Tento dokument slúži čisto na potrebu dokumentácie a inštitúcie nenesú nijakú zodpovednosť za jeho obsah

►**B**

SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY 2007/59/ES

z 23. októbra 2007

o certifikácii rušňovodičov rušňov a vlakov v železničnom systéme v Spoločenstve

(Ú. v. EÚ L 315, 3.12.2007, s. 51)

Zmenené a doplnené:

		Úradný vestník		
		Č.	Strana	Dátum
►**M1**	Smernica Komisie 2014/82/EÚ z 24. júna 2014	L 184	11	25.6.2014
►**M2**	Smernica Komisie (EÚ) 2016/882 z 1. júna 2016	L 146	22	3.6.2016

▼B

SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY 2007/59/ES

z 23. októbra 2007

o certifikácii rušňovodičov rušňov a vlakov v železničnom systéme v Spoločenstve

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o založení Európskeho spoločenstva, a najmä na jej článok 71,

so zreteľom na návrh Komisie,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru ([1]),

so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov ([2]),

konajúc v súlade s postupom ustanoveným v článku 251 zmluvy, v zmysle spoločného textu schváleného Zmierovacím výborom 31. júla 2007 ([3]),

keďže:

(1) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2004/49/ES ([4]) z 29. apríla 2004 o bezpečnosti železníc Spoločenstva vyžaduje, aby si manažéri infraštruktúry a železničné podniky vytvorili systémy riadenia bezpečnosti, ktoré umožnia v železničnom systéme dosiahnuť aspoň spoločné bezpečnostné ciele a dodržiavať vnútroštátne bezpečnostné pravidlá a bezpečnostné požiadavky vymedzené v technických špecifikáciách interoperability (TSI) a ktorý zabezpečí uplatňovanie príslušných častí spoločných bezpečnostných metód. Tieto systémy riadenia bezpečnosti okrem iného zabezpečujú programy odbornej prípravy pre zamestnancov a systémy, ktoré zaručujú, že si zamestnanci udržia svoju spôsobilosť a budú vykonávať povinnosti zodpovedajúcim spôsobom.

(2) Smernica 2004/49/ES ustanovuje, že železničný podnik musí mať bezpečnostné osvedčenie, aby mal prístup k železničnej infraštruktúre.

([1]) Ú. v. EÚ C 221, 8.9.2005, s. 64.
([2]) Ú. v. EÚ C 71, 22.3.2005, s. 26.
([3]) Stanovisko Európskeho parlamentu z 28. septembra 2005 (Ú. v. EÚ C 227 E, 21.9.2006, s. 464), spoločná pozícia Rady zo 14. septembra 2006 (Ú. v. EÚ C 289 E, 28.11.2006, s. 42), pozícia Európskeho parlamentu z 18. januára 2007 (zatiaľ neuverejnená v úradnom vestníku), legislatívne uznesenie Európskeho parlamentu z 25. septembra 2007 a rozhodnutie Rady z 26. septembra 2007.
([4]) Ú. v. EÚ L 164, 30.4.2004, s. 44.

▼B

(3) Podľa smernice Rady 91/440/EHS z 29. júla 1991 o rozvoji železníc Spoločenstva ([1]) majú licencované železničné podniky od 15. marca 2003 právo prístupu na transeurópsku nákladnú železničnú sieť pre služby medzinárodnej železničnej nákladnej dopravy a najneskôr od roku 2007 budú mať právo prístupu na celú sieť pre služby vnútroštátnej a medzinárodnej železničnej nákladnej dopravy. Toto postupné rozšírenie prístupových práv bezpochyby povedie k zvýšeniu pohybu rušňovodičov cez štátne hranice, výsledkom čoho bude zvýšený dopyt po vodičoch, ktorí absolvovali odbornú prípravu a majú osvedčenie na obsluhu vlaku vo viac ako jednom členskom štáte.

(4) Štúdia, ktorú v roku 2002 uskutočnila Komisia, zdôraznila skutočnosť, že sa právne predpisy členských štátov o podmienkach certifikácie rušňovodičov podstatne líšia. Mali by sa prijať pravidlá Spoločenstva pre certifikáciu rušňovodičov, aby sa tieto rozdiely prekonali a zároveň sa udržala súčasná vysoká úroveň bezpečnosti železničného systému v Spoločenstve.

(5) Takéto pravidlá Spoločenstva by mali prispievať aj k plneniu cieľov politík Spoločenstva v oblasti slobody pohybu pracovníkov, slobody usadiť sa a slobody poskytovať služby v kontexte spoločnej dopravnej politiky a zároveň predchádzať narušeniu hospodárskej súťaže.

(6) Cieľom týchto spoločných ustanovení by malo byť predovšetkým uľahčiť pohyb rušňovodičov z jedného členského štátu do druhého, ale tiež uľahčiť im pohyb z jedného železničného podniku do iného a vo všeobecnosti zaručiť, aby boli preukazy a harmonizované doplnkové osvedčenia uznávané všetkými zainteresovanými subjektmi v železničnom sektore. Na tento účel je nevyhnutné, aby ustanovenia stanovili minimálne požiadavky, ktoré uchádzači musia spĺňať na získanie preukazu alebo harmonizovaného doplnkového osvedčenia.

(7) Táto smernica nadväzuje a je do značnej miery založená na historickej spoločnej dohode, uzavretej medzi Európskym spoločenstvom železníc (CER) a Európskou federáciou pracovníkov v doprave (EFT) o niektorých aspektoch pracovných podmienok mobilných pracovníkov, ktorí pôsobia v interoperabilnej cezhraničnej doprave ([2]).

(8) Aj keď členský štát vylúči z rozsahu pôsobnosti tejto smernice rušňovodičov, ktorí pôsobia výlučne na niektorých kategóriách železničných systémov, sietí a infraštruktúry, nijakým spôsobom by to nemalo obmedziť povinnosť tohto členského štátu uznávať platnosť preukazov na celom území Európskej únie alebo harmonizovaného doplnkového osvedčenia na príslušnej infraštruktúre.

([1]) Ú. v. ES L 237, 24.8.1991, s. 25. Smernica naposledy zmenená a doplnená smernicou 2006/103/ES (Ú. v. EÚ L 363, 20.12.2006, s. 344).

([2]) Ú. v. EÚ L 195, 27.7.2005, s. 18.

▼B

(9) Požiadavky by sa mali týkať prinajmenšom minimálneho veku pre vedenie vlaku, uchádzačovej telesnej a psychickej zdatnosti pre výkon povolania, odbornej praxe a znalosti určitých otázok, ktoré sa týkajú vedenia vlaku, znalosti infraštruktúr, na ktorých bude rušňovodič premávať, ako aj znalosť jazyka, ktorý sa na nich používa.

(10) S cieľom zvýšiť nákladovú efektívnosť by sa odborná príprava, ktorú by mali rušňovodiči absolvovať, aby získali harmonizované doplnkové osvedčenie, mala v možnej a vhodnej miere z bezpečnostného hľadiska zameriavať na konkrétne služby, ktoré rušňovodiči vykonávajú, ako napríklad posun, údržbu, osobnú alebo nákladnú dopravu. Pri hodnotení vykonávania tejto smernice by Európska železničná agentúra (ďalej len „agentúra“) mala zhodnotiť, či je potrebné zmeniť a doplniť požiadavky na odbornú prípravu uvedené v prílohe, aby lepšie zodpovedali novej vytvárajúcej sa štruktúre trhu.

(11) Železničné podniky a manažéri infraštruktúry, ktorí vydávajú harmonizované doplnkové osvedčenia, môžu poskytovať odbornú prípravu pre zlepšenie všeobecných odborných znalostí, jazykových znalostí, znalosti koľajových vozidiel a samotnej infraštruktúry. Pokiaľ však ide o skúšky, malo by sa zabrániť konfliktu záujmov bez vylúčenia možnosti, aby skúšajúci patril k železničnému podniku alebo manažérovi infraštruktúry, ktorí harmonizované doplnkové osvedčenie vydávajú.

(12) V súlade s článkom 13 ods. 4 smernice 2004/49/ES sú železničné podniky a manažéri infraštruktúry zodpovední za úroveň odbornej prípravy ich rušňovodičov. Na tento účel by železničné podniky a manažéri infraštruktúry mali brať do úvahy doterajšie školenia a schopnosti rušňovodičov, a to v súlade s článkom 13 ods. 3 uvedenej smernice. Je tiež dôležité zabezpečiť odbornú prípravu dostatočného počtu rušňovodičov. V tomto kontexte je však potrebné prijať opatrenia na zabezpečenie toho, aby investície vynaložené niektorým železničným podnikom alebo manažérom infraštruktúry na odbornú prípravu rušňovodiča neznamenali neoprávnený prínos pre iný železničný podnik alebo manažéra infraštruktúry v prípade, ak rušňovodič dobrovoľne zmení zamestnávateľa. Tieto opatrenia možno uviesť napríklad vo vnútroštátnych právnych predpisoch, v kolektívnej zmluve, v ustanoveniach pracovných zmlúv medzi rušňovodičmi a zamestnávateľmi, ako aj v dohodách, ktoré upravujú podmienky prechodu rušňovodiča z jednej spoločnosti do druhej, a to všetko pod podmienkou, že rušňovodiči sú zmluvnou stranou takýchto dohôd.

(13) Spôsobilosti zamestnancov a ich zdravotné a bezpečnostné podmienky sa vytvárajú v kontexte smerníc interoperability, najmä ako súčasť „riadenie dopravy a prevádzka“ TSI. Je potrebné zabezpečiť súlad týchto TSI a príloh k tejto smernici.

▼B

Komisia to dosiahne zmenami alebo prispôsobením príslušných TSI tejto smernici a jej prílohám uplatnením postupov stanovených v smernici Rady 96/48/ES z 23. júla 1996 o interoperabilite systému transeurópskych vysokorýchlostných železníc ([1]) a v smernici Európskeho parlamentu a Rady 2001/16/ES z 19. marca 2001 o interoperabilite transeurópskej konvenčnej železničnej sústavy ([2]).

(14) Na účel zvýšenia slobody pohybu pracovníkov a bezpečnosti na železniciach Spoločenstva je potrebné venovať osobitnú pozornosť ostatným členom posádky, ktorí z vykonávajú kľúčové úlohy súvisiace s bezpečnosťou rušňov a vlakov. Členské štáty by preto mali zabezpečiť, aby ostatní členovia posádky vykonávajúci kľúčové úlohy súvisiace s bezpečnosťou spĺňali minimálne požiadavky ustanovené v TSI o obsluhe vlaku a riadení dopravy. Berúc do úvahy národné plány vykonávania, ktoré členské štáty oznámia v súvislosti s vykonávaním týchto TSI, by agentúra mala vymedziť prípadné možnosti certifikácie ostatných členov posádky vykonávajúcich kľúčové úlohy súvisiace s bezpečnosťou a vyhodnotiť vplyv na tieto rôzne možnosti. Na základe tejto správy by mala Komisia v prípade potreby predložiť návrh týkajúci sa podmienok a postupov certifikácie ostatných členov posádky vykonávajúcich kľúčové úlohy súvisiace s bezpečnosťou rušňov a vlakov.

(15) Požiadavky, ktoré sa vzťahujú na preukazy a harmonizované doplnkové osvedčenia uvedené v tejto smernici, by sa mali týkať iba právnych podmienok, oprávňujúcich rušňovodiča viesť vlak. Kým bude rušňovodičovi umožnené viesť vlak na určitej infraštruktúre, mali by sa splniť všetky ostatné právne požiadavky, ktoré sú v súlade s právnymi predpismi Spoločenstva, uplatňujú sa nediskriminačným spôsobom a týkajú sa železničných podnikov, manažérov infraštruktúry, infraštruktúry a koľajových vozidiel.

(16) Touto smernicou by nemalo byť dotknuté vykonávanie smernice Európskeho parlamentu a Rady 95/46/ES z 24. októbra 1995 o ochrane fyzických osôb pri spracovaní osobných údajov a voľnom pohybe týchto údajov ([3]) a nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) 45/2001 z 18. decembra 2000 o ochrane jednotlivcov so zreteľom na spracovanie osobných údajov inštitúciami a orgánmi Spoločenstva a o voľnom pohybe takýchto údajov ([4]).

([1]) Ú. v. ES L 235, 17.9.1996, s. 6. Smernica naposledy zmenená a doplnená smernicou Komisie 2007/32/ES (Ú. v. EÚ L 141, 2.6.2007, s. 63).
([2]) Ú. v. ES L 110, 20.4.2001, s. 1. Smernica naposledy zmenená a doplnená smernicou Komisie 2007/32/ES.
([3]) Ú. v. ES L 281, 23.11.1995, s. 31. Smernica zmenená a doplnená nariadením (ES) č. 1882/2003 (Ú. v. EÚ L 284, 31.10.2003, s. 1).
([4]) Ú. v. ES L 8, 12.1.2001, s. 1.

▼B

(17) Na zabezpečenie potrebnej jednotnosti a transparentnosti by Spoločenstvo malo zaviesť jednotný vzor certifikácie, vzájomne uznávaný členskými štátmi, ktorý bude potvrdzovať, že rušňovodiči spĺňajú určité minimálne podmienky a majú potrebnú odbornú kvalifikáciu a jazykové znalosti, a ponechať vydávanie preukazu na príslušné orgány v členských štátoch a vydávanie harmonizovaných doplnkových osvedčení na železničné podniky a manažérov infraštruktúry.

