

Streda 26. februára 2014

P7\_TA(2014)0150

**Bezpečnosť železníc \*\*\*I****Legislatívne uznesenie Európskeho parlamentu z 26. februára 2014 o návrhu smernice Európskeho parlamentu a Rady o bezpečnosti železníc (prepracované znenie) (COM(2013)0031 – C7-0028/2013 – 2013/0016(COD))****(Riadny legislatívny postup – prepracovanie)**

(2017/C 285/55)

Európsky parlament,

- so zreteľom na návrh Komisie pre Európsky parlament a Radu (COM(2013)0031),
  - so zreteľom na článok 294 ods. 2 a článok 91 ods. 1 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, v súlade s ktorými Komisia predložila návrh Európskemu parlamentu (C7-0028/2013),
  - so zreteľom na článok 294 ods. 3 Zmluvy o fungovaní Európskej únie,
  - so zreteľom na odôvodnené stanoviská predložené na základe Protokolu č. 2 o uplatňovaní zásad subsidiarity a proporcionality Litovským parlamentom, Rumunským senátom a Švédskym parlamentom, ktoré tvrdia, že návrh legislatívneho aktu nie je v súlade so zásadou subsidiarity,
  - so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru z 11. júla 2013 <sup>(1)</sup>,
  - so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov z 8. októbra 2013 <sup>(2)</sup>,
  - so zreteľom na Medziinštitucionálnu dohodu z 28. novembra 2001 o systematickejšom používaní techniky prepracovania právnych aktov <sup>(3)</sup>,
  - so zreteľom na list Výboru pre právne veci adresovaný Výboru pre dopravu a cestovný ruch v súlade s článkom 87 ods. 3 rokovacieho poriadku,
  - so zreteľom na články 87 a 55 rokovacieho poriadku,
  - so zreteľom na správu Výboru pre dopravu a cestovný ruch (A7-0015/2014),
- A. keďže podľa stanoviska konzultačnej pracovnej skupiny právnych služieb Európskeho parlamentu, Rady a Komisie predmetný návrh neobsahuje žiadne zásadné zmeny okrem tých, ktoré sú ako také označené v návrhu, a keďže, pokiaľ ide o kodifikáciu nezmenených ustanovení skorších aktov spolu s uvedenými zmenami, predmetom návrhu je iba jasná a jednoduchá kodifikácia platných aktov bez zmeny ich podstaty;
1. prijíma nasledujúcu pozíciu v prvom čítaní, pričom berie do úvahy odporúčania konzultačnej pracovnej skupiny právnych služieb Európskeho parlamentu, Rady a Komisie;
  2. žiada Komisiu, aby mu vec znovu predložila, ak má v úmysle podstatne zmeniť svoj návrh alebo ho nahradiť iným textom;
  3. poveruje svojho predsedu, aby postúpil túto pozíciu Rade, Komisii a národným parlamentom.

<sup>(1)</sup> Ú. v. EÚ C 327, 12.11.2013, s. 122.<sup>(2)</sup> Ú. v. EÚ C 356, 5.12.2013, s. 92.<sup>(3)</sup> Ú. v. ES C 77, 28.3.2002, s. 1.

Streda 26. februára 2014

## P7\_TC1-COD(2013)0016

Pozícia Európskeho parlamentu prijatá v prvom čítaní 26. februára 2014 na účely prijatia smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/.../EÚ 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 Hospodárskeho a sociálneho výboru <sup>(1)</sup>,

so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov <sup>(2)</sup>,

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom <sup>(3)</sup>,

keďže:

- (1) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2004/49/ES <sup>(4)</sup> bola podstatným spôsobom zmenená a doplnená. Vzhľadom na nové zmeny a doplnenia je v záujme prehľadnosti vhodné túto smernicu prepracovať.
- (1a) **Železničná doprava je už dnes najbezpečnejším spôsobom dopravy v Únii a za posledné desaťročia svoju úroveň bezpečnosti ešte ďalej zlepšila. Zatiaľ čo objem dopravy vzrástol z približne 200 miliárd osobokilometrov v roku 1970 na súčasných viac ako 300 miliárd, priemerný počet úmrtí osôb cestujúcich vlakom sa znížil z približne 400 začiatkom 70. rokov minulého storočia na menej ako 100 v súčasnosti. [PN 1]**
- (1b) **Bezpečnosť by sa mala zabezpečiť nielen pre cestujúcich a zamestnancov vrátane personálu dodávateľov, ale aj pre tých, ktorí prechádzajú cez priecestia, a pre osoby bývajúce v blízkosti železničných tratí. [PN 2]**
- (1c) **V súlade s technickým a vedeckým pokrokom by sa mala bezpečnosť železníc ďalej zvyšovať, pričom treba zohľadniť očakávané zvýšenie konkurencieschopnosti železničnej dopravy. [PN 3]**
- (1d) **Železničné prostredie v Únii prechádza zásadnými zmenami, ktoré boli okrem iného vyvolané tromi železničnými balíkmi Únie prijatými od začiatku 90. rokov minulého storočia. Postupné vytváranie jednotného európskeho železničného priestoru možno charakterizovať mnohopočetnosťou aktérov, zvýšeným využívaním subdodávateľov a častejšími vstupmi na trh. V tomto kontexte väčšej zložitosti je bezpečnosť železničnej dopravy rozhodujúcim spôsobom závislá od interakcie medzi všetkými hráčmi, a to železničnými podnikmi, manažérmi infraštruktúry, železničným priemyslom a bezpečnostnými orgánmi. Tento vývoj by sa mal zohľadniť v rámci právnych predpisov o bezpečnosti a zaviesť by sa mali príslušné postupy a nástroje týkajúce sa informácií, riadenia a núdzových situácií. [PN 4]**

<sup>(1)</sup> Ú. v. EÚ C 327, 12.11.2013, s. 122.

<sup>(2)</sup> Ú. v. EÚ C 356, 5.12.2013, s. 92.

<sup>(3)</sup> Pozícia Európskeho parlamentu z 26. februára 2014.

<sup>(4)</sup> Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2004/49/ES z 29. apríla 2004 o bezpečnosti železníc Spoločenstva a o zmene a doplnení smernice Rady 95/18/ES o udeľovaní licencií železničným podnikom a smernice 2001/14/ES o pridelovaní kapacity železničnej infraštruktúry, vyberaní poplatkov za používanie železničnej infraštruktúry a bezpečnostnej certifikácii (Ú. v. EÚ L 164, 30.4.2004, s. 44).

