegova pooblastila, če ugotovi, da strojevodja ali OVKN, ne izpolnjuje več enega ali več od zahtevanih pogojev strokovne usposobljenosti. Ta pooblastila obsegajo:

* začasen ali trajen odvzem dovoljenja za strojevodjo;
* zahteva za dodatne kontrole ali odvzem dovoljenja za strojevodjo od pristojnega organa države članice Evropske unije, ki je izdal zadevno dovoljenje za strojevodjo. Varnostni organ lahko do prejema odločitve pristojnega organa, kateremu je poslal zahtevo za dodatno kontrolo ali odvzem dovoljenja za strojevodjo, prepove strojevodji vožnjo;
* zahteva za dodatne kontrole ali odvzem spričevala od delodajalca, ki je spričevalo izdal. Varnostni organ lahko do prejema odločitve delodajalca strojevodji ali OVKN prepove vožnjo oziroma prepove delo;
* sprejem vseh potrebnih ukrepov za zagotovitev varnosti, vključno z zahtevo upravljavcu za takojšnjo ustavitev vlaka in prepovedjo vožnje strojevodji oziroma prepovedjo opravljanja dela delavcu OVKN do odprave razlogov za izrek prepovedi, če strojevodja ali OVKN resno ogroža varnost železniškega prometa.

Varnostni organ mora o svojih ukrepih obveščati druge z zakonom določene organe, v primeru iz četrtega odstavka pa lahko sproži tudi postopek pred Evropsko komisijo.

**77. člen**

Ta člen določa, da strojevodja in drugi OVKN pri opravljanju svojega dela ne smejo biti pod vplivom alkohola ali drugih psihoaktivnih sredstev. Določen je tudi postopek ugotavljanja, ali ima OVKN v organizmu alkohol, ki ga lahko izvajajo delodajalec, inšpektor ali pooblaščena oseba varnostnega organa. Če se s preizkusom ugotovi, da ima OVKN v organizmu alkohol, se mu odredi prepoved nadaljnjega opravljanja dela v trajanju, določenem v odločbi. Smiselno enak postopek velja, če se sumi, da je OVKN pod vplivom mamil, psihoaktivnih zdravil ali drugih psihoaktivnih sredstev, ki zmanjšujejo njegovo sposobnost za varno delo v železniškem prometu.

**78. člen**

Ta člen določa, da v primeru če delodajalec, inšpektor ali pooblaščena oseba varnostnega organa sumijo, da OVKN zaradi duševnega stanja ali telesne nezmožnosti oziroma bolezni predstavlja nevarnost v železniškem prometu, mu prepovejo nadaljnje delo in odredijo izredni zdravstveni pregled.

**79. člen**

Eden od pomembnih elementov za zagotavljanje varnega železniškega prometa je tudi, da se OVKN zagotovi delo v omejenem delovnem času ter ustrezni odmori in počitki.

S tem namenom je v tem členu navedeno maksimalno trajanje izmene, ki ne sme trajati dalj od 12 oziroma 13 ur ob koncu poletnega računanja časa. Opredeljene so izjeme, da se v primerih izrednih dogodkov ali naravne nesreče, lahko trajanje izmene podaljša do 14 ur pod pogojem, da se delavec čuti sposobnega za opravljanje dela, v drugem odstavku pa so taksativno našteta tudi obdobja, ki se štejejo v čas trajanja izmene. Predlagane omejitve so določene že v veljavnem zakonu in se s tem predlogom zakona ne spreminjajo.

Novost je izjema, da se lahko trajanje izmene v maksimalni dolžini 12 ur oziroma 13 ur, podaljša za največ 30 minut v primeru, če je to potrebno zaradi zagotovitev urejenega izvajanja železniškega prometa.

**80. člen**

Ta člen določa čas vožnje vlečnega vozila in motornih vozil za posebne namene v eni izmeni. Čas vožnje vlečnega vozila ima poseben pomen za varnost železniškega prometa, zato je potrebno omejiti čas vožnje v eni izmeni. Skladno z navedenim predlog zakona omejuje čas vožnje v eni izmeni na 10 ur.

Poleg omejitve časa vožnje vlečnega vozila pa je potrebno z zakonom omejiti tudi čas neprekinjene vožnje, pri čemer se v neprekinjeno vožnjo štejejo postanki, krajši od 10 minut. Neprekinjena vožnja sme po predlogu zakona trajati največ 5 ur.

Predlagane omejitve so določene že v veljavnem zakonu in se s tem predlogom zakona ne spreminjajo.

**81. člen**

Zaradi zagotovitve varnosti železniškega prometa je potrebno OVKN zagotoviti daljši dnevni počitek, kot bi jim pripadal po splošni delovnopravni zakonodaji. Zato je v tem členu natančno določeno, da mora njihov dnevni počitek med dvema zaporednima izmenama trajati dvojno število ur opravljene izmene; če pa traja izmena šest ur ali manj, mora trajati počitek med dvema zaporednima izmenama najmanj 12 ur. V primeru 13 urne izmene opredeljene kot izjeme v 79. členu pa to ne velja in je v tem primeru določen počitek v trajanju 24 ur.

Predlagana ureditev je razen navedene izjeme določena že v veljavnem zakonu.

**82. člen**

S tem členom je dana pravna podlaga Vladi Republike Slovenije, da z uredbo uredi dnevni in tedenski počitek, omejitve delovnega časa in druga vprašanja v zvezi z delovnim časom strojevodij, drugih OVKN in mobilnih delavcev, ki opravljajo interoperabilne čezmejne storitve v železniškem sektorju. Navedena vprašanja so že ustrezno urejena v Uredbi o merilih za delo v izmenah izvršilnih železniških delavcev (Uradni list RS, št. 73/08), zato je s prehodno določbo njena uporaba podaljšana do sprejema nove uredbe.

**83. člen**

Ta člen z namenom, da se zagotovi varnost v železniškem prometu, določa notranji red na železniškem območju in v vlakih, po katerem se morajo ravnati potniki in druge osebe, ter pooblastila in ukrepe delavcev upravljavca in/ali prevoznika za njegovo vzdrževanje. Določa tudi dolžnost policistov in policistk, da delavcem upravljavca in/ali prevoznika nudijo pomoč pri preprečevanju kršitev notranjega reda in pri vzpostavitvi predpisanega stanja.

S tem členom je dana tudi pravna podlaga, da minister izda predpis, s katerim bo natančneje uredil določena vprašanja povezana z notranjim redom na železnici.

**84. člen**

Ta člen določa različne vrste prepovedi, ki so povezane z vzdrževanjem notranjega reda.

**85. člen**

Ta člen ureja omejitve dostopa in gibanja po železniškem območju. Železniško območje obsega zemljišče, na katerem je proga, ki obsega tudi progovni pas in postajna območja ter površine, na katerih poteka dejavnost, povezana s prevozom potnikov ali blaga, in dejavnost, povezana z nalogami upravljavca. Dostop potnikov, drugih oseb in cestnih ali drugih vozil na železniško območje in gibanje na njem je dovoljeno le na določenih mestih, pri čemer bo natančnejše pogoje določal predpis, ki ga bo izdal minister.

V drugem odstavku so določene izjeme od navedene prepovedi, ki jih lahko razvrstimo v skupino izjem, ki se nanašajo na osebe in organe, katerim je dostop oziroma gibanje na železniškem območju dovoljeno s pisnim dovoljenjem upravljavca in na skupino izjem, ki se nanašajo na osebe in organe, ki takšnega dovoljenja ne potrebujejo zaradi narave nalog, ki jih opravljajo. Vse osebe morajo kljub dovoljenju o dostopu oziroma gibanju na železniškem območju upoštevati omejitve, prepovedi, ukaze in opozorila, ki so postavljena na vidnih mestih ali jih dajejo delavci OVKN.

**86. člen**

Ta člen, z namenom zagotavljanja osebne varnosti določa prepovedi, ki so predpisane v primeru, ko se posamezna oseba zadržuje na železniškem območju ali v vlaku in so namenjene zagotavljanju njihove osebne varnosti ter varnega in urejenega železniškega prometa.

**87. člen**

Ta člen opredeljuje industrijske tire in proge drugih železnic ter projektiranje, gradnjo in njihovo vzdrževanje. Gre za proge, na katerih se opravlja prevoz samo za potrebe posamezne gospodarske družbe, ki v zvezi s svojo dejavnostjo prevaža osebe ali blago in ni del javne železniške infrastrukture. Tako za načrtovanje takih prog, kakor tudi vzdrževanje pa veljajo splošni predpisi o graditvi objektov ob upoštevanju določb tega zakona in na njegovi podlagi izdanih predpisov. Za vsak industrijski tir ali progo drugih železnic mora biti izdelan poslovnik, ki je vsebinsko isti kot poslovni red po trenutno veljavnem zakonu. Za industrijske tire in za proge drugih železnic bo minister ob upoštevanju varnosti železniškega prometa določil drugačne pogoje od pogojev, predpisanih s tem zakonom.

**88. člen**

Ta člen določa, da minister pristojen za infrastrukturo ob upoštevanju varnosti železniškega prometa določi drugačne pogoje od pogojev, predpisanih v tem zakonu, kar se nanaša tudi na vozila, če se uporabljajo izključno na industrijskem tiru in progah drugih železnic.

**89. člen**

Ta člen določa, da v kolikor v predpisu iz prejšnjega člena ni drugače opredeljeno, je ob industrijskih tirih in progah drugih železnic progovni pas širok 4,5 m, varovalni progovni pas pa 50 m od meje progovnega pasu na obeh straneh proge. To je manj kot je opredeljeno v 25. in 26. členu tega zakona, ki določa progovni pas na JŽI. Ob tem, pa je treba vse ostale določbe 25. in 26. člena smiselno upoštevati tudi za industrijske tire in proge drugih železnic.

**90. člen**

Ta člen določa ureditev vgradnje, vzdrževanja in ukinitve cepišča oziroma cepne kretnice, ki predstavlja navezavo industrijskega tira na JŽI.

Medsebojna razmerja glede stroškov za vgradnjo, vzdrževanjem in ukinitvijo cepišča industrijskega tira morata urediti upravljavec in lastnik oziroma upravljavec industrijskega tira z medsebojno pogodbo.

**91. člen**

Ta člen opredeljuje, da stroške vzdrževanja in stroške, povezane z industrijskim tirom ali progo druge železnice krije lastnik oziroma upravljavec. Medsebojna razmerja, povezana s tem, pa morata urediti upravljavec in lastnik oziroma upravljavec industrijskega tira z medsebojno pogodbo.

**92. člen**

Ta člen določa, da morata imeti industrijski tir in proga druge železnice poslovnik, ki ga sprejme lastnik oziroma upravljavec. V kolikor vozila prehajajo iz industrijskega tira na JŽI ali obratno, mora soglasje k poslovniku dati upravljavec.

Člen tudi določa, da vsebino poslovnika, ki mora opredeliti tehnološki proces dela na industrijskem tiru ali progi druge železnice, največjo dovoljeno hitrost, posebne zdravstvene pogoje in potrebno strokovno usposobljenost osebja, ki vzdržuje in dela na industrijskem tiru ali progi druge železnice, način ugotavljanja in preverjanja teh pogojev ter usposobljenosti v skladu z enotnimi merili, ki so predpisani za osebje.

**93. člen**

Ta člen določa pristojna organa za izvajanje nadzora, ki sta skladno z Direktivo (EU) 2016/798 varnostni organ – Javna agencija za železniški promet in inšpektorat pristojen za železniški promet - Inšpektorat RS za infrastrukturo.

V četrtem odstavku je glede pogojev, ki jih morata izpolnjevati Inšpektor in pooblaščena oseba varnostnega organa sklic na pogoje, ki jih predpisuje zakon, ki ureja inšpekcijski nadzor, za inšpektorje.