(18) Agentúra by mala preskúmať aj využitie čipovej karty namiesto preukazu a harmonizovaných doplnkových osvedčení. Takáto čipová karta by mala tú výhodu, že by zlúčila tieto dve položky do jedného dokladu a zároveň by sa mohla využívať na iné účely buď v oblasti bezpečnosti, alebo na účely riadenia rušňovodičov.

(19) Bezpečnostné orgány by mali používať všetky informácie, ktoré sa nachádzajú v preukaze, harmonizovanom doplnkovom osvedčení a registroch preukazov a harmonizovaných doplnkových osvedčení, na zjednodušenie hodnotenia postupu certifikácie zamestnancov ustanoveného v článkoch 10 a 11 smernice 2004/49/ES a na urýchlenie vydávania bezpečnostných osvedčení ustanovených v týchto článkoch.

(20) Zamestnanie rušňovodičov s osvedčením v súlade s touto smernicou by nemalo zbaviť železničné podniky a manažérov infraštruktúry povinnosti vytvoriť systém monitorovania a vnútornej kontroly spôsobilosti a správania ich rušňovodičov podľa článku 9 a prílohy III k smernici 2004/49/ES a malo by byť súčasťou tohto systému. Harmonizované doplnkové osvedčenie by nemalo oslobodzovať železničné podniky ani manažérov infraštruktúry od ich zodpovednosti za bezpečnosť a predovšetkým odbornú prípravu ich zamestnancov.

(21) Niektoré spoločnosti poskytujú železničným podnikom a manažérom infraštruktúry služby rušňovodičov. V takýchto prípadoch za to, aby mal rušňovodič preukaz a osvedčenie v súlade s touto smernicou, by mal zodpovedať železničný podnik alebo manažér infraštruktúry, ktorý rušňovodiča najíma.

(22) Na to, aby mohla železničná doprava ďalej efektívne fungovať, by mali rušňovodiči, ktorí túto profesiu vykonávajú aj pred nadobudnutím účinnosti tejto smernice, udržať získané oprávnenia počas prechodného obdobia.

▼B

(23) Malo by sa zabrániť zbytočnej administratívnej a finančnej záťaži pri nahrádzaní oprávnení viesť vlak, ktoré boli rušňovodičom vydané pred tým, ako sa začali uplatňovať príslušné ustanovenia tejto smernice, za harmonizované doplnkové osvedčenia a preukazy, ktoré sú v súlade s touto smernicou. Preto by oprávnenia viesť vlak, ktoré boli rušňovodičovi predtým vydané, mali pokiaľ je to možné zostať v platnosti. Vydávajúce orgány by mali pri nahrádzaní týchto oprávnení prihliadnuť na kvalifikáciu a prax každého rušňovodiča alebo skupiny rušňovodičov. Vydávajúci orgán by mal na základe kvalifikácie a/alebo praxe rozhodnúť, či je potrebné, aby rušňovodič alebo skupina rušňovodičov absolvovali dodatočné skúšky a/alebo odbornú prípravu predtým, ako nahradí oprávnenia preukazmi a harmonizovanými doplnkovými osvedčeniami. Vydávajúci orgán preto môže rozhodnúť o tom, či kvalifikácia a/alebo prax postačujú na vydanie požadovaného preukazu a harmonizovaného doplnkového osvedčenia bez toho, aby bola potrebná ďalšia skúška a/alebo odborná príprava.

(24) Malo by sa zabrániť zbytočnej administratívnej a finančnej záťaži, aj keď rušňovodiči menia zamestnávateľov. Železničný podnik, ktorý rušňovodiča zamestnáva, by mal prihliadnuť na spôsobilosti, ktoré tento predtým získal, a mal by pokiaľ je to možné zanechať dodatočné skúšky a odbornú prípravu.

(25) Táto smernica by nemala udeľovať práva vzájomného uznávania oprávnení viesť vlak, ktoré rušňovodiči získali pred uplatnením tejto smernice, avšak bez toho, aby bol dotknutý všeobecný mechanizmus vzájomného uznávania vytvorený podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady 2005/36/ES zo 7. septembra 2005 o uznávaní odborných kvalifikácií ([1]), ktorý sa bude do konca prechodného obdobia naďalej uplatňovať.

(26) Opatrenia potrebné 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 ([2]).

(27) Komisia by mala byť predovšetkým splnomocnená na stanovenie podmienok a kritérií potrebných na vykonávanie tejto smernice. Keďže uvedené opatrenia majú všeobecnú pôsobnosť a ich cieľom je zmeniť a doplniť nepodstatné prvky tejto smernice doplnením nových nepodstatných prvkov, mali by byť prijaté v súlade s regulačným postupom s kontrolou ustanoveným v článku 5a rozhodnutia 1999/468/ES.

([1]) Ú. v. EÚ L 255, 30.9.2005, s. 22. Smernica naposledy zmenená a doplnená smernicou Rady 2006/100/ES (Ú. v. EÚ L 363, 20.12.2006, s. 141).

([2]) Ú. v. ES L 184, 17.7.1999, s. 23. Rozhodnutie zmenené a doplnené rozhodnutím 2006/512/ES (Ú. v. EÚ L 200, 22.7.2006, s. 11).

▼B

(28) Ak sa z dôvodu naliehavosti nemôžu dodržať obvyklé lehoty pre regulačný postup s kontrolou, Komisia by mala mať možnosť uplatniť postup pre naliehavé prípady ustanovený v článku 5a ods. 6 rozhodnutia 1999/468/ES na prijatie kritérií Spoločenstva pre výber skúšajúcich a skúšok, ako je stanovené v tejto smernici, a na prispôsobenie príloh k tejto smernici vedeckému a technickému v zmysle jej ustanovení.

(29) V súlade s bodom 34 Medziinštitucionálnej dohody o lepšej tvorbe práva ([1]) sa členské štáty vyzývajú, aby pre seba a v záujme Spoločenstva vypracovali a zverejnili vlastné tabuľky, ktoré budú čo najlepšie vyjadrovať vzájomný vzťah medzi touto smernicou a opatreniami na jej transpozíciu.

(30) Členské štáty by mali ustanoviť kontrolu dodržiavania tejto smernice a vhodné opatrenia v prípade, že rušňovodič poruší akékoľvek ustanovenie tejto smernice.

(31) Členské štáty by mali ustanoviť vhodné sankcie za porušenie vnútroštátnych ustanovení na vykonávanie tejto smernice.

(32) Keďže cieľ tejto smernice, a to ustanovenie spoločného regulačného rámca certifikácie rušňovodičov rušňov a vlakov v osobnej a nákladnej doprave nie je možné uspokojivo dosiahnuť na úrovni členských štátov, ale z dôvodov jeho rozsahu a dôsledkov ho možno lepšie dosiahnuť na úrovni Spoločenstva, môže Spoločenstvo prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity podľa článku 5 zmluvy. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku táto smernica neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie tohto cieľa.

(33) Z dôvodu nákladovej efektívnosti by sa mohlo ukázať ako vhodné oslobodiť na určité obdobie rušňovodičov vlakov výlučne na území jedného členského štátu od uplatňovania tých ustanovení tejto smernice, ktoré sa týkajú povinnosti mať preukazy a harmonizované doplnkové osvedčenia v súlade s touto smernicou. Podmienky, upravujúce takéto výnimky, by mali byť jasne vymedzené.

(34) Členský štát, ktorý nemá železničný systém a v blízkej budúcnosti ho zrejme nebude mať, by mal neprimeranú a zbytočnú povinnosť transponovať a vykonať túto smernicu. Také členské štáty by mali byť preto oslobodené od povinnosti transponovať a vykonávať túto smernicu, pokiaľ nebudú mať železničný systém,

([1]) Ú. v. EÚ C 321, 31.12.2003, s. 1.

▼B

PRIJALI TÚTO SMERNICU:

KAPITOLA I

CIEĽ, ROZSAH PÔSOBNOSTI A VYMEDZENIE POJMOV

Článok 1

Cieľ

Táto smernica ustanovuje podmienky a postupy certifikácie rušňovodičov obsluhujúcich rušne a vlaky v železničnom systéme v Spoločenstve. Bližšie určuje úlohy, za ktoré sú zodpovedné príslušné orgány členských štátov, rušňovodiči a iné zainteresované strany v odvetví, najmä železničné podniky, manažéri infraštruktúry a strediská odbornej prípravy.

Článok 2

Rozsah pôsobnosti

1. Táto smernica sa vzťahuje na rušňovodičov, ktorí obsluhujú rušne a vlaky v železničnom systéme v Spoločenstve pre železničný podnik, u ktorého sa vyžaduje bezpečnostné osvedčenie, alebo pre manažéra infraštruktúry, u ktorého sa vyžaduje bezpečnostné povolenie.

2. Členské štáty nesmú na základe vnútroštátnych ustanovení, ktoré sa týkajú ostatných členov vlakových posádok v nákladných vlakoch, brániť nákladným vlakom prekračovať hranice ani poskytovať vnútroštátnu dopravu na svojom území.

3. Bez toho, aby bol dotknutý článok 7, členské štáty môžu z opatrení, ktoré prijmú na vykonanie tejto smernice, vyňať rušňovodičov, ktorí pôsobia výlučne v/na:

a) systémoch metra, električiek alebo iných ľahkých železníc;

b) sieťach, ktoré sú funkčne oddelené od zvyšku železničného systému a ktoré zabezpečujú iba miestnu, mestskú alebo prímestskú osobnú a nákladnú dopravu;

c) súkromnej železničnej infraštruktúre, ktorú používajú jej majitelia výlučne pre vlastnú nákladnú dopravu;

d) častiach dráhy, ktorá je pre obvyklú dopravu dočasne uzavretá z dôvodu údržby, obnovy alebo modernizácie železničného systému.

▼B

Článok 3

Vymedzenie pojmov

Na účely tejto smernice:

a) „príslušný orgán“ je bezpečnostný orgán uvedený v článku 16 smernice 2004/49/ES;

b) „rušňovodič“ je osoba schopná a oprávnená viesť vlaky vrátane rušňov, posunovacích rušňov, pracovných vlakov, vozidiel železničnej údržby alebo vlakov na osobnú alebo nákladnú dopravu po železnici samostatným, zodpovedným a bezpečným spôsobom;

c) „ostatní členovia posádky vykonávajúci kľúčové úlohy súvisiace s bezpečnosťou“ sú zamestnanci, ktorí sú prítomní vo vlaku a nie sú rušňovodičmi, no zabezpečujú bezpečnosť vlaku, cestujúcich a prepravovaného tovaru;

d) „železničný systém“ je sieť, ktorá sa skladá zo železničných infraštruktúr a zahŕňa dráhy a pevné zariadenia železničného systému, ako aj koľajové vozidlá všetkých kategórií a pôvodu, ktoré premávajú na danej infraštruktúre tak, ako je vymedzený v smerniciach 96/48/ES a 2001/16/ES;

e) „manažér infraštruktúry“ je každý orgán alebo podnik, ktorý podľa článku 3 smernice 91/440/EHS zodpovedá najmä za zriaďovanie a údržbu železničnej infraštruktúry alebo jej časti, čo môže zahŕňať prevádzkovanie systémov riadenia infraštruktúry a bezpečnostných systémov. Funkciami manažéra infraštruktúry v rámci siete alebo jej časti môžu byť poverené rôzne subjekty alebo podniky;

f) „železničný podnik“ je železničný podnik tak, ako ho vymedzuje smernica Európskeho parlamentu a Rady 2001/14/ES z 26. februára 2001 o prideľovaní kapacity železničnej infraštruktúry, vyberaní poplatkov za používanie železničnej infraštruktúry ([1]), a každý iný verejnoprávny alebo súkromný podnik, ktorého predmetom činnosti je nákladná a/alebo osobná doprava po železnici, pričom tento podnik musí zabezpečovať trakciu; pojem zahŕňa aj podniky, ktoré poskytujú výlučne trakciu;

g) „technické špecifikácie interoperability“ alebo „TSI“ sú špecifikácie, ktoré sa vzťahujú na všetky subsystémy alebo ich časti, aby boli splnené nevyhnutné požiadavky a aby sa zabezpečila interoperabilita systému transeurópskeho vysokorýchlostného a konvenčného železničného systému tak, ako ich vymedzujú smernice 96/48/ES a 2001/16/ES;

([1]) Ú. v. ES L 75, 15.3.2001, s. 29. Smernica naposledy zmenená a doplnená smernicou 2004/49/ES.

▼B

h) „agentúra“ je Európska železničná agentúra zriadená nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 881/2004 ([1]) z 29. apríla 2004;

i) „bezpečnostné osvedčenie“ je osvedčenie, ktoré železničnému podniku v súlade s článkom 10 smernice 2004/49/ES o bezpečnosti železníc vydá príslušný orgán;

j) „osvedčenie“ je harmonizované doplnkové osvedčenie, v ktorom sa uvádza infraštruktúra, na ktorej je jeho držiteľ oprávnený viesť vlak, a koľajové vozidlá, ktoré je jeho držiteľ oprávnený viesť;

k) „bezpečnostné povolenie“ je povolenie, ktoré manažérovi infraštruktúry v súlade s článkom 11 smernice 2004/49/ES vydá príslušný orgán;

l) „stredisko odbornej prípravy“ je subjekt, ktorý príslušný orgán akreditoval alebo uznal pre vedenie kurzov odbornej prípravy.