Streda 26. februára 2014

- (2) Smernicou 2004/49/ES sa stanovil spoločný regulačný rámec pre bezpečnosť železníc prostredníctvom harmonizácie obsahu bezpečnostných predpisov, bezpečnostnej certifikácie železničných podnikov, úloh a funkcií národných bezpečnostných orgánov, ako aj vyšetrovania nehôd. ~~V záujme podpory snáh o vytvorenie~~ **Prebiehajúce vytváranie** jednotného trhu služieb železničnej dopravy **má za následok zvýšenie počtu aktérov a komunikačných rozhraní. V záujme zaistenia bezpečnosti železníc v tomto prostredí** si však táto smernica vyžaduje dôkladnú revíziu. [PN 5]
- (2a) **Vzhľadom na pretrvávajúce rozdiely medzi bezpečnostnými požiadavkami, ktoré majú vplyv na optimálne fungovanie železničnej dopravy v Únii, je obzvlášť dôležité pokračovať v procese harmonizácie prevádzkových a bezpečnostných predpisov, ako aj predpisov týkajúcich sa vyšetrovania nehôd.** [PN 6]
- (2b) **Harmonizácia by však v žiadnom členskom štáte nemala ohroziť súčasnú úroveň bezpečnosti.** [PN 7]
- (2c) **Riadne uplatňovanie a ďalšie zdokonaľovanie smernice Rady 96/49/ES<sup>(1)</sup> a smernice Európskeho parlamentu a Rady 2008/68/ES<sup>(2)</sup> je nanajvýš dôležité z hľadiska bezpečnosti železničnej dopravy a ochrany ľudských životov, verejného zdravia a životného prostredia.** [PN 8]
- (3) Metrá, električky, **prepojené električkové a železničné systémy (tram-trains)** a iné ľahké železničné systémy podliehajú v mnohých členských štátoch miestnym alebo regionálnym bezpečnostným predpisom, **dozor nad nimi** často podliehajú dozoru miestnych **vykonávajú miestne** alebo regionálnych orgánov **regionálne orgány** a nevzťahujú sa na ne požiadavky na interoperabilitu alebo udeľovanie licencií v rámci Únie. Okrem toho električky často podliehajú právnym predpisom o bezpečnosti cestnej premávky, a preto sa na ne nemôžu v plnej miere vzťahovať predpisy o bezpečnosti železníc. Z týchto dôvodov by sa mali takéto systémy miestnych železníc vylúčiť z pôsobnosti tejto smernice. Členským štátom to však nebráni dobrovoľne uplatňovať ustanovenia tejto smernice na systémy miestnych železníc, pokiaľ to považujú za vhodné. [PN 9]
- (4) Úroveň bezpečnosti systému železníc Únie je vo všeobecnosti vysoká, najmä v porovnaní s cestnou dopravou. V súlade s technickým a vedeckým pokrokom by sa mala bezpečnosť ďalej zvyšovať, ~~pokiaľ je to uskutočniteľné~~ **do tej miery, ako je to uskutočniteľné**, a s prihliadnutím na očakávané zlepšenie konkurencieschopnosti železničnej dopravy. [PN 10]
- (4a) **Bezpečnosť rozhodujúcim spôsobom závisí od interakcie medzi železničnou infraštruktúrou, prevádzkou, výrobcami a bezpečnostnými orgánmi. Mali by sa využívať a rozvíjať vhodné nástroje, ktoré umožnia zaistenie a rozvoj bezpečnosti.** [PN 11]
- (5) ~~Hlavní~~ **Všetci** aktéri v systéme železníc, ~~manažéri infraštruktúry a železničné podniky~~ by mali niesť plnú zodpovednosť za bezpečnosť systému, každý z nich sa **za** svoju vlastnú časť. ~~Vždy, keď je to primerané, by mali spolupracovať pri uplatňovaní opatrení na kontrolu rizika.~~ Členské štáty by mali jednoznačne rozlišovať medzi touto bezprostrednou zodpovednosťou za bezpečnosť a úlohou národných bezpečnostných orgánov spočívajúcou vo vytvorení národného regulačného rámca a v dozore nad činnosťou všetkých prevádzkovateľov. [PN 12]
- (6) Zodpovednosť manažérov infraštruktúry a železničných podnikov za prevádzku systému železníc nevyklučuje, aby iní aktéri, ako napríklad výrobcovia, dopravcovia, odosielatelia, plniči, nakladači, **vykladači, príjemcovia**, subjekty zodpovedné za údržbu, dodávatelia údržbárskych prác, **vlastníci vozidiel**, držiteľia ~~voznov vozidiel~~, poskytovatelia služieb a obstarávacie subjekty, prevzali zodpovednosť za svoje produkty alebo služby **a za prijatie opatrení na kontrolu rizík**. Aby sa zabránilo riziku, že zodpovednosť sa riadne neprevezme, každý príslušný aktér by mal byť zodpovedný za svoj konkrétny proces **prostredníctvom zmluvných dohôd**. Každý aktér v systéme železníc by mal byť vo vzťahu k ostatným aktérom **vrátane príslušných orgánov** zodpovedný za úplné a pravdivé oznamovanie všetkých relevantných informácií ~~s cieľom kontrolovať riadnu prevádzkyschopnosť vozidiel. Týka sa to informácií potrebných na zaistenie bezpečnej prevádzky vozidla~~, najmä informácií o stave a histórii vozidla, záznamov o údržbe, výsledovateľnosti činnosti nakládky a nákladných listov. [PN 13]

<sup>(1)</sup> Smernica Rady 96/49/ES z 23. júla 1996 o aproximácii právnych predpisov členských štátov vzhľadom na prepravu nebezpečných tovarov železničnou dopravou (Ú. v. ES L 235, 17.9.1996, s. 25).

<sup>(2)</sup> 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).

Streda 26. februára 2014

- (6a) **Výskyt vážnych nehôd zahŕňajúcich nákladné vozne poukazuje na nevyhnutnosť zavedenia povinných pravidiel harmonizovaných na úrovni Únie týkajúcich sa frekvencie a intervalov údržby vozňov pre železničnú nákladnú dopravu, osobných železničných koľajových vozidiel a lokomotív.** [PN 14]
- (7) Každý železničný podnik, manažér infraštruktúry a subjekt zodpovedný za údržbu by mali zabezpečiť, aby ich dodávatelia a ďalšie strany prijali opatrenia na kontrolu rizík. Na tento účel by mali používať metódy na monitorovanie stanovené v spoločných bezpečnostných metódach (CSM). Ich dodávatelia by mali uplatňovať tento postup prostredníctvom zmluvných dohôd. Vzhľadom na to, že takéto dohody sú nevyhnutnou súčasťou systému riadenia bezpečnosti železničných podnikov a manažérov infraštruktúry, železničné podniky a manažéri infraštruktúry by mali svoje zmluvné dohody zverejňovať na žiadosť Železničnej agentúry Európskej únie (ďalej len „agentúra“) alebo národného bezpečnostného orgánu v rámci činností dohľadu.
- (7a) **Intenzita spolupráce medzi výrobcami, dodávateľmi údržbárskych prác a železničnými podnikmi sa v priebehu minulých desaťročí znížila. To si vyžaduje harmonizáciu minimálnych intervalov údržby a požiadaviek na kvalitu s cieľom zaistiť bezpečnosť celého systému železníc.** [PN 15]
- (8) Postupne sa zaviedli spoločné bezpečnostné ciele (CST) a CSM, aby sa ~~zabezpečilo~~ **zaistilo** udržiavanie bezpečnosti na vysokej úrovni a, ~~ak je to potrebné a uskutočniteľné, zvýšenie bezpečnosti jej zvyšovanie~~. Tieto ciele a metódy by mali poskytnúť nástroje na posudzovanie bezpečnosti a výkonnosti prevádzkovateľov na úrovni Únie, ako aj v členských štátoch. Stanovili sa spoločné bezpečnostné ukazovatele (CSI) s cieľom posudzovať zhodu systémov so spoločnými bezpečnostnými cieľmi a uľahčiť monitorovanie výkonnosti železníc v oblasti bezpečnosti. [PN 16]
- (9) Národné predpisy, ktoré často vychádzajú z národných technických noriem, sa postupne ~~nahradiť~~ **nahrádzajú** predpismi založenými na spoločných normách, ktoré sa stanovili v spoločných bezpečnostných cieľoch, spoločných bezpečnostných metódach a technických špecifikáciách interoperability (TSI). V záujme odstránenia prekážok interoperability by sa množstvo národných predpisov malo znížiť, a to v dôsledku rozšírenia pôsobnosti TSI na celý systém železníc Únie a vyriešenia otvorených bodov v TSI. Na tento účel ~~by mali členské štáty~~ **musia** svoje systémy národných predpisov neustále aktualizovať, vypúšťať zastarané predpisy a ~~informovať o tom~~ **bezodkladne o tom informovať** Komisiu a agentúru. [PN 17]
- (10) Vzhľadom na postupné odstraňovanie prekážok interoperability systému železníc, **pričom je potrebné zachovať vysokú úroveň bezpečnosti železníc, a vzhľadom na** čas následne potrebný na prijatie všetkých TSI by sa mali prijať opatrenia na zamedzenie situácii, keď členské štáty prijímajú nové národné predpisy alebo zrealizujú projekty, ktorými sa zvýši rôznorodosť súčasného systému. Systém riadenia bezpečnosti je uznávaným nástrojom na predchádzanie nehodám. **Členské štáty, agentúra** a železničné podniky sú zodpovedné za prijatie bezodkladných nápravných opatrení, aby sa zabránilo opakovanému výskytu nehôd. Členské štáty by nemali znižovať zodpovednosť železničných podnikov zavádzaním nových národných predpisov ihneď po nehode. [PN 18]
- (10a) **Systémy vlakového riadenia a návěstenia zohrávajú z hľadiska zaistenia bezpečnosti železníc kľúčovú úlohu. Harmonizovaný rozvoj a zavádzanie Európskeho systému riadenia železničnej dopravy (ERTMS) v železničnej sieti Únie je dôležitým príspevkom k zlepšeniu úrovne bezpečnosti.** [PN 19]
- (11) Pri plnení svojich povinností a zodpovedností by manažéri infraštruktúry a železničné podniky mali uplatňovať systém riadenia bezpečnosti, ktorý spĺňa požiadavky Únie a obsahuje spoločné prvky. Informácie o bezpečnosti a uplatňovaní systému riadenia bezpečnosti by sa mali predkladať agentúre a národnému bezpečnostnému orgánu v príslušnom členskom štáte.
- (11a) **Železničné podniky a manažéri infraštruktúry by mali v rámci svojej kultúry bezpečnosti zaviesť tzv. kultúru spravodlivosti s cieľom aktívne podnecovať pracovníkov k hláseniu nehôd, incidentov a situácií, keď takmer došlo k havárii, súvisiacich s bezpečnosťou, a to bez toho, aby boli vystavení postihu alebo diskriminácii. Kultúra spravodlivosti umožňuje odvetviu železničnej dopravy poučiť sa z nehôd, incidentov a situácií, keď takmer došlo k havárii, a tým zvýšiť bezpečnosť pracovníkov a cestujúcich na železniciach.** [PN 20]

