EURÓPSKA
KOMISIA

V Bruseli 30.1.2013
COM(2012) 31 final

2013/0016 (COD)

Návrh

SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY

o bezpečnosti železníc

(prepracované znenie)

(Text s významom pre EHP)

{SWD(2013) 8 final}
{SWD(2013) 9 final}

DÔVODOVÁ SPRÁVA

1. KONTEXT NÁVRHU

1.1. Najnovší vývoj politiky EÚ v oblasti železničnej dopravy

Komisia vo svojej bielej knihe s názvom Plán jednotného európskeho dopravného priestoru - Vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje, ktorú prijala 28. marca 2011, predstavila svoju víziu vytvoriť jednotný európsky železničný priestor a objasnila, že tento cieľ znamená vytvorenie vnútorného železničného trhu, na ktorom európske železničné podniky môžu poskytovať služby bez zbytočných technických a administratívnych prekážok.

Európska rada vo svojich záveroch z januára 2012 navyše zdôrazňuje význam uvoľnenia rastového potenciálu plne integrovaného jednotného trhu, a to aj pokiaľ ide o sieťové odvetvia[1]. Okrem toho Komisia vo svojom oznámení o opatreniach v prospech stability, rastu a zamestnanosti prijatom 30. mája 2012[2] vyzdvihuje dôležitosť ďalšieho znižovania regulačného zaťaženia a prekážok vstupu do odvetvia železničnej dopravy, a preto v tomto smere predkladá odporúčania pre jednotlivé krajiny. V rovnakom duchu prijala Komisia 6. júna 2012 oznámenie o lepšej správe pre jednotný trh, v ktorom takisto zdôrazňuje význam odvetvia dopravy[3].

V uplynulom desaťročí sa na železničnom trhu EÚ zaznamenali obrovské zmeny a postupne sa zaviedli tri legislatívne „železničné balíky“ (spolu s niektorými sprievodnými aktmi) s cieľom otvoriť vnútroštátne trhy a zvýšiť konkurencieschopnosť a interoperabilitu na úrovni EÚ a zároveň zachovať vysokú úroveň bezpečnosti. Napriek významným snahám v oblasti vypracúvania *acquis* EÚ celkový podiel železničnej dopravy v rámci používaných druhov dopravy vnútri EÚ ostáva nízky. Komisia preto naplánovala predložiť štvrtý železničný balík s cieľom zvýšiť kvalitu a efektívnosť služieb železničnej dopravy, a to prostredníctvom odstránenia zostávajúcich prekážok na trhu. Táto smernica je súčasťou štvrtého železničného balíka zameraného na odstránenie zostávajúcich administratívnych a technických prekážok, a to najmä vytvorením spoločného prístupu k pravidlám bezpečnosti a interoperability s cieľom zvýšiť úspory z rozsahu pre železničné podniky pôsobiace v rámci EÚ, znížením administratívnych nákladov a zrýchlením administratívnych postupov, ako aj zabránením skrytej diskriminácii.

1.2. Právny rámec pre bezpečnosť železničnej dopravy

S cieľom pokračovať v úsilí o vytvorenie jednotného trhu služieb železničnej dopravy je potrebné vytvoriť spoločný regulačný rámec pre bezpečnosť železničnej dopravy. Členské štáty doteraz rozvíjali svoje bezpečnostné predpisy a normy najmä podľa národných usmernení založených na národných technických a prevádzkových koncepciách. Rozdiely v zásadách, prístupe a kultúre však zároveň sťažili prekonávanie technických prekážok a zavedenie medzinárodných dopravných činností.

---

1 http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/docs/pressdata/en/ec/127599.pdf.
2 COM(2012) 299 final.
3 COM(2012) 259 final.

Smernica 91/440/EHS, smernica Rady 95/18/ES z 19. júna 1995 o udeľovaní licencií železničným podnikom[4] a smernica Európskeho parlamentu a Rady z 26. februára 2001 2001/14/ES o prideľovaní kapacity železničnej infraštruktúry, vyberaní poplatkov za používanie železničnej infraštruktúry a bezpečnostnej certifikácii[5] boli prvými krokmi smerom k regulácii európskeho trhu železničnej dopravy prostredníctvom otvorenia trhu so službami medzinárodnej železničnej nákladnej dopravy. Ustanovenia o bezpečnosti sa však ukázali ako nedostatočné a rozdiely v bezpečnostných požiadavkách jednotlivých členských štátov nepriaznivo ovplyvnili optimálne fungovanie železničnej dopravy v EÚ.

Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2004/49/ES z 29. apríla 2004 o bezpečnosti železníc Spoločenstva a zmene a doplnení smernice Rady 95/18/ES o udeľovaní licencií železničným podnikom a smernice 2001/14/ES o prideľovaní kapacity železničnej infraštruktúry, vyberaní poplatkov za používanie železničnej infraštruktúry a bezpečnostnej certifikácii[6] predstavovali veľký pokrok smerom k vytvoreniu spoločného regulačného rámca pre bezpečnosť železníc. Smernicou sa stanovil rámec pre harmonizáciu obsahu bezpečnostných predpisov, bezpečnostnej certifikácie železničných podnikov, úloh a funkcií bezpečnostných orgánov, ako aj vyšetrovania nehôd s cieľom odradiť členské štáty, aby naďalej rozvíjali svoje bezpečnostné predpisy a normy podľa národných usmernení založených na národných technických a prevádzkových koncepciách.

1.3. Prečo zmeniť a doplniť smernicu 2004/49/ES?

V článku 10 ods. 7 smernice 2004/49/ES sa stanovuje, že „agentúra do 30. apríla 2009 zhodnotí vývoj bezpečnostného osvedčenia a predloží Komisii správu s odporúčaniami stratégie prechodu len k jednému bezpečnostnému osvedčeniu v Spoločenstve“, ktoré nahradí súčasný systém pozostávajúci z dvoch častí (časť A/B). Vypracovanie a uplatňovanie jednotného bezpečnostného osvedčenia EÚ boli vždy dlhodobým cieľom. Nikdy nebolo otázkou, či ho zaviesť, ale kedy ho zaviesť.

Vo svojej priebežnej správe z roku 2009 Európska železničná agentúra (ďalej len „agentúra“) vysvetlila, že je ešte predčasné predložiť odporúčania a na začatie informovanej diskusie je potrebných viac informácií. V júli 2012 agentúra predložila správu s odporúčaním, v ktorom navrhla stratégia prechodu[7].

V nadväznosti na odporúčanie agentúry sa Komisia domnieva, že súčasný regulačný rámec je dostatočne zrelý na to, aby sa postupne prešlo na „jednotné bezpečnostné osvedčenie“. Na tento účel je potrebné prehodnotiť úlohu národných bezpečnostných orgánov a prerozdeliť zodpovednosti medzi ne a agentúru.

Revízia smernice o bezpečnosti železníc je takisto príležitosťou na prispôsobenie textu tak, aby zohľadňoval vývoj na železničnom trhu, na ktorom sa objavili noví profesionálni aktéri alebo subjekty. Ponaučenia z vážnych železničných nehôd ukazujú, že títo aktéri môžu prevziať veľkú zodpovednosť v oblasti bezpečnosti. V minulosti boli vertikálne integrované železničné podniky schopné interne kontrolovať kvalitu všetkých procesov, ako sú napríklad údržba železničných koľajových vozidiel alebo činnosti nakládky. Súčasný trend outsourcingu činností alebo služieb vedie k vzniku nových aktérov podliehajúcich narastajúcemu hospodárskemu a finančnému tlaku, zatiaľ čo vnútorná kontrola sa znižuje. Ak

[4] Ú. v. ES L 143, 27.6.1995, s. 70.
[5] Ú. v. ES L 75, 15.3.2001, s. 29.
[6] Ú. v. EÚ L 164, 30.4.2004, s. 44.
[7] Odporúčanie týkajúce sa prechodu na jednotné bezpečnostné osvedčenie EÚ, ERA/REC/10/2011, 3.7.2012.

sa nevytvorí nový spôsob monitorovania založený na zmluvných alebo iných dohodách s cieľom zabezpečiť, aby opatrenia na kontrolu rizík riadne uplatňovali všetci príslušní aktéri, môže to mať dôsledky pre bezpečnosť.

Ďalším dôležitým dôvodom na zmenu a doplnenie textu sú národné predpisy týkajúce sa otázok bezpečnosti. V tejto súvislosti sa zriadila osobitná skupina a jej zistenia sú zohľadnené v tomto návrhu.

Ďalšie zmeny a doplnenia textu sa týkajú:

- Objasnenia existujúcich ustanovení a nových vymedzení pojmov: s cieľom zlepšiť súlad s podobnými ustanoveniami v smernici XX o interoperabilite systému železníc v Európskej únii (ďalej len „smernica o interoperabilite“).
- Aktualizácie vzhľadom na vývoj legislatívneho rámca: ustanovenia týkajúce sa národných predpisov, ako aj odkazy na postupy komitológie a delegované akty.
- Redakčných zmien: konsolidácia predchádzajúcich zmien a doplnení v texte smernice, prečíslovanie článkov a príloh, odstránenie zastaraných ustanovení a odkazy na iné časti štvrtého železničného balíka.

2. VÝSLEDKY KONZULTÁCIÍ SO ZAINTERESOVANÝMI STRANAMI A POSÚDENÍ VPLYVU

GR MOVE pripravilo posúdenie vplyvu s cieľom podporiť legislatívne návrhy na zlepšenie efektívnosti a konkurencieschopnosti jednotného európskeho železničného priestoru v oblasti interoperability a bezpečnosti.

V júni 2011 sa zriadila Riadiaca skupina pre posúdenie vplyvu (IASG). Boli prizvané všetky GR, no hlavnými zainteresovanými útvarmi sú GR ENTR, EMPL, SG, SJ, HR, RTD, BUDG, REGIO, ENER a ELARG.

Útvary Komisie priebežne prerokovávali vývoj jednotného európskeho železničného priestoru so zástupcami odvetví. V rokoch 2010 – 2011 sa uskutočnilo aj následné hodnotenie nariadenia č. 881/2004, ktorým sa ustanovuje agentúra.

S cieľom podporiť Komisiu v procese posudzovania vplyvu bol vypracovaním podpornej štúdie na posúdenie vplyvu a vykonaním cielenej konzultácie so zainteresovanými stranami poverený externý konzultant.

Cielené konzultácie so zainteresovanými stranami sa začali 18. novembra 2011 internetovým prieskumom a skončili sa 30. decembra 2011. Potom nasledovali rozhovory s najvýznamnejšími zainteresovanými stranami a vo februári 2012 sa uskutočnil pracovný seminár zainteresovaných strán.

Vzhľadom na technickú povahu iniciatívy neprebehli žiadne verejné konzultácie. Komisia však dohliadala na to, aby sa konzultácie so všetkými zainteresovanými stranami uskutočnili v náležitom čase a pokryli všetky kľúčové prvky iniciatívy.

Viac informácií o posúdení vplyvu a výsledkoch konzultácie so zainteresovanými stranami obsahuje správa o posúdení vplyvu[8].

[8] Pracovný dokument útvarov Komisie sprevádzajúci „Legislatívne návrhy na odstránenie zostávajúcich administratívnych a technických prekážok v oblasti interoperability a bezpečnosti na železničnom trhu EÚ“.

3. PRÁVNE PRVKY NÁVRHU

Tento oddiel zahŕňa podrobné pripomienky a vysvetlenia týkajúce sa významných zmien v texte smernice. K redakčným zmenám a zjavným zmenám a doplneniam sa pripomienky neuvádzajú.

KAPITOLA I

Článok 1: bez pripomienok.

Článok 2: prispôsobenie rozsahu pôsobnosti v záujme dosiahnutia súladu so „smernicou o interoperabilite“.

Článok 3: nové vymedzenia pojmov a niekoľko zmien a doplnení v záujme zlepšenia súladu s podobnými vymedzeniami pojmov použitými v smernici o interoperabilite.

KAPITOLA II

Článok 4: objasnenie úlohy a zodpovednosti aktérov v reťazci železničnej dopravy s cieľom zohľadniť nedávny vývoj na trhu a vývoj právneho rámca.

Články 5, 6 a 7: aktualizácie vzhľadom na vývoj právneho rámca.

Článok 8: prispôsobenie ustanovení týkajúcich sa národných predpisov s cieľom zohľadniť vývoj právneho rámca (prijatie TSI) a zosúladenie so smernicou o interoperabilite.

Článok 9: bez pripomienok.

KAPITOLA III

Článok 10: zavedenie systému jednotného bezpečnostného osvedčenia pre železničné podniky, ktorým sa nahradí predchádzajúci systém bezpečnostného osvedčenia a jeho dvoch častí: „časti A“ a „časti B“.

Článok 11: bývalý článok 11 prispôsobený procesu prechodu na jednotné bezpečnostné osvedčenie s prihliadnutím na novú úlohu agentúry.

Článok 12: bývalý článok 11 bez významných zmien.

Článok 13: bez pripomienok.

Články 14 a 15: aktualizácia prečíslovania bývalého článku 14a.

Bývalý článok 15: zastaraný.

KAPITOLA IV

Články 16 až 18: zmeny a doplnenia s prihliadnutím na novú úlohu národných bezpečnostných orgánov v procese prechodu na jednotné bezpečnostné osvedčenie a prerozdelenie zodpovednosti medzi ne a agentúru.

KAPITOLA V

Článok 19: bez pripomienok.

Článok 20: objasnenie, v rámci ktorého sa zdôrazňuje spolupráca medzi národnými vyšetrovacími orgánmi a súdnymi orgánmi v prípade vyšetrovania po nehode.

Články 21 až 25: bez pripomienok.

KAPITOLA VI

Článok 26: nové ustanovenie o delegovaných aktoch s prihliadnutím na nadobudnutie platnosti Zmluvy o fungovaní Európskej únie.

Článok 27: zmena a doplnenie postupu výboru s prihliadnutím na nadobudnutie platnosti Zmluvy o fungovaní Európskej únie.

Článok 28: aktualizácia bývalého článku 31.

Článok 29: bývalý článok 32 bez pripomienok.

Bývalý článok 26: zastaraný.

Bývalé články 29 a 30 smernice 2004/49/ES sa týkajú zmien a doplnení smerníc 95/18/ES a 2001/14/ES. Po nadobudnutí účinnosti prepracovaného znenia prvého železničného balíka, ktorým sa zrušujú uvedené dve smernice, budú tieto články zastarané.

Článok 30: prechodné ustanovenia.

Článok 31: nový článok týkajúci sa úlohy stanovísk a odporúčaní agentúry.

Článok 32: bývalý článok 33, v ktorom sa objasňujú otázky transpozície.

Článok 33: zrušenie prepracovaného znenia smernice 2004/49/ES.

Článok 34: prispôsobený bývalý článok 34 o nadobudnutí účinnosti.

Článok 35: prispôsobený bývalý článok 35 o adresátoch.

PRÍLOHA I: bývalá PRÍLOHA I s určitými úpravami.

Bývalá PRÍLOHA II: po prijatí národných predpisov bude zastaraná.

Bývalá PRÍLOHA III: po zavedení vykonávacieho aktu bude zastaraná.

Bývalá PRÍLOHA IV: po zavedení systému jednotného bezpečnostného osvedčenia EÚ bude zastaraná.

Bývalá PRÍLOHA V: po zavedení vykonávacieho aktu bude zastaraná.

Nová PRÍLOHA II: tabuľka zhody.

↓ korigendum, Ú. v. EÚ L 220, 21.6.2004, s. 16 (prispôsobené)

2013/0016 (COD)

Návrh

SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY

o bezpečnosti železníc

(prepracované znenie)

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o ~~založení Európskeho spoločenstva~~ ⌦ fungovaní Európskej únie ⌫ , a najmä na jej článok ~~71~~ ⌦ 91 ⌫ ods. 1,

so zreteľom na návrh Európskej komisie[1],

po postúpení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,

so zreteľom na stanovisko Hospodárskeho a sociálneho výboru[2],

so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov[3],

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom,

keďže:

↓ korigendum, Ú. v. EÚ L 220, 21.6.2004, s. 16 odôvodnenie 1 (prispôsobené)

~~aby sa pokračovalo v úsilí zameranom na vytvorenie jednotného trhu služieb železničnej dopravy, začatom smernicou Rady 91/440/EHS z 29. júla 1991 o rozvoji železnice spoločenstva[4], musí byť vytvorený spoločný regulačný rámec pre bezpečnosť železnice. Členské štáty doteraz rozvíjali svoje bezpečnostné predpisy a normy najmä podľa národných usmernení založených na národných technických a prevádzkových koncepciách. Súčasne aj rozdiely zásadného, koncepčného a kultúrneho charakteru sťažili prekonávanie technických prekážok a vytvorenie medzinárodných dopravných služieb;~~

⇩ nový

(1) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2004/49/ES z 29. apríla 2004 o bezpečnosti železníc Spoločenstva a o zmene a doplnení smernice Rady 95/18/ES o udeľovaní licencií železničným podnikom a smernice 2001/14/ES o prideľovaní kapacity železničnej infraštruktúry, vyberaní poplatkov za používanie železničnej infraštruktúry a bezpečnostnej certifikácii[5] bola podstatným spôsobom zmenená a doplnená. Vzhľadom na nové zmeny a doplnenia je v záujme prehľadnosti vhodné túto smernicu prepracovať.

---

[1] Ú. v. EÚ C, , s..

[2] Ú. v. EÚ C, , s..

[3] Ú. v. EÚ C, , s..

[4] ~~Ú. v. ES L 237, 24.8.1991, s. 25. Smernica zmenená a doplnená smernicou 2001/12/ES Európskeho parlamentu a Rady (Ú. v. ES L 75, 15.3.2001, s. 1).~~

[5] Ú. v. EÚ L 164, 30.4.2004, s. 44.

↓ korigendum, Ú. v. EÚ L 220, 21.6.2004, s. 16 odôvodnenie 2 (prispôsobené)

~~smernica 91/440/EHS, smernica Rady 95/18/ES z 19. júna 1995 o udeľovaní licencií železničným podnikom[6] a smernica Európskeho parlamentu a Rady z 26. februára 2001 2001/14/ES o prideľovaní kapacity železničnej infraštruktúry, vyberaní poplatkov za používanie železničnej infraštruktúry a bezpečnostnej certifikácii[7] sú prvými krokmi k regulácii európskeho trhu železničnej dopravy tým, že otvárajú trh pre služby železničnej nákladnej dopravy. Ustanovenia o bezpečnosti sa však ukázali ako nedostatočné a naďalej zostávajú rozdiely medzi požiadavkami na bezpečnosť, ktoré negatívne ovplyvňujú optimálne fungovanie železničnej dopravy v spoločenstve. Osobitný význam má harmonizácia obsahu bezpečnostných predpisov, bezpečnostnej certifikácie železničných podnikov, úloh a funkcií bezpečnostných orgánov ako aj vyšetrovania nehôd;~~

⇩ nový

(2) Smernicou 2004/49/ES sa stanovil spoločný regulačný rámec pre bezpečnosť železníc prostredníctvom harmonizácie obsahu bezpečnostných predpisov, bezpečnostnej certifikácie železničných podnikov, úloh a funkcií národných bezpečnostných orgánov, ako aj vyšetrovania nehôd. V záujme podpory snáh o vytvorenie jednotného trhu služieb železničnej dopravy si však táto smernica vyžaduje dôkladnú revíziu.

↓ korigendum, Ú. v. EÚ L 220, 21.6.2004, s. 16 odôvodnenie 3 (prispôsobené)

~~metrá, električky a iné mestské a regionálne železničné systémy podliehajú v mnohých členských štátoch miestnym alebo regionálnym bezpečnostným predpisom, často podliehajú dozoru miestnych alebo regionálnych úradov a nie sú pokryté požiadavkami spoločenstva na interoperabilitu alebo udelenie licencií. Okrem toho električky často podliehajú cestnej bezpečnostnej legislatíve a nemohli byť úplne pokryté železničnými bezpečnostnými predpismi. Z týchto dôvodov a v súlade s princípom subsidiarity stanoveným v článku 5 zmluvy by malo byť členským štátom povolené vylúčiť také miestne železničné systémy z pôsobnosti tejto smernice;~~

⇩ nový

(3) Metrá, električky a iné ľahké železničné systémy podliehajú v mnohých členských štátoch miestnym alebo regionálnym bezpečnostným predpisom, často podliehajú dozoru miestnych alebo regionálnych orgánov a nevzťahujú sa na ne požiadavky na interoperabilitu alebo udeľovanie licencií v rámci Únie. Okrem toho električky často podliehajú právnym predpisom o bezpečnosti cestnej premávky, a preto sa na ne nemôžu v plnej miere vzťahovať predpisy o bezpečnosti železníc. Z týchto dôvodov

6 ~~Ú. v. ES L 143, 27.6.1995, s. 70. Smernica zmenená a doplnená smernicou 2001/13/ES Európskeho parlamentu a Rady (Ú. v. ES L 75, 15.3.2001, s. 26).~~

7 ~~Ú. v. ES L 75, 15.3.2001, s. 29. Smernica zmenená a doplnená smernicou rozhodnutím Komisie 2002/844/ES (Ú. v. ES L 289, 26.10.2002, s. 30).~~

by sa mali takéto systémy miestnych železníc vylúčiť z pôsobnosti tejto smernice. Členským štátom to však nebráni dobrovoľne uplatňovať ustanovenia tejto smernice na systémy miestnych železníc, pokiaľ to považujú za vhodné.

↓ korigendum, Ú. v. EÚ L 220, 21.6.2004, s. 16 odôvodnenie 4 (prispôsobené)

~~úroveň bezpečnosti železničného systému spoločenstva je vo všeobecnosti vysoká, najmä v porovnaní s cestnou dopravou. Úroveň bezpečnosti sa musí počas súčasnej fázy reštrukturalizácie minimálne udržať a v tejto fáze sa budú oddeľovať funkcie predchádzajúcich integrovaných železničných podnikov, železničný sektor sa bude posúvať od samoregulácie smerom k verejnej regulácii. V súlade s technickým a vedeckým pokrokom by sa mala ďalej zvyšovať bezpečnosť, pokiaľ je to uskutočniteľné, a so zohľadnením konkurencieschopnosti železnice;~~

⇩ nový

(4) Úroveň bezpečnosti systému železníc Únie je vo všeobecnosti vysoká, najmä v porovnaní s cestnou dopravou. V súlade s technickým a vedeckým pokrokom by sa mala bezpečnosť ďalej zvyšovať, pokiaľ je to uskutočniteľné a s prihliadnutím na očakávané zlepšenie konkurencieschopnosti železničnej dopravy.

↓ korigendum, Ú. v. EÚ L 220, 21.6.2004, s. 16 (prispôsobené)

(5) ~~všetci prevádzkovatelia~~ Hlavní aktéri v ~~železničného~~ systéme~~u~~ železníc, manažéri infraštruktúry a železničné podniky by mali niesť plnú zodpovednosť za bezpečnosť systému ⌦, každý z nich sa svoju vlastnú časť ⌫. Vždy, keď je to ~~účelné~~ primerané, by mali spolupracovať pri uplatňovaní opatrení na kontrolu rizika. Členské štáty by mali jednoznačne rozlišovať medzi touto bezprostrednou zodpovednosťou za bezpečnosť a úlohou ⌦ národných ⌫ bezpečnostných orgánov spočívajúcou vo vytvorení národného regulačného rámca a v dozore nad činnosťou všetkých prevádzkovateľov.~~;~~

↓ korigendum, Ú. v. EÚ L 220, 21.6.2004, s. 16 odôvodnenie 6 (prispôsobené)

~~zodpovednosť manažérov infraštruktúry a železničných podnikov za prevádzku železničného systému nevylučuje, aby iní aktéri, ako napríklad výrobcovia, podniky údržby, držitelia vozňov, poskytovatelia služieb a obstarávacie subjekty, prevzali zodpovednosť za svoje produkty alebo služby v súlade s ustanoveniami smernice Rady 96/48/ES z 23. júla 1996 o interoperabilite systému transeurópskych vysokorýchlostných železníc[8] a smernice 2001/16/ES Európskeho parlamentu a Rady z 19. marca 2001 o interoperabilite systému transeurópskych konvenčných železníc[9] alebo inou príslušnou legislatívou spoločenstva;~~

[8] ~~Ú. v. ES L 235, 17.9.1996, s. 6.~~
[9] ~~Ú. v. ES L 110, 20.4.2001, s. 1.~~

⇩ nový

(6) Zodpovednosť manažérov infraštruktúry a železničných podnikov za prevádzku systému železníc nevylučuje, aby iní aktéri, ako napríklad výrobcovia, dopravcovia, odosielatelia, plniči, nakladači, subjekty zodpovedné za údržbu, dodávatelia údržbárskych prác, držitelia vozňov, poskytovatelia služieb a obstarávacie subjekty, prevzali zodpovednosť za svoje produkty alebo služby. Aby sa zabránilo riziku, že zodpovednosť sa riadne neprevezme, každý príslušný aktér by mal byť zodpovedný za svoj konkrétny proces. Každý aktér v systéme železníc by mal byť vo vzťahu k ostatným aktérom zodpovedný za úplné a pravdivé oznamovanie všetkých relevantných informácií s cieľom kontrolovať riadnu prevádzkyschopnosť vozidiel. Týka sa to najmä informácií o stave a histórii vozidla, záznamov o údržbe, vysledovateľnosti činností nakládky a nákladných listov.

🡻 korigendum, Ú. v. EÚ L 220, 21.6.2004, s. 16 odôvodnenie 7 (prispôsobené)

~~smernica 96/48/ES a smernica 2001/16/ES stanovujú požiadavky na bezpečnosť subsystémov transeurópskej železničnej siete. Tieto smernice však nedefinujú spoločné požiadavky na úrovni systému a nezaoberajú sa podrobne reguláciou, riadením a dozorom nad bezpečnosťou. Ak je technickými špecifikáciami interoperability (TSI) stanovená minimálna úroveň bezpečnosti subsystémov, bude to mať rastúci význam aj pre stanovenie cieľov bezpečnosti na úrovni systému;~~

⇩ nový

(7) Každý železničný podnik, manažér infraštruktúry a subjekt zodpovedný za údržbu by mali zabezpečiť, aby ich dodávatelia a ďalšie strany prijali opatrenia na kontrolu rizík. Na tento účel by mali používať metódy na monitorovanie stanovené v spoločných bezpečnostných metódach (CSM). Ich dodávatelia by mali uplatňovať tento postup prostredníctvom zmluvných dohôd. Vzhľadom na to, že takéto dohody sú nevyhnutnou súčasťou systému riadenia bezpečnosti železničných podnikov a manažérov infraštruktúry, železničné podniky a manažéri infraštruktúry by mali svoje zmluvné dohody zverejňovať na žiadosť Železničnej agentúry Európskej únie (ďalej len „agentúra“) alebo národného bezpečnostného orgánu v rámci činností dohľadu.