KAPITOLA II

CERTIFIKÁCIA RUŠŇOVODIČOV

Článok 4

Vzor certifikácie v Spoločenstve

1. Každý rušňovodič musí mať potrebnú spôsobilosť a kvalifikáciu na vedenie vlakov a musí byť držiteľom týchto dokladov:

a) preukazu, ktorý preukazuje, že rušňovodič spĺňa minimálne podmienky, pokiaľ ide o zdravotné požiadavky, základné vzdelanie a všeobecné odborné schopnosti. V preukaze je uvedený rušňovodič a orgán, ktorý ho vydáva, ako aj obdobie jeho platnosti. Kým sa neprijme vzor certifikácie v Spoločenstve, ako to ustanovuje odsek 4, musí preukaz spĺňať požiadavky uvedené v prílohe I;

b) jedného alebo viacerých osvedčení, v ktorých sú uvedené infraštruktúry, na ktorých je držiteľ oprávnený viesť vlaky, a koľajové vozidlá, ktoré je oprávnený viesť. Všetky osvedčenia musia spĺňať požiadavky uvedené v prílohe I.

2. Požiadavka o potrebe osvedčenia pre osobitnú časť infraštruktúry sa však nevzťahuje na výnimočné prípady uvedené nižšie, ak vedľa rušňovodiča počas vedenia vlaku sedí iný rušňovodič, ktorý má platné potrebné osvedčenie pre danú infraštruktúru:

a) ak si narušenie železničnej služby vyžiada odklon vlakov alebo údržbu koľají podľa určenia manažéra infraštruktúry;

([1]) Ú. v. EÚ L 164, 30.4.2004, s. 1.

▼B

b) pre výnimočné jednorazové spoje, pri ktorých sa využívajú historické vlaky;

c) pre výnimočné jednorazové nákladné spoje, ak s tým súhlasí manažér infraštruktúry;

d) pre dopravu alebo demonštračnú jazdu nového vlaku alebo rušňa;

e) na účely odbornej prípravy a skúšok rušňovodičov.

O využití tejto možnosti rozhodne železničný podnik a príslušný manažér infraštruktúry ani príslušný úrad jej využitie nemôže uložiť.

Manažér infraštruktúry musí byť dopredu informovaný o každom prípade, keď sa využíva ďalší rušňovodič (pilot) ako je stanovené vyššie.

3. Osvedčenie oprávňuje na vedenie v jednej alebo viacerých nasledujúcich kategóriách:

a) kategória A: posunovacie rušne, pracovné vlaky, vozidlá železničnej údržby alebo všetky ostatné rušne, keď sa používajú na posun;

b) kategória B: osobná a/alebo nákladná doprava.

Osvedčenie môže obsahovať povolenie pre všetky kategórie a vzťahovať sa na všetky kódy uvedené v odseku 4.

4. Do 4. decembra 2008 Komisia na základe návrhu, ktorý pripravila agentúra, prijme vzor Spoločenstva pre preukaz, osvedčenie a overenú kópiu osvedčenia a určí tiež ich vonkajšiu podobu. Komisia, pričom zohľadní opatrenia zamerané proti podvodom. Tieto opatrenia, zamerané na zmenu nepodstatných prvkov tejto smernice jej doplnením, sa prijmú v súlade s regulačným postupom s kontrolou uvedeným v článku 32 ods. 3.

Do 4. decembra 2008 Komisia v súlade s regulačným postupom s kontrolou uvedeným v článku 32 ods. 3 a na základe odporúčania agentúry prijme opatrenia, ktoré sa týkajú kódov Spoločenstva pre rôzne typy v kategóriách A a B uvedených v odseku 3 tohto článku a sú zamerané na zmenu nepodstatných prvkov tejto smernice jej doplnením.

Článok 5

Opatrenia zamerané proti podvodom

Príslušné úrady a vydávajúce orgány prijmú všetky potrebné kroky, aby sa vyhlo nebezpečenstvu falšovania preukazov a osvedčení a nedovolenému zasahovaniu do registrov upravených v článku 22.

▼B

Článok 6

Vlastníctvo, jazyk a vydávajúce orgány

1. Preukaz patrí držiteľovi a vydáva ho príslušný orgán vymedzený v článku 3 písm. a). Ak príslušný orgán alebo jeho splnomocnený zástupca vydá preukaz v národnom jazyku, ktorý nie je jazykom Spoločenstva, vypracuje sa dvojjazyčná verzia preukazu, ktorá používa jeden z jazykov Spoločenstva.

2. Osvedčenie vydá železničný podnik alebo manažér infraštruktúry, ktorý vodiča zamestnáva alebo najíma. Osvedčenie patrí podniku alebo manažérovi, ktorý ho vydal. V súlade s článkom 13 ods. 3 smernice 2004/49/ES však majú rušňovodiči právo na overenú kópiu. Ak železničný podnik alebo jeho manažér infraštruktúry vydá osvedčenie v národnom jazyku, ktorý nie je jazykom Spoločenstva, vypracuje sa dvojjazyčná verzia osvedčenia, ktorá obsahuje jeden z jazykov Spoločenstva.

Článok 7

Územná platnosť

1. Preukaz platí na celom území Spoločenstva.

2. Osvedčenie platí iba na tých infraštruktúrach a koľajových vozidlách, ktoré sú na nich uvedené.

Článok 8

Uznávanie certifikačných dokumentov rušňovodičov tretích krajín

Členský štát môže v súlade s dvojstrannou dohodou s treťou krajinou uznať certifikačné dokumenty rušňovodičov tejto tretej krajiny, ktorí obsluhujú vlaky výlučne na cezhraničných úsekoch železničnej siete členského štátu.

KAPITOLA III

PODMIENKY ZÍSKANIA PREUKAZU A OSVEDČENIA

Článok 9

Minimálne požiadavky

1. Na získanie preukazu musia uchádzači spĺňať minimálne požiadavky uvedené v článkoch 10 a 11. Na získanie osvedčenia a na to, aby osvedčenie zostalo platné, musia mať uchádzači preukaz a spĺňať minimálne požiadavky uvedené v článkoch 12 a 13.

2. Členský štát môže prijať prísnejšie požiadavky pre vydanie preukazu na svojom území. Preukazy, ktoré vydali iné členské štáty, sa uznávajú v súlade s článkom 7.

▼B

Oddiel I

Preukaz

Článok 10

Minimálny vek

Členské štáty určia minimálny vek uchádzačov o preukaz, ktorý bude najmenej 20 rokov. Členské štáty však môžu vydať preukazy uchádzačom od 18 rokov veku; platnosť takéhoto preukazu potom bude obmedzená na územie vydávajúceho členského štátu.

Článok 11

Základné požiadavky

1. Uchádzači musia mať úspešne ukončenú deväťročnú školskú dochádzku (základná a stredná škola) a úspešne ukončiť základnú odbornú prípravu, ktorá zodpovedá stupňu 3 uvedenému v rozhodnutí Rady 85/368/EHS zo 16. júla 1985 o porovnateľnosti kvalifikácií v odbornom vzdelávaní medzi členskými štátmi Európskeho spoločenstva ([1]).

2. Uchádzači preukážu svoju telesnú zdatnosť tým, že prejdú lekárskym vyšetrením, ktoré podľa rozhodnutia členského štátu vykoná alebo na ktoré dohliada lekár akreditovaný alebo uznaný v súlade s článkom 20. Dané vyšetrenie pokrýva prinajmenšom kritériá uvedené v oddieloch 1.1, 1.2, 1.3 a 2.1 prílohy II.

3. Uchádzači preukážu svoju psychickú spôsobilosť pre výkon povolania tým, že prejdú lekárskym vyšetrením, ktoré podľa rozhodnutia členského štátu vykoná alebo na ktoré dohliada psychológ alebo lekár akreditovaný alebo uznaný v súlade s článkom 20, o ktorom rozhodne členský štát. Dané vyšetrenie musí pokrývať prinajmenšom kritériá uvedené v prílohe II oddiele 2.2.

4. Uchádzači preukážu svoju všeobecnú odbornú spôsobilosť tým, že urobia skúšku, ktorá pozostáva aspoň zo všeobecných predmetov uvedených v prílohe IV.

Oddiel II

Osvedčenie

Článok 12

Jazykové znalosti

Pre infraštruktúru, pre ktorú sa žiada osvedčenie, sa musí splniť kritérium jazykových znalostí uvedené v prílohe VI.

Článok 13

Odborná kvalifikácia

1. Uchádzači urobia skúšku, ktorá preverí ich odborné znalosti a schopnosti, pokiaľ ide o koľajové vozidlá, pre ktoré sa žiada osvedčenie. Táto skúška pozostáva aspoň zo všeobecných predmetov uvedených v prílohe V.

([1]) Ú. v. ES L 199, 31.7.1985, s. 56.

▼B

2. Uchádzači urobia skúšku, ktorá preverí ich odborné znalosti a schopnosti, pokiaľ ide o infraštruktúry, pre ktoré sa žiada osvedčenie. Táto skúška pozostáva aspoň zo všeobecných predmetov uvedených v prílohe VI. Skúška bude podľa potreby zahŕňať aj jazykové znalosti v súlade s prílohou VI oddielom 8.

3. Železničný podnik alebo manažér infraštruktúry poskytne uchádzačom školenie v súvislosti so svojím systémom riadenia bezpečnosti, ktorý ustanovuje smernica 2004/49/ES.

KAPITOLA IV

POSTUP PRE ZÍSKANIE PREUKAZU A OSVEDČENIA

Článok 14

Získanie preukazu

1. Príslušný orgán uverejní postup pre získanie preukazu.

2. Všetky žiadosti o preukaz podáva na príslušný orgán uchádzač alebo iný subjekt v jeho mene.

3. Žiadosti podané na príslušný orgán sa môžu týkať vydania nového preukazu, aktualizácie náležitostí preukazu, obnovenia preukazu alebo vystavenia duplikátu.

4. Príslušný orgán vydá preukaz čo najskôr, a najneskôr jeden mesiac po doručení všetkých potrebných dokumentov.

5. Preukaz je platný 10 rokov, pokiaľ článok 16 ods. 1 neustanovuje inak.

6. Preukaz sa vydáva v jednom origináli. Zakazujú sa všetky duplikáty preukazu okrem tých, ktoré na základe žiadosti o duplikát vystaví príslušný orgán.

Článok 15

Získanie osvedčenia

Každý železničný podnik a manažér infraštruktúry vytvorí ako súčasť svojho systému riadenia bezpečnosti vlastné postupy pre vydávanie alebo aktualizáciu osvedčenia v súlade s touto smernicou, ktorý sa bude dodržiavať, ako aj postup pri odvolaní, ktorý umožní rušňovodičom požiadať o preskúmanie rozhodnutia o vydaní, aktualizácii, pozastavení platnosti alebo odňatí osvedčenia.

V prípade nezhody sa strany môžu obrátiť na príslušný orgán alebo akýkoľvek nezávislý odvolací orgán.

▼B

Železničné podniky a manažéri infraštruktúry osvedčenie bezodkladne aktualizujú vždy, keď jeho držiteľ získa ďalšie povolenia týkajúce sa koľajových vozidiel alebo infraštruktúry.

Článok 16

Pravidelné prehliadky

1. Aby preukaz zostal platným, musí jeho držiteľ pravidelne absolvovať vyšetrenia a/alebo kontroly, súvisiace s požiadavkami uvedenými v článku 11 ods. 2 a 3. Pokiaľ ide o zdravotné požiadavky, musí sa v súlade s ustanoveniami oddielu 3.1 prílohy II dodržiavať minimálna frekvencia. Tieto lekárske vyšetrenia vykoná alebo na ne dohliadne lekár akreditovaný alebo uznaný v súlade s článkom 20. Na všeobecné odborné znalosti sa vzťahujú ustanovenia článku 23 ods. 8.

Pri obnovení preukazu príslušný orgán v registri, ktorý ustanovuje článok 22 ods. 1 písm. a), overí, či rušňovodič spĺňa požiadavky uvedené v prvom pododseku.

2. Aby osvedčenie zostalo platným, musí jeho držiteľ pravidelne absolvovať vyšetrenia a/alebo kontroly súvisiace s požiadavkami uvedenými v článkoch 12 a 13. Frekvenciu týchto vyšetrení/kontrol určí železničný podnik alebo manažér infraštruktúry, ktorý rušňovodiča zamestnáva alebo najíma, v súlade so svojím systémom riadenia bezpečnosti a dodržiavajúc minimálne frekvencie uvedené v prílohe VII.

Pri všetkých týchto prehliadkach vydávajúci orgán potvrdí vyhlásením v osvedčení a v registri, ktorý ustanovuje článok 22 ods. 2 písm. a), že rušňovodič spĺňa požiadavky uvedené v prvom pododseku.

3. V prípade vynechania pravidelnej prehliadky alebo negatívneho výsledku sa uplatňuje postup v článku 18.

Článok 17

Ukončenie zamestnania

Keď rušňovodič ukončí pracovný pomer so železničným podnikom alebo manažérom infraštruktúry, títo o tom bezodkladne informujú príslušný úrad.

