



Rada
Európskej únie

V Bruseli 15. decembra 2015
(OR. en)

**Medziinštitucionálny spis:
2013/0016 (COD)**

**10580/1/15
REV 1**

**TRANS 231
CODEC 988
PARLNAT 149**

LEGISLATÍVNE AKTY A INÉ PRÁVNE AKTY

Predmet: Pozícia Rady v prvom čítaní na účely prijatia SMERNICE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY o bezpečnosti železníc (prepracované znenie)
- prijatá Radou 10. decembra 2015

SMERNICA
EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY (EÚ) .../...

Z ...

o bezpečnosti železníc
(prepracované znenie)

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 91 ods. 1,

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

po postúpení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru¹,

so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov²,

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom³,

¹ Ú. v. EÚ C 327, 12.11.2013, s. 122.

² Ú. v. EÚ C 356, 5.12.2013, s. 92.

³ Pozícia Európskeho parlamentu z 26. februára 2014 (zatiaľ neuverejnená v úradnom vestníku) a pozícia Rady v prvom čítaní z 10. decembra 2015 (zatiaľ neuverejnená v úradnom vestníku).

keďže:

- (1) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2004/49/ES¹ bola podstatným spôsobom zmenená. Vzhľadom na nové zmeny je v záujme prehľadnosti vhodné túto smernicu prepracovať.
- (2) Smernicou 2004/49/ES sa stanovil spoločný regulačný rámec pre bezpečnosť železníc prostredníctvom harmonizácie obsahu bezpečnostných predpisov, bezpečnostnej certifikácie železničných podnikov, úloh a funkcií vnútroštátnych bezpečnostných orgánov, ako aj vyšetrovania nehôd. V záujme podpory snáh o ďalší rozvoj jednotného európskeho železničného priestoru je potrebné smernicu 2004/49/ES dôkladne revidovať.
- (3) Metrá, električky a iné ľahké železničné systémy podliehajú v mnohých členských štátoch miestnym technickým požiadavkám a sú vylúčené z rozsahu pôsobnosti smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) .../...^{2 +}. S cieľom uľahčiť vykonávanie tejto smernice a smernice (EÚ) .../...⁺ by obe smernice mali byť rovnaký rozsah pôsobnosti. Takéto miestne systémy by preto mali byť vylúčené z rozsahu pôsobnosti tejto smernice.

¹ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2004/49/ES z 29. apríla 2004 o bezpečnosti železníc spoločenstva a o zmene a doplnení smernice Rady 95/18/ES o udeľovaní licencií železničným podnikom a smernici 2001/14/ES o prideľovaní kapacity železničnej infraštruktúry, vyberaní poplatkov za používanie železničnej infraštruktúry a bezpečnostnej certifikácii (Ú. v. EÚ L 164, 30.4.2004, s. 44).

² Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) .../... z ... o interoperabilite železničného systému v Európskej únii (Ú. v. EÚ L ...).

⁺ Ú. v.: vložte, prosím, číslo smernice v dokumente 2013/0015(COD) a doplňte poznámku pod čiarou.

- (4) Keďže niektoré koncepty uvedené v tejto smernici sa môžu užitočne uplatňovať na metrá a iné miestne systémy, malo by sa členským štátom umožniť rozhodnúť bez toho, aby bol dotknutý rozsah pôsobnosti tejto smernice, že budú uplatňovať ustanovenia tejto smernice, ktoré považujú za vhodné. V takýchto prípadoch by členské štáty mali mať možnosť neuplatňovať povinnosti, ako je napríklad oznamovanie vnútroštátnych pravidiel a podávanie správ.
- (5) Úroveň bezpečnosti železničného systému Únie je vo všeobecnosti vysoká v porovnaní s cestnou dopravou. Bezpečnosť železničnej dopravy by sa mala vo všeobecnosti zachovať a, ak je to uskutočniteľné, stále zlepšovať, pričom sa zohľadní technický a vedecký pokrok a rozvoj práva Únie a medzinárodného práva. Prioritou by malo byť predchádzanie nehodám. Do úvahy by sa mal vziať aj vplyv ľudských faktorov.
- (6) Ak členský štát zavádza vyšší stupeň bezpečnosti, mal by zabezpečiť, aby prijaté pravidlá nevytvárali prekážku pre interoperabilitu alebo neviedli k diskriminácii.
- (7) Hlavné subjekty v železničnom systéme Únie, manažéri infraštruktúry a železničné podniky by mali niesť plnú zodpovednosť za bezpečnosť systému, každý z nich sa svoju vlastnú časť. Vždy, keď je to primerané, by mali spolupracovať pri uplatňovaní opatrení na riadenie rizika.

- (8) Bez toho, aby bola dotknutá právomoc manažérov infraštruktúry a železničných podnikov za rozvoj a zlepšovanie bezpečnosti železničnej dopravy, iným subjektom, ako napr. subjektom zodpovedným za údržbu, výrobcom, dopravcom, odosielateľom, príjemcom, plničom, vyprázdňovačom, nakladačom, vykladačom, dodávateľom údržbárskych prác, držiteľom, poskytovateľom služieb a obstarávateľom by sa nemalo brániť v prevzatí zodpovednosti za ich produkty, služby a postupy. Každý subjekt v železničnom systéme Únie by mal byť vo vzťahu k ostatným subjektom zodpovedný za úplné a pravdivé oznamovanie všetkých relevantných informácií s cieľom kontrolovať riadnu prevádzkyschopnosť vozidiel. Týka sa to najmä informácií o stave a histórii daného vozidla, záznamov o údržbe, výsledovateľnosti činností nakládky a nákladných listov.
- (9) Každý železničný podnik, manažér infraštruktúry a subjekt zodpovedný za údržbu by mali zabezpečiť, aby ich dodávatelia a ďalšie strany prijali opatrenia na riadenie rizík. Na tento účel by mal každý železničný podnik, manažér infraštruktúry a subjekt zodpovedný za údržbu používať metódy na monitorovanie stanovené v spoločných bezpečnostných metódach (ďalej len „CSM“). Ich dodávatelia by mali uplatňovať tento postup prostredníctvom zmluvných dohôd. Vzhľadom na to, že takéto dohody sú nevyhnutnou súčasťou systému riadenia bezpečnosti železničných podnikov a manažérov infraštruktúry, železničné podniky a manažéri infraštruktúry by mali svoje zmluvné dohody zverejňovať na žiadosť Železničnej agentúry Európskej únie (ďalej len „agentúra“) zriadenej nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) .../...¹⁺ alebo vnútroštátneho bezpečnostného orgánu v rámci činností dohľadu.

¹ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) .../... z ... o Železničnej agentúre Európskej únie, ktorým sa zrušuje nariadenie (ES) č. 881/2004 (Ú. v. EÚ L ...).

⁺ Ú. v.: vložte, prosím, číslo nariadenia v dokumente 2013/0014(COD) a doplňte poznámku pod čiarou.

- (10) Členské štáty by mali podporovať kultúru vzájomnej dôvery, spoľahlivosti a vzdelávania, v rámci ktorej sa budú zamestnanci železničných podnikov a manažérov infraštruktúry nabádať, aby prispievali k rozvoju bezpečnosti pri zaistení dôvery.
- (11) Postupne sa zaviedli spoločné bezpečnostné ciele (ďalej len „CST“) a CSM, aby sa zabezpečilo udržiavanie bezpečnosti na vysokej úrovni a, ak je to potrebné a uskutočniteľné, zvýšenie bezpečnosti. Tieto ciele a metódy by mali poskytnúť nástroje na posudzovanie bezpečnosti a výkonnosti prevádzkovateľov na úrovni Únie, ako aj v členských štátoch. Stanovili sa spoločné bezpečnostné ukazovatele (ďalej len „CSI“) s cieľom posudzovať zhodu systémov so spoločnými bezpečnostnými cieľmi a uľahčiť monitorovanie výkonnosti železníc v oblasti bezpečnosti.
- (12) Vnútroštátne predpisy, ktoré často vychádzajú z vnútroštátnych technických noriem, sa postupne nahrádzajú predpismi založenými na spoločných normách, ktoré sa stanovili v spoločných bezpečnostných cieľoch, spoločných bezpečnostných metódach a technických špecifikáciách interoperability (ďalej len „TSI“). V záujme odstránenia prekážok interoperability by sa množstvo vnútroštátnych predpisov vrátane prevádzkových predpisov malo znížiť, a to v dôsledku rozšírenia pôsobnosti TSI na celý železničný systém Únie a vyriešenia otvorených bodov v TSI. Na tento účel by mali členské štáty svoje systémy vnútroštátnych predpisov neustále aktualizovať, vypúšťať zastarané predpisy a bezodkladne o tom informovať Komisiu a agentúru.

- (13) Vnútroštátne predpisy by sa mali formulovať a zverejňovať tak, aby im dokázali porozumieť všetci potenciálni používatelia vnútroštátnej siete. V takýchto predpisoch sa však často odkazuje na iné dokumenty, napr. na vnútroštátne normy, európske normy, medzinárodné normy alebo iné technické špecifikácie, ktoré môžu byť čiastočne alebo v plnom rozsahu chránené právom duševného vlastníctva. Je preto vhodné, aby sa povinnosť zverejňovania neuplatňovala na žiadne dokumenty, na ktoré sa priamo alebo nepriamo odkazuje vo vnútroštátnom predpise.
- (14) Vnútroštátne predpisy často obsahujú požiadavky, ktoré sa čiastočne týkajú interoperability aj bezpečnosti. Keďže bezpečnosť je základnou požiadavkou smernice (EÚ) .../...⁺, vnútroštátny predpis môže byť relevantný pre smernicu (EÚ) .../...⁺ a pre túto smernicu.. Rozdiel medzi „národnými bezpečnostnými predpismi“ vymedzenými v smernici 2004/49/ES a „vnútroštátnymi technickými predpismi“ vymedzenými v smernici Európskeho parlamentu a Rady 2008/57/ES¹ sa preto odstraňuje a nahrádza pojmom „vnútroštátne predpisy“, ktoré sa musia oznamovať podľa smernice (EÚ) .../...⁺, a/alebo podľa tejto smernice. Vnútroštátne predpisy sa oznamujú podľa (EÚ) .../...⁺, najmä ak sa vzťahujú na uvádzanie štrukturálnych subsystémov na trh alebo ich uvádzanie do prevádzky. Podľa tejto smernice by sa mali oznamovať, ak súvisia s prevádzkou železničného systému Únie alebo s osobitnými predmetmi tejto smernice vrátane úlohy subjektov, bezpečnostnej certifikácie, bezpečnostných povolení a vyšetrovania nehôd.

⁺ Ú. v.: vložte, prosím, číslo smernice v dokumente 2013/0015(COD).

¹ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2008/57/ES zo 17. júna 2008 o interoperabilite systému železníc v Spoločenstve (Ú. v. EÚ L 191, 18.7.2008, s. 1).

- (15) Vzhľadom na postupné odstraňovanie prekážok interoperability železničného systému Únie a čas následne potrebný na prijatie všetkých TSI by sa mali prijať opatrenia na zamedzenie situácie, keď členské štáty prijímajú nové vnútroštátne predpisy alebo zrealizujú projekty, ktorými sa zvýši rôznorodosť súčasného systému, s výnimkou osobitných situácií ustanovených v tejto smernici. Systém riadenia bezpečnosti je uznávaným nástrojom na riadenie rizík, pričom manažéri infraštruktúry a železničné podniky sú zodpovední za prijatie bezodkladných nápravných opatrení, aby sa zabránilo opakovanému výskytu nehôd. Členské štáty by mali zamedziť zavádzaniu nových vnútroštátnych predpisov ihneď po nehode, pokiaľ nie sú takéto nové predpisy nevyhnutné ako naliehavé preventívne opatrenie.
- (16) Systémy vlakového riadenia a návestenia zohrávajú kľúčovú úlohu z hľadiska zaistenia bezpečnosti železníc. V tomto ohľade zavádzanie Európskeho systému riadenia železničnej dopravy (ERTMS) v železničnej sieti Únie je dôležitým príspevkom k zvýšeniu úrovne bezpečnosti.
- (17) Pri plnení svojich povinností a zodpovedností by manažéri infraštruktúry a železničné podniky mali uplatňovať systém riadenia bezpečnosti, ktorý spĺňa požiadavky Únie a obsahuje spoločné prvky. Informácie o bezpečnosti a uplatňovaní systému riadenia bezpečnosti by sa mali predkladať agentúre a vnútroštátnemu bezpečnostnému orgánu v príslušnom členskom štáte.

- (18) Prostredníctvom procesov systému riadenia bezpečnosti by sa malo zabezpečiť, aby sa otázka ľudských schopností, obmedzení a vplyvu na ľudskú výkonnosť riešila uplatňovaním poznatkov o ľudských faktoroch a využívaním uznávaných metód.
- (19) Služby železničnej nákladnej dopravy by mali zahŕňať aj prepravu nebezpečného tovaru. Je však potrebné rozlišovať medzi cieľom tejto smernice, ktorým je zachovanie, a pokiaľ možno zvýšenie bezpečnosti železničného systému Únie, a cieľom smernice Európskeho parlamentu a Rady 2008/68/ES¹, ktorým je predovšetkým klasifikácia látok a špecifikácia ich obalov a nádob, vrátane bezpečného nakladania, vykladania a používanie týchto obalov a nádob v rámci existujúceho železničného systému. V dôsledku toho a bez toho, aby bola dotknutá smernica 2008/68/ES by sa v systémoch riadenia bezpečnosti železničných podnikov a manažérov infraštruktúry mali náležite zohľadniť možné ďalšie riziká vyplývajúce z prepravy obalov a nádob s nebezpečným tovarom.

¹ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2008/68/ES z 24. septembra 2008 o vnútrozemskej preprave nebezpečného tovaru (Ú. v. EÚ L 260, 30.9.2008, s. 13).

- (20) Rovnaké bezpečnostné požiadavky by sa mali vzťahovať na všetky železničné podniky v záujme zabezpečenia vysokej úrovne bezpečnosti železníc a rovnakých podmienok. Železničný podnik by mal byť držiteľom bezpečnostného osvedčenia, ktorým sa podmieňuje povolenie na získanie prístupu k železničnej infraštruktúre. Bezpečnostné osvedčenie by malo slúžiť ako dôkaz, že železničný podnik zaviedol svoj systém riadenia bezpečnosti a že je schopný dodržiavať príslušné bezpečnostné normy a predpisy v danej oblasti prevádzky. Ak agentúra vydá jednotné bezpečnostné osvedčenie železničnému podniku, ktorý vykonáva svoju činnosť v jednom alebo vo viacerých členských štátoch, mala by byť jediným orgánom, ktorý posúdi skutočnosť, či príslušný železničný podnik vybudoval svoj systém riadenia bezpečnosti správne. Do posudzovania požiadaviek ustanovených v príslušných vnútroštátnych predpisoch by sa mali zapojiť vnútroštátne bezpečnostné orgány príslušné pre plánovanú oblasť činnosti.
- (21) Na účely monitorovania, posudzovania zhody, dohľadu, hodnotenia a posudzovania rizík sa pre subjekty v železničnom systéme Únie a vnútroštátne bezpečnostné orgány stanovili harmonizované metódy vychádzajúce zo smernice 2004/49/ES. Tento regulačný rámec je dostatočne zrelý na to, aby sa postupne prešlo na „jednotné bezpečnostné osvedčenie“ platné v činnosti dotknutého železničného podniku.

- (22) Pre zaistenie väčšej efektívnosti a celistvosti postupov vydávania jednotných bezpečnostných osvedčení pre železničné podniky je potrebné, aby sa agentúre v súvislosti s vydávaním takýchto osvedčení udelila ústredná úloha. V prípade, že sa operačná oblasť obmedzuje na územie jedného členského štátu, by žiadateľ mal mať možnosť vybrať si, či svoju žiadosť o jednotné bezpečnostné osvedčenie predloží prostredníctvom jednotného kontaktného miesta uvedeného v nariadení (EÚ) .../...⁺, agentúre alebo vnútroštátnemu bezpečnostnému orgánu. Žiadateľova voľba by mala byť záväzná až do vybavenia či ukončenia žiadosti. Týmto novým režimom by sa mala zvýšiť účinnosť a efektívnosť železničného systému Únie prostredníctvom zníženia administratívnej záťaže pre železničné podniky.
- (23) Agentúra a vnútroštátne bezpečnostné orgány by pri vydávaní jednotných bezpečnostných osvedčení mali spolupracovať a podľa potreby spoločne vykonávať svoje právomoci. Mali by sa stanoviť jasné procedurálne a rozhodcovské ustanovenia zamerané na riešenie situácií, keď agentúra a vnútroštátne bezpečnostné orgány nesúhlasia s posúdením, ktoré sa vykonalo v súvislosti s vydaním jednotných bezpečnostných osvedčení.
- (24) Nové efektívne prerozdelenie funkcií a úloh medzi vnútroštátnymi bezpečnostnými orgánmi a agentúrou pri vydávaní bezpečnostných osvedčení by malo byť urobené efektívne. Na tento účel by sa mali uzatvoriť dohody o spolupráci medzi agentúrou a vnútroštátnymi bezpečnostnými orgánmi.

⁺ Ú. v.: vložte, prosím, číslo nariadenia v dokumente 2013/0014(COD).

- (25) Je potrebné, aby sa pri zabezpečení riadneho fungovania vnútorného trhu v dohodách o spolupráci zohľadnila predovšetkým osobitná geografická a historická situácia niektorých členských štátov. Ak sa prevádzka obmedzuje na siete, ktoré si z geografických alebo historických dôvodov vyžadujú osobitné odborné znalosti, a ak sú takéto siete izolované od zvyšku železničného systému Únie, malo by byť možné, aby žiadateľ splnil potrebné formality na mieste prostredníctvom interakcie s príslušnými vnútroštátnymi bezpečnostnými orgánmi. Na tento účel by malo byť možné, aby sa v dohodách o spolupráci medzi agentúrou a príslušnými vnútroštátnymi bezpečnostnými orgánmi v záujme zníženia administratívneho zaťaženia a administratívnych nákladov ustanovilo primerané rozdelenie úloh, a to bez toho, aby bola dotknutá konečná zodpovednosť agentúry za vydanie jednotného bezpečnostného osvedčenia.
- (26) Železničné siete v pobaltských štátoch (Estónsko, Lotyšsko a Litva) majú rozchod koľaje 1520mm, ktorý sa zhoduje s rozchodom v susedných tretích krajinách, ale odlišuje sa od rozchodu hlavnej železničnej siete v Únii. Tieto pobaltské siete získali spoločné technické a operačné požiadavky, ktorými sa medzi nimi vytvára *de facto* interoperabilita, a v tejto súvislosti by mohlo byť bezpečnostné osvedčenie vydané v jednom z uvedených členských štátov platné aj pre zvyšok týchto sietí. V záujme uľahčenia efektívneho a primeraného pridelovania zdrojov na bezpečnostnú certifikáciu a v záujme zníženia finančného a administratívneho zaťaženia pre žiadateľov v takýchto prípadoch by mali osobitné dojednania o spolupráci medzi agentúrou a príslušnými vnútroštátnymi bezpečnostnými orgánmi obsahovať podľa potreby možnosť zmluvne preniesť úlohy na tieto vnútroštátne bezpečnostné orgány.

- (27) Táto smernica by nemala viesť k zníženiu úrovne bezpečnosti ani k zvýšeniu nákladov v odvetví železníc Únie. Na tento účel by mala agentúra a vnútroštátne bezpečnostné orgány v plnej miere prijať zodpovednosť za jednotné bezpečnostné osvedčenia, ktoré vydávajú, prevzatím najmä zmluvných a mimozmluvných záväzkov v tomto ohľade. V prípade súdneho vyšetrovania týkajúceho sa agentúry alebo jej zamestnancov by agentúra mala plne spolupracovať s príslušnými orgánmi dotknutého členského štátu alebo dotknutých členských štátov.

- (28) Je potrebné jasne rozlišovať medzi bezprostrednou zodpovednosťou agentúry a vnútroštátnych bezpečnostných orgánov za bezpečnosť vyplývajúcu z vydávania bezpečnostných osvedčení a bezpečnostných povolení na jednej strane a úlohou vnútroštátnych bezpečnostných orgánov spočívajúcou vo vytvorení vnútroštátneho regulačného rámca a v neustálom dohľade nad činnosťou všetkých dotknutých strán na strane druhej. Každý vnútroštátny bezpečnostný orgán by mal dohliadať na neustále plnenie právneho záväzku železničného podniku alebo manažéra infraštruktúry spočívajúceho v zavedení systému riadenia bezpečnosti. Získanie dôkazu takéhoto plnenia si môže vyžadovať nielen kontroly v rámci dotknutého železničného podniku alebo manažéra infraštruktúry priamo na mieste, ale aj vykonávanie dohľadu vnútroštátnymi bezpečnostnými orgánmi, s cieľom posúdiť, či železničný podnik alebo manažér infraštruktúry po udelení bezpečnostného svedčenia alebo bezpečnostného povolenia naďalej riadne uplatňujú ich systém riadenia bezpečnosti. Vnútroštátne bezpečnostné orgány by mali koordinovať svoje činnosti dohľadu týkajúce sa železničných podnikov so sídlom v rôznych členských štátoch a mali by si navzájom vymieňať príslušné informácie v prípade potreby aj s agentúrou. Agentúra by mala pomáhať vnútroštátnym bezpečnostným podnikom v ich spolupráci. V tejto súvislosti by agentúra a vnútroštátne bezpečnostné orgány mali ustanoviť potrebné dojednania zamerané na uľahčenie vzájomnej výmeny informácií.

- (29) Agentúra a vnútroštátne bezpečnostné orgány by mali úzko spolupracovať v prípadoch, keď vnútroštátny bezpečnostný orgán dospeje k záveru, že držiteľ jednotného bezpečnostného osvedčenia vydaného agentúrou už nespĺňa podmienky certifikácie. V takomto prípade by mal požiadať agentúru, aby platnosť tohto bezpečnostného osvedčenia obmedzila alebo zrušila. Pre prípady nezhody medzi agentúrou a vnútroštátnym bezpečnostným orgánom by sa malo ustanoviť rozhodcovské konanie. Ak pri výkone dohľadu vnútroštátny bezpečnostný orgán zistí závažné bezpečnostné riziko, mal by o tom informovať agentúru a akýkoľvek iný dotknutý vnútroštátny bezpečnostný orgán v oblasti, v ktorom príslušný železničný podnik vykonáva svoju činnosť. Dotknuté vnútroštátne bezpečnostné orgány by mali mať možnosť uplatniť dočasné bezpečnostné opatrenia vrátane okamžitého obmedzenia alebo pozastavenia príslušných prevádzkových činností. Pod závažným bezpečnostným rizikom by sa v tejto súvislosti malo rozumieť závažné neplnenie zákonných povinností alebo bezpečnostných požiadaviek, ktoré môžu samy o sebe alebo v sérii následných udalostí spôsobiť nehodu alebo vážnu nehodu.