**94. člen**

Ta člen eksplicitno navaja, po katerih členih zakona nadzorstvo izvajajo inšpektorji IRSI. Določeno je, da nadzorstvo izvajajo tudi na podlagi izdanih podzakonskih aktov, splošnih aktov, TSI in drugih predpisov Evropske unije, ki se neposredno uporabljajo v Republiki Sloveniji.

**95. člen**

Ta člen eksplicitno navaja naloge inšpektorja IRSI, poleg nalog, ki jih izvaja po Zakonu o inšpekcijskem nadzoru. Inšpektor mora:

* odstraniti z dela OVKN;
* začasno prepovedati delo OVKN, če ne izpolnjuje pogojev glede strokovne usposobljenosti oziroma zdravstvene zmožnosti;
* začasno prepovedati delo OVKN, ki niso zajeti v TSI vodenje-upravljanje prometa, ali drugemu delavcu, ki opravlja delo povezano z varnostjo v železniškem prometu, če ne izpolnjuje pogojev glede strokovne usposobljenosti;
* zahtevati izredno preverjanje strokovne usposobljenosti ali zdravstvene zmožnosti OVKN, ki ni zajeto v TSI vodenje-upravljanje prometa in opravlja delo, povezano z varnostjo v železniškem prometu;
* odrediti ali sam opraviti preizkus s sredstvi ali napravami za ugotavljanje alkohola v krvi oziroma napotiti na strokovni pregled, ki obsega zdravniški pregled in odvzem krvi, urina ali drugih telesnih tekočin zaradi ugotavljanja prisotnosti alkohola, psihoaktivnih sredstev ali mamil;
* izreči prepoved uvrstitve tirnega vozila v vlak, če bi bila njegova uvrstitev nevarna za železniški promet;
* kršilcu z odločbo odrediti, da z dejanjem ali opustitvijo dejanja odpravi pomanjkljivosti ali nepravilnosti;
* odrediti ukrepe za preprečevanje in odpravo pomanjkljivosti in nepravilnosti, ki na vozilih in progovnih napravah ogrožajo varnost prometa in o njih obvestiti varnostni organ;
* odrediti, da se začasno izključijo iz prometa vozila, proge in progovne naprave, ki ne ustrezajo predpisanim tehničnim in drugim pogojem, če bi bila sicer varnost prometa ogrožena;
* odrediti, da se odpravijo nepravilnosti v železniškem prometu in da se promet prilagodi določbam zakonov in na njihovi podlagi izdanih predpisov ali določbam TSI, če je treba, pa določiti tudi način in odrediti ukrepe za odpravo nepravilnosti v železniškem prometu in o njih obvestiti varnostni organ;
* ustaviti dela v progovnem ali varovalnem pasu, ki se izvajajo na način, s katerim se ogroža varnost železniškega prometa, ali odrediti ukrepe za varno odvijanje prometa;
* ustaviti dela v progovnem ali varovalnem progovnem pasu, če se izvajajo brez soglasja ali če niso izpolnjene zahteve iz izdanega soglasja za poseg v progovnem ali varovalnem progovnem pasu;
* prepovedati nadaljnje opravljanje del, če osebe, ki izvajajo dela, nimajo dovoljenja za gibanje v železniškem območju;
* ustaviti dela oziroma odstraniti spremenljivo prometnoinformativno signalizacijo oziroma drugo signalizacijo, ki ni skladna s pravilnikom, ki ureja prometno signalizacijo in prometno opremo na cestah pred nivojskimi prehodi.

**96. člen**

Ta člen v prvem odstavku določa, da nadzor iz pristojnosti varnostnega organa izvajajo pooblaščene osebe varnostnega organa.

Drugi odstavek pa natančno navaja, po katerih členih zakona nadzorstvo izvajajo pooblaščene osebe varnostnega organa. Nadzorstvo izvajajo tudi na podlagi izdanih podzakonskih aktov, splošnih aktov, TSI in drugih predpisov Evropske unije, ki se neposredno uporabljajo v Republiki Sloveniji.

**97. člen**

Ta člen opredeljuje ukrepe, ki jih izvaja pooblaščena oseba varnostnega organa. Ta ima naloge in dolžnosti da:

* sme na vlaku kadarkoli preveriti, ali strojevodja razpolaga z dokumenti, izdanimi v skladu s tem zakonom oziroma na njegovi podlagi izdanimi podzakonskimi akti;
* preveri strojevodjo in druge OVKN, ki opravljajo naloge določene v TSI, ali izpolnjujejo ali pogoje glede strokovne usposobljenosti in zdravstvene zmožnosti za opravljanje dela;
* začasno prepove delo ali odstraniti z dela OVKN, ki opravljajo naloge določene v TSI vodenje in upravljanje prometa, če ne izpolnjujejo pogojev glede strokovne usposobljenosti oziroma zdravstvene zmožnosti;
* zahteva takojšnjo ustavitev vlaka in prepovedati opravljanje dela OVKN, ki opravljajo naloge določene v TSI vodenje in upravljanje prometa, če resno ogrožajo varnost železniškega prometa;
* zahteva izredno preverjanje zdravstvene zmožnosti OVKN, ki opravljajo naloge določene v TSI;
* opravi preizkus s sredstvi ali napravami za ugotavljanje prisotnosti alkohola ali drugih psihoaktivnih sredstev pri OVKN ali napotiti na strokovni pregled;
* prepove obratovanje podsistema ali njegovega dela v primeru neizpolnjevanja bistvenih zahtev;
* prepove obratovanje podsistema ali njegovega dela v primeru neustreznega vzdrževanja ali njegove uporabe v nasprotju z izdanim dovoljenjem za pričetek obratovanja ali dovoljenjem za dajanje na trg;
* prepove obratovanje stabilne naprave ali njenega dela, v kolikor zanj ni izdano dovoljenje za začetek obratovanja;
* prepove obratovanje mobilnega podsistema, njegovega dela, tirnega vozila ali tipa tirnega vozila, v kolikor zanj ni izdano dovoljenje za dajanje na trg ali ni izvedenih preverjanj tirnega vozila pred njegovo uporabo;
* sme kadarkoli preveriti prevoznike, upravljavca, izvajalce usposabljanja in/ali preverjanja strokovne usposobljenosti, ocenjevalce ali upoštevajo zahteve glede strokovne usposobljenosti.
* prepove prevozniku nadaljnje izvajanje prevoznih storitev, ali posamezne dejavnosti, v kolikor ne izvaja svojega sistema varnega upravljanja;
* prepove nadaljnje opravljanje nalog upravljavcu, ali posamezne dejavnosti, v kolikor ne izvaja svojega sistema varnega upravljanja;
* prepove nadaljnje izvajanje posameznih opravil ali celotne dejavnosti centrom usposabljanja, ocenjevalcem in centrom preverjanja, v kolikor ne izvajajo svojega sistema usposabljanja oziroma preverjanja;
* prepove nadaljnje izvajanje posameznih opravil ali celotne dejavnosti subjektom zadolženim za vzdrževanje, nosilcem posameznih funkcij vzdrževanja oziroma delavnicam v kolikor ne izvajajo svojega sistema vzdrževanja.

**98. člen**

Ta člen določa, da je v osmih dneh od dneva vročitve dovoljena pritožba zoper odločbo izdano v postopku nadzora, na ministrstvo, pristojno za promet.

**99. člen – 103. člen**

Ti členi natančno opredeljujejo prekrške z opisom in predpisano globo. V 102. členu so navedeni prekrški, ki so izrazito osebne narave, kar terja odstop od siceršnje akcesorne odgovornost pravne osebe.

**104. člen**

Ustanovitveni akt javne agencije mora določati njene naloge oziroma dejavnosti (tretja alineja prvega odstavka 7. člena Zakona o javnih agencijah (Uradni list RS, št. 52/02, 51/04 – EZ-A in 33/11 – ZEKom-C)). Zato je potrebno pred pričetkom izvajanja dejavnosti nadzora in nalog prekrškovnega organa s strani Javne agencije za železniški promet RS, dopolniti njen ustanovitveni akt ter nadalje spremeniti njen notranji akt o sistemizaciji delovnih mest. Po razporeditvi delavcev na delovna mesta pooblaščenih oseb varnostnega organa se dejansko lahko prične z izvajanjem nalog nadzora in nalog prekrškovnega organa. V času, ki je potreben za dopolnitev ustanovitvena akta javne agencije in spremembo akta o sistemizaciji se naloge inšpekcijskega nadzora opravljajo s strani inšpektorata, pristojnega za železniški promet, saj v nasprotnem primeru, v času dopolnjevanja ustanovitvenih in notranjih aktov, inšpekcijski nadzor ne bo možen.

**105. člen**

S tretjim odstavkom 10. člena predloga zakona se določa obveznost upravljavca in prevoznikov, da vsako leto do 31. maja predložijo varnostnemu organu letno varnostno poročilo za prejšnje koledarsko leto, določena pa je tudi vsebina varnostnega poročila. Glede na veljavni zakon je spremenjen datum, do katerega morajo vsako leto upravljavec in prevozniki predložiti varnostnemu organu letno varnostno poročilo za prejšnje koledarsko leto – to je sedaj do 31. maja in ne več do konca junija. Delno je spremenjena tudi vsebina poročil. S tem členom se z namenom priprave upravljavca in prevoznikov na nov način poročanja določa, da se preide na nov način naslednje leto po uveljavitvi zakona. V letu uveljavitve zakona se tako še vedno uporablja tretji odstavek 24. člena veljavnega zakona.

**106. člen**

Ta člen določa domnevo, da prevoznik oziroma upravljavec, ki ima na dan uveljavitve tega zakona veljavno varnostno spričevalo oziroma varnostno pooblastilo izpolnjujeta pogoje za subjekt, zadolžen za vzdrževanja, vendar najdlje do izteka njune veljavnosti.

**107. člen**

Ta člen opredeljuje prehodno obdobje enega leta od uveljavitve zakona za pridobitev strokovnega izpita za inšpektorja, ki ga mora pridobiti pooblaščena oseba varnostnega organa, ki je že zaposlena v varnostnem organu in ob uveljavitvi zakona še nima ustreznega izpita.

**108. člen**

Ta člen določa, da se postopki za izdajo obratovalnih dovoljenj za podsistem infrastruktura, energija in vodenje-upravljanje signalizacije ob progi in na vozilu, začeti pred uveljavitvijo tega zakona, končajo po dosedanjih predpisi, razen v kolikor niso v nasprotju z evropskimi predpisi.

Določeno je tudi, da za projekte, katerih idejna zasnova je bila izdelana pred 16. junijem 2019, ni potrebno predložiti pozitivne odločitve ERA iz točke d) osmega odstavka 52. člena tega zakona.

**109. člen**

S tem členom se:

* določa prenehanje veljavnosti obstoječega ZVZelP in podzakonskih predpisov, izdanih na njegovi podlagi,
* določa prenehanje uporabe predpisov, izdanih pred uveljavitvijo veljavnega ZVZelP, ki jim je le ta v 120. členu podaljšal uporabo do sprejema novih predpisov, ki pa niso bili nikoli sprejeti,
* podaljšuje uporaba v drugem odstavku taksativno naštetih predpisov do uveljavitve novih podzakonskih predpisov, v kolikor niso v nasprotju s tem zakonom ali TSI,

določi uporaba 32. člena trenutnega ZVZelP dokler Evropska komisija ne izda izvedbenega akta o strukturi poročil za poročanje o preiskavah nesreč in incidentov iz drugega odstavka 24. člena Direktive 2016/798/EU.

**110. člen**

Določa, da se morajo uskladiti SVU prevoznikov in upravljavca skladno z nacionalnimi izvedbenimi načrti posameznih TSI.

**111. člen**

Določa obveznost ministrstva, da v skladu z 8. členom Direktive 2016/797/EU v 30 dneh po začetku veljavnosti tega zakona, obvesti Agencijo Evropske unije za železnice o prenehanju veljavnosti oziroma prenehanju uporabe predpisov iz prvega in drugega odstavka 109. člena.