🡻 korigendum, Ú. v. EÚ L 220, 21.6.2004, s. 16 odôvodnenie 8 (prispôsobené)

~~postupne by sa mali zaviesť spoločné bezpečnostné ciele (CST) a spoločné bezpečnostné metódy (CSM), aby bolo zaručené zachovanie vysokej úrovne bezpečnosti a, pokiaľ je to uskutočniteľné, prípadné zvýšenie bezpečnosti. Mali by poskytnúť nástroje na posudzovanie úrovne bezpečnosti ako aj výkonnosti prevádzkovateľov na úrovni spoločenstva ako aj v členských štátoch;~~

⇩ nový

(8) Postupne sa zaviedli spoločné bezpečnostné ciele (CST) a CSM, aby sa zabezpečilo udržiavanie bezpečnosti na vysokej úrovni a, ak je to potrebné a uskutočniteľné, zvýšenie bezpečnosti. Tieto ciele a metódy by mali poskytnúť nástroje na posudzovanie bezpečnosti a výkonnosti prevádzkovateľov na úrovni Únie, ako aj v členských štátoch. Stanovili sa spoločné bezpečnostné ukazovatele (CSI) s cieľom posudzovať zhodu systémov so spoločnými bezpečnostnými cieľmi a uľahčiť monitorovanie výkonnosti železníc v oblasti bezpečnosti.

🡻 korigendum, Ú. v. EÚ L 220, 21.6.2004, s. 16 odôvodnenie 9 (prispôsobené)

~~informácie o bezpečnosti železničného systému sú nedostatočné a nie vo všeobecnosti verejne dostupné. Je preto nevyhnutné určiť spoločné bezpečnostné indikátory (CSI) umožňujúce posúdiť zhodu systému s CST a uľahčiť monitorovanie úrovne bezpečnosti železníc. Počas prechodného obdobia sa však môžu používať naďalej národné definície týkajúce sa CSI a preto by sa mal pri návrhu prvého súboru CST patrične zohľadniť vývoj spoločných definícií CSI;~~

⇩ nový

(9) Národné predpisy, ktoré často vychádzajú z národných technických noriem, sa postupne nahradili predpismi založenými na spoločných normách, ktoré sa stanovili v spoločných bezpečnostných cieľoch, spoločných bezpečnostných metódach a technických špecifikáciách interoperability (TSI). V záujme odstránenia prekážok interoperability by sa množstvo národných predpisov malo znížiť, a to v dôsledku rozšírenia pôsobnosti TSI na celý systém železníc Únie a vyriešenia otvorených bodov v TSI. Na tento účel by mali členské štáty svoje systémy národných predpisov neustále aktualizovať, vypúšťať zastarané predpisy a informovať o tom Komisiu a agentúru.

🡻 korigendum, Ú. v. EÚ L 220, 21.6.2004, s. 16 odôvodnenie 10 (prispôsobené)

~~národné bezpečnostné predpisy, ktoré sú často založené na národných technických normách, by sa postupne mali nahradiť predpismi založenými na spoločných normách stanovených v TSI. Zavádzanie nových špecifických národných predpisov, ktoré nie sú založené na týchto spoločných normách, obmedziť na minimum. Nové národné predpisy by mali byť v súlade s legislatívou spoločenstva a mali by uľahčiť prechod k spoločnému prístupu k bezpečnosti železníc. Preto by mali všetky zainteresované strany rokovať s členským štátom predtým, než prijme národný bezpečnostný predpis, ktorý vyžaduje vyššiu úroveň bezpečnosti než CST. V takých prípadoch by mala návrh nového predpisu preskúmať Komisia, ktorá by mala prijať rozhodnutie, ak návrh predpisu nezodpovedá legislatíve spoločenstva, alebo ak predstavuje prostriedok svojvoľnej diskriminácie alebo skryté obmedzenie prevádzky železničnej dopravy medzi členskými štátmi;~~

⇩ nový

(10) Vzhľadom na postupné odstraňovanie prekážok interoperability systému železníc a čas následne potrebný na prijatie všetkých TSI by sa mali prijať opatrenia na zamedzenie situácii, keď členské štáty prijmú nové národné predpisy alebo zrealizujú projekty, ktorými sa zvýši rôznorodosť súčasného systému. Systém riadenia bezpečnosti je uznávaným nástrojom na predchádzanie nehodám a železničné podniky sú zodpovedné za prijatie bezodkladných nápravných opatrení, aby sa zabránilo opakovanému výskytu nehôd. Členské štáty by nemali znižovať zodpovednosť železničných podnikov zavádzaním nových národných predpisov ihneď po nehode.

🡻 korigendum, Ú. v. EÚ L 220, 21.6.2004, s. 16 odôvodnenie 11 (prispôsobené)

~~súčasná situácia, v ktorej naďalej zohrávajú úlohu národné bezpečnostné predpisy, by sa mala považovať za prechodnú etapu vedúcu nakoniec k situácii, v ktorej sa budú uplatňovať európske predpisy;~~

⇩ nový

(11) Pri plnení svojich povinností a zodpovedností by manažéri infraštruktúry a železničné podniky mali uplatňovať systém riadenia bezpečnosti, ktorý spĺňa požiadavky Únie a obsahuje spoločné prvky. Informácie o bezpečnosti a uplatňovaní systému riadenia bezpečnosti by sa mali predkladať agentúre a národnému bezpečnostnému orgánu v príslušnom členskom štáte.

🡻 korigendum, Ú. v. EÚ L 220, 21.6.2004, s. 16 odôvodnenie 12 (prispôsobené)

~~vypracovanie CST, CSM a CSI ako aj potreba uľahčiť realizáciu spoločného prístupu k bezpečnosti železnice si vyžadujú technickú pomoc na úrovni spoločenstva. Európska železničná agentúra, ustanovená nariadením č./Európskeho parlamentu a Rady[10], sa zriaďuje na to, aby vydávala odporúčania týkajúce sa CST, CSM a CSI a ďalšie harmonizačné opatrenia a aby monitorovala vývoj bezpečnosti železníc v spoločenstve;~~

⇩ nový

(12) V záujme zabezpečenia vysokej úrovne bezpečnosti železníc a rovnakých podmienok pre všetky železničné podniky by mali železničné podniky podliehať rovnakým bezpečnostným požiadavkám. Na získanie prístupu k železničnej infraštruktúre by mal byť licencovaný železničný podnik držiteľom bezpečnostného osvedčenia. Bezpečnostné osvedčenie by malo slúžiť ako dôkaz, že železničný podnik zaviedol svoj systém riadenia bezpečnosti a je schopný dodržiavať príslušné bezpečnostné

[10] ~~Pozri stranu 3 tohto úradného vestníka.~~

normy a predpisy. V prípade služieb medzinárodnej dopravy by malo stačiť, že systém riadenia bezpečnosti sa schváli len raz na úrovni Únie.

↓ korigendum, Ú. v. EÚ L 220, 21.6.2004, s. 16 odôvodnenie 13 (prispôsobené)

~~pri vykonávaní svojich povinností a plnení úloh vyplývajúcich z ich zodpovednosti by manažéri infraštruktúry a železničné podniky mali uplatňovať systém riadenia bezpečnosti, ktorý spĺňa požiadavky spoločenstva a obsahuje spoločné prvky. Informácie o bezpečnosti a uplatňovaní systému riadenia bezpečnosti by sa mali predkladať bezpečnostnému orgánu príslušného členského štátu;~~

⇩ nový

(13) Na účely monitorovania, posudzovania zhody, dohľadu, hodnotenia a posudzovania rizík sa pre železničné podniky a národné bezpečnostné orgány stanovili harmonizované metódy vychádzajúce zo smernice 2004/49/ES. Tento regulačný rámec je dostatočne zrelý na to, aby sa postupne prešlo na „jednotné bezpečnostné osvedčenie“ platné v celej Únii. Prechodom na jednotné bezpečnostné osvedčenie by sa mala zvýšiť účinnosť a efektívnosť systému železníc prostredníctvom zníženia administratívnej záťaže pre železničné podniky.

↓ korigendum, Ú. v. EÚ L 220, 21.6.2004, s. 16 odôvodnenie 14 (prispôsobené)

~~systém riadenia bezpečnosti by mal brať do úvahy skutočnosť, že Smernica Rady 89/391/EHS z 12. júna 1989 o zavádzaní opatrení na podporu zlepšenia bezpečnosti a ochrany zdravia pracovníkov pri práci[11] ako aj príslušné jednotlivé smernice sa plne uplatňujú na ochranu zdravia a bezpečnosť pracovníkov zamestnaných v železničnej doprave. Systém riadenia bezpečnosti by mal brať do úvahy aj smernicu Rady 96/49/ES z 23. júla 1996 o aproximácii právnych predpisov členských štátov vzhľadom na prepravu nebezpečného tovaru železničnou dopravou[12];~~

⇩ nový

(14) Jednotné bezpečnostné osvedčenie by sa malo vydávať na základe dôkazov, že železničný podnik zaviedol svoj systém riadenia bezpečnosti. Získanie týchto dôkazov si bude možno vyžadovať nielen kontroly na mieste v železničnom podniku, ale aj dohľad zameraný na posúdenie toho, či železničný podnik po udelení jednotného bezpečnostného osvedčenia aj naďalej riadne uplatňuje svoj systém riadenia bezpečnosti.

---

11 ~~Ú. v. ES L 183, 29.6.1989, s. 1.~~

12 ~~Ú. v. ES L 235, 17.9.1996, s. 25. Smernica naposledy zmenená a doplnená smernicou Komisie 2003/29/ES (Ú. v. EÚ L 90, 8.4.2003, s. 47).~~

↓ korigendum, Ú. v. EÚ L 220, 21.6.2004, s. 16 odôvodnenie 15 (prispôsobené)

~~na zaručenie vysokej úrovne bezpečnosti železničnej dopravy a rovnakých podmienok pre všetky železničné podniky by mali podniky podliehať rovnakým požiadavkám na bezpečnosť. Bezpečnostné osvedčenie by malo slúžiť ako dôkaz, že železničný podnik zaviedol systém riadenia bezpečnosti a je schopný plniť príslušné bezpečnostné normy a predpisy. Pri medzinárodných dopravných službách by malo stačiť schválenie systému riadenia bezpečnosti v jednom členskom štáte na to, aby platilo v rámci spoločenstva. Dodržiavanie národných predpisov v každom členskom štáte by malo byť na druhej strane predmetom doplnkovej certifikácie. Konečným cieľom by malo byť vytvorenie spoločného bezpečnostného osvedčenia platného v celom spoločenstve;~~

⇩ nový

(15) Manažér infraštruktúry by mal niesť hlavnú zodpovednosť za bezpečnú konštrukciu, údržbu a prevádzku svojej siete železníc. Manažér infraštruktúry by mal podliehať postupu udeľovania bezpečnostného povolenia zo strany národného bezpečnostného orgánu, pokiaľ ide o jeho systém riadenia bezpečnosti a iné ustanovenia potrebné na splnenie bezpečnostných požiadaviek.

↓ korigendum, Ú. v. EÚ L 220, 21.6.2004, s. 16 odôvodnenie 16 (prispôsobené)

~~okrem požiadaviek na bezpečnosť, stanovených v bezpečnostnom osvedčení, musia licencované železničné podniky spĺňať národné požiadavky zlučiteľné s právom spoločenstva a uplatňované nediskriminačným spôsobom, ktoré sa týkajú zdravia, bezpečnosti a sociálnych podmienok, vrátane zákonných ustanovení o čase vedenia vozidla a právach zamestnancov a spotrebiteľov, ako je uvedené v článkoch 6 a 12 smernice 95/18/ES;~~

⇩ nový

(16) Certifikácia vlakového personálu predstavuje pre nových účastníkov často neprekonateľnú prekážku. Členské štáty by mali zabezpečiť, aby železničné podniky, ktoré zamýšľajú vykonávať činnosť na príslušnej sieti, mali prístup k školiacim zariadeniam a zariadeniam na certifikáciu vlakového personálu, ktoré sú potrebné na splnenie požiadaviek podľa národných predpisov.

↓ korigendum, Ú. v. EÚ L 220, 21.6.2004, s. 16 odôvodnenie 17 (prispôsobené)

~~každý manažér infraštruktúry nesie hlavnú zodpovednosť za bezpečnosť projektovania, údržby a prevádzky svojej železničnej siete. Paralelne s bezpečnostnou certifikáciou železničných podnikov by mal manažér infraštruktúry mať bezpečnostné povolenie vydané bezpečnostným orgánom, ktoré by sa vzťahovalo na jeho systém riadenia bezpečnosti a ostatné ustanovenia potrebné na splnenie bezpečnostných požiadaviek;~~

⇩ nový

(17) Subjekt zodpovedný za údržbu by mal byť certifikovaný pre nákladné vozne. Ak je subjektom zodpovedným za údržbu manažér infraštruktúry, táto certifikácia by mala byť súčasťou postupu udeľovania bezpečnostného povolenia. Osvedčenie vydané takémuto subjektu by malo zaručiť, že požiadavky na údržbu podľa tejto smernice sú splnené v prípade všetkých nákladných vozňov, za ktoré je daný subjekt zodpovedný. Toto osvedčenie by malo byť platné v celej Únii a mal by ho vydať orgán, ktorý je schopný vykonať audit systému údržby zavedeného subjektom. Keďže sa nákladné vozne často využívajú v medzinárodnej doprave a subjekt zodpovedný za údržbu bude možno chcieť využívať údržbárske dielne vo viacerých členských štátoch, certifikačný orgán by mal byť schopný vykonávať kontroly v celej Únii.

🡻 korigendum, Ú. v. EÚ L 220, 21.6.2004, s. 16 odôvodnenie 18 (prispôsobené)

~~členské štáty by sa mali snažiť pomáhať uchádzačom, ktorí chcú vstúpiť na trh ako železničné podniky. Predovšetkým by im mali poskytnúť informácie a konať promptne pri vybavovaní žiadostí o bezpečnostnú certifikáciu. Pre železničné podniky prevádzkujúce medzinárodnú dopravu je dôležité, aby sa v rôznych členských štátoch uplatňovali podobné postupy. Hoci bezpečnostné osvedčenie bude na dohľadné obdobie obsahovať národné prvky, mala by napriek tomu existovať možnosť harmonizovať jeho spoločné časti a zjednodušiť zostavenie spoločnej predlohy;~~

⇩ nový

(18) Národné bezpečnostné orgány by mali byť organizačne, právnou štruktúrou a v rozhodovaní úplne nezávislé od železničných podnikov, manažéra infraštruktúry, žiadateľa a obstarávateľského subjektu. Svoje úlohy by mali plniť otvoreným a nediskriminačným spôsobom a mali by spolupracovať s agentúrou s cieľom vytvoriť jednotný železničný priestor a koordinovať svoje kritériá rozhodovania. V záujme zvýšenia efektívnosti sa môžu dva alebo viaceré členské štáty rozhodnúť, že zamestnancov a zdroje dotknutých národných bezpečnostných orgánov zlúčia.

🡻 korigendum, Ú. v. EÚ L 220, 21.6.2004, s. 16 odôvodnenie 19 (prispôsobené)

~~certifikácia vlakového personálu a povolenie na uvedenie do prevádzky už používaného vozového parku pre jednotlivé národné železničné siete predstavuje často pre nové podniky neprekonateľné prekážky. Členské štáty by mali zabezpečiť, aby železničným podnikom, ktoré požiadajú o bezpečnostné osvedčenie, boli poskytnuté možnosti na školenie a certifikáciu vlakového personálu, ktoré sú potrebné na splnenie požiadaviek národných predpisov Pre povolenie na uvedenie do prevádzky už používaného vozového parku by sa mal stanoviť spoločný postup;~~

⇩ nový

(19) Ak je národný bezpečnostný orgán požiadaný, aby vykonával dohľad nad železničným podnikom usadený v rôznych členských štátoch, agentúra by mala informovať ostatné dotknuté národné bezpečnostné orgány a zabezpečiť potrebnú koordináciu činností dohľadu.

🡻 korigendum, Ú. v. EÚ L 220, 21.6.2004, s. 16 odôvodnenie 20 (prispôsobené)

~~čas vedenia a odpočinku rušňovodičov a vlakového personálu, ktorý plní úlohy týkajúce sa bezpečnosti, má značný vplyv na úroveň bezpečnosti železničného systému. Tieto aspekty spadajú pod články 137 až 139 zmluvy a sú už predmetom rokovaní medzi sociálnymi partnermi vo výbore pre medziodvetvový dialóg ustanovenom rozhodnutím Komisie 98/500/ES[13];~~

🡻 korigendum, Ú. v. EÚ L 220, 21.6.2004, s. 16 odôvodnenie 21 (prispôsobené)

~~rozvoj bezpečného železničného systému spoločenstva vyžaduje vytvorenie harmonizovaných podmienok na vydávanie príslušných preukazov spôsobilosti pre rušňovodičov a vlakový personál, ktorý plní úlohy týkajúce sa bezpečnosti; Komisia v tejto súvislosti oznámila svoj zámer predložiť v blízkej budúcnosti ďalšie právne predpisy. Pokiaľ ide o ostatných pracovníkov poverených plnením dôležitých úloh týkajúcich sa bezpečnosti, podrobnejšie sú ich kvalifikácie špecifikované v smerniciach 96/48/ES a 2001/16/ES;~~

🡻 korigendum, Ú. v. EÚ L 220, 21.6.2004, s. 16 odôvodnenie 22 (prispôsobené)

~~ako časť nového spoločného regulačného rámca pre bezpečnosť železníc by mali byť vo všetkých členských štátoch zriadené národné orgány na reguláciu a dozor nad bezpečnosťou železníc. Aby sa uľahčila ich spolupráca na úrovni spoločenstva, mali by mať rovnaké minimálne úlohy a zodpovednosť. Národné bezpečnostné orgány by mali mať vysoký stupeň nezávislosti. Svoje úlohy by mali plniť otvoreným a nediskriminujúcim spôsobom, aby tak pomohli vytvoriť jednotný železničný systém spoločenstva a mali by spolupracovať pri koordinácii svojich rozhodovacích kritérií, najmä pokiaľ ide o bezpečnostnú certifikáciu železničných podnikov vykonávajúcich medzinárodnú dopravu;~~

---

[13] ~~Rozhodnutie Komisie 98/500/ES z 20. mája 1998 o zriadení Výborov pre medziodvetvový dialóg na podporu dialógu medzi sociálnymi partnermi na európskej úrovni (Ú. v. ES L 225, 12.8.1998, s. 27).~~

↓ korigendum, Ú. v. EÚ L 220, 21.6.2004, s. 16 odôvodnenie 23 (prispôsobené)

(~~23~~20) V~~v~~ážne nehody na železniciach sú zriedkavé. Môžu však mať katastrofálne následky a ~~vo~~ u verejnosti môžu vzbudiť pochybnosti z hľadiska bezpečnosti ~~železničného~~ systému železníc. Preto by sa mali všetky takéto nehody vyšetriť z hľadiska bezpečnosti, aby sa predišlo opakovaniu nehôd a výsledky ~~šetrenia~~ vyšetrovania by sa mali zverejniť. Ostatné nehody a incidenty by ⌦ takisto mali byť predmetom bezpečnostného vyšetrovania v prípade, že by ⌫ mohli byť dôležitou predzvesťou závažných nehôd ~~a mali by byť v prípade potreby taktiež predmetom bezpečnostného vyšetrovania.~~.;

↓ korigendum, Ú. v. EÚ L 220, 21.6.2004, s. 16 odôvodnenie 24 (prispôsobené)

(~~24~~21) B~~b~~ezpečnostné vyšetrovanie by malo prebiehať nezávisle od súdneho vyšetrovania toho~~ej~~ isté~~ho~~~~ej~~ ⌦ incidentu ⌫ ~~udalosti~~, pričom by sa mal poskytnúť prístup k dôkazom a svedkom. Vyšetrovanie by mal vykonávať ~~robiť~~ stály orgán nezávislý od aktérov v odvetví železničnej~~ého~~ ~~sektora~~ ⌦ dopravy ⌫ . Tento orgán by mal fungovať tak, aby zabránil každému konfliktu záujmov a každému~~ej~~ možnému~~osti~~ ~~zapojiť sa do~~ spojeniu s príčinami vyšetrovanej udalosti; predovšetkým nesmie byť negatívne ovplyvne~~ňova~~ná jeho funkčná nezávislosť, ak má z organizačného hľadiska a hľadiska právnej~~ho~~ ~~hľadiska~~ ⌦ štruktúry ⌫ úzke väzby s národným bezpečnostným orgánom alebo regula~~tórom~~čným ⌦ orgánom v odvetví ⌫ železníc. Jeho vyšetrovania by sa mali vykonávať s maximálnou otvorenosťou. Vyšetrovací orgán by mal pre každú udalosť zriadiť~~zostaviť~~ príslušnú vyšetrovaciu skupinu, ktorá má potrebné odborné znalosti na zisťovanie bezprostredných ⌦ a základných ⌫ príčin udalosti.;

⇩ nový

(22) S cieľom zlepšiť efektívnosť činností vyšetrovacieho orgánu a pomôcť mu pri plnení jeho povinností by vyšetrovací orgán mal mať včasný prístup k miestu nehody, v prípade potreby v spolupráci so súdnym orgánom. Správy o vyšetrovaní, ako aj všetky zistenia a odporúčania predstavujú kľúčové informácie z hľadiska ďalšieho zvyšovania bezpečnosti železníc a mali by byť verejne dostupné na úrovni Únie. Odporúčania týkajúce sa bezpečnosti by mali dodržiavať tí, ktorým sú určené, a prijaté opatrenia by sa mali oznamovať vyšetrovaciemu orgánu.

(23) Členské štáty by mali stanoviť pravidlá týkajúce sa sankcií za porušovanie ustanovení tejto smernice a zabezpečiť ich vykonávanie. Tieto sankcie by mali byť účinné, primerané a odradzujúce.

(24) Keďže ciele opatrení navrhovaných v tejto smernici, a to koordinácia činností v členských štátoch v oblasti regulácie bezpečnosti a dohľadu nad bezpečnosťou, vyšetrovanie nehôd a stanovenie spoločných bezpečnostných cieľov, spoločných bezpečnostných metód, spoločných bezpečnostných ukazovateľov a spoločných požiadaviek na jednotné bezpečnostné osvedčenia, nie je možné uspokojivo dosiahnuť na úrovni jednotlivých členských štátov a možno ich lepšie dosiahnuť na úrovni Únie,

môže Únia prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity podľa článku 5 Zmluvy o Európskej únii. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku táto smernica neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie týchto cieľov.

🡻 korigendum, Ú. v. EÚ L 220, 21.6.2004, s. 16 odôvodnenie 25 (prispôsobené)

~~správy o vyšetrovaní ako aj všetky zistenia a odporúčania predstavujú rozhodujúce informácie pre ďalšie zvyšovanie bezpečnosti železničnej dopravy a mali by byť na úrovni spoločenstva verejne dostupné. Odporúčania týkajúce sa bezpečnosti by mali rešpektovať tí, ktorým sú adresované a opatrenia, ktoré budú nasledovať, by mali byť oznámené vyšetrovaciemu orgánu;~~

⇩ nový

(25) S cieľom doplniť a doplniť a zmeniť určité nepodstatné prvky tejto smernice by sa mala Komisii udeliť právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 zmluvy, pokiaľ ide o spoločné bezpečnostné metódy a ich revíziu a revíziu spoločných bezpečnostných ukazovateľov a spoločných bezpečnostných cieľov. Je osobitne dôležité, aby Komisia počas prípravných prác uskutočnila vhodné konzultácie, a to aj na expertnej úrovni. Pri príprave a vypracovávaní delegovaných aktov by mala Komisia zabezpečiť súčasné, včasné a vhodné postúpenie príslušných dokumentov Európskemu parlamentu a Rade.

(26) S cieľom zabezpečiť jednotné podmienky vykonávania tejto smernice by sa mali Komisii udeliť vykonávacie právomoci týkajúce sa požiadaviek na systém riadenia bezpečnosti a jeho prvky, preskúmania systému certifikácie subjektov zodpovedných za údržbu nákladných vozňov a rozšírenia na iné železničné koľajové vozidlá, ako aj hlavného obsahu správ o vyšetrovaní nehôd a incidentov. Tieto právomoci by sa mali vykonávať v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 zo 16. februára 2011, ktorým sa ustanovujú pravidlá a všeobecné zásady mechanizmu, na základe ktorého členské štáty kontrolujú vykonávanie vykonávacích právomocí Komisie[14].

(27) Povinnosť transponovať túto smernicu do vnútroštátneho práva by sa mala obmedziť na tie ustanovenia, ktoré predstavujú podstatnú zmenu v porovnaní s predchádzajúcou smernicou. Povinnosť transponovať ustanovenia, ktoré sa nezmenili, vyplýva z predchádzajúcej smernice.

(28) Táto smernica by sa mala uplatňovať bez toho, aby boli dotknuté povinnosti členských štátov týkajúce sa lehôt uvedených v časti B prílohy IV na transpozíciu smerníc do vnútroštátneho práva,

---

[14] Ú. v. EÚ L 55, 28.2.2011, s. 13.