- (30) Agentúra by mala mať možnosť vytvoriť nástroj umožňujúci výmenu informácií medzi príslušnými subjektmi, ktorí identifikujú bezpečnostné riziko súvisiace s chybami, konštrukčnými nezhodami alebo poruchami technického vybavenia alebo sú o takomto riziku informovaní.
- (31) Jednotné bezpečnostné osvedčenie by sa malo vydávať na základe dôkazov, že železničný podnik zaviedol svoj systém riadenia bezpečnosti.
- (32) Manažéri infraštruktúry by mali niesť hlavnú zodpovednosť za bezpečnú konštrukciu, údržbu a činnosť svojej železničnej siete. Manažéri infraštruktúry by mali podliehať postupu udeľovania bezpečnostného povolenia zo strany vnútroštátneho bezpečnostného orgánu, pokiaľ ide o ich systém riadenia bezpečnosti a iné ustanovenia potrebné na splnenie bezpečnostných požiadaviek.
- (33) Certifikácia vlakového personálu môže predstavovať pre nových účastníkov ťažkosť. Členské štáty by mali zabezpečiť, aby železničné podniky, ktoré zamýšľajú vykonávať činnosť na príslušnej sieti, mali prístup k školiacim zariadeniam a zariadeniam na certifikáciu vlakového personálu, ktoré sú potrebné na splnenie požiadaviek podľa vnútroštátnych predpisov.

- (34) Subjekt zodpovedný za údržbu by mal byť certifikovaný pre nákladné vozne. Ak je subjektom zodpovedným za údržbu manažér infraštruktúry, táto certifikácia by mala byť súčasťou postupu udeľovania bezpečnostného povolenia. Osvedčenie vydané takémuto subjektu by malo zaručiť, že požiadavky na údržbu podľa tejto smernice sú splnené v prípade všetkých nákladných vozňov, za ktoré je daný subjekt zodpovedný. Uvedené osvedčenie by malo byť platné v celej Únii a mal by ho vydať orgán, ktorý je schopný vykonať audit systému údržby zavedeného subjektom. Keďže sa nákladné vozne často využívajú v medzinárodnej doprave a subjekt zodpovedný za údržbu bude možno chcieť využívať údržbárske dielne vo viacerých členských štátoch, certifikačný orgán by mal byť schopný vykonávať kontroly v celej Únii. Agentúra by mala vyhodnotiť systém certifikácie subjektu zodpovedného za údržbu nákladných vozňov a v prípade potreby by mala odporučiť jeho rozšírenie na všetky koľajové vozidlá.
- (35) Vnútroštátne bezpečnostné orgány by mali byť organizačne, právnou štruktúrou a v rozhodovaní úplne nezávislé od železničných podnikov, manažérov infraštruktúry, žiadateľov, obstarávateľov alebo subjektov, ktoré udeľujú verejné zákazky na poskytnutie služby. Svoje úlohy by mali plniť otvoreným a nediskriminačným spôsobom a mali by spolupracovať s agentúrou s cieľom vytvoriť jednotný európsky železničný priestor a koordinovať svoje kritériá rozhodovania. V prípade potreby by malo byť možné, aby členské štáty rozhodli o začlenení svojho vnútroštátneho bezpečnostného orgánu pod vnútroštátne ministerstvo so zodpovednosťou za odvetvie dopravy, a to za predpokladu, že sa bude rešpektovať nezávislosť vnútroštátneho bezpečnostného orgánu. Vnútroštátne bezpečnostné orgány by v záujme plnenia svojich úloh mali mať potrebné vnútorné a vonkajšie organizačné kapacity z hľadiska ľudských aj materiálnych zdrojov.

- (36) Dôležitú úlohu v procese bezpečnostného vyšetrovania zohrávajú vnútroštátne vyšetrovacie orgány. Ich práca má kľúčový význam pri identifikácii príčin nehôd alebo incidentov. Je preto dôležité, aby mali k dispozícii finančné a ľudské zdroje potrebné na vedenie účinných a efektívnych vyšetrovaní. Vnútroštátne vyšetrovacie orgány by mali navzájom spolupracovať a vymieňať si informácie a najlepšie postupy. V záujme monitorovania účinnosti svojich vyšetrovaní by mali zaviesť program partnerského preskúmania. Správy z partnerských preskúmaní by sa mali poskytnúť agentúre, aby mohla monitorovať celkovú úroveň bezpečnosti železničného systému Únie.
- (37) Vážne nehody na železniciach sú zriedkavé. Môžu však mať katastrofálne následky a u verejnosti môžu vzbudiť pochybnosti z hľadiska bezpečnosti železničného systému Únie. Preto by sa mali všetky takéto nehody vyšetriť z hľadiska bezpečnosti, aby sa predišlo opakovaniu nehôd a výsledky vyšetrovania by sa mali zverejniť. Ostatné nehody a incidenty by takisto mali byť predmetom bezpečnostného vyšetrovania v prípade, že sú dôležitou predzvest'ou závažnej nehody.

- (38) Bezpečnostné vyšetrovanie by malo prebiehať nezávisle od akéhokoľvek súdneho vyšetrovania toho istého incidentu, pričom by sa tým, ktorí ho vedú, mal poskytnúť prístup k dôkazom a svedkom. Vyšetrovanie by mal vykonávať stály orgán nezávislý od subjektov v železničnom systéme Únie. Tento orgán by mal fungovať tak, aby zabránil každému konfliktu záujmov a každému možnému spojeniu s príčinami vyšetrovanej udalosti. Predovšetkým nesmie byť negatívne ovplyvnená jeho funkčná nezávislosť, ak má z organizačného hľadiska a hľadiska právnej štruktúry úzke väzby s vnútroštátnym bezpečnostným orgánom, agentúrou alebo regulačným orgánom v odvetví železníc. Jeho vyšetrovania by sa mali vykonávať s maximálnou otvorenosťou. Vyšetrovací orgán by mal pre každú udalosť zriadiť príslušnú vyšetrovaciu skupinu s potrebnými odbornými znalosťami na zisťovanie bezprostredných a skrytých príčin udalosti.
- (39) Vyšetrovanie po vážnej nehode by sa malo vykonávať s maximálnou otvorenosťou takým spôsobom, aby sa všetkým stranám umožnilo byť vypočuté a spoločne využiť výsledky. Vyšetrovací orgán by mal predovšetkým v priebehu vyšetrovania informovať strany, o ktorých usudzuje, že nesú príslušnú zodpovednosť v oblasti bezpečnosti, o pokroku vo vyšetrovaní a mal by vziať do úvahy ich názory a stanoviská. To umožní vyšetrovaciemu orgánu získavať akékoľvek ďalšie relevantné informácie a spoznať rôzne názory na svoju prácu, aby mohol vyšetrovanie dokončiť čo najlepšie. Takáto konzultácia by v žiadnom prípade nemala pripisovať vinu alebo zodpovednosť, ale zhromažďovať vecné dôkazy a získavať skúsenosti pre zlepšovanie úrovne bezpečnosti v budúcnosti. Vyšetrovací orgán by však mal mať možnosť slobodného výberu informácií, ktoré zverejní týmto stranám, aby nedošlo k zbytočnému tlaku, okrem prípadov, keď si to vyžiadali osoby, ktoré vedú súdne konanie. Vyšetrujúci orgán by mal zohľadniť aj primerané potreby obetí a ich príbuzných týkajúce sa informovanosti.

- (40) S cieľom zlepšiť efektívnosť ich činností orgánu a pomôcť im pri plnení jeho povinností by vyšetrovací orgán mal mať včasný prístup k miestu nehody, v prípade potreby v spolupráci s akýmkoľvek súdnym orgánom zapojeným do tejto záležitosti. Správy o vyšetrení, ako aj všetky zistenia a odporúčania predstavujú kľúčové informácie z hľadiska ďalšieho zvyšovania bezpečnosti železníc a mali by byť verejne dostupné na úrovni Únie. Odporúčania týkajúce sa bezpečnosti by mali dodržiavať tí, ktorým sú určené, a prijaté opatrenia by sa mali oznamovať vyšetrovaciemu orgánu.
- (41) Ak sa javí, že priama príčina nehody alebo incidentu súvisí s ľudskými činnosťami, pozornosť by sa mala venovať špecifickým okolnostiam a tomu, akým spôsobom zamestnanci vykonávajú bežné činnosti počas normálnej prevádzky, vrátane konštrukcie rozhrania človek-stroj, použiteľnosti postupov, konfliktných cieľov, otázok pracovného zaťaženia a všetkým ostatným okolnostiam, ktoré udalosť ovplyvnili vrátane fyzického stresu, pracovného stresu, únavy alebo psychickej spôsobilosti.
- (42) Malo by sa zabezpečiť, aby v rámci celej Únie bola dostupná vysoká úroveň odbornej prípravy s vyššou kvalifikáciou.

- (43) S cieľom doplniť a zmeniť určité nepodstatné prvky tejto smernice by sa mala na Komisiu delegovať právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, pokiaľ ide o CMS a CST a ich revíziu. Je osobitne dôležité, aby Komisia počas prípravných prác uskutočnila príslušné konzultácie, a to aj na úrovni expertov. Pri príprave a vypracúvaní delegovaných aktov by Komisia mala zabezpečiť, aby sa príslušné dokumenty súčasne, vo vhodnom čase a vhodným spôsobom postúpili Európskemu parlamentu a Rade.

- (44) V záujme zabezpečenia jednotných podmienok pre vykonávanie tejto smernice by sa Komisii mali udeliť vykonávacie právomoci s ohľadom na mandát agentúry navrhovať CSM a CST a ich zmeny a podávať príslušné odporúčania Komisii, praktické dojednania na účel bezpečnostného osvedčenia, podrobné ustanovenia stanovujúce, ktoré z požiadaviek uvedených v prílohe III sa majú uplatňovať na účely funkcií údržby, ktoré vykonávajú údržbárske dielne, vrátane podrobných ustanovení na zaistenie jednotnej certifikácie údržbárskych dielní, v súlade s príslušnými CSM a TSI; podrobné ustanovenia stanovujúce, ktoré z požiadaviek uvedených v prílohe III sa majú uplatňovať na účely certifikácie subjektov zodpovedných za údržbu iných vozidiel ako nákladných vozňov, na základe technických charakteristík takýchto vozidiel, vrátane podrobných ustanovení na zaistenie jednotného vykonávania certifikačných podmienok subjektu zodpovedného za údržbu iných vozidiel ako nákladných vozňov, v súlade s príslušnými CSM a TSI, a na štruktúru správ o vyšetrovaní nehôd a incidentov. Tieto právomoci by sa mali vykonávať v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011¹.

¹ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 zo 16. februára 2011, ktorým sa ustanovujú pravidlá a všeobecné zásady mechanizmu, na základe ktorého členské štáty kontrolujú vykonávanie vykonávacích právomocí Komisie (Ú. v. EÚ L 55, 28.2.2011, s. 13).

- (45) Členské štáty by mali stanoviť pravidlá týkajúce sa sankcií za porušovanie vnútroštátnych ustanovení prijatých na základe tejto smernice a zabezpečiť ich vykonávanie. Tieto sankcie by mali byť účinné, primerané a odradzujúce.
- (46) Keďže ciele tejto smernice, a to koordinácia činností v členských štátoch v oblasti regulácie bezpečnosti a dohľadu nad bezpečnosťou, vyšetrovanie nehôd a stanovenie CST, CSM, CSI a spoločných požiadaviek na jednotné bezpečnostné osvedčenia, nie je možné uspokojivo dosiahnuť na úrovni jednotlivých členských štátov, ale z dôvodov ich rozsahu a účinkov ich možno lepšie dosiahnuť na úrovni Únie, môže Únia prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity podľa článku 5 Zmluvy o Európskej únii. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku táto smernica neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie týchto cieľov.
- (47) Povinnosť transponovať túto smernicu do vnútroštátneho práva by sa mala obmedziť na tie ustanovenia, ktoré predstavujú podstatnú zmenu v porovnaní so smernicou 2004/49/ES. Povinnosť transponovať ustanovenia, ktoré sa nezmenili, vyplýva z uvedenej smernice.
- (48) Táto smernica by sa mala uplatňovať bez toho, aby boli dotknuté povinnosti členských štátov týkajúce sa lehôt stanovených v časti B prílohy IV na transpozíciu smerníc do vnútroštátneho práva,

PRIJALI TÚTO SMERNICU:

KAPITOLA I

VŠEOBECNÉ USTANOVENIA

Článok 1

Predmet úpravy

V tejto smernici sa zavádzajú ustanovenia, ktorých cieľom je zabezpečiť rozvoj a zvýšenie bezpečnosti železničného systému Únie a zlepšiť prístup na trh so službami železničnej dopravy:

- a) harmonizáciou regulačnej štruktúry v členských štátoch;
- b) vymedzením zodpovednosti jednotlivých subjektov v železničnom systéme Únie;
- c) vytvorením spoločných bezpečnostných cieľov (ďalej len „CST“) a spoločných bezpečnostných metód (ďalej len „CSM“) s cieľom postupne odstraňovať potrebu vnútroštátnych predpisov;
- d) stanovením zásad týkajúcich sa vydávania, obnovovania, zmien a obmedzovania alebo rušenia bezpečnostných osvedčení a povolení;
- e) požiadavkou na zriadenie vnútroštátneho bezpečnostného orgánu a orgánu na vyšetrowanie nehôd a incidentov v každom členskom štáte a
- f) stanovením spoločných zásad riadenia a regulácie bezpečnosti železníc a dohľadu nad bezpečnosťou železníc.

Článok 2
Rozsah pôsobnosti

1. Táto smernica sa vzťahuje na železničný systém v členských štátoch, ktorý môže byť rozčlenený na subsystémy podľa štrukturálnych a funkčných oblastí. Obsahuje bezpečnostné požiadavky na systém ako celok vrátane bezpečného riadenia infraštruktúry a dopravnej prevádzky, ako aj súčinnosti medzi železničnými podnikmi, manažérmi infraštruktúry a ďalšími subjektmi v železničnom systéme Únie.
2. Táto smernica sa nevzťahuje na:
 - a) metrá;
 - b) električky a ľahké koľajové vozidlá a infraštruktúra, ktorú využívajú výlučne tieto vozidlá alebo
 - c) siete funkčne oddelené od zvyšku železničného systému Únie a určené len na prevádzku miestnej, mestskej alebo prímestskej osobnej dopravy, ako aj železničné podniky zabezpečujúce prevádzku výlučne na týchto sieťach.
3. Členské štáty môžu z rozsahu pôsobnosti opatrení, ktorými sa vykonáva táto smernica, vyňať:
 - a) železničnú infraštruktúru v súkromnom vlastníctve vrátane vedľajších koľají, ktorú využíva vlastník alebo prevádzkovateľ na svoju nákladnú železničnú dopravu alebo na prepravu osôb na nekomerčné účely, a vozidlá používané výlučne na tejto infraštruktúre;

- b) infraštruktúru a vozidlá vyhradené výlučne na miestne, historické alebo turistické účely;
 - c) ľahkú železničnú infraštruktúru, ktorú príležitostne využívajú ťažké železničné vozidlá v súlade s prevádzkovými podmienkami ľahkých železničných systémov výlučne ak je to nevyhnutné z dôvodu zabezpečenia spojenia pre tieto vozidlá a
 - d) vozidlá, ktoré sa využívajú predovšetkým na ľahkej železničnej infraštruktúre, ale sú vybavené určitými komponentmi štandardného železničného systému nevyhnutnými na premávku, ktorá sa má vykonať po obmedzených a ohraničených úsekoch štandardného železničného systému výlučne z dôvodu zabezpečenia spojenia.
4. Bez ohľadu na odsek 2, členské štáty môžu rozhodnúť, že tam, kde je to vhodné, sa budú uplatňovať ustanovenia tejto smernice na metrá a iné miestne systémy v súlade s vnútroštátnym právom.

Článok 3

Vymedzenie pojmov

Na účely tejto smernice sa uplatňuje toto vymedzenie pojmov:

- 1) „železničný systém Únie“ znamená železničný systém Únie v zmysle vymedzenia v článku 2 bode 1 smernice (EÚ) .../...⁺;
- 2) „manažér infraštruktúry“ je manažér infraštruktúry v zmysle vymedzenia v článku 3 bode 2 smernice Európskeho parlamentu Rady 2012/34/EÚ¹;
- 3) „železničný podnik“ je železničný podnik v zmysle vymedzenia v článku 3 bode 1 smernice 2012/34/EÚ, ako aj každý iný verejný alebo súkromný podnik, ktorého predmetom činnosti je poskytovanie služieb železničnej prepravy tovaru a/alebo osôb, pričom tento podnik má zabezpečovať trakciu vrátane podnikov zabezpečujúcich len trakciu;
- 4) „technická špecifikácia interoperability (TSI)“ je špecifikácia prijatá v súlade so smernicou (EÚ) .../...⁺, ktorá platí pre každý subsystém alebo jeho časti tak, aby spĺňali základné požiadavky a aby sa zabezpečila interoperabilita železničného systému Únie;

⁺ Ú. v.: vložte, prosím, číslo smernice v dokumente 2013/0015(COD).

¹ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2012/34/EÚ z 21. novembra 2012, ktorou sa zriaďuje jednotný európsky železničný priestor (Ú. v. EÚ L 343, 14.12.2012, s. 32).

- 5) „spoločné bezpečnostné ciele (CST)“ sú minimálne úrovne bezpečnosti, ktoré má dosiahnuť systém ako celok, a ak je to možné, aj rôzne časti železničného systému Únie (ako je systém konvenčných železníc, systém vysokorýchlostných železníc, dlhé železničné tunely alebo trate používané výlučne na nákladnú dopravu);
- 6) „spoločné bezpečnostné metódy (CSM)“ znamenajú metódy, ktorými sa opisuje posudzovanie úrovni bezpečnosti, dosahovanie bezpečnostných cieľov a dodržiavanie ostatných bezpečnostných požiadaviek;
- 7) „vnútroštátny bezpečnostný orgán“ znamená vnútroštátny orgán poverený úlohami týkajúcimi sa bezpečnosti železníc v súlade s touto smernicou alebo orgán poverený týmito úlohami niekoľkými členskými štátmi, aby bol zabezpečený jednotný bezpečnostný režim;
- 8) „vnútroštátne predpisy“ sú všetky záväzné predpisy prijaté v členskom štáte bez ohľadu na to, ktorý orgán ich vydá, ktoré obsahujú požiadavky na bezpečnosť železníc alebo technické požiadavky odlišné od požiadaviek ustanovených v predpisoch Únie alebo v medzinárodných predpisoch, a ktoré sa v danom členskom štáte vzťahujú na železničné podniky, manažérov infraštruktúry a tretie strany;
- 9) „systém riadenia bezpečnosti“ je organizácia, opatrenia a postupy vytvorené manažérom infraštruktúry alebo železničným podnikom na zaručenie bezpečného riadenia jeho prevádzky;

- 10) „poverený vyšetrovateľ“ znamená osobu zodpovednú za organizáciu, vykonávanie a kontrolu vyšetrovania;
- 11) „nehoda“ je neželaná alebo neúmyselná náhla udalosť alebo špecifický reťazec takýchto udalostí, ktoré majú nepriaznivé následky; nehody sa delia na tieto kategórie: zrážky, vykoľajenia, nehody na priecestiach, nehody osôb, na ktorých sa podieľajú pohybujúce sa železničné koľajové vozidlá, požiare a iné nehody;
- 12) „vážna nehoda“ je každá zrážka alebo vykoľajenie vlakov, ktorej výsledkom je minimálne jedna usmrtená osoba alebo minimálne päť ťažko zranených osôb alebo rozsiahle škody na železničných koľajových vozidlách, infraštruktúre alebo životnom prostredí, a akákoľvek iná nehoda s rovnakými dôsledkami, ktoré majú zrejmy dosahom na reguláciu bezpečnosti železníc alebo riadenie bezpečnosti; „rozsiahla škoda“ je škoda, ktorú môže bezprostredne vyšetrovací orgán celkovo oceniť na minimálne 2 milióny EUR;
- 13) „incident“ je iná udalosť než nehoda alebo vážna nehoda, ktorá má vplyv alebo by mohla mať vplyv na bezpečnosť prevádzky železničnej dopravy;

- 14) „vyšetrovanie“ znamená postup vykonávaný na účely predchádzania nehodám a incidentom, ktorý zahŕňa zhromažďovanie a analýzu informácií, vypracovanie záverov vrátane stanovenia príčin a prípadne vypracovanie bezpečnostných odporúčaní;
- 15) „príčiny“ znamenajú konanie, opomenutia, udalosti alebo okolnosti alebo ich kombináciu, ktoré viedli k nehode alebo incidentu;
- 16) „ľahký železničný systém“ je systém mestskej a/alebo prímestskej železničnej dopravy s triedou odolnosti proti nárazu C-III alebo C-IV (podľa normy EN 15227:2011) a maximálnou tuhosťou konštrukcie vozidla 800 kN (pozdĺžna tlaková sila v oblasti spriahania); ľahké železničné systémy môžu mať vlastnú dopravnú cestu alebo ju môžu zdieľať s cestnou dopravou a ich vozidlá sa obvykle nezaraďujú do vlakov určených na diaľkovú osobnú alebo nákladnú dopravu a ani naopak;
- 17) „orgán posudzovania zhody“ je orgán, ktorý bol notifikovaný alebo určený ako orgán zodpovedný za činnosti posudzovania zhody vrátane kalibrácie, skúšania, certifikácie a kontroly; orgán posudzovania zhody je označený ako „notifikovaný orgán“ po tom, čo ho členský štát oznámi; orgán posudzovania zhody je označený ako určený orgán po tom, čo ho členský štát určí;

- 18) „komponenty interoperability“ sú komponenty interoperability vymedzené v článku 2 bode 7 smernice (EÚ) .../...⁺;
- 19) „držiteľ“ je právnická alebo fyzická osoba, ktorá využíva vozidlo ako dopravný prostriedok, či už je jeho majiteľom alebo má právo ho používať, a ktorá je takto registrovaná v registri vozidiel uvedenom v článku 46 smernice (EÚ) .../...⁺;
- 20) „subjekt zodpovedný za údržbu“ (ďalej len „ECM“) znamená subjekt zodpovedný za údržbu vozidla, ktorý je ako taký registrovaný v registri vozidiel uvedenom v článku 47 smernice (EÚ) .../...⁺;
- 21) „vozidlo“ je železničné vozidlo s vlastným pohonom alebo bez neho uspokojené na jazdu na kolesách na železničných dráhach; vozidlo sa skladá z jedného alebo viacerých štrukturálnych a funkčných subsystémov;
- 22) „výrobca“ je výrobca v zmysle vymedzenia v článku 2 bode 36 smernice (EÚ) .../...⁺;

⁺ Ú. v.: vložte, prosím, číslo smernice v dokumente 2013/0015(COD).