**112. člen**

Že v uvodu k predlogu zakona je navedeno, da se s tem predlogom zakona uveljavlja nov sistem predpisov na področju železniškega prometa, kar je predvideno postopno s sprejemom TSI, ki kot enotni tehnični predpisi Evropske unije nadomeščajo nacionalne predpise s področja železniškega sistema. Poleg tega pa se predpisi Evropske unije, ki določajo pristojnost za urejanje določenih vprašanj, ki so sedaj urejena v podzakonskih predpisih, prenaša na raven urejanja v sistemih varnega upravljanja upravljavca in prevoznikov. Zaradi varnosti železniškega prometa je nujno potrebno, da se prenos pristojnosti urejanja v sisteme varnega upravljanja izvede na način, ki bo zagotovil, da pri urejanju teh vprašanj ne bo pravne praznine, saj se le ti v nekaterih delih neposredno sklicujejo na določbe zakona oziroma predpise, ki z dnem uveljavitve ZVZelP-1 prenehajo veljati oziroma se uporabljati.

Iz navedenega razloga se s tem členom:

* določajo določbe veljavnega ZVZelP, za katere se šteje, da je njihova vsebina vključena v sisteme varnega upravljanja upravljavca in prevoznikov, ki imajo veljavno varnostno spričevalo oziroma varnostno pooblastilo na dan uveljavitve tega zakona, kot njihov sestavni del, v kolikor ni v nasprotju s tem zakonom ali TSI;
* določajo podzakonski predpisi, za katere se šteje, da je njihova vsebina vključena v sisteme varnega upravljanja upravljavca in prevoznikov, ki imajo veljavno varnostno spričevalo oziroma varnostno pooblastilo na dan uveljavitve tega zakona, kot njihov sestavni del, v kolikor ni v nasprotju s tem zakonom ali TSI.

Prevozniki oziroma upravljavec bodo lahko po uveljavitvi zakona pristopili k spremembam svojih sistemov varnega upravljanja v tistih delih, za katere bodo smatrali, da so potrebne, tudi v delu s tem členom vključenih vsebin ZVZelP in podzakonskih predpisov, pri čemer bodo morali za spremembo SVU pridobiti potrditev varnostnega organa.

**113. člen**

S tem členom sta določena roka za sprejem podzakonskih predpisov na podlagi tega zakona ter določena nadaljna veljavnost veljavnega ZVZelP. Do uveljavitve podzakonskih predpisov, ki bodo implementirali priloge v Direktivah 2016/798/EU in 2016/797/EUse bodo namreč še naprej uporabljale določbe ZVZelP, ki vsebujejo sklic na priloge prejšnjih direktiv.

Določitev nadaljnje uporabe členov ZVZelP s sklicem na priloge direktiv je potrebna zato, ker bodo priloge novih direktiv, ki se prenašajo s tem predlogom zakona, iz več razlogov predmet podzakonskih predpisov. Z delno implementacijo v pravilniku bo olajšana implementacija bodočih direktiv, ki se bodo nanašale zgolj na spremembo prilog, saj bo prenos izvršen s spremembo podzakonskega predpisa ministra, in ne več s spremembo zakona.

**114. člen**

S tem členom se določa začetek uporabe zakona. Določbe, ki urejajo podeljevanje enotnega varnostnega spričevala prevozniku, dajanje mobilnih podsistemov na trg, dovoljenja za dajanje tirnega vozila na trg, registracijo tirnih vozil, preverjanje dovoljenih vozil pred uporabo, dovoljenje za tip tirnih vozil, postopke pri neizpolnjevanju bistvenih zahtev pri tirnih vozilih ali tipih tirnih vozil se začnejo uporabljati od16. junija 2019, ko je rok za prenos Direktiv 2016/797/EU in 2016/798/EU.

**115. člen**

S tem členom se določa začetek veljavnosti zakona. Zaradi povezanosti tega zakona z Zakonom o spremembah in dopolnitvah ZZelP je začetek veljavnosti novega zakona določen na isti dan, 16. junij 2018. Tako bo doseženo, da ne bo pravne praznine, saj se določene naloge iz ZZelP prenašajo v ZVZelP. Prav tako ta rok opredeljuje 8. člen Direktive 2016/798/EU, ki se nanaša na področje ureditve nacionalnih varnostnih predpisov.

**IV. BESEDILO ČLENOV, KI SE SPREMINJAJO**

Predlog je povsem nov zakon.

**V. PREDLOG, DA SE PREDLOG ZAKONA OBRAVNAVA PO NUJNEM OZIROMA SKRAJŠANEM POSTOPKU**

Predlog zakona se obravnava po rednem postopku.

**VI. PRILOGE**

Predlogu zakona so priloženi osnutki:

* Pravilnika o ravnanju ob resnih nesrečah, nesrečah in incidentih v železniškem prometu (Priloga 1);
* Pravilnika o pogojih za graditev objektov, postavljanje naprav ali saditev drevja v varovalnem progovnem pasu (Priloga 2);
* Pravilnika pogojih, ki jih morajo izpolnjevati priglašeni in imenovani organi ter postopek priglasitve in spremembe priglasitve imenovanih in priglašenih organov (Priloga 3);
* Pravilnika o nivojskih prehodih (Priloga 4);
* Pravilnik o urejanju določenih vprašanj s področja varnosti in interoperabilnosti železniškega prometa (PRILOGA 5)
* Pravilnika o vzdrževalnih delih v javno korist na področju železniške infrastrukture (Priloga 6);
* Signalnega pravilnika (Priloga 7);
* Pravilnika o strojevodjih, centrih usposabljanja in centrih preverjanja (Priloga 8);
* Pravilnika o notranjem redu na železnici (Priloga 9);
* Pravilnika o pogojih za zagotavljanje varnosti železniškega prometa na industrijskih tirih (Priloga 10);
* Uredbe o merilih za delo v izmenah osebja, ki opravlja varnostno kritične naloge (Priloga 11);
* Pravilnika o postopkih preverjanja duševne in telesne zmožnosti strojevodij (PRILOGA 12) in
* MSP-test (Priloga 13);.

**Priloga 1: Pravilnik o ravnanju ob resnih nesrečah, nesrečah in incidentih v železniškem prometu**

**PREAMBULA IN OKVIRNI NASLOV PODZAKONSKEGA AKTA:**

Na podlagi dvanajstega odstavka 21. člena in petega odstavka 26. člena Zakona o varnosti v železniškem prometu (Uradni list RS, št. \_\_\_\_\_) izdaja minister za infrastrukturo

**PRAVILNIK O RAVNANJU OB RESNIH NESREČAH,**

**NESREČAH IN INCIDENTIH V ŽELEZNIŠKEM PROMETU**

**VSEBINA, OPISANA PO VSEBINSKIH SKLOPIH:**

1. PREDMET UREJANJA (VSEBINA AKTA)

S pravilnikom se določa način preiskave nesreč in incidentov, način medsebojnega obveščanja, medsebojno sodelovanje preiskovalnih organov, službeno izkaznico preiskovalcev preiskovalnega organa, način preiskave resnih nesreč, nesreč in incidentov preiskovalnega organa ter evidentiranje, statistično spremljanje ter objavljanje podatkov upravljavcev in prevoznikov.

S pravilnikom se v pravni red Republike Slovenije delno prenaša Direktiva 2016/798/EU.

V primerjavi z veljavnim pravilnikom, spremembe pomenijo prenos določb Direktive 2016/798/EU. Določbe veljavnega Pravilnika o ravnanju ob resnih nesrečah, nesrečah in incidentih v železniškem prometu (Ur. l. RS, št. 62/15) se tako dopolnjujejo v delu, ki se nanaša na rok za začetek preiskave preiskovalnega organa, sodelovanje zunanjih strokovnjakov iz Evropske unije ali ERA v preiskavi, objavi in vsebini končnega ter vmesnega poročila o preiskavi in o sodelovanju preiskovalnega organa s preiskovalnimi organi drugih držav članic Evropske unije.

1. PREDSTAVITEV PO VSEBINSKIH SKLOPIH (ZA VSAK VSEBINSKI SKLOP POSEBEJ):
2. Opis ukrepa in rešitve

Tako kot veljavni pravilnik bo tudi nov pravilnik urejal naslednje vsebinske sklope:

* splošne določbe, ki bodo obsegale opredelitev vsebine pravilnika in pomen izrazov;preiskavo preiskovalnega organa;

V tem delu se določajo začetek preiskave in zagotavljanje stalne prisotnosti preiskovalnega organa, imenovanje glavnega preiskovalca in komisije preiskovalnega organa, način preiskave, zavarovanje ter varovanje območja resne nesreče, nesreče in incidenta ter podatke o preiskavi, vključno z končnim poročilom preiskovalnega organa. V tem delu se veljavni pravilnik dopolnjuje zaradi prenosa direktive 2016/798/EU v naslednjih določbah:

* Z dopolnitvijo prvega odstavka 3. člena se določa, da preiskovalni organ začne s postopkom preiskave takoj, ko izve za resno nesrečo, nesrečo ali incident, najkasneje pa v dveh mesecih od prejema pisne prijave o resni nesreči, nesreči ali incidentu s strani upravljavca ali prevoznika. Z dopolnitvijo se prenaša tretji odstavek 22. člena Direktive 2016/798/EU.
* Z dopolnitvijo 4. člena se določa, da lahko preiskovalni organ, če to ne posega v njegovo neodvisnost, zaprosi za sodelovanje strokovnjakov preiskovalnih organov v Evropski uniji ali Agencije Evropske unije za železnice v preiskavi, ali jih zaprosi za izvedbo tehničnih pregledov, analiz ali ocene za potrebe preiskave. Z dopolnitvijo se prenaša peti odstavek 22. člena Direktive 2016/798/EUZ dopolnjenim tretjim odstavkom 6. členom se določa rok, v katerem mora preiskovalni organ objaviti končno poročilo o preiskavi. Tega mora objaviti v najkrajšem možnem času, vendar praviloma ne pozneje kot v 12 mesecih po nesreči, resni nesreči ali incidentu. Če preiskovalni organ končnega poročila ne more objaviti v navedenem roku, izda vmesno izjavo vsaj ob vsaki obletnici vsake nesreče, v njej pa predstavi napredek preiskave in vsa morebitna vprašanja v zvezi z varnostjo železniškega prometa. Z dopolnjenim četrtim odstavkom 6. člena se predpisuje oblika in vsebina končnega poročila, ki bo določena z izvedbenim aktom Evropske komisije iz drugega odstavka 24. člena direktive 2016/798/EU. Z dopolnitvijo 6. člena se prenaša drugi odstavek 24. člena Direktive 2016/798/EU.
* Z novim 7. členom se določa obveznost preiskovalnega organa, da sodeluje z drugimi preiskovalnimi organi v EU zaradi izboljšanja preiskovalnih metod, oblikovanja skupnih načel, spremljanja izvedbe varnostnih priporočil ter prilaganja tehničnemu in znanstvenemu napredku in uvedbo programov medsebojnih pregledov. Z dopolnitvijo se prenaša sedmi odstavek 22. člena Direktive 2016/798/EU.
* službena izkaznica preiskovalcev preiskovalnega organa;
* preiskava upravljavca in prevoznikov;

To poglavje ureja temeljne elemente postopka obveščanja ob nastanku resne nesreče, nesreče ali incidenta upravljavca in/ali prevoznika ter pisno prijavo izrednega dogodka. Le to določijo upravljavec in prevozniki z internim predpisom v svojem sistemu varnega upravljanja. Urejen je način preiskavo, vključno s sestavo preiskovalne komisije ter obliko in vsebino poročila o preiskavi upravljavca in prevoznikov.

* evidenca, poročanje in statistično spremljanje: gre za obveznost upravljavca in prevoznikov. Način se določi v sistemih varnega upravljanja.

1. Naslovnik

Preiskovalni organ, upravljavec, subjekt, ki opravlja naloge upravljavca, prevozniki.

1. Pravne posledice

Preiskovalni organ bo moral izpolnjevati dodatne obveznosti po tem pravilniku.