↓ korigendum, Ú. v. EÚ L 220, 21.6.2004, s. 16 odôvodnenie 26 (prispôsobené)

~~pretože ciele navrhovaných opatrení, t. j. koordinácia činností členských štátov týkajúcich sa regulácie bezpečnosti a dozoru nad bezpečnosťou, vyšetrovania nehôd, vytvorenia spoločných bezpečnostných cieľov, spoločných bezpečnostných metód, spoločných indikátorov bezpečnosti a spoločných požiadaviek na bezpečnostnú certifikáciu, nemôžu byť dostatočne dosiahnuté členskými štátmi a preto môžu byť z dôvodu ich rozsahu lepšie dosiahnuté na úrovni spoločenstva, môže Spoločenstvo prijať opatrenia v súlade s princípom subsidiarity stanoveným v článku 5 zmluvy. V súlade s princípom proporcionality, stanoveným v uvedenom článku, nejde táto smernica nad rámec, ktorý je nevyhnutný na dosiahnutie týchto cieľov;~~

↓ korigendum, Ú. v. EÚ L 220, 21.6.2004, s. 16 odôvodnenie 27 (prispôsobené)

~~opatrenia nevyhnutné na vykonávanie tejto smernice by sa mali prijať v súlade s Rozhodnutím Rady 1999/468/ES z 28. júna 1999, ktorým sa ustanovujú postupy pre výkon vykonávacích právomocí prenesených na Komisiu[15];~~

↓ korigendum, Ú. v. EÚ L 220, 21.6.2004, s. 16 odôvodnenie 28 (prispôsobené)

~~táto smernica je zameraná na reorganizáciu a zladenie príslušnej legislatívy spoločenstva týkajúcej sa bezpečnosti železničnej dopravy. Následne by sa mali zrušiť ustanovenia o bezpečnostnej certifikácii železničných podnikov už predtým stanovené v smernici 2001/14/ES spolu so všetkými odkazmi na bezpečnostnú certifikáciu. Smernica 95/18/ES obsahovala požiadavky na bezpečnosť týkajúce sa personálu a vozového parku, ktoré sú kryté požiadavkami na bezpečnostnú certifikáciu tejto smernice, a preto by nemali byť už naďalej časťou požiadaviek na udelenie licencie. Licencovaný železničný podnik by mal byť držiteľom bezpečnostného osvedčenia, aby mu bol udelený prístup k železničnej infraštruktúre;~~

↓ korigendum, Ú. v. EÚ L 220, 21.6.2004, s. 16 odôvodnenie 29 (prispôsobené)

~~členské štáty by mali stanoviť pravidlá týkajúce sa sankcií za porušovanie ustanovení tejto smernice a zabezpečiť uplatňovanie týchto sankcií. Sankcie musia byť účinné, primerané a odradzujúce,~~

[15] ~~Ú. v. ES L 184, 17.7.1999, s. 23.~~

↓ korigendum, Ú. v. EÚ L 220, 21.6.2004, s. 16 (prispôsobené) ⇨ nový

PRIJALI TÚTO SMERNICU:

KAPITOLA I

~~ÚVODNÉ~~ VŠEOBECNÉ USTANOVENIA

Článok 1

~~Účel~~ Predmet úpravy

~~Účelom tejto smernice~~ ⌦ V tejto smernici sa zavádzajú ustanovenia, ktorých cieľom je ⌫ zabezpečiť rozvoj a zvýšenie bezpečnosti železníc~~ičnej~~ ⌦ Únie ⌫ ~~dopravy spoločenstva~~ a zlepšiť prístup na trh so~~pre~~ službami~~y~~ železničnej dopravy ~~týmito opatreniami~~:

a) harmonizáciou regulačnej štruktúry v členských štátoch;

b) vymedzením zodpovednosti jednotlivých aktérov ⌦ v systéme železníc ⌫ ;

c) vytvorením spoločných bezpečnostných cieľov a spoločných bezpečnostných metód s cieľom ~~maximálne harmonizovať~~ ⇨ postupne odstraňovať potrebu ⇦ národných~~é~~ predpisov~~y~~;

d) požiadavkou na zriadenie ⌦ národného ⌫ bezpečnostného orgánu a orgánu na vyšetrovanie nehôd a incidentov ~~vo všetkých~~ ⇨ v každom ⇦ členskom~~ých~~ štát~~och~~;

e) stanovením spoločných zásad~~princípov~~ riadenia ~~bezpečnosti,~~ a regulácie bezpečnosti železníc a dohľadu~~dozoru~~ nad bezpečnosťou železníc.

Článok 2

⌦ Rozsah ⌫ p~~P~~ôsobnosti~~ť~~

1. Táto smernica sa vzťahuje na ~~železničný~~ systém ⌦ železníc ⌫ v členských štátoch, ktorý môže byť rozčlenený na subsystémy ~~pre~~ podľa štrukturálnych~~e~~ a ~~prevádzkové~~ ⇨ funkčných ⇦ oblastí~~i~~. Obsahuje bezpečnostné požiadavky na systém ako celok~~,~~ vrátane ⌦ bezpečného ⌫ riadenia infraštruktúry a dopravnej prevádzky, ako aj súčinnosti medzi železničnými podnikmi ⇨ , ⇦ ~~a~~ manažérmi infraštruktúry ⇨ a ďalšími aktérmi v systéme železníc ⇦ .

2. ⇨Z rozsahu pôsobnosti tejto smernice sú vylúčené tieto systémy: ⇦

~~Členské štáty môžu z opatrení prijatých pri vykonávaní tejto smernice vyňať:~~

a) metrá~~e~~, električky a ~~iné mestské a regionálne~~ ⌦ ľahké ⌫ železničné systémy;

b) siete funkčne oddelené od zvyšku ~~železničného~~ systému ⌦ železníc ⌫ a určené len na prevádzku miestnej, mestskej alebo prímestskej osobnej dopravy, ako aj železničné podniky ⌦ zabezpečujúce prevádzku ⌫ ~~používajúce~~ výlučne na týchto ~~takéto~~ sieťach~~te~~.~~:~~

⌦ 3. Členské štáty môžu z rozsahu pôsobnosti opatrení, ktorými sa vykonáva táto smernica, vyňať: ⌫

aě) železničnú infraštruktúru v súkromnom vlastníctve ⇨ a vozidlá používané výlučne na takejto infraštruktúre ⇦, ktoréú vlastníci používajú výlučne na prevádzkovanie svojej vlastnej nákladnej dopravy;

⇨ b) infraštruktúru a vozidlá vyhradené výlučne na miestne, historické alebo turistické účely. ⇦

🡻 2008/110/ES článok 1 ods. 1

~~d) historické vozidlá prevádzkované na vnútroštátnych sieťach, ak sú v súlade s vnútroštátnymi bezpečnostnými predpismi, s cieľom zabezpečiť bezpečnú premávku týchto vozidiel;~~

~~e) historické, múzejné a turistické železnice, ktoré využívajú vlastnú sieť vrátane údržbárskych dielní, vozidiel a zamestnancov.~~

🡻 korigendum, Ú. v. EÚ L 220, 21.6.2004, s. 16

Článok 3

Vymedzenie pojmov ~~Definície~~

Na účely tejto smernice sa uplatňuje toto vymedzenie pojmov~~používajú tieto definície~~:

~~a) „železničný systém“ znamená súhrn subsystémov pre štrukturálne a prevádzkové oblasti definované v smerniciach 96/48/ES a 2001/16/ES, ako aj riadenie a prevádzku systému ako celku;~~

⇩ nový

a) „systém železníc“ znamená systém železníc Únie v zmysle vymedzenia v článku 2 smernice [xx o interoperabilite systému železníc];

🡻 korigendum, Ú. v. EÚ L 220, 21.6.2004, s. 16

~~b) „manažér infraštruktúry“ znamená každý orgán alebo podnik, ktorý je podľa článku 3 smernice 91/440/EHS zodpovedný najmä za zriaďovanie a údržbu železničnej infraštruktúry alebo jej častí, čo môže zahŕňať aj riadenie prevádzkových a bezpečnostných systémov infraštruktúry. Funkcie manažéra infraštruktúry na železničnej sieti alebo jej častiach môžu byť prenesené na rôzne orgány alebo podniky;~~

⇩ nový

b) „manažér infraštruktúry“ znamená manažéra infraštruktúry v zmysle vymedzenia v článku 2 smernice 2001/14/ES[16];

---

[16] Ú. v. ES L 75, 15.3.2001, s. 29.

↓ korigendum, Ú. v. EÚ L 220, 21.6.2004, s. 16 (prispôsobené) ⇨ nový

c) „železničný podnik“ znamená železničný podnik v zmysle vymedzenia~~definovaný~~ v ⇨ článku 2 ⇦ smernice~~i~~ 2001/14/ES, ako aj každý iný verejný alebo súkromný podnik, ktorého predmetom činnosti je poskytovanie služieb ~~s cieľom zabezpečenia~~ železničnej prepravy tovaru a/alebo osôb, pričom tento podnik ⌦ musí ⌫ zabezpečovať~~uje~~ trakciu ⌦ , vrátane podnikov zabezpečujúcich len trakciu ⌫ ;

d) „technická špecifikácia interoperability (TSI)“ znamená špecifikáciu~~e~~, ktorá~~é~~ platí~~ia~~ pre každý subsystém alebo jeho časti tak, aby spĺňali základné požiadavky a aby sa zabezpečila interoperabilita systému ~~transeurópskych vysokorýchlostných a konvenčných~~ železníc v zmysle vymedzenia~~podľa~~ ⇨ v článku 2 smernice xx ⇦ ~~smernice 96/48/ES a smernice 2001/16/ES~~; ⇨o interoperabilite systému železníc; ⇦

e) „spoločné bezpečnostné ciele (CST)“ znamenajú~~á~~ minimálne úrovne bezpečnosti, vyjadrené formou kritérií prijateľnosti rizika, ktoré musia dosiahnuť rôzne časti ~~železničného~~ systému železníc (ako je ~~konvenčný železničný~~ systém konvenčných železníc, ~~vysokorýchlostný železničný~~ systém vysokorýchlostných železníc, dlhé železničné tunely alebo trate používané výlučne na~~pre~~ nákladnú dopravu) a systém ako celok;

~~f) „spoločné bezpečnostné metódy“ (CSM) znamená metódy vyvinuté na popísanie spôsobov posudzovania úrovne bezpečnosti, dosiahnutia bezpečnostných cieľov a dodržania ostatných požiadaviek na bezpečnosť;~~

⌦f) „spoločné bezpečnostné metódy (CSM)“ znamenajú metódy, ktorými sa opisuje posudzovanie úrovní bezpečnosti, dosahovanie bezpečnostných cieľov a dodržiavanie ostatných bezpečnostných požiadaviek; ⌫

g) „ ⌦ národný ⌫ bezpečnostný orgán“ znamená národný orgán poverený úlohami týkajúcimi sa bezpečnosti železníc v súlade s touto smernicou alebo ~~binárodný~~ orgán poverený týmito úlohami ⌦ niekoľkými ⌫ členskými štátmi, aby bol zabezpečený jednotný bezpečnostný režim ~~pre špecializované cezhraničné infraštruktúry~~;

h) „národné ~~bezpečnostné~~ predpisy“ znamenajú~~á~~ všetky ⇨ záväzné ⇦ predpisy obsahujúce požiadavky na bezpečnosť železníc ⇨ alebo technické požiadavky ⇦ ~~,~~ stanovené na úrovni členských štátov~~, použiteľné pre~~ ~~viac ako jeden~~ ⌦ a platné pre ⌫ železničné~~ý~~ ~~podnik~~ ⇨ podniky ⇦ bez ohľadu na to, ktorý orgán ich vydá;

i) „systém riadenia bezpečnosti“ znamená organizáciu a opatrenia vytvorené manažérom infraštruktúry alebo železničným podnikom na zaručenie bezpečného riadenia ~~chodu~~ jeho prevádzky;

j) „poverený vyšetrovateľ“ znamená osobu zodpovednú za organizáciu, vykonávanie a kontrolu vyšetrovania;

k) „nehoda“ znamená neželanú alebo neúmyselnú náhlu udalosť alebo špecifický reťazec ~~zoskupenia~~ takýchto udalostí, ktoré majú nepriaznivé~~škodlivé~~ následky; nehody sa delia na tieto kategórie: zrážky, vykoľajenia, nehody na ⌦ priecestiach ⌫ ~~úrovňových križovatkách~~, nehody ~~s ujmou na zdraví~~ osôb zapríčinené pohybujúcimi sa ⌦ železničnými koľajovými ⌫ vozidlami, požiare a iné nehody;

l) „vážna nehoda“ znamená každú zrážku alebo vykoľajenie vlakov, ktorej výsledkom je minimálne jedna usmrtená osoba alebo minimálne päť ťažko zranených osôb alebo rozsiahle škody na ⌦ železničných koľajových ⌫ vozidlách, infraštruktúre alebo životnom prostredí, a akúákoľvek inúá podobnúá nehodua so zjavnými dôsledkami prena reguláciu bezpečnosti železnícice alebo riadenie bezpečnosti; „rozsiahla škoda“ ⌦ uvedená v predchádzajúcej vete ⌫ znamená škodu, ktorú môže bezprostredne vyšetrovací orgán celkovo oceniť na minimálne 2 milióny EUR;

m) „incident“ znamená udalosť inú než nehoda alebo vážna nehoda, ktorá súvisí s prevádzkou vlaku a má negatívny vplyv na bezpečnosť prevádzky;

n) „vyšetrovanie“ znamená postup vykonávaný na účelys cieľom predchádzania nehodám a incidentom, ktorý zahŕňa zhromažďovanie a analýzu informácií, vypracovanie záverov vrátane stanovenia príčin a prípadne vypracovanie bezpečnostných odporúčaní;

o) „príčiny“ znamenajúá konanieca, opomenutia, udalosti alebo okolnosti alebo ich kombináciu, ktoré viedli k nehode alebo incidentu;

p) „agentúra“ znamená Európsku železničnú agentúru, to znamená agentúru spoločenstva pre bezpečnosť a interoperabilitu železničnej dopravy;

⇩ nový

p) „ľahký železničný systém“ znamená systém mestskej a/alebo prímestskej železničnej dopravy s nižšou kapacitou a nižšou rýchlosťou než štandardné železničné systémy a metrá, ale s vyššou kapacitou a vyššou rýchlosťou než električkové systémy. Ľahké železničné systémy môžu mať vlastnú dopravnú cestu alebo ju môžu zdieľať s cestnou dopravou a ich vozidlá sa obvykle nezaraďujú do vlakov určených na diaľkovú osobnú alebo nákladnú dopravu a ani naopak;

🡻 korigendum, Ú. v. EÚ L 220, 21.6.2004, s. 16 (prispôsobené)
⇨ nový

q) „notifikované orgány“ znamenajúá orgány, ktoré sú podľa smerníc 96/48/ES a 2001/16/ES zodpovedné za posudzovanie zhody alebo vhodnosti na používanie interoperabilných komponentov alebo za hodnotenie ES postupu overovania subsystémov ES;

r) „komponenty interoperability“ znamenajúá každý základný komponent, skupinu komponentov, montážnu podskupinu alebo úplný montážny celok, ktoré sú začlenené alebo určené na začlenenie do subsystému a odna ktorých priamo alebo nepriamo závisí interoperabilita systému transeurópskych vysokorýchlostných alebo konvenčných železníc, v zmysle vymedzeniaako je to definované v ⇨ článku 2 smernice xx o interoperabilite systému železníc ⇦ smernici 96/48/ES a 2001/16/ES. Pojem „komponent“ sa vzťahuje tak na hmotné ako aj nehmotné produkty, ako napr. softvér;

↓ 2008/110/ES článok 1ods. 2 (prispôsobené) ⇨ nový

s) „držiteľ“ znamená osobu alebo subjekt, ktorý vzhľadom na to, že je vlastníkom vozidla alebo má právo ho používať, využíva vozidlo ako dopravný prostriedok a ako taký je registrovaný v ~~národnom registri vozidiel~~ ⇨ národnom registri vozidiel ⇦ ~~(NRV)~~ uvedenom v ~~článku 33 smernice~~ ~~Európskeho parlamentu a Rady 2008/57/ES zo 17. júna 2008~~ ⌦ článku 43 smernice XX ⌫ o interoperabilite systému železníc ~~v Spoločenstve (prepracované znenie)~~[17] ~~, (ďalej len „smernica o interoperabilite železníc“)~~;

t) „subjekt zodpovedný za údržbu“ znamená subjekt zodpovedný za údržbu vozidla, ktorý je ako taký registrovaný v ~~NRV~~ ⌦ národnom registri vozidiel ⌫ ;

u) „vozidlo“ znamená železničné vozidlo uspôsobené na jazdu na vlastných kolesách na železničných tratiach, s ⌦ trakciou alebo bez nej ⌫ ~~pohonom alebo bez neho~~, ⇨ v pevnej alebo premenlivej zostave ⇦ . Vozidlo sa skladá z jedného alebo viacerých štrukturálnych a funkčných subsystémov ~~alebo častí takýchto subsystémov~~;.

⇩ nový

v) „výrobca“ znamená každú fyzickú alebo právnickú osobu, ktorá vyrába komponent interoperability alebo subsystém alebo ho dáva skonštruovať alebo vyrobiť a uvádza ho na trh pod svojím menom alebo ochrannou známkou;

w) „odosielateľ“ znamená podnik, ktorý odosiela tovar buď vo svojom mene, alebo v mene tretej osoby;

x) „nakladač“ znamená každý podnik, ktorý nakladá zabalený tovar vrátane nebezpečného tovaru, malé kontajnery alebo prenosné cisterny na vozeň alebo kontajner alebo ktorý nakladá kontajner, kontajner na hromadnú prepravu, viacčlánkový kontajner na plyn, cisternový kontajner alebo prenosnú cisternu na vozeň;

y) „plnič“ znamená každý podnik, ktorý plní tovar vrátane nebezpečného tovaru do cisterny (cisternového vozňa, vozňa so snímateľnou cisternou, prenosnej cisterny alebo cisternového kontajnera), do vozňa, veľkého kontajnera alebo malého kontajnera na hromadnú prepravu, do batériového vozňa alebo viacčlánkového kontajnera na plyn.

[17] ~~Ú. v. EÚ L 191, 18.7.2008, s. 1.~~

↓ korigendum, Ú. v. EÚ L 220, 21.6.2004, s. 16 (prispôsobené)
⇨ nový

KAPITOLA II

ROZVOJ A RIADENIE BEZPEČNOSTI

Článok 4

⇨Úloha aktérov v systéme železníc pri rozvíjaní a zlepšovaní ⇦ ~~Vývoj a zvyšovanie~~ bezpečnosti železníc

1. Členské štáty ⇨ a agentúra ⇦ zabezpečujú, aby sa zachovala všeobecná bezpečnosť železníc, ak je to uskutočniteľné, aby sa neustále zvyšovala, s prihliadnutím na vývoj ⌦ v oblasti právnych predpisov Únie ⌫ a technický a vedecký pokrok, pričom priorita sa kladie na predchádzanie vážnym nehodám.

~~Členské štáty zabezpečia, aby sa bezpečnostné predpisy určovali, používali a uplatňovali otvoreným a nediskriminačným spôsobom a podporovali tak rozvoj jednotného európskeho železničného dopravného systému.~~

~~2. Členské štáty zabezpečia, aby opatrenia zamerané na rozvoj a zvyšovanie bezpečnosti železníc zohľadnili potreby systematického prístupu.~~

↓ korigendum, Ú. v. EÚ L 220, 21.6.2004, s. 16 (prispôsobené)
➔1 2008/110/ES článok 1ods. 3
⇨ nový

2. Členské štáty zabezpečujú, aby zodpovednosťou za bezpečnú prevádzku ~~železničného~~ systému železníc a ~~zníženie~~ ⌦ kontrolu ⌫ rizík, ktoré s tým súvisia, boli poverení manažéri infraštruktúry a železničné podniky tak, že budú povinní~~zaviazaní~~:

a) ~~prípadne vo vzájomnej spolupráci,~~ vykonávať opatrenia nevyhnutné na ⌦ kontrolu ⌫ ~~zníženie~~ rizík~~ika~~ v prípade potreby vo vzájomnej spolupráci;

b) uplatňovať národné ~~bezpečnostné~~ predpisy a ~~normy~~ ⌦ predpisy Únie ⌫ ;

c) zaviesť ⌦ systémy ⌫ riadenia bezpečnosti v súlade s touto smernicou.

Bez ohľadu na občianskoprávnu zodpovednosť a v súlade s právnymi ⌦ požiadavkami ⌫ ~~predpismi~~ členských štátov je každý manažér infraštruktúry a železničný podnik vo vzťahu k používateľom, zákazníkom, príslušným zamestnancom a tretím stranám zodpovedný za svoju časť systému a jej bezpečnú prevádzku, vrátane dodávok materiálu a zadávanie objednávok na služby. ⇨V systémoch riadenia bezpečnosti manažérov infraštruktúry a železničných podnikov sa zohľadňujú aj riziká spojené s činnosťami tretích strán. ⇦

3~~4~~. ~~To sa nedotýka zodpovednosti každého~~ ⌦ Každý ⌫ výrobcu, ~~dodávateľa materiálu,~~ dodávateľa údržbárskych prác, ➔1 držiteľa ← , poskytovateľa služieb a obstarávateľského subjektu ~~za to~~ ⌦ zabezpečuje ⌫ , že ním~~nimi~~ dodané ⌦ železničné koľajové ⌫ vozidlá, zariadenia, príslušenstvo, ~~a~~ materiál a služby spĺňajú stanovené požiadavky a podmienky

používania, takže ich železničný podnik a/alebo manažér infraštruktúry môžu bezpečne uviesť do prevádzky.

⇩ nový

4. Všetci aktéri, ktorí zohrávajú dôležitú úlohu z hľadiska bezpečnosti prevádzky, prijímajú potrebné opatrenia na kontrolu rizík, v prípade potreby v spolupráci s ostatnými. Okrem železničných podnikov a manažérov infraštruktúry k týmto aktérom patria:

a) subjekty zodpovedné za údržbu vozidiel;

b) odosielatelia, plniči a nakladači, ktorí majú určitú úlohu pri vykonávaní činností bezpečnej nakládky;

c) výrobcovia, ktorí sú zodpovední za konštrukciu a výrobu bezpečných železničných vozidiel, dielov, súčastí alebo montážnych podskupín vozidiel, železničnej infraštruktúry, subsystémov energia a traťové riadenie-zabezpečenie, ako aj za vydanie predbežnej dokumentácie údržby súvisiacej s daným vozidlom.

5. Každý železničný podnik, manažér infraštruktúry a subjekt zodpovedný za údržbu zabezpečuje, aby jeho dodávatelia prijali opatrenia na kontrolu rizík. Na tieto účely každý železničný podnik, manažér infraštruktúry a subjekt zodpovedný za údržbu uplatňuje spoločné metódy pre postupy monitorovania stanovené v nariadení (EÚ) č. 1078/2012[18]. Ich dodávatelia uplatňuje tento postup prostredníctvom zmluvných dohôd. Železničné podniky, manažéri infraštruktúry a subjekty zodpovedné za údržbu zverejňujú svoje zmluvné dohody na žiadosť agentúry alebo národného bezpečnostného orgánu.

6. Každý aktér v systéme železníc, ktorý identifikuje bezpečnostné riziko súvisiace s chybami, konštrukčnými nezhodami alebo poruchami technického vybavenia vrátane nedostatkov štrukturálnych subsystémov, oznamuje tieto riziká ostatným zainteresovaným stranám, aby tieto strany mohli prijať všetky potrebné nápravné opatrenia na zabezpečenie zachovania bezpečnej prevádzky systému železníc.

7. V prípade výmeny vozidiel medzi železničnými podnikmi si všetci aktéri vymieňajú všetky informácie dôležité z hľadiska bezpečnej prevádzky. Tieto informácie zahŕňajú informácie o stave a histórii vozidla, prvkoch dokumentácie údržby, vysledovateľnosti činností nakládky a o nákladných listoch. Musia byť dostatočne podrobné na to, aby železničnému podniku umožnili posúdenie rizík spojených s prevádzkou vozidla.

🡻 korigendum, Ú. v. EÚ L 220, 21.6.2004, s. 16 (prispôsobené)

Článok 5

Spoločné bezpečnostné ~~indikátory~~ ⌦ ukazovatele ⌫

1. Aby sa zjednodušilo hodnotenie v súvislosti s dosiahnutím CST a zabezpečilo monitorovanie všeobecného roz~~v~~voja bezpečnosti železníc, ~~musia~~ členské štáty prostredníctvom výročných správ národných bezpečnostných orgánov ~~úradov~~ podľa článku

[18] Ú. v. EÚ L 320, 17.11.2012, s. 8.

18 zhromažďujú~~ovať~~ informácie o spoločných bezpečnostných ~~indikátoroch~~ ⌦ ukazovateľoch ⌫ (CSI).

~~Prvým referenčným rokom pre CSI je rok 2006; za uvedený rok členské štáty predložia v nasledujúcom roku výročnú správu.~~

CSI sa stanovujú~~ia~~ podľa prílohy I.

⇩ nový

2. Komisia je splnomocnená prijať delegované akty v súlade s článkom 26 v súvislosti s revíziou prílohy I, a to najmä s cieľom aktualizovať CSI s prihliadnutím na technický pokrok a prispôsobiť spoločné metódy výpočtu nákladov spojených s nehodami.