- 23) „odosielateľ“ znamená podnik, ktorý odosiela tovar buď vo svojom mene, alebo v mene tretej osoby;
- 24) „príjemca“ je každá fyzická alebo právnická osoba, ktorá prijíma tovar na základe zmluvy o preprave; ak sa preprava uskutočňuje bez zmluvy o preprave, za príjemcu sa považuje každá fyzická alebo právnická osoba, ktorá preberá zodpovednosť za prichádzajúci tovar;
- 25) „nakladač“ je každý podnik, ktorý nakladá zabalený tovar, malé kontajnery alebo prenosné cisterny na vozeň alebo do kontajnera alebo ktorý nakladá kontajner, kontajner na hromadnú prepravu, viacčlánkový kontajner na plyn, cisternový kontajner alebo prenosnú cisternu na vozeň;
- 26) „vykladač“ je podnik, ktorý z vozňa skladá kontajner, kontajner na hromadnú prepravu, viacčlánkový kontajner na plyn, cisternový kontajner alebo prenosnú cisternu, alebo každý podnik, ktorý vykladá zabalený tovar, malé kontajnery alebo prenosné cisterny z vozňa alebo z kontajnera, alebo každý podnik, ktorý vyprázdňuje tovar z cisterny (cisternového vozňa, vozňa so snímateľnou cisternou alebo cisternového kontajnera) alebo z batériového vozňa alebo viacčlánkového kontajnera na plyn alebo z vozňa, veľkého kontajnera alebo malého kontajnera na hromadnú prepravu alebo kontajnera na hromadnú prepravu;

- 27) „plnič“ je podnik, ktorý nakladá tovar do cisterny (vrátane cisternového vozňa, vozňa so snímateľnou cisternou, prenosnej cisterny alebo cisternového kontajnera), do vozňa, veľkého kontajnera alebo malého kontajnera na hromadnú prepravu, do batériového vozňa alebo viacčlánkového kontajnera na plyn;
- 28) „vyprázdňovač“ je podnik, ktorý vyberá tovar z cisterny (vrátane cisternového vozňa, vozňa so snímateľnou cisternou, prenosnej cisterny alebo cisternového kontajnera), vozňa, veľkého kontajnera alebo malého kontajnera na hromadnú prepravu alebo z batériového vozňa alebo viacčlánkového kontajnera na plyn;
- 29) „dopravca“ je podnik, ktorý uskutočňuje prepravu na základe zmluvy o preprave;
- 30) „obstarávateľ“ je verejnoprávny alebo súkromný subjekt, ktorý si objednáva navrhnutie a/alebo výstavbu, obnovu alebo modernizáciu subsystému;
- 31) „typ činnosti“ je typ charakterizovaný osobnou dopravou, do ktorej patria alebo nepatria služby vysokorýchlostnej dopravy, nákladná doprava, do ktorej patrí alebo nepatrí doprava nebezpečného tovaru, a iba posunovacie služby;
- 32) „rozsah činnosti“ je rozsah charakterizovaný počtom cestujúcich a/alebo objemom tovaru a odhadovanou veľkosťou dotknutého železničného podniku podľa počtu zamestnancov pracujúcich v odvetví železníc (t.j. mikropodnik, malý podnik, stredný podnik alebo veľký podnik);
- 33) „oblasť činnosti“ je sieť alebo siete v rámci jedného alebo viacerých členských štátov, v ktorých má železničný podnik v úmysle prevádzkovať svoju činnosť.

KAPITOLA II

ROZVOJ A RIADENIE BEZPEČNOSTI ŽELEZNÍC

Článok 4

Úloha subjektov v železničnom systéme Únie pri rozvíjaní a zlepšovaní bezpečnosti železníc

1. S cieľom rozvíjať a zlepšovať bezpečnosť železníc členské štáty v rámci limitov svojich právomocí:
 - a) zabezpečujú, aby sa zachovala všeobecná bezpečnosť železníc, a ak je to uskutočniteľné, aby sa neustále zvyšovala s prihliadnutím na vývoj práva Únie a medzinárodných predpisov a v oblasti technického a vedeckého pokroku, pričom priorita sa kladie na predchádzanie nehodám;
 - b) zabezpečujú, aby sa všetky uplatniteľné právne predpisy uplatňovali otvoreným a nediskriminačným spôsobom a podporovali tak rozvoj jednotného európskeho železničného dopravného systému;
 - c) zabezpečujú, aby sa v uvedených opatreniach na rozvoj a zlepšenie bezpečnosti železníc zohľadnila potreba systémového prístupu;

- d) zabezpečujú, aby zodpovednosťou za bezpečnú prevádzku železničného systému Únie a riadenie rizík, ktoré s tým súvisia, boli poverení manažéri infraštruktúry a železničné podniky, každý za svoju časť systému, a to tak, že budú povinní:
 - i) vykonávať opatrenia nevyhnutné na riadenie rizík podľa článku 6 ods. 1 písm. a) v prípade potreby vo vzájomnej spolupráci;
 - ii) uplatňovať vnútroštátne predpisy a predpisy Únie;
 - iii) zaviesť systémy riadenia bezpečnosti v súlade s touto smernicou;
- e) bez ohľadu na občianskoprávnou zodpovednosť a v súlade s právnymi požiadavkami členských štátov zabezpečujú, že každý manažér infraštruktúry a každý železničný podnik je vo vzťahu k používateľom, zákazníkom, príslušným zamestnancom a ďalším subjektom uvedeným v odseku 6 zodpovedný za svoju časť systému a jej bezpečnú prevádzku vrátane dodávok materiálov a zadávanie objednávok na služby;
- f) vypracujú a uverejnia ročné bezpečnostné plány, v ktorých sa stanovujú plánované opatrenia na dosiahnutie CST a
- g) v prípade potreby podporujú agentúru pri jej práci na monitorovaní rozvoja bezpečnosti železníc na úrovni Únie.

2. Agentúra v rámci svojich právomocí zabezpečuje, aby sa zachovala všeobecná bezpečnosť železníc, a ak je to uskutočniteľné, aby sa neustále zvyšovala, s prihliadnutím na vývoj práva Únie a v oblasti technického a vedeckého pokroku, pričom priorita sa kladie na predchádzanie vážnym nehodám.
3. Železničné podniky a manažéri infraštruktúry:
- a) vykonávajú opatrenia nevyhnutné na riadenie rizík podľa článku 6 ods. 1 písm. a) v prípade potreby vo vzájomnej spolupráci a v spolupráci s ostatnými subjektmi;
 - b) vo svojich systémoch riadenia bezpečnosti zohľadňujú riziká spojené s činnosťami iných subjektov a tretích strán;
 - c) v prípade potreby zmluvne zaväzujú iných subjektov uvedených v odseku 6, ktorí majú potenciálny vplyv na bezpečnosť prevádzky železničného systému Únie, aby prijali opatrenia na riadenie rizík a
 - d) zabezpečujú, aby ich dodávatelia vykonávali opatrenia na riadenie rizík prostredníctvom uplatňovania CSM pre postupy monitorovania stanovené v CSM týkajúcich sa monitorovania podľa článku 6 ods. 1 písm. c) a aby bola táto skutočnosť stanovená v zmluvných dojednaniach, ktoré sa majú sprístupniť na žiadosť agentúry alebo vnútroštátneho bezpečnostného orgánu.

4. Bez toho, aby bola dotknutá zodpovednosť železničných podnikov a manažérov infraštruktúry podľa odseku 3, subjekty zodpovedné za údržbu a všetky ostatné subjekty s možným dosahom na bezpečnosť prevádzky železničného systému Únie vrátane výrobcov, podnikov údržby, držiteľov, poskytovateľov služieb, obstarávateľov, dopravcov, odosielateľov, príjemcov, nakladačov, vykladačov, plničov a vyprázdňovačov:
- a) vykonávajú opatrenia nevyhnutné na riadenie rizík v prípade potreby v spolupráci s ostatnými subjektmi;
 - b) zabezpečujú, aby nimi dodané subsystemy, príslušenstvo, zariadenia a služby spĺňali stanovené požiadavky a podmienky používania, aby ich dotknutý železničný podnik a/alebo dotknutý manažér infraštruktúry mohol bezpečne prevádzkovať.
5. Železničné podniky, manažéri infraštruktúry a každý subjekt uvedený v odseku 4, ktorý identifikuje bezpečnostné riziko súvisiace s chybami, konštrukčnými nezhodami alebo poruchami technického vybavenia vrátane nedostatkov štrukturálnych subsystemov alebo je o takomto riziku informovaný, v rámci svojich príslušných právomocí:
- a) prijíma nevyhnutné nápravné opatrenie s cieľom riešiť identifikované bezpečnostné riziko;
 - b) oznamuje tieto riziká príslušným zainteresovaným stranám, aby tieto strany mohli prijať všetky ďalšie potrebné nápravné opatrenia na zabezpečenie zachovania bezpečnej prevádzky železničného systému Únie. Agentúra môže zaviesť nástroj, ktorý uľahčí túto výmenu informácií medzi príslušnými subjektmi, berúc do úvahy súkromie používateľov, výsledky analýzy nákladov a prínosov, ako aj aplikácie IT a registre, ktoré už zriadila.

6. V prípade výmeny vozidiel medzi železničnými podnikmi si všetky zainteresované subjekty vymieňajú všetky informácie dôležité z hľadiska bezpečnej prevádzky okrem iného vrátane informácií o stave a histórii dotknutého vozidla, prvkoch dokumentácie údržby na účely vysledovateľnosti, vysledovateľnosti činností nakládky a o nákladných listoch.

Článok 5

Spoločné bezpečnostné ukazovatele (CSI)

1. Aby sa zjednodušilo hodnotenie v súvislosti s dosiahnutím CST a zabezpečilo monitorovanie všeobecného rozvoja bezpečnosti železníc, členské štáty prostredníctvom výročných správ vnútroštátnych bezpečnostných orgánov podľa článku 19 zhromažďujú informácie o CSI.
2. CSI sa uvádzajú v prílohe I.

Článok 6
Spoločné bezpečnostné metódy (CSM)

1. V CSM sa opisuje spôsob, akým sa posudzujú úrovne bezpečnosti, dosahovanie bezpečnostných cieľov a dodržiavanie ostatných bezpečnostných požiadaviek, vrátane podľa potreby prostredníctvom nezávislého orgánu pre posudzovanie, a na tento účel sa vypracujú a stanovia:
 - a) metódy hodnotenia a posudzovania rizík;
 - b) metódy posudzovania zhody s požiadavkami stanovenými v bezpečnostných osvedčeniach a bezpečnostných povoleniach vydaných v súlade s článkami 10 a 12;
 - c) metódy dohľadu, ktoré majú uplatňovať vnútroštátne bezpečnostné orgány, a metódy monitorovania, ktoré majú uplatňovať železničné podniky, manažéri infraštruktúry a subjekty zodpovedné za údržbu;
 - d) metódy na posudzovanie úrovne bezpečnosti a výkonnosti železničných prevádzkovateľov v oblasti bezpečnosti na úrovni členských štátoch ako aj Únie;
 - e) metódy na posúdenie dosiahnutia bezpečnostných cieľov na úrovni členského štátu a Únie a
 - f) akékoľvek iné metódy vzťahujúce sa na proces v rámci systému riadenia bezpečnosti, ktorý treba harmonizovať na úrovni Únie.

2. Komisia prostredníctvom vykonávacích aktov poverí agentúru vypracovaním návrhu CSM a ich zmien a predkladaním príslušných odporúčaní Komisii na základe jasného zdôvodnenia potreby nových alebo zmenených CSM a ich vplyvu na existujúce pravidlá a na úroveň bezpečnosti železničného systému Únie. Uvedené vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 28 ods. 3. Ak výbor uvedený v článku 28 (ďalej len „výbor“) nevydá žiadne stanovisko, Komisia neprijme návrh vykonávacieho aktu a uplatňuje sa článok 5 ods. 4 tretí pododsek nariadenia (EÚ) č. 182/2011.

Pri vypracovávaní, prijímaní a preskúmaní CSM sa zohľadňujú názory používateľov, vnútroštátnych bezpečnostných orgánov a zainteresovaných strán, v prípade potreby vrátane sociálnych partnerov. K odporúčaniam je pripojená správa o výsledkoch tejto konzultácie a správa o posúdení vplyvu novej alebo zmenenej CSM, ktorá sa má prijať.

3. Agentúra alebo Komisia počas vykonávania mandátu uvedeného v odseku 2 systematicky a pravidelne informuje výbor o prípravnej práci na CSM. Počas tejto práce môže Komisia adresovať agentúre akékoľvek užitočné odporúčania týkajúce sa CSM a analýzy nákladov a prínosov. Komisia môže najmä požadovať, aby agentúra preskúmala alternatívne riešenia a aby sa posúdenie nákladov a prínosov týchto alternatívnych riešení uviedlo v správe pripojenej k návrhu CSM.

V súvislosti s úlohami uvedenými v prvom pododseku pomáha Komisii výbor.

4. Komisia preskúma odporúčanie vydané agentúrou s cieľom overiť plnenie mandátu uvedeného v odseku 2. Ak mandát nebol splnený, Komisia požiada agentúru o preskúmanie svojho odporúčania poukázaním na body mandátu, ktoré neboli splnené. V odôvodnených prípadoch môže Komisia rozhodnúť o zmene mandátu agentúry v súlade s postupom stanoveným v odseku 2.

V súvislosti s úlohami uvedenými v prvom pododseku pomáha Komisii výbor.

5. CSM sa pravidelne revidujú s prihliadnutím na skúsenosti získané pri ich uplatňovaní a celkový vývoj bezpečnosti železníc, ako aj v záujme všeobecného zachovania bezpečnosti a, ak je to uskutočniteľné, jej neustáleho zvyšovania.
6. Na základe odporúčania agentúry a akýchkoľvek jeho zmien a po preskúmaní podľa odseku 4 tohto článku je Komisia oprávnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 27 týkajúcim sa obsahu CSM.
7. Členské štáty na základe prijatia CSM a ich zmien bezodkladne uskutočňujú všetky potrebné zmeny svojich vnútroštátnych predpisov.

Článok 7

Spoločné bezpečnostné ciele (CST)

1. V CST sa stanovujú minimálne úrovne bezpečnosti, ktoré musí dosiahnuť systém ako celok, a ak je to možné, jednotlivé časti železničného systému v každom členskom štáte a v Únii. CST sa môžu vyjadriť formou kritérií prijateľnosti rizík alebo cieľových úrovní bezpečnosti a v ich rámci sa zohľadňujú predovšetkým:
 - a) individuálne riziká pre cestujúcich, personál vrátane zamestnancov alebo dodávateľov, pre používateľov priestorov a iné osoby a bez toho, aby boli dotknuté existujúce vnútroštátne a medzinárodné predpisy týkajúce sa zodpovednosti, individuálne riziká pre neoprávnené osoby;
 - b) spoločenské riziká.
2. Komisia prostredníctvom vykonávacích aktov poverí agentúru vypracovaním návrhu CST a ich zmien a predkladaním príslušných odporúčaní Komisii na základe jasného zdôvodnenia potreby nových alebo zmenených CST a ich vplyvu na existujúce predpisy. Uvedené vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 28 ods. 3. Ak výbor nevydá žiadne stanovisko, Komisia neprijme návrh vykonávacieho aktu a uplatňuje sa článok 5 ods. 4 tretí pododsek nariadenia (EÚ) č. 182/2011.

3. Agentúra alebo Komisia počas vykonávania mandátu uvedeného v odseku 2 systematicky a pravidelne informuje výbor o prípravnej práci na CSM. Počas tejto práce môže Komisia adresovať agentúre akékoľvek užitočné odporúčania týkajúce sa CST a analýzy nákladov a prínosov. Komisia môže najmä požadovať, aby agentúra preskúmala alternatívne riešenia a aby sa posúdenie nákladov a prínosov týchto alternatívnych riešení uviedlo v správe pripojenej k návrhu CST.

V súvislosti s úlohami uvedenými v prvom pododseku pomáha Komisii výbor.

4. Komisia preskúma odporúčanie vydané agentúrou s cieľom overiť plnenie mandátu uvedeného v odseku 2. Ak mandát nebol splnený, Komisia požiada agentúru o preskúmanie svojho odporúčania poukázaním na body mandátu, ktoré neboli splnené. V odôvodnených prípadoch môže Komisia rozhodnúť o zmene mandátu agentúry v súlade s postupom stanoveným v odseku 2.

V súvislosti s úlohami uvedenými v prvom pododseku pomáha Komisii výbor.

5. CST sa pravidelne revidujú s prihliadnutím na celkový vývoj bezpečnosti železníc. Revidované CST musia odrážať všetky prioritné oblasti, v ktorých sa má bezpečnosť ďalej zlepšovať.
6. Na základe odporúčania agentúry a akýchkoľvek jeho zmien a po preskúmaní podľa odseku 4 tohto článku je Komisia oprávnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 27 týkajúcim sa obsahu CST.
7. Členské štáty prijímajú všetky potrebné zmeny svojich vnútroštátnych predpisov, aby sa v súlade so zodpovedajúcim harmonogramom vykonávania splnili aspoň CST a revidované CST. Uvedené zmeny sa zohľadňujú v ročných bezpečnostných plánoch uvedených v článku 4 ods. 1 písm. f). Členské štáty oznámia Komisii príslušné predpisy v súlade s článkom 8.

Článok 8
Vnútroštátne bezpečnostné predpisy

1. Vnútroštátne predpisy notifikované do ...^{*} podľa smernice 2004/49/ES sa uplatňujú, ak:
 - a) patria medzi jeden z typov identifikovaných podľa prílohy II a
 - b) sú v súlade s právom Únie, najmä pokiaľ ide o TSI, CST a CSM a
 - c) nepovedú k svojvoľnej diskriminácii alebo skrytému obmedzovaniu v súvislosti s prevádzkou železničnej dopravy medzi členskými štátmi.
2. Členské štáty do ...^{**} preskúmajú vnútroštátne predpisy uvedené v odseku 1 a zrušia:
 - a) každý vnútroštátny predpis, ktorý nebol oznámený, alebo ktorý nespĺňa kritériá uvedené v odseku 1;
 - b) každý vnútroštátny predpis, ktorý sa vplyvom práva Únie stal nadbytočným, predovšetkým pokiaľ ide o TSI, CST a CSM.

Na tento účel môžu členské štáty využiť nástroj na spracovanie predpisov uvedený v článku 27 ods. 4 nariadenia (EÚ) .../...⁺ a môžu požiadať agentúru, aby preskúmala konkrétne predpisy z hľadiska uvedených v tomto odseku.

^{*} Ú. v.: vložte, prosím, dátum nadobudnutia účinnosti tejto smernice.

^{**} Ú. v.: vložte, prosím, dátum: dva roky od nadobudnutia účinnosti tejto smernice.

⁺ Ú. v.: vložte, prosím, číslo nariadenia v dokumente 2013/0014(COD).

3. Členské štáty môžu stanoviť nové vnútroštátne predpisy podľa tejto smernice iba v týchto prípadoch:
- a) ak sa na predpisy týkajúce sa existujúcich bezpečnostných metód nevzťahuje CSM;
 - b) ak sa na prevádzkové predpisy železničnej siete zatiaľ nevzťahujú TSI;
 - c) ako naliehavé preventívne opatrenie, a to najmä v nadväznosti na nehodu alebo incident;
 - d) ak je potrebné revidovať už oznámený predpis;
 - e) ak sa na pravidlá týkajúce sa požiadaviek pokiaľ ide o zamestnancov, ktorí vykonávajú kľúčové bezpečnostné úlohy, vrátane kritérií výberu, fyzickej a psychickej spôsobilosti a odbornej prípravy, zatiaľ nevzťahujú TSI alebo smernica Európskeho parlamentu a Rady 2007/59/ES¹.
4. Členské štáty predložia návrh nového vnútroštátneho predpisu agentúre a Komisii na zváženie včas a v rámci lehôt uvedených v článku 25 ods. 1 nariadenia (EÚ) .../...⁺ pred očakávaným zavedením nového predpisu do vnútroštátneho právneho systému, pričom jeho zavedenie zdôvodnia prostredníctvom primeraného systému informačných technológií v súlade s článkom 27 nariadenia (EÚ) .../...⁺. Členské štáty zabezpečujú, aby bol návrh dostatočne vypracovaný na to, aby mohla agentúra vykonať preskúmanie podľa článku 25 ods. 2 nariadenia (EÚ) .../...⁺.

¹ 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).

⁺ Ú. v. : vložte, prosím, číslo nariadenia v dokumente 2013/0014(COD).

5. V prípade naliehavých preventívnych opatrení môžu členské štáty bezodkladne prijať a uplatňovať nový predpis. Tento predpis sa oznámi podľa článku 27 ods. 2 (EÚ) .../...⁺ a posúdi ho agentúra v súlade s článkom 26 ods. 1, 2 a 5 (EÚ) .../...⁺.
6. Ak sa agentúra dozvie, že sa nejaký vnútroštátny predpis, či už oznámený alebo nie, stal nadbytočným alebo je v rozpore s CSM alebo s akýmkoľvek iným právom Únie prijatým po začatí uplatňovania dotknutého vnútroštátneho predpisu, uplatňuje sa postup stanovený v článku 26 nariadenia (EÚ) .../...⁺.
7. Členské štáty oznámia agentúre a Komisii vnútroštátne predpisy, ktoré prijali. Použijú na to primeraný systém informačných technológií v súlade s článkom 27 nariadenia (EÚ) .../...⁺. Členské štáty zabezpečujú, aby boli platné vnútroštátne predpisy ľahko dostupné, voľne k dispozícii a aby obsahovali terminológiu, ktorá je zrozumiteľná pre všetky zainteresované strany. Od členských štátov možno požadovať, aby poskytli o ich vnútroštátnych predpisoch ďalšie informácie.

⁺ Ú. v. : vložte, prosím, číslo nariadenia v dokumente 2013/0014(COD).

8. Členské štáty sa môžu rozhodnúť, že predpisy a obmedzenia výlučne miestnej povahy neoznámia. V takom prípade členské štáty uvedú na tieto predpisy a obmedzenia odkaz v registroch infraštruktúry uvedených v článku 49 smernice (EÚ) .../...⁺ alebo v podmienkach používania siete uvedených v článku 27 smernice 2012/34/EÚ, uvedú informácie o tom, kde sú tieto predpisy a obmedzenia uverejnené.
9. Vnútroštátne predpisy oznámené v súlade s týmto článkom nepodliehajú postupu oznamovania stanovenému v smernici Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/1535¹.
10. Agentúra preskúma návrhy vnútroštátnych predpisov a platné vnútroštátne predpisy v súlade s postupmi stanovenými v článkoch 25 a 26 nariadenia (EÚ) .../...⁺⁺.
11. Bez toho, aby bol dotknutý odsek 8 sa vnútroštátne predpisy neoznámene v súlade s týmto článkom na účely tejto smernice neuplatňujú.

⁺ Ú. v.: vložte, prosím, číslo smernice v dokumente 2013/0015(COD).

¹ Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/1535 z 9. septembra 2015, ktorou sa stanovuje postup pri poskytovaní informácií v oblasti technických predpisov a pravidiel vzťahujúcich sa na služby informačnej spoločnosti (Ú. v. EÚ L 241, 17.9.2015, s. 1).

⁺⁺ Ú. v.: vložte, prosím, číslo nariadenia v dokumente 2013/0014(COD).