Jeho preukaz zostáva platný, ak zostávajú splnené podmienky v článku 16 ods. 1

Osvedčenie stráca platnosť, keď jeho držiteľ už nie je zamestnaný ako rušňovodič. Držiteľ však dostane overenú kópiu osvedčenia a všetky dokumenty ako dôkaz svojej odbornej prípravy, kvalifikácie, skúseností a odborných spôsobilostí. Železničný podnik alebo manažér infraštruktúry na tieto spôsobilosti pri vydávaní osvedčenia rušňovodičovi prihliadne.

▼B

Článok 18

Monitorovanie rušňovodičov železničnými podnikmi a manažérmi infraštruktúry

1. Železničné podniky a manažéri infraštruktúry musia zabezpečiť a preveriť platnosť preukazov a osvedčení rušňovodičov, ktorých zamestnávajú alebo najímajú.

Musia vytvoriť systém na monitorovanie svojich rušňovodičov. Ak výsledky takéhoto monitorovania spochybnia spôsobilosť rušňovodiča na výkon povolania a trvanie platnosti preukazu alebo osvedčenia, musia železničné podniky a manažéri infraštruktúry okamžite podniknúť nevyhnutné kroky.

2. Ak sa rušňovodič nazdáva, že jeho zdravotný stav spochybňuje jeho spôsobilosť pre výkon povolania, bezodkladne o tom upovedomí železničný podnik alebo manažéra infraštruktúry podľa toho, čo je vhodnejšie.

Hneď ako železničný podnik alebo manažér zistí alebo sa od lekára dozvie, že sa zdravotný stav rušňovodiča zhoršil natoľko, že je spochybnená jeho spôsobilosť pre výkon povolania, bezodkladne prijme potrebné kroky vrátane vyšetrenia uvedeného v prílohe II oddiele 3.1, a v prípade potreby vrátane odňatia osvedčenia a aktualizácie registra uvedeného v článku 22 ods. 2. Ďalej zabezpečí, aby rušňovodiči počas služby neboli pod vplyvom žiadnej látky, ktorá by mohla ovplyvniť ich koncentráciu, pozornosť alebo správanie. O prípadoch práceneschopnosti dlhšej ako tri mesiace sa bezodkladne upovedomí príslušný úrad.

KAPITOLA V

ÚLOHY A ROZHODNUTIA PRÍSLUŠNÉHO ORGÁNU

Článok 19

Úlohy príslušného orgánu

1. Príslušný orgán transparentným a nediskriminačným spôsobom plní tieto úlohy:

a) vydávanie a aktualizovanie preukazov a vystavovanie duplikátov podľa článkov 6 a 14;

b) zabezpečenie pravidelných vyšetrení a/alebo kontrol podľa článku 16 ods. 1;

c) pozastavenie platnosti a odňatie preukazov a informovanie vydávajúceho orgánu o žiadostiach o pozastavenie platnosti osvedčení podľa článku 29;

d) ak má poverenie členského štátu, uznávanie osôb alebo subjektov podľa článkov 23 a 25;

▼B

e) zabezpečenie vydávania a aktualizácie registra akreditovaných alebo uznaných osôb a subjektov podľa článku 20;

f) vedenie a aktualizácia registra preukazov podľa článku 16 ods. 1 a článku 22 ods. 1;

g) monitorovanie postupu certifikácie rušňovodičov podľa článku 26;

h) vykonávanie kontrol podľa článku 29;

i) stanovenie vnútroštátnych kritérií pre skúšajúcich podľa článku 25 ods. 5.

Pri príprave preukazov príslušný orgán musí rýchlo reagovať na žiadosti o informácie a bezodkladne predložiť žiadosti o ďalšie informácie.

2. Príslušný orgán nesmie poveriť tretie osoby vykonávaním úloh uvedených v odseku 1 písm. c), g) a i).

3. Akékoľvek poverenie vykonávaním úloh musí byť transparentné a nediskriminačné a nesmie spôsobiť konflikt záujmov.

4. Ak príslušný orgán poverí železničný podnik vykonávaním úloh uvedených pod odsekom 1 písm. a) alebo b) alebo ho naň najme, musí byť splnená aspoň jedna z týchto podmienok:

a) železničný podnik vydá preukazy iba svojim vlastným rušňovodičom;

b) železničný podnik nebude mať na príslušnom území výhradné právo na vykonávanie úloh, ktorými je poverený alebo na ktoré ho najali.

5. Ak príslušný orgán poverí vykonávaním úloh oprávneného zástupcu alebo naň najme dodávateľa, tento oprávnený zástupca alebo dodávateľ musí pri vykonávaní týchto úloh spĺňať povinnosti, ktoré táto smernica stanovuje príslušnému orgánu.

6. Ak príslušný orgán niekoho poverí vykonávaním úloh alebo ho naň najme, vytvorí systém na kontrolu vykonávania týchto úloh a zabezpečenie toho, aby boli splnené všetky podmienky ustanovené v odsekoch 2, 4 a 5.

Článok 20

Akreditácia a uznanie

1. Osoby alebo subjekty akreditované podľa tejto smernice akredituje akreditačný orgán, ktorý určí dotknutý členský štát. Akreditačný proces musí byť založený na kritériách nezávislosti, spôsobilosti a nestrannosti, ako sú príslušné európske normy radu EN 45 000, a na vyhodnotení dokumentov predložených uchádzačmi, ktoré poskytujú zodpovedajúci dôkaz o ich schopnostiach v danej oblasti.

▼B

2. Ako alternatívu k akreditácii ustanovenej v odseku 1, si členský štát môže vyhradiť, aby osoby alebo subjekty uznané podľa tejto smernice boli uznané príslušným úradom alebo orgánom určeným dotknutým členským štátom. Uznanie vychádza z kritérií nezávislosti, spôsobilosti a nestrannosti a v prípadoch, v ktorých ide o mimoriadne vzácnu spôsobilosť, sa však povoľuje výnimka z tohto pravidla po kladnom stanovisku Komisie v súlade s regulačným postupom s kontrolou uvedeným v článku 32 ods. 2.

Kritérium nezávislosti sa nevzťahuje na prípad odbornej prípravy, ktorý sa uvádza v článku 23 ods. 5 a 6.

3. Príslušný orgán zabezpečí zverejnenie a aktualizáciu registra osôb a subjektov akreditovaných alebo uznaných podľa tejto smernice.

Článok 21

Rozhodnutia príslušného orgánu

1. Príslušný orgán odôvodňuje svoje rozhodnutia.

2. Príslušný orgán zabezpečí, aby sa vytvoril postup pre správne odvolanie, ktorý umožní zamestnávateľom a rušňovodičom požiadať o preskúmanie rozhodnutia o všetkých žiadostiach podľa tejto smernice.

3. Členské štáty prijmú potrebné kroky na zabezpečenie súdneho preskúmania rozhodnutí, ktoré prijal príslušný orgán.

Článok 22

Registre a výmena informácií

1. Príslušné orgány musia:

a) viesť register všetkých vydaných, aktualizovaných a obnovených preukazov, zmenených a doplnených, preukazov s uplynutou platnosťou, pozastavených a odňatých preukazov alebo preukazov, ktoré boli nahlásené ako stratené, ukradnuté alebo zničené. Tento register obsahuje údaje uvedené v oddiele 4 prílohy I ku každému preukazu, ktoré sú prístupné pomocou národného čísla prideleného každému rušňovodičovi. Register sa pravidelne aktualizuje;

b) na základe odôvodnenej žiadosti poskytnúť informácie o stave týchto preukazov príslušným orgánom iných členských štátov, agentúre alebo zamestnávateľovi rušňovodičov.

2. Všetky železničné podniky a manažéri infraštruktúry musia:

a) viesť register všetkých vydaných, aktualizovaných, obnovených osvedčení, zmenených a doplnených, osvedčení s uplynutou platnosťou, pozastavených a odňatých osvedčení alebo osvedčení, ktoré boli nahlásené ako stratené, ukradnuté alebo zničené, alebo zabezpečiť vedenie takéhoto registra. Tento register obsahuje údaje uvedené v oddiele 4 prílohy I ku každému osvedčeniu, ako aj údaje o pravidelných prehliadkach ustanovených v článku 16. Register sa pravidelne aktualizuje;

▼B

b) spolupracovať s príslušným orgánom členského štátu, v ktorom sídlia, na výmene informácií s príslušným orgánom a umožniť mu prístup k požadovaným údajom;

c) na žiadosť príslušných orgánov iných členských štátov poskytnúť im informácie o obsahu takýchto osvedčení, ak je to potrebné pre ich nadnárodnú činnosť.

3. Rušňovodiči majú prístup k údajom, ktoré sa ich týkajú a ktoré sa uchovávajú v registroch príslušných orgánov a železničných podnikov. Kópiu týchto údajov dostanú na požiadanie.

4. Príslušné orgány spolupracujú s agentúrou, aby sa zabezpečila interoperabilita registrov ustanovených v odseku 1 a 2.

Na tento účel Komisia prijme do 4. decembra 2008 na základe návrhu, ktorý vypracuje agentúra, základné parametre registrov, ktoré je potrebné vytvoriť, ako napr. aké údaje sa majú ukladať, ich formát a protokol o výmene informácií, prístupové práva, lehotu uchovávania údajov a postupy pri vyhlásení konkurzu. Tieto opatrenia, zamerané na zmenu nepodstatných prvkov tejto smernice jej doplnením, sa prijmú v súlade s regulačným postupom s kontrolou uvedeným v článku 32 ods. 3

5. Príslušné orgány, manažéri infraštruktúry a železničné podniky zabezpečia, aby registre ustanovené v odseku 1 a 2 a spôsoby vedenia týchto registrov boli v súlade so smernicou 95/46/ES.

6. Agentúra zabezpečí, aby systém vytvorený podľa odseku 2 písm. a) a b) bol v súlade s nariadením (ES) č. 45/2001.

KAPITOLA VI

ODBORNÁ PRÍPRAVA A SKÚŠKY RUŠŇOVODIČOV

Článok 23

Odborná príprava

1. Odborná príprava rušňovodičov bude zahŕňať časť, ktorá sa týka preukazu a odráža všeobecné odborné znalosti, ako sú uvedené v prílohe IV, a časť, ktorá sa týka osvedčenia a odráža osobitné odborné znalosti, ako sú uvedené v prílohách V a VI.

▼B

2. Metodika odbornej prípravy musí spĺňať kritériá ustanovené v prílohe III.

3. Podrobné ciele odbornej prípravy pre preukaz sú definované v prílohe IV a pre osvedčenie v prílohách V a VI. Tieto podrobné ciele odbornej prípravy môžu byť doplnené:

a) príslušnými TSI prijatými v súlade so smernicou 96/48/ES alebo smernicou 2001/16/ES. V tomto prípade Komisia zabezpečí jednotnosť TSI a príloh IV, V a VI alebo

b) kritériami navrhnutými podľa článku 17 nariadenia (ES) č. 881/2004. Tieto kritériá, zamerané na zmenu nepodstatných prvkov tejto smernice jej doplnením, sa prijmú sa v súlade s regulačným postupom s kontrolou uvedeným v článku 32 ods. 3.

4. Podľa článku 13 smernice 2004/49/ES prijmú členské štáty opatrenia, aby uchádzači mali spravodlivý a nediskriminačný prístup k odbornej príprave, ktorá je potrebná na splnenie podmienok pre získanie preukazu a osvedčenia.

5. Úlohy odbornej prípravy, ktoré sa týkajú všeobecných odborných znalostí podľa článku 11 ods. 4, jazykových znalostí podľa článku 12 a odborných znalostí o koľajových vozidlách podľa článku 13 ods. 1 vykonávajú osoby alebo subjekty akreditované alebo uznané v súlade s článkom 20.

6. Úlohy odbornej prípravy, ktoré sa týkajú znalosti infraštruktúry podľa článku 13 ods. 2 vrátane znalosti trás a prevádzkových pravidiel a postupov, vykonávajú osoby alebo subjekty akreditované alebo uznané členským štátom, v ktorom sa daná infraštruktúra nachádza.

7. Pokiaľ ide o preukazy, všeobecný systém uznávania odbornej kvalifikácie vytvorený smernicou 2005/36/ES sa bude naďalej vzťahovať na uznávanie odbornej kvalifikácie rušňovodičov, ktorí sú štátnymi príslušníkmi členského štátu a ktorí získali osvedčenie o odbornej príprave v tretej krajine.

8. Musí sa vytvoriť proces priebežnej odbornej prípravy, aby si zamestnanci zachovali spôsobilosti v súlade s bodom 2 písm. e) prílohy III k smernici 2004/49/ES.

Článok 24

Náklady na prípravu

1. Členské štáty zabezpečia prijatie opatrení s cieľom zabrániť tomu, aby investície vynaložené niektorým železničným podnikom alebo manažérom infraštruktúry na odbornú prípravu rušňovodiča znamenali neoprávnený prínos pre iný železničný podnik alebo manažéra infraštruktúry v prípade, ak rušňovodič dobrovoľne zmení zamestnávateľa.

