Tento dokument je třeba brát jako dokumentační nástroj a instituce nenesou jakoukoli odpovědnost za jeho obsah

►B

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY 2007/59/ES

ze dne 23. října 2007

o vydávání osvědčení strojvedoucím obsluhujícím hnací vozidla a vlaky v železničním systému Společenství

(Úř. věst. L 315, 3.12.2007, s. 51)

Ve znění:

		Úřední věstník		
		Č.	Strana	Datum
►M1	Směrnice Komise 2014/82/EU ze dne 24. června 2014	L 184	11	25.6.2014
►M2	Směrnice Komise (EU) 2016/882 ze dne 1. června 2016	L 146	22	3.6.2016

▼B

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY 2007/59/ES

ze dne 23. října 2007

o vydávání osvědčení strojvedoucím obsluhujícím hnací vozidla a vlaky v železničním systému Společenství

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství, a zejména na článek 71 této smlouvy,

s ohledem na návrh Komise,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru ([1]),

s ohledem na stanovisko Výboru regionů ([2]),

v souladu s postupem stanoveným v článku 251 Smlouvy s ohledem na společný návrh schválený dohodovacím výborem dne 31. července 2007 ([3]),

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/49/ES ze dne 29. dubna 2004 o bezpečnosti železnic Společenství ([4]) stanoví povinnost provozovatelů infrastruktury a železničních podniků zavést vlastní systémy zajišťování bezpečnosti takovým způsobem, aby byl železniční systém schopen alespoň dosáhnout společných bezpečnostních cílů a dodržovat vnitrostátní bezpečnostní předpisy a bezpečnostní požadavky stanovené v technických specifikacích pro interoperabilitu (dále též jen „TSI“) a aby byly používány příslušné části společných bezpečnostních metod. Tyto systémy zajišťování bezpečnosti stanoví mimo jiné programy školení zaměstnanců a systémy, které zajišťují udržování způsobilosti zaměstnanců a odpovídající úroveň plnění úkolů.

(2) Směrnice 2004/49/ES stanoví, že železniční podnik musí být držitelem osvědčení o bezpečnosti, aby mu byl povolen přístup k železniční infrastruktuře.

([1]) Úř. věst. C 221, 8.9.2005, s. 64.
([2]) Úř. věst. C 71, 22.3.2005, s. 26.
([3]) Stanovisko Evropského parlamentu ze dne 28. září 2005 (Úř. věst. C 227 E, 21.9.2006, s. 464), společný postoj Rady ze dne 14. září 2006 (Úř. věst. C 289 E, 28.11.2006, s. 42), postoj Evropského parlamentu ze dne 18. ledna 2007 (dosud nezveřejněný v Úředním věstníku), legislativní usnesení Evropského parlamentu ze dne 25. září 2007 a rozhodnutí Rady ze dne 26. září 2007.
([4]) Úř. věst. L 164, 30.4.2004, s. 44.

▼B

(3) Podle směrnice Rady 91/440/EHS ze dne 29. července 1991 o rozvoji železnic Společenství ([1]) měly licencované železniční podniky od 15. března 2003 právo na přístup k transevropské síti mezinárodní železniční nákladní dopravy a nejpozději od roku 2007 budou mít přístup k celé síti vnitrostátní a mezinárodní nákladní dopravy. Toto postupné rozšíření práv přístupu nevyhnutelně povede ke zvýšení mobility strojvedoucích přes státní hranice. V důsledku toho bude růst poptávka po strojvedoucích, kteří jsou vyškoleni a jsou držiteli osvědčení pro poskytování služeb ve více členských státech.

(4) Studie provedená Komisí v roce 2002 zdůraznila skutečnost, že se právní předpisy členských států, které upravují podmínky pro vydávání osvědčení strojvedoucím, značně liší. Měla by proto být přijata pravidla Společenství pro vydávání osvědčení strojvedoucím, aby bylo možné překonat tyto rozdíly při současném zachování stávající vysoké úrovně bezpečnosti železničního systému Společenství.

(5) Tato pravidla Společenství by měla rovněž přispívat k cílům politik Společenství v oblasti volného pohybu pracovníků, svobody usazování a volného pohybu služeb v souvislosti se společnou dopravní politikou tak, aby nedocházelo k žádnému narušení hospodářské soutěže.

(6) Cílem těchto společných ustanovení by mělo být především usnadnění pohybu strojvedoucích z jednoho členského státu do druhého, ale také z jednoho železničního podniku do druhého, a obecně usnadnění uznávání licencí a harmonizovaného doplňkového osvědčení všemi zúčastněnými subjekty v odvětví železniční dopravy. K tomuto účelu je nezbytné, aby daná ustanovení zaváděla určité minimální požadavky, které musí žadatelé o udělení licence nebo harmonizovaného doplňkového osvědčení splňovat.

(7) Tato směrnice navazuje na historickou vzájemnou dohodu uzavřenou mezi Evropskou federací pracovníků v dopravě (ETF) a Společenstvím evropských železnic (CER) o některých aspektech pracovních podmínek mobilních pracovníků poskytujících interoperabilní přeshraniční služby v železniční dopravě ([2]).

(8) I když členský stát vyjme z oblasti působnosti této směrnice strojvedoucí poskytující služby výhradně na určitých kategoriích železničních systémů, sítí a infrastruktury, neměla by tím být dotčena povinnost členského státu respektovat platnost licencí na celém území Evropské unie nebo platnost harmonizovaných doplňkových osvědčení na příslušné části infrastruktury.

([1]) Úř. věst. L 237, 24.8.1991, s. 25. Směrnice naposledy pozměněná směrnicí 2006/103/ES (Úř. věst. L 363, 20.12.2006, s. 344).
([2]) Úř. věst. L 195, 27.7.2005, s. 18.

▼B

(9) Požadavky by se měly týkat alespoň minimálního věku pro řízení vlaku, tělesné a pracovní psychologické způsobilosti žadatele, odborné praxe a znalosti určité problematiky týkající se řízení vlaku, znalosti infrastruktury, na které by strojvedoucí měli jezdit, jakož i jazyka, který na ní bude používán.

(10) V zájmu zvýšení efektivnosti nákladů by školení, kterého by se měli strojvedoucí zúčastnit s cílem získat harmonizované doplňkové osvědčení, mělo být zaměřeno, je-li to možné a žádoucí z hlediska bezpečnosti, na konkrétní služby, jež má strojvedoucí poskytovat, jako jsou posun, údržba nebo osobní nebo nákladní doprava. Při hodnocení provádění této směrnice by Evropská agentura pro železnice (dále jen „agentura“) měla posoudit, zda je nezbytné změnit požadavky týkající se školení uvedené v příloze, aby lépe odpovídaly nově vznikající struktuře trhu.

(11) Železniční podniky a provozovatelé infrastruktury vydávající harmonizovaná doplňková osvědčení mohou sami poskytovat školení v oblasti obecných odborných znalostí, jazykových znalostí, znalostí o kolejových vozidlech a infrastruktuře. Aniž je však dotčena možnost, aby zkoušející patřil k železničnímu podniku nebo provozovateli infrastruktury vydávajícímu harmonizované doplňkové osvědčení, je třeba ve věci zkoušek zamezit jakémukoli střetu zájmů.

(12) V souladu s čl. 13 odst. 4 směrnice 2004/49/ES odpovídá každý železniční podnik a každý provozovatel infrastruktury za úroveň školení svých strojvedoucích. Za tímto účelem by železniční podniky a provozovatelé infrastruktury při náboru strojvedoucích měli zohlednit všechna jejich dřívější školení a kvalifikaci v souladu s čl. 13 odst. 3 uvedené směrnice. Také je důležité zajistit, aby byl vyškolen dostatečný počet strojvedoucích. V této souvislosti je však nezbytné přijmout opatření s cílem zabránit tomu, aby z investic železničního podniku nebo provozovatele infrastruktury do školení strojvedoucího neměl nepatřičný prospěch jiný železniční podnik nebo provozovatel infrastruktury v případě, že daný strojvedoucí dobrovolně odejde k tomuto jinému železničnímu podniku nebo provozovateli infrastruktury. Tato opatření mohou být přijata například v rámci vnitrostátního práva, kolektivních pracovních smluv, v doložkách smluv upravujících vztah strojvedoucího k zaměstnavateli nebo v dohodách, kterými se řídí podmínky přechodu strojvedoucího z jednoho podniku do druhého, pokud jsou strojvedoucí jejich stranou.

(13) Podmínky pro způsobilost zaměstnanců a zdravotní a bezpečnostní podmínky jsou rozvíjeny v rámci směrnic o interoperabilitě, zejména jako součást TSI „řízení dopravy a provoz“. Je třeba

▼B

zajistit soudržnost mezi těmito TSI a přílohami této směrnice. Komise toho dosáhne změnami nebo přizpůsobením příslušných TSI této směrnici a jejím přílohám za použití postupů uvedených ve směrnici Rady 96/48/ES ze dne 23. července 1996 o interoperabilitě transevropského vysokorychlostního železničního systému ([1]) a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/16/ES ze dne 19. března 2001 o interoperabilitě konvenčního železničního systému ([2]).

(14) Za účelem zlepšení volného pohybu pracovníků a zvýšení bezpečnosti na železnicích Společenství je třeba věnovat zvláštní pozornost ostatním členům doprovodu vlaku plnícím úkoly v oblasti bezpečnosti na hnacích vozidlech a ve vlacích. Členské státy by proto měly zajistit, aby ostatní členové doprovodu vlaku plnící úkoly v oblasti bezpečnosti splňovali minimální požadavky stanovené v TSI „řízení dopravy a provoz“. Při zohlednění národních plánů provádění, které je třeba oznámit Komisi v souvislosti s prováděním TSI, vypracuje agentura možný profil pro vydávání osvědčení pro ostatní členy doprovodu vlaku plnící úkoly v oblasti bezpečnosti a zhodnotí dopad těchto různých možností. Na základě této zprávy by Komise tam, kde je to vhodné, měla předložit návrh ohledně podmínek a postupů pro vydávání osvědčení ostatním členům doprovodu vlaku plnícím úkoly v oblasti bezpečnosti na hnacích vozidlech a vlacích.

(15) Požadavky týkající se licence a harmonizovaných doplňkových osvědčení stanovené v této směrnici by se měly týkat výhradně právních podmínek pro to, aby směl strojvedoucí řídit vlak. Všechny ostatní právní požadavky týkající se železničních podniků, provozovatelů infrastruktury, infrastruktury a kolejových vozidel, které musí být slučitelné s právními předpisy Společenství a být uplatňovány nediskriminačním způsobem, by měly být rovněž splněny dříve, než může strojvedoucí řídit vlak na určité části infrastruktury.

(16) Touto směrnicí by nemělo být dotčeno provádění směrnice Evropského parlamentu a Rady 95/46/ES ze dne 24. října 1995 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů ([3]) a nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 45/2001 ze dne 18. prosince 2000 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů orgány a institucemi Společenství a o volném pohybu těchto údajů ([4]).

([1]) Úř. věst. L 235, 17.9.1996, s. 6. Směrnice naposledy pozměněná směrnicí Komise 2007/32/ES (Úř. věst. L 141, 2.6.2007, s. 63).
([2]) Úř. věst. L 110, 20.4.2001, s. 1. Směrnice naposledy pozměněná směrnicí Komise 2007/32/ES.
([3]) Úř. věst. L 281, 23.11.1995, s. 31. Směrnice ve znění nařízení (ES) č. 1882/2003 (Úř. věst. L 284, 31.10.2003, s. 1).
([4]) Úř. věst. L 8, 12.1.2001, s. 1.

▼B

(17) Aby bylo možné zaručit požadovanou jednotnost a průhlednost, mělo by Společenství stanovit jednotný vzor osvědčení, které bude vzájemně uznáváno členskými státy a které bude prokazovat splnění některých minimálních požadavků, odbornou kvalifikaci a jazykové znalosti strojvedoucích, a zároveň ponechávat orgánům členských států pravomoc vydávat licence a železničním podnikům a provozovatelům infrastruktury pravomoc vydávat harmonizovaná doplňková osvědčení.