Článok 9
Systémy riadenia bezpečnosti

1. Manažéri infraštruktúry a železničné podniky zavedú svoje systémy riadenia bezpečnosti, aby železničný systém Únie mohol dosiahnuť minimálne CST, aby splňal bezpečnostné požiadavky stanovené v TSI a aby sa uplatňovali príslušné časti CSM a vnútroštátne predpisy oznámené v súlade s článkom 8.
2. Systém riadenia bezpečnosti sa zdokumentuje vo všetkých relevantných častiach, pričom sa popíše najmä rozdelenie zodpovednosti v rámci organizácie manažéra infraštruktúry alebo železničného podniku. Uvedie sa, akým spôsobom vedenie podniku zabezpečuje kontrolu na rôznych úrovniach, ako sa do všetkých úrovní zapájajú zamestnanci a ich zástupcovia a ako sa zabezpečuje postupné zlepšovanie systému riadenia bezpečnosti. Je potrebné, aby existoval jednoznačný záväzok, že sa budú dôsledne uplatňovať poznatky o ľudských faktoroch a príslušné metódy. Prostredníctvom systému riadenia bezpečnosti podporujú manažéri infraštruktúry a železničné podniky kultúru vzájomnej dôvery, spoľahlivosti a vzdelávania, v rámci ktorej sa zamestnanci nabádajú, aby prispievali k rozvoju bezpečnosti pri zaručení dôvery.

3. Systém riadenia bezpečnosti obsahuje tieto základné prvky:

- a) bezpečnostnú politiku, ktorú schváli riaditeľ organizácie a ktorá sa oznámi všetkým zamestnancom;
- b) kvalitatívne a kvantitatívne ciele organizácie na účely udržania a zvýšenia bezpečnosti a plány a postupy na dosiahnutie týchto cieľov;
- c) postupy zamerané na dodržiavanie existujúcich, nových a zmenených technických a prevádzkových noriem alebo iných normatívnych podmienok stanovených v TSI, vnútroštátne predpisy uvedené v článku 8 a v prílohe II, v iných relevantných predpisoch alebo rozhodnutiach orgánov;
- d) postupy zamerané na zaistenie zhody s normami a inými normatívnymi podmienkami počas celého životného cyklu vybavenia a prevádzky;
- e) postupy a metódy identifikácie rizík, hodnotenia rizík a vykonávania opatrení na riadenie rizík vždy, keď zo zmeny prevádzkových podmienok alebo zavedenia nového materiálu vyplývajú nové riziká pre infraštruktúru alebo rozhranie človek-stroj-organizácia;
- f) poskytovanie vzdelávacích programov pre zamestnancov a systémy, ktorými sa zabezpečí zachovanie kompetencií zamestnancov a riadne vykonávanie úloh vrátane dojednaní týkajúcich sa fyzickej a psychickej spôsobilosti;

- g) opatrenia na zabezpečenie dostatočnej informovanosti v rámci organizácie, prípadne medzi organizáciami železničného systému;
- h) postupy a formáty dokumentovania informácií o bezpečnosti a určenie postupu kontroly konfigurácie rozhodujúcich informácií o bezpečnosti;
- i) postupy, pomocou ktorých sa zabezpečí, aby nehody, incidenty, situácie, keď takmer došlo k havárii, a iné nebezpečné udalosti boli nahlásované, vyšetrované a analyzované a aby sa vykonali potrebné preventívne opatrenia;
- j) príprava plánov nasadenia, poplachových a informačných plánov po dohode s príslušnými verejnými orgánmi v prípade pohotovosti a
- k) ustanovenia o pravidelných interných auditoch systému riadenia bezpečnosti.

Manažéri infraštruktúry a železničné podniky zahrnú do tohto systému akékoľvek ďalšie prvky potrebné na pokrytie bezpečnostných rizík, vychádzajúc z hodnotenia rizík vyplývajúcich z ich vlastnej činnosti.

4. Systém riadenia bezpečnosti je prispôsobený typu, rozsahu, oblasti činnosti a ďalším podmienkam vykonávanej činnosti.. Zabezpečuje kontrolu všetkých rizík spojených s činnosťou manažéra infraštruktúry alebo železničného podniku vrátane dodávok údržbárskych prác a materiálu bez toho, aby bol dotknutý článok 14, a využívania služieb dodávateľov. Bez toho, aby boli dotknuté vnútroštátne a medzinárodné predpisy týkajúce sa zodpovednosti, systém riadenia bezpečnosti zohľadňuje aj riziká vyplývajúce z činností iných subjektov uvedených v článku 4, ak je to vhodné a primerané.

5. Systém riadenia bezpečnosti každého manažéra infraštruktúry zohľadňuje dôsledky vyplývajúce z prevádzky rôznych železničných podnikov na sieti a obsahuje ustanovenia zamerané na to, aby všetky železničné podniky mohli konať v súlade s TSI, vnútroštátnymi predpismi a s podmienkami stanovenými v ich bezpečnostnom osvedčení.

Systémy riadenia bezpečnosti sa vypracúvajú s cieľom koordinovať núdzové postupy manažéra infraštruktúry so všetkými železničnými podnikmi, ktoré používajú jeho infraštruktúru, a so záchrannými službami, aby bol možný rýchly zásah záchrannej služby, a s akoukoľvek inou stranou, ktorá by mohla byť zapojená do núdzovej situácie. V prípade cezhraničnej infraštruktúry uľahčí spolupráca príslušných manažérov infraštruktúry nevyhnutnú koordináciu a pripravenosť príslušných záchranných služieb na oboch stranách hranice.

Po vážnej nehode poskytuje železničný podnik jej obetiam pomoc pri postupoch podávania sťažností v zmysle práva Únie, najmä nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007¹, bez toho, aby boli dotknuté povinnosti iných strán. Pri takejto pomoci sa využívajú prostriedky komunikácie s rodinami obetí, ako aj psychologická podpora obetí nehôd a ich rodín.

¹ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007 z 23. októbra 2007 o právach a povinnostiach cestujúcich v železničnej doprave (Ú. v. EÚ L 315, 3.12.2007, s. 14).

6. Každý rok do 31. mája všetci manažéri infraštruktúry a všetky železničné podniky predložia vnútroštátnemu bezpečnostnému orgánu výročnú správu o bezpečnosti za predchádzajúci kalendárny rok. Bezpečnostná správa obsahuje:
- a) informácie o tom, ako sa plnia bezpečnostné ciele podniku, a výsledky bezpečnostných plánov;
 - b) opis vývoja vnútroštátnych bezpečnostných ukazovateľov a CSI uvedených v článku 5, pokiaľ je to relevantné pre organizáciu podávajúcu správu;
 - c) výsledky interných bezpečnostných auditov;
 - d) údaje o nedostatkoch a poruchách prevádzky železničnej dopravy a správy infraštruktúry, ktoré by mohli byť relevantné pre vnútroštátny bezpečnostný orgán vrátane prehľadu informácií, ktoré poskytli príslušné subjekty podľa článku 4 ods. 5 písm. b) a
 - e) správu o uplatnení relevantných CSM.
7. Agentúra môže na základe informácií z vnútroštátnych bezpečnostných orgánov v súlade s článkami 17 a 19 adresovať Komisii odporúčanie pre CSM vzťahujúce sa na prvky systému riadenia bezpečnosti, ktorý je potrebné harmonizovať na úrovni Únie, a to aj prostredníctvom harmonizovaných noriem, ako sa uvádza v článku 6 ods. 1 písm. f). V takom prípade sa uplatní článok 6 ods. 2.

KAPITOLA III

BEZPEČNOSTNÁ CERTIFIKÁCIA A UDEĽOVANIE BEZPEČNOSTNÝCH POVOLENÍ

Článok 10

Jednotné bezpečnostné osvedčenie

1. Bez toho, aby bol dotknutý odsek 9 sa prístup k železničnej infraštruktúre udeľuje len železničným podnikom, ktoré sú držiteľmi jednotného bezpečnostného osvedčenia, ktoré vydala agentúra v súlade s odsekmi 5 až 7 alebo vnútroštátny bezpečnostný orgán podľa odseku 8.

Účelom jednotného bezpečnostného osvedčenia je preukázať, že dotknutý železničný podnik zaviedol systém riadenia bezpečnosti a že je schopný zabezpečiť bezpečnú prevádzku v plánovanej oblasti činnosti.

2. Železničný podnik vo svojej žiadosti o jednotné bezpečnostné osvedčenie uvedie typ a rozsah zabezpečovaných železničných činností a plánovanú oblasť činnosti.

3. K žiadosti o jednotné bezpečnostné osvedčenie sa prikladajú podklady vrátane listinného dôkazu o tom, že:

- a) železničný podnik zaviedol systém riadenia bezpečnosti v súlade s článkom 9 a že spĺňa požiadavky stanovené v TSI, CSM a CST a iných príslušných právnych predpisoch, a to v záujme riadenia rizík a bezpečného poskytovania dopravných služieb v rámci siete a
- b) železničný podnik v prípade potreby spĺňa požiadavky stanovené v príslušných vnútroštátnych predpisoch oznámených v súlade s článkom 8.

Uvedená žiadosť a informácie o všetkých žiadostiach, štádiách príslušných postupov a ich výsledkoch a prípadne o žiadostiach a rozhodnutiach odvolacej rady sa podávajú prostredníctvom jednotného kontaktného miesta uvedeného v článku 12 nariadenia (EÚ) .../...⁺.

4. Agentúra, respektíve v prípadoch uvedených v odseku 8 vnútroštátny bezpečnostný úrad, vydáva jednotné bezpečnostné osvedčenie alebo oznamuje žiadateľovi rozhodnutie o zamietnutí vo vopred stanovenej a primeranej lehote a v každom prípade najneskôr do štyroch mesiacov od doručenia všetkých požadovaných informácií a akýchkoľvek dodatočných informácií požadovaných od žiadateľa. Agentúra, respektíve v prípadoch uvedených v odseku 8 vnútroštátny bezpečnostný orgán, uplatňuje praktické dojednania týkajúce sa postupu certifikácie, ktoré sa stanovujú vo vykonávacom akte, ako sa uvádza v odseku 10.

⁺ Ú. v.: vložte, prosím, číslo nariadenia v dokumente 2013/0014 (COD).

5. Agentúra vydáva jednotné bezpečnostné osvedčenie železničným podnikom, ktorých oblasť činnosti sa nachádza v jednom alebo viacerých členských štátoch. Na účely vydania tohto osvedčenia agentúra:
- a) posúdi prvky stanovené v odseku 3 písm. a) a
 - b) bezodkladne postúpi celú dokumentáciu železničného podniku vnútroštátnym bezpečnostným orgánom príslušným pre plánovanú oblasť činnosti, aby posúdili prvky stanovené v odsekoch 3 písm. b).

V rámci uvedených posúdení sú agentúra alebo vnútroštátne bezpečnostné orgány oprávnené uskutočniť návštevy a kontroly v priestoroch tohto železničného podniku a vykonať audity a môžu si vyžiadať príslušné doplňujúce informácie. Agentúra a vnútroštátne bezpečnostné orgány koordinujú organizáciu takých návštev, auditov a kontrol.

6. Do jedného mesiaca od prijatia žiadosti o jednotné bezpečnostné osvedčenie, informuje agentúra železničný podnik, že dokumentácia je úplná, alebo požiada o príslušné dodatočné informácie, pričom stanoví primeranú lehotu na ich poskytnutie. So zreteľom na úplnosť, relevantnosť a konzistentnosť spisu agentúra môže takisto posúdiť prvky uvedené v odseku 3 písm. b).

Agentúra pred prijatím rozhodnutia o vydaní jednotného bezpečnostného osvedčenia v plnom rozsahu zohľadní posúdenia podľa odseku 5.

Agentúra nesie plnú zodpovednosť za každé jednotné bezpečnostné osvedčenie, ktoré vydá.

7. Ak agentúra nesúhlasí so záporným posúdením, ktoré vykoná jeden alebo viacero vnútroštátnych bezpečnostných orgánov podľa odseku 5 písm. b), oznámi to danému orgánu alebo orgánom a uvedie dôvody jej nesúhlasu. Agentúra a vnútroštátny bezpečnostný orgán alebo orgány spolupracujú s cieľom dohodnúť sa na vzájomne prijateľnom posúdení. Ak je to potrebné, Agentúra a vnútroštátny bezpečnostný orgán alebo orgány môžu rozhodnúť o tom, že tento proces zahŕňa železničný podnik. Ak nie je možné dohodnúť sa na vzájomne prijateľnom posúdení v lehote jedného mesiaca po tom, čo agentúra informovala vnútroštátny bezpečnostný orgán alebo orgány o svojom nesúhlase, prijme agentúra svoje konečné rozhodnutie, pokiaľ vnútroštátny bezpečnostný orgán alebo orgány vec nepredložili na rozhodcovské konanie odvolacej rade zriadenej podľa článku 55 nariadenia (EÚ) .../...⁺. Odvolacia rada rozhodne, či potvrdí návrh rozhodnutia agentúry, do jedného mesiaca od podania žiadosti zo strany vnútroštátneho bezpečnostného orgánu alebo orgánov.

Pokiaľ odvolacia rada s agentúrou súhlasí, môže agentúra bezodkladne prijať rozhodnutie.

Pokiaľ odvolacia rada súhlasí so záporným posúdením vnútroštátnym bezpečnostného orgánu, agentúra vydá jednotné bezpečnostné osvedčenie s oblasťou činnosti, z ktorej budú vyňaté časti siete, ktoré dostali záporný posudok.

⁺ Ú. v.: vložte, prosím, číslo nariadenia v dokumente 2013/0014(COD).

Ak agentúra nesúhlasí s kladným posúdením, ktoré vykoná jeden alebo viacero vnútroštátnych bezpečnostných orgánov podľa odseku 5 písm. b), oznámi to danému orgánu alebo orgánom a uvedie dôvody jej nesúhlasu. Agentúra a vnútroštátny bezpečnostný orgán alebo orgány spolupracujú s cieľom dohodnúť sa na vzájomne prijateľnom posúdení. Ak je to potrebné, Agentúra a vnútroštátny bezpečnostný orgán alebo orgány môžu rozhodnúť o tom, že tento proces zahŕňa žiadateľa. Ak nie je možné dohodnúť sa na vzájomne prijateľnom posúdení v lehote jedného mesiaca po tom, čo agentúra informovala vnútroštátny bezpečnostný orgán alebo orgány o svojom nesúhlase, prijme agentúra svoje konečné rozhodnutie.

8. Ak sa oblasť činnosti obmedzuje na jeden členský štát, vnútroštátny bezpečnostný orgán tohto členského štátu môže na vlastnú zodpovednosť, a ak o to žiadateľ požiada, vydať jednotné bezpečnostné osvedčenie. Na účely vydávania takýchto osvedčení, vnútroštátny bezpečnostný orgán posudzuje spis vo vzťahu k všetkým prvkom uvedeným v odseku 3 a uplatňuje praktické dojednania, ktoré sa stanovujú vo vykonávacom akte uvedenom v odseku 10. V rámci uvedených posúdení je vnútroštátny bezpečnostný orgán oprávnený uskutočniť návštevy a kontroly v priestoroch železničného podniku a vykonávať audity. Do jedného mesiaca od prijatia žiadosti žiadateľa vnútroštátny bezpečnostný orgán informuje žiadateľa, že spis je úplný, alebo požiada o príslušné dodatočné informácie. Jednotné bezpečnostné osvedčenie platí bez rozšírenia oblasti činnosti aj v prípade železničných podnikov, ktoré zabezpečujú dopravu do staníc v susedných členských štátoch s podobnými charakteristikami siete a podobnými prevádzkovými predpismi, pokiaľ sa tieto stanice nachádzajú v blízkosti hraníc, po konzultácii s príslušnými vnútroštátnymi bezpečnostnými orgánmi. Táto konzultácia sa môže uskutočňovať v závislosti od každého individuálneho prípadu alebo na základe cezhraničnej dohody medzi členskými štátmi alebo vnútroštátnymi bezpečnostnými orgánmi.

Vnútroštátny bezpečnostný orgán nesie plnú zodpovednosť za každé jednotné bezpečnostné osvedčenie, ktoré vydá.

9. Členský štát môže povoliť prevádzkovateľom z tretích krajín dôjsť po stanicu na svojom území určenú na cezhraničnú prevádzku a nachádzajúcu sa neďaleko hranice daného členského štátu, a to bez toho, aby vyžadoval jednotné bezpečnostné osvedčenie, za predpokladu, že zodpovedajúca úroveň bezpečnosti je zabezpečená:
- a) cezhraničnou dohodou medzi dotknutým členským štátom a susediacou treťou krajinou alebo
 - b) zmluvnými mechanizmami medzi prevádzkovateľom z tretej krajiny a železničným podnikom alebo manažérom infraštruktúry, ktorý je držiteľom jednotného bezpečnostného osvedčenia alebo bezpečnostného povolenia na prevádzku na uvedenej sieti, za predpokladu, že aspekty uvedených mechanizmov týkajúce sa bezpečnosti sú náležite zohľadnené v ich systéme riadenia bezpečnosti.
10. Komisia prijme prostredníctvom vykonávacích aktov do ...^{*} praktické dojednania, v ktorých sa uvedie:
- a) akým spôsobom má žiadateľ splniť požiadavky na jednotné bezpečnostné osvedčenie stanovené v tomto článku, ako aj zoznam potrebných dokumentov;

^{*} Ú. v.: vložte, prosím, dátum: dva roky od nadobudnutia účinnosti tejto smernice.

- b) podrobné informácie o certifikácii, ako napríklad procedurálne štádiá a časový harmonogram pre každú fázu procesu;
- c) ako agentúra a vnútroštátny bezpečnostný orgán splnia v rôznych fázach podávania žiadostí a udeľovania osvedčení, ako aj pri posudzovaní spisov žiadateľov, požiadavky stanovené v tomto článku a
- d) doby platnosti jednotných bezpečnostných osvedčení vydaných agentúrou alebo vnútroštátnymi bezpečnostnými orgánmi, najmä v prípade aktualizácií jednotného bezpečnostného osvedčenia v nadväznosti na zmeny typu, rozsahu a oblasti činnosti.

Uvedené vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 28 ods. 3. Zohľadňujú sa v nich skúsenosti získané počas vykonávania nariadenia Komisie (ES) č. 653/2007¹ a nariadenia Komisie (EÚ) č. 1158/2010² a skúsenosti získané počas prípravy dohôd o spolupráci uvedených v článku 11 ods. 1.

11. V jednotnom bezpečnostnom osvedčení sa uvádza typ a rozsah železničných činností, na ktoré sa osvedčenie vzťahuje, a oblasť činnosti. Jednotné bezpečnostné osvedčenie sa môže vzťahovať aj na vedľajšie koľaje vo vlastníctve železničného podniku, ak sú zahrnuté do jeho systému riadenia bezpečnosti.

¹ Nariadenie Komisie (ES) č. 653/2007 z 13. júna 2007 o používaní spoločných európskych vzorov bezpečnostných osvedčení a žiadostí v súlade s článkom 10 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2004/49/ES a o platnosti bezpečnostných osvedčení predkladaných podľa smernice 2001/14/ES (Ú. v. EÚ L 153, 14.6.2007, s. 9).

² Nariadenie Komisie (EÚ) č. 1158/2010 z 9. decembra 2010 o spoločnej bezpečnostnej metóde na posudzovanie zhody s požiadavkami na získanie osvedčení o bezpečnosti železníc (Ú. v. EÚ L 326, 10.12.2010, s. 11).

12. Každé rozhodnutie o zamietnutí vydania jednotného bezpečnostného osvedčenia alebo o vyňatí časti siete v súlade so záporným posudkom uvedeným v odseku 7 sa riadne odôvodňuje. Žiadateľ môže v lehote jedného mesiaca od doručenia rozhodnutia požiadať, aby agentúra alebo príslušný vnútroštátny bezpečnostný orgán preskúmali rozhodnutie. Agentúra alebo vnútroštátny bezpečnostný orgán majú odo dňa doručenia žiadosti o preskúmanie dva mesiace na to, aby potvrdili alebo zrušili svoje rozhodnutie.

Ak sa potvrdí zamietavé rozhodnutie agentúry, žiadateľ môže podať odvolanie na odvolaciu radu určenú podľa článku 55 nariadenia (EÚ) .../...⁺.

Ak sa potvrdí zamietavé rozhodnutie vnútroštátneho bezpečnostného orgánu, žiadateľ môže podať odvolanie na odvolací orgán v súlade s vnútroštátnym právom. Členské štáty môžu na účely odvolacieho konania určiť regulačný orgán uvedený v článku 56 smernice 2012/34/EÚ. V tomto prípade sa uplatňuje článok 18 ods. 3 tejto smernice.

13. Jednotné bezpečnostné osvedčenie vydané buď agentúrou alebo vnútroštátnym bezpečnostným orgánom podľa tohto článku sa na základe žiadosti železničného podniku obnovuje v intervaloch nepresahujúcich päť rokov. Aktualizuje sa úplne alebo čiastočne vždy, keď dôjde k podstatnej zmene typu alebo rozsahu činnosti.

⁺ Ú. v.: vložte, prosím, číslo nariadenia v dokumente 2013/0014(COD).

14. V prípade, že žiadateľ už má jednotné bezpečnostné osvedčenie vydané v súlade s odsekom 5 až 7 a má záujem rozšíriť svoju oblasť činností alebo v prípade, že už má jednotné bezpečnostné osvedčenie vydané v súlade s odsekom 8 a má záujem rozšíriť svoju oblasť činností do iného členského štátu, doplní spis o príslušné dokumenty uvedené v odseku 3, ktoré sa týkajú dodatočnej oblasti činnosti. Železničný podnik predloží spis agentúre, ktorá po vykonaní postupov stanovených v odsekoch 4 až 7 vydá aktualizované jednotné osvedčenie pokrývajúce rozšírenú oblasť činnosti. V tomto prípade sa na účely posúdenia spisu ako je stanovené v odseku 3 písm. b) konzultuje len vnútroštátne bezpečnostné orgány, ktorých sa týka rozšírenie činnosti.

V prípade, že železničný podnik má jednotné bezpečnostné osvedčenie vydané v súlade s odsekom 8 a má záujem rozšíriť svoju oblasť činnosti v rámci uvedeného členského štátu, doplní spis o príslušné dokumenty uvedené v odseku 3, ktoré sa týkajú dodatočnej oblasti činnosti. Žiadateľ predloží spis prostredníctvom jednotného kontaktného miesta uvedeného v článku 12 nariadenia (EÚ) .../...⁺ vnútroštátnemu bezpečnostnému orgánu, ktorý po vykonaní postupov stanovených v odseku 8 vydá aktualizované jednotné bezpečnostné osvedčenie pokrývajúce rozšírenú oblasť činnosti.

15. Agentúra a príslušné vnútroštátne bezpečnostné orgány môžu požadovať revíziu jednotných bezpečnostných certifikátov, ktoré vydali, v nadväznosti na podstatné zmeny v regulačnom rámci pre oblasť bezpečnosti.

⁺ Ú. v.: vložte, prosím, číslo nariadenia v dokumente 2013/0014(COD).

16. Agentúra informuje príslušné vnútroštátne bezpečnostné orgány bez odkladu a v každom prípade do dvoch týždňov od vydania jednotného bezpečnostného osvedčenia. V prípade obnovy, zmeny alebo zrušenia jednotného bezpečnostného osvedčenia informuje agentúra príslušné vnútroštátne bezpečnostné orgány okamžite. Uvedie názov a adresu železničného podniku, dátum vydania, typ, rozsah, platnosť a oblasť činnosti jednotného bezpečnostného osvedčenia a v prípade zrušenia aj dôvody prijatia rozhodnutia o zrušení. V prípade jednotných bezpečnostných osvedčení vydaných vnútroštátnymi bezpečnostnými orgánmi poskytne príslušný vnútroštátny bezpečnostný orgán alebo orgány rovnaké informácie agentúre v rovnakom časovom rámci.