🡻 2008/110/ES článok 1ods. 4 (prispôsobené)

~~2. Príloha I sa do 30. apríla 2009 zreviduje najmä s cieľom zahrnúť do nej spoločné vymedzenia CSI a spoločné metódy výpočtu nákladov v prípade nehôd. Uvedené opatrenie zamerané na zmenu nepodstatných prvkov tejto smernice sa prijme v súlade s regulačným postupom s kontrolou uvedeným v článku 27 ods. 2a.~~

🡻 korigendum, Ú. v. EÚ L 220, 21.6.2004, s. 16

Článok 6

Spoločné bezpečnostné metódy

🡻 2008/110/ES článok 1ods. 5 písm. a) (prispôsobené)

~~1. Komisia prijme prvý súbor CSM, zahŕňajúci aspoň metódy opísané v odseku 3 písm. a), do 30. apríla 2008. Uverejnia sa v *Úradnom vestníku Európskej únie*.~~

~~Komisia prijme druhý súbor CSM, zahŕňajúci ostatné metódy opísané v odseku 3, do 30. apríla 2010. Uverejnia sa v *Úradnom vestníku Európskej únie*.~~

~~Uvedené opatrenia zamerané na zmenu nepodstatných prvkov tejto smernice jej doplnením sa prijmú v súlade s regulačným postupom s kontrolou uvedeným v článku 27 ods. 2a.~~

🡻 korigendum, Ú. v. EÚ L 220, 21.6.2004, s. 16 (prispôsobené)
⇨ nový

~~2. Agentúra vypracuje návrhy CSM a návrhy revidovaných CSM na základe mandátov vydaných v súlade s postupom uvedeným v článku 27 ods. 2.~~

~~Návrhy CSM sú založené na preskúmaní metód existujúcich v členských štátoch.~~

~~3~~1. V CSM sa opisuje~~popíše~~ spôsob, akým sa posudzuje ~~úroveň~~ ⌦ úrovne ⌫ bezpečnosti, dosahovanie bezpečnostných cieľov a dodržiavanie ostatných bezpečnostných požiadaviek, ~~na bezpečnosť~~ a na tento účel sa vypracujú a stanovia:

a) metódy hodnotenia a posudzovania rizík;~~,~~

b) metódy posudzovania zhody ~~svo vzťahu na~~ požiadavkami~~y~~ stanovenými v bezpečnostných osvedčeniach~~í~~ a ⌦ bezpečnostných ⌫ povoleniach~~í~~ vydaných v súlade s článkami 10 a 11;~~,~~

~~a~~

⇩ 2008/110/ES
článok 1ods. 5 písm. b)

~~c) metódy umožňujúce kontrolu, či sú štrukturálne subsystémy železničného systému prevádzkované a udržiavané v súlade s príslušnými základnými požiadavkami, pokiaľ tieto metódy nie sú doposiaľ zahrnuté v TSI .~~

⇩ nový

c) metódy dohľadu, ktoré majú uplatňovať národné bezpečnostné orgány, a metódy monitorovania, ktoré majú uplatňovať železničné podniky, manažéri infraštruktúry a subjekty zodpovedné za údržbu;

d) akékoľvek iné metódy vzťahujúce sa na proces v rámci systému riadenia bezpečnosti, ktorý treba harmonizovať na úrovni Únie.

⇩ 2008/110/ES
článok 1 ods. 5 písm. c)

~~4. CSM sú predmetom pravidelných revízií, pričom sú zohľadnené skúsenosti získané pri ich používaní, celkový vývoj bezpečnosti železníc a povinnosti členských štátov podľa článku 4 ods. 1. Uvedené opatrenie zamerané na zmenu nepodstatných prvkov tejto smernice okrem iného jej doplnením sa prijme v súlade s regulačným postupom s kontrolou uvedeným v článku 27 ods. 2a.~~

⇩ nový

2. Komisia poveruje agentúru vypracovaním nových CSM uvedených v ods. 1 písm. d), preskúmaním a aktualizáciou všetkých CSM s cieľom zohľadniť technický pokrok alebo sociálne požiadavky a predkladaním príslušných odporúčaní Komisii.

Pri vypracovávaní odporúčaní zohľadňuje agentúra názory používateľov a zainteresovaných strán. K odporúčaniam je pripojená správa o výsledkoch tejto konzultácie a správa o posúdení vplyvu novej CSM, ktorá sa má prijať.

3. CSM sa pravidelne revidujú s prihliadnutím na skúsenosti získané pri ich uplatňovaní a celkový vývoj bezpečnosti železníc, ako aj v záujme všeobecného zachovania bezpečnosti a, ak je to uskutočniteľné, jej neustáleho zvyšovania.

4. Komisia je splnomocnená prijať delegované akty v súlade s článkom 26, v ktorých sa stanovujú CSM a revidované CSM.

↓ korigendum, Ú. v. EÚ L 220, 21.6.2004, s. 16 (prispôsobené)

5. Členské štáty, na základe prijatia CSM a ich revízií, uskutočňujú~~nia~~ ~~vo svojich národných bezpečnostných predpisoch~~ všetky potrebné zmeny a doplnenia~~ky~~ ~~vo~~ svojich národných predpisov~~ch~~.

Článok 7

Spoločné bezpečnostné ciele

~~1. CST sa vypracujú, vydajú a revidujú podľa postupu stanoveného v tomto článku.~~

~~2. Agentúra vypracuje návrhy CST a návrhy revidovaných CST na základe mandátov vydaných v súlade s postupom uvedeným v článku 27 ods. 2.~~

↓ 2008/110/ES
článok 1ods. 6 písm. a)
(prispôsobené)

~~3. Prvý súbor návrhov CST sa zakladá na skúmaní existujúcich cieľov a úrovne bezpečnosti v členských štátoch a zabezpečí, že súčasná úroveň bezpečnosti systému železnice neklesne v žiadnom členskom štáte. Komisia ho prijme do 30. apríla 2009 a uverejní sa v *Úradnom vestníku Európskej únie*. Uvedené opatrenie zamerané na zmenu nepodstatných prvkov tejto smernice okrem iného jej doplnením sa prijme v súlade s regulačným postupom s kontrolou uvedeným v článku 27 ods. 2a.~~

~~Druhý súbor návrhov CST sa zakladá na skúsenostiach z prvého súboru CST a z ich uplatňovania. Odzrkadľuje všetky prioritné oblasti, v ktorých je potrebné zvýšiť bezpečnosť. Komisia ho prijme do 30. apríla 2011 a uverejní sa v *Úradnom vestníku Európskej únie*. Uvedené opatrenie zamerané na zmenu nepodstatných prvkov tejto smernice okrem iného jej doplnením sa prijme v súlade s regulačným postupom s kontrolou uvedeným v článku 27 ods. 2a.~~

↓ korigendum, Ú. v. EÚ L 220, 21.6.2004, s. 16 (prispôsobené)

1.~~4.~~ V CST sa stanovujú~~ia~~ minimálne úrovne bezpečnosti, ktoré musia dosiahnuť jednotlivé časti ~~železničného~~ systému železníc a systém ako celok v každom členskom štáte, a ktoré sú vyjadrené formou kritérií prijateľnosti~~akceptovania~~ týchto rizík:

a) individuálne riziká pre cestujúcich, personál, vrátane personálu dodávateľov, pre používateľov ~~úrovňových križovatiek~~ ⌦ priecestí ⌫ a iné osoby a, bez toho, aby boli dotknuté existujúce národné a medzinárodné ~~pravidlá~~ predpisy týkajúce sa zodpovednosti, individuálne riziká pre neoprávnené osoby v železničných ~~prevádzkových~~ priestoroch;

b) spoločenské riziká.

⇩ nový

2. Komisia poveruje agentúru vypracovaním revidovaných CST a predkladaním príslušných odporúčaní Komisii.

3. CST sa pravidelne revidujú s prihliadnutím na celkový vývoj bezpečnosti železníc. Revidované CST musia odrážať všetky prioritné oblasti, v ktorých sa má bezpečnosť ďalej zlepšovať.

4. Komisia je splnomocnená prijať delegované akty v súlade s článkom 26, v ktorých sa stanovujú revidované CST.

🡻 2008/110/ES
článok 1ods. 6 písm. b)
(prispôsobené)

~~5. CST sú predmetom pravidelných revízií vzhľadom na všeobecný vývoj bezpečnosti železníc. Uvedené opatrenie zamerané na zmenu nepodstatných prvkov tejto smernice okrem iného jej doplnením sa prijme v súlade s regulačným postupom s kontrolou uvedeným v článku 27 ods. 2a.~~

🡻 korigendum, Ú. v. EÚ L 220, 21.6.2004, s. 16 (prispôsobené)

5.~~6.~~ Členské štáty prijímajú~~urobia~~ všetky potrebné zmeny a doplnenia~~ky~~ svojich národných ~~bezpečnostných~~ predpisov, aby sa v súlade so zodpovedajúcim harmonogramom ⌦ vykonávania ⌫ ~~k nim priloženým~~ splnili aspoň CST a revidované CST. Členské štáty oznámia Komisii príslušné predpisy v súlade s článkom 8 ~~ods. 3~~.

Článok 8

Národné ~~bezpečnostné~~ predpisy

~~Pri uplatňovaní tejto smernice stanovia členské štáty záväzné národné bezpečnostné predpisy a zabezpečia, aby boli v zrozumiteľnom jazyku uverejnené a dané k dispozícii všetkým manažérom infraštruktúry, železničným podnikom a žiadateľom o bezpečnostné osvedčenia tak, aby ich príslušné strany mohli pochopiť.~~

⇩ nový

1. Členské štáty môžu stanoviť nové národné predpisy iba v týchto prípadoch:

a) ak sa na predpisy týkajúce sa existujúcich bezpečnostných metód nevzťahuje CSM;

b) ako naliehavé preventívne opatrenie, a to najmä v nadväznosti na nehodu.

Členské štáty zabezpečujú, aby národné predpisy zohľadňovali potrebu systémového prístupu.

2. Ak chce členský štát zaviesť nový národný predpis, oznámi návrh tohto predpisu agentúre a Komisii prostredníctvom vhodného systému informačných technológií v súlade s článkom 23 nariadenia (EÚ) č. .../... [nariadenie o agentúre].

3. Ak sa agentúra dozvie, že sa nejaký národný predpis, či už oznámený alebo nie, stal nadbytočným alebo je v rozpore s CSM alebo s akýmikoľvek inými právnymi predpismi Únie prijatými po začatí uplatňovania národného predpisu, uplatňuje sa postup stanovený v článku 22 nariadenia (EÚ) č. .../... [nariadenie o agentúre].

4. Členské štáty zabezpečujú, aby boli národné predpisy k dispozícii bezplatne a v jazyku zrozumiteľnom pre všetky dotknuté strany.

5. Národné predpisy oznámené v súlade s týmto článkom nepodliehajú postupu oznamovania podľa smernice 98/34/ES.

↓ korigendum, Ú. v. EÚ L 220, 21.6.2004, s. 16 (prispôsobené)

~~2. Členské štáty do 30. apríla 2005 oznámia Komisii všetky príslušné platné národné bezpečnostné predpisy podľa prílohy II, s uvedením oblasti ich použitia.~~

~~Oznámenie okrem toho poskytne informácie o hlavnom obsahu predpisov s odkazmi na právne texty, druh právneho dokumentu a príslušný orgán alebo organizáciu, ktorá je zodpovedná za ich uverejnenie.~~

~~3. Najneskôr do štyroch rokov po nadobudnutí účinnosti tejto smernice agentúra posúdi spôsob, akým sa v súlade s odsekom 1 národné bezpečnostné predpisy uverejňujú a poskytujú. Agentúra okrem toho predloží Komisii vhodné odporúčania na uverejňovanie týchto predpisov, aby boli informácie ľahšie dostupné.~~

~~4. Členské štáty bezodkladne oznámia Komisii každú zmenu a doplnok notifikovaných národných bezpečnostných predpisov a všetky nové predpisy, ktoré budú prijaté, pokiaľ sa príslušné predpisy netýkajú výlučne uplatňovania TSI.~~

~~5. Aby sa udržalo na minime zavádzanie nových špecifických národných predpisov a tým zabránilo vytváraniu ďalších prekážok a z hľadiska postupnej harmonizácie bezpečnostných predpisov, Komisia monitoruje zavádzanie nových národných predpisov v členských štátoch.~~

~~6. Ak členský štát po prijatí CST zamýšľa zaviesť nový národný bezpečnostný predpis, ktorý požaduje vyššiu úroveň bezpečnosti než CST, alebo ak členský štát zamýšľa zaviesť nový národný bezpečnostný predpis, ktorý môže ovplyvniť prevádzku železničných podnikov iných členských štátov na území príslušného členského štátu, konzultuje to včas so všetkými zainteresovanými stranami a použije postup uvedený v odseku 7.~~

~~7. Členský štát predloží Komisii na preskúmanie návrh bezpečnostného predpisu a dôvody na jeho zavedenie.~~

~~Ak Komisia usúdi, že návrh bezpečnostného predpisu je nezlučiteľný s CSM alebo s cieľom dosiahnuť minimálne CST, alebo že predstavuje prostriedok úmyselnej diskriminácie alebo skrytého obmedzenia železničnej prevádzky medzi členskými štátmi, potom v súlade s postupom uvedeným v článku 27 ods. 2 prijme rozhodnutie určené príslušnému štátu.~~

~~Ak má Komisia vážne pochybnosti o zlučiteľnosti návrhu bezpečnostného predpisu s CSM alebo s cieľom dosiahnuť aspoň CST alebo ak je toho názoru, že predstavuje prostriedok úmyselnej diskriminácie alebo skrytého obmedzenia železničnej prevádzky medzi členskými štátmi, potom bezodkladne informuje príslušný členský štát, ktorý pozastaví prijatie, nadobudnutie účinnosti alebo uplatňovanie predpisu dovtedy, kým sa do šiestich mesiacov neprijme rozhodnutie podľa postupu uvedeného v článku 27 ods. 2.~~

Článok 9

Systémy riadenia bezpečnosti

1. Manažéri infraštruktúry a železničné podniky zavedú svoje systémy riadenia bezpečnosti, aby ~~železničný~~ systém železníc mohol dosiahnuť minimálne CST, spĺňal ~~národné bezpečnostné predpisy uvedené v článku 8 a prílohe II ako aj~~ bezpečnostné požiadavky ~~na bezpečnosť~~ stanovené v TSI a aby sa uplatňovali príslušné časti CSM ⌦ a predpisy oznámené podľa článku 8 ⌫.

2. Systém riadenia bezpečnosti musí spĺňať požiadavky ~~a obsahovať prvky stanovené v prílohe III,~~ prispôsobené druhu, rozsahu a iným podmienkam vykonávanej činnosti. Zabezpečuje~~Zaručí~~ kontrolu všetkých rizík spojených s činnosťou manažéra infraštruktúry alebo železničného podniku~~,~~ vrátane ~~prác týkajúcich sa~~ dodávok údržbárskych~~y~~ prác a ~~dodávok~~ materiálu a~~ako aj~~ využívania služieb dodávateľov~~zadávania objednávok služieb~~. Bez toho, aby boli dotknuté národné a medzinárodné predpisy týkajúce sa zodpovednosti, systém riadenia bezpečnosti~~, pokiaľ je to vhodné a primerané,~~ zohľadňujen~~í~~ aj riziká vyplývajúce z činností iných ~~zúčastnených~~ strán, ak je to vhodné a primerané.

⇩ nový

Komisia prostredníctvom vykonávacích aktov stanovuje prvky systému riadenia bezpečnosti. Tieto vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 27 ods. 2.

🡻 korigendum, Ú. v. EÚ L 220, 21.6.2004, s. 16 (prispôsobené)

3. Systém riadenia bezpečnosti každého manažéra infraštruktúry zohľadňuje~~ní~~ ~~aj~~ dôsledky vyplývajúce z prevádzky rôznych železničných podnikov na sieti a ~~zaručí~~ ⌦ obsahuje ustanovenia zamerané na to ⌫ , aby všetky železničné podniky mohli konať v súlade s TSI, národnými ~~bezpečnostnými~~ predpismi a s podmienkami~~požiadavkami~~ ⌦ stanovenými v ⌫ ich bezpečnostnom~~ého~~ osvedčení~~a~~. ~~Okrem toho sa musí vyvíjať~~ ⌦ Systémy riadenia bezpečnosti sa vypracúvajú ⌫ s cieľom koordinovať núdzové postupy manažéra infraštruktúry so všetkými železničnými podnikmi, ktoré používajú jeho infraštruktúru.

4. Všetci manažéri infraštruktúry a ⌦ všetky ⌫ železničné podniky predložia ⌦ národnému ⌫ bezpečnostnému orgánu~~úradu~~ každý rok najneskôr do 30. júna výročnú správu o bezpečnosti za predchádzajúci kalendárny rok. Bezpečnostná správa obsahuje:

a) informácie o tom, ako sa plnia bezpečnostné ciele podniku, a ~~tiež~~ výsledky bezpečnostných plánov;

b) vývoj národných bezpečnostných ~~indikátorov~~ ⌦ ukazovateľov ⌫ a CSI stanovených v prílohe I, pokiaľ je to relevantné pre organizáciu podávajúcu správu;

c) výsledky interných bezpečnostných auditov;

d) údaje o nedostatkoch a poruchách ~~podnikov~~ prevádzky železničnej dopravy a ⌦ správy ⌫ infraštruktúry, ktoré by mohli byť relevantné pre ⌦ národný ⌫ bezpečnostný orgán.

🡻 korigendum, Ú. v. EÚ L 220, 21.6.2004, s. 16 (prispôsobené)
⇨ nový

KAPITOLA III

BEZPEČNOSTNÁ CERTIFIKÁCIA A ~~OSVEDČENIA~~ ⌦ UDEĽOVANIE BEZPEČNOSTNÝCH POVOLENÍ ⌫

Článok 10

~~Bezpečnostné osvedčenia~~ ⇨ Jednotné bezpečnostné osvedčenie ⇦

⇩ nový

1. Prístup k železničnej infraštruktúre sa udeľuje len železničným podnikom, ktoré sú držiteľmi jednotného bezpečnostného osvedčenia.

2. Jednotné bezpečnostné osvedčenie udeľuje agentúra na základe dôkazov, že železničný podnik zaviedol systém riadenia bezpečnosti v súlade s článkom 9 a spĺňa požiadavky stanovené v TSI a iných príslušných právnych predpisoch, a to v záujme kontroly rizík a bezpečného poskytovania dopravných služieb v rámci siete.

3. V jednotnom bezpečnostnom osvedčení sa uvádza druh a rozsah železničných činností, na ktoré sa osvedčenie vzťahuje. Osvedčenie je pre rovnocenné činnosti platné v celej Únii.

🡻 korigendum, Ú. v. EÚ L 220, 21.6.2004, s. 16

~~1. Aby bol poskytnutý prístup na železničnú infraštruktúru, musia byť železničné podniky držiteľmi bezpečnostného osvedčenia podľa tejto kapitoly. Bezpečnostné osvedčenie môže platiť pre celú sieť členského štátu alebo len pre jej určitú časť.~~

🡻 2008/110/ES
článok 1ods. 7 písm. a)

~~Cieľom bezpečnostného osvedčenia je preukázať, že železničný podnik zaviedol svoj systém riadenia bezpečnosti a je schopný splniť požiadavky stanovené v TSI, v ďalších ustanoveniach právnych predpisov Spoločenstva, ako aj vo vnútroštátnych bezpečnostných predpisoch, s cieľom kontrolovať riziká a poskytovať bezpečné dopravné služby v rámci siete.~~

🡻 korigendum, Ú. v. EÚ L 220, 21.6.2004, s. 16

~~2. Bezpečnostné osvedčenie obsahuje:~~

~~a) osvedčenie potvrdzujúce schválenie systému riadenia bezpečnosti železničného podniku podľa článku 9 a prílohy III~~

~~a~~

🡻 2008/110/ES
článok 1ods. 7 písm. b)

~~b) osvedčenie potvrdzujúce schválenie opatrení, ktoré prijal železničný podnik s cieľom splniť špecifické požiadavky potrebné na bezpečné poskytovanie služieb v rámci danej siete. Požiadavky sa môžu týkať uplatňovania TSI a vnútroštátnych bezpečnostných predpisov vrátane predpisov o prevádzkovaní siete, uznávania osvedčení personálu a povolenia na uvedenie vozidiel používaných železničným podnikom do prevádzky. Osvedčenie je založené na dokumentácii predloženej železničným podnikom podľa prílohy IV.~~

🡻 korigendum, Ú. v. EÚ L 220, 21.6.2004, s. 16

~~3. Bezpečnostný orgán členského štátu, v ktorom železničný podnik prvýkrát zahájil svoju prevádzku, udelí osvedčenie v súlade s odsekom 2.~~

~~V osvedčení udelenom podľa odseku 2 sa musí určiť druh a rozsah zahrnutých železničných dopravných služieb. Osvedčenie udelené v súlade s odsekom 2 písm. a) platí pre rovnocenné železničné dopravné služby v celom spoločenstve.~~

~~4. Bezpečnostný orgán členského štátu, v ktorom železničný podnik plánuje vykonávať doplnkové železničné dopravné služby, udelí dodatočné národné osvedčenie potrebné v súlade s odsekom 2 písm. b).~~

⇩ nový

4. Tri mesiace pred začatím prevádzkovania akejkoľvek novej služby železničný podnik poskytuje dotknutému národnému bezpečnostnému orgánu dokumentáciu, ktorá potvrdzuje, že:

a) železničný podnik bude dodržiavať prevádzkové predpisy vrátane národných predpisov sprístupnených v súlade s článkom 8 ods. 4, bude posudzovať bezpečnosť svojej prevádzky s prihliadnutím na požiadavky stanovené v nariadení Komisie (ES) č. 352/2009[19], zabezpečí, aby boli všetky riziká riadené prostredníctvom jeho systému riadenia bezpečnosti a prijme všetky opatrenia potrebné na bezpečnú prevádzku;

b) železničný podnik prijal opatrenia potrebné na spoluprácu a koordináciu s manažérom (manažérmi) infraštruktúry siete(-í), na ktorej(-ých) zamýšľa vykonávať svoju činnosť;

c) železničný podnik vykonal všetky kroky potrebné na zaistenie bezpečného prevádzkovania služieb;

d) železničný podnik získal licenciu vydanú v súlade so smernicou Rady 95/18/ES[20];

e) druh a rozsah jeho zamýšľanej činnosti zodpovedá tomu, čo je uvedené v jeho jednotnom bezpečnostnom osvedčení.

[19] Ú. v. EÚ L 108, 29.4.2009, s. 4.
[20] Ú. v. ES L 143, 27.6.1995, s. 70.

Ak má národný bezpečnostný orgán pochybnosti o splnení jednej alebo viacerých podmienok, požiada železničný podnik o ďalšie informácie. Táto výmena však nesmie mať za následok pozastavenie ani odklad začatia činnosti. Ak národný bezpečnostný orgán získa dôkazy, že jedna alebo viac podmienok nie je splnených, oznámi túto záležitosť agentúre, ktorá prijme primerané opatrenia vrátane zrušenia osvedčenia.

↓ korigendum, Ú. v. EÚ L 220, 21.6.2004, s. 16 (prispôsobené)
⇨ nový

5. Jednotné b~~B~~ezpečnostné osvedčenie sa na žiadosť železničného podniku obnovuje v intervaloch nepresahujúcich päť rokov. Aktualizuje sa úplne alebo čiastočne vždy, keď dôjde k podstatnej zmene druhu alebo rozsahu ~~prevádzky~~ ⌦ činnosti ⌫ .

Držiteľ jednotného bezpečnostného osvedčenia ~~okamžite~~ bezodkladne informuje ⇨ agentúru ⇦ ~~príslušný bezpečnostný orgán~~ o akýchkoľvek~~všetkých~~ podstatných zmenách podmienok ~~príslušnej časti~~ jednotného bezpečnostného osvedčenia. Okrem toho oznámi ⇨ agentúre ⇦ ~~príslušnému bezpečnostnému orgánu~~ zavedenie nových kategórií personálu alebo nových typov ~~vozového parku~~ ⌦ železničných koľajových vozidiel ⌫ .

Pri podstatných zmenách regulačného rámca v oblasti bezpečnosti môže ⇨ agentúra ⇦ ~~bezpečnostný orgán~~ požadovať revidovanie ~~príslušnej časti~~ jednotného bezpečnostného osvedčenia.

~~6. Ak bezpečnostný orgán zistí, že držiteľ bezpečnostného osvedčenia už naďalej nespĺňa podmienky ním vydaného osvedčenia, potom zruší časť a) a/alebo časť b) osvedčenia a uvedie dôvody svojho rozhodnutia. Bezpečnostný orgán, ktorý zrušil dodatočné národné osvedčenie udelené podľa odseku 4, ihneď informuje o svojom rozhodnutí bezpečnostný orgán, ktorý osvedčenie udelil podľa odseku 2 písm. a).~~

~~Rovnako musí bezpečnostný orgán zrušiť bezpečnostné osvedčenie aj vtedy, keď je zrejmé, že držiteľ bezpečnostného osvedčenia v priebehu roka po jeho udelení nepoužil bezpečnostné osvedčenie predpokladaným spôsobom.~~

⇩ nový

6. Ak národný bezpečnostný orgán zistí, že držiteľ jednotného bezpečnostného osvedčenia už nespĺňa podmienky na certifikáciu, požiada agentúru, aby uvedené osvedčenie zrušila. Agentúra môže zrušiť jednotné bezpečnostné osvedčenie, pričom uvedie dôvody svojho rozhodnutia. Agentúra bezodkladne informuje všetky národné bezpečnostné orgány sietí, v rámci ktorých daný železničný podnik prevádzkuje svoju činnosť.

↓ korigendum, Ú. v. EÚ L 220, 21.6.2004, s. 16
⇨ nový

7~~6~~. ⇨ Agentúra ⇦ ~~Bezpečnostný orgán~~ do jedného mesiaca informuje ⇨ národné bezpečnostné orgány ⇦ ~~agentúru~~ o vydaní, obnove, zmene a doplnení alebo zrušení ⇨ jednotného ⇦ bezpečnostnéh~~o~~~~ých~~ osvedčenia~~ch~~ ~~podľa odseku 2 písm. a),~~ ~~ktoré boli vydané, obnovené, zmenené a doplnené alebo zrušené~~. Uvedie názov a adresu železničného podniku, dátum vydania, pôsobnosť a platnosť ~~bezpečnostného~~ osvedčenia a v prípade zrušenia aj dôvody prijatia rozhodnutia o zrušení.

~~7. Agentúra do 30. apríla 2009 zhodnotí vývoj bezpečnostného osvedčenia a predloží Komisii správu s odporúčaniami stratégie prechodu len k jednému bezpečnostnému osvedčeniu v spoločenstve. Na základe týchto odporúčaní príjme Komisia príslušné opatrenia.~~

⇩ nový

8. Agentúra priebežne monitoruje účinnosť opatrení na vydávanie jednotných bezpečnostných osvedčení a na vykonávanie dohľadu zo strany národných bezpečnostných orgánov a v prípade potreby predkladá Komisii svoje odporúčania na zlepšenie. Odporúčania sa môžu okrem iného týkať CSM, ktorá sa vzťahuje na postup v rámci systému riadenia bezpečnosti, ktorý treba harmonizovať na úrovni Únie, ako sa uvádza v článku 6 ods. 1 písm. d).

⇩ nový

Článok 11

Žiadosti o jednotné bezpečnostné osvedčenie

1. Žiadosti o jednotné bezpečnostné osvedčenie sa predkladajú agentúre. Agentúra prijme rozhodnutie o žiadosti bezodkladne, najneskôr však štyri mesiace po predložení všetkých potrebných informácií a všetkých doplňujúcich informácií požadovaných agentúrou. Ak je žiadateľ vyzvaný, aby predložil doplňujúce informácie, musí tieto informácie predložiť urýchlene.