Streda 26. februára 2014

- (12) V záujme ~~zabezpečenia~~ **zaistenia** vysokej úrovne bezpečnosti železníc a rovnakých podmienok pre všetky železničné podniky by mali železničné podniky podliehať rovnakým bezpečnostným požiadavkám. Na získanie prístupu k železničnej infraštruktúre by mal byť licencovaný železničný podnik držiteľom bezpečnostného osvedčenia. Bezpečnostné osvedčenie by malo slúžiť ako dôkaz, že železničný podnik zaviedol svoj systém riadenia bezpečnosti a je schopný dodržiavať príslušné bezpečnostné normy a predpisy **vo všetkých členských štátoch, v ktorých podnik pôsobí**. V prípade služieb medzinárodnej dopravy by malo stačiť, že systém riadenia bezpečnosti sa schváli len raz na úrovni Únie **alebo na území, ktorého železničnú infraštruktúru bude železničný podnik používať**. [PN 21]
- (13) Na účely monitorovania, posudzovania zhody, dohľadu, hodnotenia a posudzovania rizík sa pre železničné podniky a národné bezpečnostné orgány stanovili **minimálne** harmonizované metódy vychádzajúce zo smernice 2004/49/ES. Tento regulačný rámec je dostatočne zrelý na to, aby sa postupne prešlo na „jednotné bezpečnostné osvedčenie“ platné v celej Únii **vo vymedzených oblastiach činnosti**. Prechodom na jednotné bezpečnostné osvedčenie by sa mala zvýšiť účinnosť a efektívnosť systému železníc prostredníctvom zníženia administratívnej záťaže pre železničné podniky, **čím sa zabezpečí zvýšenie konkurencieschopnosti železničnej dopravy v rámci intermodálnej hospodárskej súťaže**. [PN 22]
- (14) Jednotné bezpečnostné osvedčenie by sa malo vydávať na základe dôkazov, že železničný podnik zaviedol svoj systém riadenia bezpečnosti. Získanie týchto dôkazov si bude možno vyžadovať nielen kontroly na mieste v železničnom podniku, ale aj dohľad zameraný na posúdenie toho, či železničný podnik po udelení jednotného bezpečnostného osvedčenia aj naďalej riadne uplatňuje svoj systém riadenia bezpečnosti.
- (15) Manažér infraštruktúry by mal niesť hlavnú zodpovednosť za bezpečnú konštrukciu, údržbu a prevádzku svojej siete železníc. Manažér infraštruktúry by mal podliehať postupu udeľovania bezpečnostného povolenia zo strany národného bezpečnostného orgánu, pokiaľ ide o jeho systém riadenia bezpečnosti a iné ustanovenia potrebné na splnenie bezpečnostných požiadaviek.
- (16) **Odborná príprava a kvalifikácia vlakového personálu je z hľadiska bezpečnosti železníc dôležitým faktorom. Železničné podniky by mali zabezpečiť, aby ich personál bol dostatočne kvalifikovaný, certifikovaný a odborne pripravený vrátane prípadov, keď vykonávajú činnosť na sieti iného členského štátu. Národné bezpečnostné orgány by mali sledovať a presadzovať príslušné požiadavky.** Certifikácia vlakového personálu ~~predstavuje~~ **môže** pre nových účastníkov ~~často neprekonateľnú~~ **predstavovať** prekážku. Členské štáty by mali zabezpečiť, aby železničné podniky, ktoré zamýšľajú vykonávať činnosť na príslušnej sieti, mali prístup k školiacim zariadeniam a zariadeniam na certifikáciu vlakového personálu, ktoré sú potrebné na splnenie požiadaviek podľa národných predpisov. [PN 23]
- (17) Subjekt zodpovedný za údržbu by mal byť certifikovaný pre nákladné vozne. Ak je subjektom zodpovedným za údržbu manažér infraštruktúry, táto certifikácia by mala byť súčasťou postupu udeľovania bezpečnostného povolenia. Osvedčenie vydané takémuto subjektu by malo zaručiť, že požiadavky na údržbu podľa tejto smernice sú splnené v prípade všetkých nákladných vozňov, za ktoré je daný subjekt zodpovedný. Toto osvedčenie by malo byť platné v celej Únii a mal by ho vydať orgán, ktorý je schopný vykonať audit systému údržby zavedeného subjektom. Keďže sa nákladné vozne často využívajú v medzinárodnej doprave a subjekt zodpovedný za údržbu bude možno chcieť využívať údržbárske dielne vo viacerých členských štátoch, certifikačný orgán by mal byť schopný vykonávať kontroly v celej Únii.
- (17a) **Agentúra by mala spolu s odvetvovými odborníkmi vypracovať spoločnú bezpečnostnú metódu na určenie komponentov dôležitých z hľadiska bezpečnosti, a to pri zohľadnení skúsenosti z odvetvia leteckej dopravy.** [PN 24]
- (18) Národné bezpečnostné orgány by mali byť organizačne, právnou štruktúrou a v rozhodovaní úplne nezávislé od železničných podnikov, manažéra infraštruktúry, žiadateľa ~~a~~ **alebo** obstarávateľského subjektu. Svoje úlohy by mali plniť otvoreným a nediskriminačným spôsobom a mali by spolupracovať s agentúrou s cieľom vytvoriť jednotný železničný priestor **s vysokou úrovňou bezpečnosti železníc** a koordinovať svoje kritériá rozhodovania. **Národné bezpečnostné orgány musia mať na plnenie svojich úloh dostatočné rozpočtové zdroje a dostatočný počet dobre vyškolených pracovníkov.** V záujme zvýšenia efektívnosti sa môžu dva alebo viaceré členské štáty rozhodnúť, že zamestnancov a zdroje dotknutých národných bezpečnostných orgánov zlúčia. [PN 25]