Článok 11

Spolupráca medzi agentúrou a vnútroštátnymi bezpečnostnými orgánmi pri vydávaní jednotných bezpečnostných osvedčení

1. Na účely článku 10 ods. 5 a 6 tejto smernice agentúra a vnútroštátne bezpečnostné orgány uzatvoria dohody o spolupráci v súlade s článkom 76 nariadenia (EÚ) .../...⁺. Dohody o spolupráci majú povahu osobitných dohôd alebo rámcových dohôd a zahŕňajú jeden alebo viac vnútroštátnych bezpečnostných orgánov. Dohody o spolupráci obsahujú podrobný opis úloh a podmienok týkajúcich sa výsledkov, lehoty vzťahujúce sa na ich dosiahnutie a rozdelenie poplatkov, ktoré platí žiadateľ.

⁺ Ú. v.: vložte, prosím, číslo nariadenia v dokumente 2013/0014(COD).

2. Dohody o spolupráci môžu tiež zahŕňať osobitné mechanizmy spolupráce v prípade sietí, ktoré si vyžadujú osobitné odborné znalosti z geografických alebo historických dôvodov, s cieľom znížiť administratívne zaťaženie a náklady pre žiadateľa. Ak sú takéto siete izolované od zvyšku železničného systému Únie, môžu takéto osobitné mechanizmy spolupráce zahŕňať možnosť zadávania úloh príslušným vnútroštátnym bezpečnostným orgánom, keď je to potrebné na zabezpečenie účinného a primeraného pridelovania zdrojov na certifikáciu. Uvedené dohody o spolupráci sa uzavru predtým, ako začne agentúra vykonávať úlohy súvisiace s certifikáciou v súlade s článkom 31 ods. 3.
3. V prípade tých členských štátov, ktorých železničné siete majú rozchod koľají siete odlišný od rozchodu koľají hlavnej železničnej siete v Únii, pričom sa na takéto siete vzťahujú rovnaké technické a operačné požiadavky ako v susedných tretích krajinách, dodatočne k dohodám o spolupráci uvedeným v odseku 2, uzavru všetky dotknuté vnútroštátne bezpečnostné orgány v uvedených členských štátoch s agentúrou viacstrannú dohodu obsahujúcu podmienky, na základe ktorých sa, ak je to relevantné, uľahčí rozšírenie oblasti pôsobnosti bezpečnostných osvedčení v dotknutých členských štátoch.

Článok 12

Bezpečnostné povolenie pre manažérov infraštruktúry

1. Na spravovanie a prevádzku železničnej infraštruktúry musí manažér infraštruktúry získať bezpečnostné povolenie od vnútroštátneho bezpečnostného orgánu členského štátu, v ktorom sa nachádza dotknutá železničná infraštruktúra.

Bezpečnostné povolenie obsahuje povolenie potvrdzujúce schválenie systému riadenia bezpečnosti manažéra infraštruktúry stanoveného v článku 9, a ktoré zahŕňa postupy a ustanovenia na splnenie požiadaviek nevyhnutných na bezpečnú konštrukciu, údržbu a prevádzku železničnej infraštruktúry, v prípade potreby vrátane údržby a prevádzky systému riadenia dopravy a návestenia.

Vnútroštátny bezpečnostný orgán vysvetlí požiadavky na bezpečnostné povolenia a požadované dokumenty, ak je to vhodné, vo forme pokynov k žiadosti.

2. Doba platnosti bezpečnostného povolenia je päť rokov a môže byť predĺžená na základe žiadosti manažéra infraštruktúry. Reviduje sa úplne alebo čiastočne, ak dôjde k podstatnej zmene infraštruktúry, návestenia, zásobovania energiou alebo zásad prevádzky a údržby infraštruktúry. Manažér infraštruktúry bezodkladne informuje vnútroštátny bezpečnostný orgán o všetkých takýchto zmenách.

Pri podstatných zmenách regulačného rámca v oblasti bezpečnosti môže vnútroštátny bezpečnostný orgán požadovať revidovanie bezpečnostného povolenia.

3. Vnútroštátny bezpečnostný orgán rozhoduje o žiadosti o bezpečnostné povolenie bezodkladne, najneskôr však štyri mesiace po tom, čo žiadateľ predložil všetky potrebné informácie a všetky požadované doplňujúce informácie.
4. Vnútroštátny bezpečnostný orgán bez odkladu a v každom prípade do dvoch týždňov informuje agentúru o bezpečnostných povoleniach, ktoré boli vydané, obnovené, zmenené alebo zrušené. Uvedie názov a adresu manažéra infraštruktúry, dátum vydania, pôsobnosť a obdobie platnosti bezpečnostného povolenia a v prípade zrušenia aj dôvody takéhoto rozhodnutia.
5. V prípade cezhraničnej infraštruktúry príslušné vnútroštátne bezpečnostné orgány spolupracujú na účely vydania bezpečnostných povolení.

Článok 13

Prístup k školiacim zariadeniam

1. Členské štáty zabezpečujú, aby železničné podniky a manažéri infraštruktúry a ich zamestnanci vykonávajúci kľúčové úlohy v oblasti bezpečnosti mali spravodlivý a nediskriminačný prístup ku školiacim zariadeniam pre rušňovodičov a vlakový personál, ak je takéto školenie potrebné na prevádzkovanie služieb v rámci ich siete.

Školiace služby zahŕňajú školenie o potrebných znalostiach trasy, prevádzkových predpisoch a postupoch, systéme návestenia a riadenia/zabezpečenia a núdzových postupoch uplatňovaných na prevádzkovaných trasách.

Ak školiace služby nezahŕňajú skúšky a udeľovanie osvedčení, členské štáty zabezpečujú, aby zamestnanci železničných podnikov a manažérov infraštruktúry mali prístup k takýmto osvedčeniam.

Vnútroštátny bezpečnostný orgán zabezpečuje, aby školiace služby boli v súlade s požiadavkami stanovenými v smernici 2007/59/ES, v TSI alebo vo vnútroštátnych predpisoch uvedených v článku 8 ods. 3 písm. e) tejto smernice.

2. Ak školiace zariadenia ponúka len jeden železničný podnik alebo manažér infraštruktúry, členské štáty zabezpečujú, aby aj ostatné železničné podniky mali prístup k týmto zariadeniam za primeranú a nediskriminačnú cenu, ktorá súvisí s nákladmi a môže zahŕňať ziskové rozpätie.
3. Pri náboe nových rušňovodičov, vlakového personálu a personálu vykonávajúceho kľúčové úlohy v oblasti bezpečnosti železničné podniky môžu zohľadniť všetky predchádzajúce školenia, kvalifikácie a skúsenosti získané v iných železničných podnikoch. Na tento účel sú takíto pracovníci oprávnení na prístup k všetkým dokumentom dokazujúcim ich školenia, kvalifikácie a skúsenosti, a môžu získavať kópie týchto dokumentov a postupovať ich ďalej.
4. Železničné podniky a manažéri infraštruktúry zodpovedajú za úroveň školenia a kvalifikáciu svojho personálu vykonávajúceho kľúčové úlohy v oblasti bezpečnosti.

Článok 14

Údržba vozidiel

1. Každému vozidlu sa pred jeho použitím v rámci siete prideli subjekt zodpovedný za údržbu a tento subjekt sa zaregistruje v registri vozidiel v súlade s článkom 47 smernice (EÚ) .../...⁺.

⁺ Ú. v.: vložte, prosím, číslo smernice v dokumente 2013/0015(COD).

2. Bez toho, aby bola dotknutá zodpovednosť železničných podnikov a manažérov infraštruktúry za bezpečnú prevádzku vlaku, ako sa stanovuje v článku 4, subjekt zodpovedný za údržbu zaisťuje, aby boli vozidlá, za ktorých údržbu je zodpovedný, v bezpečnom prevádzkovom stave. Subjekt zodpovedný za údržbu zavedie pre tieto vozidlá na tento účel systém údržby, prostredníctvom ktorého:
- a) zabezpečuje, aby bola údržba vozidiel v súlade s dokumentáciou údržby každého vozidla a platnými požiadavkami vrátane predpisov o údržbe a príslušných ustanovení TSI;
 - b) uplatňuje metódy nevyhnutné pre hodnotenie a posudzovanie rizík, ktoré sa zaviedli v CSM, ako sa uvádza v článku 6 ods. 1 písm. a), v prípade potreby v spolupráci s inými subjektmi;
 - c) zabezpečuje, aby jeho dodávatelia vykonávali opatrenia na riadenie rizík prostredníctvom uplatňovania CSM pre monitorovanie podľa článku 6 ods. 1 písm. c) a aby bola táto skutočnosť stanovená v zmluvných dojednaniach, ktoré sa sprístupnia na žiadosť agentúry alebo vnútroštátneho bezpečnostného orgánu a
 - d) zaisťuje výsledovateľnosť činností údržby.

3. Systém údržby pozostáva z týchto funkcií:

- a) funkcia riadenia, v rámci ktorej ide o dohľad nad funkciami údržby uvedenými v písmenách b) až d) a ich koordináciu, ako aj o zaistenie bezpečného stavu vozidla v železničnom systéme;
- b) funkcia rozvoja údržby, ktorej úlohou je spravovať dokumentáciu o údržbe vrátane riadenia konfigurácie na základe konštrukčných a prevádzkových údajov, ako aj výkonnosti a predchádzajúcich skúseností;
- c) funkcia riadenia údržby vozového parku, v rámci ktorej sa riadi presun vozidla na údržbu a jeho navrátenie do prevádzky po údržbe;
- d) funkcia poskytovania údržby, v rámci ktorej ide o poskytovanie požadovanej technickej údržby vozidla alebo jeho dielov vrátane dokumentácie o uvoľnení do prevádzky.

Subjekt zodpovedný za údržbu vykonáva riadiacu funkciu samostatne, ale vykonávanie funkcií údržby uvedených v písm. b) až d) alebo ich častí môže zadať iným obstarávateľom, ako napr. údržbárskym dielňam.

Subjekt zodpovedný za údržbu zabezpečí, aby všetky funkcie stanovené v písm. a) až d) spĺňali požiadavky a kritériá posudzovania uvedené v prílohe III.

Údržbárske dielne uplatňujú príslušné sekcie prílohy III, ako sa určujú vo vykonávacích aktoch prijatých podľa odseku 8 písm. a), ktoré zodpovedajú funkciám a činnostiam, ktoré sa majú certifikovať.

4. V prípade nákladných vozňov a po prijatí vykonávacích aktov uvedených v odseku 8 písm. b) v prípade iných vozidiel akreditovaný alebo uznaný orgán alebo vnútroštátny bezpečnostný orgán vydá každému subjektu zodpovednému za údržbu osvedčenie ECM v súlade s týmito podmienkami:
 - a) procesy akreditácie a uznávania certifikácie sú založené aj na kritériách nezávislosti, spôsobilosti a nestrannosti;

- b) systémom certifikácie sa preukáže, že subjekt zodpovedný za údržbu zriadil systém údržby na zaistenie bezpečného prevádzkového stavu všetkých vozidiel, za ktorých údržbu je zodpovedný;
- c) certifikácia ECM je založená na posúdení schopnosti subjektu zodpovedného za údržbu spĺňať príslušné požiadavky a kritériá posudzovania ustanovené v prílohe III a konzistentným spôsobom ich uplatňovať. Zahŕňa systém dohľadu na účely zabezpečenia trvalého súladu s týmito požiadavkami a kritériami posudzovania po udelení osvedčenia ECM;
- d) certifikácia údržbárskych dielní sa zakladá na uplatnení príslušných sekcií prílohy III na príslušné funkcie a činnosti, ktoré sa majú certifikovať.

Ak je subjektom zodpovedným za údržbu železničný podnik alebo manažér infraštruktúry, splnenie podmienok ustanovených v prvom pododseku môže kontrolovať vnútroštátny bezpečnostný orgán podľa postupov uvedených v článku 10 alebo 12 a toto splnenie sa môže potvrdiť v osvedčeniach vydaných v súlade uvedenými postupmi.

5. Osvedčenia udelené v súlade s odsekom 4 platia v celej Únii.
6. Na základe odporúčania agentúry Komisia prostredníctvom vykonávacích aktov prijme podrobné ustanovenia o podmienkach certifikácie subjektu zodpovedného za údržbu nákladných vozňov, ako sa uvádza v prvom pododseku odseku 4, vrátane požiadaviek stanovených v prílohe III a v súlade s príslušnými CSM a TSI, a, ak je to potrebné, uvedené ustanovenia zmení.

Uvedené vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 28 ods. 3.

Systém certifikácie vzťahujúci sa na nákladné vozne, ktorý bol prijatý nariadením Komisie (EÚ) č. 445/2011¹ sa uplatňuje dovtedy, kým sa uplatňujú vykonávacie akty uvedené v tomto odseku.

7. Agentúra do ...^{*} vyhodnotí systém certifikácie subjektov zodpovedných za údržbu nákladných vozňov, zväží možnosť rozšírenia tohto systému na všetky vozidlá, ako aj povinnú certifikáciu údržbárskych dielní a predloží Komisii svoju správu.

¹ Nariadenie Komisie (EÚ) č. 445/2011 z 10. mája 2011 o systéme certifikácie subjektov zodpovedných za údržbu nákladných vozňov a o zmene a doplnení nariadenia (ES) č. 653/2007 (Ú. v. EÚ L 122, 11.5.2011, s. 22).

^{*} Ú. v.: vložte, prosím, dátum: 2 roky odo dňa nadobudnutia účinnosti tejto smernice.

8. Na základe hodnotenia, ktoré vykoná agentúra podľa odseku 7, Komisia prostredníctvom vykonávacích aktov prijme, ak je to vhodné, a následne v prípade potreby zmení podrobné ustanovenia, v ktorých sa určí, ktoré požiadavky stanovené v prílohe III sa uplatňujú na účely:

- a) funkcií údržby vykonávaných údržbárskymi dielňami, vrátane podrobných ustanovení na zaistenie jednotného vykonávania certifikácie údržbárskych dielní v súlade s príslušnými CSM a TSI;
- b) certifikácie subjektov zodpovedných za údržbu iných vozidiel ako nákladných vozňov na základe technických charakteristík týchto vozidiel, vrátane podrobných ustanovení na zaistenie jednotného uplatňovania podmienok certifikácie subjektu zodpovedného za údržbu iných vozidiel ako nákladných vozňov v súlade s príslušnými CSM a TSI.

Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 28 ods. 3.

Článok 15
Výnimky zo systému certifikácie subjektov
zodpovedných za údržbu

1. Členské štáty môžu splniť povinnosť určiť subjekt zodpovedný za údržbu prostredníctvom alternatívnych opatrení v súvislosti so systémom údržby stanoveným v článku 14 v prípadoch týchto vozidiel:
 - a) vozidlá registrované v tretej krajine a udržiavané v súlade s právnymi predpismi uvedenej krajiny;
 - b) vozidlá používané na sieťach alebo na tratiach s odlišným rozchodom koľaje, než je rozchod hlavnej železničnej siete v rámci Únie, v súvislosti s ktorými sa plnenie požiadaviek stanovených v článku 14 ods. 2 zabezpečuje prostredníctvom medzinárodných dohôd s tretími krajinami;
 - c) nákladné a osobné vozne, ktoré patria do parku nákladných vozňov v spoločnom užívaní s tretími krajinami, v ktorých je rozchod koľají iný ako v hlavnej železničnej sieti v Únii;
 - d) vozidlá používané na sieťach uvedených v článku 2 ods. 3, vojenský materiál a špeciálna preprava vyžadujúca ad hoc povolenie vnútroštátneho bezpečnostného orgánu predložené pred uvedením do prevádzky. V tomto prípade sa poskytujú výnimky na obdobie najviac päť rokov.

2. Alternatívne opatrenia uvedené v odseku 1 sa vykonávajú prostredníctvom výnimiek, ktoré udeľuje dotknutý vnútroštátny bezpečnostný orgán alebo agentúra v prípade:
- a) registrácie vozidiel podľa článku 47 smernice (EÚ).../...⁺, pokiaľ ide o určenie subjektu zodpovedného za údržbu;
 - b) vydávania jednotných bezpečnostných osvedčení a bezpečnostných povolení železničným podnikom a manažérom infraštruktúry podľa článkov 10 a 12 tejto smernice, pokiaľ ide o určenie alebo certifikáciu subjektu zodpovedného za údržbu.
3. Výnimky sú uvedené a odôvodnené vo výročnej správe uvedenej v článku 19. Ak sa javí, že v železničnom systéme Únie sa podstupujú neprimerané riziká v oblasti bezpečnosti, agentúra o tom bezodkladne informuje Komisiu. Komisia osloví dotknuté strany a v prípade potreby požiada dotknutý členský štát o stiahnutie rozhodnutia o výnimke.

⁺ Ú. v.: vložte, prosím, číslo smernice v dokumente 2013/0015(COD).

KAPITOLA IV

VNÚTROŠTÁTNE BEZPEČNOSTNÉ ORGÁNY

Článok 16

Úlohy

1. Každý členský štát zriadi vnútroštátny bezpečnostný orgán. Členské štáty zabezpečia, aby vnútroštátne bezpečnostné orgány mali potrebné vnútorné a vonkajšie organizačné kapacity z hľadiska ľudských aj materiálnych zdrojov. Tento orgán je organizačne, právnu štruktúrou a pri prijímaní rozhodnutí nezávislý od železničných podnikov, manažérov infraštruktúry, žiadateľov alebo obstarávateľov a od subjektov, ktoré udeľujú verejné zákazky na poskytnutie služby. Za predpokladu, že takáto nezávislosť je zaručená, tento orgán môže byť útvarom v rámci vnútroštátneho ministerstva zodpovedného za oblasť dopravy.
2. Vnútroštátny bezpečnostný orgán je poverený aspoň týmito úlohami:
 - a) povoľovanie uvádzania traťových riadiacich-zabezpečovacích subsystémov a návestenia, energetických a infraštruktúrnych subsystémov tvoriacich železničný systém Únie do prevádzky v súlade s článkom 18 ods. 2 smernice (EÚ) .../...⁺;
 - b) vydávanie, obnovovanie, zmena a rušenie povolení pre vozidlá, pokiaľ ide o uvádzanie na trh, v súlade s článkom 21 ods. 8 smernice (EÚ) .../...⁺;

⁺ Ú. v.: vložte, prosím, číslo smernice v dokumente 2013/0015(COD).

- c) podpora agentúry pri vydávaní, obnovovaní, zmene a rušení povolení pre vozidlá, pokiaľ ide o uvádzanie na trh, v súlade s článkom 21 ods. 5 smernice (EÚ) .../...⁺ a povolenia typu vozidla v súlade s článkom 24 smernice (EÚ) .../...⁺;
- d) vykonávanie dohľadu na svojom území toho, aby komponenty interoperability boli v súlade so základnými požiadavkami, ako sa stanovuje v článku 8 smernice (EÚ) .../...⁺;
- e) zabezpečovanie pridelenia európskeho čísla vozidla v súlade s článkom 46 smernice (EÚ) .../...⁺ bez toho, aby bol dotknutý článok 47 ods. 4 uvedenej smernice;
- f) podpora agentúry pri vydávaní, obnovovaní, zmene a rušení jednotných bezpečnostných osvedčení udelených v súlade s článkom 10 ods. 5;
- g) vydávanie, obnovovanie, zmena a rušenie jednotných bezpečnostných osvedčení udelených v súlade s článkom 10 ods. 8;
- h) vydávanie, obnovovanie, zmena a rušenie bezpečnostných povolení udelených v súlade s článkom 12;

⁺ Ú. v.: vložte, prosím, číslo smernice v dokumente 2013/0015(COD).

- i) monitorovanie, podpora a prípadne presadzovanie a aktualizácia regulačného rámca v oblasti bezpečnosti vrátane systému vnútroštátnych predpisov;
 - j) dohľad nad železničnými podnikmi a manažérmi infraštruktúry v súlade s článkom 17;
 - k) v prípade potreby a v súlade s vnútroštátnymi právnymi predpismi vydávanie, obnovovanie, zmena a rušenie preukazov rušňovodičov v súlade so smernicou 2007/59/ES;
 - l) v prípade potreby a v súlade s vnútroštátnymi právnymi predpismi vydávanie, obnovovanie, zmena a rušenie osvedčení udelených subjektom zodpovedným za údržbu.
3. Úlohy uvedené v odseku 2 sa nesmú preniesť na manažérov infraštruktúry, železničné podniky ani obstarávateľské subjekty a nesmú sa ani zadať subdodávateľovi formou zákazky.

Článok 17

Dohľad

1. Každý vnútroštátny bezpečnostný orgán na území členského štátu, v ktorom je usadený, dozerá na trvalé dodržiavanie právnej povinnosti železničného podniku a manažérov infraštruktúry, ktorá sa týka využívania systému riadenia bezpečnosti, ako sa uvádza v článku 9.

Na tieto účely vnútroštátne bezpečnostné orgány uplatňujú zásady stanovené v príslušnej CSM na výkon dohľadu uvedenej v článku 6 ods. 1 písm. c) a zabezpečujú, aby činnosti dohľadu zahŕňali predovšetkým kontrolu, či železničné podniky a manažéri infraštruktúry uplatňujú:

- a) systém riadenia bezpečnosti s cieľom monitorovať jeho účinnosť;
 - b) jednotlivé alebo čiastočné prvky systému riadenia bezpečnosti vrátane prevádzkových činností, poskytovania údržby a materiálu a využívania dodávateľov na monitorovanie ich účinnosti a
 - c) príslušné CSM uvedené v článku 6. Činnosti dohľadu súvisiace s týmto písmenom sa vzťahujú v prípade potreby aj na subjekty zodpovedné za údržbu.
2. Železničné podniky informujú príslušné vnútroštátne bezpečnostné orgány aspoň dva mesiace pred začatím akejkoľvek novej prevádzky železničnej dopravy, aby im umožnili naplánovať činnosti dohľadu. Železničné podniky tiež poskytujú prehľad kategórií zamestnancov a typov vozidiel.
3. Držiteľ jednotného bezpečnostného osvedčenia bezodkladne informuje príslušné vnútroštátne bezpečnostné orgány o akýchkoľvek významných zmenách v údajoch uvedených v odseku 2.

4. Príslušné orgány, ktoré určia členské štáty, zabezpečujú monitorovanie dodržiavania platných pravidiel týkajúcich sa pracovného času, času vedenia vozidla a odpočinku pre rušňovodičov. Keď monitorovanie dodržiavania platných pravidiel nezabezpečujú vnútroštátne bezpečnostné orgány, príslušné orgány spolupracujú s vnútroštátnymi bezpečnostnými orgánmi, aby umožnili vnútroštátnym bezpečnostným orgánom plniť ich úlohu dohľadu nad bezpečnosťou železníc.
5. Ak vnútroštátny bezpečnostný orgán zistí, že držiteľ jednotného bezpečnostného osvedčenia už nespĺňa podmienky na certifikáciu, požiada agentúru, aby platnosť uvedeného osvedčenia obmedzila alebo zrušila. Agentúra bezodkladne informuje všetky príslušné vnútroštátne bezpečnostné orgány, do ktorých pôsobnosti patrí oblasť činnosti železničného podniku. Ak sa agentúra rozhodne obmedziť alebo zrušiť jednotné bezpečnostné osvedčenie, uvedie dôvody svojho rozhodnutia.