1. PREHODNI REŽIM

Ni.

1. ZAČETEK VELJAVNOSTI

Pravilnik začne veljati petnajsti dan po objavi v Uradnem listu Republike Slovenije.

**NORMATIVNI DEL**

**PRILOGA 2: Pravilnik o pogojih za graditev objektov, postavljanje naprav ali saditev drevja v progovnem pasu in varovalnem progovnem pasu**

**PREAMBULA IN OKVIRNI NASLOV PODZAKONSKEGA AKTA:**

Na podlagi petega odstavka 26. člena Zakona o varnosti v železniškem prometu (Uradni list RS, št. \_\_\_\_\_) izdaja minister za infrastrukturo

**PRAVILNIK O POGOJIH ZA GRADITEV OBJEKTOV, POSTAVLJANJE NAPRAV ALI SADITEV DREVJA V PROGOVNEM PASU IN VAROVALNEM PROGOVNEM PASU**

**VSEBINA, OPISANA PO VSEBINSKIH SKLOPIH:**

1. PREDMET UREJANJA (VSEBINA AKTA)

S pravilnikom se urejajo pogoji za graditev objektov in postavljanje naprav v progovnem pasu ter pogoji za graditev objektov, postavljanje naprav in saditev drevja v varovalnem progovnem pasu. Pravilnik se smiselno uporablja za industrijske tire, ob upoštevanju širine progovnega in varovalnega progovnega pasu ob industrijskem tiru, določeni z ZVZelP.

1. PREDSTAVITEV PO VSEBINSKIH SKLOPIH (ZA VSAK VSEBINSKI SKLOP POSEBEJ):
2. Opis ukrepa in rešitve

V progovnem pasu je dovoljeno graditi objekte, povezane s prevozom potnikov in nakladanjem ali razkladanjem blaga, kakor tudi napeljevati cevovode, energetske in komunikacijske vode ter druge podobne naprave in objekte v javnem interesu. S pravilnikom bodo določeni natančnejši pogoji glede na vrsto in namen objekta oziroma naprave in ob uporabi ukrepov za zagotavljanje varnosti ljudi in železniškega prometa.

V varovalnem progovnem pasu se smejo na podlagi predhodnega soglasja upravljavca graditi objekti in postavljati napeljave in naprave ali saditi drevje le ob določenih pogojih in na določeni oddaljenosti od proge, odvisno od njihove vrste in namena, ob ukrepih, ki zagotavljajo varnost ljudi in prometa. S pravilnikom bodo določeni natančnejši pogoji glede na vrsto in namen objekta oziroma naprave in ob uporabi ukrepov za zagotavljanje varnosti železniškega prometa.

S pravilnikom bodo tako določeni pogoji za naslednje objekte/naprave/drugo:

* gradbeni objekti,
* vodnjaki, vodovodi in rezervoarji za vodo,
* objekti nad predori,
* objekti in naprave, pri katerih obstaja nevarnost požara oziroma eksplozije,
* cevovodi, električne, telefonske in telegrafske zračne linije, podzemni kabli in druge instalacije in naprave,
* tovarniški dimniki, stebri zračnih vodov, antenski in drugi stebri,
* drevje,
* ceste

1. Naslovnik

Upravljavec, subjekt, ki opravlja naloge upravljavca, prevozniki, drugi subjekti, ki pridobijo pravico graditi, postavljati naprave oziroma saditi drevje v progovnem oziroma varovalnem progovnem pasu, Inšpektorat RS za infrastrukturo.

1. Pravne posledice

Naslovniki bodo morali izpolnjevati obveznosti po tem pravilniku.

1. PREHODNI REŽIM

Skladno z ZVZelP, se obstoječi objekti, ki se nahajajo v progovnem pasu železniških prog in ne izpolnjujejo pogojev iz zakona in tega pravilnika, smejo vzdrževati ali obnavljati samo v obsegu in na način, da se gabariti objektov ne povečajo. Pred pričetkom del morajo lastniki takih objektov pridobiti soglasje upravljavca.

1. ZAČETEK VELJAVNOSTI

Pravilnik začne veljati petnajsti dan po objavi v Uradnem listu Republike Slovenije.

**NORMATIVNI DEL**

**Priloga 3: Pravilnik o pogojih, ki jih morajo izpolnjevati priglašeni in imenovani organi ter postopek priglasitve in spremembe priglasitve imenovanih in priglašenih organov**

**PREAMBULA IN OKVIRNI NASLOV PODZAKONSKEGA AKTA:**

Na podlagi sedmega odstavka 63. člena Zakona o varnosti v železniškem prometu (Uradni list RS, št. \_\_\_\_\_) izdaja minister za infrastrukturo

**PRAVILNIK O POGOJIH, KI JIH MORAJO IZPOLNJEVATI PRIGLAŠENI IN IMENOVANI ORGANI**

**TER POSTOPEK PRIGLASITVE IN SPREMEMBE PRIGLASITVE IMENOVANIH IN PRIGLAŠENIH ORGANOV**

**VSEBINA, OPISANA PO VSEBINSKIH SKLOPIH:**

1. PREDMET UREJANJA (VSEBINA AKTA)

S pravilnikom se v skladu z Direktivo 2016/797/EU določajo pogoji, ki jih morajo izpolnjevati priglašeni in imenovani organi kot organi za ocenjevanje skladnosti komponent interoperabilnosti ali primernosti za uporabo in izvedbo postopka verifikacije podsistemov ali delov železniških podsistemov ter postopek priglasitve in spremembe priglasitve imenovanih in priglašenih organov. S pravilnikom se v pravni red Republike Slovenije delno prenaša Direktiva 2016/797/EU (VI. poglavje – Organi za ocenjevanje skladnosti, členi 27. do 45.).

1. PREDSTAVITEV PO VSEBINSKIH SKLOPIH (ZA VSAK VSEBINSKI SKLOP POSEBEJ):
2. Opis ukrepa in rešitve
3. Pogoji, ki jih morajo izpolnjevati priglašeni in imenovani organi.

Pravilnik določa naslednje sklope pogojev, ki jih morajo izpolnjevati priglašeni in imenovani organi.

* Splošni pogoji:
* ustanovljeni morajo biti v skladu s pravom Republike Slovenije in imeti status pravne osebe.
* imeti morajo za opravljanje svoje dejavnosti za vsak postopek ocenjevanja skladnosti ter za vsako vrsto ali kategorijo proizvodov, v zvezi s katerimi so priglašeni:
  + potrebno osebje za izvajanje nalog ocenjevanja skladnosti;
  + ustrezne opise postopkov, v skladu s katerimi naj se izvaja ocenjevanje skladnosti;
  + ustrezne postopke za izvajanje dejavnosti.

Osebje mora izpolnjevati nekatere minimalne pogoje:

* biti mora ustrezno strokovno in poklicno usposobljeno;
* imeti mora zadovoljivo znanje o bistvenih zahtevah, harmoniziranih standardih in predpisih, povezanih s pregledi, ki jih opravlja, in imeti dovolj prakse na tem področju;
* biti mora usposobljeno za izdajanje certifikatov, zapisov in poročil, ki sestavljajo uradno dokumentacijo opravljenih pregledov;
* izpolnjeni morajo biti pogoji glede plačil, opravljanja nalog ocenjevanja skladnosti z največjo strokovno integriteto in potrebno tehnično usposobljenostjo na določenem področju brez pritiskov in spodbud, zlasti finančnih;
* osebje je zavezano k poklicni molčečnosti.
* Pogoji glede nepristranosti: pogoj se nanaša na priglašeni organ kot tak, njegovega direktorja in osebje. Gre predvsem za preprečevanje nasprotja interesov, ki bi onemogočalo objektivno opravljanje nalog.
* Zavarovanje odgovornosti: obvezno zavarovanje civilne odgovornosti za škodo, nastalo pri opravljanju dejavnosti.

1. Postopek priglasitve in spremembe priglasitve priglašenih in imenovanih organov

Za postopek priglasitve organa za ocenjevanje skladnosti, se uporabljajo določbe zakona, ki ureja tehnične zahteve za proizvode in ugotavljanje skladnosti, če ni s tem pravilnikom določeno drugače. Postopek se začne na podlagi vloge za priglasitev, ki jo vloži organ za ocenjevanje skladnosti, ki ima sedež v Republiki Sloveniji, na Ministrstvo za infrastrukturo. Predpisana je potrebna dokumentacija.

Ministrstvo priglasi organ za ocenjevanje skladnosti Evropski komisiji in drugim državam članicam Evropske unije z uporabo elektronskega orodja za priglasitev, ki ga razvije in upravlja Evropska komisija. Organ za ocenjevanje skladnosti lahko začne z opravljanjem nalog za katere je priglašen, če Evropska komisija ali druge države članice Evropske unije ne ugovarjajo priglasitvi v roku dveh tednov od priglasitve, če priglasitev temelji na potrdilu o akreditaciji oziroma v roku dveh mesecev po priglasitvi, če le ta temelji na potrdilu o usposobljenosti.

Priglašeni organ ima identifikacijsko številko, ki mu jo dodeli Evropska komisija. Priglašeni organ se uvrsti na seznam priglašenih organov, ki ga vodi Evropska komisija. Ministrstvo Evropsko komisijo in druge države članice Evropske unije obvešča o vseh nadaljnjih pomembnih spremembah priglasitve v skladu s tem in naslednjim členom.

Kadar ministrstvo ugotovi, da priglašeni in imenovani organ ne izpolnjuje več pogojev za priglašeni organ ali da ne izpolnjuje svojih obveznosti, mora omejiti, začasno preklicati ali umakniti priglasitev, kakor je ustrezno glede na resnost neizpolnjevanja pogojev ali obveznosti. Ministrstvo mora o omejitvi, začasnem preklicu ali umiku priglasitve takoj obvestiti Evropsko komisijo in druge države članice Evropske unije ter sprejeti potrebne ukrepe, da zadeve tega organa obravnava drug priglašeni ali organ ali da so te zadeve pristojnim priglasitvenim organom in organom za nadzor trga na njihovo zahtevo še naprej na voljo.

1. Naslovnik

Zainteresirani subjekti za pridobitev statusa priglašenega in imenovanega organa; proizvajalci komponent interoperabilnosti, upravljavec, subjekt, ki opravlja naloge upravljavca, prevozniki.

1. Pravne posledice

Priglašeni in imenovani bodo morali izpolnjevati pogoje za pridobitev in ohranitev statusa. Ministrstvo za infrastrukturo bo moralo opravljati stalen nadzor nad izpolnjevanjem pogojev in ustrezno ukrepati, če bo ugotovilo, da posamezen priglašeni oziroma imenovani organ teh več ne izpolnjuje.

1. PREHODNI REŽIM

Pravilnik ne posega v status priglašenih in imenovanih organov, ki so le tega pridobili na podlagi veljavnega ZVZelP.

1. ZAČETEK VELJAVNOSTI

Pravilnik začne veljati petnajsti dan po objavi v Uradnem listu Republike Slovenije.

**NORMATIVNI DEL**

**Priloga 4: Pravilnik o nivojskih prehodih**

**PREAMBULA IN OKVIRNI NASLOV PODZAKONSKEGA AKTA:**

Na podlagi trinajstega odstavka 31. člena Zakona o varnosti v železniškem prometu (Uradni list RS, št. \_\_\_\_\_) izdaja minister za infrastrukturo

**PRAVILNIK O NIVOJSKIH PREHODIH**

**VSEBINA, OPISANA PO VSEBINSKIH SKLOPIH:**

1. PREDMET UREJANJA (VSEBINA AKTA)

S pravilnikom se določajo pogoji za določitev kraja križanja železniške proge in javne ali nekategorizirane ceste, tehnično zavarovanje nivojskih prehodov ter prostorske, gradbene, prometne, tehnične in varnostne pogoje na nivojskih prehodih.