(18) Agentura by měla přezkoumávat rovněž použití čipové karty namísto licence a harmonizovaných doplňkových osvědčení. Karta se zabudovaným čipem by měla tu výhodu, že by spojovala všechny tyto doklady a zároveň by mohla být využívána k jiným účelům v oblasti bezpečnosti nebo pro účely řízení činnosti strojvedoucích.

(19) Bezpečnostní orgány by měly použít všechny údaje uvedené v licencích, harmonizovaných doplňkových osvědčeních a rejstřících licencí a harmonizovaných doplňkových osvědčení, aby se usnadnil postup pro hodnocení vydávání osvědčení zaměstnancům, stanovený v článcích 10 a 11 směrnice 2004/49/ES, a urychlilo vydávání osvědčení o bezpečnosti, které je rovněž stanoveno v uvedených článcích.

(20) Zaměstnávání strojvedoucích s osvědčením vydaným v souladu s touto směrnicí by nemělo železniční podniky a provozovatele infrastruktury zbavovat odpovědnosti zavést systém dohledu a vnitřní kontroly způsobilosti a chování jejich strojvedoucích v souladu s článkem 9 a přílohou III směrnice 2004/49/ES; zaměstnávání těchto strojvedoucích by mělo být součástí tohoto systému. Harmonizované doplňkové osvědčení by nemělo železniční podniky ani provozovatele infrastruktury zbavovat odpovědnosti v oblasti bezpečnosti, a zejména pokud jde o školení jejich zaměstnanců.

(21) Některé společnosti poskytují služby strojvedoucích železničním podnikům a provozovatelům infrastruktury. V těchto případech by měl odpovědnost za to, že je strojvedoucí držitelem licence a osvědčení v souladu s touto směrnicí, nést železniční podnik nebo provozovatel infrastruktury využívající služeb strojvedoucího.

(22) Aby železniční doprava i nadále fungovala účinně, měli by si strojvedoucí, kteří vykonávali svou profesi již před vstupem této směrnice v platnost, zachovat získaná oprávnění během přechodného období.

▼B

(23) Při výměně oprávnění k řízení, která byla strojvedoucím vydána před použitím příslušných ustanovení této směrnice, za harmonizovaná doplňková osvědčení a licence, které jsou s touto směrnicí v souladu, je potřeba se vyhnout zbytečné administrativní a finanční zátěži. Oprávnění k řízení, která byla strojvedoucím vydána dříve, by proto měla být v co nejširší míře zachována. Pokud mají být tato oprávnění vyměněna, měl by vydávající subjekt přihlédnout ke kvalifikacím a praxi každého strojvedoucího nebo skupiny strojvedoucích. Vydávající subjekt by měl na základě kvalifikací nebo praxe rozhodnout, zda je nezbytné, aby byli strojvedoucí nebo skupina strojvedoucích před získáním vyměněných licencí a harmonizovaných doplňkových osvědčení podrobeni dodatečné zkoušce nebo aby se zúčastnili školení. Vydávající subjekt by měl rozhodovat, zda kvalifikace nebo praxe dostačuje k vydání požadovaných licencí a harmonizovaných doplňkových osvědčení bez potřeby další zkoušky nebo školení.

(24) Je rovněž třeba vyhnout se zbytečné administrativní a finanční zátěži v případě, kdy strojvedoucí mění zaměstnavatele. Železniční podnik zaměstnávající strojvedoucího by měl vzít v úvahu dříve získanou způsobilost a měl by v co největší míře upustit od dalších zbytečných zkoušek a školení.

(25) Aniž je dotčen obecný systém vzájemného uznávání podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2005/36/ES ze dne 7. září 2005 o uznávání odborných kvalifikací ([1]), který bude platit i po skončení přechodného období, neměla by tato směrnice zaručovat žádná práva na vzájemné uznávání oprávnění k řízení, která strojvedoucí získali přede dnem použitelnosti této směrnice.

(26) Opatření nezbytná k provedení této směrnice by měla být přijata v souladu s rozhodnutím Rady 1999/468/ES ze dne 28. června 1999 o postupech pro výkon prováděcích pravomocí svěřených Komisi ([2]).

(27) Zejména je třeba zmocnit Komisi ke stanovení podmínek a kritérií nezbytných pro provedení této směrnice. Jelikož tato opatření mají obecný význam a jejich účelem je změnit jiné než podstatné prvky této směrnice nebo doplnit tuto směrnici o nové jiné než podstatné prvky, měla by být přijata regulativním postupem s kontrolou stanoveným v čl. 5a rozhodnutí 1999/468/ES.

([1]) Úř. věst. L 255, 30.9.2005, s. 22. Směrnice naposledy pozměněná směrnicí Rady 2006/100/ES (Úř. věst. L 363, 20.12.2006, s. 141).

([2]) Úř. věst. L 184, 17.7.1999, s. 23. Rozhodnutí ve znění rozhodnutí 2006/512/ES (Úř. věst. L 200, 22.7.2006, s. 11).

▼B

(28) Pokud ze závažných naléhavých důvodů nelze dodržet lhůty obvykle použitelné v rámci regulativního postupu s kontrolou, měla by mít Komise možnost použít ke stanovení kritérií Společenství pro výběr zkoušejících a zkoušek podle této směrnice a k přizpůsobení příloh této směrnice vědecko-technickému pokroku v souladu s touto směrnicí postup pro naléhavé případy stanovený v čl. 5a odst. 6 rozhodnutí 1999/468/ES.

(29) V souladu s bodem 34 interinstitucionální dohody o zdokonalení tvorby právních předpisů ([1]) jsou členské státy vybízeny k tomu, aby jak pro sebe, tak i v zájmu Společenství sestavily vlastní tabulky, z nichž bude co nejvíce patrné srovnání mezi touto směrnicí a prováděcími opatřeními, a aby tyto tabulky zveřejnily.

(30) Členské státy by měly zavést kontroly dodržování této směrnice a přijmout vhodná opatření v případě, že strojvedoucí poruší kterékoli ustanovení této směrnice.

(31) Členské státy by měly stanovit vhodné sankce za porušování vnitrostátních předpisů provádějících tuto směrnici.

(32) Jelikož cíle této směrnice, totiž stanovení společného právního rámce pro vydávání osvědčení strojvedoucím, kteří obsluhují hnací vozidla a vlaky v osobní a nákladní dopravě, nemůže být uspokojivě dosaženo na úrovni členských států, a proto jej může být z důvodu rozsahu a účinků této směrnice lépe dosaženo na úrovni Společenství, může Společenství přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje tato směrnice rámec toho, co je nezbytné k dosažení tohoto cíle.

(33) Z důvodů efektivnosti nákladů se může ukázat jako vhodné vyjmout na omezenou dobu z působnosti ustanovení této směrnice týkajících se povinnosti, na základě které mají být strojvedoucí držiteli licencí a harmonizovaných doplňkových osvědčení v souladu s touto směrnicí, ty strojvedoucí vlaků, kteří poskytují služby výhradně na území jednoho členského státu. Podmínky, kterými se tato vynětí řídí, by měly být jasně definovány.

(34) Povinnost uplatňovat a provádět tuto směrnici by pro členský stát, který nemá žádný železniční systém a ani jej v nejbližší budoucnosti mít nebude, byla nepřiměřená a zbytečná. Po dobu, po kterou uvedené členské státy nebudou mít železniční systém, by proto měly být osvobozeny od povinnosti provést a uplatňovat tuto směrnici,

([1]) Úř. věst. C 321, 31.12.2003, s. 1.

▼B

PŘIJALY TUTO SMĚRNICI:

KAPITOLA I

ÚČEL, OBLAST PŮSOBNOSTI A DEFINICE

Článek 1

Účel

Tato směrnice stanoví podmínky a postupy pro vydávání osvědčení strojvedoucím obsluhujícím hnací vozidla a vlaky v železničním systému Společenství. Blíže určuje úkoly příslušných orgánů členských států, strojvedoucích a ostatních zúčastněných subjektů v odvětví, zejména železničních podniků, provozovatelů infrastruktury a školicích středisek.

Článek 2

Oblast působnosti

1. Tato směrnice se vztahuje na strojvedoucí obsluhující hnací vozidla a vlaky v železničním systému Společenství pro železniční podnik, který musí být držitelem osvědčení o bezpečnosti, nebo pro provozovatele infrastruktury, který musí být držitelem schválení z hlediska bezpečnosti.

2. Členské státy nesmějí, na základě vnitrostátních předpisů týkajících se ostatních členů vlakové čety nákladních vlaků, bránit nákladním vlakům v překračování hranic nebo v poskytování služeb vnitrostátní přepravy na svém území.

3. Aniž je dotčen článek 7, mohou členské státy vyjmout z opatření, která přijmou k provedení této směrnice, strojvedoucí poskytující služby výhradně na těchto druzích drah:

a) metro, tramvaje a další městské kolejové systémy;

b) sítě, které jsou funkčně oddělené od ostatního železničního systému a jsou určeny pouze pro místní, městskou a příměstskou osobní a nákladní dopravu;

c) železniční infrastruktura v soukromém vlastnictví, která je určena pouze pro používání vlastníkem infrastruktury pro jeho vlastní nákladní dopravu;

d) úseky trati, které jsou dočasně uzavřeny pro normální provoz za účelem údržby, obnovy nebo modernizace železničního systému.

▼B

Článek 3

Definice

Pro účely této směrnice se rozumí:

a) „příslušným orgánem“ bezpečnostní orgán uvedený v článku 16 směrnice 2004/49/ES;

b) „strojvedoucím“ osoba způsobilá a oprávněná řídit samostatně, zodpovědně a bezpečně vlaky včetně hnacích vozidel, posunovacích hnacích vozidel, pracovních vlaků, vozidel údržby nebo vlaků určených pro železniční přepravu cestujících nebo zboží;

c) „ostatními členy doprovodu vlaku plnícími úkoly v oblasti bezpečnosti“ se rozumějí zaměstnanci, kteří jsou přítomni ve vlaku, nejsou strojvedoucí, ale podílejí se na zajišťování bezpečnosti vlaku, cestujících a převáženého zboží;

d) „železničním systémem“ struktura složená ze železniční infrastruktury, která zahrnuje tratě a pevná zařízení železničního systému a kolejová vozidla všech kategorií a původu provozovaná na této infrastruktuře, jak je definována ve směrnicích 96/48/ES a 2001/16/ES;

e) „provozovatelem infrastruktury“ subjekt nebo podnik pověřený zejména zřizováním a údržbou železniční infrastruktury nebo její části, jak je definována v článku 3 směrnice 91/440/EHS, což může rovněž zahrnovat provozování kontrolních a bezpečnostních systémů infrastruktury. Funkcemi provozovatele infrastruktury v rámci sítě nebo její části mohou být pověřeny různé subjekty nebo podniky;

f) „železničním podnikem“ železniční podnik definovaný ve směrnici Evropského parlamentu a Rady 2001/14/ES ze dne 26. února 2001 o přidělování kapacity železniční infrastruktury a zpoplatnění železniční infrastruktury ([1]) a jakýkoli jiný veřejný nebo soukromý podnik, jehož hlavní činností je železniční přeprava zboží nebo cestujících, přičemž podnik musí zajistit trakci. Tento pojem zahrnuje i podniky zajišťující pouze trakci;

g) „technickými specifikacemi pro interoperabilitu“ neboli „TSI“ specifikace, které platí pro každý subsystém nebo část subsystému za účelem dodržení základních požadavků a zajištění interoperability transevropských vysokorychlostních a konvenčních železničních systémů definovaných ve směrnicích 96/48/ES a 2001/16/ES;

([1]) Úř. věst. L 75, 15.3.2001, s. 29. Směrnice naposledy pozměněná směrnicí 2004/49/ES.

▼B

h) „agenturou“ Evropská agentura pro železnice, zřízená nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 881/2004 ([1]) ze dne 29. dubna 2004;

i) „osvědčením o bezpečnosti“ osvědčení, které železničnímu podniku vydává bezpečnostní orgán v souladu s článkem 10 směrnice 2004/49/ES;

j) „osvědčením“ harmonizované doplňkové osvědčení uvádějící, na které části infrastruktury je držitel oprávněn řídit a která kolejová vozidla je držitel oprávněn řídit;

k) „schválením z hlediska bezpečnosti“ osvědčení, které provozovateli infrastruktury vydává příslušný orgán v souladu s článkem 11 směrnice 2004/49/ES;

l) „školicím střediskem“ subjekt pověřený nebo uznaný příslušným orgánem k poskytování školení.