2. Agentúra poskytuje podrobné pokyny, ako získať jednotné bezpečnostné osvedčenie. Uvedie všetky požiadavky, ktoré boli stanovené na účely článku 10 ods. 2, a zverejní všetky príslušné dokumenty.

3. Pokyny k žiadosti, v ktorých sa opisujú a vysvetľujú požiadavky na jednotné bezpečnostné osvedčenia a v ktorých sa uvádza zoznam požadovaných dokumentov, sa žiadateľom sprístupňujú bezplatne. Národné bezpečnostné orgány pri šírení týchto informácií spolupracujú s agentúrou.

🡻 korigendum, Ú. v. EÚ L 220, 21.6.2004, s. 16 (prispôsobené)
⇨ nový

Článok ~~11~~ ⌦ 12 ⌫

Bezpečnostné povolenie pre manažérov infraštruktúry

1. Na spravovanie a prevádzku železničnej infraštruktúry musí~~potrebuje~~ manažér infraštruktúry ⌦ získať ⌫ bezpečnostné povolenie ⌦ od národného ⌫ bezpečnostného orgánu členského štátu, v ktorom je usadený~~má sídlo~~.

Bezpečnostné povolenie obsahuje~~:~~

~~a)~~ povolenie potvrdzujúce schválenie systému riadenia bezpečnosti manažéra infraštruktúry ~~podľa~~ ⌦ stanoveného v ⌫ článku 9 ~~a prílohy III~~ ⌦ , ktorý zahŕňa postupy a ustanovenia na splnenie požiadaviek nevyhnutných na bezpečnú konštrukciu, údržbu a prevádzku železničnej infraštruktúry, v prípade potreby vrátane údržby a prevádzky systému riadenia dopravy a návestenia ⌫ .

~~a~~

~~b) povolenie potvrdzujúce schválenie opatrení prijatých manažérom infraštruktúry, aby boli splnené osobitné požiadavky nevyhnutné na bezpečné projektovanie, údržbu a prevádzku železničnej infraštruktúry, v prípade potreby vrátane údržby a prevádzky systému riadenia a zabezpečenia vlakov a signalizácie.~~

2. Bezpečnostné povolenie sa na žiadosť manažéra infraštruktúry obnovuje~~í~~ v intervaloch ~~nepresahujúcich päť~~ ⇨ piatich ⇦ rokov. Aktualizuje sa úplne alebo čiastočne, ak dôjde k podstatnej zmene infraštruktúry, ⌦ návestenia ⌫ ~~signalizácie~~, zásobovania energiou alebo zásad ~~ich~~ prevádzky a ~~ich~~ údržby infraštruktúry. Držiteľ bezpečnostného povolenia bezodkladne~~okamžite~~ informuje národný bezpečnostný orgán~~úrad~~ o všetkých takýchto zmenách.

Pri podstatných zmenách regulačného rámca v oblasti bezpečnosti môže národný bezpečnostný orgán požadovať revidovanie ~~príslušnej časti~~ bezpečnostného povolenia.

Ak národný bezpečnostný orgán zistí, že manažér infraštruktúry, ktorý je držiteľom~~vlastníkom~~ bezpečnostného povolenia, už ~~naďalej~~ nespĺňa podmienky na~~pre~~ bezpečnostné povolenie, uvedený~~bezpečnostný~~ orgán povolenie zruší s uvedením dôvodov svojho rozhodnutia.

⇩ nový

3. Národný bezpečnostný orgán rozhoduje o žiadosti o bezpečnostné povolenie bezodkladne, najneskôr však štyri mesiace po predložení všetkých potrebných informácií a všetkých požadovaných doplňujúcich informácií.

🡻 korigendum, Ú. v. EÚ L 220, 21.6.2004, s. 16

~~3~~4. Národný b~~B~~ezpečnostný orgán do jedného mesiaca informuje agentúru o bezpečnostných povoleniach, ktoré boli vydané, obnovené, zmenené a doplnené alebo zrušené. Uvedie názov a adresu manažéra infraštruktúry, dátum vydania, pôsobnosť a platnosť bezpečnostného povolenia a v prípade zrušenia aj dôvody takéhoto rozhodnutia.

~~*Článok 12*~~

~~**Požiadavky na žiadosti o bezpečnostné osvedčenia a bezpečnostné povolenia**~~

~~1. Bezpečnostný orgán prijme rozhodnutie o žiadosti o bezpečnostné osvedčenie alebo bezpečnostné povolenie bezodkladne a v každom prípade do štyroch mesiacov po predložení všetkých požadovaných informácií a všetkých doplňujúcich informácií požadovaných bezpečnostným orgánom. Ak sa od žiadateľa požadujú doplňujúce informácie, musí také informácie predložiť okamžite.~~

~~2. Aby sa zjednodušilo zakladanie nových železničných podnikov a podávanie žiadostí železničných podnikov z iných členských štátov, poskytne bezpečnostný úrad podrobné pokyny na získanie bezpečnostného osvedčenia. Zostaví zoznam všetkých požiadaviek stanovených na účely článku 10 ods. 2 a žiadateľom poskytne k dispozícii všetky potrebné dokumenty.~~

~~Osobitné pokyny dostanú železničné podniky, ktoré požiadajú o bezpečnostné osvedčenie pre služby na určitej obmedzenej časti infraštruktúry, pričom sa podrobne špecifikujú predpisy platné pre príslušnú časť.~~

~~3. Žiadateľom sa bezplatne poskytne príručka, v ktorej budú uvedené a vysvetlené požiadavky týkajúce sa bezpečnostných osvedčení a ktorá bude súčasne obsahovať zoznam dokumentov, ktoré musia byť predložené. Všetky žiadosti o bezpečnostné osvedčenie sa predložia v jazyku určenom bezpečnostným orgánom.~~

↓ korigendum, Ú. v. EÚ L 220, 21.6.2004, s. 16 (prispôsobené)

Článok 13

Prístup k ~~možnosti~~ školiacim~~eniu~~ ⌦ zariadeniam ⌫

1. Členské štáty zabezpečujú~~ia~~, aby železničné podniky ~~žiadajúce o bezpečnostné osvedčenie~~ mali spravodlivý a nediskriminačný prístup ku ~~možnostiam~~ školiacim~~eniu~~ ⌦ zariadeniam ⌫ pre rušňovodičov a vlakový~~ého~~ personál~~u~~, ak je takéto školenie potrebné na prevádzkovanie služieb v rámci ich siete, na~~pre~~ splnenie požiadaviek na získanie bezpečnostného osvedčenia ⌦ a požiadaviek na získanie povolení a osvedčení podľa smernice 2007/59/ES[21] ⌫ .

Ponúkané služby ~~musia~~ zahŕňajú~~ť~~ ⌦ školenie o ⌫ potrebných~~é~~ znalostiach trate, prevádzkových predpisoch~~y~~ a postupoch~~y~~, systéme~~u~~ ⌦ návestenia ⌫ ~~signalizácie~~ a riadenia/zabezpečenia ~~vlakov~~ ~~ako~~ a~~j~~ núdzových postupoch~~y~~ uplatňovaných na ~~príslušných~~ ⌦ prevádzkovaných ⌫ tratiach.

Členské štáty takisto~~tiež~~ zabezpečujú~~ia~~, aby manažéri infraštruktúry a ich personál, ktorý vykonáva dôležité bezpečnostné úlohy, mali spravodlivý a nediskriminačný~~ujúci~~ prístup ku školiacim zariadeniam.

Ak školiace služby nezahŕňajú skúšky a udeľovanie osvedčení, členské štáty zabezpečujú~~ia~~, aby železničné podniky mali prístup k takejto certifikácii~~takým osvedčeniam, ak je to potrebné na získanie bezpečnostného osvedčenia~~.

Národný b~~B~~ezpečnostný orgán zabezpečuje~~í~~, aby poskytovanie školiacich služieb alebo prípadne udeľovanie osvedčení bolo v súlade s ~~bezpečnostnými~~ požiadavkami stanovenými v ⌦ smernici 2007/59/ES, v ⌫ TSI alebo v národných ~~bezpečnostných~~ predpisoch ⌦ uvedených v ⌫ ~~podľa~~ článku 8 ~~a prílohy II~~.

2. Ak školiace zariadenia ponúka len jeden železničný podnik alebo manažér infraštruktúry, členské štáty zabezpečujú~~ia~~, aby aj ostatné železničné podniky mali prístup k týmto zariadeniam za primeranú a nediskriminačnú cenu, ktorá súvisí s~~je orientovaná na~~ nákladmi~~y~~ a môže zahŕňať ziskové rozpätie.

3. Pri nábore nových rušňovodičov, vlakového personálu a personálu vykonávajúceho dôležité bezpečnostné úlohy železničné podniky zohľadňujú~~nia~~ všetky predchádzajúce školenia, kvalifikácie a skúsenosti získané v iných železničných podnikoch. Na tento účel sú takíto pracovníci oprávnení na~~mať~~ prístup k ~~získaniu a postúpeniu kópie~~ všetkým~~ch~~ dokumentom~~y~~ dokazujúcim~~ch~~ ich ~~absolvovanie~~ školenia, kvalifikácie a skúsenosti, a môžu získavať kópie týchto dokumentov a postupovať ich ďalej.

---

[21] Ú. v. EÚ L 315, 3.12.2007, s. 51.

4. ~~Vo všetkých prípadoch každý železničný podnik a manažér infraštruktúry, podľa článku 9 a prílohy III,~~ ⌦ Železničné podniky a manažéri infraštruktúry ⌫ zodpovedajú~~á~~ za úroveň školenia a kvalifikáciu svojho personálu vykonávajúceho úlohy súvisiace s~~vzťahujúce sa na~~ bezpečnosťou.

↓ 2008/57/ES článok 40

↓ 2008/110/ES článok 1ods. 8 (prispôsobené)
⇨ nový

Článok 14~~a~~

Údržba vozidiel

1. Každému vozidlu sa pred jeho uvedením do prevádzky alebo využitím v rámci siete pridelí subjekt zodpovedný za údržbu a tento subjekt sa zaregistruje v ~~NRV~~ národnom registri vozidiel v súlade s článkom 43~~33~~ smernice XX o interoperabilite systému železníc.

2. Železničný podnik, manažér infraštruktúry alebo držiteľ môže byť subjektom zodpovedným za údržbu.

3. Bez toho, aby bola dotknutá zodpovednosť železničných podnikov a manažérov infraštruktúry za bezpečnú prevádzku vlaku, ako sa ~~u~~stanovuje v článku 4, subjekt prostredníctvom systému údržby zaisťuje~~tí~~, aby boli vozidlá, za ktorých údržbu je zodpovedný, v bezpečnom prevádzkovom stave. Subjekt zodpovedný za údržbu zabezpečuje~~í~~, aby bola údržba v súlade s:

a) dokumentáciou údržby každého vozidla;

b) platnými požiadavkami vrátane predpisov o údržbe a ustanovení TSI.

Subjekt zodpovedný za údržbu vykonáva údržbu sám~~,~~ alebo využíva~~je~~ zmluvné údržbárske dielne.

4. V prípade nákladných ⌦ vozňov ⌫ ~~vagónov,~~ každému subjektu zodpovednému za údržbu vydá osvedčenie orgán, ktorý bol akreditovaný alebo uznaný v súlade s ⇨ nariadením Komisie (EÚ) č. 445/2011[22] ⇦ ~~odsekom 5~~, alebo národný bezpečnostný orgán. ~~Akreditačný proces musí byť založený na kritériách nezávislosti, spôsobilosti a nestrannosti, ako sú príslušné európske normy rady EN 45 000.~~ Proces uznávania musí byť ~~tiež~~ založený aj na kritériách nezávislosti, spôsobilosti a nestrannosti.

Ak je subjektom zodpovedným za údržbu ~~železničný podnik alebo~~ manažér infraštruktúry, splnenie ⇨ ustanovení nariadenia (EÚ) č. 445/2011 ⇦ ~~požiadaviek, ktoré sa majú prijať podľa odseku 5~~ kontroluje príslušný národný bezpečnostný orgán podľa postupov uvedených v článku ⌦ 12 ⌫ ~~10 alebo 11~~ a toto splnenie sa potvrdí v osvedčeniach vymedzených v týchto postupoch.

~~5. Komisia na základe odporúčania agentúry prijme do 24. decembra 2010 opatrenie na zavedenie systému osvedčení pre subjekt zodpovedný za údržbu nákladných vagónov.~~

[22] Ú. v. EÚ L 122, 11.5.2011, s. 22.

~~Osvedčenia udeľované podľa tohto systému potvrdzujú súlad s požiadavkami uvedenými v odseku 3.~~

~~Opatrenie zahŕňa požiadavky týkajúce sa:~~

~~a) systému údržby vytvoreného daným subjektom,~~

~~b) formátu a platnosti osvedčenia vydaného danému subjektu,~~

~~c) kritérií akreditácie či uznávania orgánu alebo orgánov zodpovedných za vydávanie osvedčení a zabezpečujúcich kontroly potrebné pre fungovanie systému osvedčení,~~

~~d) dátumu uplatňovania systému osvedčení vrátane prechodného obdobia v trvaní jedného roka pre existujúce subjekty zodpovedné za údržbu.~~

~~Uvedené opatrenie zamerané na zmenu nepodstatných prvkov tejto smernice jej doplnením sa prijme v súlade s regulačným postupom s kontrolou uvedeným v článku 27 ods. 2a.~~

~~Na základe odporúčania agentúry Komisia do 24. decembra 2018 prehodnotí toto opatrenie s cieľom zahrnúť všetky vozidlá a v prípade potreby aktualizovať systém osvedčení platný pre nákladné vagóny.~~

5~~6~~. Osvedčenia udelené v súlade s odsekom 4~~5~~ platia v celej~~om~~ ~~Spoločenstve~~ ⌦ Únii ⌫ .

~~7. Agentúra vyhodnotí postup vydávania osvedčení, ktorý bol zavedený v súlade s odsekom 5 a to predložením správy Komisii najneskôr tri roky po nadobudnutí účinnosti príslušného opatrenia.~~

⇩ nový

6. Agentúra do 31. mája 2014 vyhodnotí systém certifikácie subjektov zodpovedných za údržbu nákladných vozňov a zváži možnosť rozšírenia tohto systému na všetky vozidlá a predloží správu Komisii.

7. Komisia prijme do 24. decembra 2016 prostredníctvom vykonávacích aktov spoločné podmienky týkajúce sa certifikácie subjektov zodpovedných za údržbu všetkých vozidiel.

Tieto vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 27 ods. 2.

Systém certifikácie vzťahujúci sa na nákladné vozne prijatý nariadením (EÚ) č. 445/2011 sa uplatňuje dovtedy, kým sa neprijmú vykonávacie akty uvedené v prvom pododseku.

🡻 2008/110/ES článok 1 ods. 8 (prispôsobené)
⇨ nový

⌦ Článok 15 ⌫

⌦Výnimky zo systému certifikácie subjektov zodpovedných za údržbu ⌫

1~~8~~. Členské štáty sa môžu rozhodnúť ~~o~~ splniť~~ení~~ povinnosti určiť subjekt zodpovedný za údržbu a ~~o~~ vydať~~ávaní~~ osvedčenie~~í~~ tomuto subjektu prostredníctvom alternatívnych opatrení ⇨ v súvislosti so systémom certifikácie stanoveným v článku 14 ⇦ v prípadoch týchto vozidiel:

a) vozidlá registrované v tretej krajine a udržiavané v súlade s právnymi predpismi~~so zákonmi~~ uvedenej krajiny;~~,~~

b) vozidlá používané na sieťach alebo ⌦ na tratiach ⌫ ~~linkách~~ s odlišným rozchodom koľaje,~~níe~~ než je rozchod hlavnej železničnej siete ~~Spoločenstva~~ ⌦ v rámci Únie ⌫ , v prípade ktorých sa ⌦ plnenie ⌫ požiadavi~~ck~~y uveden~~ých~~é v článku 14 ods.~~eku~~ 3 zabezpečuj~~eú~~ prostredníctvom medzinárodných dohôd s tretími krajinami;~~,~~

c) vozidlá ~~určené~~ ⌦ , na ktoré sa vzťahuje ⌫ ~~v~~ článok~~ku~~ 2 ~~ods. 2~~, vojenský materiál a špeciálna preprava vyžadujúca *ad hoc* povolenie národného bezpečnostného orgánu predložené pred uskutočnením dopravy. V tomto prípade sa poskytujú výnimky na obdobie najviac päť rokov.

2. ~~Tieto alternatívne opatrenia~~ ⌦ Alternatívne opatrenia uvedené v odseku 1 ⌫ sa vykonávajú prostredníctvom výnimiek, ktoré udeľuje ~~príslušný~~ ⌦ dotknutý ⌫ národný bezpečnostný orgán ⌦ alebo agentúra ⌫ :

a) v prípade registrácie vozidiel podľa článku 43~~33~~ smernice xx o interoperabilite systému železníc, pokiaľ ide o určenie subjektu zodpovedného za údržbu;~~,~~

b) v prípade vydávania bezpečnostných osvedčení a povolení železničným podnikom a~~alebo~~ manažérom infraštruktúry podľa~~v zmysle~~ článkov 10 a 12~~11~~ tejto smernice, pokiaľ ide o určenie alebo certifikáciu~~osvedčenie~~ subjektu zodpovedného za údržbu.

3. Tieto výnimky sú uvedené a odôvodnené vo výročnej správe o bezpečnosti uvedenej v článku 18 ~~tejto smernice~~. Ak sa javí, že v ~~železničnom~~ systéme železníc ~~Spoločenstva~~ ⌦ Únie ⌫ sa podstupujú neprimeran~~bezdôvodné~~ riziká ⌦ v oblasti bezpečnosti ⌫ , agentúra o tom bezodkladne informuje Komisiu. Komisia osloví zainteresované strany a v prípade potreby požiada členský štát o stiahnutie rozhodnutia o výnimke.

🡻 korigendum, Ú. v. EÚ L 220, 21.6.2004, s. 16 (prispôsobené)

~~*Článok 15*~~

~~Harmonizácia bezpečnostných osvedčení~~

~~1. O spoločných harmonizovaných požiadavkách podľa článku 10 ods. 2 písm. b) a prílohy IV ako aj o spoločnom formáte návodu pre žiadateľov sa rozhodne do 30. apríla 2009 v súlade s postupom uvedeným v článku 27 ods. 2.~~

~~2. Agentúra na základe mandátu prijatého v súlade s postupom uvedeným v článku 27 ods. 2 odporučí spoločné harmonizované požiadavky a spoločný formát príručky pre žiadateľov.~~

KAPITOLA IV

⌦ NÁRODNÉ ⌫ BEZPEČNOSTNÉ~~Ý~~ ORGÁNY

Článok 16

Úlohy

1. Každý členský štát zriadi bezpečnostný orgán. Tento orgán~~, ktorým môže byť ministerstvo zodpovedné za dopravné záležitosti,~~ je organizačne, právnou~~e~~ ⌦ štruktúrou ⌫ a pri prijímaní rozhodnutí nezávislý od železničných podnikov, manažérov infraštruktúry, žiadateľov a obstarávateľských subjektov.

⇩ nový

2. Národný bezpečnostný orgán je poverený aspoň týmito úlohami:

a) povoľovanie uvádzania subsystémov energia a infraštruktúra tvoriacich systém železníc do prevádzky v súlade s článkom 18 ods. 2 smernice XX o interoperabilite systému železníc;

b) vykonávanie dohľadu nad tým, aby komponenty interoperability boli v súlade so základnými požiadavkami, ako sa stanovuje v článku [x] smernice [XX] o interoperabilite systému železníc;

c) prideľovanie európskeho čísla vozidla v súlade s článkom 42 smernice [XX] o interoperabilite systému železníc;

d) podpora agentúry na základe jej žiadosti pri vydávaní, obnovovaní, zmene a doplnení a rušení jednotných bezpečnostných osvedčení udelených v súlade s článkom 10 a kontrola toho, či sú splnené podmienky a požiadavky v nich stanovené a či železničné podniky vykonávajú svoju činnosť v súlade s požiadavkami právnych predpisov Únie alebo vnútroštátnych právnych predpisov;

e) vydávanie, obnovovanie, zmena a doplnenie a rušenie bezpečnostných osvedčení udelených v súlade s článkom 12 a kontrola toho, či sú splnené podmienky a požiadavky v nich stanovené a či manažéri infraštruktúry vykonávajú svoju činnosť v súlade s požiadavkami právnych predpisov Únie alebo vnútroštátnych právnych predpisov;

f) monitorovanie, podpora a prípadne presadzovanie a aktualizácia regulačného rámca v oblasti bezpečnosti vrátane systému národných predpisov;

g) dohľad nad železničnými podnikmi v súlade s prílohou IV k nariadeniu (EÚ) č. 1158/2010[23] a s nariadením (EÚ) č. 1077/2012[24];

h) dohľad nad riadnou registráciou vozidiel v národnom registri vozidiel a nad tým, aby informácie týkajúce sa bezpečnosti, ktoré sú v ňom uvedené, boli presné a aktuálne.

3. Národný bezpečnostný orgán členského štátu, v ktorom železničný podnik vykonáva svoju činnosť, prijíma potrebné opatrenia na koordináciu s agentúrou a inými bezpečnostnými orgánmi s cieľom zabezpečiť výmenu všetkých kľúčových informácií o konkrétnom železničnom podniku, a to najmä informácií o známych rizikách a úrovni bezpečnosti tohto podniku. Národný bezpečnostný orgán si takisto vymieňa informácie s inými dotknutými národnými bezpečnostnými orgánmi, ak zistí, že železničný podnik neprijíma potrebné opatrenia na kontrolu rizík.

---

[23] Ú. v. EÚ L 326, 10.12.2010, s. 11.
[24] Ú. v. EÚ L 320, 17.11.2012, s. 3.

Ak vzniknú obavy v súvislosti s úrovňou bezpečnosti železničných podnikov podliehajúcich dohľadu, národný bezpečnostný orgán o tom bezodkladne informuje agentúru. Agentúra prijme vhodné opatrenia stanovené v článku 10 ods. 6.

↓ korigendum, Ú. v. EÚ L 220, 21.6.2004, s. 16

~~2. Bezpečnostný úrad bude poverený minimálne týmito úlohami:~~

↓ 2008/110/ES
článok 1ods. 9 písm. a)

~~a) povoľovanie uvedenia štrukturálnych subsystémov tvoriacich železničný systém do prevádzky v súlade s článkom 15 smernice o interoperabilite železníc a kontrola, že ich prevádzka a údržba je v súlade s príslušnými základnými požiadavkami;~~

↓ 2008/110/ES
článok 1ods. 9 písm. b)

↓ korigendum, Ú. v. EÚ L 220, 21.6.2004, s. 16

~~c) dozor nad tým, aby komponenty interoperability spĺňali základné požiadavky požadované článkom 12 smerníc 96/48/ES a 2001/16/ES;~~

~~d) povoľovanie uvedenia do prevádzky nového a podstatne zmeneného vozového parku, ktorý ešte nie je predmetom TSI;~~

~~e) vydávanie, obnova, zmeny a doplnky a rušenie príslušných časti bezpečnostných osvedčení bezpečnostných povolení vydaných v súlade s článkami 10 a 11 a kontrola, či sú splnené v nich uvedené podmienky a požiadavky a či prevádzka manažérov infraštruktúry a železničných podnikov je v súlade s právom spoločenstva alebo národným právom;~~

~~f) monitorovanie, podpora a prípadne uplatňovanie a ďalší rozvoj právneho rámca v oblasti bezpečnosti, vrátane systému národných bezpečnostných predpisov;~~

↓ 2008/110/ES
článok 1ods. 9 písm. c)

~~g) dozor nad tým, aby boli vozidlá riadne zaregistrované v NRV a aby informácie týkajúce sa bezpečnosti, obsiahnuté v NRV boli presné a aktuálne;~~

↓ korigendum, Ú. v. EÚ L 220, 21.6.2004, s. 16 (prispôsobené)
⇨ nový

4. Úlohy uvedené v odseku 2 sa nesmú preniesť na manažérov infraštruktúry, železničné podniky ani~~alebo~~ obstarávateľské subjekty a nesmú sa ani ~~formou objednávky zadávať~~ ⌦ zadať subdodávateľovi formou zákazky ⌫ .

Článok 17

Zásady rozhodovania

1. ⌦ Národné ⌫ bBezpečnostnéý orgányy vykonávajú svoje úlohy otvoreným, nediskriminačným a transparentným spôsobom. Umožňujúní najmä všetkým ~~zainteresovaným~~ stranám, aby sa vyjadrili, a zdôvodňujúní svoje rozhodnutia.

~~Obratom~~ ⌦ Urýchlene ⌫ reagujúe na ~~dotazy~~ ⌦ požiadavky ⌫ a žiadosti, ~~okamžite~~ ⌦ bezodkladne ⌫ oznamujúámi svoje požiadavky na informácie a všetky ⌦ svoje ⌫ rozhodnutia prijímajúme do štyroch mesiacov potom, čo boli poskytnuté ⌦ všetky ⌫ požadované informácie. Pri vykonávaní úloh uvedených v článku 16 môžue kedykoľvek požiadať o technickú pomoc manažérov infraštruktúry a železničných podnikov alebo iných kvalifikovaných orgánov.

V procese vývoja národného ~~právneho~~ ⌦ regulačného ⌫ rámca ⌦ národný ⌫ bezpečnostný orgán ⌦ uskutočňuje ⌫ konzultácieuje so všetkými zúčastnenými osobami a zainteresovanými stranami, vrátane manažérov infraštruktúry, železničných podnikov, výrobcov a ⌦ poskytovateľov ⌫ ~~organizácií~~ údržbárskychy ⌦ prác ⌫, ako aj používateľov a zástupcov zamestnancov.

2. ⌦ Agentúra a národné ⌫ bBezpečnostnéý orgányy môžue ~~voľne~~ vykonávať všetky kontrolyinšpekcie a vyšetrovaenia potrebné na splnenie ~~jeho~~ ⌦ ich ⌫ úloh a, majúá prístup ku všetkým relevantným dokumentom, do všetkých ~~prevádzkových~~ priestorov a k zariadeniam a vybaveniu manažérov infraštruktúry a železničných podnikov.