1. PREDSTAVITEV PO VSEBINSKIH SKLOPIH (ZA VSAK VSEBINSKI SKLOP POSEBEJ):
2. Opis ukrepa in rešitve

Z uveljavitvijo novega Zakona o varnosti v železniškem prometu se razveljavljata Zakon o varnosti v železniškem prometu (Uradni list RS, št. 56/13 – uradno prečiščeno besedilo, 91/13, 82/15 in 84/15 – ZZelP-J) in Pravilnik o nivojskih prehodih (Uradni list RS, št. 49/16), ki je bil izdan na podlagi razveljavljenega zakona (razveljavljena pravna podlaga iz 10. odstavka 51. člena zakona). Upoštevaje navedeno je potrebno področje nivojskih prehodov na novo urediti v podzakonskem aktu, ki bo temeljila na pravni podlagi iz novega zakona, pri čemer večjih vsebinskih odstopanj v primerjavi z obstoječim podzakonskim aktom ne bo.

1. Naslovnik

Upravljavec, subjekt, ki opravlja naloge upravljavca in projektanti.

1. Pravne posledice

Glede na obstoječo ureditev dodatnih obveznosti ne bo.

1. Opis vsebinskih sklopov
2. Splošne določbe

To poglavje obsega opredelitev vsebine pravilnika in pomen izrazov. Podrobneje se določijo vsebine glede števila in najmanjše razdalje med sosednjimi nivojskimi prehodi (v nadaljevanju: NPr), pogoji za gradnjo nadomestnih povezovalnih cest, opredelitev območja NPr, gradnja in vzdrževanje NPr, oddaljenost cestnih križišč od NPr, kot križanja ceste in proge na NPr……ipd.

1. Tehnični pogoji

V tem poglavju se podrobneje določijo vsebine glede cestnih signalov in njihove opremljenosti z napravami za dajanje zvočnih znakov, zapornice in polzapornice, pogoji varnega prečkanja NPr, povprečna hitrost cestnih vozil, razmejitev NPr (zavarovani – nezavarovani), obveznosti zavarovanja……ipd.

1. Nezavarovani nivojski prehodi

V tem poglavju se uredijo način označevanja nezavarovanih NPR, elementi preglednostnega prostora, omejitev hitrosti glede na preglednost, pot približevanja tirnega vozila ….Ipd.

1. Zavarovani nivojski prehodi

To poglavje bo obsegalo določbe o avtomatskih napravah za zavarovanje NPr, vklopu in izklopu zavarovanja ter poti in času približevanja tirnega vozila k Npr …..ipd.

1. PREHODNI REŽIM

Pravilnik ne bo imel vpliva na že začete projekte, ki imajo datum naročila za izdelavo projektne dokumentacije pred uveljavitvijo tega pravilnika. Za takšne projekte se bo naprej uporabljal Pravilnik o nivojskih prehodih (Uradni list RS, št. 49/16).

1. ZAČETEK VELJAVNOSTI

Pravilnik začne veljati petnajsti dan po objavi v Uradnem listu Republike Slovenije.

PRILOGA 5: Pravilnik o urejanju določenih vprašanj s področja varnosti in interoperabilnosti železniškega prometa

**PREAMBULA IN OKVIRNI NASLOV PODZAKONSKEGA AKTA:**

Na podlagi šestega odstavka 3. člena, tretjega odstavka 6. člena, šestega odstavka 15. člena in osmega odstavka 48. člena Zakona o varnosti v železniškem prometu (Uradni list RS, št. ) izdaja minister za infrastrukturo

PRAVILNIK O UREJANJU DOLOČENIH VPRAŠANJ S PODROČJA VARNOSTI

IN INTEROPERABILNOSTI ŽELEZNIŠKEGA PROMETA

**VSEBINA, OPISANA PO VSEBINSKIH SKLOPIH:**

1. PREDMET UREJANJA (VSEBINA AKTA)

S tem pravilnikom se v pravni red Republike Slovenije prenaša Priloga I in III Direktive 2016/798/EU in Priloga Iin IV Direktive 2016/797/EU. S pravilnikom se določijo elementi železniškega sistema, ki se nanašajo na omrežje in tirna vozila, skupni varnostni kazalniki na podlagi katerih poročajo varnostni organi vsako leto, sistem vzdrževanja za tirna vozila, ki niso tovorni vagoni in postopek ES-verifikacije za podsisteme.

1. PREDSTAVITEV PO VSEBINSKIH SKLOPIH (ZA VSAK VSEBINSKI SKLOP POSEBEJ)
2. Opis ukrepa in rešitve
3. Naslovnik

Prevoznik, upravljavec, subjekt, ki opravlja naloge upravljavca in Javna agencija za železniški promet RS kot varnostni organ.

3. Pravne posledice

Glede na obstoječo ureditev dodatnih obveznosti ne bo.

1. Opis vsebine sklopov
2. Splošne določbe

V tem poglavju se podrobneje določa vsebina pravilnika ter pomen izrazov, ki so v pravilniku uporabljeni.

1. Omrežje in vozila

Opredelijo se omrežja železniškega sistema in tirna vozila, ki predstavljajo železniški sistem Unije.

1. Kazalniki v zvezi z nesrečami, nevarnim blagom, samomori znanilci nesreč, za izračun gospodarskih posledic, tehnično varnostjo infrastrukture in njenim izvajanjem
2. Zahteve in merila za izvajanje sistema vzdrževanja

V tem poglavju se določijo zahteve in merila, ki jih mora izpolnjevati subjekt zadolžen za vzdrževanje, da izvaja funkcije sistema vzdrževanja.

1. Postopek ES – verifikacije podsistemov

V poglavju se določi postopek ES-verifikacije, ES-izjavo o verifikaciji, tehnično dokumentacijo iz drugega odstavka tega člena in potrdila o verifikaciji, kot izhajajo iz priloge IV Direktive 2016/797/EU.

1. PREHODNI REŽIM

Do uveljavitve pravilnika se uporablja Zakon o varnosti v železniškem prometu (Uradni list RS, št. [56/13](http://www.uradni-list.si/1/objava.jsp?sop=2013-01-2146) – uradno prečiščeno besedilo, [91/13](http://www.uradni-list.si/1/objava.jsp?sop=2013-01-3305), [82/15](http://www.uradni-list.si/1/objava.jsp?sop=2015-01-3260) in [84/15](http://www.uradni-list.si/1/objava.jsp?sop=2015-01-3306) – ZZelP-J) in na njegovi podlagi izdani podzakonski akti, katerim je bila s predlogom zakona podaljšana njihova uporaba do izdaje podzakonskih aktov na osnovi tega zakona.

1. ZAČETEK VELJAVNOSTI

Pravilnik začne veljati petnajsti dan po objavi v Uradnem listu Republike Slovenije.

**PRILOGA 6: Pravilnik o vzdrževalnih delih v javno korist na področju železniške infrastrukture**

**PREAMBULA IN OKVIRNI NASLOV PODZAKONSKEGA AKTA:**

Na podlagi šestega odstavka 50. člena in šestega odstavka 52. člena Zakona o varnosti v železniškem prometu (Uradni list RS, št. \_\_\_\_\_) izdaja minister za infrastrukturo

**PRAVILNIK O VZDRŽEVALNIH DELIH V JAVNO KORIST**

**NA PODROČJU ŽELEZNIŠKE INFRASTRUKTURE**

**VSEBINA, OPISANA PO VSEBINSKIH SKLOPIH:**

1. PREDMET UREJANJA (VSEBINA AKTA)

Ta pravilnik določa postopke za izvedbo tekočega in investicijskega vzdrževanja ter postopke, izvedbo in opis vzdrževalnih del v javno korist na področju železniške infrastrukture.

1. PREDSTAVITEV PO VSEBINSKIH SKLOPIH (ZA VSAK VSEBINSKI SKLOP POSEBEJ):
2. Opis ukrepa in rešitve

Z uveljavitvijo novega Zakona o varnosti v železniškem prometu se razveljavlja Zakon o varnosti v železniškem prometu (Uradni list RS, št. 56/13 – uradno prečiščeno besedilo, 91/13, 82/15 in 84/15 – ZZelP-J), ki v končni določbi (17. točki drugega odstavka 108. člena) določa, da se Pravilnik o pogojih in postopku za začetek, izvajanje in dokončanje tekočega in investicijskega vzdrževanja ter vzdrževalnih del v javno korist na področju železniške infrastrukture (Uradni list RS, št. 82/06) preneha uporabljati. Podaljšana uporaba citiranega pravilnika je bila določena s prehodno določbo 120. člena veljavnega Zakona o varnosti v železniškem prometu. Pravilnik bo sledil smernicam nove gradbene zakonodaje in bo obsegal vsebine vzdrževalnih del v javno korist.

1. Naslovnik

Upravljavec, subjekt, ki opravlja naloge upravljavca, projektanti.

1. Pravne posledice

Glede na obstoječo ureditev dodatnih obveznosti ne bo.

1. Opis vsebinskih sklopov
2. Splošne določbe, kjer se podrobneje uredi pomen izrazov in opredelitev vsebine pravilnika;
3. Redno in investicijsko vzdrževanje, kjer se uredijo način in postopek planiranja rednega in investicijskega vzdrževanja;
4. Vzdrževalna dela v javno korist, kjer se podrobneje opredeli obseg teh del, zahteve za izdelavo projektne dokumentacije ter druge postopke zaradi vključitev dela podsistema v obratovanje po izvedenih vzdrževalnih delih.
5. PREHODNI REŽIM

Pravilnik ne bo imel vpliva na že začete projekte, saj zakon v prvem odstavku 107. člena določa, da se postopki za izdajo obratovalnih dovoljenj, začetih pred njegovo uveljavitvijo, končajo po dosedanjih predpisih, razen v kolikor niso v nasprotju z evropskimi predpisi.

1. ZAČETEK VELJAVNOSTI

Pravilnik začne veljati petnajsti dan po objavi v Uradnem listu Republike Slovenije.

**Priloga 7: Signalni pravilnik**

**PREAMBULA IN OKVIRNI NASLOV PODZAKONSKEGA AKTA:**

Na podlagi 54. člena Zakona o varnosti v železniškem prometu (Uradni list RS, št. \_\_\_\_\_) izdaja minister za infrastrukturo

**SIGNALNI PRAVILNIK**

**VSEBINA, OPISANA PO VSEBINSKIH SKLOPIH:**

1. PREDMET UREJANJA (VSEBINA AKTA)

Ta pravilnik določa prometno signalizacijo, vrste signalov, signalnih znakov, njihov pomen, obliko, barvo, najmanjšo vidno razdaljo, mesto za njihovo vgraditev oziroma postavitev in način njihove uporabe v železniškem prometu.

1. PREDSTAVITEV PO VSEBINSKIH SKLOPIH (ZA VSAK VSEBINSKI SKLOP POSEBEJ)
2. Opis ukrepa in rešitve

Ob upoštevanju, da se s predlogom novega Zakona o varnosti v železniškem prometu razveljavljata Zakon o varnosti v železniškem prometu (Uradni list RS, št. 56/13 – uradno prečiščeno besedilo, 91/13, 82/15 in 84/15 – ZZelP-J) in Signalni pravilnik (Uradni list RS, št. 123/07, 18/11 in 48/11) ter zaradi uskladitve Signalnega pravilnika kot nacionalnega tehničnega predpisa z določbo iz 9. člena Zakona o varnosti v železniškem prometu, je potrebno področje o vrsti signalov, signalnih znakov, njihovem pomenu, najmanjši vidni razdalji in mestu za njihovo vgraditev oziroma postavitev na novo urediti v podzakonskem aktu. Nov pravilnik bo potrebno kot nacionalni predpis priglasiti Komisiji in Agenciji Evropske unije za železnice prek ustreznega sistema IT, pred njegovo uveljavitvijo pa bo moral upravljavec v svojem sistemu varnega upravljanja določiti obvezna ravnanja OVKN, odvisno od pomena signalnega znaka, ki ga posamezni signal kaže. Upravljavec z njimi pred uveljavitvijo pravilnika seznani prevoznike.