KAPITOLA II

VYDÁVÁNÍ OSVĚDČENÍ STROJVEDOUCÍM

Článek 4

Vzor Společenství pro vydávání osvědčení

1. Všichni strojvedoucí musí mít nezbytnou zdravotní způsobilost a kvalifikaci pro řízení vlaků a musí být držiteli těchto dokladů:

a) licence prokazující, že strojvedoucí splňuje minimální podmínky, pokud jde o zdravotní požadavky, základní vzdělání a všeobecné profesní dovednosti. Licence obsahuje osobní údaje strojvedoucího a název vydávajícího orgánu a uvádí dobu své platnosti. Dokud nebude přijat vzor Společenství pro vydávání osvědčení uvedený v odstavci 4, musí licence splňovat požadavky přílohy I;

b) jednoho nebo více osvědčení uvádějících, na kterých částech infrastruktury je držitel oprávněn řídit a která kolejová vozidla je oprávněn řídit. Každé osvědčení musí splňovat požadavky přílohy I.

2. Předepsané osvědčení pro určitou část infrastruktury však není nezbytné v níže uvedených výjimečných případech, pokud během řízení sedí vedle strojvedoucího jiný strojvedoucí, který je držitelem platného osvědčení pro danou část infrastruktury:

a) pokud narušení plynulosti železniční dopravy vyžaduje odklonění vlaků nebo údržbu tratě, které stanoví provozovatel infrastruktury;

([1]) Úř. věst. L 164, 30.4.2004, s. 1.

▼B

b) v případě výjimečných jednorázových jízd historických vlaků;

c) v případě výjimečných jednorázových jízd nákladních vlaků, pokud s tím provozovatel infrastruktury souhlasí;

d) v případě dodávky nebo předváděcí jízdy nového vlaku nebo hnacího vozidla;

e) pro účely školení nebo zkoušek strojvedoucích.

Rozhodnutí o využití této možnosti učiní železniční podnik a nemůže je nařídit příslušný provozovatel infrastruktury ani příslušný orgán.

Pokud je výše uvedeným způsobem využit další strojvedoucí, je třeba o tom předem uvědomit provozovatele infrastruktury.

3. Osvědčení opravňuje k řízení kolejových vozidel jedné či obou těchto kategorií:

a) kategorie A: posunovací hnací vozidla, pracovní vlaky, vozidla traťové údržby a veškerá další hnací vozidla, pokud jsou používána při posunu;

b) kategorie B: přeprava cestujících nebo zboží.

Osvědčení může obsahovat oprávnění pro všechny kategorie a vztahovat se na všechny kódy uvedené v odstavci 4.

4. Do 4. prosince 2008 Komise na základě návrhu vypracovaného agenturou vzor Společenství pro licenci přijme osvědčení a ověřený opis osvědčení a určí rovněž jejich technické vlastnosti, přičemž přihlédne k opatřením proti padělání. Tato opatření, jež mají za cíl změnit jiné než podstatné prvky této směrnice jejím doplněním, se přijímají regulativním postupem s kontrolou stanoveným v čl. 32 odst. 3.

Do 4. prosince 2008 přijme Komise na základě doporučení agentury regulativním postupem s kontrolou podle čl. 32 odst. 3 opatření, jež mají za účel změnit jiné než podstatné prvky této směrnice jejím doplněním, týkající se kódů Společenství pro různé druhy kategorií A a B podle odstavce 3 tohoto článku.

Článek 5

Opatření proti podvodům

Příslušné orgány a vydávající subjekty přijmou veškerá nezbytná patření, aby zabránily padělání licencí a osvědčení a nepovoleným zásahům do rejstříků uvedených v článku 22.

▼B

Článek 6

Držení, jazyk a vydávající orgány

1. Držitelem licence je strojvedoucí a vydává ji příslušný orgán defnovaný v čl. 3 písm. a). Pokud příslušný orgán nebo jeho zástupce vydává licenci v národním jazyce, který není jazykem Společenství, vypracuje dvojjazyčné znění licence s použitím některého z jazyků Společenství.

2. Osvědčení vydává železniční podnik nebo provozovatel infrastruktury, který strojvedoucího zaměstnává nebo s ním uzavírá smlouvu. Držitelem osvědčení je podnik nebo provozovatel, který je vydává. V souladu s čl. 13 odst. 3 směrnice 2004/49/ES však mají strojvedoucí právo obdržet jeho ověřený opis. Pokud železniční podnik nebo provozovatel infrastruktury vydává osvědčení v národním jazyce, který není jazykem Společenství, vypracuje dvojjazyčné znění osvědčení s použitím některého z jazyků Společenství.

Článek 7

Územní platnost

1. Licence platí na celém území Společenství.

2. Osvědčení platí pouze pro ty části infrastruktury a ta kolejová vozidla, jež jsou v něm uvedeny.

Článek 8

Uznávání dokladů strojvedoucích ze třetích zemí

Doklady strojvedoucích ze třetích zemí, kteří poskytují služby výhradně v přeshraničních úsecích železničního systému členského státu, mohou být tímto členským státem uznány v souladu s případnými dvoustrannými dohodami s touto třetí zemí.

KAPITOLA III

PODMÍNKY VYDÁNÍ LICENCE A OSVĚDČENÍ

Článek 9

Minimální požadavky

1. K získání licence musí žadatelé splňovat minimální požadavky stanovené v článcích 10 a 11. K získání osvědčení a zachování jeho platnosti musí být žadatelé držiteli licence a musí splňovat minimální požadavky stanovené v článcích 12 a 13.

2. Členský stát může uplatňovat přísnější požadavky pro vydávání licencí na svém území. Licence vydané jiným členským státem však uznává v souladu s článkem 7.

▼B

Oddíl I

Licence

Článek 10

Minimální věk

Členské státy stanoví minimální věk žadatelů o vydání licence, který musí být nejméně 20 let. Členské státy mohou vydat licenci žadatelům starším 18 let, v tom případě je však její platnost omezena na území členského státu, který tuto licenci vydal.

Článek 11

Základní požadavky

1. Žadatelé musí mít dokončenu nejméně devítiletou školní docházku (primární a sekundární stupeň) a musí úspěšně absolvovat základní školení odpovídající úrovni 3 podle rozhodnutí Rady 85/368/EHS ze dne 16. července 1985 o srovnatelnosti kvalifikací získaných odborným vzděláváním mezi členskými státy Evropského společenství ([1]).

2. Žadatelé prokazují svou tělesnou způsobilost tím, že podstoupí zdravotní prohlídku provedenou, podle rozhodnutí členského státu, buď lékařem akreditovaným nebo uznaným podle článku 20, nebo pod dohledem takového lékaře. Zdravotní prohlídka zahrnuje alespoň kritéria uvedená v bodech 1.1, 1.2, 1.3 a 2.1 přílohy II.

3. Žadatelé prokazují svou pracovně psychologickou způsobilost tím, že podstoupí prohlídku provedenou, podle rozhodnutí členského státu, buď psychologem nebo lékařem akreditovaným nebo uznaným podle článku 20, nebo pod dohledem takového psychologa nebo lékaře. Prohlídka zahrnuje alespoň kritéria uvedená v bodě 2.2 přílohy II.

4. Žadatelé prokazují svou všeobecnou odbornou způsobilost tím, že složí zkoušku, která zahrnuje alespoň obecné obory uvedené v příloze IV.

Oddíl II

Osvědčení

Článek 12

Jazykové znalosti

Musí být splněno kritérium jazykových znalostí uvedené v příloze VI ve vztahu k té části infrastruktury, které se žádost o vydání osvědčení týká.

Článek 13

Odborné kvalifikace

1. Žadatelé musí složit zkoušku, která ověří jejich odborné znalosti a způsobilost týkající se kolejových vozidel, kterých se žádost o vydání osvědčení týká. Obsahem této zkoušky jsou alespoň obecné obory uvedené v příloze V.

([1]) Úř. věst. L 199, 31.7.1985, s. 56.

▼B

2. Žadatelé musí složit zkoušku, která ověří jejich odborné znalosti a způsobilost týkající se těch částí infrastruktury, kterých se žádost o vydání osvědčení týká. Obsahem zkoušky jsou alespoň obecné obory uvedené v příloze VI. V případě potřeby budou v rámci této zkoušky ověřovány rovněž jazykové znalosti v souladu s bodem 8 přílohy VI.

3. Železniční podnik nebo provozovatel infrastruktury poskytne žadatelům školení v oblasti svého systému zajišťování bezpečnosti uvedeného ve směrnici 2004/49/ES.

KAPITOLA IV

POSTUPY PRO VYDÁVÁNÍ LICENCE A OSVĚDČENÍ

Článek 14

Vydávání licence

1. Příslušný orgán zveřejní postupy pro vydávání licence.

2. Všechny žádosti o vydání licence podává příslušnému orgánu žadatel sám, nebo kterýkoli subjekt jeho jménem.

3. Předmětem žádosti podané příslušnému orgánu může být vydání nové licence, aktualizace údajů v licenci, obnovení licence nebo vydání duplikátu licence.

4. Příslušný orgán vydá licenci bezodkladně, nejpozději však jeden měsíc po obdržení všech nezbytných podkladů.

5. S výhradou čl. 16 odst. 1 je doba platnosti licence deset let.

6. Licence se vydává v jednom originálu. Jakákoli duplikace licence je zakázána; duplikát smí vydat pouze příslušný orgán na základě žádosti.

Článek 15

Vydávání osvědčení

Každý železniční podnik a provozovatel infrastruktury vypracuje v rámci svého systému zajišťování bezpečnosti vlastní postupy pro vydávání nebo aktualizaci osvědčení v souladu s touto směrnicí, jakož i postupy pro odvolání, které strojvedoucím umožní žádat o přezkum rozhodnutí týkajícího se vydání, aktualizace, pozastavení nebo odebrání osvědčení.

V případě neshody se strany sporu mohou obrátit na příslušný orgán nebo na nezávislý odvolací orgán.

▼B

Jakmile jsou držiteli osvědčení udělena další oprávnění týkající se určitých kolejových vozidel nebo infrastruktury, železniční podniky a provozovatelé infrastruktury osvědčení neprodleně aktualizují.

Článek 16

Pravidelné kontroly

1. K zachování platnosti licence musí její držitelé podstupovat pravidelné prohlídky nebo zkoušky týkající se požadavků uvedených v čl. 11 odst. 2 a 3. Pokud jde o zdravotní prohlídky, je třeba dodržovat jejich minimální četnost v souladu s bodem 3.1 přílohy II. Tyto zdravotní prohlídky jsou prováděny lékaři akreditovanými nebo uznanými v souladu s článkem 20 nebo pod jejich dohledem. Co se týče všeobecných odborných znalostí, platí čl. 23 odst. 8.

Při obnovování licence ověří příslušný orgán na základě rejstříku podle čl. 22 odst. 1 písm. a), zda strojvedoucí požadavky uvedené v prvním pododstavci tohoto odstavce splňuje.

2. K zachování platnosti osvědčení musí jeho držitel pravidelně podstupovat lékařské prohlídky nebo zkoušky týkající se podmínek uvedených v článcích 12 a 13. Četnost těchto prohlídek nebo zkoušek určí v souladu s vlastním systémem zajišťování bezpečnosti železniční podnik nebo provozovatel infrastruktury, který strojvedoucího zaměstnává nebo s ním uzavřel smlouvu, přičemž musí být dodržena minimální četnost stanovená v příloze VII.

Při každé z těchto kontrol potvrdí vydávající subjekt prostřednictvím poznámky v osvědčení a zápisem v rejstříku podle čl. 22 odst. 2 písm. a), že strojvedoucí požadavky uvedené v prvním pododstavci tohoto odstavce splňuje.

3. Pokud žadatel nepodstoupí pravidelnou kontrolu nebo pokud je výsledek této kontroly negativní, použije se postup podle článku 18.

Článek 17

Ukončení pracovního poměru

Pokud strojvedoucí ukončí pracovní poměr s železničním podnikem nebo provozovatelem infrastruktury, bezodkladně o tom uvědomí příslušný orgán.