V prípade nezhody medzi agentúrou a vnútroštátnym bezpečnostným orgánom sa uplatňuje rozhodcovské konanie uvedené v článku 10 ods. 7. Ak je výsledok takéhoto rozhodcovského konania taký, že platnosť jednotného bezpečnostného osvedčenia sa nemá obmedziť ani zrušiť, dočasné bezpečnostné opatrenia uvedené v odseku 6 tohto článku sa pozastavujú.

V prípade, že vnútroštátny bezpečnostný orgán sám vydal osvedčenie v súlade s článkom 10 ods. 8, môže obmedziť alebo zrušiť jednotné bezpečnostné osvedčenie, pričom uvedie dôvody pre svoje rozhodnutie, a informuje o ňom agentúru.

Držiteľ jednotného bezpečnostného osvedčenia, ktoré agentúra alebo vnútroštátny bezpečnostný orgán obmedzili alebo zrušili, má právo odvolať sa v súlade s článkom 10 ods. 12.

6. Ak pri výkone dohľadu vnútroštátny bezpečnostný orgán zistí závažné bezpečnostné riziko, môže kedykoľvek uplatniť dočasné bezpečnostné opatrenia vrátane obmedzenia alebo okamžitého pozastavenia príslušných prevádzkových činností. Ak jednotné bezpečnostné osvedčenie vydala agentúra, vnútroštátny bezpečnostný orgán to bezodkladne oznámi agentúre a poskytne podporné dôkazy pre svoje rozhodnutie.

Ak agentúra zistí, že držiteľ jednotného bezpečnostného osvedčenia už nespĺňa podmienky na certifikáciu, okamžite obmedzí alebo zruší platnosť tohto osvedčenia.

Ak agentúra zistí, že opatrenia uplatňované vnútroštátnym bezpečnostným orgánom sú neprimerané, môže požiadať vnútroštátny bezpečnostný orgán o stiahnutie alebo úpravu uvedených opatrení. Agentúra a vnútroštátny bezpečnostný orgán spolupracujú s cieľom dosiahnuť vzájomne prijateľné riešenie. Tento proces v prípade potreby zahŕňa aj železničný podnik. Ak tento proces nie je úspešný, ostáva v platnosti rozhodnutie vnútroštátneho bezpečnostného orgánu o uplatnení dočasných opatrení.

Rozhodnutie vnútroštátneho bezpečnostného orgánu týkajúce sa dočasných bezpečnostných opatrení podlieha vnútroštátnemu súdnemu preskúmaniu orgánom, ako sa uvádza v článku 18 ods. 3. V takom prípade môže platnosť dočasných bezpečnostných opatrení trvať až do skončenia preskúmania justičným orgánom bez toho, aby bol dotknutý odsek 5.

Ak je doba trvania dočasného opatrenia dlhšia ako tri mesiace, vnútroštátny bezpečnostný orgán požiada agentúru, aby obmedzila alebo zrušila platnosť jednotného bezpečnostného osvedčenia a uplatní sa postup stanovený v odseku 5.

7. Vnútroštátny bezpečnostný orgán dohliada na traťové riadiace-zabezpečovacie subsystemy a návestenie a energetické a infraštruktúrne subsystemy a zabezpečuje, aby spĺňali základné požiadavky. V prípade cezhraničných infraštruktúr vykonáva svoje činnosti dohľadu v spolupráci s inými príslušnými vnútroštátnymi bezpečnostnými orgánmi. Ak vnútroštátny bezpečnostný orgán zistí, že manažér infraštruktúry už nespĺňa podmienky na svoje bezpečnostné povolenie, uvedený orgán povolenie obmedzí alebo zruší s uvedením dôvodov svojho rozhodnutia.

8. Pri vykonávaní dohľadu nad účinnosťou systémov riadenia bezpečnosti manažérov infraštruktúry a železničných podnikov môžu vnútroštátne bezpečnostné orgány zohľadniť úroveň bezpečnosti prevádzky subjektov, ako sa uvádza v článku 4 ods. 4 tejto smernice, a tam, kde je to vhodné, stredísk odbornej prípravy uvedených v smernici 2007/59/ES, pokiaľ má ich činnosť dosah na bezpečnosť železníc. Tento odsek sa uplatňuje bez toho, aby bola ovplyvnená zodpovednosť železničných podnikov a manažérov infraštruktúry podľa článku 4 ods. 3 tejto smernice.
9. Vnútroštátne bezpečnostné orgány členských štátov, v ktorých železničný podnik vykonáva svoju činnosť, spolupracujú pri koordinácii činností dohľadu týkajúcich sa uvedeného železničného podniku s cieľom zabezpečiť výmenu všetkých kľúčových informácií o konkrétnom železničnom podniku, a to najmä informácií o známych rizikách a úrovni bezpečnosti tohto podniku. Vnútroštátny bezpečnostný orgán si takisto vymieňa informácie s inými dotknutými vnútroštátnymi bezpečnostnými orgánmi a agentúrou, ak zistí, že železničný podnik neprijíma potrebné opatrenia na riadenie rizík.

Spoluprácou sa zabezpečí, aby bol dohľad dostatočne rozsiahly a nedochádzalo k zdvojeniu kontrol a auditov. Vnútroštátne bezpečnostné orgány môžu vypracovať spoločný plán dohľadu s cieľom zabezpečiť, aby sa audity a ďalšie kontroly vykonávali pravidelne s ohľadom na typ a rozsah činností dopravy v každom z dotknutých členských štátov.

Agentúra pomáha pri tejto koordinácii vypracovaním usmernení.

10. Vnútroštátne bezpečnostné orgány môžu zaslať oznámenia s varovaním pre manažérov infraštruktúry a železničné podniky týkajúce sa prípadov nedodržania záväzkov podľa odseku 1.
11. Vnútroštátne bezpečnostné orgány využívajú informácie získané agentúrou pri posudzovaní spisu uvedenom v článku 10 ods. 5 písm. a) na účely dohľadu nad železničným podnikom po vydaní jeho jednotného bezpečnostného osvedčenia. Využívajú informácie získané počas procesu udeľovania bezpečnostného povolenia v súlade s článkom 12 na účely dohľadu nad manažérom infraštruktúry.
12. Na účely obnovenia jednotných bezpečnostných osvedčení agentúra alebo príslušné vnútroštátne bezpečnostné orgány v prípade bezpečnostného osvedčenia vydaného v súlade s článkom 10 ods. 8 využívajú informácie získané pri výkone činností dohľadu. Na účely obnovenia bezpečnostných povolení vnútroštátny bezpečnostný orgán takisto využíva informácie získané pri výkone svojich činností dohľadu.
13. Agentúra a vnútroštátne bezpečnostné orgány prijímajú potrebné opatrenia s cieľom koordinovať a zabezpečovať výmenu informácií uvedených v odsekoch 10, 11 a 12 v plnom rozsahu.

Článok 18
Zásady rozhodovania

1. Agentúra pri posudzovaní žiadostí o jednotné bezpečnostné osvedčenie v súlade s článkom 10 ods. 1 a vnútroštátne bezpečnostné orgány vykonávajú svoje úlohy otvoreným, nediskriminačným a transparentným spôsobom. Umožňujú najmä všetkým zainteresovaným stranám, aby sa vyjadrili, a zdôvodňujú svoje rozhodnutia.

Urýchlene reagujú na požiadavky a žiadosti, bezodkladne oznamujú svoje požiadavky na informácie a všetky svoje rozhodnutia prijímajú do štyroch mesiacov potom, čo žiadateľ poskytol všetky požadované informácie. Pri vykonávaní úloh uvedených v článku 16 môžu kedykoľvek požiadať o technickú pomoc manažérov infraštruktúry a železničných podnikov alebo iných kvalifikovaných orgánov.

V procese vývoja vnútroštátneho regulačného rámca vnútroštátne bezpečnostné orgány uskutočňujú konzultácie so všetkými zúčastnenými subjektmi a zainteresovanými stranami vrátane manažérov infraštruktúry, železničných podnikov, výrobcov a poskytovateľov údržbárskych prác, ako aj používateľov a zástupcov zamestnancov.

2. Vnútroštátne bezpečnostné orgány môžu vykonávať všetky kontroly, audity a vyšetrovania potrebné na plnenie ich úloh a majú prístup ku všetkým relevantným dokumentom, do všetkých priestorov a k zariadeniam a vybaveniu manažérov infraštruktúry a železničných podnikov a v prípade potreby všetkých subjektov uvedených v článku 4. Agentúra má vo vzťahu k železničným podnikom rovnaké práva, ak vykonáva svoje úlohy týkajúce sa bezpečnostnej certifikácie v súlade s článkom 10 ods. 5.
3. Členské štáty prijímajú potrebné opatrenia, aby zabezpečili, že rozhodnutia vnútroštátnych bezpečnostných orgánov budú podliehať súdnemu preskúmaniu.
4. Vnútroštátne bezpečnostné orgány vykonávajú aktívnu výmenu stanovísk a skúseností, a to najmä v rámci siete zriadenej agentúrou s cieľom harmonizovať svoje rozhodovacie kritériá na úrovni Únie.

Článok 19
Výročné správy

Vnútroštátne bezpečnostné orgány uverejňujú výročnú správu o svojej činnosti za predchádzajúci rok a pošlú ju agentúre do 30. septembra. Správa obsahuje informácie o:

- a) vývoji bezpečnosti železníc vrátane súhrnu CSI na úrovni členského štátu v súlade s článkom 5 ods. 1;
- b) významných zmenách v právnych predpisoch v oblasti bezpečnosti železníc;
- c) stave vývoja bezpečnostnej certifikácie a udeľovania bezpečnostných povolení;
- d) výsledkoch a skúsenostiach v súvislosti s dohľadom nad manažérmi infraštruktúry a železničnými podnikmi vrátane počtu a výsledkov kontrol a auditov;
- e) výnimkách, o ktorých sa rozhodlo v súlade s článkom 15 a
- f) skúsenostiach železničných podnikov a manažérov infraštruktúry s uplatňovaním relevantných CSM.

KAPITOLA V

VYŠETROVANIE NEHÔD A INCIDENTOV

Článok 20

Vyšetrovacia povinnosť

1. Členské štáty zabezpečujú, aby po akejkoľvek vážnej nehode v železničnom systéme Únie vyšetrowanie vykonával vyšetrowací orgán uvedený v článku 22. Cieľom vyšetrowania je možné zvýšenie bezpečnosti železníc a predchádzanie nehodám.
2. Vyšetrowací orgán uvedený v článku 22 môže tiež vyšetrowať aj tie nehody a incidenty, ktoré by pri nepatrne zmenených podmienkach mohli viesť k vážnym nehodám, vrátane technických porúch v štrukturálnych subsystémoch alebo komponentoch interoperability železničného systému Únie.

Vyšetrovací orgán môže rozhodnúť, či sa má alebo nemá vykonať vyšetrowanie takejto nehody alebo incidentu. Pri svojom rozhodovaní berie do úvahy:

- a) vážnosť nehody alebo incidentu;
- b) či nehoda alebo incident tvorí časť série nehôd alebo incidentov relevantnej pre celý systém;

- c) dosah na bezpečnosť železníc a
 - d) požiadavky manažérov infraštruktúry, železničných podnikov, vnútroštátneho bezpečnostného orgánu alebo členských štátov.
3. Rozsah vyšetrovania a postup použitý pri vyšetrovaní stanovuje vyšetrovací orgán s prihliadnutím na články 21 a 23 a na základe očakávaných poznatkov, ktoré získa z nehody alebo incidentu a ktoré budú slúžiť na zvýšenie bezpečnosti.
4. Vyšetrovanie sa v žiadnom prípade nezaoberá otázkami podielu viny či zodpovednosti.

Článok 21

Charakter vyšetovania

1. Členské štáty v rámci svojho platného právneho systému vymedzia právny charakter vyšetovania tak, aby poverení vyšetrovatelia mohli vykonávať svoje úlohy čo možno najúčinnnejším spôsobom a čo možno v najkratšom čase.
2. V súlade so svojimi vnútroštátnymi právnymi predpismi členské štáty zabezpečujú, aby orgány zodpovedné za akékoľvek súdne vyšetovania plne spolupracovali a aby sa vyšetrovateľom čo najskôr poskytol prístup k informáciám a dôkazom relevantným pre vyšetovanie. Predovšetkým sa im poskytuje:
 - a) prístup na miesto nehody alebo incidentu, ako aj prístup k príslušným železničným koľajovým vozidlám, príslušnej infraštruktúre a zariadeniam na riadenie a návestenie;
 - b) právo na okamžité zaznamenanie dôkazov a kontrolované odobratie trosiek, infraštruktúrnych zariadení alebo komponentov na účely preskúmania alebo analýzy;
 - c) prístup k obsahu vlakových záznamových zariadení a zariadení, ktoré zaznamenávajú verbálne správy a zachytávajú údaje o prevádzke systému návestenia a riadenia, a možnosť využitia takého obsahu;

- d) prístup k výsledkom obhliadok tiel obetí;
 - e) prístup k výsledkom vyšetrovania vlakového personálu a ostatných železničných zamestnancov, ktorí boli účastníkmi nehody alebo incidentu;
 - f) možnosť vypočítať zúčastnený železničný personál, ktorí boli účastníkmi nehody alebo incidentu a ostatných svedkov a
 - g) prístup ku všetkým relevantným informáciám alebo záznamom, ktoré vlastní manažér infraštruktúry, železničný podnik, subjekty zodpovedné za údržbu a vnútroštátny bezpečnostný orgán.
3. Agentúra spolupracuje s vyšetrovacím orgánom v prípade, že sa vyšetrovanie týka vozidiel s oprávnením od agentúry alebo železničných podnikov s osvedčením od agentúry. Čo najskôr predloží vyšetrovaciemu orgánu všetky požadované informácie alebo záznamy a na základe prípadnej žiadosti poskytne vysvetlenie.
4. Vyšetrovanie sa vykonáva nezávisle od akéhokoľvek súdneho vyšetrovania.

Článok 22

Vyšetrovací orgán

1. Členské štáty zabezpečujú, aby nehody a incidenty uvedené v článku 20 vyšetroval stály orgán, ktorého členom je aspoň jeden vyšetrovateľ spôsobilý v prípade nehody alebo incidentu vykonávať funkciu povereného vyšetrovateľa. Tento orgán je organizačne, právnou štruktúrou a pri prijímaní rozhodnutí nezávislý od manažérov infraštruktúry, železničných podnikov, orgánov vyberajúcich poplatky, orgánov zodpovedných za pridelovanie a orgánov posudzovania zhody, ako aj od všetkých strán, ktorých záujmy by mohli byť v rozpore s úlohami vyšetrovacieho orgánu. Okrem toho je funkčne nezávislý od vnútroštátneho bezpečnostného orgánu, agentúry a regulačných orgánov v odvetví železníc.
2. Vyšetrovací orgán vykonáva svoje úlohy nezávisle od ostatných subjektov uvedených v odseku 1 a na tieto účely musí byť schopný získať dostatočné prostriedky. Jeho vyšetrovateľom je priznané postavenie, ktoré im zaručuje potrebnú nezávislosť.
3. Členské štáty zabezpečujú, aby železničné podniky, manažéri infraštruktúry a prípadne vnútroštátny bezpečnostný orgán boli povinní nehody a incidenty uvedené v článku 20 ihneď hlásiť vyšetrovaciemu orgánu a poskytnúť mu všetky dostupné informácie. Toto oznámenie sa v prípade potreby aktualizuje, akonáhle sú k dispozícii akékoľvek chýbajúce informácie.

Vyšetrovací orgán rozhoduje o tom, či začať vyšetrovanie, bez oneskorenia a v každom prípade najneskôr dva mesiace po prijatí hlásenia o nehode alebo incidente.

4. Vyšetrovací orgán môže úlohy podľa tejto smernice kombinovať s vyšetrovaniami iných udalostí než železničné nehody a incidenty, pokiaľ takéto iné vyšetrovania neohrozujú jeho nezávislosť.
5. V prípade potreby a pod podmienkou, že sa tým nenarušuje nezávislosť vyšetrovacieho orgánu stanovená v odseku 1, môže vyšetrovací orgán požiadať o pomoc vyšetrovacie orgány iných členských štátov alebo agentúru, aby poskytli svoje odborné posudky alebo aby vykonali technické kontroly, analýzy alebo hodnotenia.
6. Členské štáty môžu vyšetrovací orgán poveriť vyšetrovaním železničných nehôd a incidentov, ktoré nie sú predmetom článku 20.
7. Vyšetrovacie orgány vykonávajú aktívnu výmenu stanovísk a skúseností na účely rozvoja spoločných vyšetrovacích metód, vypracovania spoločných zásad sledovania realizácie bezpečnostných odporúčaní a prispôsobenia technickému a vedeckému pokroku.

Bez toho, aby bol dotknutý odsek 1, agentúra podporuje vyšetrovacie orgány pri plnení tejto úlohy v súlade s článkom 38 ods. 2 nariadenia (EÚ) .../...⁺.

Vyšetrovacie orgány s podporou agentúry v súlade s článkom 38 ods. 2 nariadenia (EÚ) .../...⁺ zriadia program partnerského preskúmania, v ktorom sa všetky vyšetrovacie orgány vyzývajú, aby sa do neho v záujme monitorovania svojej účinnosti a nezávislosti zapojili. Vyšetrovacie orgány s podporou sekretariátu uvedeného v článku 38 ods. 2 nariadenia (EÚ) .../...⁺ zverejnia:

- a) spoločný program partnerského preskúmania a kritériá preskúmania a
- b) výročnú správu o programe, v ktorej sa vyzdvihnú zistené silné stránky a návrhy na zlepšenie.

Správy o partnerskom preskúmaní sa poskytujú všetkým vyšetrovacím orgánom a agentúre. Uvedené správy sa uverejňujú na dobrovoľnom základe.

⁺ Ú. v.: vložte, prosím, číslo nariadenia v dokumente 2013/0014(COD).

Článok 23
Postup vyšetrovania

1. Vyšetrovanie nehôd alebo incidentov uvedených v článku 20 vykonáva vyšetrovací orgán členského štátu, v ktorom k nim došlo. Ak nie je možné zistiť, v ktorom členskom štáte došlo k nehode alebo incidentu, alebo k nim došlo na hranici medzi dvoma členskými štátmi alebo v jej blízkosti, potom sa dotknuté vyšetrovacie orgány dohodnú, ktorý z nich má vykonať vyšetrovanie, alebo sa dohodnú na spoločnom vyšetrovaní. V prvom prípade sa môže druhý vyšetrovací orgán zúčastniť na vyšetrovaní a má neobmedzený prístup k výsledkom.

Vyšetrovacie orgány iných členských štátov sa v prípade potreby vyzvú, aby sa zúčastnili na vyšetrovaní:

- a) ak sa na nehode alebo incidente podieľal železničný podnik usadený a licencovaný v jednom z týchto členských štátov, alebo
- b) ak sa na nehode alebo incidente podieľalo vozidlo, ktoré je registrované alebo na ktorom sa vykonáva údržba v jednom z týchto členských štátov.

Vyšetrovacím orgánom z vyzvaných členských štátov sa udelia právomoci nevyhnutné k tomu, aby mohli v prípade požiadania pomáhať pri zhromažďovaní dôkazov pre potreby vyšetrovacieho orgánu z iného členského štátu.

Vyšetrovacie orgány z vyzvaných členských štátov získavajú prístup k informáciám a dôkazom potrebným k tomu, aby sa mohli účinne podieľať na vyšetrovaní, a to pri rešpektovaní vnútroštátnych právnych predpisov týkajúcich sa súdneho konania.

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

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

3. Vyšetrovanie sa vykonáva čo najotvorenejším spôsobom tak, aby sa všetci zúčastnení mohli vyjadriť a mali prístup k výsledkom. Dotknutý manažér infraštruktúry a železničné podniky, vnútroštátny bezpečnostný orgán, agentúra, obeť a ich rodinní príslušníci, vlastníci poškodeného majetku, výrobcovia, zúčastnené záchranné služby, ako aj zástupcovia zamestnancov a používateľov dostanú príležitosť poskytnúť relevantné odborné informácie s cieľom zvýšiť kvalitu správy o vyšetrowaní. Vyšetrovací orgán môže zohľadniť aj primerané potreby obetí a ich rodinných príslušníkov a priebežne ich informovať o priebehu vyšetrowania.
4. Vyšetrovací orgán uzavrie svoje vyšetrowanie na mieste nehody v najkratšom možnom čase, aby manažér infraštruktúry mohol čo najskôr obnoviť prevádzku infraštruktúry a uvoľniť ju pre železničnú dopravu.

Článok 24

Správy

1. Z každého vyšetrowania nehody alebo incidentu uvedených v článku 20 sa vypracuje správa vo forme zodpovedajúcej druhu a závažnosti nehody alebo incidentu a relevantnosti zistení vyšetrowania. V správe sa uvádzajú ciele vyšetrowania podľa článku 20 ods. 1 a správa prípadne obsahuje odporúčania týkajúce sa bezpečnosti.

2. Vyšetrovací orgán vydáva záverečnú správu v čo možno najkratšom čase a spravidla najneskôr do 12 mesiacov po udalosti. Ak nie je možné záverečnú správu uverejniť do 12 mesiacov, vyšetrovací orgán uverejní predbežné vyhlásenie prinajmenšom pri príležitosti každého výročia nehody a podrobne v ňom opíše pokrok pri vyšetrovaní a všetky bezpečnostné otázky, ktoré sa vyskytli. Správa vrátane odporúčaní týkajúcich sa bezpečnosti sa oznámi príslušným stranám uvedeným v článku 23 ods. 3 a dotknutým orgánom a stranám v iných členských štátoch.

Komisia s ohľadom na skúsenosti vyšetrovacích orgánov zavedie prostredníctvom vykonávacích aktov štruktúru správy, ktorú budú správy o vyšetrovaní nehôd a incidentov čo najpresnejšie dodržiavať. Štruktúra správy obsahuje tieto prvky:

- a) opis udalosti a jej kontextu;
- b) záznamy o vyšetrovaní a pátraní vrátane systému riadenia bezpečnosti, uplatňovaných pravidiel a predpisov, fungovania železničných koľajových vozidiel a technických zariadení, organizácie ľudskej sily, dokumentácie o systéme prevádzky a predchádzajúcich udalostiach podobného charakteru;

- c) analýzy a závery týkajúce sa príčiny udalosti, vrátane prispievajúcich faktorov, súvisiace s/so:
 - i) konaním zúčastnených osôb,
 - ii) stavom železničných koľajových vozidiel alebo technických zariadení,
 - iii) zručnosťou zamestnancov, postupmi a údržbou,
 - iv) podmienkami regulačného rámca a
 - v) uplatňovaním systému riadenia bezpečnosti.

Uvedené vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 28 ods. 3.