▼B

2. V rámci správy uvedenej v článku 33, a najmä v jeho písm. f), sa venuje osobitná pozornosť vykonávaniu tohto článku.

Článok 25

Skúšky

1. Skúšky a skúšajúcich, ktorí preveria vyžadovanú kvalifikáciu, určia:

a) pre časť, ktorá sa týka preukazu: príslušný orgán pri stanovovaní postupu, ktorý sa má dodržiavať pre získanie preukazu, v súlade s článkom 14 ods. 1;

b) pre časť, ktorá sa týka osvedčenia: železničný podnik alebo manažér infraštruktúry pri stanovovaní postupu, ktorý sa má dodržiavať pre získanie osvedčenia, v súlade s článkom 15.

2. Na skúšky uvedené v odseku 1 dohliadajú príslušní skúšajúci, ktorí sú akreditovaní alebo uznaní v súlade s článkom 20, a musia byť organizované takým spôsobom, aby sa zabránilo akémukoľvek konfliktu záujmov.

3. Znalosť infraštruktúry vrátane znalosti trás a prevádzkových pravidiel hodnotia osoby alebo subjekty akreditované alebou znané členským štátom, v ktorom sa daná infraštruktúra nachádza.

4. Skúšky uvedené v odseku 1 musia byť organizované takým spôsobom, aby sa zabránilo akémukoľvek konfliktu záujmov, bez tohto, aby bola dotknutá možnosť, že skúšajúci patrí k železničnému podniku alebo manažérovi infraštruktúry, ktorý osvedčenie vydáva.

5. Výber skúšajúcich a skúšok môže podliehať kritériám Spoločenstva, určeným na základe návrhu pripraveného agentúrou. Tieto opatrenia zamerané na zmenu nepodstatných prvkov tejto smernice jej doplnením sa prijmú v súlade s regulačným postupom s kontrolou uvedeným v článku 32 ods. 3 Komisia môže z dôvodu naliehavosti uplatniť postup pre naliehavé prípady uvedený v článku 32 ods. 4.

V prípade absencie takýchto kritérií Spoločenstva stanovia príslušné orgány vnútroštátne kritériá.

6. Kurz odbornej prípravy sa musí končiť teoretickou a praktickou skúškou. Schopnosť viesť vlak sa zhodnotí pri rušňovodičských skúškach na trati. Na preskúšanie uplatňovania prevádzkových predpisov a výkonu rušňovodiča v mimoriadne zložitých situáciách sa môžu použiť aj simulátory.

▼B

KAPITOLA VII

HODNOTENIE

Článok 26

Normy kvality

Príslušné orgány zabezpečia, aby všetky činnosti spojené s odbornou prípravou, hodnotením schopností a aktualizáciou preukazov a osvedčení boli predmetom stáleho monitorovania podľa systému noriem kvality. Toto ustanovenie sa neuplatňuje pri činnostiach, na ktoré sa vzťahujú systémy riadenia bezpečnosti zavedené železničnými podnikmi a manažérmi infraštruktúry v súlade so smernicou 2004/49/ES.

Článok 27

Nezávislé hodnotenie

1. Nezávislé hodnotenie postupov nadobúdania a hodnotenia odborných znalostí a spôsobilostí a systému pre vydávanie preukazov a osvedčení sa uskutočňuje v každom členskom štáte v intervaloch najviac piatich rokov. Tieto ustanovenia sa neuplatňujú pri činnostiach, na ktoré sa vzťahujú systémy riadenia bezpečnosti zavedené železničnými podnikmi a manažérmi infraštruktúry v súlade so smernicou 2004/49/ES. Hodnotenie uskutočňujú kvalifikované osoby, ktoré sa nezúčastňujú na vykonávaní dotknutých činností.

2. Výsledky týchto nezávislých hodnotení sa riadne písomne zaznamenajú a dajú sa na vedomie dotknutým príslušným orgánom. V prípade potreby prijmú členské štáty potrebné opatrenia, aby odstránili akékoľvek nedostatky zistené nezávislým hodnotením.

KAPITOLA VIII

OSTATNÍ ČLENOVIA POSÁDKY

Článok 28

Správa o ostatných členoch posádky

1. Agentúra predloží do 4. júna 2009, berúc do úvahy TSI o obsluhe vlaku a riadení dopravy vypracované na základe smerníc 96/48/ES a 2001/16/ES, správu, v ktorej vymedzí profil a úlohy ostatných členov posádky, vykonávajúcich kľúčové úlohy súvisiace s bezpečnosťou, a ktorých odborná kvalifikácia zodpovedným spôsobom prispieva k bezpečnosti železníc. Profil a úlohy týchto ostatných členov posádky by sa mali upraviť na úrovni Spoločenstva prostredníctvom systému preukazov a/alebo osvedčení, ktorý sa môže podobať systému ustanovenému touto smernicou.

2. Na základe tejto správy Komisia do 4. júna 2010 predloží legislatívny návrh certifikačného systému pre ostatných členov posádky uvedených v odseku 1.

▼B

KAPITOLA IX

KONTROLY A SANKCIE

Článok 29

Kontroly príslušným orgánom

1. Príslušný orgán môže kedykoľvek urobiť kroky, aby overil, či je rušňovodič vo vlakoch, ktoré sú prevádzkované v oblasti jeho pôsobnosti, držiteľom dokumentov, ktoré boli vydané v súlade s touto smernicou.

2. Bez ohľadu na overenie podľa odseku 1, príslušný orgán môže v prípade nedbanlivosti na pracovisku overiť, či dotknutý rušňovodič spĺňa požiadavky ustanovené v článku 13.

3. Príslušný orgán môže uskutočniť prieskum, či rušňovodiči, železničné podniky, manažéri infraštruktúry, skúšajúci a strediská odbornej prípravy vykonávajúci svoju činnosť v jeho oblasti právomoci dodržiavajú túto smernicu.

4. Ak príslušný orgán, zistí že rušňovodič už nespĺňa jednu alebo niekoľko požadovaných podmienok, podnikne tieto opatrenia:

a) Ak ide o preukaz, ktorý vydal príslušný orgán: príslušný orgán pozastaví platnosť preukazu. Pozastavenie platnosti je dočasné alebo trvalé v závislosti od rozsahu problémov pre bezpečnosť železníc. O svojom odôvodnenom rozhodnutí bezodkladne informuje dotknutého rušňovodiča a jeho zamestnávateľa bez toho, aby bolo dotknuté právo preskúmania podľa článku 21. Rozhodnutie uvádza postup pre opätovné nadobudnutie preukazu.

b) Ak ide o preukaz, ktorý vydal príslušný orgán v inom členskom štáte, príslušný orgán sa obráti sa na tento orgán a v odôvodnenej žiadosti ho požiada buď o vykonanie ďalšej kontroly, alebo o pozastavenie platnosti preukazu. Žiadajúci príslušný orgán informuje Komisiu a ostatné príslušné orgány o svojej žiadosti. Orgán, ktorý vydal dotknutý preukaz, preskúma žiadosť do štyroch týždňov, a oznámi svoje rozhodnutie žiadajúcemu orgánu. Orgán, ktorý vydal preukaz, tiež informuje Komisiu a ostatné príslušné orgány o svojom rozhodnutí. Akýkoľvek príslušný orgán môže vydať zákaz, aby takíto rušňovodiči obsluhovali vlaky v oblasti jeho pôsobnosti do oznámenia rozhodnutia vydávajúceho orgánu.

c) Ak ide o osvedčenie: príslušný orgán sa obráti na vydávajúci orgán a požiada ho o vykonanie ďalšej kontroly alebo o pozastavenie platnosti osvedčenia. Vydávajúci orgán prijme primerané opatrenia a informuje o nich príslušný orgán do štyroch týždňov. Príslušný orgán môže vydať zákaz, aby takíto rušňovodiči obsluhovali vlaky v oblasti jeho pôsobnosti do oznámenia rozhodnutia vydávajúceho orgánu a informuje o tom Komisiu a ostatné príslušné orgány.

▼B

V každom prípade, ak príslušný orgán zastáva názor, že určitý rušňovodič predstavuje vážne riziko pre bezpečnosť železníc, okamžite prijme nevyhnutné opatrenia, ako napr. požiada manažéra infraštruktúry o zastavenie vlaku a vydá rušňovodičovi zákaz obsluhovať vlaky v oblasti jeho pôsobnosti tak dlho, ako to bude nevyhnutné. Informuje o tomto rozhodnutí Komisiu a ostatné príslušné orgány.

V každom prípade príslušný orgán alebo určený orgán aktualizuje register ustanovený v článku 22.

5. Ak príslušný orgán zastáva názor, že rozhodnutie príslušného orgánu v inom členskom štáte podľa odseku 4 nespĺňa relevantné kritériá, vec sa postúpi Komisii, ktorá vydá stanovisko do troch mesiacov. V prípade potreby sa dotknutému členskému štátu navrhnú opravné opatrenia. V prípade nesúhlasu alebo sporu sa vec postúpi výboru, ktorý je uvedený v článku 32 ods. 1, a Komisia urobí akékoľvek nevyhnutné opatrenia v súlade s regulačným postupom podľa článku 32 ods. 2. Členský štát môže trvať na zákaze, aby rušňovodič obsluhoval vlaky na jeho území, v súlade s odsekom 4 až do uzavretia veci v súlade s týmto odsekom.

Článok 30

Sankcie

Bez toho, aby boli dotknuté akékoľvek ostatné sankcie alebo postupy ustanovené touto smernicou, ustanovia členské štáty pravidlá pre sankcie, ktoré sa vzťahujú na porušenie vnútroštátnych právnych predpisov prijatých podľa tejto smernice, a prijmú všetky potrebné opatrenia, aby sa zabezpečilo ich vykonávanie. Tieto sankcie musia byť účinné, primerané, nediskriminačné a odradzujúce. Členské štáty oznámia tieto ustanovenia Komisii najneskôr do dátumu, ktorý je uvedený v článku 36 ods. 1 prvom pododseku, a bezodkladne jej oznámia všetky ďalšie zmeny a doplnenia, ktoré sa ich týkajú.

KAPITOLA X

ZÁVEREČNÉ USTANOVENIA

Článok 31

Prispôsobenie príloh

1. Opatrenia zamerané na zmenu nepodstatných prvkov tejto smernice prispôsobením príloh pokroku, ktorý sa dosiahol v oblasti vedy a techniky, sa prijmú v súlade s regulačným postupom s kontrolou v článku 32 ods. 3. Komisia môže z dôvodu naliehavosti uplatniť postup pre naliehavé prípady uvedený v článku 32 ods. 4.

2. Pokiaľ sa prispôsobenia príloh týkajú zdravia a bezpečnostných podmienok alebo profesionálnych schopností, Komisia zabezpečí uskutočnenie konzultácií so sociálnymi partnermi ešte pred ich prípravou.

▼B

Článok 32

Výbor

1. Komisii pomáha výbor zriadený článkom 21 smernice 96/48/ES.

2. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňujú sa články 5 a 7 rozhodnutia 1999/468/ES so zreteľom na jeho článok 8.

Lehota ustanovená v článku 5 ods. 6 rozhodnutia 1999/468/ES je tri mesiace.

3. 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.

4. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 5a ods. 1, 2, 4 a 6 a článok 7 rozhodnutia 1999/468/ES so zreteľom na jeho článok 8.

Článok 33

Správa

Agentúra vyhodnotí vývoj certifikácie rušňovodičov v súlade s touto smernicou. Najneskôr štyri roky od prijatia základných parametrov registrov podľa článku 22 ods. 4 predloží Komisii správu obsahujúcu prípadné zlepšenia, ktoré by sa mali vykonať v danom systéme pokiaľ ide o:

a) postupy pre vydávanie preukazov a osvedčení;

b) akreditáciu stredísk odbornej prípravy a skúšajúcich;

c) kvalitu systému, ktorý zaviedli príslušné orgány;

d) vzájomné uznávanie osvedčení;

e) primeranosť požiadaviek na odbornú prípravu uvedených v prílohách IV, V a VI v súvislosti so štruktúrou trhu a kategóriami uvedenými v článku 4 ods. 2 písm. a);

f) prepojenie registrov a mobility na trhu práce.

V tejto správe môže agentúra ďalej v prípade potreby odporučiť opatrenia týkajúce sa teoretickej a praktickej skúšky odborných znalostí uchádzačov o harmonizované osvedčenie pre koľajové vozidlá a relevantnú infraštruktúru.

Komisia prijme potrebné opatrenia na základe týchto odporúčaní a navrhne prípadné zmeny tejto smernice.

▼B

Článok 34

Používanie čipových kariet

Agentúra preskúma do 4. decembra 2012 možnosť používania čipovej karty, ktorá by zlúčila preukaz a osvedčenia ustanovené v článku 4, a uskutoční analýzu nákladov a výnosov.

Opatrenia zamerané na zmenu nepodstatných prvkov tejto smernice, týkajúce sa technických a prevádzkových špecifikácií pre takúto čipovú kartu, sa prijmú na základe návrhu vypracovaného agentúrou a v súlade s regulačným postupom s kontrolou uvedeným v článku 32 ods. 3.

Ak na zavedenie čipovej karty nie je potrebná zmena tejto smernice alebo jej príloh, špecifikácie pre čipovú kartu sa prijmú v súlade s regulačným postupom uvedeným v článku 32 ods. 2.