Platnost licence zůstane zachována, pokud jsou splněny podmínky uvedené v čl. 16 odst. 1.

Osvědčení pozbývá platnosti, pokud jeho držitel přestane být zaměstnán jako strojvedoucí. Držitel však obdrží ověřený opis osvědčení a všech dokladů prokazujících jeho školení, kvalifikaci, praxi a odbornou způsobilost. Železniční podnik nebo provozovatel infrastruktury vezme při vydání osvědčení strojvedoucímu všechny tyto doklady v úvahu.

▼B

Článek 18

Dohled nad činností strojvedoucích železničními podniky a provozovateli infrastruktury

1. Železniční podniky a provozovatelé infrastruktury jsou povinni zajistit a kontrolovat platnost licencí a osvědčení strojvedoucích, které zaměstnávají nebo s nimiž uzavřeli smlouvu.

Železniční podniky a provozovatelé infrastruktury zavedou systém dohledu nad činností svých strojvedoucích. V případě, že výsledky dohledu zpochybní způsobilost strojvedoucího k výkonu činnosti a zachování platnosti licence nebo osvědčení, přijme železniční podnik nebo provozovatel infrastruktury neprodleně nezbytná opatření.

2. Pokud se strojvedoucí domnívá, že jeho zdravotní stav vzbuzuje pochybnosti o jeho zdravotní způsobilosti k výkonu činnosti, neprodleně o tom uvědomí železniční podnik nebo provozovatele infrastruktury, podle okolností.

Jakmile se železniční podnik nebo provozovatel infrastruktury dozví nebo je lékařem informován o tom, že se zdravotní stav strojvedoucího zhoršil na úroveň, která vyvolává pochybnosti o jeho zdravotní způsobilosti k výkonu činnosti, přijme neprodleně nezbytná opatření, včetně prohlídky podle bodu 3.1 přílohy II nebo v případě potřeby odebrání osvědčení, jakož i aktualizace rejstříku uvedeného v čl. 22 odst. 2. Kromě toho zajistí, aby strojvedoucí nebyl při výkonu služby nikdy pod vlivem jakékoli látky, která by mohla ovlivnit jeho koncentraci, pozornost nebo chování. Příslušný orgán je bezodkladně uvědoměn o každé pracovní neschopnosti trvající déle než tři měsíce.

KAPITOLA V

ÚKOLY A ROZHODNUTÍ PŘÍSLUŠNÉHO ORGÁNU

Článek 19

Úkoly příslušného orgánu

1. Příslušný orgán plní průhledným a nediskriminačním způsobem tyto úkoly:

a) vydávání a aktualizace licencí a vystavování duplikátů podle článků 6 a 14;

b) provádění pravidelných prohlídek nebo zkoušek podle čl. 16 odst. 1;

c) pozastavování a odebírání licencí a zasílání žádostí o pozastavení osvědčení podle článku 29 vydávajícímu subjektu s uvedením důvodů;

d) uznávání osob nebo subjektů uvedených v článcích 23 a 25, pokud k tomu je členským státem určen;

▼B

e) zajišťování zveřejnění a aktualizace rejstříku akreditovaných nebo uznaných osob a subjektů uvedeného v článku 20;

f) vedení a aktualizace rejstříku licencí podle čl. 16 odst. 1 a čl. 22 odst. 1;

g) dohled nad postupem vydávání osvědčení strojvedoucím podle článku 26;

h) provádění kontrol podle článku 29;

i) stanovení vnitrostátních kritérií pro zkoušející podle čl. 25 odst. 5.

V době před vydáním licence vyřizuje příslušný orgán bez prodlení žádosti o poskytnutí informací a zasílá bezodkladně případné žádosti o doplňující informace.

2. Příslušný orgán nesmí úkoly uvedenými v odst. 1 písm. c), g) a i) pověřit třetí osoby.

3. Každé pověření třetích osob úkoly musí být průhledné a nediskriminační a nesmí vést ke střetu zájmů.

4. Pokud příslušný orgán pověří železniční podnik úkoly uvedenými v odst. 1 písm. a) nebo b) nebo mu tyto úkoly smluvně zadává, musí být splněna alespoň jedna z těchto dvou podmínek:

a) železniční podnik vydává licence pouze svým vlastním strojvedoucím;

b) železniční podnik nemá na dotyčném území výhradní právo na žádný z úkolů, kterým byl pověřen nebo který mu byl zadán na základě smlouvy.

5. Pokud příslušný orgán pověří úkoly třetí osoby nebo jim je smluvně zadá, jsou pověření zástupci nebo smluvní strany při plnění těchto úkolů povinni plnit povinnosti, které pro příslušný orgán vyplývají z této směrnice.

6. Pokud příslušný orgán pověří úkoly třetí osoby nebo jim tyto úkoly smluvně zadá, zavede systém kontroly, jehož prostřednictvím bude prověřovat plnění těchto úkolů, a zajišťuje dodržování podmínek stanovených v odstavcích 2, 4 a 5.

Článek 20

Akreditace a uznávání

1. Osoby nebo subjekty akreditované podle této směrnice akredituje akreditační subjekt určený daným členským státem. Akreditační postup je založen na kritériích nezávislosti, povolanosti a nestrannosti, jak jsou obsaženy v příslušných evropských normách řady EN 45 000, a na hodnocení dokumentace předložené uchazeči, která patřičným způsobem prokazuje jejich odbornost v příslušné oblasti.

▼B

2. Alternativně k akreditaci podle odstavce 1 mohou členské státy stanovit, že osoby nebo subjekty uznané podle této směrnice uznává příslušný orgán nebo subjekt určený daným členským státem. Uznání je založeno na kritériích nezávislosti, povolanosti a nestrannosti. Je-li však požadovaná způsobilost velmi vzácná, může být učiněna výjimka z tohoto ustanovení na základě kladného stanoviska Komise, která je vydá regulativním postupem podle čl. 32 odst. 2.

Kritérium nezávislosti se nepoužije v případě školení ve smyslu čl. 23 odst. 5 a 6.

3. Příslušný orgán zajistí zveřejnění a aktualizaci rejstříku osob a subjektů, které byly akreditovány nebo uznány podle této směrnice.

Článek 21

Rozhodnutí příslušného orgánu

1. Příslušný orgán uvádí důvody svých rozhodnutí.

2. Příslušný orgán zajistí zavedení postupu správního odvolání, který zaměstnavatelům a strojvedoucím umožní požadovat přezkum rozhodnutí týkajících se jakékoliv žádosti podané podle této směrnice.

3. Členské státy přijmou nezbytná opatření k zajištění soudního přezkumu rozhodnutí přijatých příslušným orgánem.

Článek 22

Rejstříky a výměna informací

1. Příslušné orgány jsou povinny

a) vést rejstřík všech licencí, které byly vydány, aktualizovány, obnoveny, změněny, pozastaveny, odebrány nebo nahlášeny jako ztracené, odcizené či zničené, anebo jejichž platnost skončila. Tento rejstřík obsahuje údaje o každé licenci předepsané v bodě 4 přílohy I, které jsou přístupné pomocí vnitrostátního čísla přiděleného každému strojvedoucímu. Rejstřík je pravidelně aktualizován;

b) poskytovat, na základě odůvodněné žádosti, příslušným orgánům jiných členských států, agentuře nebo zaměstnavateli strojvedoucích informace o stavu těchto licencí.

2. Každý železniční podnik a provozovatel infrastruktury je povinen

a) vést rejstřík všech vydaných, aktualizovaných, obnovených, změněných, pozastavených a zrušených osvědčení, osvědčení nahlášených jako ztracená, odcizená či zničená a osvědčení, jejichž platnost skončila, anebo zajistit vedení takového rejstříku. Tento rejstřík obsahuje údaje o každém osvědčení předepsané v bodě 4 přílohy I a údaje týkající se pravidelných kontrol podle článku 16. Rejstřík je pravidelně aktualizován;

▼B

b) spolupracovat s příslušným orgánem členského státu, ve kterém mají sídlo, s cílem vyměňovat si informace s příslušným orgánem, a umožnit mu tak okamžitý přístup k požadovaným údajům;

c) poskytovat příslušným orgánům jiných členských států na žádost informace o obsahu těchto osvědčení, je-li to požadováno v důsledku přeshraničních činností podniku nebo provozovatele.

3. Strojvedoucí mají přístup k údajům, které se jich týkají, jež jsou uloženy v rejstříku příslušných orgánů a rejstříku železničních podniků, a na žádost obdrží kopii těchto údajů.

4. Příslušné orgány spolupracují s agenturou s cílem zajistit interoperabilitu rejstříků uvedených v odstavcích 1 a 2.

K tomuto účelu přijme Komise do 4. prosince 2008 na základě návrhu vypracovaného agenturou základní parametry rejstříků, které mají být vytvořeny, jako jsou údaje, které mají být zaznamenávány, jejich formát a protokol o výměně údajů, přístupová práva, doba uchovávání údajů a postupy v případě úpadkového řízení. Tato opatření, jež mají za účel změnit jiné než podstatné prvky této směrnice jejím doplněním, se přijímají na základě návrhu vypracovaného agenturou regulativním postupem s kontrolou podle čl. 32 odst. 3.

5. Příslušné orgány, provozovatelé infrastruktury a železniční podniky zajistí, aby byly rejstříky uvedené v odstavcích 1 a 2 a způsoby jejich využívání v souladu se směrnicí 95/46/ES.

6. Agentura zajistí, aby byl systém zavedený podle odst. 2 písm. a) a b) v souladu s nařízením (ES) č. 45/2001.

KAPITOLA VI

ŠKOLENÍ A ZKOUŠKY STROJVEDOUCÍCH

Článek 23

Školení

1. Školení strojvedoucích zahrnuje část týkající se licence, odrážející všeobecné odborné znalosti podle přílohy IV, a část týkající se osvědčení, odrážející specifické odborné znalosti podle příloh V a VI.

▼B

2. Školicí metoda musí splňovat kritéria uvedená v příloze III.

3. Podrobné cíle školení týkajícího se licence jsou vymezeny v příloze IV a školení týkajícího se osvědčení v přílohách V a VI. Tyto podrobné cíle školení mohou být doplněny buď:

a) o příslušné TSI přijaté v souladu se směrnicí 96/48/ES nebo směrnicí 2001/16/ES. V tomto případě Komise zajistí soulad mezi těmito TSI a přílohami IV, V a VI, nebo

b) o kritéria navržená agenturou podle článku 17 nařízení (ES) č. 881/2004. Tato kritéria, která mají za účel změnit jiné než podstatné prvky této směrnice jejím doplněním, se přijímají regulativním postupem s kontrolou podle čl. 32 odst. 3.

4. V souladu s článkem 13 směrnice 2004/49/ES přijmou členské státy opatření k zajištění spravedlivého a nediskriminačního přístupu uchazečů o práci strojvedoucího ke školení, které je nezbytné pro splnění podmínek k vydání licence a osvědčení.

5. Části školení týkající se všeobecných odborných znalostí podle čl. 11 odst. 4, jazykových znalostí podle článku 12 a odborných znalostí týkajících se kolejových vozidel podle čl. 13 odst. 1 vykonávají osoby nebo subjekty akreditované nebo uznané v souladu s článkem 20.

6. Části školení týkající se znalostí infrastruktury podle čl. 13 odst. 2, včetně znalosti trasy a provozních předpisů a postupů, vykonávají osoby nebo subjekty akreditované nebo uznané členským státem, ve kterém se infrastruktura nachází.

7. Pokud jde o licence, platí pro uznávání odborné kvalifikace strojvedoucích, kteří jsou státními příslušníky některého členského státu a kteří získali osvědčení o školení ve třetí zemi, nadále obecný systém uznávání odborných kvalifikací stanovený směrnicí 2005/36/ES.

8. S cílem zajistit zachování způsobilosti zaměstnanců je zaveden proces průběžného školení v souladu s bodem 2 písm. e) přílohy III směrnice 2004/49/ES.

Článek 24

Náklady na školení

1. Členské státy zajistí, aby byla přijata nezbytná opatření s cílem zabránit tomu, aby z investic železničního podniku nebo provozovatele infrastruktury do školení strojvedoucího neměl nepatřičný prospěch jiný železniční podnik nebo provozovatel infrastruktury v případě, že strojvedoucí dobrovolně odejde k této jiné železniční společnosti nebo provozovateli infrastruktury.