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

Článok 25

Informácie posielané agentúre

1. Do siedmich dní po svojom rozhodnutí začať vyšetrovanie vyšetrovací orgán o tom informuje agentúru. Informácie obsahujú dátum, čas a miesto udalosti, ako aj jej druh a dôsledky z hľadiska obetí na životoch, zranení a materiálnych škôd.
2. Vyšetrovací orgán pošle agentúre kópiu záverečnej správy uvedenej v článku 24 ods. 2 a výročnej správy uvedenej v článku 24 ods. 3.

Článok 26

Bezpečnostné odporúčania

1. Bezpečnostné odporúčanie vydané vyšetrovacím orgánom nesmie v žiadnom prípade vytvárať prezumpciu viny alebo zodpovednosti za nehodu alebo incident.
2. Odporúčania sú určené vnútroštátnemu bezpečnostnému orgánu, a ak je to potrebné z dôvodu charakteru odporúčania, aj agentúre, ostatným subjektom alebo orgánom v dotknutom členskom štáte alebo iným členským štátom. Členské štáty, ich vnútroštátne bezpečnostné orgány a agentúra prijímajú v rozsahu svojich právomocí opatrenia potrebné na zabezpečenie primeraného zohľadnenia bezpečnostných odporúčaní vydaných vyšetrovacími orgánmi a prípadne na zabezpečenie ich uplatňovania.
3. Agentúra, vnútroštátny bezpečnostný orgán a iné orgány alebo subjekty alebo prípadne iné členské štáty, ktorým boli odporúčania určené, informujú pravidelne vyšetrovací orgán o opatreniach prijatých alebo plánovaných na základe daného odporúčania.

KAPITOLA VI

PRECHODNÉ A ZÁVEREČNÉ USTANOVENIA

Článok 27

Vykonávanie delegovania právomoci

1. Komisii sa udeľuje právomoc prijímať delegované akty za podmienok stanovených v tomto článku.
2. Právomoc prijímať delegované akty uvedené v článku 6 ods. 6 a článku 7 ods. 6 sa Komisii udeľuje na obdobie piatich rokov od ...^{*}. Komisia vypracuje správu týkajúcu sa delegovania právomoci najneskôr deväť mesiacov pred uplynutím tohto päťročného obdobia. Delegovanie právomoci sa automaticky predlžuje na rovnako dlhé obdobia, pokiaľ Európsky parlament alebo Rada nevznesú voči takémuto predĺženiu námietku najneskôr tri mesiace pred koncom každého obdobia.
3. Je osobitne dôležité, aby Komisia v súlade so zavedenou praxou uskutočnila pred prijatím uvedených delegovaných aktov konzultácie s expertmi vrátane expertov z členských štátov.

^{*} Ú. v.: vložte, prosím, dátum nadobudnutia účinnosti tejto smernice.

4. Delegovanie právomoci uvedené v článku 6 ods. 6 a článku 7 ods. 6 môže Európsky parlament alebo Rada kedykoľvek odvolať. Rozhodnutím o odvolaní sa ukončuje delegovanie právomoci, ktoré sa v ňom uvádza. Rozhodnutie nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie* alebo k neskoršiemu dátumu, ktorý je v ňom určený. Nie je ním dotknutá platnosť delegovaných aktov, ktoré už nadobudli účinnosť.
5. Komisia oznamuje delegovaný akt hneď po prijatí súčasne Európskemu parlamentu a Rade.
6. Delegovaný akt prijatý podľa článku 6 ods. 6 a článku 7 ods. 6 nadobudne účinnosť, len ak Európsky parlament alebo Rada voči nemu nevzniesli námietku v lehote dvoch mesiacov odo dňa oznámenia uvedeného aktu Európskemu parlamentu a Rade alebo ak pred uplynutím uvedenej lehoty Európsky parlament a Rada informovali Komisiu o svojom rozhodnutí nevzniesť námietku. Na podnet Európskeho parlamentu alebo Rady sa táto lehota predĺži o dva mesiace.

Článok 28

Postup výboru

1. Komisii pomáha výbor zriadený článkom 51 smernice (EÚ) .../...⁺. Uvedený výbor je výborom v zmysle nariadenia (EÚ) č. 182/2011.
2. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 4 nariadenia (EÚ) č. 182/2011.
3. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 5 nariadenia (EÚ) č. 182/2011. Ak výbor nevydá žiadne stanovisko, Komisia neprijme návrh vykonávacieho aktu a uplatňuje sa článok 5 ods. 4 tretí pododsek nariadenia (EÚ) č. 182/2011.

Článok 29

Správa a ďalšie opatrenia Únie

1. Komisia predloží Európskemu parlamentu a Rade do ...^{*} a potom každých päť rokov správu o vykonávaní tejto smernice, najmä s cieľom monitorovať účinnosť opatrení na vydávanie jednotných bezpečnostných osvedčení.

Správa bude v prípade potreby sprevádzaná návrhmi ďalších opatrení Únie.

⁺ Ú. v.: vložte, prosím, číslo smernice v dokumente 2013/0015(COD).

^{*} Ú. v.: vložte, prosím, dátum: päť rokov od nadobudnutia účinnosti tejto smernice.

2. Agentúra zhodnotí vývoj kultúry bezpečnosti vrátane hlásení udalostí. Do ...^{*} predloží Komisii správu zahŕňajúcu prípadné zlepšenia, ktoré by sa mali vykonať na systéme. Komisia prijme na základe týchto odporúčaní vhodné opatrenia a navrhne prípadné zmeny tejto smernice.
3. Komisia do ...^{**} predloží Európskemu parlamentu a Rade správu o opatreniach prijatých v záujme dosiahnutia týchto cieľov:
- a) povinnosť pre výrobcov označiť komponenty dôležité z hľadiska bezpečnosti a prevádzkované na európskych železničných sieťach identifikačným kódom; čím zabezpečí, že identifikačný kód jasne identifikuje komponent, meno výrobcu a dôležité výrobné údaje;
 - b) plná sledovateľnosť komponentov dôležitých z hľadiska bezpečnosti, sledovateľnosť ich údržby a identifikácia ich prevádzkového životného cyklu a
 - c) identifikácia spoločných povinných zásad údržby týchto komponentov.

^{*} Ú. v.: vložte, prosím, dátum: osem rokov od nadobudnutia účinnosti tejto smernice.

^{**} Ú. v.: vložte, prosím, dátum: 18 mesiacov od nadobudnutia účinnosti tejto smernice.

Článok 30

Sankcie

Členské štáty stanovujú predpisy o sankciách uplatniteľných pri porušení vnútroštátnych ustanovení prijatých podľa tejto smernice a prijímajú všetky opatrenia potrebné na ich uplatňovanie. Sankcie musia byť účinné, primerané, nediskriminačné a odradzujúce. Členské štáty oznámia Komisii tieto predpisy v lehote uvedenej v článku 33 ods. 1 a bezodkladne jej oznámia ich následné zmeny.

Článok 31

Prechodné ustanovenia

1. Príloha V k smernici 2004/49/ES sa uplatňuje do dátumu začatia uplatňovania vykonávacích aktov uvedených v článku 24 ods. 2 tejto smernice.
2. Bez toho, aby bol dotknutý odsek 3 tohto článku, na železničné podniky, ktoré sa majú certifikovať v období medzi^{*} a^{**} sa uplatňuje smernica 2004/49/ES. Takéto bezpečnostné osvedčenia sú platné až do dátumu skončenia ich platnosti.

^{*} Ú. v.: vložte, prosím, dátum nadobudnutia účinnosti tejto smernice.

^{**} Ú. v.: vložte, prosím, dátum: tri roky od nadobudnutia účinnosti tejto smernice.

3. Agentúra začne vykonávať úlohy súvisiace s certifikáciou v súlade s článkom 10 do ...^{***} v súvislosti s oblasťami prevádzky v členských štátoch, ktoré agentúre alebo Komisii nepodali oznámenie v súlade s článkom 33 ods. 2. Odchylne od článku 10 môžu vnútroštátne bezpečnostné orgány členských štátov, ktoré agentúre a Komisii podali oznámenie v súlade s článkom 33 ods. 2, naďalej vydávať osvedčenia v súlade so smernicou 2004/49/ES do ...^{****}.

Článok 32

Odporúčania a stanoviská agentúry

Agentúra poskytuje odporúčania a stanoviská v súlade s článkom 13 nariadenia (EÚ) .../...⁺ na účely uplatňovania tejto smernice. Tieto odporúčania a stanoviská sa môžu vziať do úvahy pri prijímaní právnych aktov Únie podľa tejto smernice.

^{***} Ú. v.: vložte, prosím, dátum: tri roky od nadobudnutia účinnosti tejto smernice.

^{****} Ú. v.: vložte, prosím, dátum: štyri roky od nadobudnutia účinnosti tejto smernice.

⁺ Ú. v.: vložte, prosím, číslo nariadenia v dokumente 2013/0014(COD).

Článok 33
Transpozícia

1. Členské štáty uvedú do účinnosti zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s článkami 2, 3, 4, článkami 8 až 11, článkom 12 ods. 5, článkom 15 ods. 3, článkami 16 až 19, článok 21 ods. 2, článok 23 ods. 3 a ods. 7, článok 24 ods. 2, článok 26 ods. 3 a prílohami II a III do ...^{*}. Bezodkladne Komisii oznámia znenie týchto ustanovení.
2. Členské štáty môžu predĺžiť lehotu určenú na transpozíciu uvedenú v odseku 1 o ďalší jeden rok. Na tento účel členské štáty, ktoré do ...^{**} neuvedú v rámci lehoty na transpozíciu uvedenej v odseku 1 do účinnosti zákony, právne predpisy a správne opatrenia, oznámia túto skutočnosť agentúre a Komisii a uvedú dôvody pre takéto predĺženie.
3. Členské štáty uvedú priamo v prijatých opatreniach alebo pri ich úradnom uverejnení odkaz na túto smernicu. Takisto uvedú, že odkazy v platných zákonoch, iných právnych predpisoch a správnych opatreniach na smernicu zrušenú touto smernicou sa považujú za odkazy na túto smernicu. Podrobnosti o odkaze a jeho znenie upravia členské štáty.

^{*} Ú. v.: vložte, prosím, dátum: tri roky od dátumu nadobudnutia účinnosti tejto smernice.

^{**} Ú. v.: vložte, prosím, dátum: 30 mesiacov od dátumu nadobudnutia účinnosti tejto smernice.

4. Povinnosti transpozície a vykonávania tejto smernice sa nevzťahujú na Cyprus a Maltu, kým na ich území nebudú vybudované železničné systémy.

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

Článok 34

Zrušenie

Smernica 2004/49/ES zmenená smernicami uvedenými v prílohe IV časti A sa zrušuje s účinnosťou od ...* bez toho, aby boli dotknuté povinnosti členských štátov týkajúce sa lehôt na transpozíciu smerníc uvedených v prílohe IV časti B do vnútroštátneho práva a na ich uplatňovanie.

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

*

Ú. v.: vložte, prosím, dátum: štyri roky od dátumu nadobudnutia účinnosti tejto smernice.

Článok 35

Nadobudnutie účinnosti

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

Článok 36

Adresáti

Táto smernica je určená členským štátom.

V

Za Európsky parlament
predseda

Za Radu
predseda

PRÍLOHA I

SPOLOČNÉ BEZPEČNOSTNÉ UKAZOVATELE

Vnútroštátne bezpečnostné orgány oznamujú spoločné bezpečnostné ukazovatele (CSI) raz za rok.

Ak sa po predložení správy zistia nové okolnosti alebo chyby, vnútroštátny bezpečnostný orgán zmení alebo opraví bezpečnostné ukazovatele pri prvej vhodnej príležitosti a najneskôr v nasledujúcej výročnej správe.

Spoločné vymedzenia CSI a metódy výpočtu hospodárskych dôsledkov nehôd sú uvedené v dodatku.

1. Ukazovatele vzťahujúce sa na nehody

1.1. Celkový počet a pomerný počet (na vlakokilometre) závažných nehôd, členený na tieto druhy nehôd:

- zrážka vlaku so železničným vozidlom,
- zrážka vlaku s prekážkou v priestore prechodového prierezu,
- vykoľajenie vlaku,
- nehody na priecestí vrátane nehôd na priecestí, na ktorých sa podieľajú chodci a ďalšie rozdelenie na päť druhov priecestí vymedzených v bode 6.2,
- nehody osôb zahŕňajúce pohybujúce sa železničné koľajové vozidlo, s výnimkou samovrážd a pokusov o samovraždu,
- požiar v železničných koľajových vozidlách,
- iné.

Každá závažná nehoda sa oznamuje pod príslušným druhom prvotnej nehody, aj keby následky sekundárnej nehody boli závažnejšie (napr. požiar po vykoľajení).

1.2. Celkový počet a pomerný počet (na vlakokilometre) ťažko zranených a usmrtených osôb podľa druhu nehody, členený do týchto kategórií:

- cestujúci (aj v pomere k celkovému počtu osobokilometrov a vlakokilometrov v osobnej doprave),
- zamestnanec alebo dodávateľ,
- používateľ priestestia,
- neoprávnená osoba,
- iná osoba na nástupišti,
- iná osoba, ktorá nie je na nástupišti.

2. Ukazovatele vzťahujúce sa na nebezpečný tovar

Celkový počet a pomerný počet (na vlakokilometre) nehôd pri preprave nebezpečného tovaru po železnici, členený do týchto kategórií:

- nehoda, ktorej účastníkom je aspoň jedno železničné vozidlo prepravujúce nebezpečný tovar vymedzený v dodatku,
- počet takýchto nehôd, pri ktorých došlo k úniku nebezpečných látok.

3. Ukazovatele vzťahujúce sa na samovraždy

Celkový počet a pomerný počet (na vlakokilometre) samovrážd a pokusov o samovraždu.

4. Ukazovatele vzťahujúce sa na okolnosti predchádzajúce nehodám

Celkový počet a pomerný počet (na vlakokilometre) okolností predchádzajúcich nehodám, členený na tieto druhy okolností:

- lom koľajnice,
- vybočenie koľaje a iná chyba geometrickej polohy koľaje,
- porucha návěstídiel s následkom návštenia menej závažnej návěsti,
- prejdenie návěsti „stoj“ s prejdením nebezpečného miesta,
- prejdenie návěsti „stoj“ bez prejdenia nebezpečného miesta,
- lom kolesa prevádzkovaných železničných koľajových vozidiel,
- lom nápravy prevádzkovaných železničných koľajových vozidiel.

Je potrebné oznámiť všetky takéto okolnosti bez ohľadu na to, či boli alebo neboli príčinou nehôd. (Okolnosť, ktorej výsledkom je závažná nehoda, sa musí oznámiť aj podľa ukazovateľov vzťahujúcich sa na okolnosti; okolnosť, ktorej výsledkom nie je závažná nehoda, sa musí oznámiť iba podľa ukazovateľov vzťahujúcich sa na okolnosti).

5. Ukazovatele na výpočet hospodárskych dôsledkov nehôd

Celková suma v EUR a pomerná suma (na vlakokilometre):

- počet úmrtí a ťažkých zranení vynásobený hodnotou zabránenia obeti pri nehode (Value of Preventing a Casualty, VPC),
- náklady na odstránenie škôd spôsobených životnému prostrediu,
- náklady na materiálne škody spôsobené železničným koľajovým vozidlám alebo infraštruktúre,
- náklady súvisiace s omeškaniami v dôsledku nehôd.

Bezpečnostné orgány oznamujú hospodárske dôsledky závažných nehôd.

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

6. Ukazovatele vzťahujúce sa na technickú bezpečnosť infraštruktúry a jej využitie
- 6.1. Percentuálny podiel tratí s vlakovými zabezpečovacími zariadeniami (TPS) v prevádzke a percentuálny podiel vlakokilometrov s využitím palubných TPS, ak tieto systémy poskytujú:
- výstrahu,
 - výstrahu a automatické zastavenie,
 - výstrahu a automatické zastavenie a bodovú kontrolu rýchlosti,
 - výstrahu a automatické zastavenie a nepretržitú kontrolu rýchlosti.
- 6.2. Počet priecestí (celkom, na kilometer trate a na kilometer koľaje) týchto piatich druhov:
- a) pasívne priecestia
 - b) aktívne priecestia:
 - i) manuálne,
 - ii) s automatickou výstrahou pre používateľa,
 - iii) s automatickou zábranou pre používateľa,
 - iv) s koľajovým zabezpečovacím zariadením.

Dodatok

Spoločné vymedzenia pre CSI a metódy výpočtu hospodárskych dôsledkov nehôd

1. Ukazovatele vzťahujúce sa na nehody
 - 1.1. „závažná nehoda“ je každá nehoda, na ktorej sa podieľa aspoň jedno pohybujúce sa železničné vozidlo, ktorej výsledkom je minimálne jedna usmrtená alebo ťažko zranená osoba alebo značné poškodenie koľajového vozidla, koľaje, iných zariadení alebo životného prostredia alebo značné narušenie dopravy okrem nehôd v dielňach, skladoch a depách;
 - 1.2. „značné poškodenie koľajového vozidla, koľaje, iných zariadení alebo životného prostredia“ je škoda vo výške minimálne 150 000 EUR;
 - 1.3. „značné narušenie prepravy“ je pozastavenie vlakových služieb na hlavnej železničnej trati na minimálne šesť hodín;
 - 1.4. „vlak“ je jedno alebo niekoľko železničných vozidiel ťahaných jedným alebo viacerými rušňami alebo motorovými vozňami alebo jeden motorový vozeň jazdiaci samostatne, ktorý sa pod daným číslom alebo špecifickým označením pohybuje z východiskového pevného bodu do cieľového pevného bodu, vrátane hnacieho vozidla bez záťaže, ako napríklad samostatne jazdiaci rušeň;
 - 1.5. „zrážka vlaku so železničným vozidlom“ je čelná, zadná alebo bočná zrážka časti jedného vlaku s časťou druhého vlaku alebo železničného vozidla alebo s posunovaným železničným koľajovým vozidlom;

- 1.6. „zrážka vlaku s prekážkou v priestore prechodového prierezu“ je zrážka časti vlaku s objektmi nachádzajúcimi sa trvale alebo dočasne na trati alebo blízko nej (okrem tých, ktoré sa nachádzajú na priecestiach a ktoré stratilo prechádzajúce vozidlo alebo používateľ), vrátane zrážky s nadzemným trolejovým vedením;
- 1.7. „vykoľajenie vlaku“ je každý prípad, keď aspoň jedno koleso vlaku zide z koľajníc;
- 1.8. „nehoda na priecestí“ je nehoda na priecestí, ktorej účastníkom je aspoň jedno železničné vozidlo a minimálne jedno prechádzajúce vozidlo, ostatní používatelia priecestia, ako sú chodci, alebo objekty, ktoré sa dočasne nachádzajú na trati alebo blízko nej a ktoré stratilo prechádzajúce vozidlo alebo používateľ;
- 1.9. „nehoda osôb zahŕňajúca pohybujúce sa železničné koľajové vozidlo“ je nehoda, ktorej účastníkom je jedna alebo viaceré osoby, do ktorých narazilo buď železničné vozidlo, alebo k nemu pripevnený objekt alebo objekt, ktorý sa od neho oddelil. Patria sem aj osoby, ktoré spadli zo železničných vozidiel, ako aj osoby, ktoré spadli alebo ich zasiahli uvoľnené objekty počas jazdy na takýchto vozidlách;
- 1.10. „požiar v železničnom koľajovom vozidle“ je požiar alebo výbuch, ku ktorým dôjde v železničnom koľajovom vozidle (vrátane jeho nákladu) pri ich jazde z východiskovej stanice do cieľovej stanice a pri státi vo východiskovej stanici, v cieľovej stanici alebo na nácestných zastávkach, ako aj počas rozraďovania;

- 1.11. „iná (nehoda)“ je každá iná nehoda ako zrážka vlaku so železničným vozidlom, zrážka s prekážkou v priestore prechodového prierezu, vykoľajenie vlakov, nehoda na priecestí, nehoda osôb zahŕňajúca pohybujúce sa železničné koľajové vozidlo alebo požiar v železničnom koľajovom vozidle;
- 1.12. „cestujúci“ je každá osoba, okrem členov posádky vlaku, ktorá cestuje po železnici, vrátane cestujúceho, ktorý sa pokúša nastúpiť na pohybujúci sa vlak alebo vystúpiť z pohybujúceho sa vlaku, na účely štatistiky o nehodách;
- 1.13. „zamestnanec alebo dodávateľ“ je každá osoba, ktorá je zamestnaná v súvislosti so železnicou a ktorá je v čase nehody na pracovisku, vrátane personálu dodávateľov, samostatne zárobkovo činných dodávateľov, posádky vlaku a osôb obsluhujúcich železničné koľajové vozidlá a zariadenia infraštruktúry;
- 1.14. „používateľ priecestia“ je každá osoba používajúca priecestie na prechod cez železničnú trať na akomkoľvek dopravnom prostriedku alebo peši;
- 1.15. „neoprávnená osoba“ je každá osoba nachádzajúca sa v železničných priestoroch, kde je jej prítomnosť zakázaná, s výnimkou používateľa priecestia;

- 1.16. „iná osoba na nástupišti“ je každá osoba nachádzajúca sa na železničnom nástupišti, ktorá nie je vymedzená ako „cestujúci“, „zamestnanec alebo dodávateľ“, „používateľ priestestia“, „iná osoba mimo nástupišťa“ alebo „neoprávnená osoba“;
- 1.17. „iná osoba mimo nástupišťa“ je každá osoba nenachádzajúca sa na železničnom nástupišti, ktorá nie je vymedzená ako „cestujúci“, „zamestnanec alebo dodávateľ“, „používateľ priestestia“, „iná osoba na nástupišti“ alebo „neoprávnená osoba“;
- 1.18. „úmrtie (usmrtená osoba)“ je každá osoba usmrtená okamžite alebo osoba, ktorá zomrela do 30 dní na následky nehody, s výnimkou samovrážd;
- 1.19. „ťažké zranenie (ťažko zranená osoba)“ je každá zranená osoba, ktorá bola v dôsledku nehody hospitalizovaná viac ako 24 hodín, s výnimkou pokusu o samovraždu.
2. Ukazovatele vzťahujúce sa na nebezpečný tovar
- 2.1. „Nehoda pri preprave nebezpečného tovaru“ je každá nehoda alebo incident, ktorá alebo ktorý je predmetom hlásenia v súlade s RID¹/ADR bodom 1.8.5;

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

- 2.2. „nebezpečný tovar“ sú látky a predmety, ktorých preprava je na základe RID zakázaná alebo povolená iba po splnení podmienok uvedených v RID.
- 3. Ukazovatele vzťahujúce sa na samovraždy
 - 3.1. „samovražda“ je konanie vedúce k úmyselnému zraneniu samého seba so smrteľnými následkami, ktoré bolo takto zaznamenané a klasifikované príslušným vnútroštátnym orgánom;
 - 3.2. „pokus o samovraždu“ je konanie vedúce k úmyselnému zraneniu samého seba s následkami ťažkého zranenia.
- 4. Ukazovatele vzťahujúce sa na okolnosti predchádzajúce nehodám
 - 4.1. „lom koľajnice“ je každá koľajnica rozdelená na dva alebo viac kusov alebo každá koľajnica, z ktorej sa oddelil kus kovu a toto oddelenie spôsobilo viac ako 50 mm dlhú a viac ako 10 mm hlbokú medzeru na jazdnom povrchu;
 - 4.2. „vybočenie koľaje alebo iná chyba geometrickej polohy koľaje“ je každý nedostatok súvisiaci s kontinuitou a geometriou koľaje vyžadujúci si vyradenie koľaje z prevádzky alebo okamžité zníženie povolenej rýchlosti;

- 4.3. „porucha návěstidiel s následkom návštenia menej závažnej návěsti“ je technická porucha systému návštenia (buď infraštruktúry, alebo železničného koľajového vozidla), ktorej výsledkom je návštenie menej obmedzujúcich informácií, než je potrebné;
- 4.4. „prejdenie návěsti „stoj“ s prejdením nebezpečného miesta“ je každý prípad, pri ktorom ktorákoľvek časť vlaku pokračuje v nepovolenom pohybe a v jazde na nebezpečné miesto;
- 4.5. „prejdenie návěsti „stoj“ bez prejdenia nebezpečného miesta“ je každý prípad, pri ktorom ktorákoľvek časť vlaku pokračuje v nepovolenom pohybe, ale nepokračuje v jazde na nebezpečné miesto.