Článok 35

Spolupráca

Členské štáty si pri vykonávaní tejto smernice navzájom pomáhajú. Príslušné orgány spolupracujú počas tejto etapy vykonávania.

Agentúra napomáha tejto spolupráci a organizuje potrebné stretnutia so zástupcami príslušných orgánov.

Článok 36

Vykonávanie

1. Členské štáty uvedú do účinnosti zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s touto smernicou do 4. decembra 2009. Bezodkladne o tom informujú Komisiu.

Členské štáty uvedú priamo v prijatých ustanoveniach alebo pri ich úradnom uverejnení odkaz na túto smernicu. Podrobnosti o odkaze upravia členské štáty.

2. Členské štáty oznámia Komisii znenie hlavných ustanovení vnútroštátnych právnych predpisov, ktoré prijmú v oblasti pôsobnosti tejto smernice. Komisia o tom informuje ostatné členské štáty.

3. Povinnosť transpozície a vykonávania tejto smernice sa nevzťahuje na Cyprus a Maltu, pokiaľ na ich území nebude vybudovaný železničný systém.

Článok 37

Postupné zavádzanie a prechodné obdobia

Táto smernica sa bude vykonávať postupne, ako je uvedené nižšie.

1. Registre ustanovené v článku 22 sa vytvoria do dvoch rokov od prijatia základných parametrov registrov ustanovených v článku 22 ods. 4.

▼B

2. a) Do dvoch rokov od prijatia základných parametrov registrov ustanovených v článku 22 ods. 4 sa budú rušňovodičom, ktorí obsluhujú cezhraničné spoje, kabotážnu dopravu alebo služby nákladnej železničnej dopravy v inom členskom štáte alebo pracujú v najmenej dvoch členských štátoch, vydávať osvedčenia alebo preukazy v súlade s touto smernicou bez toho, aby boli dotknuté ustanovenia odseku 3.

Od rovnakého dátumu sa na všetkých rušňovodičov, ktorí obsluhujú spoje vymenované vyššie, vrátene rušňovodičov, ktorým ešte nebol vydaný preukaz alebo osvedčenie v súlade s touto smernicou, vzťahujú pravidelné prehliadky stanovené v článku 16.

b) Do dvoch rokov od zriadenia registrov ustanovených v bode 1 sa všetky nové preukazy a osvedčenia vydávajú v súlade s touto smernicou bez toho, aby boli dotknuté ustanovenia bodu 3.

c) Do siedmich rokov od zriadenia registrov ustanovených v bode 1 budú všetci rušňovodiči držiteľmi preukazov a osvedčení v súlade s touto smernicou. Vydávajúce orgány zohľadnia všetky odborné schopnosti nadobudnuté každým rušňovodičom tak, aby táto požiadavka nevytvárala nadbytočnú administratívnu a finančnú záťaž. Oprávnenia pôvodne vydané rušňovodičom na vedenie vlaku by mali v čo najväčšom rozsahu ostať v platnosti. Vydávajúce orgány však môžu v prípade potreby rozhodnúť, že na to, aby mohli získať preukazy a/alebo osvedčenia podľa podmienok tejto smernice je potrebné, aby jednotliví rušňovodiči alebo skupiny rušňovodičov absolvovali dodatočné skúšky a/alebo odbornú prípravu.

3. Rušňovodiči oprávnení viesť vlak v súlade s ustanoveniami, ktoré sa uplatňovali pred uplatňovaním bodu 2 písm. a) alebo b), môžu do siedmich rokov od zriadenia registrov ustanovených v bode 1 naďalej vykonávať svoju profesiu na základe svojich oprávnení a bez toho, aby uplatňovali ustanovenia tejto smernice.

V prípade učňov, ktorí začali schválený vzdelávací program a program odbornej prípravy alebo schválený kurz odbornej prípravy pred uplatňovaním bodu 2 písm. a) alebo b) tohto článku, môžu členské štáty vydať osvedčenie týmto učňom v súlade s platnými vnútroštátnymi ustanoveniami.

Príslušný orgán alebo zainteresované orgány môžu v mimoriadnych prípadoch vodičom alebo učňom uvedeným v tomto bode udeliť výnimky zo zdravotných požiadaviek ustanovených v prílohe II. Platnosť preukazu vydaného s takouto výnimkou sa obmedzuje na územie dotknutého členského štátu.

4. Príslušné orgány, železničné podniky a manažéri infraštruktúry zabezpečia postupné vykonávanie pravidelných prehliadok, ktoré zodpovedajú prehliadkam ustanoveným v článku 16 vo vzťahu k rušňovodičom, ktorým ešte neboli vydané preukazy ani osvedčenia v súlade s touto smernicou.

▼B

5. Na žiadosť členského štátu Komisia požiada agentúru po porade s týmto členským štátom, aby uskutočnila analýzu nákladov a výnosov uplatňovania ustanovení tejto smernice na rušňovodičov obsluhujúcich vlaky výlučne na území tohto členského štátu. Analýza nákladov a výnosov sa vzťahuje na obdobie 10 rokov. Komisii sa predloží táto analýza nákladov a výnosov do dvoch rokov od zriadenia registra ustanoveného v bode 1.

Ak táto analýza nákladov a výnosov ukazuje, že náklady uplatňovania ustanovení tejto smernice na týchto rušňovodičov prevýšia výnosy, prijme Komisia do 6 mesiacov po predložení výsledkov tejto analýzy rozhodnutie v súlade s regulačným postupom uvedeným v článku 32 ods. 2. Rozhodnutie môže ustanoviť, že sa ustanovenia bodu 2 písm. b) a c) tohto článku nemusia uplatňovať na týchto rušňovodičov počas obdobia až do 10 rokov na území dotknutého členského štátu.

Komisia môže najneskôr 24 mesiacov pred uplynutím tohto obdobia platnosti výnimky pri zohľadnení relevantného vývoja v železničnom odvetví v dotknutom členskom štáte požiadať agentúru v súlade s regulačným postupom uvedeným v článku 32 ods. 2, aby uskutočnila ďalšiu analýzu nákladov a výnosov a predložila ju Komisii najneskôr 12 mesiacov pred uplynutím tohto obdobia platnosti výnimky. Komisia rozhodne v súlade s postupom ustanoveným v druhom odseku tohto bodu.

Článok 38

Nadobudnutie účinnosti

Táto smernica nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jej uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Článok 39

Táto smernica je určená členským štátom.

▼B

PRÍLOHA I

VZOROVÝ PREUKAZ A HARMONIZOVANÉ DOPLNKOVÉ OSVEDČENIE SPOLOČENSTVA

1. CHARAKTERISTIKA PREUKAZU

Vonkajší vzhľad preukazu rušňovodiča musí byť v súlade so normami ISO 7810 a 7816 – 1.

Preukaz je vyrobený z polykarbonátu.

Metódy overovania, či charakteristiky preukazov rušňovodiča spĺňajú medzinárodné normy, musia byť v súlade s normou ISO 10373.

2. NÁLEŽITOSTI PREUKAZU

Predná strana preukazu obsahuje:

a) slová „preukaz rušňovodiča“ vytlačené veľkým písmom v jazyku alebo jazykoch členského štátu, ktorý preukaz vydal;

b) názov členského štátu, ktorý preukaz vydal;

c) rozlišovací znak členského štátu, ktorý preukaz vydal, vytlačený v súlade s kódom krajiny ISO 3166 ako negatív v modrom obdĺžniku a obklopený dvanástimi žltými hviezdičkami;

d) konkrétne údaje na vydanom preukaze, číslované takto:

i) priezvisko držiteľa;

ii) ďalšie meno (mená) držiteľa;

iii) dátum a miesto narodenia držiteľa;

iv) — dátum vydania preukazu,

— dátum uplynutia platnosti preukazu,

— názov vydávajúceho orgánu,

— referenčné číslo pridelené zamestnávateľom zamestnancovi (nepovinné);

v) číslo preukazu, ktoré umožňuje prístup k údajom vnútroštátneho registra;

vi) fotografia držiteľa;

vii) podpis držiteľa;

viii) miesto trvalého bydliska alebo poštová adresa držiteľa (nepovinné);

e) slová „vzor Európskych spoločenstiev“ v jazyku alebo jazykoch členského štátu, ktorý preukaz vydal, a slová „preukaz rušňovodiča“ v ostatných jazykoch Spoločenstva, vytlačené žltou farbou na pozadí preukazu;

▼B

f) referenčné farby:

— modrá: Pantone Reflex blue,

— žltá: Pantone yellow;

g) dodatočné informácie alebo zdravotné obmedzenia použitia, ktoré uložil príslušný orgán v súlade s prílohou II vo forme kódu.

Kódy určí Komisia v súlade s regulačným postupom uvedeným v článku 32 ods. 2 a na základe odporúčania agentúry.

3. OSVEDČENIE

Osvedčenie obsahuje:

a) priezvisko držiteľa;

b) ďalšie meno (mená) držiteľa;

c) dátum a miesto narodenia držiteľa;

d) — dátum vydania preukazu,

— dátum uplynutia platnosti preukazu,

— názov vydávajúceho orgánu,

— referenčné číslo pridelené zamestnávateľom zamestnancovi (nepovinné);

e) číslo preukazu, ktoré umožňuje prístup k údajom vnútroštátneho registra;

f) fotografia držiteľa;

g) podpis držiteľa;

h) miesto trvalého bydliska alebo poštová adresa držiteľa (nepovinné);

i) názov a adresa železničného podniku alebo manažéra infraštruktúry, pre ktorých je rušňovodič oprávnený viesť vlaky;

j) kategória, v ktorej je držiteľ oprávnený viesť vlaky;

k) typ alebo typy koľajových vozidiel, ktoré je držiteľ oprávnený viesť;

l) infraštruktúra, na ktorej je držiteľ oprávnený viesť vlaky;

m) akékoľvek dodatočné informácie alebo obmedzenia;

n) jazykové znalosti.

4. MINIMÁLNE ÚDAJE VO VNÚTROŠTÁTNYCH REGISTROCH

a) Údaje týkajúce sa preukazu:

Všetky údaje, ktoré sa nachádzajú v preukaze, a údaje týkajúce sa požiadaviek na prehliadky uvedené v článkoch 11 a 16.

b) Údaje týkajúce sa osvedčenia:

Všetky údaje, ktoré sa nachádzajú v osvedčení, a údaje týkajúce sa požiadaviek na prehliadky uvedené v článkoch 12, 13 a 16.

▼B

PRÍLOHA II

ZDRAVOTNÉ POŽIADAVKY

1. VŠEOBECNÉ POŽIADAVKY

1.1. Rušňovodiči nesmú mať žiadne zdravotné ťažkosti ani požívať akékoľvek lieky, drogy alebo látky, ktoré môžu spôsobiť:

— náhlu stratu vedomia,

— zníženie pozornosti alebo koncentrácie,

— náhlu práceneschopnosť,

— stratu rovnováhy alebo koordinácie,

— rozsiahle obmedzenie mobility.

1.2. Zrak

Dodržiavať sa musia tieto podmienky týkajúce sa zraku:

— hodnota korigovanej alebo nekorigovanej zrakovej ostrosti: 1,0; najmenej 0,5 pre horšie oko,

— najvyššie korekčné šošovky: hypermetropia + 5/myopia – 8. Odchýlky sa povoľujú vo výnimočných prípadoch a po získaní stanoviska oftalmológa. Lekár následne prijme rozhodnutie,

— videnie do blízka a na strednú vzdialenosť: dostatočné, buď s korekciou alebo bez nej,

— kontaktné šošovky a okuliare sú povolené v prípade pravidelných kontrol u odborníka,

— normálne farebné videnie: použitie uznávaného testu, ako napr. Ishihara, a v prípade potreby aj iného uznávaného testu,

— zorné pole: úplné,

▼M1

— zrak oboch očí: efektívny,

▼B

— binokulárne videnie: efektívne,

— rozlišovanie farebných signálov: test sa zakladá na rozlišovaní jednotlivých farieb a nie na rozlišovaní relatívnych rozdielov,

— citlivosť na kontrasty: dobrá,

— žiadne zhoršujúce sa očné ochorenia,

— implantáty šošoviek, keratotómie a keratektómie sú povolené, len ak sú sledované každoročne alebo v intervaloch stanovených lekárom,

▼B

— schopnosť zniesť oslnenie,

— farebné kontaktné šošovky alebo fotochromatické šošovky nie sú povolené. Šošovky s UV filtrom sú povolené.

1.3. Sluchové a rečové požiadavky

Dostatočný sluch potvrdený audiogramom, t. j.:

— dostatočne dobrý sluch, ktorý umožňuje uskutočniť telefónny rozhovor a počuť varovné signály a rádiovú komunikáciu.

Nasledujúce hodnoty by sa mali považovať za odporúčané:

— sluchové postihnutie nesmie prevyšovať 40 dB pri 500 a 1 000 Hz,

— sluchové postihnutie nesmie prevyšovať 45 dB pri 2 000 Hz, pre ucho, ktoré má horšiu vodivosť zvuku,

— žiadne anomálie vestibulárneho systému,

— žiadne chronické rečové postihnutie (vzhľadom na potrebu výmeny správ nahlas a zrozumiteľne),

— vo výnimočných prípadoch je dovolené používať sluchové pomôcky.