Streda 26. februára 2014

- (18a) *Zavedenie jednotného bezpečnostného osvedčenia je nevyhnutné z hľadiska vytvorenia jednotného európskeho železničného priestoru a zlepšenia bezpečnosti železníc. To si vyžaduje jasné rozdelenie úloh a zodpovednosti medzi agentúrou a národnými bezpečnostnými orgánmi. Agentúra by sa mala stať jednotným kontaktným miestom pre bezpečnostné osvedčenia v Únii a využívať by mala cenné odborné znalosti, miestne poznatky a skúsenosti národných bezpečnostných orgánov. Národné bezpečnostné orgány by mala poveriť osobitnými úlohami a povinnosťami na základe zmluvných dohôd podľa nariadenia ... [nariadenie o Európskej železničnej agentúre], pričom by však mala mať výlučnú právomoc vydávať, obnovovať, meniť alebo rušiť bezpečnostné osvedčenia pre železničné podniky aj manažérov infraštruktúry. [PN 26]*
- (19) Ak je národný bezpečnostný orgán požiadaný, aby vykonával dohľad nad železničným podnikom usadený v rôznych členských štátoch, agentúra by mala informovať ostatné dotknuté národné bezpečnostné orgány a zabezpečiť potrebnú koordináciu činností dohľadu.
- (19a)  *Dodržiavanie pravidiel týkajúcich sa pracovného času, času vedenia vozidla a odpočinku pre rušňovodičov a vlakový personál, ktorý plní úlohy týkajúce sa bezpečnosti, je kľúčové z hľadiska bezpečnosti železníc a spravodlivej hospodárskej súťaže. Národné bezpečnostné orgány by mali byť zodpovedné za presadzovanie a kontrolu uplatňovania týchto pravidiel, ako aj za cezhraničné operácie. Agentúra by mala vyvinúť palubné registračné zariadenie na meranie času vedenia vozidla a odpočinku rušňovodičov. Národné bezpečnostné orgány by mali mať právomoc monitorovať časy vedenia vozidla a odpočinku pri cezhraničnej doprave. [PN 27]*
- (20) Vážne nehody na železničiach sú zriedkavé. Môžu však mať katastrofálne následky a u verejnosti môžu vzbudiť pochybnosti z hľadiska bezpečnosti systému železníc. Preto by sa mali všetky takéto nehody vyšetriť z hľadiska bezpečnosti, aby sa predišlo opakovaniu nehôd a výsledky vyšetrovania by sa mali zverejniť **a uvádzať v pravidelných správach**. Ostatné nehody a incidenty by takisto mali byť predmetom bezpečnostného vyšetrovania v prípade, že by mohli byť dôležitou predzvesťou závažných nehôd. **Na účely identifikácie takýchto predzvestí železničné podniky a manažéri infraštruktúry vytvoria tzv. kultúru spravodlivosti v zmysle vymedzenia v článku 3.** [PN 28]
- (20a)  *Systém bezpečnosti železníc je založený na spätnej väzbe a poučeníach z nehôd a incidentov, čo si vyžaduje dôsledné zachovávanie pravidiel dôvernosti, aby sa zaručila budúca dostupnosť cenných zdrojov informácií. V tejto súvislosti by sa citlivé bezpečnostné informácie mali vhodným spôsobom chrániť. [PN 29]*
- (20b)  *S nehodou sú spojené viaceré verejné záujmy, ako je potreba prevencie budúcich nehôd a riadny výkon spravodlivosti. Tieto záujmy prekračujú individuálne záujmy zainteresovaných strán a rámec konkrétnej udalosti. Rovnováha medzi všetkými záujmami je nevyhnutná v záujme zabezpečenia celkového verejného záujmu. [PN 30]*
- (21) Bezpečnostné vyšetrovanie by malo prebiehať nezávisle od súdneho vyšetrovania toho istého incidentu, pričom by sa mal poskytnúť prístup k dôkazom a svedkom. Vyšetrovanie by mal vykonávať stály orgán nezávislý od aktérov v odvetví železničnej dopravy. 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 národným bezpečnostným orgánom 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, ktorá má potrebné odborné znalosti na zisťovanie bezprostredných a základných príčin udalosti.
- (21a)  *Železničný sektor by mal takisto podporovať nesankčné prostredie umožňujúce dobrovoľné hlásenie udalostí a presadzovať tak zásadu kultúry spravodlivosti. [PN 31]*
- (21b)  *Z hľadiska prevencie nehôd a incidentov je dôležité, aby sa čo najskôr oznámili relevantné informácie, a to najmä správy a bezpečnostné odporúčania vyplývajúce z bezpečnostného vyšetrovania. [PN 32]*