3. Členské štáty prijímajúmú potrebné opatrenia, aby zabezpečili, že rozhodnutia ⌦ národného ⌫ bezpečnostného orgánu budú podliehať súdnemu ⌦ preskúmaniu ⌫ ~~revízii~~.

4. ⌦ Národné ⌫ bBezpečnostné orgány ~~na úrovni spoločenstva~~ vykonávajú aktívnu výmenu stanovísk a skúseností ⇨ v rámci siete zriadenej agentúrou s cieľom harmonizovať svoje rozhodovacie kritériá na úrovni Únie ⇦ ~~na účely harmonizácie svojich rozhodovacích kritérií. Ich spolupráca sa zameriava najmä na uľahčenie a koordináciu bezpečnostnej certifikácie železničných podnikov, ktorým boli v súlade s postupom uvedeným v článku 15 smernice 2001/14/ES pridelené medzinárodné vlakové trasy.~~

~~Agentúra bude podporovať bezpečnostné orgány pri plnení týchto úloh.~~

⇩ nový

5. Rozsah spolupráce medzi agentúrou a národnými bezpečnostnými orgánmi vo všetkých záležitostiach týkajúcich sa kontrol na mieste v súvislosti s vydaním jednotného bezpečnostného osvedčenia a dohľadu nad železničnými podnikmi po vydaní jednotného bezpečnostného osvedčenia sa stanovuje v zmluvných či iných dohodách medzi agentúrou a národnými bezpečnostnými orgánmi.

⇓ korigendum, Ú. v. EÚ L 220, 21.6.2004, s. 16 (prispôsobené)

Článok 18

Výročná správa

Národný b~~B~~ezpečnostný orgán~~úrad~~ každý rok uverejňuje~~ní~~ výročnú správu o svojej činnosti za predchádzajúci rok a pošle ju agentúre najneskôr do 30. septembra. Správa obsahuje informácie o:

a) vývoji bezpečnosti železníc~~,~~ vrátane súhrnu CSI stanovených v prílohe I na úrovni členského štátu;

b) významných zmenách v ~~legislatíve a reguláciii~~ ⌦ právnych predpisoch ⌫ v oblasti bezpečnosti železníc;

c) stave vývoja bezpečnostnej~~ého~~ certifikácie~~osvedčenia~~ a ⌦ udeľovania ⌫ bezpečnostných~~ého~~ povolení~~ia~~;

d) výsledkoch a skúsenostiach v súvislosti s ~~kontrolou~~ ⌦ dohľadom nad ⌫ manažérmi~~ov~~ infraštruktúry a železničných mi~~ch~~ podnikmi~~ov~~;

⇩ 2008/110/ES článok 1ods. 10 (prispôsobené)
⇨ nový

e) výnimkách, o ktorých sa rozhodlo v súlade s článkom ~~14a~~ ⌦ 14 ⌫ ods. 8~~,~~;

⇨f) všetkých kontrolách alebo auditoch železničných podnikov vykonávajúcich svoju činnosť v členskom štáte, ktoré sa uskutočnili v rámci činností dohľadu. ⇦

⇩ korigendum, Ú. v. EÚ L 220, 21.6.2004, s. 16 (prispôsobené)

KAPITOLA V

VYŠETROVANIE ~~DOPRAVNÝCH~~ NEHÔD A INCIDENTOV

Článok 19

Vyšetrovacia povinnosť

1. Členské štáty zabezpečujú~~ia~~, aby po vážnych nehodách v ~~železničnom~~ systéme železníc vyšetrovanie vykonával vyšetrovací orgán uvedený v článku 21, pričom cieľom vyšetrovania je možné zvýšenie bezpečnosti železníc a predchádzanie nehodám~~prevencia nehôd~~.

2. Okrem vážnych nehôd môže vyšetrovací orgán uvedený v článku 21 vyšetrovať aj tie nehody a incidenty, ktoré by pri nepatrne zmenených podmienkach mohli viesť k vážnym nehodám, vrátane technických porúch v štrukturálnych subsystémoch alebo komponentoch interoperability systému ~~trans~~európskych ~~vysokorýchlostných alebo konvenčných~~ železníc.

Vyšetrovací orgán na základe vlastného uváženia rozhodne, či sa vykoná alebo nevykoná vyšetrovanie takejto nehody alebo incidentu. Pri svojom rozhodovaní berie do úvahy:

a) vážnosť nehody alebo ⌦ incidentu ⌫ ~~udalosti~~;

b) či nehoda alebo incident tvorí časť série nehôd alebo incidentov relevantnej pre celý systém;

c) vplyv~~dopad~~ nehody alebo incidentu na bezpečnosť železníc na úrovni Únie;~~spoločenstva~~

~~a~~

d) požiadavky manažérov infraštruktúry, železničných podnikov, národného bezpečnostného orgánu alebo členských štátov.

3. Rozsah vyšetrovania a postup použitý pri takomto vyšetrovaní stanovuje~~í~~ vyšetrovací orgán s~~o~~ prihliadnutím na~~zohľadnením zásad a cieľov uvedených v~~ články~~u~~ 20 a 22 a na základe ⌦ očakávaných ⌫ poznatkov, ktoré získa z nehody alebo incidentu a~~,~~ ktoré budú slúžiť na zvýšenie bezpečnosti.

4. Vyšetrovanie~~cí orgán~~ sa v žiadnom prípade nezaoberá otázkami podielu viny či~~a~~ zodpovednosti.

Článok 20

~~Právny~~ Ce~~h~~arakter vyšetrovania

1. Členské štáty v rámci svojho platného právneho systému vymedzia~~stanovia~~ právny charakter vyšetrovania tak, aby ⌦ poverení ⌫ vyšetrovatelia mohli vykonávať svoje úlohy čo možno najúčinnejším spôsobom a čo možno v najkratšom čase.

~~2. V súlade s platnými právnymi predpismi členských štátov a prípadne v spolupráci s orgánmi zodpovedanými za súdne vyšetrovanie sa vyšetrovateľom čo najskôr povolí:~~

⇩ nový

2. V súlade s platnými právnymi predpismi členské štáty zabezpečujú, aby orgány zodpovedné za súdne vyšetrovanie plne spolupracovali a aby sa vyšetrovateľom čo najskôr poskytol:

🡻 korigendum, Ú. v. EÚ L 220, 21.6.2004, s. 16 (prispôsobené)

a) prístup na miesto nehody alebo incidentu, ako aj prístup k príslušn~~é~~ý~~m~~ ~~vozovému parku~~ ⌦ železničným koľajovým vozidlám ⌫ , príslušnej infraštruktúre a zariadeniam na riadenie ~~a zabezpečenie vlakov~~ a ~~signalizáciu~~ ⌦ návestenie ⌫ ;

b) ⌦ právo na ⌫ okamžité zaznamenanie dôkazov a kontrolované odobratie trosiek, infraštruktúrnych zariadení alebo komponentov na účely preskúmania alebo analýzy;

c) prístup k obsahu ~~palubných~~ ⌦ vlakových ⌫ záznamových zariadení a zariadení~~am~~, ktoré zaznamenávajú verbálne správy a zachytávajú údaje o prevádzke ~~signalizačného zariadenia a zariadenia na riadenie a zabezpečenie vlakov~~ ⌦ systému návestenia a riadenia ⌫ , a ⌦ možnosť ⌫ využiti~~a~~e takého obsahu;

d) prístup k výsledkom ob~~pre~~hliadok tiel obetí;

e) prístup k výsledkom vyšetrovania vlakového personálu a ostatných železničných zamestnancov, ktorí boli účastníkmi nehody alebo incidentu;

f) možnosť vypočuť zúčastnený železničný personál a ostatných svedkov;

g) prístup ku všetkým relevantným informáciám alebo záznamom, ktoré vlastní manažér infraštruktúry, zúčastnený železničný podnik a ⌦ národný ⌫ bezpečnostný orgán.

3. Vyšetrovanie sa vykonáva nezávisle od akéhokoľvek~~každého~~ súdneho vyšetrovania.

Článok 21

Vyšetrovací orgán

1. Členské štáty zabezpečujú~~ia~~, aby nehody a incidenty uvedené v článku 19 vyšetroval stály orgán, ktorého~~ý má k dispozícii~~ ⌦ členom je ⌫ aspoň jeden~~ného~~ vyšetrovateľ~~a~~ spôsobilý~~ého~~ v prípade nehody alebo incidentu vykonávať funkciu povereného vyšetrovateľa. Tento orgán je organizačne, právnou~~e~~ ⌦ štruktúrou ⌫ a pri prijímaní rozhodnutí nezávislý od manažérov infraštruktúry, železničných podnikov, orgánov vyberajúcich poplatky, ~~prideľovacích~~ orgánov zodpovedných ⌦ za prideľovanie ⌫ a notifikovaných orgánov, ako aj od všetkých strán, ktorých záujmy by mohli byť v rozpore s úlohami vyšetrovacieho orgánu. Okrem toho je funkčne nezávislý od ⌦ národného ⌫ bezpečnostného orgánu a regulačných orgánov v odvetví železníc~~ičnom sektore~~.

2. Vyšetrovací orgán vykonáva svoje úlohy nezávisle od organizácií uvedených v odseku 1 a ⌦ na tieto účely ⌫ musí byť schopný získať dostatočné prostriedky. Jeho vyšetrovateľom je priznané postavenie, ktoré im zaručuje potrebnú nezávislosť.

3. Členské štáty zabezpečujú~~ia~~, aby železničné podniky, manažéri infraštruktúry a prípadne ⌦ národný ⌫ bezpečnostný orgán boli povinní nehody a incidenty uvedené v článku 19 ihneď hlásiť vyšetrovaciemu orgánu. Vyšetrovací orgán musí byť schopný reagovať na takéto hlásenia a urobiť nevyhnutné opatrenia, aby vyšetrovanie mohlo začať najneskôr jeden týždeň po prijatí hlásenia o nehode alebo incidente.

4. Vyšetrovací orgán môže úlohy ~~pridelené~~ podľa tej~~ou~~to smernic~~ou~~ kombinovať s vyšetrovaniami iných udalostí~~prípadov iných~~ než ⌦ železničné ⌫ nehody a~~lebo~~ incidenty, pokiaľ tieto vyšetrovania neohrozujú~~ia~~ jeho nezávislosť.

5. V prípade potreby môže vyšetrovací orgán požiadať o pomoc vyšetrovacie orgány iných členských štátov alebo o pomoc agentúry, aby poskytli svoje odborné posudky alebo aby vykonali technické kontroly, analýzy alebo hodnotenia.

6. Členské štáty môžu vyšetrovací orgán poveriť vyšetrovaním ⌦ železničných ⌫ nehôd a incidentov, ktoré nie sú predmetom článku 19.

7. Vyšetrovacie orgány vykonávajú aktívnu výmenu stanovísk a skúseností na účely rozvoja spoločných vyšetrovacích metód, vypracovania spoločných zásad sledovania realizácie bezpečnostných odporúčaní a prispôsobenia ~~vývoja~~ technickému a vedeckému pokroku.

Agentúra ~~bude~~ podporuje~~ovať~~ vyšetrovacie orgány pri plnení tejto úlohy.

Článok 22

Postup vyšetrovania

1. Vyšetrovanie nehôd alebo incidentov uvedených v článku 19 vykonáva vyšetrovací orgán členského štátu, v ktorom k nim došlo ~~sa prihodili~~. Ak nie je možné zistiť, v ktorom členskom štáte došlo k nehode~~a~~ alebo incidentu ~~nastali~~, alebo k nim došlo na ~~zariadení alebo v blízkosti zariadenia nachádzajúceho sa na~~ hranici medzi dvoma členskými štátmi ⌦ alebo v jej blízkosti ⌫ , potom sa dotknuté~~príslušné~~ orgány dohodnú, ktorý z nich vykoná vyšetrovanie,

alebo sa dohodnú na spoločnom vyšetrovaní. V prvom prípade sa môže druhý ~~vyšetrovací~~ orgán zúčastniť na vyšetrovaní~~ia~~ a má neobmedzený prístup k výsledkom.

Vyšetrovacie orgány iného členského štátu sa vyzvú, aby sa zúčastnili na vyšetrovaní, ak sa na nehode alebo incidente podieľal železničný podnik~~, ktorý má sídlo a bola mu udelená licencia~~ ⌦ usadený a licencovaný ⌫ v tomto členskom štáte.

Tento odsek nebráni členským štátom v tom, aby sa dohodli, že dotknuté~~príslušné~~ orgány budú~~by mali~~ ~~za iných okolností~~ pri vyšetrovaní spolupracovať za iných okolností.

2. Na vyšetrovanie každej nehody alebo každého incidentu poskytuj~~in~~e orgán zodpovedný za vyšetrovanie vhodné prostriedky~~,~~ zahŕňajúce prevádzkové a technické posudky potrebné na vykonanie vyšetrovania. Posudok sa môže získať v rámci orgánu alebo mimo neho v závislosti~~, závisiac~~ od charakteru ⌦ vyšetrovanej ⌫ nehody alebo incidentu.

3. Vyšetrovanie sa vykonáva čo najotvorenejším spôsobom tak, aby sa všetci zúčastnení mohli vyjadriť a mali prístup k výsledkom. Dotknutý manažér infraštruktúry a železničné podniky, ⌦ národný ⌫ bezpečnostný orgán, obete a ich rodinní príslušníci, vlastníci poškodeného majetku, výrobcovia, zúčastnené záchranné služby, ako aj zástupcovia zamestnancov a používateľov sú pravidelne informovaní o vyšetrovaní a jeho pokroku, a pokiaľ je to možné, dostanú príležitosť vyjadriť svoje názory a stanoviská k vyšetrovaniu a odovzdať pripomienky k informáciám v návrhoch správ.

4. Vyšetrovací orgán uzavrie~~ukončí~~ svoje vyšetrovanie na mieste nehody v najkratšom možnom čase, aby manažér infraštruktúry mohol čo najskôr obnoviť prevádzku infraštruktúry a uvoľniť ju pre železničnú dopravu.

Článok 23

Správy

1. Z každého vyšetrovania nehody alebo incidentu uvedených v článku 19 sa vypracuje správa vo forme zodpovedajúcej druhu a závažnosti nehody alebo incidentu a relevantnosti zistení ⌦ vyšetrovania ⌫ . V správe sa uvádzajú~~budú uvedené~~ ciele vyšetrovania podľa článku 19 ods. 1 a ~~bude~~ správa prípadne obsahuje~~ovať~~ odporúčania týkajúce sa bezpečnosti.

2. Vyšetrovací orgán vydáva záverečnú správu v čo možno najkratšom čase a spravidla najneskôr do 12 mesiacov po udalosti. ~~Štruktúra správy musí čo možno najpresnejšie zodpovedať štruktúre správy stanovenej v prílohe V.~~ Správa~~,~~ vrátane odporúčaní týkajúcich sa bezpečnosti~~,~~ sa oznámi príslušným stranám uvedeným v článku 22 ods. 3 a dotknutým~~príslušným~~ orgánom a stranám v iných členských štátoch~~v~~.

⇩ nový

Komisia prostredníctvom vykonávacích aktov stanovuje obsah správ o vyšetrovaní nehôd a incidentov. Tieto vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 27 ods. 2.

🡻 korigendum, Ú. v. EÚ L 220, 21.6.2004, s. 16 (prispôsobené)

3. Vyšetrovací orgán každý rok najneskôr do 30. septembra uverejní ⌦ výročnú ⌫ správu o vyšetrovaniach vykonaných v predchádzajúcom roku, o vydaných bezpečnostných odporúčaniach a opatreniach prijatých v súlade s vydanými predchádzajúcimi odporúčaniami.

↓ korigendum, Ú. v. EÚ L 220, 21.6.2004, s. 16 (prispôsobené)

Článok 24

Informácie posielané agentúre

1. Do jedného týždňa po svojom rozhodnutí začať~~zahájiť~~ vyšetrovanie vyšetrovací orgán o tom informuje ~~o tom vyšetrovací orgán~~ agentúru. Informácie ~~budú~~ obsahujú~~ovať~~ dátum, čas a miesto udalosti, ako aj jej druh a dôsledky z hľadiska obetí na životoch, zranení a materiálnych škôd.

2. Vyšetrovací orgán pošle agentúre kópiu záverečnej správy uvedenej v článku 23 ods. 2 a výročnej správy uvedenej v článku 23 ods. 3.

Článok 25

Bezpečnostné odporúčania

1. Bezpečnostné odporúčanie vydané vyšetrovacím orgánom nesmie v žiadnom prípade vytvárať prezumpciu viny alebo zodpovednosti za nehodu alebo incident.

2. Odporúčania sú určené~~adresované~~ ⌦ agentúre, národnému ⌫ bezpečnostnému orgánu, a ak je to potrebné z dôvodu charakteru odporúčania, aj ostatným ⌦ subjektom ⌫ alebo orgánom ~~alebo~~ ~~úradom~~ v členskom štáte alebo iným členským štátom. Členské štáty a ich ⌦ národné ⌫ bezpečnostné orgány prijímajú~~mú~~ opatrenia ⌦ potrebné ⌫ na zabezpečenie primeraného zohľadnenia bezpečnostných odporúčaní vydaných vyšetrovacími orgánmi a prípadne na zabezpečenie ich uplatňovania.

3. ⌦ Národný ⌫ b~~B~~ezpečnostný orgán a iné orgány alebo ~~úrady~~ ⌦ subjekty ⌫ alebo prípadne iné členské štáty, ktorým boli odporúčania určené~~adresované~~, informujú minimálne raz do roka vyšetrovací orgán o opatreniach prijatých alebo plánovaných na základe odporúčania.

KAPITOLA VI

ZÁVEREČNÉ USTANOVENIA

↓ 2008/110/ES článok 1 ods. 11 (prispôsobené)

~~*Článok 26*~~

~~Prispôsobenie príloh~~

~~Prílohy sa prispôsobujú vedeckému a technickému pokroku. Uvedené opatrenie zamerané na zmenu nepodstatných prvkov tejto smernice sa prijme v súlade s regulačným postupom s kontrolou uvedeným v článku 27 ods. 2a.~~

⇩ nový

Článok 26

Vykonávanie delegovania právomoci

1. Právomoc prijímať delegované akty sa Komisii udeľuje za podmienok stanovených v tomto článku.

2. Právomoc prijímať delegované akty uvedené v článku 5 ods. 2 a článku 7 ods. 2 sa Komisii udeľuje na dobu neurčitú.

3. Delegovanie právomoci uvedené v článku 5 ods. 2 a článku 7 ods. 2 môže Európsky parlament alebo Rada kedykoľvek odvolať. Rozhodnutím o odvolaní sa ukončuje delegovanie právomoci v ňom uvedenej. Rozhodnutie nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie* alebo k neskoršiemu dátumu, ktorý je v ňom určený. Nie je ním dotknutá platnosť delegovaných aktov, ktoré už nadobudli účinnosť.

4. Komisia oznamuje delegovaný akt Európskemu parlamentu a Rade súčasne, a to hneď po jeho prijatí.

5. Delegovaný akt prijatý podľa článku 5 ods. 2 a článku 7 ods. 2 nadobudne účinnosť, len ak Európsky parlament alebo Rada voči nemu nevzniesli námietku v lehote dvoch mesiacov odo dňa oznámenia uvedeného aktu Európskemu parlamentu a Rade alebo ak pred uplynutím uvedenej lehoty Európsky parlament a Rada informovali Komisiu o svojom rozhodnutí nevzniesť námietku. Na podnet Európskeho parlamentu alebo Rady sa táto lehota predĺži o dva mesiace.

🡻 korigendum, Ú. v. EÚ L 220, 21.6.2004, s. 16
⇨ nový

Článok 27

Postup výboru

~~1. Komisii bude pomáhať Výbor ustanovený článkom 21 smernice 96/48/ES.~~

⇨ 1. Komisii pomáha výbor. Tento výbor je výborom v zmysle nariadenia (EÚ) č. 182/2011. ⇦

~~2. Tam, kde je odkaz na tento odsek, použijú sa články 5 a 7 rozhodnutia 1999/468/ES so zreteľom na ustanovenia jeho článku 8.~~

⇨ 2. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 5 nariadenia (EÚ) č. 182/2011. ⇦

~~Obdobie uvedené v článku 5 ods. 6 rozhodnutia 1999/468/ES je stanovené na tri mesiace.~~

🡻 2008/110/ES
článok 1 ods. 12 písm. a)
(prispôsobené)

~~2a. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 5a ods. 1 až 4 a článok 7 rozhodnutia 1999/468/ES so zreteľom na jeho článok 8.~~

↓ korigendum, Ú. v. EÚ L 220, 21.6.2004, s. 16 (prispôsobené)

~~3. Tam, kde je odkaz na tento odsek, použijú sa články 3 a 7 rozhodnutia 1999/468/ES so zreteľom na ustanovenia jeho článku 8.~~

↓ 2008/110/ES
článok 1 ods. 12 písm. b)

↓ korigendum, Ú. v. EÚ L 220, 21.6.2004, s. 16

~~Článok 28~~

~~Vykonávacie opatrenia~~

~~1. Členské štáty môžu Komisii predložiť všetky opatrenia súvisiace s vykonávaním tejto smernice. Príslušné rozhodnutia sa prijmú v súlade s postupom uvedeným v článku 27 ods. 2.~~

~~2. Na žiadosť niektorého členského štátu alebo z vlastnej iniciatívy Komisia v špecifických prípadoch preverí uplatňovanie a vynucovanie ustanovení o bezpečnostnom osvedčení a bezpečnostnom povolení a v priebehu dvoch mesiacov po prijatí takej žiadosti v súlade s postupom uvedeným v článku 27 ods. 2 rozhodne o tom, či sa príslušné opatrenie môže naďalej uplatňovať. Komisia oznámi svoje rozhodnutie Európskemu parlamentu, Rade a členským štátom.~~

↓ korigendum, Ú. v. EÚ L 220, 21.6.2004, s. 16 (prispôsobené)

~~KAPITOLA VII~~

~~VŠEOBECNÉ A ZÁVEREČNÉ USTANOVENIA~~

~~Článok 29~~

~~Zmeny a doplnky smernice 95/18/ES~~

~~Smernica 95/18/ES sa týmto mení a dopĺňa takto:~~

~~1. Článok 8 sa nahrádza takto:~~

~~„Článok 8~~

~~Požiadavky na odbornú spôsobilosť sú splnené, keď železničný podnik, podávajúci žiadosť, má alebo bude mať organizáciu riadenia podniku, ktorá má znalosti a/alebo skúsenosti potrebné na vykonávanie bezpečnej a spoľahlivej prevádzkovej kontroly a dozoru nad druhom činností špecifikovaných v licencii.“~~

~~2. Oddiel II prílohy sa vypúšťa.~~

~~*Článok 30*~~

~~**Zmeny a doplnky smernice 2001/14/ES**~~

~~Smernica 2001/14/ES sa týmto mení a dopĺňa takto:~~

~~1. Názov sa nahrádza takto:~~

~~„Smernica 2001/14/ES Európskeho parlamentu a Rady z 26. februára 2001 o prideľovaní kapacity železničnej infraštruktúry a vyberaní poplatkov za používanie železničnej infraštruktúry.“~~

~~2. V článku 30 ods. 2 sa písm. f) nahrádza takto:~~

~~„f) opatrení týkajúcich sa prístupu v súlade s článkom 10 Smernice Rady 91/440/EHS z 29. júla 1991 o rozvoji železnice spoločenstva[25], zmenenej a doplnenej Smernicou 2004/51/ES Európskeho parlamentu a Rady z 30. apríla 2004, ktorou sa mení a dopĺňa Smernica Rady 91/440/EHS o rozvoji železnice spoločenstva[26].“~~

~~3. Článok 32 sa vypúšťa.~~

~~4. V článku 34 sa odsek 2 nahrádza takto:~~

~~„2. Na žiadosť členského štátu alebo z vlastnej iniciatívy Komisia v špecifických prípadoch preverí uplatňovanie a vynucovanie ustanovení týkajúcich sa spoplatňovania, prideľovania kapacity a do dvoch mesiacov od prijatia takej žiadosti v súlade s postupom uvedeným v článku 35 ods. 2 rozhodne o tom, či sa môžu naďalej uplatňovať príslušné opatrenia. Komisia oznámi svoje rozhodnutie Európskemu parlamentu, Rade a členským štátom.“»~~

Článok ~~31~~ ⌦ 28 ⌫

Správa a ďalšie opatrenia ⌦ Únie ⌫ ~~spoločenstva~~

~~Komisia do 30. apríla 2007 a potom každých päť rokov predloží Európskemu parlamentu a Rade správu o vykonávaní tejto smernice.~~

⇩ nový

Komisia na základe príslušných informácií poskytnutých agentúrou predloží Európskemu parlamentu a Rade do [konkrétny dátum vloží OPOCE – *päť rokov od dátumu nadobudnutia účinnosti*] a potom raz za päť rokov správu o vykonávaní tejto smernice.

🡻 korigendum, Ú. v. EÚ L 220, 21.6.2004, s. 16 (prispôsobené)

Správa bude v prípade potreby sprevádzaná návrhmi ďalších opatrení ~~spoločenstva~~ ⌦ Únie ⌫ .

Článok ~~32~~ ⌦ 29 ⌫

Sankcie

25 ~~Ú. v. ES L 237, 24.8.1991, s. 25.~~

26 ~~Ú. v. EÚ L 164, 30.4.2004, s. 164.~~

Členské štáty stanovujúvydajú predpisy o sankciách uplatniteľných pri porušení vnútroštátnych ustanovení prijatých podľapredpisov vydaných na základe tejto smernice a prijímajúprijmú všetky opatrenia potrebné na ich uplatňovanie. Sankcie musia byť účinné, primerané, nediskriminačné a odradzujúce.

Členské štáty oznámia Komisii tieto predpisy v lehote uvedenej v článku ~~33~~ ⌦ 32 ods. 1 ⌫ a bezodkladne ⌦ jej ⌫ oznámia ich následné zmeny a doplneniaky.

⇩ nový

Článok 30

Prechodné ustanovenia

Prílohy III a V k smernici 2004/49/ES sa uplatňujú do dátumu začatia uplatňovania vykonávacích aktov uvedených v článku 6 ods. 2 a 3, článku 9 ods. 2, článku 14 ods. 7 a článku 23ods. 2 tejto smernice.