1.4. Tehotenstvo

V prípade zlej znášanlivosti alebo patologického stavu sa tehotenstvo musí považovať za dôvod dočasného vylúčenia rušňovodičiek. Právne ustanovenia o ochrane tehotných rušňovodičiek sa musia dodržiavať.

2. MINIMÁLNY OBSAH SKÚŠOK PRED PRIJATÍM DO ZAMESTNANIA

2.1. Lekárske vyšetrenia

— všeobecné lekárske vyšetrenie,

— vyšetrenia funkcií zmyslového vnímania (zrak, sluch, vnímanie farieb),

— krvné alebo močové testy zamerané okrem iného na diabetes millitis v rozsahu, v ktorom je to potrebné pre zhodnotenie telesnej spôsobilosti uchádzača,

— elektrokardiogram (EKG) v stave pokoja,

— testy zamerané na psychotropné látky, ako napr. nedovolené drogy alebo psychotropné lieky a na nadmerné užívanie alkoholu, ktoré spochybňuje spôsobilosť pre výkon tohto povolania,

— z kognitívneho hľadiska: pozornosť a koncentrácia, pamäť, vnímanie, vyjadrovanie,

— komunikácia,

— zo psychomotorického hľadiska: rýchlosť reakcie, koordinácia rúk.

▼B

2.2. Pracovné psychologické vyšetrenia

Účelom pracovných psychologických vyšetrení je pomôcť pri výbere a riadení zamestnancov. Pri určovaní obsahu psychologického hodnotenia musí vyšetrenie zhodnotiť, či uchádzač o pracovné miesto rušňovodiča netrpí dokázanou pracovnou psychickou poruchou, najmä v oblasti operačnej spôsobilosti alebo akéhokoľvek relevantného faktora osobnosti, ktoré by mohli predstavovať prekážku pre bezpečný výkon povinností.

3. PRAVIDELNÉ VYŠETRENIA PO PRIJATÍ DO ZAMESTNANIA

3.1. Frekvencia

Lekárske vyšetrenia (telesnej zdatnosti) sa vykonávajú najmenej raz za tri roku až do veku 55 rokov, potom každoročne.

Lekár podnikom akreditovaný alebo uznaný v zmysle článku 20 musí zvýšiť túto frekvenciu v prípade, ak to zdravotný stav zamestnanca vyžaduje.

Bez toho, aby bol dotknutý článok 16 ods. 1, sa primerané lekárske vyšetrenia vykonávajú v prípadoch, v ktorých existuje dôvod pochybovať o tom, že držiteľ preukazu alebo osvedčenia spĺňa zdravotné požiadavky uvedené v prílohe II oddiele 1.

Telesná spôsobilosť sa vyšetruje pravidelne a po každom pracovnom úraze alebo akejkoľvek dĺžke trvania pracovnej neschopnosti v dôsledku nehody, ktorej účastníkmi boli osoby. Lekár podnikom akreditovaný alebo uznaný v zmysle článku 20 alebo lekárska služba daného podniku môže rozhodnúť o vykonaní ďalšieho lekárskeho vyšetrenia, najmä po práceneschopnosti, ktorá presahuje obdobie aspoň 30 dní. Zamestnávateľ musí požiadať lekára akreditovaného alebo uznaného v zmysle článku 20, aby vyšetril telesnú spôsobilosť rušňovodiča, ak musel zamestnávateľ odvolať rušňovodiča zo služby z bezpečnostných dôvodov.

3.2. Minimálny obsah pravidelného lekárskeho vyšetrenia

Ak rušňovodič spĺňa kritériá na vyšetrenie, ktoré sa uskutočňuje pred prijatím do zamestnania, pravidelné vyšetrenia musia obsahovať aspoň:

— všeobecné lekárske vyšetrenie,

— vyšetrenie funkcií zmyslového vnímania (zrak, sluch, vnímanie farieb),

— krvné alebo močové testy, zamerané okrem iného na diabetes mellitus a ostatné ochorenia, ako je uvedené v klinických vyšetreniach,

— testy zamerané na drogy, ak je to klinicky indikované,

Navyše v prípade rušňovodičov vo veku nad 40 rokov sa tiež vyžaduje EKG v stave pokoja.

▼B

PRÍLOHA III

METODIKA ODBORNEJ PRÍPRAVY

Správna rovnováha by mala existovať medzi teoretickou odbornou prípravou (učebňa a názorné ukážky) a praktickou odbornou prípravou (výcvik na pracovisku, vedenie vlaku pod dozorom a vedenie vlaku bez dozoru na tratiach uzavretých na účely odbornej prípravy).

Odborná príprava s pomocou počítača je prijateľná na individuálne štúdium prevádzkových predpisov, návestenia atď.

Používanie simulátorov, ktoré však nie je povinné, sa môže využiť na účinnú odbornú prípravu rušňovodičov. Užitočné sú najmä pre odbornú prípravu v mimoriadnych pracovných podmienkach alebo v prípade pravidiel, ktoré sa len zriedka uplatňujú. Ich osobitnou výhodou je ich schopnosť poskytnúť kapacitu na učenie sa v praxi v situáciách, v ktorých nie je možné v skutočnosti vykonávať odbornú prípravu. V zásade by sa mali používať simulátory najnovšej generácie.

V súvislosti s nadobudnutím vedomostí o trati sa uprednostňuje prístup, pri ktorom rušňovodič sprevádza iného rušňovodiča počas primeraného počtu ciest na tejto trase cez deň aj v noci. Okrem iných metód sa ako alternatívna metóda odbornej prípravy môžu tiež použiť video nahrávky trasy z pohľadu kabíny rušňovodiča.

▼M1

PRÍLOHA IV

VŠEOBECNÉ ODBORNÉ ZNALOSTI A POŽIADAVKY NA ZÍSKANIE PREUKAZU

Cieľom „všeobecnej odbornej prípravy“ je sprostredkúvať „všeobecnú” spôsobilosť vzhľadom na všetky aspekty relevantné pre výkon povolania rušňovodiča. Z tohto hľadiska bude všeobecná odborná príprava zameraná na základné poznatky a zásady, ktoré sa uplatňujú nezávisle od druhu a povahy železničných koľajových vozidiel alebo infraštruktúry. Možno ju organizovať bez praktických cvičení.

Spôsobilosť vzhľadom na osobitné druhy koľajových vozidiel alebo bezpečnostné a prevádzkové predpisy a techniky pri konkrétnej infraštruktúre nie je súčasťou „všeobecnej“ spôsobilosti. Odborná príprava zameraná na zabezpečenie špecifickej spôsobilosti vzhľadom na koľajové vozidlá alebo infraštruktúru súvisí s osvedčením rušňovodiča a stanovuje sa v prílohách V a VI.

Všeobecná odborná príprava sa týka tematík v bodoch 1 až 7 uvedených ďalej. Nie sú zoradené podľa dôležitosti.

Slovesá uvedené v týchto bodoch označujú charakter spôsobilosti, ktorú má účastník odbornej prípravy nadobudnúť. Ich význam je opísaný v tejto tabuľke:

Charakter spôsobilosti	Opis
poznať, opísať	znamená nadobudnutie poznatkov (údaje, fakty) potrebných na pochopenie súvislostí
pochopiť/chápať, rozpoznať	znamená rozpoznanie a osvojenie si súvislostí, výkon úloh a riešenie problémov vo vymedzenom rámci

1. Činnosť rušňovodiča, pracovné prostredie, úloha a zodpovednosť rušňovodiča počas železničnej prevádzky, profesionálne a osobnostné požiadavky vyplývajúce z povinností rušňovodiča

   a) poznať všeobecné predpisy a pravidlá týkajúce sa prevádzky a bezpečnosti železničnej dopravy (požiadavky a postupy týkajúce sa certifikácie rušňovodičov, nebezpečného tovaru, ochrany životného prostredia, protipožiarnej ochrany atď.);

   b) pochopiť špecifické požiadavky a profesionálne a osobnostné požiadavky (prevažne samostatná práca, práca na zmeny v 24 hodinovom cykle, osobná ochrana a bezpečnosť, čítanie a aktualizácia dokumentov atď.);

   c) pochopiť, aké správanie je zlučiteľné so zodpovednosťou v oblasti bezpečnosti (lieky, alkohol, drogy a iné psychoaktívne látky, choroby, stres, únava atď.);

   d) rozpoznať referenčné a prevádzkové dokumenty (napr. zbierka predpisov rušňovodiča, tabuľky traťových pomerov, príručka rušňovodiča);

   e) rozpoznať oblasti zodpovednosti a funkcie zúčastnených osôb;

▼M1

f) pochopiť význam precíznosti pri vykonávaní povinností a pri dodržiavaní pracovných postupov;

g) pochopiť aspekty ochrany zdravia a bezpečnosti pri práci (napr. pravidlá správania sa na trati a v jej blízkosti, pravidlá bezpečného nastupovania do hnacieho vozidla a vystupovania z neho, ergonómia, bezpečnostné predpisy zamestnancov, osobné ochranné prostriedky atď.);

h) poznať behaviorálne schopnosti a zásady (zvládanie stresu, extrémnych situácií atď.);

i) poznať zásady ochrany životného prostredia (udržateľný spôsob jazdy atď.).

2. Železničné technológie vrátane bezpečnostných zásad, ktoré tvoria základ prevádzkových predpisov

a) poznať zásady, predpisy a ustanovenia týkajúce sa bezpečnosti železničnej prevádzky;

b) rozpoznať oblasti zodpovednosti a funkcie zúčastnených osôb.

3. Základné zásady železničnej infraštruktúry

a) poznať systémové a štrukturálne zásady a parametre;

b) poznať všeobecné charakteristiky tratí, železničných staníc, zriaďovacích staníc;

c) poznať železničné stavby (mosty, tunely, výhybky atď.);

d) poznať prevádzkové režimy (jednokoľajová/dvojkoľajová železničná prevádzka atď.);

e) poznať návestné systémy a systémy vlakového zabezpečovača;

f) poznať bezpečnostné zariadenia (detektory horúcobežnosti nápravových ložísk, detektory dymu v tuneli atď.);

g) poznať trakčné napájanie (trolejové vedenie, koľajnicové vedenie).

4. Základné zásady dorozumievania v prevádzke

a) poznať význam dorozumievania a prostriedky a postupy dorozumievania;

b) rozpoznať osoby, s ktorými sa rušňovodič musí dorozumievať a ich úlohu a zodpovednosť (zamestnanci manažéra infraštruktúry, pracovné povinnosti iných členov vlakového personálu atď.);

c) rozpoznať situácie/dôvody, ktoré si vyžadujú dorozumievanie;

d) pochopiť metódy dorozumievania.

▼**M1**

5. Vlaky, ich zostava a technické požiadavky na hnacie vozidlá, osobné a nákladné vozne a iné koľajové vozidlá

   a) poznať všeobecné druhy trakcie (elektrická, dieselová, parná atď.);

   b) opísať konštrukciu vozidla (podvozky, skriňa vozidla, stanovište rušňovodiča, ochranné systémy atď.);

   c) poznať obsah a systémy označovania;

   d) poznať dokumentáciu o zložení vlakov;

   e) pochopiť brzdový systém a výpočet jeho výkonu;

   f) rozpoznať rýchlosť vlaku;

   g) rozpoznať maximálne zaťaženie spriahadla a sily v ňom;

   h) poznať funkcie a účel systému riadenia vlaku.

6. Riziká spojené so železničnou prevádzkou vo všeobecnosti

   a) chápať zásady, ktorými sa riadi bezpečnosť dopravy;

   b) poznať riziká spojené so železničnou prevádzkou a rôzne spôsoby ich znižovania;

   c) poznať mimoriadne udalosti súvisiace s bezpečnosťou a pochopiť, aké správanie/reakcia je žiaduca;

   d) poznať postupy, ktoré sa uplatňujú pri nehodách, ktorých účastníkmi sú osoby (napr. evakuácia);

7. Základné zásady fyziky

   a) pochopiť, aké sily pôsobia na koleso;

   b) rozpoznať faktory, ktoré ovplyvňujú zrýchlenie a brzdný účinok (poveternostné podmienky, brzdové zariadenie, znížená miera adhézie, piesko-vanie atď.);

   c) chápať zásady elektrickej energie (obvody, meranie napätia atď.).

▼B

PRÍLOHA V

ODBORNÁ ZNALOSŤ KOĽAJOVÝCH VOZIDIEL A POŽIADAVKY NA ZÍSKANIE OSVEDČENIA

Po ukončení osobitnej odbornej prípravy týkajúcej sa koľajových vozidiel rušňovodiči musia byť schopní vykonávať tieto úlohy.

1. TESTY A SKÚŠKY PRED ODCHODOM

Rušňovodiči musia byť schopní:

— vyzdvihnúť si dokumentáciu a potrebné vybavenie,

— skontrolovať funkčnosť hnacieho vozidla,

— skontrolovať údaje v dokumentoch na palube hnacieho vozidla,

— vykonaním konkrétnych skúšok a testov sa ubezpečiť, či je hnacie vozidlo schopné poskytnúť požadovanú trakčnú silu a či funguje bezpečnostné zariadenie,

— pri preberaní rušňa alebo na začiatku ďalšej jazdy skontrolovať dostupnosť a funkčnosť predpísaného ochranného a bezpečnostného zariadenia,

— vykonať akékoľvek bežné preventívne údržbové operácie.