▼B

2. Provedení tohoto článku je předmětem zvláštní pozornosti v rámci zprávy stanovené v článku 33, a zejména v jeho písmenu f).

Článek 25

Zkoušky

1. Zkoušky zaměřené na prověření požadovaných kvalifikací a zkoušející pověřené tímto úkolem určují

a) pro část týkající se licence: příslušný orgán při stanovení postupu, který je třeba dodržet k vydání licence v souladu s čl. 14 odst. 1;

b) pro část týkající se osvědčení: železniční podnik nebo provozovatel infrastruktury při stanovení postupu, který je třeba dodržet k vydání osvědčení v souladu s článkem 15.

2. Dohled nad zkouškami uvedenými v odstavci 1 vykonávají odborní zkoušející, akreditovaní a uznaní v souladu s článkem 20, a zkoušky musí být organizovány tak, aby nedošlo ke střetu zájmů.

3. Hodnocení znalostí infrastruktury včetně znalosti trasy a provozních předpisů provádějí osoby nebo subjekty akreditované nebo uznané členským státem, ve kterém se infrastruktura nachází.

4. Aniž je dotčena možnost, aby zkoušející patřil k železničnímu podniku nebo provozovateli infrastruktury vydávajícímu osvědčení, musí být zkoušky uvedené v odstavci 1 organizovány tak, aby nedošlo ke střetu zájmů.

5. Výběr zkoušejících a zkoušek může podléhat kritériím Společenství stanoveným na základě návrhu připraveného agenturou. Tato opatření, jež mají za účel změnit jiné než podstatné prvky této směrnice, se přijímají regulativním postupem s kontrolou podle čl. 32 odst. 3. Ze závažných naléhavých důvodů může Komise použít postup pro naléhavé případy podle čl. 32 odst. 4.

V případě, že taková kritéria Společenství neexistují, stanoví příslušné orgány vnitrostátní kritéria.

6. Školení musí být ukončeno teoretickými a praktickými zkouškami. Řidičské schopnosti se hodnotí během zkušebních jízd prováděných na železniční síti. K ověření používání provozních předpisů a činnosti strojvedoucího ve zvláště náročných situacích mohou být rovněž využity simulátory.

▼B

KAPITOLA VII

HODNOCENÍ

Článek 26

Normy jakosti

Příslušné orgány zajistí, aby všechny činnosti spojené se školením, hodnocením dovedností a aktualizací licencí a osvědčení byly předmětem průběžného dohledu v rámci systému norem jakosti. Toto ustanovení se nevztahuje na činnosti, které jsou již zahrnuty do systémů zajišťování bezpečnosti zavedených železničními podniky a provozovateli infrastruktury v souladu se směrnicí 2004/49/ES.

Článek 27

Nezávislé hodnocení

1. Každý členský stát provede nejméně každých pět let nezávislé hodnocení postupů zvyšování a hodnocení odborných znalostí a způsobilosti a systému vydávání licencí a osvědčení. To neplatí pro činnosti, které jsou již zahrnuty do systémů zajišťování bezpečnosti zavedených železničními podniky a provozovateli infrastruktury v souladu se směrnicí 2004/49/ES. Hodnocení provádějí kvalifikované osoby, které samy nejsou do dotyčných činností zapojeny.

2. Výsledky těchto nezávislých hodnocení jsou řádně dokumentovány a předloženy příslušným orgánům. V případě nutnosti přijmou členské státy vhodná opatření k nápravě nedostatků zjištěných během nezávislého hodnocení.

KAPITOLA VIII

OSTATNÍ ČLENOVÉ DOPROVODU VLAKU

Článek 28

Zpráva o ostatních členech doprovodu vlaku

1. Pokud jde o ostatní členy doprovodu vlaku plnícími úkoly v oblasti bezpečnosti, jejichž odborná kvalifikace v důsledku toho přispívá k bezpečnosti železnic, určí agentura ve zprávě, kterou předloží do 4. června 2009 a při zohlednění TSI „řízení dopravy a provoz“ podle směrnic 96/48/ES a 2001/16/ES, profil a úkoly těchto zaměstnanců, které by měly být regulovány na úrovni Společenství prostřednictvím systému licencí nebo osvědčení srovnatelného se systémem zavedeným touto směrnicí.

2. Na základě této zprávy Komise do 4. června 2010 předloží zprávu a případně návrh právního předpisu o vydávání osvědčení pro ostatní členy doprovodu vlaku uvedené v odstavci 1.

▼B

KAPITOLA IX

KONTROLY A SANKCE

Článek 29

Kontroly příslušným orgánem

1. Příslušný orgán může kdykoli učinit opatření s cílem prověřit, zda jsou ve vlacích provozovaných v rámci jeho místní příslušnosti strojvedoucí držiteli dokladů vydaných v souladu s touto směrnicí.

2. Bez ohledu na prověření stanovené v odstavci 1 může příslušný orgán v případě nedbalosti, jíž se strojvedoucí dopustí na pracovišti, prověřit, zda tento strojvedoucí splňuje požadavky uvedené v článku 13.

3. Příslušný orgán může provést šetření, zda strojvedoucí, železniční podniky, provozovatelé infrastruktury, zkoušející a školicí střediska dodržují tuto směrnici při výkonu činnosti v rámci jeho místní příslušnosti.

4. Pokud příslušný orgán zjistí, že strojvedoucí již nadále nesplňuje jednu nebo více požadovaných podmínek, přijme tato opatření:

a) v případě licence vydané příslušným orgánem: příslušný orgán licenci pozastaví. Toto pozastavení je v závislosti na rozsahu rizika pro bezpečnost železnic dočasné nebo trvalé. Aniž je dotčeno právo na odvolání podle článku 21, uvědomí o svém rozhodnutí s uvedením důvodů neprodleně dotyčného strojvedoucího a jeho zaměstnavatele. Příslušný orgán sdělí, jakým postupem je možné licenci znovu získat;

b) v případě licence vydané příslušným orgánem v jiném členském státě: příslušný orgán se obrátí na uvedený orgán a požádá s uvedením důvodů buď o provedení další kontroly, nebo o pozastavení licence. Dožadující příslušný orgán uvědomí o své žádosti Komisi a ostatní příslušné orgány. Orgán, který dotyčnou licenci vydal, žádost do čtyř týdnů posoudí a sdělí dožadujícímu orgánu své rozhodnutí. Orgán, který licenci vydal, uvědomí o rozhodnutí rovněž Komisi a ostatní příslušné orgány. Dokud orgán, který licenci vydal, nesdělí své rozhodnutí, může kterýkoli příslušný orgán zakázat strojvedoucím poskytování služeb v rámci jeho místní příslušnosti;

c) v případě osvědčení: příslušný orgán se obrátí na vydávající orgán a požádá buď o provedení další kontroly, nebo o pozastavení osvědčení. Vydávající orgán přijme vhodná opatření a do čtyř týdnů podá zprávu příslušnému orgánu. Dokud příslušný orgán neobdrží zprávu vydávajícího orgánu, může strojvedoucím zakázat poskytování služeb v rámci své místní příslušnosti a uvědomí o tom Komisi a ostatní příslušné orgány.

▼B

Pokud se příslušný orgán domnívá, že určitý strojvedoucí představuje závažnou hrozbu pro bezpečnost železnic, přijme v každém případě neprodleně nezbytná opatření, například požádá provozovatele infrastruktury, aby zastavil vlak, a zakáže strojvedoucímu na nezbytně dlouhou dobu poskytování služeb v rámci své místní příslušnosti. O tomto rozhodnutí uvědomí Komisi a ostatní příslušné orgány.

Ve všech případech aktualizuje příslušný orgán nebo k tomu určený subjekt rejstřík uvedený v článku 22.

5. Pokud se příslušný orgán domnívá, že rozhodnutí přijaté příslušným orgánem v jiném členském státě podle odstavce 4 nesplňuje příslušná kritéria, je záležitost předána Komisi, která zaujme stanovisko do tří měsíců. V případě potřeby navrhne dotyčnému členskému státu nápravná opatření. V případě neshody nebo sporu je záležitost předána výboru uvedenému v čl. 32 odst. 1 a Komise přijme veškerá nezbytná opatření regulativním postupem podle čl. 32 odst. 2. Členský stát může zachovat zákaz řízení na svém území pro daného strojvedoucího podle odstavce 4, dokud není záležitost vyřízena v souladu s tímto odstavcem.

Článek 30

Sankce

Aniž jsou dotčeny jakékoli jiné sankce nebo postupy zavedené touto směrnicí, stanoví členské státy pravidla pro sankce za porušení vnitrostátních předpisů přijatých podle této směrnice a přijmou veškerá nezbytná opatření k jejich uplatňování. Stanovené sankce musí být účinné, přiměřené, nediskriminační a odrazující. Členské státy sdělí Komisi tyto předpisy do dne uvedeného v čl. 36 odst. 1 prvním pododstavci a oznámí jí bezodkladně veškeré pozdější změny.

KAPITOLA X

ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

Článek 31

Změny příloh

1. Opatření určená ke změně jiných než podstatných prvků této směrnice přizpůsobením příloh vědecko-technickému pokroku se přijímají regulativním postupem s kontrolou podle čl. 32 odst. 3. V případě závažných naléhavých důvodů může Komise použít postup pro naléhavé případy stanovený v čl. 32 odst. 4.

2. Pokud se přizpůsobení týká zdraví či podmínek bezpečnosti nebo profesní kvalifikace, zajistí Komise, aby byli sociální partneři konzultováni předtím, než se tyto změny připraví.

▼B

Článek 32

Výbor

1. Komisi je nápomocen výbor zřízený článkem 21 směrnice 96/48/ES.

2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použijí se články 5 a 7 rozhodnutí 1999/468/ES s ohledem na článek 8 zmíněného rozhodnutí.

Doba uvedená v čl. 5 odst. 6 rozhodnutí 1999/468/ES je tři měsíce.

3. Odkazuje-li se na tento odstavec, použijí se čl. 5a odst. 1 až 4 a článek 7 rozhodnutí 1999/468/ES s ohledem na článek 8 zmíněného rozhodnutí.

4. Odkazuje-li se na tento odstavec, použijí se čl. 5a odst. 1, 2, 4 a 6 a článek 7 rozhodnutí 1999/468/ES s ohledem na článek 8 zmíněného rozhodnutí.

Článek 33

Zpráva

Agentura vyhodnotí vývoj vydávání osvědčení strojvedoucím v souladu s touto směrnicí. Do čtyř let od přijetí základních parametrů rejstříků podle čl. 22 odst. 4 předloží Komisi zprávu, která bude případně obsahovat navrhovaná zlepšení systému, pokud jde o

a) postupy vydávání licencí a osvědčení;

b) akreditaci školicích středisek a hodnotitelů;

c) systém řízení jakosti zavedený příslušnými orgány;

d) vzájemné uznávání osvědčení;

e) přiměřenost požadavků na školení uvedených v přílohách IV, V a VI ve vztahu ke struktuře trhu a ke kategoriím uvedeným v čl. 4 odst. 2 písm. a);

f) propojení rejstříků a mobilitu na trhu práce.

Kromě toho může agentura v této zprávě případně doporučit opatření týkající se teoretického a praktického ověřování odborných znalostí žadatelů o vydání harmonizovaného osvědčení pro kolejová vozidla a příslušnou infrastrukturu.

Komise přijme na základě těchto doporučení vhodná opatření a v případě potřeby navrhne změny této směrnice.

▼B

Článek 34

Použití čipových karet

Do 4. prosince 2012 agentura přezkoumá možnost využití čipových karet, které kombinují licenci a osvědčení uvedené v článku 4, a sestaví analýzu jejich nákladů a přínosů.

Opatření, jež mají za cíl změnit jiné než podstatné prvky této směrnice, týkající se technických a funkčních specifikací pro tuto čipovou kartu se přijímají na základě návrhu vypracovaného agenturou regulativním postupem s kontrolou podle čl. 32 odst. 3.