Streda 26. februára 2014

- (21c) *V sektore železničnej dopravy je ťažké po nehode identifikovať obeť a kontaktovať osoby a/alebo členov rodiny, pretože prevádzkovateľ vo všeobecnosti nepozná totožnosť obetí. Pri niektorých železničných službách v rámci Únie, kde je povinná rezervácia vopred alebo kde sa vykonávajú bezpečnostné kontroly cestujúcich pred nástupom do vlaku, by však bolo vhodné, ak by prevádzkovateľ mohol mať zoznam cestujúcich a členov posádky na palube, a to výhradne na účely umožnenia rýchlej komunikácie s členmi rodiny a/alebo s kontaktnými osobami. Agentúra by preto mala byť poverená vývojom systémov na integráciu takýchto informácií do systémov rezervácie miest pre cestujúcich. Národné agentúry musia taktiež vypracovať núdzové plány, v ktorých sa stanovujú záchranné služby, prístupové plány a pomoc na mieste nehody, a to vrátane plánu na zabezpečenie starostlivosti o obeť. Agentúra bude môcť spolupracovať a pomáhať pri vypracúvaní týchto plánov, pričom sa prihliada na najlepšie postupy. Plán poskytnutia pomoci obetiam by mal mať aj prevádzkovateľ. [PN 33]*
- (22) S cieľom zlepšiť efektívnosť činností vyšetrovacieho orgánu a pomôcť mu pri plnení jeho povinností by vyšetrovací orgán ~~mal~~, **ako aj agentúra, ak o to požiada, mali** mať včasný prístup k miestu nehody, v prípade potreby v spolupráci so súdnym orgánom. **Všetky zainteresované strany vrátane agentúry by mali poskytnúť všetky relevantné informácie potrebné na to, aby vyšetrovací orgán mohol vykonávať svoje činnosti.** Správy o vyšetrovaní, ako aj všetky zistenia a odporúčania predstavujú kľúčové informácie z hľadiska ďalšieho zvyšovania bezpečnosti železníc a mali by byť verejne dostupné na úrovni Únie. Odporúčania týkajúce sa bezpečnosti by mali dodržiavať tí, ktorým sú určené, a prijaté opatrenia by sa mali oznamovať vyšetrovaciemu orgánu. [PN 34]
- (23) Členské štáty by mali stanoviť pravidlá týkajúce sa sankcií za porušovanie ustanovení tejto smernice a zabezpečiť ich vykonávanie. Tieto sankcie by mali byť účinné, primerané a odradzujúce.
- (24) Keďže ciele opatrení navrhovaných v tejto smernici, a to koordinácia činností v členských štátoch v oblasti regulácie bezpečnosti a dohľadu nad bezpečnosťou, vyšetrovanie nehôd a stanovenie spoločných bezpečnostných cieľov, spoločných bezpečnostných metód, spoločných bezpečnostných ukazovateľov a spoločných požiadaviek na jednotné bezpečnostné osvedčenia, nie je možné uspokojivo dosiahnuť na úrovni jednotlivých členských štátov a možno ich lepšie dosiahnuť na úrovni Únie, môže Únia prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity podľa článku 5 Zmluvy o Európskej únii. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku táto smernica neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie týchto cieľov.
- (25) S cieľom doplniť a ~~doplniť a~~ zmeniť určité nepodstatné prvky tejto smernice by sa mala ~~Komisia udeliť~~ **na Komisiu delegovať** právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 zmluvy, pokiaľ ide o spoločné bezpečnostné metódy a ich revíziu a revíziu spoločných bezpečnostných ukazovateľov a spoločných bezpečnostných cieľov. Je osobitne dôležité, aby Komisia počas prípravných prác uskutočnila ~~vhodné príslušné~~ **vhodné príslušné** konzultácie, a to aj na ~~expertnej~~ **expertnej** úrovni **expertov, so sociálnymi partnermi a najmä s národnými bezpečnostnými orgánmi.** Pri príprave a vypracovávaní delegovaných aktov by ~~mala Komisia~~ **Komisia mala** zabezpečiť ~~súčasné, včasné a vhodné postúpenie príslušných dokumentov,~~ **aby sa príslušné dokumenty súčasne, vo vhodnom čase a vhodným spôsobom postúpili** Európskemu parlamentu a Rade. [PN 35]
- (26) S cieľom zabezpečiť jednotné podmienky vykonávania tejto smernice by sa mali Komisii udeliť vykonávacie právomoci týkajúce sa požiadaviek na systém riadenia bezpečnosti a jeho prvky, preskúmania systému certifikácie subjektov zodpovedných za údržbu nákladných vozňov a rozšírenia na iné železničné koľajové vozidlá, ako aj hlavného obsahu správ o vyšetrovaní nehôd a incidentov. Tieto právomoci by sa mali vykonávať v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 <sup>(1)</sup>.
- (27) Povinnosť transponovať túto smernicu do vnútroštátneho práva by sa mala obmedziť na tie ustanovenia, ktoré predstavujú podstatnú zmenu v porovnaní s predchádzajúcou smernicou. Povinnosť transponovať ustanovenia, ktoré sa nezmenili, vyplýva z predchádzajúcej smernice.

<sup>(1)</sup> 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).

Streda 26. februára 2014

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

PRIJALI TÚTO SMERNICU:

## KAPITOLA I VŠEOBECNÉ USTANOVENIA

### Článok 1

#### Predmet úpravy

V tejto smernici sa zavádzajú **minimálne** ustanovenia, ktorých, **naď rámec ktorých môžu členské štáty prijímať právne predpisy len v súlade s článkom 8**, s cieľom je zabezpečiť rozvoj a ~~zvýšenie~~ **ďalšie zvyšovanie** bezpečnosti železníc Únie a zlepšiť prístup na trh so službami železničnej dopravy: [PN 36]

- a) harmonizáciou regulačnej štruktúry v členských štátoch;
  - b) vymedzením zodpovednosti jednotlivých aktérov v systéme železníc;
  - c) vytvorením spoločných bezpečnostných cieľov a spoločných bezpečnostných metód s cieľom ~~postupne odstraňovať potrebu~~ **väčšej harmonizácie** národných predpisov **na vysokej bezpečnostnej úrovni**; [PN 37]
  - d) požiadavkou na zriadenie národného bezpečnostného orgánu a orgánu na vyšetrovanie nehôd a incidentov v každom členskom štáte;
  - e) stanovením spoločných zásad riadenia a regulácie bezpečnosti železníc a dohľadu nad bezpečnosťou železníc;
- ea) zavedením jednotného bezpečnostného osvedčenia, ktoré je platné a uznávané vo všetkých členských štátoch vo vymedzených oblastiach činnosti**; [PN 38]
- eb) zavedením požiadavky, aby agentúra zverejnila usmernenia o bezpečnosti železníc a bezpečnostnej certifikácii vrátane zoznamov príkladov osvedčených postupov, a to najmä v prípade cezhraničnej dopravy**. [PN 39]

### Článok 2

#### Rozsah pôsobnosti

1. Táto smernica sa vzťahuje na systém železníc v členských štátoch, ktorý môže byť rozčlenený na subsystemy podľa štruktúrnych a funkčných oblastí. Obsahuje bezpečnostné požiadavky na systém ako celok vrátane bezpečného riadenia infraštruktúry a dopravnej prevádzky, ako aj súčinnosti medzi železničnými podnikmi, manažermi infraštruktúry a ďalšími aktérmi v systéme železníc.

2. ~~Z rozsahu pôsobnosti~~ **Členské štáty môžu z opatrení prijatých pri vykonávaní** tejto smernice ~~sú vylúčené tieto systémy vyňať~~: [PN 103]

- a) metrá, električky, **prepojené električkové a železničné systémy** a ľahké železničné systémy; [PN 40]
- b) siete funkčne oddelené od zvyšku systému železníc a určené len na prevádzku miestnej, mestskej alebo prímestskej osobnej dopravy, ako aj železničné podniky zabezpečujúce prevádzku výlučne na týchto sieťach.

Streda 26. februára 2014

3. Členské štáty môžu z rozsahu pôsobnosti opatrení, ktorými sa vykonáva táto smernica, vyňať:
- a) železničnú infraštruktúru v súkromnom vlastníctve a vozidlá používané výlučne na takejto infraštruktúre, ktoré vlastníci používajú výlučne na prevádzkovanie svojej vlastnej nákladnej dopravy;
  - b) infraštruktúru a vozidlá vyhradené výlučne na miestne, historické alebo turistické účely;
- ba) ľahkú železničnú infraštruktúru, ktorú občas využívajú ťažké železničné vozidlá pri prevádzkových podmienkach ľahkých železničných systémov, ak je využívanie takýchto vozidiel nevyhnutné výlučne v záujme prepájania; [PN 41]**
- bb) železničné koľajové vozidlá, ktorá stratili svoje povolenie a presúvajú sa do terminálu alebo na stanovište, aby mohli opätovne získať povolenie. [PN 42]**

## Článok 3

## Vymedzenie pojmov

Na účely tejto smernice sa uplatňuje toto vymedzenie pojmov:

- a) „systém železníc Únie“ znamená systém **konvenčných a vysokorýchlostných** železníc Únie v zmysle vymedzenia v článku 2 smernice... [smernica o interoperabilite železníc]; [PN 43]
- b) „manažér infraštruktúry“ znamená manažéra infraštruktúry v zmysle vymedzenia v článku 3 smernice 2001/14/ES Európskeho parlamentu a Rady 2012/34/EÚ<sup>(1)</sup>; [PN 44]
- c) „železničný podnik“ znamená železničný podnik v zmysle vymedzenia v článku 3 smernice 2001/14/ES 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 musí zabezpečovať trakciu, vrátane podnikov zabezpečujúcich len trakciu; [PN 45]
- ca) „oblasť činnosti“ znamená sieť alebo siete v rámci členského štátu alebo skupiny členských štátov, kde zamýšľa železničný podnik pôsobiť;
- cb) „izolovaná železničná sieť“ znamená sieť železníc členského štátu alebo jej časť s rozchodom koľají 1 520 mm, ktorá je z geografického alebo technického hľadiska oddelená od európskej siete so štandardným menovitým rozchodom koľají (1 435 mm – ďalej len „štandardný rozchod“) a ktorá je dobre integrovaná do železničnej siete s rozchodom koľají 1 520 mm spolu s tretími krajinami, avšak izolovaná od štandardnej siete Únie. [PN 46]
- d) „technická špecifikácia interoperability (TSI)“ znamená špecifikáciu, ktorá platí pre každý subsystem alebo jeho časť tak, aby spĺňali základné požiadavky a aby sa zabezpečila interoperabilita systému železníc v zmysle vymedzenia v článku 2 smernice... [smernica o interoperabilite železníc];
- e) „spoločné bezpečnostné ciele (CST)“ znamenajú minimálne úrovne bezpečnosti, vyjadrené formou kritérií prijateľnosti rizika, ktoré musia dosiahnuť rôzne časti systému železníc (ako je systém konvenčných železníc, systém vysokorýchlostných železníc, dlhé železničné tunely alebo trate používané výlučne na nákladnú dopravu) a systém ako celok;
- f) „spoločné bezpečnostné metódy (CSM)“ znamenajú metódy, ktorými sa opisuje posudzovanie úrovni bezpečnosti, dosahovanie bezpečnostných cieľov a dodržiavanie ostatných bezpečnostných požiadaviek;
- fa) „spoločné bezpečnostné ukazovatele (CSI)“ znamenajú spoločný súbor údajov o bezpečnosti železničnej dopravy, ktoré sa zhromažďujú s cieľom uľahčiť monitorovanie výsledkov v oblasti bezpečnosti železníc, ako aj dosahovania spoločných bezpečnostných cieľov (CST); [PN 48]
- g) „národný bezpečnostný orgán“ znamená národný 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;

<sup>(1)</sup> 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).

Streda 26. februára 2014

- h) „národné predpisy“ znamenajú všetky záväzné predpisy ~~obsahujúce~~, **ktoré oznámil určitý členský štát a ktoré obsahujú** požiadavky na bezpečnosť železníc **prevádzkové** alebo technické požiadavky stanovené na úrovni členských štátov a platné pre železničné ~~podniky~~ **subjekty** bez ohľadu na to, ktorý orgán ich vydá; [PN 49]
- i) „systém riadenia bezpečnosti“ znamená organizáciu a ~~opatrenia~~ **postupy** vytvorené manažérom infraštruktúry alebo železničným podnikom na zaručenie bezpečného riadenia jeho prevádzky; [PN 50]
- j) „poverený vyšetrovateľ“ znamená osobu zodpovednú za organizáciu, vykonávanie a kontrolu vyšetrovania;
- k) „nehoda“ znamená neželanú alebo neúmyselnú náhlu udalosť alebo špecifický reťazec takýchto udalostí, ~~ktoré majú nepriaznivé následky~~ **s nepriaznivými následkami**; nehody sa delia na tieto kategórie: zrážky, vykoľajenia, nehody na priecestiach, nehody osôb **vrátane tých, ktoré nepatria do vymedzenia cestujúcich**, zapríčinené pohybujúcimi sa železničnými koľajovými vozidlami, **vrátane nehôd v zriaďovacích staniách a pri prácach na údržbe tratí**, požiare a iné nehody; [PN 51]
- l) „vážna nehoda“ znamená každú zrážku alebo vykoľajenie vlakov, ktorej výsledkom je minimálne jedna usmrtená osoba alebo minimálne päť ťažko zranených osôb alebo rozsiahle škody na železničných koľajových vozidlách, infraštruktúre alebo životnom prostredí, a akúkoľvek inú podobnú nehodu so zjavnými dôsledkami pre reguláciu bezpečnosti železníc alebo riadenie bezpečnosti; „rozsiahla škoda“ uvedená v predchádzajúcej vete znamená škodu, ktorú môže bezprostredne vyšetrovací orgán celkovo oceniť na minimálne 2 milióny EUR;
- m) „incident“ znamená udalosť inú než nehoda alebo vážna nehoda, ktorá súvisí s prevádzkou vlaku a má negatívny vplyv na bezpečnosť prevádzky;
- n) „vyšetrovanie“ znamená postup vykonávaný na účely predchádzania nehodám a incidentom, ktorý zahŕňa zhromažďovanie a analýzu informácií, vypracovanie záverov vrátane stanovenia príčin a prípadne vypracovanie bezpečnostných odporúčaní;
- na) „uskutočniteľnosť“ v prípade akejkoľvek činnosti znamená, že príslušná činnosť na základe analýzy nákladov a prínosov nevedie k neúmernému zaťaženiu z hľadiska nákladov a/alebo načasovania implementácie vo vzťahu k dosiahnutiu bezpečnostného cieľa; [PN 52]
- nb) „ostatné strany“ znamenajú akúkoľvek stranu vykonávajúcu externé činnosti na rozhraniach so systémom železníc, ktoré môžu prinášať riziká s priamym vplyvom na prevádzku a musia byť kontrolované manažérmi infraštruktúry a železničnými podnikmi; [PN 53]
- o) „príčiny“ znamenajú konanie, opomenutia, udalosti alebo okolnosti alebo ich kombináciu, ktoré viedli k nehode alebo incidentu;
- p) „ľahký železničný systém“ znamená systém mestskej a/alebo prímestskej železničnej dopravy s nižšou kapacitou a nižšou rýchlosťou než štandardné železničné systémy a metrá, ale s vyššou kapacitou a vyššou rýchlosťou než električkové systémy. Ľahké železničné systémy môžu mať vlastnú dopravnú cestu alebo ju môžu zdieľať s cestnou dopravou a ich vozidlá sa obvykle nezaraďujú do vlakov určených na diaľkovú osobnú alebo nákladnú dopravu a ani naopak;
- pa) „cezhraničné železničné systémy“ znamenajú železničné systémy, ktoré poskytujú dopravné služby medzi najbližšími mestskými uzlami na oboch stranách hranice; [PN 54]
- q) „notifikované orgány“ znamenajú orgány, ktoré sú zodpovedné za posudzovanie zhody alebo vhodnosti na používanie interoperabilných komponentov alebo za hodnotenie postupu overovania subsystémov ES;
- r) „komponenty interoperability“ znamenajú každý základný komponent, skupinu komponentov, montážnu podskupinu alebo úplný montážny celok, ktoré sú začlenené alebo určené na začlenenie do subsystému a od ktorých priamo alebo nepriamo závisí interoperabilita systému železníc, v zmysle vymedzenia v článku 2 smernice... [smernica o interoperabilite železníc];
- s) „držiteľ **vlastník**“ znamená osobu alebo subjekt, ktorý vzhľadom na to, že je vlastníkom vozidla alebo má právo ho používať, využíva vozidlo ako dopravný prostriedok a ako taký je registrovaný v ~~národnom registri~~ **registri** vozidiel ~~uvedených v článku 43 a 43a~~ **uvedených v článkoch 43 a 43a** smernice [smernica o interoperabilite železníc]; [PN 55]