Národné bezpečnostné orgány budú aj naďalej udeľovať bezpečnostné osvedčenia v súlade s ustanoveniami smernice 2004/49/ES až do [konkrétny dátum vloží OPOCE – *dva roky od dátumu nadobudnutia účinnosti*]. Takéto bezpečnostné osvedčenia sú platné až do dátumu skončenia ich platnosti.

Článok 31

Odporúčania a stanoviská agentúry

Agentúra poskytuje odporúčania a stanoviská v súlade s článkom 15 nariadenia .../... [nariadenie o agentúre] na účely uplatňovania tejto smernice. Tieto odporúčania a stanoviská budú slúžiť ako základ pre akékoľvek opatrenie Únie prijaté podľa tejto smernice.

🡻 korigendum, Ú. v. EÚ L 220, 21.6.2004, s. 16 (prispôsobené)
⇨ nový

Článok ~~33~~ ⌦ 32 ⌫

~~Vykonávanie~~ ⌦ Transpozícia ⌫

1. Členské štáty ~~najneskôr do~~ ~~30 April 2006~~ uvedú do účinnosti zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s ~~touto smernicou~~ ⌦ článkami 2, 3, 4, 8, 10, 16, 18, 20 a prílohou I ⌫ najneskôr do ⇨ [konkrétny dátum vloží OPOCE – *dva roky po nadobudnutí účinnosti*] ⇦ . ~~Bezodkladne o tom informujú Komisiu s textom týchto ustanovení spolu s tabuľkou vzájomného vzťahu takých ustanovení a ustanovení tejto smernice.~~ ⇨Komisii bezodkladne oznámia znenie týchto ustanovení. ⇦

2. Členské štáty uvedú priamo v prijatých opatreniach alebo pri ich úradnom uverejnení odkaz na túto smernicu. ⇨ Takisto uvedú, že odkazy v platných zákonoch, iných právnych predpisoch a správnych opatreniach na smernice zrušené touto smernicou sa považujú za odkazy na túto smernicu. Podrobnosti o odkaze a jeho znenie upravia členské štáty. ⇦ ~~Podrobnosti o odkaze upravia členské štáty.~~

⇩ nový

Členské štáty oznámia Komisii znenie hlavných ustanovení vnútroštátnych právnych predpisov, ktoré prijmú v oblasti pôsobnosti tejto smernice.

3. Povinnosti transpozície a vykonávania tejto smernice sa nevzťahujú na Cyperskú republiku a Maltskú republiku, kým na ich území nebudú vybudované systémy železníc.

Keď však verejný alebo súkromný subjekt predloží oficiálnu žiadosť o vybudovanie železničnej trate na účely jej prevádzkovania jedným alebo viacerými železničnými podnikmi, príslušné členské štáty do jedného roka od prijatia žiadosti zavedú právne predpisy na vykonávanie tejto smernice.

Článok 33

Zrušenie

Smernica 2004/49/ES zmenená a doplnená smernicami uvedenými v prílohe II časti A sa zrušuje s účinnosťou od [konkrétny dátum vloží OPOCE – dva roky od *dátumu nadobudnutia účinnosti*] bez toho, aby boli dotknuté povinnosti členských štátov týkajúce sa lehôt na transpozíciu smerníc uvedených v prílohe II časti B do vnútroštátneho práva a na ich uplatňovanie.

Odkazy na zrušenú smernicu sa považujú za odkazy na túto smernicu a znejú v súlade s tabuľkou zhody uvedenou v prílohe III.

🡻 korigendum, Ú. v. EÚ L 220, 21.6.2004, s. 16 (prispôsobené)

Článok 34

Nadobudnutie účinnosti

Táto smernica nadobúda účinnosť ⌦ dvadsiatym ⌫ dňom ⌦ po ⌫ jej uverejnení~~ia~~ v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

⇩ nový

Články 10 a 11 sa uplatňujú od [konkrétny dátum vloží OPOCE – *dva roky od dátumu nadobudnutia účinnosti*].

🡻 korigendum, Ú. v. EÚ L 220, 21.6.2004, s. 16 (prispôsobené)

Článok 35

Adresáti

Táto smernica je ~~adresovaná~~ ⌦ určená ⌫ členským štátom.

V Bruseli

⌦Za Európsky parlament
⌦predseda

Za Radu ⌫
predseda ⌫

↓ 2009/149/ES článok 1 a príloha (prispôsobené)

PRÍLOHA I

SPOLOČNÉ BEZPEČNOSTNÉ ~~INDIKÁTORY~~ ⌦ UKAZOVATELE ⌫

⌦ Národné ⌫ b~~B~~ezpečnostné orgány ⌦ majú ⌫ oznamovať~~ajú~~ spoločné bezpečnostné ~~indikátory~~ ⌦ ukazovatele ⌫ raz za~~každý~~ rok. ~~Prvé obdobie oznamovania je rok 2010.~~

~~Ak sa predkladajú indikátory týkajúce sa činností uvedených v článku 2 ods. 2 písm. a) a b), mali by sa predkladať oddelene.~~

Ak sa po predložení správy zistia nové okolnosti alebo chyby, ⌦ národný ⌫ bezpečnostný orgán ⌦ má ⌫ zmeniť~~í~~ ⌦ a doplniť ⌫ alebo opraviť~~í~~ ~~bezpečnostné indikátory~~ ⌦ ukazovatele za daný rok ⌫ pri prvej vhodnej príležitosti a najneskôr v nasledujúcej výročnej správe.

~~Pri indikátoroch~~ ⌦ V prípade ukazovateľov ⌫ vzťahujúcich sa na~~k~~ nehody~~ám~~ uvedených ~~pod číslom~~ ⌦ v bode ⌫ 1 sa ⌦ má ⌫ uplatňovať~~použije~~ nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 91/2003[1] ~~zo 16. decembra 2002 o štatistike železničnej dopravy~~, pokiaľ sú informácie k dispozícii.

1. ~~*Indikátory*~~ *⌦ Ukazovatele ⌫ vzťahujúce sa na nehody*

1.1. Celkový počet a pomerný~~priemerný~~ počet závažných nehôd (na vlako~~vé~~kilometre), členený na tieto druhy nehôd:

i) ~~zrážky~~ ⌦ zrážka ⌫ vlakov ⌦ so železničnými vozidlami ⌫ ~~, vrátane zrážok s prekážkami vo vnútri prechodového prierezu~~;~~,~~

⌦ ii) zrážka vlakov s prekážkami v rámci prechodového prierezu; ⌫

iii) vykoľajenie vlakov;~~,~~

iv) nehody na ~~úrovňových križovatkách~~ ⌦ priecestiach ⌫ vrátane nehôd, na ktorých sa podieľajú chodci;~~,~~

v) nehody ~~s poškodením~~ osôb~~, ktoré je spôsobené~~ ⌦ zahŕňajúce ⌫ pohyb~~om~~ železničného koľajového vozidla s výnimkou samovrážd;~~,~~

vi) požiare v~~e~~ ⌦ železničných koľajových ⌫ vozidlách;~~,~~

vii) ~~ostatné~~ ⌦ iný druh ⌫ nehody.

Každá závažná nehoda sa ⌦ má ⌫ nahlásiť~~uvedie~~ pod príslušným druhom prvotnej nehody, aj keby následky sekundárnej nehody boli závažnejšie, napríklad~~:~~ požiar po vykoľajení.

1.2. Celkový počet a pomerný~~priemerný~~ počet (na vlako~~vé~~kilometre) ťažko zranených a usmrtených osôb podľa druhu nehody, členený do týchto kategórií:

i) cestujúci (aj v pomere k celkovému počtu osobokilometrov a ~~osobných~~ vlako~~vých~~kilometrov v osobnej doprave);~~,~~

ii) zamestnanci vrátane personálu dodávateľov;~~,~~

iii) používatelia ⌦ priecestí ⌫ ~~úrovňových križovatiek~~;~~,~~

[1] Ú. v. ES L 14, 21.1.2003, s. 1.

iv) ~~neoprávnené osoby v železničných prevádzkových priestoroch~~ ⌦ neoprávnené osoby ⌫ ~~;~~

v) ~~ostatné osoby~~ ⌦ iná kategória osôb ⌫ .

2. ~~*Indikátory*~~ ⌦ *Ukazovatele* ⌫ *vzťahujúce sa na nebezpečný tovar*

Celkový počet a pomerný~~priemerný~~ počet (na vlako~~vé~~kilometre) nehôd pri preprave nebezpečného tovaru, členený do týchto kategórií:

i) nehody, ktorých účastníkom je aspoň jedno železničné vozidlo prepravujúce nebezpečný tovar vymedzený v dodatku; ~~;~~

ii) počet takýchto nehôd, pri ktorých došlo k úniku nebezpečných látok.

3. ~~*Indikátory*~~ ⌦ *Ukazovatele* ⌫ *vzťahujúce sa na samovraždy*

Celkový počet a pomerný~~priemerný~~ počet samovrážd (na vlako~~vé~~kilometre).

4. ~~*Indikátory*~~ ⌦ *Ukazovatele* ⌫ *vzťahujúce sa na okolnosti predchádzajúce nehodám*

Celkový počet a pomerný~~priemerný~~ počet (na vlako~~vé~~kilometre):

i) ~~zlomených~~ lomov koľajníc; ~~;~~

ii) ~~ohnutých koľajníc~~ vybočení koľaje ⌦ a chýb geometrickej polohy koľaje ⌫ ~~;~~

iii) porúch ⌦ návestidiel s následkom návestenia menej závažnej návesti ⌫ ~~signalizácie~~; ~~;~~

iv) prejdení ⌦ návesti „stoj“ ⌫ ~~aj napriek signálu na zastavenie~~; ~~;~~

v) ~~zlomených~~ lomov kolies ~~a ôs~~ prevádzkovaných ~~používaných~~ železničných koľajových vozidiel; ~~;~~

⌦vi) lomov náprav prevádzkovaných železničných koľajových vozidiel. ⌫

Treba hlásiť všetky takéto okolnosti, bez ohľadu na to, či boli, alebo neboli príčinou nehôd. Okolnosti predchádzajúce nehode sa ⌦ majú ⌫ oznámiť~~amujú~~ v rámci CSI vzťahujúcich sa na~~pre~~ predchádzajúce okolnosti. Nehody, ku ktorým došlo, ak sú závažné, sa ⌦ majú ⌫ oznámiť~~amujú~~ v rámci CSI vzťahujúcich sa na~~pre~~ nehody uvedené v bode~~pod číslom~~ 1.

5. ~~*Indikátory*~~ ⌦ *Ukazovatele* ⌫ *na výpočet* ⌦ *hospodárskych dôsledkov* ⌫ ~~*nákladov na nehôdody*~~

~~Celková suma v EUR a pomerná suma (na vlakové kilometre):~~

~~– počet úmrtí a vážnych zranení vynásobený hodnotou zabránenia obeti pri nehode (Value of Preventing a Casualty, VPC),~~

~~– náklady na odstránenie škôd spôsobených životnému prostrediu,~~

~~– náklady na materiálne škody spôsobené železničným vozidlám alebo infraštruktúre,~~

~~– náklady súvisiace s oneskoreniami v dôsledku nehôd.~~

~~Bezpečnostné orgány oznamujú buď náklady na všetky nehody, alebo iba náklady na závažné nehody. Vybraná možnosť musí byť jasne uvedená vo výročnej správe uvedenej v článku 18.~~

~~VPC je hodnota, ktorú spoločnosť pripisuje zabráneniu obeti pri nehode, a ako taká sa nepoužíva na výpočet kompenzácie medzi účastníkmi nehody.~~

⇩ nový

Agentúra stanovuje jednotkové náklady na základe údajov zhromaždených pred nadobudnutím účinnosti tejto smernice.

🡻 2009/149/ES článok 1 a príloha (prispôsobené)

6. ~~*Indikátory*~~ ⌦ *Ukazovatele* ⌫ *vzťahujúce sa na technickú bezpečnosť infraštruktúry a jej využitie*

6.1. Percentuálny podiel tratí s ~~automatickým zabezpečením~~ vlakovým ⌦ zabezpečovačom ⌫ (ATP) v prevádzke, percentuálny podiel vlako~~vých~~kilometrov s využitím fungujúcich systémov ATP.

6.2. Počet ⌦ priecestí ⌫ ~~úrovňových križovatiek~~ (celkom, na kilometer trate a na kilometer~~re~~ koľaj~~níc~~) ~~rozdelených podľa~~ týchto ôsmich druhov:

a) aktívne ⌦ priecestia ⌫ ~~úrovňové križovatky~~ s:

i) automatickou výstrahou pre používateľa priecestia;

ii) automatickou záb~~och~~ranou pre používateľa priecestia;

iii) automatickou záb~~och~~ranou a výstrahou pre používateľa priecestia;

iv) automatickou záb~~och~~ranou a výstrahou pre používateľa priecestia a ~~automatickou ochranou~~ ⌦ návestením pre používateľa železničnej trate zapojeným do zabezpečovacieho zariadenia ⌫ ~~železníc~~;~~,~~

v) manuálnou výstrahou pre používateľa priecestia;

vi) ~~s~~ manuálnou záb~~och~~ranou pre používateľa priecestia;

vii) manuálnou záb~~och~~ranou a výstrahou pre používateľa priecestia;

b) pasívne ⌦ priecestia ⌫ ~~úrovňové križovatky~~.

7. ~~*Indikátory*~~ ⌦ *Ukazovatele* ⌫ *vzťahujúce sa na riadenie bezpečnosti*

Interné audity vykonané manažérmi infraštruktúry a železničnými podnikmi podľa dokumentácie systému riadenia bezpečnosti, celkový počet vykonaných auditov a percentuálny podiel požadovaných (a/alebo plánovaných) auditov.

8. *Vymedzenie pojmov* ~~*Definície*~~

Spoločné vymedzenia CSI a ~~spoločné~~ metódy výpočtu ~~nákladov v prípade~~ ⌦ hospodárskych dôsledkov ⌫ nehôd sú uvedené v dodatku.

Dodatok

SPOLOČNÉ VYMEDZENIA PRE CSI A ~~SPOLOČNÉ~~ METÓDY VÝPOČTU ⌦ HOSPODÁRSKYCH DÔSLEDKOV ⌫ ~~NÁKLADOV V PRÍPADE~~ NEHÔD

1. ~~*Indikátory*~~ ⌦ *Ukazovatele ⌫ vzťahujúce sa na nehody*

1.1. „Závažná nehoda“ znamená každú nehodu, na ktorej sa podieľa aspoň jedno pohybujúce sa železničné vozidlo, ktorej výsledkom je minimálne jedna usmrtená alebo ťažko zranená osoba~~,~~ alebo značné poškodenie ⌦ koľajového vozidla ⌫ ~~vozového parku~~, koľaje, iných zariadení alebo životného prostredia~~,~~ alebo značné narušenie prepravy. Nevzťahuje sa na nehody v dielňach, skladoch a depách.

1.2. „Značné poškodenie ⌦ koľajového vozidla ⌫ ~~vozového parku~~, koľaje, iných zariadení alebo životného prostredia“ znamená škodu~~poškodenie~~ vo výške minimálne 150 000 EUR.

1.3. „Značné narušenie prepravy“ znamená, že vlakové služby na hlavnej železničnej trati~~se~~ sú pozastavené na minimálne šesť hodín.

1.4. „Vlak“ znamená jedno alebo niekoľko železničných vozidiel ťahaných jedným alebo viacerými rušňami alebo koľajovými vozidlami~~,~~ alebo jedno koľajové vozidlo jazdiace samostatne, ktoré sa pod daným číslom alebo špecifickým označením pohybuje z východiskového pevného bodu do cieľového pevného bodu. ⌦ Hnacie vozidlo bez záťaže ⌫ ~~Lokomotíva~~, ako napríklad~~t. j.~~ samostatne~~tný~~, jazdiaci~~pohybujúci sa~~ rušeň, sa považuje za vlak.

1.5. „Zrážka vlakov ~~vrátane zrážok s prekážkami vo vnútri prechodového prierezu~~“ znamená čelnú, zadnú alebo bočnú zrážku časti jedného vlaku s časťou druhého vlaku alebo ⌦ železničného vozidla alebo s posunovaným železničným koľajovým vozidlom. ⌫ ~~s:~~

~~i) posunovaným železničným vozidlom;~~

~~ii) objektmi nachádzajúcimi sa trvale alebo dočasne na koľaji alebo blízko nej (okrem tých, ktoré sa nachádzajú na úrovňových križovatkách a ktoré stratilo prechádzajúce vozidlo alebo užívateľ).~~

⌦ 1.6. „Zrážka s prekážkami v rámci prechodového prierezu“ znamená zrážku časti vlaku s objektmi nachádzajúcimi sa trvale alebo dočasne na trati alebo blízko nej (okrem tých, ktoré sa nachádzajú priecestiach a ktoré stratilo prechádzajúce vozidlo alebo používateľ). Zrážka zahŕňa aj zrážku s nadzemným trolejovým vedením. ⌫

1.~~6~~7 „Vykoľajenie vlakov“ znamená každý prípad, keď aspoň jedno koleso vlaku zíde z koľajníc.

1.~~7~~8. „Nehody na ⌦ priecestiach ⌫ ~~úrovňových križovatkách~~“ znamenajú také nehody ⌦ na priecestiach ⌫ , ktorých účastníkom je aspoň jedno železničné vozidlo a minimálne jedno prechádzajúce vozidlo, ostatní ~~prechádzajúci~~ používatelia ⌦ priecestia ⌫ , akými sú napríklad chodci, alebo iné objekty, ktoré sa dočasne nachádzajú na trati alebo blízko nej a ktoré stratilo prechádzajúce vozidlo/používateľ.

1.~~8~~9. „Nehody ~~s poškodením~~ osôb~~, ktoré je spôsobené~~ ⌦ zahŕňajúce ⌫ pohyb~~om~~ železničného koľajového vozidla“ znamenajú nehody, ktorých účastníkom je jedna alebo viaceré osoby, do ktorých ~~bude~~ narazilo buď železničné vozidlo~~,~~ alebo k nemu pripevnený objekt alebo objekt, ktorý sa od neho oddelil. Patria sem aj osoby, ktoré spadli zo železničných vozidiel, ako aj osoby, ktoré spadli alebo ich zasiahli uvoľnené objekty~~predmety~~ počas jazdy na takomto vozidle.

1.~~9~~10. „Požiare v železničných koľajových vozidlách“ znamenajú požiare a výbuchy, ku ktorým dôjde v železničných koľajových vozidlách (vrátane ich nákladu) pri ich jazde z východovej stanice do cieľovej stanice a pri státí vo východovej stanici, v cieľovej stanici alebo na medzizastávkach, ako aj počas posunovania.

1.~~10~~11. „Iné druhy nehôd“ znamenajú všetky nehody, ktoré nepatria medzi už uvedené (zrážky vlakov, vykoľajenia vlakov, nehody na ⌦ priecestiach ⌫ ~~úrovňových križovatkách~~, ~~poškodenie~~ ⌦ nehody ⌫ osôb~~, ktoré je~~ spôsobené pohybom železničného koľajového vozidla, požiare v~~o~~ ⌦ železničných koľajových ⌫ vozidlách).

1.~~11~~12. „Cestujúci“ znamená každú osobu~~,~~ okrem členov posádky vlaku, ktorá cestuje železnicou. Na účely štatistiky o nehodách sa započítavajú aj cestujúci, ktorí sa pokúšajú nastúpiť na pohybujúci sa vlak alebo vystúpiť z pohybujúceho sa vlaku.

1.~~12~~13. „Zamestnanci (vrátane personálu dodávateľov a~~lebo~~ samostatne zárobkovo činných dodávateľov)“ znamenajú všetky osoby, ktoré sú zamestnané v súvislosti so železnicou a ktoré sú v čase nehody na pracovisku. Patria sem posádka vlaku a osoby obsluhujúce železničné koľajové vozidlá a zariadenia infraštruktúry.

1.~~13~~14. „Pou~~U~~žívatelia ⌦ priecestí ⌫ ~~úrovňových križovatiek~~“ znamenajú všetky osoby používajúce ⌦ priecestia ⌫ ~~úrovňové križovatky~~ na prechod cez železničnú trať na akomkoľvek dopravnom prostriedku alebo peši.

1.~~14~~15. ~~„Neoprávnené osoby v železničných prevádzkových priestoroch“~~ ⌦ „Neoprávnené osoby“ ⌫ znamenajú všetky osoby nachádzajúce sa v železničných ~~prevádzkových~~ priestoroch, kde je ich prítomnosť zakázaná, s výnimkou používateľov ⌦ priecestí ⌫ ~~úrovňových križovatiek~~.

1.~~15~~16. „Ostatné osoby (tretie strany)“ znamenajú ⌦ všetky ⌫ osoby, ktoré nie sú vymedzené ako „cestujúci“, „zamestnanci vrátane personálu dodávateľov“, „používatelia ⌦ priecestí ⌫ ~~úrovňových križovatiek~~“ alebo ~~„neoprávnené osoby v železničných prevádzkových priestoroch“~~ ⌦ „neoprávnené osoby“ ⌫ .

1.~~16~~17. ⌦„Úmrtie ⌫ (u~~„U~~smrtená osoba)“ znamená každú osobu usmrtenú okamžite alebo osobu, ktorá zomrela do 30 dní na následky nehody, s výnimkou samovrážd.

1.~~17~~18. „ ⌦ Zranenie ⌫ (ť~~T~~ažko zranená osoba)“ znamená každú zranenú osobu, ktorá bola v dôsledku nehody hospitalizovaná viac ako 24 hodín, s výnimkou pokusu o samovraždu.

2. *~~Indikátory~~ ⌦ Ukazovatele ⌫ vzťahujúce sa na nebezpečný tovar*

2.1. „Nehoda pri preprave nebezpečného tovaru“ znamená každú nehodu alebo ⌦ incident ⌫ ~~udalosť~~[2], ktorá ⌦ alebo ktorý ⌫ je predmetom hlásenia v súlade s RID[1]/ADR bodom~~odsek~~ 1.8.5.

2.2. „Nebezpečný tovar“ znamená tie látky a predmety, ktorých preprava je na základe RID zakázaná alebo povolená iba po splnení podmienok uvedených v RID.

3. *~~Indikátory~~ ⌦ Ukazovatele ⌫ vzťahujúce sa na samovraždy*

3.1. „Samovražda“ znamená konanie vedúce k úmyselnému zraneniu samého seba so smrteľnými následkami, ktoré bolo takto zaznamenané a klasifikované príslušným vnútroštátnym orgánom.

---

[1] RID, Poriadok pre medzinárodnú železničnú prepravu nebezpečného tovaru prijatý na základe smernice Európskeho parlamentu a Rady 2008/68/ES z 24. septembra 2008 o vnútrozemskej preprave nebezpečného tovaru (Ú. v. EÚ L 260, 30.9.2008, s. 13).

4. *~~Indikátory~~ ⌦ Ukazovatele ⌫ vzťahujúce sa na okolnosti predchádzajúce nehodám*

4.1. „Lomy~~Zlomené~~ koľajníc~~ice~~“ znamenajú všetky koľajnice rozdelené na dva alebo viac kusov~~,~~ alebo všetky koľajnice, z ktorých sa oddelil kus kovu a toto oddelenie spôsobilo viac ako 50 mm dlhú~~širokú~~ a viac ako 10 mm hlbokú medzeru na ~~jej~~ ⌦ jazdnom ⌫ povrchu.

4.2. „Vybočenie~~Ohnuté~~ koľaje ⌦ a chyba geometrickej polohy koľaje ⌫ “ znamenajú nedostatky súvisiace s kontinuitou a geometriou koľaje~~trate~~ vyžadujúce si ~~z dôvodu bezpečnosti pozastavenie fungovania~~ ⌦ zablokovanie ⌫ koľaje~~trate~~ alebo okamžité zníženie povolenej rýchlosti.

4.3. „Poruchy ~~signalizácie~~ ⌦ návestidiel s následkom návestenia menej závažnej návesti ⌫ “ znamenajú ⌦ technické ⌫ poruchy ~~signalizačného~~ systému ⌦ návestenia ⌫ (buď infraštruktúry alebo železničného koľajového vozidla), ktorých výsledkom je signalizovanie informácií, ktoré nie sú tak obmedzujúce, ako by mali byť.

4.4. „Prejdenie ⌦ návesti „stoj“ ⌫ ~~aj napriek signálu na zastavenie~~“ znamená každé prejdenie, pri ktorom ktorákoľvek časť vlaku pokračuje v ⌦ nepovolenom pohybe ⌫ ~~jazde napriek zákazu~~.

~~Napriek zákazu~~ ⌦ Nepovolený pohyb ⌫ znamená ⌦ prejdenie ⌫ ~~pokračovať v jazde~~:

– ~~napriek~~ svetelnej~~ému~~ ⌦ traťovej návesti ⌫ ~~signálu na železnici~~ alebo semaforu signalizujúceho~~mu~~ ⌦ príkaz na ⌫ zastavenie ⌦ alebo návesti „stoj“ ⌫ , ak nefunguje automatický systém ⌦ riadenia vlakov ⌫ ~~regulovania železničnej dopravy~~ (ATCS) alebo ATP,

– ~~po ukončení~~ ⌦ konca dovolenej ⌫ ~~povolenia na~~ jazdy~~u~~ v súvisislosti~~acieho~~ s bezpečnosťou stanoveného v~~vydaného~~ ATCS alebo ATP,

– ~~za~~ bodu oznámen~~ého~~~~ý~~ podľa predpisov prostredníctvom ústneho alebo písomného povolenia,

– ⌦ návestí „stoj“ ⌫ ~~napriek tabuliam vyzývajúcim na zastavenie~~ (okrem koľajnicových zarážok) alebo ⌦ ručných návestí ⌫ ~~signálom rukou~~.

Nepatria sem prípady, keď vozidlá bez ⌦ pripojenej hnacej jednotky ⌫ ~~pohonu~~ alebo vlak, ktorý je bez obsluhy, prejdú ⌦ návesti stoj ⌫ ~~po trati, pričom nezastanú na signál, ktorý im to prikazuje~~. Nepatria sem prípady, keď ⌦ návesť ⌫ ~~signál~~ z akéhokoľvek dôvodu nevaruje pred nebezpečenstvom ~~s predstihom~~ dostatočn~~ým~~ včas na to, aby rušňovodič mohol zastaviť vlak ⌦ pred návesťou ⌫ .