1. Naslovnik

Upravljavec in prevozniki.

1. Pravne posledice

Ob uveljavitvi tega pravilnika prenehata veljati Signalni pravilnik (Uradni list RS, št. 123/07, 18/11 in 48/11).

1. Opis vsebine sklopov
2. Splošne določbe

V tem poglavju se podrobneje določa vsebina pravilnika, področje njegove uporabe, pomen izrazov, ki so v pravilniku uporabljeni, vrste signalov, vrste in označitev signalnih znakov, razsvetljava signalnih znakov, označevanje stebrov signalov, najmanjše vidne razdalje signalov in mesta za vgraditev signalov.

1. Glavni signali, predsignali, ponavljalniki predsignaliziranja in mejni tirni signali

V tem poglavju so podrobneje določeni oblika, velikost, mesto vgradnje in pomen, ki ga kažejo uvozni, izvozni, prostorni in kritni signali.

1. Dopolnilni signali

V tem poglavju so podrobneje določeni oblika, velikost, mesto vgradnje in pomen, ki ga kažejo hitrostna kazala, hitrostna predkazala, kazalo za uvoz do mejnega tirnega signala, predkazalo za uvoz do MTS, kazalo za uvoz na tir, na katerem ni zagotovljene prepeljevalne poti, tirna kazala, predsignalni opozorilnik, opozorilnik glavnega signala in naznanilniki predsignalov.

1. Signali za zavarovanje tirnih poti

V tem poglavju so podrobneje določeni oblika, velikost, mesto vgradnje in pomen, ki ga kažejo signali za zavarovanje voznih poti vlaka, zavarovanje premikalnih voznih poti, označevanje položaja raztirnika, zapornega bruna, obračalnice in prenosnice in označevanje mesta, do katerega je redno dovoljen premik.

1. Signali za označitev največje dovoljene progovne hitrosti

V tem poglavju so podrobneje določeni oblika, velikost, mesto vgradnje in pomen, ki ga kažejo signali za označevanje največje dovoljene progovne hitrosti.

1. Signali za električno vleko

V tem poglavju so podrobneje določeni oblika, velikost, mesto vgradnje in pomen, ki ga kažejo signali za ravnanje z odjemniki toka, za ravnanje z glavnimi stikali, za prepoved vožnje vozil z dvignjenim odjemnikom toka, za vključeno električno napetost in za obvestila.

1. Signali na kretnicah

V tem poglavju so podrobneje določeni oblika in pomen signalov, ki ga kažejo kretnični signali enojnih kretnic in križiščnih kretnic.

1. Signali za nivojske prehode

V tem poglavju so podrobneje določeni oblika in pomen signalov, ki ga kažejo signali, ki varujejo avtomatske naprave na nivojskih prehodih s kontrolnimi signali in avtomatske naprave na nivojskih prehodih z daljinsko kontrolo.

1. Signali vlakovnega in postajnega osebja

V tem poglavju so podrobneje določeni signali vlakovnega in postajnega osebja za odpravo vlaka, signali za preskus zavor in signali premikalnega osebja.

1. Signali progovnega osebja

V tem poglavju so podrobneje določeni signali progovnega osebja, kadar je z njimi potrebno označiti del proge, progovnega ali postajnega tira, kadar je ta nevozen ali je treba preko njega voziti z zmanjšano hitrostjo.

1. Signalne oznake

V tem poglavju so podrobneje določene signalne oznake, ki so namenjene železniškim delavcem in drugim osebam za opozarjanje na določena mesta, objekte in signale na progi, na postajah in službenih mestih, pri katerih se je treba ravnati po pravilih, ki jih določi upravljavec.

1. Signali starega tipa, ki se ne smejo več vgrajevati

V tem poglavju so podrobneje določene signalne oznake, signali in njihov pomen likovnih in svetlobnih signalov starega tipa, ki so še vgrajeni in se uporabljajo na nekaterih progah JŽI, na novo pa se jih več ne sme vgrajevati.

1. Končna določba

V tem poglavju je določeno, da z uveljavitvijo tega pravilnika preneha veljati Signalni pravilnik (Uradni list RS, št. 123/07, 18/11 in 48/11).

1. PREHODNI REŽIM

Osnutek pravilnika je potrebno pred sprejetjem poslati Evropski komisiji in Agenciji Evropske unije za železnice prek ustreznega sistema IT v pregled. Šele po odobritvi Evropske komisije minister sprejme pravilnik kot nacionalni predpis. Prehodnega obdobja ne bo.

1. ZAČETEK VELJAVNOSTI

Pravilnik začne veljati petnajsti dan po objavi v Uradnem listu Republike Slovenije.

**PRILOGA 8: Pravilnik o strojevodjih, centrih usposabljanja in centrih preverjanja**

**PREAMBULA IN OKVIRNI NASLOV PODZAKONSKEGA AKTA:**

Na podlagi tretjega odstavka 71. člena, trinajstega odstavka 72. člena, desetega odstavka 73. člena in četrtega odstavka 74. člena Zakona o varnosti v železniškem prometu (Uradni list RS, št. ) izdaja minister za infrastrukturo v soglasju z ministrico za zdravje

**PRAVILNIK O STROJEVODJIH,**

**CENTRIH USPOSABLJANJA IN CENTRIH PREVERJANJA**

**VSEBINA, OPISANA PO VSEBINSKIH SKLOPIH:**

1. PREDMET UREJANJA (VSEBINA AKTA)

S pravilnikom se določajo:

* pogoji za pridobitev dovoljenja za strojevodjo, za ohranitev veljavnosti dovoljenj;
* pogoji za izdajo, ohranitev veljavnosti, dopolnjevanja spričevala, način preverjanja veljavnosti spričeval s strani delodajalca in vodenje registra spričeval;
* pogoji pod katerimi strojevodji ni potrebno imeti veljavnega spričevala za določen del železniške infrastrukture;

* pogoji za izdajo, podaljšanje, spreminjanje in razveljavitev pooblastil centrom usposabljanja, centrom preverjanja in ocenjevalcem.

1. PREDSTAVITEV PO VSEBINSKIH SKLOPIH (ZA VSAK VSEBINSKI SKLOP POSEBEJ)
2. Opis ukrepa in rešitve

Ob upoštevanju, da se s predlogom novega Zakona o varnosti v železniškem prometu razveljavljata Zakon o varnosti v železniškem prometu (Uradni list RS, št. 56/13 – uradno prečiščeno besedilo, 91/13, 82/15 in 84/15 – ZZelP-J) in Pravilnik o strokovni usposobljenosti izvršilnih železniških delavcev (Uradni list RS, št. 44/11, 29/16 in 22/17) (prav tako se razveljavlja njegova pravna podlaga iz osmega odstavka 74. člena in za izvrševanje 75. in 75.a člena navedenega zakona) ter zaradi delne implementacije Direktive 2007/59/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. oktobra 2007 o izdaji spričeval strojevodjem, ki upravljajo lokomotive in vlake na železniškem omrežju Skupnosti, zadnjič spremenjeno z [Direktivo Komisije (EU) 2016/882 z dne 1. junija 2016](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/SL/AUTO/?uri=celex:32016L0882) o spremembi Direktive 2007/59/ES Evropskega parlamenta in Sveta glede jezikovnih zahtev, je potrebno področje pridobitve dovoljenja in spričeval za strojevodje na novo urediti v podzakonskem aktu.

1. Naslovnik

Prevozniki, upravljavec, subjekti in centri usposabljanja in subjekti in centri preverjanja.

1. Pravne posledice

Ob uveljavitvi tega pravilnika prenehajo veljati Pravilnik o strokovni usposobljenosti izvršilnih železniških delavcev (Uradni list RS, št. 44/2011) in Pravilnik o delovnih mestih izvršilnih železniških delavcev (Uradni list RS, št. 126/2007).

1. Opis vsebine sklopov
2. Splošne določbe

V tem poglavju se podrobneje določa vsebina pravilnika, področje njegove uporabe ter pomen izrazov, ki so v pravilniku uporabljeni.

1. Pooblastila strojevodje

V tem poglavju so podrobneje določeni pogoji za samostojno delo strojevodje ter lastništvo dovoljenja za strojevodjo in spričevala.

1. Dovoljenje za strojevodjo in spričevalo

V tem poglavju so podrobneje določeni pogoji, ki opredeljujejo minimalne zahteve za pridobitev dovoljenja za strojevodjo in za pridobitev spričevala.

1. Postopek za pridobitev dovoljenja za strojevodjo, postopek za pridobitev spričevala, ohranjanje dovoljenja za strojevodjo, ohranjanje spričevala ter nadzor nad strojevodji

V tem poglavju so podrobneje določene naloge varnostnega organa v zvezi z dovoljenjem za strojevodjo, oblika in vsebina dovoljenja za strojevodjo, ter pogoji za ohranjanje dovoljenja za strojevodjo in pogoji za ohranjanje spričeval ter določitev delodajalčevih obveznosti nadzora usposobljenosti strojevodij.

1. centri usposabljanja in centri preverjanja

V tem poglavju so podrobneje določeni pogoji, ki jih morajo izpolnjevati centri usposabljanja, centri preverjanja in ocenjevalci, ki izvajajo strokovno usposabljanje in strokovno preverjanje usposobljenosti kandidatov za strojevodje, da jih lahko varnostni organ prizna. V tem poglavju so podrobneje določeni tudi pogoji, ki jih morajo izpolnjevati osebe ali zavodi za preverjanje zdravstvenih in psihofizičnih sposobnosti strojevodij, da so lahko akreditirani ali priznani.

1. usposabljanje in preverjanje strojevodij

V tem poglavju so podrobneje določene vsebine, ki jih mora vključevati usposabljanje in preverjanje usposobljenosti za pridobitev dovoljenja za strojevodjo in za pridobitev spričevala.

1. ocenjevanje dejavnosti

V tem poglavju je podrobneje določena uporaba standardov kakovosti ter neodvisnost ocenjevanja postopkov za pridobitev in preverjanje strokovnega znanja in sposobnosti, ki ga morajo delodajalci, subjekti usposabljanja, subjekti preverjanja in ocenjevalci v časovnih presledkih opraviti.

1. prehodna in končna določba

V tem poglavju je določeno, da z uveljavitvijo tega pravilnika prenehajo veljati Pravilnik o strokovni usposobljenosti izvršilnih železniških delavcev (Uradni list RS, št. 44/2011) in Pravilnik o delovnih mestih izvršilnih železniških delavcev (Uradni list RS, št. 126/2007).

1. priloge k pravilniku

* v prilogi 1 so podrobneje določeni cilji, vidiki in vsebine splošnega strokovnega usposabljanja, pomembni za poklic strojevodje ter za pridobitev dovoljenja za strojevodjo;
* v prilogi 2 so podrobneje določena znanja in usposobljenosti v zvezi z voznimi sredstvi, ki jih morajo biti strojevodje sposobni opravljati za pridobitev spričevala;
* v prilogi 3 so podrobneje določena znanja v zvezi z infrastrukturo, iz katerih mora biti strojevodja usposobljen za pridobitev spričevala. V tej prilogi so določeni tudi pogoji jezikovnega preverjanja za strojevodje, ki jim je slovenski jezik tuj;
* v prilogi 4 je določen vzorec dovoljenja za strojevodjo;
* v prilogi 5 je določena minimalna pogostost preverjanja jezikovnega znanja, znanja o infrastrukturi ter znanja o voznih sredstvih;
* v prilogi 6 so podrobneje določeni pogoji za priznanje centrov usposabljanja;
* v prilogi 7 so podrobneje določeni pogoji za priznanje centrov preverjanja;
* v prilogi 8 so podrobneje določene metode usposabljanja.

1. PREHODNI REŽIM

Pravilnik ne bo imel vpliva na že izdana dovoljenja za strojevodjo in izdana spričevala, saj se za strojevodje, ki so svojo usposobljenost pridobili po določbah predpisov, ki so urejali usposabljanje izvršilnih železniških delavcev, šteje, da izpolnjujejo pogoje glede splošne strokovne usposobljenosti.