Streda 26. februára 2014

- t) „subjekt zodpovedný za údržbu“ znamená subjekt zodpovedný za údržbu vozidla, ktorý je ako taký registrovaný v národnom registri vozidiel;
- u) „vozidlo“ znamená železničné vozidlo usposobené na jazdu na ~~vlastných~~ kolesách na železničných tratiach, s trakciou alebo bez nej, ~~v pevnej alebo premenlivej zostave~~. Vozidlo sa skladá z jedného alebo viacerých štrukturálnych a funkčných subsystémov; [PN 56]
- v) „výrobca“ znamená každú fyzickú alebo právnickú osobu, ktorá vyrába komponent interoperability, **komponenty** alebo subsystém alebo ho dáva skonštruovať alebo vyrobiť a uvádza ho na trh pod svojím menom alebo ochrannou známkou; [PN 57]
- w) „odosielateľ“ znamená podnik, ktorý odosiela tovar buď vo svojom mene, alebo v mene tretej osoby;
- x) „nakladač“ znamená každý podnik, ktorý nakladá zabalený tovar vrátane nebezpečného tovaru, malé kontajnery alebo prenosné cisterny na vozeň alebo kontajner alebo ktorý nakladá kontajner, kontajner na hromadnú prepravu, viacčlánkový kontajner na plyn, cisternový kontajner alebo prenosnú cisternu na vozeň;
- xa) **„vykladač“ znamená podnik, ktorý vyberá kontajner z vozňa alebo vykladá zabalený tovar z vozňa alebo kontajnera, alebo vypúšťa tovar z cisterny, vozňa alebo kontajnera; [PN 58]**
- y) „plnič“ znamená každý podnik, ktorý plní tovar vrátane nebezpečného tovaru do cisterny (cisternového vozňa, vozňa so snímateľnou cisternou, prenosnej cisterny alebo cisternového kontajnera), do vozňa, veľkého kontajnera alebo malého kontajnera na hromadnú prepravu, do batériového vozňa alebo viacčlánkového kontajnera na plyn.
- ya) **„kultúra spravodlivosti“ znamená postup, ktorý sa má zaviesť s cieľom aktívne podporovať pracovníkov pri hlásení nehôd, incidentov a situácií, keď takmer došlo k havárii, súvisiacich s bezpečnosťou, pričom títo pracovníci zostávajú zodpovední za úmyselné porušenie predpisov a hrubú nebanlivosť. Takéto osoby by nemali byť vystavené postihu ani diskriminácii za neúmyselné chyby alebo za zverejnenie takýchto informácií. Kultúra spravodlivosti umožňuje odvetviu železničnej dopravy poučiť sa z nehôd, incidentov a situácií, keď takmer došlo k havárii, a tým zvýšiť bezpečnosť pracovníkov a cestujúcich na železničiach; [PN 59]**
- yb) **„prijemca“ znamená akúkoľvek fyzickú alebo právnickú osobu, ktorá je ako taká určená v nákladnom liste a ktorá prijíma tovar a nákladný list; [PN 60]**
- yc) **„dopravca“ znamená akýkoľvek podnik, s ktorým odosielať alebo cestujúci uzavrel zmluvu o preprave, alebo nasledujúci dopravca, ktorý na základe tejto zmluvy preberá zodpovednosť; [PN 61]**

## KAPITOLA II

## ROZVOJ A RIADENIE BEZPEČNOSTI

## Článok 4

Úloha aktérov v systéme železníc pri rozvíjaní a zlepšovaní bezpečnosti železníc

1. Členské štáty a agentúra **v rámci svojich príslušných oblastí zodpovednosti** zabezpečujú, aby sa zachovala ~~všeobecne~~ bezpečnosť železníc **a**, ak je to uskutočniteľné, aby sa neustále zvyšovala, s prihliadnutím na **vplyv ľudských faktorov**, vývoj v oblasti právnych predpisov Únie a **medzinárodných právnych predpisov a na** technický a vedecký pokrok, pričom prioritou sa kladie na predchádzanie vážnym nehodám.

**Členské štáty a agentúra zabezpečia, aby opatrenia na rozvoj a zvyšovanie bezpečnosti železníc zohľadňovali potrebu uplatňovania systémového prístupu.**

2. Členské štáty **a agentúra** zabezpečujú, aby zodpovednosťou za bezpečnú prevádzku systému železníc a kontrolu rizík, ktoré s tým súvisia, boli poverení manažéri infraštruktúry a železničné podniky tak, že budú povinní:

Streda 26. februára 2014

- a) vykonávať opatrenia nevyhnutné na kontrolu rizík v prípade potreby vo vzájomnej spolupráci;
- b) uplatňovať národné predpisy a predpisy Únie;
- c) zaviesť systémy riadenia bezpečnosti v súlade s touto smernicou.

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

3. Každý výrobca, dodávateľ údržbárskych prác, držiteľ, poskytovateľ služieb a obstarávateľský subjekt zabezpečuje, že ním dodané železničné koľajové vozidlá, zariadenia, príslušenstvo, materiál a služby spĺňajú stanovené požiadavky a podmienky používania, takže ich železničný podnik a/alebo manažér infraštruktúry môžu bezpečne uviesť do prevádzky.

4. Všetci aktéri, ktorí zohrávajú dôležitú úlohu z hľadiska bezpečnosti prevádzky, **v rámci svojej príslušnej oblasti zodpovednosti** prijímajú potrebné opatrenia na kontrolu rizík, v prípade potreby v spolupráci s ostatnými, **a zodpovedajú za plnenie svojich vlastných povinností**. Okrem železničných podnikov a manažérov infraštruktúry k týmto aktérom patria:

- a) **držitelia a ich subjekt alebo** subjekty zodpovedné za údržbu vozidiel;
- b) ~~odosielatelia~~, plnič, **vykladači** a nakladači, ktorí majú určitú úlohu pri vykonávaní činností bezpečnej nakládky;
- c) výrobcovia, ktorí sú zodpovední za konštrukciu a výrobu bezpečných železničných vozidiel, dielov, súčastí alebo montážnych podskupín vozidiel, železničnej infraštruktúry, subsystémov energia a traťové riadenie-zabezpečenie, ako aj za vydanie predbežnej dokumentácie údržby súvisiacej s daným vozidlom.

5. Každý železničný podnik, manažér infraštruktúry a subjekt zodpovedný za údržbu zabezpečuje, aby jeho dodávateľia prijali opatrenia na kontrolu rizík. Na tieto účely každý železničný podnik, manažér infraštruktúry a subjekt zodpovedný za údržbu uplatňuje spoločné metódy pre postupy monitorovania stanovené v nariadení Komisie (EÚ) č. 1078/2012<sup>(1)</sup>. Ich dodávateľia ~~uplatňuje~~ **uplatňujú** tento postup prostredníctvom zmluvných dohôd. Železničné podniky, manažéri infraštruktúry a subjekty zodpovedné za údržbu zverejňujú svoje zmluvné dohody na žiadosť agentúry alebo národného bezpečnostného orgánu.

6. Každý aktér v systéme železníc, ktorý identifikuje **systémové** bezpečnostné riziko súvisiace s chybami, konštrukčnými nezhodami alebo poruchami technického vybavenia vrátane nedostatkov štrukturálnych subsystémov, oznamuje tieto riziká **podľa postupu, ktorý je v celej Únii harmonizovaný**, ostatným zainteresovaným stranám **a agentúre**, aby ~~tieto strany mohli~~ **sa im umožnilo** prijať všetky potrebné nápravné opatrenia na zabezpečenie zachovania bezpečnej prevádzky systému železníc.