2. ZNALOSŤ KOĽAJOVÝCH VOZIDIEL

Rušňovodiči musia na obsluhu rušňa ovládať všetky dostupné riadiace zariadenia a indikátory, najmä ktoré sa týkajú:

— trakcie,

— brzdenia,

— prvkov týkajúcich sa bezpečnosti premávky.

Na to, aby rušňovodiči zistili a lokalizovali nedostatky koľajových vozidiel, ohlásili ich a určili, čo je potrebné na ich opravu, a v určitých prípadoch urobili opatrenia, musia ovládať:

— mechanickú konštrukciu,

— narážací a ťahadlový mechanizmus,

— pojazd,

— bezpečnostné zariadenie,

— palivové nádrže, systém zásobovania palivom, výfukové zariadenie,

— význam značenia na vnútornej a vonkajšej strane koľajových vozidiel, najmä symbolov používaných na prepravu nebezpečného tovaru,

▼B

— systémy registrácie jázd,

— elektrické a pneumatické systémy,

— zberač prúdu a systémy vysokého napätia,

— komunikačné zariadenie (rádiové spojenie centrály s vlakom atď.),

— prípravu jázd,

— komponenty koľajových vozidiel, ich účel a zariadenia špecifické pre ťahané vozidlá, najmä systém zastavovania vlaku znížením tlaku vzduchu v brzdovom potrubí,

— brzdový systém,

— špecifické časti hnacích vozidiel,

— prenos trakčného výkonu, motory a prevodovku.

3. BRZDOVÁ SKÚŠKA

Rušňovodiči musia byť schopní:

— skontrolovať a vypočítať pred odchodom, či predpísané brzdiace percentá vlaku zodpovedajú skutočným brzdiacim percentám potrebným pre trať, ako je spresnené v dokumentácii vlaku,

— skontrolovať funkčnosť rôznych častí brzdového systému hnacieho vozidla a vlaku podľa potreby pred odchodom, počas rozbehu a počas jazdy.

4. PREVÁDZKOVÝ REŽIM A MAXIMÁLNA RÝCHLOSŤ VLAKOV V SÚVISLOSTI S CHARAKTERISTIKAMI TRATE

Rušňovodiči musia byť schopní:

— zohľadniť informácie, ktoré im boli podané pred odchodom,

— určiť jazdný stupeň a najvyššiu rýchlosť vlaku na základe parametrov, ako sú obmedzenia rýchlosti, poveternostné podmienky alebo akékoľvek signalizačné zmeny.

5. VEDENIE VLAKU SPÔSOBOM, KTORÝ NEPOŠKODÍ ZARIADENIA ALEBO VOZIDLÁ

Rušňovodiči musia byť schopní:

— používať všetky dostupné riadiace systémy v súlade s platnými predpismi,

— uviesť vlak do pohybu s ohľadom na medze adhézie a výkonu,

— použiť brzdy na znižovanie rýchlosti a zastavovaní so zreteľom na koľajové vozidlá a zariadenia.

▼B

6. MIMORIADNE UDALOSTI

Rušňovodiči musia:

— byť schopní venovať pozornosť mimoriadnym udalostiam v správaní vlaku,

— byť schopní vykonať kontrolu vlaku a určiť príznaky nedostatkov, rozlišovať ich, reagovať podľa relatívnej dôležitosti a snažiť sa ich odstrániť, pričom sa priorita kladie na bezpečnosť železničnej dopravy a osôb,

— poznať dostupné prostriedky ochrany a komunikácie.

7. MIMORIADNOSTI A NEHODY, POŽIARE A NEHODY, KTORÝCH ÚČASTNÍKMI SÚ OSOBY

Rušňovodiči musia:

— byť schopní konať v záujme ochrany vlaku a zavolať pomoc v prípade nehody, ktorej účastníkmi sú osoby vo vlaku,

— byť schopní stanoviť, či vlak prepravuje nebezpečný tovar, a identifikovať ho na základe vlakovej dokumentácie a výkazu vozidiel,

— poznať postupy evakuácie vlaku v núdzovom prípade.

8. PODMIENKY POKRAČOVANIA V PREVÁDZKE PO MIMORIADNOSTI KOĽAJOVÉHO VOZIDLA

Po mimoriadnosti musia byť rušňovodiči schopní zhodnotiť, či vozidlo môže pokračovať v prevádzke a na základe akých podmienok, aby o tom mohli čo najskôr informovať manažéra infraštruktúry o týchto podmienkach.

Rušňovodiči musia byť schopní stanoviť, či je potrebné hodnotenie odborníka, aby mohol vlak pokračovať.

9. ZAISTENIE VLAKU

Rušňovodiči musia byť schopní vykonať opatrenia, aby sa vlak alebo jeho časti ani za najťažších podmienok nenaštartovali alebo nezačali neočakávane pohybovať.

Okrem toho musia mať rušňovodiči znalosti o opatreniach, ktoré môžu vlak alebo jeho časti zastaviť v prípade, že sa začali neočakávane pohybovať.

▼B

PRÍLOHA VI

ODBORNÉ ZNALOSTI INFRAŠTRUKTÚRY A POŽIADAVKY NA ZÍSKANIE OSVEDČENIA

Záležitosti týkajúce sa infraštruktúry

1. BRZDOVÁ SKÚŠKA

Rušňovodiči musia byť schopní skontrolovať a vypočítať pred odchodom vlaku, či brzdiace percentá vlaku zodpovedajú brzdiacim percentám potrebným pre trať, ako je spresnené v dokumentácii vlaku.

2. PREVÁDZKOVÝ REŽIM A NAJVYŠŠIA RÝCHLOSŤ VLAKU PODĽA CHARAKTERISTIKY TRATE

Rušňovodiči musia byť schopní:

— zohľadniť poskytnuté informácie, ako sú obmedzenia rýchlosti alebo akékoľvek zmeny návestí,

— určiť prevádzkový režim a najvyššiu rýchlosť vlaku na základe charakteristiky trate.

3. POZNANIE TRATE

Rušňovodiči musia byť schopní predvídať problémy a vhodne reagovať vo vzťahu k bezpečnosti a iným oblastiam, ako je včasnosť a hľadisko hospodárnosti. Preto musia disponovať dôkladnými znalosťami o železničných tratiach a zariadeniach na svojej trase a akýchkoľvek iných dohodnutých alternatívnych trasách.

Dôležité sú tieto aspekty:

— prevádzkové podmienky (zmena koľaje, jednosmerná prevádzka atď.),

— skontrolovanie trasy a podľa relevantných dokumentov,

— určenie koľají, ktoré sa môžu použiť na daný typ jazdy,

— platné dopravné predpisy a význam návestného systému,

— prevádzkový režim,

— zabezpečovací systém a súvisiace predpisy,

— názvy staníc a poloha, vzdialenosť staníc a stavadiel na upravenie pohybu vlaku,

— návestenie prechodu medzi rôznymi prevádzkovými systémami alebo systémami prívodu trakčnej energie,

— obmedzenia rýchlosti rôznych kategórií vlakov,

— topografické profily,

— osobitné brzdné podmienky, napr. na tratiach so strmým klesaním,

▼B

— osobitné prevádzkové charakteristiky: osobitné návesti, značky, podmienky odchodu vlaky atď.

4. BEZPEČNOSTNÉ PREDPISY

Rušňovodiči musia byť schopní:

— uviesť vlak do pohybu, len keď sa splnili všetky predpísané podmienky (cestovný poriadok, rozkaz alebo návesť na odchod, v prípade potreby dávanie návestí atď.),

— sledovať návestí na trati alebo v kabíne rušňovodiča, bezodkladne a bezchybne ich vyhodnotiť a zodpovedajúcim spôsobom konať,

— viesť vlak bezpečne podľa konkrétnych prevádzkových postupov: na pokyn použiť osobitné postupy, dočasne znížiť rýchlosť, viesť vlak proti správnemu smeru, v prípade nebezpečenstva oprávnenie neriadiť sa podľa návestí, posun, zmena smeru, prechádzanie cez trať v prestavbe atď.,

— dodržiavať plánované alebo dodatočné zastávky a v prípade potreby vykonávať dodatočné činnosti pre cestujúcich počas týchto zastávok, najmä otváranie a zatváranie dverí.

5. VEDENIE VLAKU

Rušňovodiči musia byť schopní:

— vždy vedieť polohu vlaku na trati,

— použiť brzdy na spomaľovanie a zastavovanie so zreteľom na koľajové vozidlá a zariadenia,

— prispôsobiť vedenie vlaku cestovnému poriadku a akýmkoľvek pokynom na úsporu energie so zreteľom na charakteristiku hnacieho vozidla, vlaku, dráhy a prostredia.

6. MIMORIADNE UDALOSTI

Rušňovodiči musia byť schopní:

— dávať pozor v rozsahu, v akom to dovoľuje vedenie vlaku, na nezvyčajné udalosti týkajúce sa infraštruktúry a prostredia návesti: signály, koľaje, dodávku energie, železničné priecestia, okolie koľají, inú dopravu,

— odhadnúť vzdialenosť viditeľnej prekážky,

— informovať manažéra infraštruktúry čo najskôr o zistenom mieste a zistenej povahe nedostatkov a uistiť sa, že informácie boli pochopené,

— zohľadniť infraštruktúru, v prípade potreby zabezpečiť alebo urobiť opatrenia nevyhnutné na zabezpečenie bezpečnosti premávky a osôb.

7. PREVÁDZKOVÉ PORUCHY A NEHODY, POŽIARE A NEHODY, KTORÝCH ÚČASTNÍKMI SÚ OSOBY

Rušňovodiči musia byť schopní:

— urobiť kroky na ochranu vlaku a zavolať pomoc v prípade nehody, ktorej účastníkmi sú osoby,

— určiť, kde v prípade požiaru vlak zastaviť, a v prípade potreby pomôcť pri evakuácii cestujúcich,

▼B

— poskytnúť čo najskôr potrebné informácie o požiari, ak sa samému rušňovodičovi požiar nepodarí uhasiť,

— informovať čo najskôr manažéra infraštruktúry o týchto podmienkach,

— zhodnotiť, či infraštruktúra umožňuje, aby vozidlo pokračovalo v jazde a za akých podmienok.

▼M2

8. JAZYKOVÉ SKÚŠKY

1. Rušňovodiči, ktorí sa musia dorozumievať s manažérom infraštruktúry o otázkach dôležitých z hľadiska bezpečnosti, musia mať jazykové znalosti aspoň v jednom z jazykov, ktoré určil príslušný manažér infraštruktúry. Musia mať také jazykové znalosti, aby sa mohli aktívne a účinne dorozumievať v normálnych, poruchových a núdzových situáciách. Musia byť schopní používať metódu hlásení a metódu dorozumievania, ktorá je uvedená v TSI „Prevádzka a riadenie dopravy“.

2. S cieľom splniť požiadavky stanovené v odseku 1 musia byť rušňovodiči schopní rozumieť (počutému aj prečítanému) a komunikovať (ústne aj písomne) na úrovni B1 Spoločného európskeho referenčného rámca pre jazyky (CEFR), ktorý zriadila Rada Európy ([1]).

3. V prípade úsekov medzi hranicami a stanicami nachádzajúcimi sa v blízkosti hraníc a určenými pre cezhraničnú prevádzku rušňovodičom vlakov prevádzkovaných železničným podnikom môže manažér infraštruktúry udeliť výnimku z požiadaviek odseku 2 za predpokladu, že sa uplatní tento postup:

a) železničný podnik požiada manažéra infraštruktúry o výnimku pre dotknutých rušňovodičov. V snahe zabezpečiť spravodlivé a rovnaké zaobchádzanie so žiadateľmi manažér infraštruktúry uplatní v prípade každej predloženej žiadosti o výnimku rovnaký postup posudzovania, ktorý je súčasťou podmienok používania siete;

b) manažér infraštruktúry udelí výnimku, ak železničný podnik môže preukázať, že prijal dostatočné opatrenia na zabezpečenie komunikácie medzi dotknutými rušňovodičmi a personálom manažéra infraštruktúry v normálnych, poruchových a núdzových situáciách, ako je stanovené v odseku 1;

c) železničné podniky a manažéri infraštruktúry zaistia, že dotknutí zamestnanci budú o uvedených pravidlách a opatreniach informovaní a absolvujú primeranú odbornú prípravu prostredníctvom systémov riadenia bezpečnosti.

([1]) Spoločný európsky referenčný rámec pre jazyky: učenie sa, vyučovanie, hodnotenie, 2001 (2006, Bratislava, ISBN 80-85756-93-5, anglické znenie: Cambridge University Press for the English version, ISBN 0-521-00531-0). Dostupný aj na webovom sídle Cedefop: http://www.cedefop.europa.eu/.

▼B

PRÍLOHA VII

FREKVENCIA SKÚŠOK

Minimálna frekvencia pravidelných skúšok je takáto:

a) jazykové znalosti (len pre cudzincov): každé tri roky alebo vždy po neprítomnosti dlhšej ako jeden rok,

b) znalosti infraštruktúry (vrátane znalosti trasy a prevádzkových predpisov): každé tri roky alebo vždy po neprítomnosti dlhšej ako jeden rok na príslušnej trase,

c) znalosť koľajových vozidiel: každé tri toky.