Pokud si zavedení čipových karet nevyžádá žádnou změnu textu směrnice a jejích příloh, přijímají se specifikace čipových karet regulativním postupem podle čl. 32 odst. 2.

Článek 35

Spolupráce

Členské státy si při provádění této směrnice vzájemně pomáhají. Příslušné orgány během této fáze provádění vzájemně spolupracují.

Agentura této spolupráci napomáhá a pořádá za tím účelem vhodná setkání se zástupci příslušných orgánů.

Článek 36

Provedení

1. Členské státy uvedou v účinnost právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí do 4. prosince 2009. Neprodleně o nich uvědomí Komisi.

Tyto předpisy přijaté členskými státy musí obsahovat odkaz na tuto směrnici nebo musí být takový odkaz učiněn při jejich úředním vyhlášení. Způsob odkazu si stanoví členské státy.

2. Členské státy sdělí Komisi znění hlavních ustanovení vnitrostátních právních předpisů, které přijmou v oblasti působnosti této směrnice. Komise o nich uvědomí ostatní členské státy.

3. Povinnost provést a uplatňovat tuto směrnici se nevztahuje na Kypr a Maltu po dobu, po kterou na jejich území neexistuje žádný železniční systém.

Článek 37

Postupné zavádění a přechodná období

Tato směrnice se bude zavádět postupně v těchto etapách:

1) Rejstříky stanovené v článku 22 budou zřízeny do dvou let po přijetí základních parametrů rejstříků stanovených v čl. 22 odst. 4.

▼B

2) a) Aniž je dotčen bod 3, vydávají se do dvou let po přijetí základních parametrů rejstříků stanovených v čl. 22 odst. 4 strojvedoucím, kteří poskytují služby v přeshraniční dopravě, kabotážní dopravě nebo nákladní dopravě v jiném členském státě nebo vykonávají činnost nejméně ve dvou členských státech, osvědčení nebo licence v souladu s touto směrnicí.

Od stejného dne se všichni strojvedoucí, kteří poskytují výše uvedené služby, včetně strojvedoucích, kterým dosud nebyla vydána licence nebo kterým dosud nebylo vydáno osvědčení v souladu s touto směrnicí, pravidelně podrobují kontrolám podle článku 16.

b) Aniž je dotčen bod 3, vydávají se do dvou let po zřízení rejstříků uvedených v bodě 1 všechny nové licence a osvědčení v souladu s touto směrnicí.

c) Do sedmi let po zřízení rejstříků uvedených v bodě 1 musí být všichni strojvedoucí držiteli licence a osvědčení v souladu s touto směrnicí. Vydávající subjekt vezme v úvahu veškerou odbornou způsobilost, kterou každý strojvedoucí již získal, aby tento požadavek nevedl ke zbytečné administrativní a finanční zátěži. Oprávnění k řízení, která byla strojvedoucím vydána před tímto okamžikem, by měla být pokud možno zachována. Vydávající subjekty se však u jednotlivých strojvedoucích nebo skupin strojvedoucích mohou případně rozhodnout, že k obdržení licence nebo osvědčení podle této směrnice jsou nezbytné další zkoušky nebo školení.

3) Strojvedoucí, kterým bylo oprávnění k řízení hnacích vozidel vydáno v souladu s předpisy platnými před začátkem použitelnosti bodu 2 písm. a) nebo b), mohou nadále vykonávat svou profesní činnost na základě svých oprávnění k řízení a bez použití této směrnice až do sedmi let po zřízení rejstříků uvedených v bodě 1.

Učňům, kteří zahájili schválený program vzdělávání nebo školení nebo schválený školicí kurz před začátkem použitelnosti bodu 2 písm. a) nebo b), mohou členské státy vydat osvědčení v souladu se stávajícími vnitrostátními předpisy.

Strojvedoucím a učňům uvedeným v tomto bodě může příslušný orgán nebo orgány ve výjimečných případech udělit výjimku ze zdravotních požadavků uvedených v příloze II. Platnost licence vydané s uplatněním této výjimky se omezuje na území dotyčného členského státu.

4) Příslušné orgány, železniční podniky a provozovatelé infrastruktury zajistí pro strojvedoucí, kteří nejsou držiteli licence a osvědčení v souladu s touto směrnicí, postupné zavedení pravidelných zkoušek odpovídajících zkouškám podle článku 16.

▼B

5) Pokud o to některý členský stát požádá, požádá Komise agenturu, aby po konzultaci s tímto členským státem provedla analýzu nákladů a přínosů uplatňování ustanovení této směrnice pro strojvedoucí, kteří poskytují služby výhradně na území tohoto členského státu. Analýza nákladů a přínosů pokrývá období deseti let. Komisi bude předložena do dvou let po zřízení rejstříků uvedených v bodě 1.

Pokud tato analýza nákladů a přínosů ukáže, že náklady na uplatňování ustanovení této směrnice pro tyto strojvedoucí převyšují přínosy, přijme Komise rozhodnutí regulativním postupem podle čl. 32 odst. 2 do šesti měsíců od předložení výsledků této analýzy. Rozhodnutí může stanovit, že bod 2 písm. b) a c) tohoto článku nemusí být použit na tyto strojvedoucí na území dotyčného členského státu po dobu nejvýše deseti let.

Nejpozději 24 měsíce před uplynutím této doby dočasné výjimky může Komise s přihlédnutím k významnému vývoji v odvětví železniční dopravy v dotyčném členském státě regulativním postupem podle čl. 32 odst. 2 požádat agenturu o provedení další analýzy nákladů a přínosů, kterou je třeba předložit Komisi nejpozději dvanáct měsíců před uplynutím této doby dočasné výjimky. Komise přijme rozhodnutí postupem uvedeným v druhém pododstavci tohoto bodu.

Článek 38

Vstup v platnost

Tato směrnice vstupuje v platnost prvním dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Článek 39

Tato směrnice je určena členským státům.

▼B

PŘÍLOHA I

VZOR SPOLEČENSTVÍ PRO LICENCI A HARMONIZOVANÉ DOPLŇKOVÉ OSVĚDČENÍ

1. VLASTNOSTI LICENCE

Technické vlastnosti licence strojvedoucího musí být v souladu s normami ISO 7810 a 7816–1.

Karta musí být zhotovena z polykarbonátu.

Metody ověření shody technických vlastností licence strojvedoucího s mezinárodními normami musí vyhovovat normě ISO 10373.

2. OBSAH LICENCE

Přední strana licence musí obsahovat

a) slova „Licence strojvedoucího“ vytištěná velkými písmeny v jazyce nebo jazycích členského státu, který licenci vydává;

b) název členského státu, který licenci vydává;

c) poznávací značku členského státu vydávajícího licenci v souladu s kódem země podle ISO 3166, zobrazenou negativně v modrém pravoúhlém čtyřúhelníku a obkrouženou dvanácti žlutými hvězdami;

d) údaje týkající se vydávané licence, očíslované takto:

i) příjmení držitele,

ii) jméno (jména) a příjmení držitele,

iii) datum a místo narození držitele,

iv) — datum vydání licence,

— datum uplynutí doby platnosti licence,

— název orgánu, který licenci vydává,

— osobní číslo držitele u zaměstnavatele (nepovinné),

v) číslo licence umožňující přístup k údajům v národním rejstříku,

vi) fotografie držitele,

vii) podpis držitele,

viii) trvalé bydliště nebo poštovní adresa držitele (nepovinné);

e) slova „Vzor Evropských společenství“ v jazyce nebo jazycích členského státu, který licenci vydává, a slova „Licence strojvedoucího“ v ostatních jazycích Společenství, vytištěná žlutě a tvořící pozadí licence;

▼B

f) referenční barvy:

— modrá: Pantone Reflex blue,

— žlutá: Pantone yellow;

g) další informace nebo zdravotní omezení pro použití stanovená příslušným orgánem v souladu s přílohou II, ve formě kódů.

Kódy stanoví Komise regulativním postupem podle čl. 32 odst. 2 na základě doporučení agentury.

3. OSVĚDČENÍ

Osvědčení musí obsahovat

a) příjmení držitele;

b) jméno (jména) a příjmení držitele;

c) datum a místo narození držitele;

d) — datum vydání osvědčení,

— datum uplynutí doby platnosti osvědčení,

— název orgánu, který osvědčení vydává,

— osobní číslo držitele u svého zaměstnavatele (nepovinné);

e) číslo licence umožňující přístup k údajům v národním rejstříku;

f) fotografii držitele;

g) podpis držitele;

h) tvralé bydliště nebo poštovní adresu držitele (nepovinné);

i) název a adresu železničního podniku nebo provozovatele infrastruktury, pro kterého je strojvedoucí oprávněn k řízení vlaků;

j) kategorie, ve kterých je držitel oprávněn k řízení;

k) druh nebo druhy kolejových vozidel, která je držitel oprávněn řídit;

l) části infrastruktury, na kterých je držitel oprávněn řídit;

m) další informace nebo omezení;

n) jazykové znalosti.

4. MINIMÁLNÍ ÚDAJE OBSAŽENÉ V NÁRODNÍCH REJSTŘÍCÍCH

a) Údaje týkající se licence:

Veškeré údaje uvedené v licenci a údaje týkající se kontroly požadavků stanovených v článcích 11 a 16.

b) Údaje týkající se osvědčení:

Veškeré údaje uvedené v osvědčení a údaje týkající se kontroly požadavků stanovených v článcích 12, 13 a 16.

▼B

PŘÍLOHA II

ZDRAVOTNÍ POŽADAVKY

1. OBECNÉ POŽADAVKY

1.1 Strojvedoucí nesmějí trpět zdravotními poruchami ani užívat léky, drogy nebo látky, které by mohly způsobit

— náhlou ztrátu vědomí,

— snížení pozornosti nebo koncentrace,

— náhlou neschopnost,

— ztrátu rovnováhy nebo koordinace,

— výrazné pohybové omezení.

1.2 Zrak

Musí být splněny tyto požadavky týkající se zraku:

— ostrost vidění do dálky s korekcí nebo bez ní: 1,0; minimálně 0,5 pro horší oko,

— maximální hodnoty korektivních čoček: dalekozrakost +5/krátkozrakost –8. Výjimky jsou udělovány ve výjimečných případech a na základě vyjádření odborného očního lékaře. Lékař poté přijme rozhodnutí,

— ostrost vidění na blízko a na střední vzdálenost: dostatečná, s korekcí nebo bez ní,

— kontaktní čočky a brýle jsou povoleny, pokud jsou pravidelně kontrolovány odborným lékařem,

— normální barevné vidění: použití uznaného testu, jako je test Ishihara, případně jiného uznaného testu,

— zorné pole: úplné,

▼M1

— vidění oběma očima: efektivní,

▼B

— binokulární vidění: efektivní,

— rozpoznávání barevných odstínů: test musí být založen na rozpoznávání jednotlivých barev, nikoliv na relativních rozdílech,

— kontrastní citlivost: dobrá,

— žádná postupující oční onemocnění,

— čočkové implantáty, keratotomie a keratektomie jsou povoleny pouze za předpokladu, že jsou kontrolovány každý rok nebo s pravidelností, kterou stanoví lékař,

▼B

— odolnost vůči oslnění,

— barevné kontaktní čočky a fotochromatické čočky nejsou povoleny. Čočky s UV filtrem jsou povoleny.

1.3 Požadavky na sluch a slovní vyjadřování

Dostatečná sluchová schopnost potvrzená audiogramem, tzn.:

— schopnost sluchu dobrá natolik, aby byla osoba schopna vést telefonní rozhovor a slyšet varovné signály a rádiové zprávy.

Následující hodnoty by měly být považovány za doporučené:

— sluchová nedostatečnost nesmí být vyšší než 40 dB při 500 a 1 000 Hz,

— sluchová nedostatečnost ucha s horším vzduchovým přenosem zvuku nesmí být vyšší než 45 dB při 2 000 Hz,

— žádná anomálie vestibulárního systému,

— žádná chronická porucha řeči (z důvodu nutnosti hlasité a jasné výměny zpráv),

— použití přístrojů pro nedoslýchavé je povoleno ve zvláštních případech.

1.4 Těhotenství

V případě nedostatečné snášenlivosti nebo patologického průběhu je třeba těhotenství považovat za důvod k dočasnému vyloučení strojvedoucích. Je nezbytné použít právní předpisy chránící těhotné strojvedoucí.