1. ZAČETEK VELJAVNOSTI

Pravilnik začne veljati petnajsti dan po objavi v Uradnem listu Republike Slovenije.

**Priloga 9: Pravilnik o notranjem redu na železnici**

**PREAMBULA IN OKVIRNI NASLOV PODZAKONSKEGA AKTA:**

Na podlagi prvega odstavka 83. člena Zakona o varnosti v železniškem prometu (Uradni list RS, št. \_\_\_\_\_) izdaja minister za infrastrukturo

**PRAVILNIK O NOTRANJEM REDU NA ŽELEZNICI**

**VSEBINA, OPISANA PO VSEBINSKIH SKLOPIH:**

1. PREDMET UREJANJA (VSEBINA AKTA)

Pravilnik določa notranji red na železniškem območju in v vlakih, po katerem se morajo ravnati potniki in druge osebe, ter pooblastila in ukrepe pooblaščenih železniških delavcev upravljavca javne železniške infrastrukture in prevoznika za njegovo vzdrževanje.

1. PREDSTAVITEV PO VSEBINSKIH SKLOPIH (ZA VSAK VSEBINSKI SKLOP POSEBEJ):
2. Opis ukrepa in rešitve

V splošnih določbah pravilnik določa namen in določa, da imajo izrazi, uporabljani v pravilniku enak pomen kot v ZVZelP in predpisih izdanih na njegovi podlagi.

V poglavju Notranji red se določajo:

* obveznost spoštovanja notranjega reda v skladu z ZVZelP;
* pravila o dovoljenosti dostopa potnikov, drugih oseb in cestnih ali drugih vozil na železniško območje in gibanje na njem, obveznost upoštevanja omejitev, prepovedi, ukazov in opozoril, ki so postavljena na vidnih mestih ali jih dajejo pooblaščene osebe za vzdrževanje notranjega reda ter obveznosti pridobitve;
* pravila o pridobitvi pisnega dovoljenja za osebe, ki opravljajo določena dela na železniškem območju, in izjeme od te obveznosti;
* prepovedi, ki veljajo na železniškem območju;
* pravila o zadrževanju potnikov in uporabnikov železniških storitev pri prevozu blaga na železniškem območju;
* pravila o vstopanju in izstopanju potnikov;
* pravila o prepovedi vnašanja predmetov v prostore, ki so namenjeni potnikom, in v potniške vlake;
* pravila o pomoči potnikom v primeru življenjske ogroženosti zaradi bolezni ali poškodbe na vlaku;
* prepoved prosjačenja v prostorih, namenjenih za potnike, ter v potniških vlakih in odstranitev teh oseb, ki se nedostojno vedejo ali s svojim vedenjem nadlegujejo potnike ter oseb, ki se ne ravnajo po predpisih o javnem redu in miru ter o notranjem redu na železnici;
* prepoved prodaje alkoholnih pijač osebam, ki so vinjene na vlakih in postajah;
* pooblaščene osebe za vzdrževanje notranjega reda prevoznikov in upravljavca;
* posebna pooblastila za vzdrževanje notranjega reda na železnici pooblaščenih oseb;
* službeno izkaznico pooblaščenih železniških delavcev za izvajanje notranjega reda na železnici.

Razlike v primerjavi z Pravilnik o notranjem redu na železnici (Uradni list RS, št. [88/08](http://www.uradni-list.si/1/objava.jsp?sop=2008-01-3802)) so posledica spremenjene zakonske ureditve v ZVZelP-1.

1. Naslovnik

Upravljavec, prevozniki in lastniki industrijskih tirov ali prog drugih železnic in tisti subjekti, ki opravljajo prevoze na njih na območju Republike Slovenije, in OVKN, zaposleni pri njih.

III. Poglavje se uporablja za prevoznike, ki opravljajo prevozne storitve v železniškem prometu ter zagotavljajo vleko vlakov na območju Republike Slovenije in pri opravljanju interoperabilnih čezmejnih storitev v železniškem prometu, in za OVKN, zaposlene pri njih.

.

1. Pravne posledice

Delodajalci bodo morali upoštevati obveznosti, določene z Uredbo. Nadzor nad spoštovanjem uredbe izvaja Inšpektorat Republike Slovenije za infrastrukturo.

1. PREHODNI REŽIM

Ni.

1. ZAČETEK VELJAVNOSTI

Uredba začne veljati petnajsti dan po objavi v Uradnem listu Republike Slovenije.

**NORMATIVNI DEL**

**Priloga 10: Pravilnik o pogojih za zagotavljanje varnosti železniškega prometa na industrijskih tirih**

**PREAMBULA IN OKVIRNI NASLOV PODZAKONSKEGA AKTA:**

Na podlagi prvega odstavka 88. člena Zakona o varnosti v železniškem prometu (Uradni list RS, št. \_\_\_\_\_) izdaja minister za infrastrukturo

**PRAVILNIK O POGOJIH ZA ZAGOTAVLJANJE VARNOSTI ŽELEZNIŠKEGA PROMETA**

**NA INDUSTRIJSKIH TIRIH**

**VSEBINA, OPISANA PO VSEBINSKIH SKLOPIH:**

1. PREDMET UREJANJA (VSEBINA AKTA)

S pravilnikom se urejajo pogoji za zagotavljanje varnosti železniškega prometa na industrijskih tirih. Skladno z ZVZelP se za zagotavljanje varnosti prometa na industrijskih tirih smiselno uporabljajo podzakonski predpisi, sprejeti na podlagi ZVZelP, vendar pa lahko minister določi drugačne pogoje ob upoštevanju varnosti prometa na industrijskih tirih. Odstopanja se nanašajo na zgornji ustroj proge.

1. PREDSTAVITEV PO VSEBINSKIH SKLOPIH (ZA VSAK VSEBINSKI SKLOP POSEBEJ):
2. Opis ukrepa in rešitve

* Poslovnik industrijskega tira:

S pravilnikom bo določena vsebina poslovnika industrijskega tira. S poslovnikom se natančneje predpišejo postopki in obveznosti lastnika industrijskega tira ter sodelovanje z upravljavcem in/ali prevoznikom pri uporabi industrijskega tira. Določbe poslovnega reda na industrijskem tiru, ki se nanašajo na delo osebja prevoznika, mora lastnik tira posredovati prevozniku. Če tirna vozila prehajajo iz industrijskega tira na javno železniško infrastrukturo in obratno, mora k poslovniku dati soglasje upravljavec javne železniške infrastrukture.

* Odstopanja od tehničnih zahtev in pogojev za projektiranje in izvajanje gradnje, nadgradnje, obnove in vzdrževanja zgornjega ustroja podsistema infrastruktura v Republiki Sloveniji

Odstopanja se nanašajo na naslednje zahteve in pogoje.

* nagib tirnic,
* nadvišanje tira,
* vgrajevanje vrste tirnic,
* dovoljeno obrabo tirnic,
* vgrajevanje vrste tirnega pribora,
* tirni stik,
* vgrajevanje in razmik pragov,
* vgrajevanje tolčenca v tirno gredo,
* obliko in dimenzijo prečnega prereza tirne grede in debelino tirne grede,
* debelino tirne grede na premostitvenih objektih,
* vgrajevanje vrste kretnic,
* hitrost vožnje preko tirne kretnice,
* pogoje za vgrajevanje neprekinjenih zavarjenih tirov.

Vsa predvidena odstopanja so že predpisana v veljavnem Pravilniku o zgornjem ustroju železniških prog (Ur. l. RS, št. 92/2010 in 38/16). Odstopanja se ne nanašajo na proge drugih železnic.

1. Naslovnik

Lastniki oziroma upravljavci industrijskih tirov, upravljavec, če tirna vozila prehajajo iz industrijskega tira na javno železniško infrastrukturo in obratno, Inšpektorat RS za infrastrukturo.

1. Pravne posledice

Lastniki oziroma upravljavci industrijskih tirov bodo morali izpolnjevati dodatne obveznosti po tem pravilniku.

1. PREHODNI REŽIM

Za zgornji ustroj industrijskih tirov, ki so bili zgrajeni pred uveljavitvijo pravilnika, veljajo do prve nadgradnje ali obnove pogoji, ki so veljali ob njegovi zgraditvi oziroma ob njegovi zadnji nadgradnji ali obnovi.

1. ZAČETEK VELJAVNOSTI

Pravilnik začne veljati petnajsti dan po objavi v Uradnem listu Republike Slovenije.

**NORMATIVNI DEL**

**Priloga 11: Uredba o merilih za delo v izmenah osebja, ki opravlja varnostno kritične naloge**

**PREAMBULA IN OKVIRNI NASLOV PODZAKONSKEGA AKTA:**

Na podlagi 82. člena Zakona o varnosti v železniškem prometu (Uradni list RS, št. \_\_\_\_\_) izdaja minister za infrastrukturo

UREDBO O MERILIH ZA DELO V IZMENAH OSEBJA,

KI OPRAVLJA VARNOSTNO KRITIČNE NALOGE

**VSEBINA, OPISANA PO VSEBINSKIH SKLOPIH:**

1. PREDMET UREJANJA (VSEBINA AKTA)

Z uredbo se urejajo elementi trajanja izmene, merila za oblikovanje izmen ter drugi pogoji, ki se nanašajo na trajanje posameznih izmen, prekinitve dela v izmenah, odmor, počitek, posebnosti urejanja nočnega dela in druga vprašanja, povezana z delom v izmenah za osebje, ki opravlja varnostno kritične naloge (v nadaljnjem besedilu: OVKN).

Ta uredba prenaša v slovenski pravni red določbe Direktive Sveta 2005/47/ES z dne 18. julija 2005 o Sporazumu med Skupnostjo Evropskih železnic (CER) in Evropsko Federacijo delavcev v prometu (ETF) o določenih vidikih delovnih pogojev mobilnih delavcev, ki opravljajo interoperabilne čezmejne storitve v železniškem sektorju (UL L št. 195 z dne 27. 7. 2005, str. 15; v nadaljnjem besedilu Direktiva 2005/47/EU).

1. PREDSTAVITEV PO VSEBINSKIH SKLOPIH (ZA VSAK VSEBINSKI SKLOP POSEBEJ):
2. Opis ukrepa in rešitve

V splošnih določbah Uredba določa namen in področje uporabe ter izraze, uporabljane v uredbi. Večinoma gre za izraze, s katerimi se prenaša Direktiva Sveta 2005/47/ES.

V poglavju Merila in pogoji za delo v izmenah se določajo:

* definicija izmene OVKN, to je delovni čas od prihoda delavca na delo do odhoda z dela, ko je delavec na razpolago delodajalcu in izpolnjuje svoje delovne obveznosti iz pogodbe o zaposlitvi, in čas odmora med delom, če ni s to uredbo določeno drugače;
* elementi trajanja izmene, v čas katere se štejejo čas priprave na delo, čas dela, čas prekinitve dela do največ dve uri, čas, potreben za dokončanje dela in čas režijskega potovanja v teku izmene;
* merila in pogoji za določanje trajanja izmene: delodajalec za delo OVKN določi trajanje posamezne izmene glede na vozni red, obseg ter organizacijo prometa in drugih delovnih procesov ter glede na oceno tveganja delovnega mesta za nevarnost poškodb ali zdravstvenih okvar in oceno stopnje samostojne odgovornosti OVKN za varnost železniškega prometa. Delodajalec ne sme določiti trajanja posamezne izmene, ki bi bila daljša kot 12 ur. Posamezna izmena ne sme trajati manj kot osem ur, razen v izjemnih primerih, ko lahko traja najmanj šest ur;
* pravila glede prekinitve dela, ki traja več kot dve uri;
* pravila glede časa vožnje vlečnega vozila ali motornega vozila za posebne namene v eni izmeni: le ta je seštevek časov vseh neprekinjenih voženj in ne sme biti daljši od deset ur;
* pravila glede neprekinjene vožnje vlečnega vozila ali motornega vozila za posebne namene: le ta je čas, ko vlečno ali motorno vozilo za posebne namene vozi, in vse ustavitve, ki so krajše od deset minut, ne glede na to, ali gre za vožnjo vlaka ali premik. Maksimalno trajanje je 5 ur, po tem, pa mora delodajalec delavcu zagotoviti najmanj 30 minut prekinitve, razen če takrat začne z dnevnim ali tedenskim počitkom ali koristi odmor;
* nočne izmene: če delo, ki je organizirano v izmenah, vključuje tudi nočne izmene, mora biti zagotovljena njihova periodična izmenjava. Dovoljene so največ tri zaporedne nočne izmene v tednu, med katerimi je potrebno zagotoviti počitek, ki mora biti najmanj dvakrat daljši, kot je trajanje izmene, najmanj pa 12 ur, če izmena traja šest ur ali manj;
* evidence, ki jih morajo voditi delodajalci za OVKN in rok hrambe.