Nepovolený pohyb uvedený v bodoch 4.4 a 4.5 je prejdenie:

- svetelnej traťovej návěsti alebo semaforu signalizujúceho príkaz na zastavenie alebo návěsti, stoj', ak nefunguje vlakové zabezpečovacie zariadenie (TPS),
- konca povoleného bezpečného pohybu nastaveného v TPS,
- bodu oznámeného podľa predpisov prostredníctvom ústneho alebo písomného povolenia,
- návěsti „stoj“ (okrem koľajnicových zarážok) alebo ručných návěstí.

Nepatria sem prípady, keď vozidlá bez pripojenej hnacej jednotky alebo vlak, ktorý je bez obsluhy, prejdú návesti stoj. Nepatria sem prípady, keď sa návesť z akéhokoľvek dôvodu nevaruje pred nebezpečenstvom dostatočne včas na to, aby rušňovodič mohol zastaviť vlak pred návesťou.

Bezpečnostné orgány môžu predkladať osobitné správy o týchto štyroch ukazovateľoch nepovoleného pohybu uvedených v zarážkach tohto bodu osobitne a musia nahlasovať aspoň spoločný ukazovateľ obsahujúci údaje o všetkých štyroch bodoch;

- 4.6. „lom kolesa prevádzkovaných železničných koľajových vozidiel“ je zlomenie, pri ktorom sa poškodilo koleso a v dôsledku ktorého vzniklo riziko nehody (vykoľajenia alebo zrážky);
- 4.7. „lom nápravy prevádzkovaných železničných koľajových vozidiel“ je zlomenie, pri ktorom sa poškodila náprava a v dôsledku ktorého vzniklo riziko nehody (vykoľajenia alebo zrážky).

5. Spoločné metódy výpočtu hospodárskych dôsledkov nehôd

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

- 1) samotnej hodnoty bezpečnosti: ochoty platiť (WTP) založenej na uvedených preferenčných štúdiách vykonaných v členských štátoch, v ktorých sa uplatňujú.
- 2) priamych a nepriamych nákladov: hodnoty nákladov odhadnutej v členskom štáte a zloženej z:
 - nákladov na zdravotnú starostlivosť a rehabilitáciu,
 - nákladov na súdne konanie, nákladov na policajné i súkromné vyšetrovanie nehôd, nákladov na záchrannú službu a administratívnych nákladov v rámci poistenia,
 - výrobných strát: spoločenskej hodnoty tovaru a služieb, ktoré mohli vyprodukovať osoby, keby nedošlo k nehode.

Pri výpočte nákladov v prípade obetí pri nehode sa smrteľné nehody a ťažké zranenia posudzujú oddelene (odlišné VPC pre smrteľné nehody a ťažké zranenia).

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

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

- odhady sa vzťahujú na systém hodnotenia znižovania rizika úmrtí v sektore dopravy a riadia sa prístupom ochoty platiť v súlade s uvedenými preferenčnými metódami,
- vzorka respondentov použitá na stanovenie hodnôt je reprezentatívnou vzorkou príslušnej populácie. Vzorka musí predovšetkým odzrkadľovať vek/príjem spolu s inými príslušnými sociálno-ekonomickými a/alebo demografickými charakteristikami tejto populácie,
- metóda odvodzovania hodnôt WTP: prieskum sa vykonáva prostredníctvom jasných/zmysluplných otázok kladených respondentom.

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

5.3. Vymedzenie pojmov

- 5.3.1. „Náklady na škody spôsobené životnému prostrediu“ sú náklady železničných podnikov a manažérov infraštruktúry stanovené na základe ich skúsenosti s cieľom uviesť zničenú oblasť do stavu pred nehodou na železnici.
- 5.3.2. „Náklady na materiálne škody spôsobené železničným koľajovým vozidlám alebo infraštruktúre“ sú náklady na nové železničné koľajové vozidlá alebo infraštruktúru s rovnakými vlastnosťami a technickými parametrami, ako tie, ktoré boli nenapraviteľne zničené, a náklady na vrátenie opravitelných železničných koľajových vozidiel alebo infraštruktúry do stavu pred nehodou. Oboje náklady odhadnú železničné podniky a manažéri infraštruktúry na základe svojich skúseností. Patria sem aj náklady súvisiace s prenájomom železničných koľajových vozidiel v dôsledku ich nedostupnosti kvôli spôsobeným škodám.

- 5.3.3. „Náklady súvisiace s omeškaniami v dôsledku nehôd“ sú peňažná hodnota omeškaní, ktorá vznikne používateľom železničnej dopravy (cestujúcim a zákazníkom nákladnej dopravy) v dôsledku nehôd vypočítaná podľa tohto vzorca:

VT = peňažná hodnota úspor cestovného času

Hodnota času pre cestujúceho vo vlaku (za hodinu)

$$VT_P = [VT \text{ cestujúcich do zamestnania}] * [\text{priemerné percentuálne vyjadrenie cestujúcich do zamestnania za rok}] + [VT \text{ cestujúcich mimo zamestnania}] * [\text{Priemerné percentuálne vyjadrenie cestujúcich mimo zamestnania za rok}]$$

VT_P v EUR na jedného cestujúceho za hodinu

„cestujúci do zamestnania“ je cestujúci, ktorý cestuje v súvislosti so svojou profesionálnou činnosťou, okrem dochádzky do zamestnania.

Hodnota času pre nákladný vlak (za hodinu):

$$VT_F = [VT \text{ nákladných vlakov}] * [(\text{tonokilometer}) / (\text{vlakokilometer})]$$

VT_F v EUR na jednu tonu nákladu za hodinu

Priemerné množstvo ton tovaru prepraveného jedným vlakom za rok =
(tonokilometer)/(vlakokilometer)

CM = Náklady na 1 minútu omeškania vlaku

Osobný vlak

$$CM_P = K1 * (VT_P / 60) * [(osobokilometer) / (vlakokilometer)]$$

Priemerný počet cestujúcich v jednom vlaku za rok =
(osobokilometer) / (vlakokilometer)

Nákladný vlak

$$CM_F = K2 * (VT_F / 60)$$

Hodnota faktorov K1 a K2 sa nachádza medzi hodnotou času a hodnotou omeškania podľa odhadov z uvedených preferenčných štúdií s cieľom zohľadniť, že stratený čas v dôsledku omeškania je vnímaný omnoho negatívnejšie ako bežný cestovný čas.

Náklady súvisiace s omeškaním v dôsledku nehody = $CM_P * (\text{minúty omeškania osobných vlakov}) + CM_F * (\text{minúty omeškania nákladných vlakov})$

Oblasť uplatňovania tohto vzorca

Náklady súvisiace s omeškaním treba vypočítať pre závažné nehody takto:

- skutočné omeškania na železničných tratiach, kde došlo k nehodám, merané v konečnej stanici
- skutočné omeškania alebo, v prípade, že to nie je možné, odhadované omeškania na ostatných dotknutých tratiach.

6. Ukazovatele vzťahujúce sa na technickú bezpečnosť infraštruktúry a jej využitie
- 6.1. „Vlakové zabezpečovacie zariadenie (TPS)“ je systém, ktorý pomáha vynútiť rešpektovanie návěstí a rýchlostných obmedzení.
- 6.2. „Palubné systémy“ sú systémy poskytovania pomoci rušňovodičovi pri sledovaní návěstí pozdĺž trate a na stanovišti rušňovodiča, čím sa zabezpečí krytie nebezpečných miest a vynútenie dodržiavania rýchlostných obmedzení. Palubné TPS sú opísané takto:
- a) výstraha, ktorá poskytuje rušňovodičovi automatickú výstrahu,
 - b) výstraha a automatické zastavenie, ktoré poskytujú rušňovodičovi automatickú výstrahu a automatické zastavenie pri prejení návěsti „stoj“,
 - c) výstraha a automatické zastavenie a bodová kontrola rýchlosti, ktoré poskytujú rušňovodičovi krytie nebezpečných miest, pričom „bodová kontrola rýchlosti“ je kontrola dodržiavania rýchlosti na určitých miestach (úseky so zníženou rýchlosťou) pri približovaní sa k návěsti;
 - d) výstraha a automatické zastavenie a nepretržitá kontrola rýchlosti, ktoré poskytujú rušňovodičovi krytie nebezpečných miest a nepretržitú kontrolu dodržiavania rýchlostných obmedzení trate, pričom „nepretržitá kontrola rýchlosti“ je trvalé označenie a vynucovanie dodržiavania maximálnej povolenej cieľovej rýchlosti na všetkých úsekoch trate.

Typ d) sa považuje za automatické vlakové zabezpečovacie zariadenie (ATP).

- 6.3. „Priecestie“ je úrovňové križovanie železničnej trate s cestou alebo s priechodom stanovené manažérom infraštruktúry a otvorené verejným alebo súkromným používateľom. Nepatria sem priechody medzi nástupišťami na staniciach ani priechody medzi koľajnicami výhradne pre zamestnancov.
- 6.4. „Cesta“ je na účel štatistiky o železničných nehodách každá verejná alebo súkromná cesta, ulica alebo diaľnica vrátane príslušných chodníkov pre chodcov a bicykle.
- 6.5. „Priechod“ je každá trať iná ako cesta, určená na prechod osôb, zvierat, vozidiel alebo strojov.
- 6.6. „Pasívne priecestie“ je priecestie bez akéhokoľvek systému výstrahy alebo zábrany, ktorý by sa aktivoval v prípade, že prechod cez priecestie nie je pre používateľa bezpečný.

6.7. „Aktívne priecestie“ je priecestie, na ktorom sú prechádzajúci používatelia chránení alebo varovaní pred prichádzajúcim vlakom prostredníctvom aktivácie zariadení v prípade, že prechod cez priecestie nie je pre používateľa bezpečný.

- Ochrana prostredníctvom použitia fyzických zariadení zahŕňa:
 - polovičné alebo plné prekážky,
 - závary.
- Výstraha prostredníctvom použitia zariadení pevne upevnených na priecestiach:
 - viditeľné zariadenia: svetlá,
 - počuteľné zariadenia: zvony, trúby, klaksóny atď.

Aktívne priecestia sa delia na tieto druhy:

- a) manuálne: priecestie, kde zábranu alebo výstrahu pre používateľa manuálne aktivuje zamestnanec železníc;
- b) automatické s výstrahou pre používateľa priecestia: priecestie, kde výstrahu pre používateľa aktivuje približujúci sa vlak;
- c) automatické so zábranou pre používateľa: priecestie, kde zábranu pre používateľa aktivuje približujúci sa vlak. Toto priecestie zahŕňa zábranu aj výstrahu pre používateľa;
- d) s koľajovým zabezpečovacím zariadením: priecestie, kde návest' alebo vlakové zabezpečovacie zariadenie umožňujú vlaku pokračovať, až keď je priecestie v plnej miere zabezpečené pre používateľa zábranou a keď je bez prekážok.

7. Vymedzenie jednotiek merania

- 7.1. „Vlakokilometer“ je jednotka merania pohybu vlaku na vzdialenosť jedného kilometra. Použitá vzdialenosť je, pokiaľ je známa, skutočne prejdená vzdialenosť, v opačnom prípade sa má použiť štandardná sieťová vzdialenosť medzi východiskovým bodom a cieľovým bodom. Má sa zohľadniť iba vzdialenosť na území štátu podávajúceho správu.
- 7.2. „Osobokilometer“ je jednotka merania prepravy jedného cestujúceho železnicou na vzdialenosť jedného kilometra. Má sa zohľadniť iba vzdialenosť na území štátu podávajúceho správu.
- 7.3. „Dĺžka trate“ je dĺžka trate meraná v kilometroch na železničnej sieti v členských štátoch, ktorej rozsah je stanovený v článku 2. Pri železničných tratiach s viacerými koľajami sa má počítať iba vzdialenosť medzi východiskovým bodom a cieľovým bodom.
- 7.4. „Dĺžka koľaje“ je dĺžka koľaje meraná v kilometroch na železničnej sieti v členských štátoch, ktorej rozsah je stanovený v článku 2. Na železničnej trati s viacerými koľajami sa má počítať každá koľaj.
-

PRÍLOHA II

NOTIFIKÁCIA VNÚTROŠTÁTNÝCH BEZPEČNOSTNÝCH PREDPISOV

Medzi vnútroštátne bezpečnostné predpisy oznamované v súlade s článkom 8 ods. 1 písm. a) patria:

1. predpisy týkajúce sa existujúcich vnútroštátnych bezpečnostných cieľov a bezpečnostných metód;
 2. predpisy týkajúce sa požiadaviek na systémy riadenia bezpečnosti a bezpečnostnú certifikáciu železničných podnikov;
 3. spoločné prevádzkové predpisy železničnej siete, ktoré ešte nie sú predmetom TSI, vrátane predpisov pre systém signalizácie a riadenia vlakovej dopravy;
 4. predpisy stanovujúce požiadavky na dodatočné interné prevádzkové predpisy (podnikové predpisy), ktoré musia vydať manažéri infraštruktúry a železničné podniky;
 5. predpisy o požiadavkách na personál vykonávajúci úlohy rozhodujúce z hľadiska bezpečnosti, vrátane kritérií výberu, zdravotnej spôsobilosti, školenia a certifikácie, ktoré ešte nie sú predmetom TSI;
 6. predpisy o vyšetrovaní nehôd a incidentov.
-

PRÍLOHA III

Požiadavky a kritériá posudzovania pre organizácie žiadajúce o osvedčenie ECM
alebo o osvedčenie týkajúce sa funkcií údržby,
ktoré subjekt zodpovedný za údržbu zadal externému dodávateľovi

Riadenie organizácie sa musí vo všetkých relevantných častiach zdokumentovať, pričom sa popíše najmä rozdelenie zodpovednosti v rámci organizácie a vo vzťahu k subdodávateľom. Uvedie sa, akým spôsobom vedenie zabezpečuje kontrolu na rôznych úrovniach, ako sa do všetkých úrovní zapájajú zamestnanci a ich zástupcovia a ako sa zabezpečuje postupné zlepšovanie systému riadenia bezpečnosti.

Subjekt zodpovedný za údržbu (ECM) musí spĺňať tieto základné požiadavky, ktoré organizácia plní sama alebo prostredníctvom zmluvných dojednaní:

1. Vodcovstvo — záväzok vytvoriť a implementovať systém údržby organizácie a priebežne zlepšovať jeho efektívnosť;
2. Posúdenie rizika — štruktúrovaný prístup k posudzovaniu rizík spojených s údržbou vozidiel, vrátane rizík, ktoré priamo vyplývajú z prevádzkových postupov a činností iných organizácií alebo osôb, a k vymedzeniu vhodných opatrení na riadenie rizík;
3. Monitorovanie — štruktúrovaný prístup k zabezpečeniu vykonávania opatrení na riadenie rizík, ich správneho fungovania a dosiahnutia cieľov organizácie;

4. Priebežné zlepšovanie — štruktúrovaný prístup k analýze informácií zhromaždených prostredníctvom pravidelného monitorovania, auditov alebo iných relevantných zdrojov a k využívaniu získaných výsledkov pri učení a prijímaní preventívnych alebo nápravných opatrení v záujme udržania alebo zlepšenia úrovne bezpečnosti;
5. Štruktúra a zodpovednosť — štruktúrovaný prístup k určeniu zodpovednosti jednotlivcov a tímov v záujme spoľahlivého plnenia bezpečnostných cieľov organizácie;
6. Riadenie kompetencií — štruktúrovaný prístup k zaisteniu potrebných kompetencií pracovníkov, aby mohli za každých okolností bezpečne, efektívne a účinne dosahovať ciele organizácie;
7. Informácie — štruktúrovaný prístup k zabezpečeniu dostupnosti dôležitých informácií pre osoby prijímajúce stanoviská a rozhodnutia na všetkých úrovniach organizácie, ako aj k zabezpečeniu úplnosti a vhodnosti informácií;
8. Dokumentácia — štruktúrovaný prístup k zabezpečeniu vysledovateľnosti všetkých relevantných informácií;
9. Zmluvné činnosti — štruktúrovaný prístup, ktorým sa zabezpečí primerané riadenie subdodávateľských činností v záujme dosiahnutia cieľov organizácie a pokrytia všetkých kompetencií a požiadaviek;

10. Činnosti v oblasti údržby — štruktúrovaný prístup, ktorým sa zabezpečí:

- identifikácia a správne riadenie všetkých činností v oblasti údržby ovplyvňujúcich bezpečnosť a komponenty dôležité z hľadiska bezpečnosti, ako aj identifikácia všetkých potrebných zmien činností v oblasti údržby ovplyvňujúcich bezpečnosť, ich primerané riadenie na základe predchádzajúcich skúseností a uplatňovania spoločných bezpečnostných metód posudzovania rizík v súlade s článkom 6 ods. 1 písm. a) a ich primeraná dokumentácia;
- dodržiavanie základných požiadaviek na interoperabilitu;
- vykonávanie a kontrola zariadení údržby, vybavenia a nástrojov potrebných a vyvinutých špecificky na účely poskytovania údržby;
- analýza pôvodnej dokumentácie týkajúcej sa vozidla na účely prvej dokumentácie údržby a s cieľom zabezpečiť jej správne vykonávanie prostredníctvom rozvoja objednávok na údržbu;
- použitie komponentov (vrátane náhradných dielov) a materiálov v súlade s objednávkami na údržbu a dokumentáciou poskytovateľa; komponenty a materiály sa skladujú, používajú a prepravujú vhodným spôsobom, ako sa uvádza v objednávkach na údržbu a v dokumentácii poskytovateľa, a sú v súlade s príslušnými vnútroštátnymi a medzinárodnými predpismi, ako aj s požiadavkami príslušných objednávok na údržbu;

- stanovenie, identifikácia, poskytnutie, zaznamenávanie a disponibilnosť vhodných a primeraných zariadení, vybavenia a prístrojov na účely poskytovania služieb údržby v súlade s objednávkami na údržbu a ďalšími platnými špecifikáciami, pričom sa zaručí bezpečné poskytnutie údržby, ergonómia a ochrana zdravia;
- existencia postupov organizácie, prostredníctvom ktorých sa zabezpečí, aby sa jej meracie prístroje, všetky zariadenia, vybavenie a nástroje správne používali, kalibrovali, uchovávali a udržiavali v súlade s dokumentovanými postupmi;

11. Kontrolné činnosti — štruktúrovaný prístup, ktorým sa zabezpečí:

- vyradenie vozidiel z prevádzky v stanovenom čase na účely plánovanej, podmienenej alebo opravárenskej údržby alebo v prípade akýchkoľvek zistených porúch či iných potrieb;
- prijatie opatrení potrebných na kontrolu kvality;
- vykonávanie úloh údržby v súlade s objednávkami na údržbu a vydanie oznámenia o návrate do prevádzky, ktoré obsahuje prípadné obmedzenia používania;
- nahlásenie, vyšetrenie a analýza možných situácií nedodržiavania predpisov pri uplatňovaní systému riadenia, ktoré by mohli viesť k nehodám, incidentom, situáciám, keď takmer došlo k havárii, alebo iným nebezpečným udalostiam, ako aj prijatie potrebných preventívnych opatrení v súlade so spoločnou bezpečnostnou metódou monitorovania ustanovenou v článku 6 ods. 1 písm. c);
- proces pravidelných interných auditov a monitorovania, ktorý je v súlade so spoločnou bezpečnostnou metódou monitorovanie ustanovenou v článku 6 ods. 1 písm. c).

PRÍLOHA IV

ČASŤ A

Zrušená smernica so zoznamom jej neskorších zmien
(podľa článku 34)

Smernica 2004/49/ES	(Ú. v. EÚ L 164, 30.4.2004, s. 44)
Smernica 2008/57/ES	(Ú. v. EÚ L 191, 18.7.2008, s. 1)
Smernica 2008/110/ES	(Ú. v. EÚ L 345, 23.12.2008, s. 62)
Smernica Komisie 2009/149/ES	Ú. v. EÚ L 313, 28.11.2009, s. 65)
Korigendum 2004/49/ES	(Ú. v. EÚ L 220, 21.6.2004, s. 16)
Smernica Komisie 2014/88/EÚ	(Ú. v. EÚ L 201, 10.7.2014, s. 9)

ČASŤ B

Lehoty na transpozíciu do vnútroštátneho práva

(podľa článku 34)

Smernica	Lehota na transpozíciu
2004/49/ES	30. apríla 2006
2008/57/ES	19. júla 2010
2008/110/ES	24. decembra 2010
Smernica Komisie 2009/149/ES	18. júna 2010
Smernica Komisie 2014/88/EÚ	30. júla 2015

PRÍLOHA V

Tabuľka zhody

Smernica 2004/49/ES	Táto smernica
Článok 1	Článok 1
Článok 2	Článok 2
Článok 3	Článok 3
Článok 4	Článok 4
Článok 5	Článok 5
Článok 6	Článok 6
Článok 7	Článok 7
Článok 8	Článok 8
Článok 9	Článok 9
Článok 10	Článok 10
–	Článok 11
Článok 11	Článok 12
Článok 12	–
Článok 13	Článok 13
Článok 14a ods. 1 až 7	Článok 14
Článok 14a ods. 8	Článok 15
Článok 15	–
Článok 16	Článok 16
–	Článok 17
Článok 17	Článok 18
Článok 18	Článok 19
Článok 19	Článok 20
Článok 20	Článok 21
Článok 21	Článok 22
Článok 22	Článok 23
Článok 23	Článok 24
Článok 24	Článok 25

Smernica 2004/49/ES	Táto smernica
Článok 25	Článok 26
Článok 26	–
–	Článok 27
Článok 27	Článok 28
Článok 28	–
Článok 29	–
Článok 30	–
Článok 31	Článok 29
Článok 32	Článok 30
–	Článok 31
–	Článok 32
Článok 33	Článok 33
–	Článok 34
Článok 34	Článok 35
Článok 35	Článok 36
Príloha I	Príloha I
Príloha II	Príloha II
Príloha III	–
Príloha IV	–
Príloha V	–
–	Príloha III