Národné~~Vnútroštátne~~ bezpečnostné orgány môžu predkladať osobitné správy o týchto štyroch bodoch a ⌦ musia ⌫ nahlasovať~~ujú~~ aspoň spoločný ⌦ ukazovateľ ⌫ ~~indikátor~~ obsahujúci údaje o všetkých štyroch bodoch.

4.5. „Lomy~~Zlomené~~ kolesa~~á~~ ~~a osi~~“ znamenajú zlomenie, pri ktorom sa poškodili podstatné časti kolies ~~a osí~~ a v dôsledku ktorého existuje riziko nehody (vykoľajenia alebo zrážky).

⌦4.6 „Lomy nápravy“ znamenajú zlomenie, pri ktorom sa poškodili podstatné časti nápravy a v dôsledku ktorého existuje riziko nehody (vykoľajenia alebo zrážky). ⌫

5. *Spoločné metódy výpočtu ⌦ hospodárskych dôsledkov ⌫ ~~nákladov v prípade~~ nehôd*

⇩ nový

Agentúra vypracuje metódu výpočtu jednotkových nákladov na základe údajov zhromaždených pred nadobudnutím účinnosti tejto smernice.

↓ 2009/149/ES článok 1 a príloha (prispôsobené)

5.1. Hodnota zabránenia obeti pri nehode (VPC) sa skladá z:

1. Samotnej hodnoty bezpečnosti: Hodnoty ochoty platiť (WTP) založené na uvedených preferenčných štúdiách vykonaných v členských štátoch, v ktorých sa uplatňujú.

2. Priame a nepriame náklady: Hodnoty nákladov odhadnuté v členskom štáte zložené z:

– nákladov na zdravotnú starostlivosť a rehabilitáciu,

– nákladov na súdne konanie, nákladov na policajné i súkromné vyšetrovanie nehôd, nákladov na pohotovostnú službu a administratívnych nákladov v rámci poistenia,

– výrobných strát: spoločenská hodnota tovaru a služieb, ktoré mohli vyprodukovať osoby, keby nedošlo k nehode.

5.2. Spoločné zásady stanovovania samotnej hodnoty bezpečnosti a priamych/nepriamych nákladov:

Posúdenie vhodnosti dostupných odhadov týkajúcich sa samotnej hodnoty bezpečnosti musí vychádzať z týchto úvah:

– odhady sa vzťahujú na systém hodnotenia znižovania rizika úmrtí v sektore dopravy a riadia sa prístupom WTP v súlade s uvedenými preferenčnými metódami,

– vzorka respondentov použitá na stanovenie hodnôt je reprezentatívnou vzorkou príslušnej populácie; vzorka musí predovšetkým odzrkadľovať vek/príjem spolu s inými príslušnými sociálno-ekonomickými/demografickými charakteristikami tejto populácie,

– metóda odvodzovania hodnôt WTP: prieskum sa vykonáva prostredníctvom jasných/zmysluplných otázok kladených respondentom.

Priame a nepriame náklady sa stanovujú na základe skutočných nákladov spoločnosti.

5.3. „Náklady na škody spôsobené životnému prostrediu“ znamenajú náklady železničných podnikov/manažérov infraštruktúry stanovené na základe ich skúsenosti s cieľom uviesť zničenú oblasť do stavu pred nehodou na železnici.

5.4. „Náklady na materiálne škody spôsobené železničným vozidlám alebo infraštruktúre“ znamenajú náklady na nové železničné vozidlá alebo infraštruktúru s rovnakými vlastnosťami a technickými parametrami, ako tie, ktoré boli nenapraviteľne zničené, a náklady na vrátenie opraviteľných železničných vozidiel alebo infraštruktúry do stavu pred nehodou. Oboje náklady odhadnú železničné podniky/manažéri infraštruktúry na základe svojich skúseností. Patria sem aj náklady súvisiace s prenájmom železničných vozidiel v dôsledku ich nedostupnosti kvôli spôsobeným škodám.

5.5. „Náklady súvisiace s oneskoreniami v dôsledku nehôd“ znamenajú peňažnú hodnotu oneskorení užívateľov železničnej dopravy (cestujúcich a zákazníkov nákladnej dopravy) v dôsledku nehôd vypočítanú podľa tohto vzorca:

VT	=	peňažná hodnota úspory cestovnej doby

		~~Hodnota času cestujúceho vo vlaku (za hodinu):~~ ~~VT_p = [VT cestujúcich do zamestnania]*[priemerné percentuálne vyjadrenie cestujúcich do zamestnania za rok] + [VT cestujúcich mimo zamestnania]*[Priemerné percentuálne vyjadrenie cestujúcich mimo zamestnania za rok]~~ ~~VT v EUR na jedného cestujúceho za hodinu~~ ~~Hodnota času nákladného vlaku (za hodinu):~~ ~~VT_n = [VT nákladného vlaku]*[(tonový kilometer)/(vlakový kilometer)]~~ ~~VT v EUR na jednu tonu nákladu za hodinu~~ ~~Priemerné množstvo ton tovaru prepraveného jedným vlakom za rok = (tonový kilometer)/(vlakový kilometer)~~
~~C_M~~	~~=~~	~~Náklady na 1 minútu meškania vlaku~~ ~~*Osobný vlak*~~ ~~C_{MP} = K1*(VTP/60)*[(osobokilometer)/(vlakový kilometer)]~~ ~~Priemerný počet cestujúcich v jednom vlaku za rok = (osobokilometer)/(vlakový kilometer)~~ ~~*Nákladný vlak*~~ ~~C_{MF} = K_2* (VTF/60)~~ ~~Hodnota faktorov K_1 a K_2 sa nachádza medzi hodnotou času a hodnotou meškania podľa odhadov z uvedených preferenčných štúdií s cieľom zohľadniť, že stratený čas v dôsledku meškania je vnímaný omnoho negatívnejšie ako bežná cestovná doba.~~ ~~Náklady súvisiace s meškaním v dôsledku nehody = C_{MP}*(minúty meškania osobných vlakov) + C_{MF}*(minúty meškania nákladných vlakov)~~

~~*Oblasť uplatňovania tohto vzorca*~~

~~Náklady na meškania treba vypočítať pre všetky nehody, závažné, ako aj nezávažné.~~

~~Meškania sa vypočítajú takto:~~

– ~~skutočné meškania na železničných tratiach, kde došlo k nehodám,~~

~~– skutočné meškania, alebo v prípade, že to nie je možné, odhadované meškania na ostatných dotknutých tratiach.~~

6. *~~Indikátory~~ ⌦ Ukazovatele ⌫ vzťahujúce sa na technickú bezpečnosť infraštruktúry a jej využitie*

6.1. „~~Automatické zabezpečenie~~ V~~v~~lakový ⌦ zabezpečovač ⌫ (ATP)“ znamená systém, ktorým ⌦ sa vynucuje ⌫ ~~posilňuje~~ rešpektovanie ⌦ návestí ⌫ ~~signálov~~ a rýchlostných obmedzení prostredníctvom kontroly rýchlosti vrátane automatického zastavenia ⌦ pred návestidlami ⌫ ~~na signál~~.

6.2. „ ⌦ Priecestie ⌫ ~~Úrovňová križovatka~~“ znamená ⌦ úrovňové ⌫ križovanie~~tku~~ ~~medzi koľajnicami a~~ železničnej~~ým~~ trate s priechodom stanovené~~ú~~ manažérom infraštruktúry a otvorené~~ú~~ verejným alebo súkromným používateľom. Nepatria sem priechody medzi

⌦ nástupišťami ⌫ ~~platformami~~ na staniciach, ani priechody medzi koľajnicami výhradne pre zamestnancov.

6.3. „Priechod“ znamená každú verejnú alebo súkromnú cestu, ulicu alebo diaľnicu vrátane chodníkov pre chodcov a bicykle~~,~~ alebo inú cestu určenú na pr~~i~~echod osôb, zvierat, vozidiel alebo strojov.

6.4. „Aktívne~~ca~~ ⌦ priecestie ⌫ ~~úrovňová križovatka~~“ znamená ⌦ priecestie ⌫ ~~úrovňovú križovatku~~, na ktorom~~ej~~ sú prechádzajúci používatelia chránení alebo varovaní pred prichádzajúcim vlakom prostredníctvom aktivácie zariadení v prípade, že je pre používateľa nebezpečné prejsť cez ⌦ priecestie ⌫ ~~križovatku~~.

– Ochrana prostredníctvom použitia fyzických zariadení:
  – polovičné alebo plné prekážky,
  – závory.
– Varovanie prostredníctvom použitia zariadení pevne upevnených na ⌦ priecestiach ⌫ ~~úrovňových križovatkách~~:
  – viditeľné ⌦ zariadenia ⌫ ~~signály~~: svetlá,
  – počuteľné ⌦ zariadenia ⌫ ~~signály~~: zvony, trúby, klaksóny atď.,
  – fyzické zariadenia, napr. vibrácia v dôsledku cestných prahov.

Aktívne ⌦ priecestia ⌫ ~~úrovňové križovatky~~ sa delia na tieto druhy:

1. „ ⌦ Priecestie ⌫ ~~Úrovňová križovatka~~ s automatickou zábe~~och~~ranou a/alebo výstrahou pre používateľa priecestia“ znamená ⌦ priecestie ⌫ ~~úrovňovú križovatku~~, kde ~~automatickú~~ zábe~~och~~ranu a/alebo výstrahu aktivuje prichádzajúci vlak ⌦ alebo kde existuje návestenie pre používateľa železničnej trate zapojené do zabezpečovacieho zariadenia ⌫ .

Tieto ⌦ priecestia ⌫ ~~úrovňové križovatky~~ sa členia do týchto kategórií:

i) s automatickou výstrahou pre používateľa priecestia;

ii) s automatickou zábe~~och~~ranou pre používateľa priecestia;

iii) s automatickou zábe~~och~~ranou a výstrahou pre používateľa priecestia;

iv) s automatickou zábe~~och~~ranou a výstrahou pre používateľa priecestia a s ⌦ návestením pre používateľa železničnej trate ⌫ ~~automatickou ochranou železnice~~.

„~~Ochrana železnice~~ ⌦ Návestenie pre používateľa železničnej trate zapojené do zabezpečovacieho zariadenia ⌫“ znamená ⌦ návesť ⌫ ~~signál~~ alebo iný systém ⌦ zabezpečenia ⌫ ~~ochrany~~ vlaku, ktorý umožní vlaku pokračovať iba v prípade, že ⌦ ide o priecestie so zábranou pre používateľa priecestia ⌫ ~~úrovňová križovatka je pre užívateľa chránená~~ a bez prekážok, a to prostredníctvom kontroly a/alebo zisťovania prekážok.

2. „ ⌦ Priecestie ⌫ ~~Úrovňová križovatka~~ s manuálnou zábe~~och~~ranou a/alebo výstrahou pre používateľa“ znamená ⌦ priecestie ⌫ ~~úrovňovú križovatku~~, kde ~~sa~~ zábe~~och~~ran~~ua~~ a/alebo výstrah~~ua~~ aktivuje manuálne ⌦ železničný zamestnanec ⌫ a ⌦ kde neexistuje návestenie pre používateľa železničnej trate zapojené do zabezpečovacieho zariadenia ⌫ ~~nie je s ňou prepojená železničná signalizácia dovoľujúca vlaku prechádzať iba v prípade, že ochrana a/alebo výstraha je na úrovňovej križovatke aktivovaná~~.

Tieto ⌦ priecestia ⌫ ~~úrovňové križovatky~~ sa členia do týchto kategórií:

v) s manuálnou výstrahou pre používateľa priecestia;

vi) s manuálnou zábochranou pre používateľa priecestia;

vii) s manuálnou zábochranou a výstrahou pre používateľa priecestia.

6.5. „Pasívne~~a~~ ⌦ priecestie ⌫ ~~úrovňová križovatka~~“ znamená ⌦ priecestie ⌫ ~~úrovňovú križovatku~~ bez akéhokoľvek systému výstrahy~~varovania~~ a/alebo zábochrany, ktorý by sa aktivoval~~uje~~ v prípade, že prechod cez ⌦ priecestie ⌫ ~~križovatku~~ nie je pre používateľa bezpečný.

7. *~~Indikátory~~ ⌦ Ukazovatele ⌫ vzťahujúce sa na riadenie bezpečnosti*

7.1. „Audit“ znamená systematický, nezávislý a zdokumentovaný proces získavania audítorských dôkazov a ich objektívneho vyhodnocovania s cieľom určiť rozsah plnenia kritérií auditu.

8. *Vymedzenie~~Definície~~ jednotiek merania*

8.1. „Vlako~~vý~~kilometer“ znamená jednotku merania pohybu vlaku na vzdialenosť jedného kilometra. Použitá vzdialenosť je, pokiaľ je známa, skutočne prejdená vzdialenosť, v opačnom prípade sa ⌦ má ⌫ použiť~~je~~ štandardná sieťová vzdialenosť medzi východiskovým bodom a cieľovým bodom ~~cesty~~. ~~Do úvahy sa berie~~ ⌦ Má ⌫ sa zohľadniť iba vzdialenosť na území štátu podávajúceho správu.

8.2. „Osobokilometer“ znamená jednotku merania prepravy jedného cestujúceho železnicou na vzdialenosť jedného kilometra. ~~Do úvahy sa berie~~ ⌦ Má ⌫ sa zohľadniť iba vzdialenosť na území štátu podávajúceho správu.

8.3. „ ⌦ Dĺžka ⌫ trate ~~Traťový kilometer~~“ znamená dĺžku ⌦ trate meranú ⌫ v kilometroch na železničnej sieti~~e~~ v členských štátoch ~~v kilometroch~~, ktorej rozsah je stanovený v článku 2. Pri železničných tratiach s viacerými koľajami sa ⌦ má ⌫ počítať iba vzdialenosť medzi východiskovým bodom a cieľovým bodom ~~cesty~~.

8.4. „ ⌦ Dĺžka ⌫ koľaje ~~Koľajový kilometer~~“ znamená dĺžku ⌦ koľaje meranú ⌫ v kilometroch na železničnej sieti~~e~~ v členských štátoch ~~v kilometroch~~, ktorej rozsah je stanovený v článku 2. Na železničnej trati s viacerými koľajami sa ⌦ má ⌫ počítať každá koľaj.

↓ korigendum, Ú. v. EÚ L 220, 21.6.2004, s. 16

~~PRÍLOHA II~~

~~NOTIFIKÁCIA NÁRODNÝCH BEZPEČNOSTNÝCH PREDPISOV~~

~~Národné bezpečnostné predpisy, ktoré sa majú oznámiť Komisii podľa postupu popísaného v článku 8, zahŕňajú:~~

~~1. predpisy týkajúce sa existujúcich národných bezpečnostných cieľov a bezpečnostných metód;~~

~~2. predpisy týkajúce sa požiadaviek na systémy riadenia bezpečnosti a bezpečnostnú certifikáciu železničných podnikov;~~

↓ 2008/110/ES článok 1 ods. 13

↓ korigendum, Ú. v. EÚ L 220, 21.6.2004, s. 16

~~4. spoločné prevádzkové predpisy železničnej siete, ktoré ešte nie sú predmetom TSI, vrátane predpisov pre systém signalizácie a riadenia vlakovej dopravy;~~

~~5. predpisy stanovujúce požiadavky na dodatočné interné prevádzkové predpisy (podnikové predpisy), ktoré musia vydať manažéri infraštruktúry a železničné podniky;~~

~~6. predpisy o požiadavkách na personál vykonávajúci úlohy rozhodujúce z hľadiska bezpečnosti, vrátane kritérií výberu, zdravotnej spôsobilosti, školenia a certifikácie, ktoré ešte nie sú predmetom TSI;~~

~~7. predpisy o vyšetrovaní nehôd a incidentov.~~

PRÍLOHA III

SYSTÉMY RIADENIA BEZPEČNOSTI

1. POŽIADAVKY NA SYSTÉM RIADENIA BEZPEČNOSTI

Všetky dôležité prvky systému riadenia bezpečnosti musia byť zdokumentované a musí byť popísané najmä rozdelenie zodpovednosti v rámci organizácie manažéra infraštruktúry alebo železničného podniku. Systém musí popisovať, akým spôsobom vedenie podniku zabezpečuje kontrolu v rôznych oblastiach, zapojenie personálu a jeho zástupcov na všetkých úrovniach a ako sa zabezpečuje postupné zdokonaľovanie systému riadenia bezpečnosti.

2. ZÁKLADNÉ PRVKY SYSTÉMU RIADENIA BEZPEČNOSTI

Základnými prvkami systému riadenia bezpečnosti sú:

a) bezpečnostná politika schválená riaditeľom podniku a oznámená všetkým zamestnancom;

b) kvalitatívne a kvantitatívne ciele organizácie na udržanie a zvýšenie bezpečnosti a plány a postupy na dosiahnutie týchto cieľov;

c) postupy dodržiavania existujúcich, nových a zmenených technických a prevádzkových noriem alebo iných podmienok stanovených

– v TSI,

alebo

– v národných bezpečnostných predpisoch uvedených v článku 8 a prílohe II,

alebo

– v iných relevantných predpisoch,

alebo

– v úradných rozhodnutiach,

ako aj postupy zaručenia zhody s normami a inými stanovenými podmienkami počas životnosti zariadenia a počas prevádzky;

d) postupy a metódy na vykonávanie hodnotenia rizík a uplatňovanie opatrení na kontrolu rizík vždy, keď zo zmeny prevádzkových podmienok alebo nového materiálu vyplývajú nové riziká pre infraštruktúru alebo prevádzku;

e) školiace programy pre personál a systémy, ktorými sa zabezpečí zachovanie spôsobilosti personálu a zodpovedajúce vykonávanie úloh;

f) opatrenia na zabezpečenie dostatočného toku informácií v rámci organizácie a prípadne medzi organizáciami, ktoré využívajú tú istú infraštruktúru;

g) postupy a formáty dokumentovania informácií o bezpečnosti a určenie kontrolného postupu na zabezpečenie konfigurácie rozhodujúcich informácií o bezpečnosti;

h) postupy, ktoré zabezpečia, aby boli nehody, incidenty, kvázinehody a iné nebezpečné udalosti oznámené, vyšetrené a analyzované a aby sa vykonali potrebné preventívne opatrenia;

i) príprava plánov nasadenia, poplachových a informačných plánov po dohode s príslušnými verejnými orgánmi;

~~j) ustanovenia o pravidelných internýchauditoch systému riadenia bezpečnosti.~~

~~**PRÍLOHA IV**~~

~~**VYHLÁSENIA K ŠPECIFICKEJ ČASTI BEZPEČNOSTNÉHO OSVEDČENIA VZŤAHUJÚCEJ SA K TRATI**~~

~~Aby mohol bezpečnostný orgán vystaviť špecifickú časť bezpečnostného osvedčenia vzťahujúcu sa k trati, musia mu byť predložené tieto dokumenty:~~

- ~~dokumentácia železničného podniku o TSI alebo o častiach TSI a prípadne o národných bezpečnostných predpisoch a ostatných predpisoch, ktoré sa týkajú jeho prevádzky, personálu a vozového parku ako aj dokumentácia o tom, ako systém riadenia kvality zabezpečuje ich dodržiavanie;~~
- ~~dokumentácia železničného podniku o rôznych kategóriách svojich zamestnancov alebo zamestnancov dodávateľov zapojených do prevádzky, vrátane dôkazov o tom, že títo zamestnanci spĺňajú požiadavky TSI alebo národných predpisov a boli riadne certifikovaní;~~
- ~~dokumentácia železničného podniku o používaných rôznych typoch vozidiel, vrátane dôkazu o tom, že spĺňajú požiadavky TSI alebo národných predpisov a boli riadne certifikované.~~

~~Aby sa zabránilo duplicitnej práci a znížil počet informácií, mala by sa predkladať len súhrnná dokumentácia týkajúca sa prvkov, ktoré sú zhodné s TSI a spĺňajú ostatné požiadavky smerníc 96/48/ES a 2001/16/ES.~~

PRÍLOHA V

HLAVNÝ OBSAH SPRÁV O VYŠETROVANÍ NEHÔD A UDALOSTÍ

1. SÚHRN

Záver obsahuje stručný opis udalosti a jej následkov s uvedením miesta a času. Označuje bezprostredné príčiny, ovplyvňujúce faktory a príčiny zistené pri vyšetrovaní. Okrem toho sa v ňom uvádzajú najdôležitejšie odporúčania a príslušní adresáti.

2. ÚDAJE TÝKAJÚCE SA UDALOSTI

1. Udalosť:

– dátum, presný čas a miesto udalosti;

– popis udalosti a miesta, vrátane nasadenia záchranných a havarijných služieb;

– rozhodnutie o vykonaní vyšetrovania, zloženie vyšetrovacieho tímu a vykonanie vyšetrovania.

2. Pozadie udalosti:

– zúčastnení zamestnanci a dodávatelia ako aj ostatní účastníci a svedkovia;

– vlaky a ich zloženie, vrátane registračných čísel zúčastnených vozidiel;

– popis infraštruktúry a systému signalizácie – typy koľají, výhybky, blokovanie, návestidlá, zabezpečenie vlakov);

– komunikačné prostriedky;

– práce vykonané na mieste udalosti alebo v jeho blízkosti;

– spustenie núdzového plánu železníc s nadväzným reťazcom udalostí;

– spustenie núdzového plánu verejných záchranných služieb, polície a zdravotných služieb s nadväzným reťazcom udalostí.

3. Mŕtvi, zranení a materiálne škody:

– cestujúci a tretie strany, vrátane personálu dodávateľov;

– náklad, batožina a iný majetok;

– vozidlá, infraštruktúra a životné prostredie.

4. Vonkajšie okolnosti

– počasie a geografické údaje.

3. VYŠETROVACÍ PROTOKOL

1. Súhrn výpovedí (s dodržaním ochrany identity osôb):

– železniční zamestnanci, vrátane dodávateľov;

– ostatní svedkovia.

2. Systém riadenia bezpečnosti:

– organizačný rámec a spôsob, akým sa dávajú a vykonávajú príkazy;

– požiadavky na personál a uplatňovanie týchto požiadaviek;

– obvyklé postupy interných kontrol a auditov a ich výsledky;

– rozhrania medzi rôznymi užívateľmi infraštruktúry.

3. Predpisy a pravidlá:

– príslušné právne predpisy a pravidlá spoločenstva a národné predpisy a pravidlá;

– ostatné predpisy ako sú prevádzkové predpisy, miestne predpisy, požiadavky na personál, predpisy týkajúce sa údržby a platné normy.

4. Funkcie vozidiel a technických zariadení:

– systém signalizácie a riadenie a zabezpečenie vlakov, vrátane automatického zariadenia na záznam údajov;

– infraštruktúra;

– komunikačné vybavenie;

– vozidlá vrátane registrácie z automatického zariadenia na záznam údajov.

5. Dokumentácia o systéme prevádzky:

– opatrenia prijaté personálom pri riadení dopravy a signalizácii;

– výmena verbálnych správ v súvislosti s udalosťou, vrátane dokumentácie zo záznamov;

– opatrenia prijaté na ochranu a zabezpečenie miesta udalosti.

6. Rozhranie stroj-človek-organizácia:

– pracovný čas zúčastneného personálu;

– zdravotné a osobné okolnosti, ktoré udalosť ovplyvnili, vrátane existencie fyzického alebo psychického stresu;

– dizajn zariadení, ktorý má vplyv na rozhranie človek-stroj.

7. Predchádzajúce udalosti podobného charakteru.

4. ANALÝZY A ZÁVERY

1. Záverečný popis reťazca udalostí:

– vypracovanie záverov o udalosti, založených na skutočnostiach uvedených v bode 3.

2. Diskusia:

– analýza skutočností uvedených v bode 3 s cieľom vyvodiť závery o príčinách udalosti a o práci záchranných služieb.

3. Závery:

– priame a bezprostredné príčiny udalosti, vrátane ovplyvňujúcich faktorov súvisiacich s konaním zúčastnených osôb alebo so stavom vozidiel alebo technických zariadení;

– príčiny súvisiace s odbornými znalosťami, postupmi a údržbou;

– hlavné príčiny súvisiace s podmienkami právneho rámca a systémom riadenia bezpečnosti.

4. Dodatočné poznámky:

- nedostatky a opomenutia zistené počas vyšetrovania, ktoré však nie sú dôležité na určenie príčiny.

5. VYKONANÉ OPATRENIA

- Zoznam opatrení vykonaných alebo prijatých na základe udalosti.

6. ODPORÚČANIA

↑

PRÍLOHA II

ČASŤ A

Zrušená smernica so zoznamom jej neskorších zmien a doplnení

(uvedená v článku 32)

smernica 2004/49/ES	(Ú. v. EÚ L 164, 30.4.2004, s. 44)
smernica 2008/57/ES	(Ú. v. EÚ L 191, 18.7.2008, s. 1)
smernica 2008/110/ES	(Ú. v. EÚ L 345, 23.12.2008, s. 62)
smernica Komisie 2009/149/ES	(Ú. v. EÚ L 313, 28.11.2009, s. 65)
korigendum k smernici 2004/49/ES	(Ú. v. EÚ L 220, 21.6.2004, s. 16)

ČASŤ B

Lehoty na transpozíciu do vnútroštátneho práva

(uvedené v článku 32)

Smernica	Lehota na transpozíciu
2004/49/ES	30. apríla 2006
2008/57/ES	19. júla 2010
2008/110/ES	24. decembra 2010
2009/149/ES	18. júna 2010

PRÍLOHA III

TABUĽKA ZHODY

Smernica 2004/49/ES	Táto smernica
článok 1	článok 1
článok 2	článok 2
článok 3	článok 3
článok 4	článok 4
článok 5	článok 5
článok 6	článok 6
článok 7	článok 7
článok 8	článok 8
článok 9	článok 9
článok 10	článok 10
článok 11	článok 12
článok 12	článok 11
článok 13	článok 13
článok 14a ods. 1 až 7	článok 14
článok 14a ods. 8	článok 15
článok 15	--
článok 16	článok 16
článok 17	článok 17
článok 18	článok 18
článok 19	článok 19
článok 20	článok 20
článok 21	článok 21
článok 22	článok 22
článok 23	článok 23

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