V poglavju Posebne določbe za delo mobilnih delavcev pri opravljanju interoperabilnih čezmejnih storitev se določajo:

* področje uporabe, ki je določeno skladno z direktivo 2005/47/EU;
* dnevni počitek zdoma, kateremu mora slediti dnevni počitek na domu;
* trajanje odmorov, ki je različno glede na delovni čas strojevodje in traja od najmanj 30 do 45 minut, ter druge določbe, s katerimi se zagotavlja, da se delavec dejansko odpočije med delom;
* tedenski počitek: vsak mobilni delavec je upravičen do najmanj 24 ur neprekinjenega počitka v vsakem sedemdnevnem obdobju, k čemur se prišteje še 12 ur dnevnega počitka na domu. Uredba določa tudi, da je vsak mobilni delavec na leto upravičen do 104 24-urnih počitkov, vključno z 52 24-urnimi tedenskimi počitki, vključno z 12 dvojnimi počitki (48 ur, k čemur se prišteje 12-urni dnevni počitek), vključno s soboto in nedeljo, in z 12 dvojnimi počitki (48 ur, k čemur se prišteje 12-urni dnevni počitek) brez zagotovila, da bosta vključeni sobota in nedelja;
* čas vožnje, ki ne sme med dvema dnevnima počitkoma trajati dlje kot devet ur v dnevni izmeni in dlje kot osem ur v nočni izmeni, najdaljši čas vožnje v obdobju dveh tednov pa je omejen na 80 ur.

Uredba vsebuje tudi prekrškovno določbo za kršitve določb o mobilnih delavcih.

Razlike v primerjavi z Uredbo o merilih za delo v izmenah izvršilnih železniških delavcev (Uradni list RS, št. [73/08](http://www.uradni-list.si/1/objava.jsp?sop=2008-01-3208) in [56/17](http://www.uradni-list.si/1/objava.jsp?sop=2017-01-2679)) so posledica spremenjene zakonske ureditve v ZVZelP-1.

1. Naslovnik

Upravljavec, prevozniki in lastniki industrijskih tirov ali prog drugih železnic in tisti subjekti, ki opravljajo prevoze na njih na območju Republike Slovenije, in OVKN, zaposleni pri njih.

III. Poglavje se uporablja za prevoznike, ki opravljajo prevozne storitve v železniškem prometu ter zagotavljajo vleko vlakov na območju Republike Slovenije in pri opravljanju interoperabilnih čezmejnih storitev v železniškem prometu, in za OVKN, zaposlene pri njih.

.

1. Pravne posledice

Delodajalci bodo morali upoštevati obveznosti, določene z Uredbo. Nadzor nad spoštovanjem uredbe izvaja Inšpektorat Republike Slovenije za infrastrukturo.

1. PREHODNI REŽIM

Ni.

1. ZAČETEK VELJAVNOSTI

Uredba začne veljati petnajsti dan po objavi v Uradnem listu Republike Slovenije.

**NORMATIVNI DEL**

**PRILOGA 12: Pravilnik o postopkih preverjanja duševne in telesne zmožnosti strojevodij**

**PREAMBULA IN OKVIRNI NASLOV PODZAKONSKEGA AKTA:**

Na podlagi štirinajstega odstavka 72. člena Zakona o varnosti v železniškem prometu (Uradni list RS, št. ) izdaja ministrica za zdravje v soglasju z ministrom za infrastrukturo

**PRAVILNIK O POSTOPKIH PREVERJANJA DUŠEVNE IN TELESNE ZMOŽNOSTI STROJEVODIJ**

VSEBINA, OPISANA PO VSEBINSKIH SKLOPIH:

1. PREDMET UREJANJA (VSEBINA AKTA)

S pravilnikom se določajo:

* zdravstvene zahteve in pogoji, ki jih mora izpolnjevati strojevodja;
* način, obseg, pogostost in rednost preverjanja duševne in telesne zmožnosti;
* pogoji, ki jih mora izpolnjevati zdravstveni zavod, ki opravlja preglede strojevodij.

1. PREDSTAVITEV PO VSEBINSKIH SKLOPIH (ZA VSAK VSEBINSKI SKLOP POSEBEJ)
2. Opis ukrepa in rešitve

Ob upoštevanju, da se s predlogom novega Zakona o varnosti v železniškem prometu razveljavljata Zakon o varnosti v železniškem prometu (Uradni list RS, št. 56/13 – uradno prečiščeno besedilo, 91/13, 82/15 in 84/15 – ZZelP-J) in Pravilnik o postopkih preverjanja duševne in telesne zmožnosti izvršilnih železniških delavcev (Uradni list RS, št. 79/09 in 12/16) ter zaradi delne implementacije Direktive 2007/59/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. oktobra 2007 o izdaji spričeval strojevodjem, ki upravljajo lokomotive in vlake na železniškem omrežju Skupnosti, zadnjič spremenjeno z [Direktivo Komisije (EU) 2016/882 z dne 1. junija 2016](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/SL/AUTO/?uri=celex:32016L0882) o spremembi Direktive 2007/59/ES Evropskega parlamenta in Sveta glede jezikovnih zahtev, je potrebno področje postopkov preverjanja duševne in telesne zmožnosti izvršilnih na novo urediti v podzakonskem aktu.

1. Naslovnik

Prevozniki, upravljavec, pooblaščeni zdravstveni zavodi.

1. Pravne posledice

Ob uveljavitvi tega pravilnika preneha veljati Pravilnik o postopkih preverjanja duševne in telesne zmožnosti izvršilnih železniških delavcev (Uradni list RS, št. 79/09 in 12/16).

1. Opis vsebine sklopov
2. Splošne določbe
3. V tem poglavju se podrobneje določa vsebina pravilnika, področje njegove uporabe ter pomen izrazov, ki so v pravilniku uporabljeni.
4. zdravstvene zahteve in pogoji, ki jih mora izpolnjevati strojevodja
5. način, obseg, pogostost in rednost preverjanja duševne in telesne zmožnosti
6. pogoji, ki jih mora izpolnjevati zdravstveni zavod, ki opravlja preglede strojevodij
7. prehodna in končna določba

V tem poglavju je določeno, da se z uveljavitvijo tega pravilnika preneha uporabljati Pravilnik o postopkih preverjanja duševne in telesne zmožnosti izvršilnih železniških delavcev (Uradni list RS, št. 79/09 in 12/16).

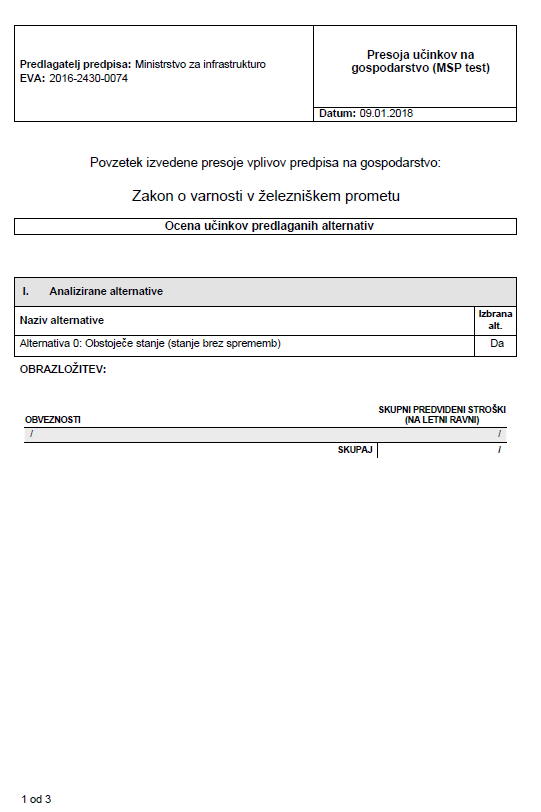
1. PREHODNI REŽIM

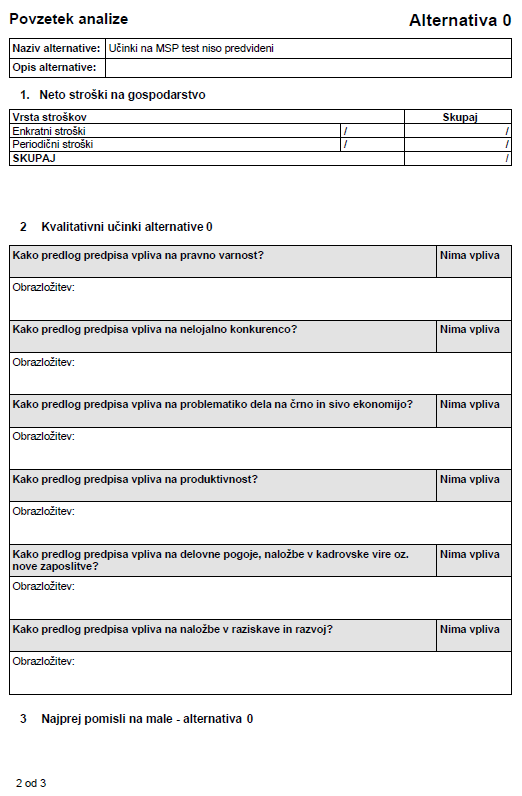
Pravilnik ne bo imel vpliva na že izdana dovoljenja za strojevodjo in izdana spričevala, saj se zdravstveni pogoji za strojevodje, ki so svojo usposobljenost pridobili po določbah dosedanjih predpisov oziroma pogoji za zdravstvene zavode, ne bodo bistveno spreminjali.

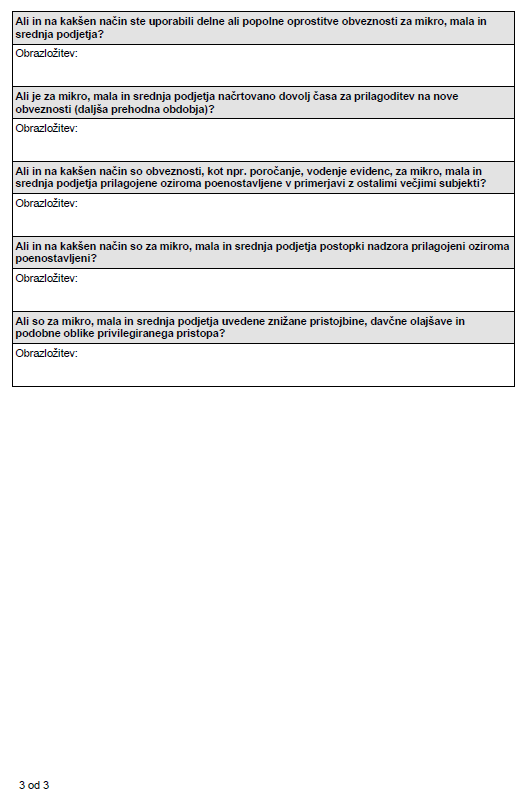
1. ZAČETEK VELJAVNOSTI

Pravilnik začne veljati petnajsti dan po objavi v Uradnem listu Republike Slovenije.

**Priloga 13: MSP-test**

****

****

****