2. MINIMÁLNÍ OBSAH PROHLÍDKY PŘED NÁSTUPEM DO ZAMĚSTNÁNÍ

2.1 Lékařské prohlídky

— všeobecná zdravotní prohlídka,

— vyšetření smyslových funkcí (zrak, sluch, vnímání barev),

— rozbor krve nebo moči, mimo jiné ke zjištění cukrovky, je-li to nezbytné pro posouzení tělesné způsobilosti uchazeče,

— klidový elektrokardiogram (EKG),

— vyšetření na psychotropní látky, jako jsou nedovolené drogy nebo psychotropní léky a zneužívání alkoholu, které zpochybňují způsobilost k výkonu povolání,

— kognitivní funkce: pozornost a koncentrace; paměť; vnímání; usuzování,

— komunikace,

— psychomotorické funkce: rychlost reakce, koordinace rukou.

▼B

2.2 Pracovní psychologické vyšetření

Účelem pracovních psychologických vyšetření je napomáhat při zařazování a řízení personálu. Pokud jde o obsah psychologického hodnocení, musí být možné díky vyšetření stanovit, zda uchazeč o práci strojvedoucího netrpí pracovními psychologickými potížemi, zejména ve vztahu ke svým pracovním schopnostem, a nevykazuje jiné osobnostní faktory, které by mohly ovlivňovat bezpečný výkon jeho práce.

3. PRAVIDELNÉ PROHLÍDKY PO NÁSTUPU DO ZAMĚSTNÁNÍ

3.1 Četnost

Lékařské prohlídky (tělesná způsobilost) se provádějí alespoň každé tři roky až do věku 55 let, poté každoročně.

Kromě této četnosti musí lékař akreditovaný nebo uznaný podle článku 20 této směrnice zvýšit četnost lékařských prohlídek, vyžaduje-li to zdravotní stav zaměstnance.

Aniž je dotčen čl. 16 odst. 1, provádí se vhodné lékařské vyšetření pokaždé, je-li důvod pochybovat o tom, zda držitel licence nebo osvědčení nadále splňuje zdravotní požadavky stanovené v bodě 1 přílohy II.

Tělesná způsobilost musí být ověřována pravidelně a po každém pracovním úrazu, jakož i při pracovní neschopnosti po nehodě s účastí osob. Lékař akreditovaný nebo uznaný podle článku 20 této směrnice může rozhodnout o provedení další vhodné zdravotní prohlídky, zvláště po době pracovní neschopnosti nejméně 30 dnů. Zaměstnavatel musí požádat lékaře akreditovaného nebo uznaného podle článku 20 této směrnice o přezkoumání tělesné způsobilosti strojvedoucího, pokud musel strojvedoucího z bezpečnostních důvodů odvolat ze služby.

3.2 Minimální obsah pravidelné zdravotní prohlídky

Pokud strojvedoucí splňuje kritéria zdravotní prohlídky před nástupem do zaměstnání, musí pravidelné prohlídky obsahovat alespoň

— všeobecnou zdravotní prohlídku,

— vyšetření smyslových funkcí (zrak, sluch, barevné vidění),

— rozbor krve a moči za účelem zjištění cukrovky a jiných onemocnění podle výsledku klinického vyšetření,

— vyšetření na drogy, je-li to předepsáno v návaznosti na klinické vyšetření.

Kromě toho se pro strojvedoucí starší 40 let vyžaduje provedení klidového EKG.

▼B

PŘÍLOHA III

ŠKOLICÍ METODA

Musí být zajištěna vyváženost mezi teoretickým školením (v učebně a při názorných ukázkách) a praktickým školením (pracovní zkušenosti na pracovišti, řízení pod dohledem a řízení bez dohledu na tratích vyhrazených pro školicí účely).

Školení pomocí počítače je povoleno pro individuální studium provozních předpisů, signalizačních situací atd.

Využívání simulátorů, i když není povinné, může být užitečné pro účinné školení strojvedoucích; simulátory jsou užitečné zejména pro nácvik chování v mimořádných pracovních situacích nebo u předpisů, které nejsou často používány. Jsou výhodné zejména z toho důvodu, že umožňují strojvedoucím učit se praktickým konáním reagovat na situace, které nemohou být předmětem školení ve skutečných podmínkách. V zásadě musí být používány simulátory nejnovějšího typu.

Pokud jde o získání znalostí o trase, musí být upřednostněn přístup, podle kterého strojvedoucího doprovází několikrát na téže trase jiný strojvedoucí, a to ve dne i v noci. Jako alternativní školicí metodu lze použít videozáznamy trasy z kabiny strojvedoucího.

▼M1

PŘÍLOHA IV

VŠEOBECNÉ ODBORNÉ ZNALOSTI A POŽADAVKY TÝKAJÍCÍ SE LICENCE

Cílem „všeobecného školení“ je poskytnout „všeobecnou“ způsobilost ve všech aspektech, které jsou relevantní pro povolání strojvedoucího. Všeobecné školení se v této souvislosti zaměří na základní poznatky a zásady, které se uplatňují nezávisle na druhu a povaze kolejového vozidla nebo infrastruktury. Je možné je organizovat bez praktických cvičení.

Způsobilost s ohledem na konkrétní druhy kolejových vozidel, pokud jde o bezpečnostní a provozní předpisy a techniky pro konkrétní infrastruktury, není součástí „všeobecné“ způsobilosti. Školení zaměřená na poskytnutí způsobilosti pro konkrétní kolejové vozidlo nebo infrastrukturu se týkají osvědčení strojvedoucího a jsou uvedena v přílohách V a VI.

Všeobecné školení zahrnuje níže uvedená témata 1 až 7. Nejsou seřazena podle důležitosti.

Slovesa použitá v seznamu označují podstatu způsobilosti, které má podle očekávání účastník školení dosáhnout. Jejich význam je popsán v následující tabulce:

Podstata způsobilosti	Popis
znát, popsat	znamená získávání znalostí (údajů, skutečností) potřebných k pochopení souvislostí
pochopit, chápat, identifikovat	znamená identifikaci a osvojení si souvislostí, provádění úkolů a řešení problémů v definovaném rámci

1) Činnost strojvedoucího, pracovní prostředí, úloha a odpovědnost strojvedoucího během železničního provozu, profesní a osobní nároky vyplývající z povinností strojvedoucího

   a) znát hlavní náplň právních předpisů a ustanovení týkajících se železničního provozu a bezpečnosti (požadavky a postupy pro vydávání osvědčení strojvedoucím, nebezpečné zboží, ochrana životního prostředí, protipožární ochrana atd.);

   b) chápat zvláštní požadavky a profesní a osobní nároky (převážně samostatná práce, směny v rámci 24hodinového cyklu, osobní ochrana a bezpečnost, čtení a aktualizace dokumentů atd.);

   c) chápat, jaké chování je slučitelné s výkonem odpovědnosti zásadně důležité pro bezpečnost (léky, alkohol, drogy a jiné psychoaktivní látky, nemoc, stres, únava atd.);

   d) identifikovat referenční a provozní dokumenty (například sbírka předpisů strojvedoucího, tabulky traťových poměrů, příručka strojvedoucího atd.);

   e) identifikovat odpovědnost a funkce zúčastněných osob;

▼M1

f) chápat význam přesnosti při výkonu povinností a v pracovních metodách;

g) chápat aspekty bezpečnosti a ochrany zdraví při práci (např. pravidla chování na trati a v její blízkosti, pravidla chování při bezpečném nastupování do hnacího vozidla a vystupování z něho, ergonomie, bezpečnostní předpisy pro zaměstnance, osobní ochranné prostředky atd.);

h) znát behaviorální dovednosti a zásady (zvládání stresu, zvládání extrémních situací atd.);

i) znát zásady ochrany životního prostředí (udržitelný způsob jízdy atd.).

2) Železniční technologie včetně bezpečnostních zásad v rámci provozních předpisů

a) znát zásady, předpisy a ustanovení týkající se bezpečnosti železničního provozu;

b) identifikovat odpovědnost a funkce zúčastněných osob.

3) Základní zásady v oblasti železniční infrastruktury

a) znát systémové a strukturální zásady a parametry;

b) znát obecné charakteristiky tratí, nádraží, seřaďovacích nádraží;

c) znát železniční stavby a prvky (mosty, tunely, výhybky atd.);

d) znát provozní režimy (provoz na jednokolejné a dvojkolejné trati atd.);

e) znát systémy signalizace a řízení vlaků;

f) znát bezpečnostní zařízení (detektory horkoběžnosti ložiskové skříně, detektory kouře v tunelech atd.);

g) znát technické provedení napájecích soustav (trolejové vedení, třetí kolejnice atd.).

4) Základní zásady provozní komunikace

a) znát význam komunikace a postupů při komunikaci;

b) identifikovat kontaktní osoby při provozování drážní dopravy a jejich úlohu a odpovědnost (zaměstnanci provozovatele infrastruktury, pracovní povinnosti ostatního personálu ve vlaku atd.);

c) identifikovat situace/příčiny, které vyžadují zahájení komunikace;

d) chápat metody komunikace.

▼M1

5) Vlakové soupravy, jejich skladba a technické požadavky na hnací vozidla, nákladní a osobní železniční vozy a ostatní kolejová vozidla

   a) znát obecné typy trakce (elektrická, motorová, parní atd.);

   b) popsat uspořádání vozidla (podvozky, karoserie, kabina strojvedoucího, ochranné systémy atd.);

   c) znát obsah a systémy označování;

   d) znát dokumentaci o řazení vlaku;

   e) chápat druhy brzdných systémů, výpočet potřebného brzdícího procenta a vah;

   f) určovat rychlost vlaku;

   g) identifikovat druhy táhlového a narážecího ústrojí, max. zatížení a max. síly na háku;

   h) znát fungování a účel systému řízení vlaků.

6) Všeobecná nebezpečí při železničním provozu

   a) chápat zásady pro bezpečnost dopravy;

   b) znát nebezpečí spojená s železničním provozem a různé způsoby jejich snižování;

   c) znát události související s bezpečností a chápat, jaké chování či reakce je požadována;

   d) znát postupy při nehodách s účastí osob (například evakuace).

7) Základní fyzikální principy

   a) chápat, jaké síly působí na kolo;

   b) identifikovat faktory, které ovlivňují zrychlení a brzdný účinek (povětrnostní podmínky, brzdné zařízení, snížená adheze, sypání pískem atd.);

   c) ovládat základy elektrotechniky (obvody, měření napětí atd.).

▼B

PŘÍLOHA V

ODBORNÉ ZNALOSTI TÝKAJÍCÍ SE KOLEJOVÝCH VOZIDEL A POŽADAVKY NA OSVĚDČENÍ

Po ukončení zvláštního školení týkajícího se kolejových vozidel musí být strojvedoucí schopni vykonávat níže uvedené úkoly.

1. ZKOUŠKY A KONTROLY PŘED ODJEZDEM

Strojvedoucí musí být schopni

— obstarat si dokumentaci a nezbytné vybavení,

— zkontrolovat funkce hnacího vozidla,

— zkontrolovat údaje uvedené v dokumentech na palubě hnacího vozidla,

— provedením kontrol a zkoušek se ujistit, že hnací vozidlo je schopné poskytnout požadovanou tažnou sílu a že jsou bezpečnostní zařízení funkční,

— při předání hnacího vozidla nebo při zahájení cesty zkontrolovat, zda jsou předepsaná ochranná a bezpečnostní zařízení k dispozici a zda jsou funkční,

— vykonávat veškeré činnosti běžné preventivní údržby.

2. ZNALOST KOLEJOVÝCH VOZIDEL

Aby strojvedoucí mohli obsluhovat hnací vozidlo, musí být obeznámeni se všemi ovládacími a signalizačními prvky, zejména s těmi, které se týkají

— trakce (hnacího systému),

— brzdového systému,

— zařízení souvisejících s bezpečností provozu.

Aby strojvedoucí mohli odhalit a určit mimořádnosti kolejových vozidel, ohlásit je a stanovit, které opravy je třeba provést, a aby v některých případech mohli sami učinit opatření, musí být obeznámeni s

— mechanickou konstrukcí,

— závěsným a spřahovacím zařízením,

— pojezdovým ústrojím (pojezdem),

— bezpečnostním zařízením,

— palivovými nádržemi, palivovou soustavou, výfukovým systémem,

— významem značení na vnitřní a vnější straně kolejových vozidel, zejména se symboly používanými pro přepravu nebezpečných věcí,

▼B

— systémy zaznamenávání jízd,

— elektrickými systémy a systémy stlačeného vzduchu,

— sběrači proudu a vysokonapěťovými systémy,

— komunikačním zařízením (rádiové spojení mezi dispečerským pracovištěm a vlakem atd.),

— organizací cest,

— jednotlivými součástmi kolejových vozidel, jejich funkcí a zařízeními specifickými pro tažené vozy, zejména se systémem zastavení vlaku vypuštěním vzduchu z brzdového potrubí,

— brzdovým systémem,

— částmi specifickými pro hnací vozidla,

— trakčním řetězcem, motory a převodovkou.

3. ZKOUŠKY BRZD

Strojvedoucí musí být schopni

— před odjezdem zkontrolovat a vypočítat, zda brzdný výkon vlakové soupravy vyhovuje požadavkům na brzdný výkon předepsaný pro danou trať stanoveným v dokumentaci vozidla,

— kontrolovat funkci různých součástí brzdného systému hnacího vozidla a vlakové soupravy podle potřeby před odjezdem, při zahájení jízdy a během jízdy.

4. ZPŮSOB JÍZDY A MAXIMÁLNÍ RYCHLOST VLAKU VZHLEDEM K CHARAKTERISTIKÁM TRATĚ

Strojvedoucí musí být schopni

— obeznámit se s informacemi, které jsou jim poskytnuty před odjezdem,

— určit způsob jízdy a maximální rychlost vlaku na základě proměnných údajů, jako jsou omezení rychlosti, povětrnostní podmínky nebo jakékoli změny signalizace.

5. ŘÍZENÍ VLAKU ZPŮSOBEM, KTERÝ NEPOŠKOZUJE ZAŘÍZENÍ ČI VOZIDLA

Strojvedoucí musí být schopni

— používat všechny dostupné řídicí systémy v souladu s platnými předpisy,

— rozjíždět vlak při respektování meze adheze a výkonu,

— používat brzdy pro zpomalení a zastavení tak, aby nedošlo k poškození kolejových vozidel a zařízení.

▼B

6. MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI

Strojvedoucí musí

— být schopni registrovat neobvyklé události ve vztahu k chování vlaku,

— být schopni zkontrolovat vlak a rozpoznat příznaky nepravidelností, rozlišovat mezi nimi, reagovat podle jejich závažností a pokusit se je odstranit, přičemž na prvním místě musí být vždy bezpečnost železničního provozu a osob,

— znát dostupné zabezpečovací a komunikační prostředky.

7. MIMOŘÁDNÉ PROVOZNÍ UDÁLOSTI A NEHODY, POŽÁRY A NEHODY S ÚČASTÍ OSOB

Strojvedoucí musí

— být schopni podniknout kroky na ochranu vlaku a přivolat pomoc v případě nehody s účastí osob přepravovaných ve vlaku,

— být schopni stanovit, zda vlak převáží nebezpečné věci, a určit toto zboží na základě dokladů vlaku a seznamů vozidel,

— znát postupy evakuace vlaku v případě nouzové situace.

8. PODMÍNKY PRO POKRAČOVÁNÍ V JÍZDĚ PO MIMOŘÁDNÉ PROVOZNÍ UDÁLOSTI KOLEJOVÉHO VOZIDLA

Po mimořádné provozní události musí být strojvedoucí schopni posoudit, zda a za jakých podmínek může kolejové vozidlo pokračovat v jízdě, aby mohli bezodkladně informovat o těchto podmínkách provozovatele infrastruktury.

Strojvedoucí musí být schopni určit, zda je třeba před pokračováním vlaku v jízdě vypracovat odborný posudek.

9. ZAJIŠTĚNÍ VLAKU PROTI POHYBU

Strojvedoucí musí být schopni zajistit, aby se vlak nebo jeho části i za nejhorších možných podmínek neuvedl neočekávaně do pohybu.

Kromě toho musí strojvedoucí znát opatření, kterými lze zastavit vlak nebo jeho části, které se neočekávaně uvedly do pohybu.

▼B

PŘÍLOHA VI

ODBORNÉ ZNALOSTI TÝKAJÍCÍ SE INFRASTRUKTURY A POŽADAVKY NA OSVĚDČENÍ

Otázky týkající se infrastruktury

1. ZKOUŠKY BRZD

Strojvedoucí musí být schopni před odjezdem zkontrolovat a vypočítat, zda brzdný výkon vlakové soupravy vyhovuje požadavkům na brzdný výkon předepsaný pro danou trať stanoveným v dokumentaci vozidla.

2. ZPŮSOB JÍZDY A MAXIMÁLNÍ RYCHLOST VLAKU VZHLEDEM K CHARAKTERISTIKÁM TRATĚ

Strojvedoucí musí být schopni

— obeznámit se s informacemi, které jim jsou poskytnuty, jako jsou omezení rychlosti nebo jakékoli změny v signalizaci,

— určit způsob jízdy a maximální rychlost vlaku na základě charakteristik tratě.

3. ZNALOST TRATĚ

Strojvedoucí musí být schopni předvídat a reagovat přiměřeným způsobem, pokud jde o bezpečnost a jiné aspekty plnění úkolů, jako jsou přesnost a hlediska hospodárnosti. Proto musí důkladně znát železniční tratě a zařízení na trase a v případě potřeby i jiné dohodnuté alternativní trasy.

Důležité jsou tyto aspekty:

— provozní podmínky (změny koleje, provoz v jednom směru atd.),

— ověření plánu trasy na základě příslušných podkladů,

— určení kolejí, které mohou být použity pro daný druh provozu,

— platné dopravní předpisy a význam signalizačního systému,

— provozní režim,

— systém autobloku a související předpisy,

— názvy stanic a poloha a schopnost rozpoznání stanic a stavědel na dálku, aby bylo možno přizpůsobit řízení,

— signalizace přechodu z jednoho provozního nebo napájecího systému na druhý,

— rychlostní omezení pro různé kategorie vlaků,

— topografické profily,

— zvláštní brzdné podmínky, například na tratích s prudkým klesáním,

▼B

— zvláštní provozní charakteristiky: zvláštní návěsti, značení, podmínky pro odjezd atd.

4. BEZPEČNOSTNÍ PŘEDPISY

Strojvedoucí musí být schopni

— uvést vlak do pohybu teprve tehdy, pokud jsou splněny všechny předepsané podmínky (jízdní řád, pokyn nebo návěst k odjezdu, případně vydání návěstí atd.),

— sledovat signalizaci na trati nebo v kabině strojvedoucího, okamžitě ji bezchybně interpretovat a odpovídajícím způsobem jednat,

— řídit vlak bezpečně v souladu se specifickými druhy provozu: zvláštní režimy jízdy na základě pokynu, přechodné omezení rychlosti, jízda v opačném směru, povolení nedbat návěstí v případě nezbezpečí, řazení, otáčení, jízda vlaku přes úseky, na kterých probíhají stavební práce, atd.,

— dodržovat plánované nebo dodatečné zastávky a v případě potřeby na těchto zastávkách poskytovat cestujícím dodatečné služby, zejména otevírat a zavírat dveře.

5. ŘÍZENÍ VLAKU

Strojvedoucí musí být schopni

— vždy vědět, kde se vlak na příslušné trati nachází,

— používat brzdy pro snížení rychlosti a zastavení tak, aby nedošlo k poškození kolejových vozidel a zařízení,

— přizpůsobit provoz vlaku jízdnímu řádu a případným pokynům k úspoře energie při zohlednění charakteristik hnacího vozidla, vlaku, tratě a životního prostředí.

6. MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI

Strojvedoucí musí být schopni

— věnovat pozornost, pokud to řízení vlaku dovolí, mimořádným situacím, jež se týkají infrastruktury a životního prostředí: návěstem, kolejím, napájení, úrovňovým železničním přejezdům, okolí kolejiště, ostatní dopravě,

— odhadnout vzdálenost viditelných překážek,

— informovat provozovatele infrastruktury bezodkladně o místě a povaze zjištěných odchylek a ujistit se, že informace byly správně pochopeny,

— při zohlednění infrastruktury zajistit nebo podniknout kroky pro zajištění bezpečnosti dopravy a osob, kdykoli je to nutné.

7. MIMOŘÁDNÉ PROVOZNÍ UDÁLOSTI A NEHODY, POŽÁRY A NEHODY S ÚČASTÍ OSOB

Strojvedoucí musí být schopni

— podniknout kroky na ochranu vlaku a přivolat pomoc v případě nehody s účastí osob,

— určit místo pro zastavení vlaku v případě požáru a v případě nutnosti poskytnout pomoc při evakuaci cestujících,

▼B

— bezodkladně poskytnout všechny potřebné informace o požáru, pokud nemohou zdolat požár vlastními silami,

— o těchto podmínkách bezodkladně informovat provozovatele infrastruktury,

— posoudit, zda a za jakých podmínek umožňuje stav infrastruktury pokračování vozidla v jízdě.

▼M2

8. JAZYKOVÉ ZKOUŠKY

1. Strojvedoucí, kteří si musí vyměňovat s provozovatelem infrastruktury informace týkající se otázek zásadně důležitých pro bezpečnost, musí mít jazykové dovednosti nejméně v jednom z jazyků uvedených dotčeným provozovatelem infrastruktury. Jejich jazykové dovednosti musí být na takové úrovni, aby mohli aktivně a efektivně komunikovat v rutinních situacích, za zhoršených podmínek a v nouzových situacích. Musí být schopni používat zprávy a metodu komunikace uvedené v TSI „Provoz a řízení dopravy“.

2. Aby byly splněny požadavky stanovené v odstavci 1, musí být strojvedoucí schopni rozumět (jak mluvenému, tak psanému slovu) a komunikovat (jak ústně, tak písemně) na úrovni B1 společného evropského referenčního rámce pro jazyky, který stanovila Rada Evropy ([1]).

3. V případě úseků mezi hranicemi a stanicemi umístěnými v blízkosti hranic určených pro přeshraniční provoz může provozovatel infrastruktury strojvedoucí vlaků provozovaných železničním podnikem od požadavků odstavce 2 osvobodit za předpokladu, že se použije tento postup:

a) železniční podnik požádá provozovatele infrastruktury o odchylku pro dotčené strojvedoucí. Aby bylo zajištěno spravedlivé a rovnoprávné zacházení se žadateli, musí provozovatel infrastruktury na každou podanou žádost o odchylku uplatňovat stejný postup posouzení, který je součástí zprávy o síti;

b) provozovatel infrastruktury udělí odchylku, jestliže železniční podnik může prokázat, že zavedl dostatečná opatření pro zajištění komunikace mezi dotčenými strojvedoucími a zaměstnanci provozovatele infrastruktury v rutinních situacích, za zhoršených podmínek a v nouzových situacích, jak je stanoveno v odstavci 1;

c) železniční podniky a provozovatelé infrastruktury prostřednictvím svých systémů zajišťování bezpečnosti zajistí, aby dotčení zaměstnanci byli s uvedenými předpisy a opatřeními seznámeni a byli náležitě zaškoleni.

([1]) Common European Framework of Reference for Languages: Learning, Teaching, Assessment (*Společný evropský referenční rámec pro jazyky: učení, vyučování, hodnocení*), 2001 (Cambridge University Press, ISBN anglické verze 0-521-00531-0). K dispozici také na internetových stránkách Evropského střediska pro rozvoj odborného vzdělávání (Cedefop): http://www.cedefop.europa.eu/.

▼B

PŘÍLOHA VII

ČETNOST ZKOUŠEK

Minimální četnost pravidelných zkoušek činí:

a) jazykové znalosti (s výjimkou rodilých mluvčích): každé tři roky nebo po každé absenci přesahující jeden rok;

b) znalosti infrastruktury (včetně znalosti trasy a provozních předpisů): každé tři roky nebo po každé absenci na dané trase přesahující jeden rok;

c) znalosti kolejových vozidel: každé tři roky.