**6a. Členské štáty, agentúra a všetci aktéri v systéme železníc zavedú kultúru spravodlivosti, ktorou sa zabezpečí dôsledné hlásenie nehôd, incidentov a možných bezpečnostných rizík. V záujme podpory takýchto hlásení členské štáty zriadia mechanizmus umožňujúci podávanie hlásení na dôvernom základe.**

7. V prípade výmeny vozidiel medzi železničnými podnikmi si všetci aktéri vymieňajú všetky informácie dôležité z hľadiska bezpečnej prevádzky, **pričom využívajú registre vozidiel podľa článkov 43 a 43a smernice ...[smernica o interoperabilite železníc]**. Takéto informácie zahŕňajú informácie o stave a histórii vozidla, prvkoch dokumentácie údržby, výsledovateľnosti činností nakládky a **komponentoch rozhodujúcich z hľadiska bezpečnosti, ako aj** o nákladných listoch. Musia byť dostatočne podrobné na to, aby železničnému podniku umožnili posúdenie rizík spojených s prevádzkou vozidla. [PN 62]

<sup>(1)</sup> Nariadenie Komisie (EÚ) č. 1078/2012 zo 16. novembra 2012 o spoločnej bezpečnostnej metóde monitorovania vykonávaného železničnými podnikmi, manažermi infraštruktúry po vydaní bezpečnostného osvedčenia alebo bezpečnostného povolenia a subjektmi zodpovednými za údržbu (Ú. v. EÚ L 320, 17.11.2012, s. 8).

Streda 26. februára 2014

## Článok 5

## Spoločné bezpečnostné ukazovatele

1. Aby sa zjednodušilo hodnotenie v súvislosti s dosiahnutím CST a zabezpečilo monitorovanie všeobecného rozvoja bezpečnosti železníc, členské štáty prostredníctvom výročných správ národných bezpečnostných orgánov podľa článku 18 zhromažďujú informácie o spoločných bezpečnostných ukazovateľoch (CSI).

CSI sa stanovujú podľa prílohy I.

**1a. Členské štáty podporujú agentúru pri jej práci spočívajúcej v monitorovaní rozvoja bezpečnosti železníc na úrovni Únie. [PN 63]**

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

## Článok 6

## Spoločné bezpečnostné metódy

1. V CSM sa opisuje spôsob, akým sa posudzujú úrovne bezpečnosti, dosahovanie bezpečnostných cieľov a dodržiavanie ostatných bezpečnostných požiadaviek, a na tento účel sa vypracujú a stanovujú:

- 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 11;
- c) metódy dohľadu, ktoré majú uplatňovať národné bezpečnostné orgány, a metódy monitorovania, ktoré majú uplatňovať železničné podniky, manažéri infraštruktúry a subjekty zodpovedné za údržbu;

**ca) metódy monitorovania rozvoja bezpečnosti na národnej úrovni a na úrovni Únie; [PN 64]**

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

2. Komisia poveruje agentúru vypracovaním nových CSM uvedených v ods. 1 písm. d), preskúmaním a aktualizáciou všetkých CSM s cieľom zohľadniť technický pokrok alebo sociálne požiadavky a predkladaním príslušných odporúčaní Komisii **v čo najkratšom čase. [PN 65]**

Pri vypracovávaní odporúčaní zohľadňuje agentúra názory používateľov, **národných bezpečnostných orgánov, sociálnych partnerov a ďalších** zainteresovaných strán. K odporúčaniam je pripojená správa o výsledkoch tejto konzultácie a správa o posúdení vplyvu novej CSM, ktorá sa má prijať. **[PN 66]**

3. CSM sa pravidelne revidujú s prihliadnutím na skúsenosti získané pri ich uplatňovaní a celkový vývoj bezpečnosti železníc, ako aj v záujme všeobecného zachovania bezpečnosti a, ~~ak je to uskutočniteľné,~~ jej neustáleho zvyšovania **do tej miery, do akej je to uskutočniteľné. [PN 67]**

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

5. Členské štáty na základe prijatia CSM a ich revízií **urýchlene** uskutočňujú všetky potrebné zmeny a ~~doplnenia~~ svojich národných predpisov. **[PN 68]**

## Článok 7

## Spoločné bezpečnostné ciele

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

- a) individuálne riziká pre cestujúcich, personál vrátane personálu dodávateľov, pre používateľov priestorov a iné osoby a bez toho, aby boli dotknuté existujúce národné a medzinárodné predpisy týkajúce sa zodpovednosti, individuálne riziká pre neoprávnené osoby v železničných priestoroch;

Streda 26. februára 2014

b) spoločenské riziká.

2. Komisia poveruje agentúru vypracovaním revidovaných CST **v čo najkratšom čase** a predkladaním príslušných odporúčaní Komisii. **[PN 69]**

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

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

5. Členské štáty prijímajú všetky potrebné zmeny ~~a doplnenia~~ svojich národných predpisov, aby sa v súlade so zodpovedajúcim harmonogramom vykonávania splnili aspoň CST a revidované CST. Členské štáty oznámia Komisii príslušné predpisy v súlade s článkom 8.

#### Článok 8

##### Národné predpisy

1. Členské štáty môžu ~~stanoviť~~ **navrhnuť** nové národné predpisy **po nadobudnutí účinnosti tejto smernice** iba v týchto prípadoch:

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

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

Členské štáty zabezpečujú, aby národné predpisy **boli nediskriminačné a** zohľadňovali potrebu systémového prístupu.

**Členské štáty sa môžu rozhodnúť pre dosiahnutie vyššej úrovne bezpečnosti, ako je úroveň stanovená v príslušných CST, a to za predpokladu, že táto vyššia úroveň bezpečnosti je v plnej miere kompatibilná s existujúcimi CST.**

2. Ak chce členský štát zaviesť nový národný predpis, oznámi návrh tohto predpisu **bezodkladne** agentúre a Komisii prostredníctvom vhodného systému informačných technológií **informačného systému** v súlade s článkom 23 nariadenia... [nariadenie o železničnej agentúre] **a priloží správu hodnotiacu vplyv nového predpisu, ktorý sa má prijať. S výnimkou prípadov uvedených v odseku 1 písm. b) sa takéto oznámenie urobí najmenej tri mesiace pred plánovaným prijatím predpisu.**

**Po doručení návrhu národného predpisu agentúre, začne agentúra proces koordinácie zahŕňajúci všetky národné bezpečnostné orgány s cieľom zaisťiť najvyššiu možnú mieru harmonizácie v celej Únii.**

**Nový národný predpis nesmie ostať v platnosti ani vstúpiť do platnosti, ak proti nemu Komisia na základe odporúčania agentúry vznesie námietku a zdôvodní ju.**

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

**Pokiaľ ide o otázky odbornej prípravy, ochrany zdravia a bezpečnosti pri práci týkajúce sa pracovníkov železníc zodpovedných za úlohy rozhodujúce z hľadiska bezpečnosti, agentúra môže tento odsek uplatniť len v prípade, ak je príslušný vnútroštátny predpis diskriminačný a ak CSM alebo iné právne predpisy Únie zaisťujú vyššiu úroveň bezpečnosti.**

4. Členské štáty zabezpečujú, aby boli národné predpisy ~~k dispozícii~~ **vrátane predpisov, ktoré sa vzťahujú na rozhrania medzi vozidlami a sieťou, boli dostupné** bezplatne a v jazyku zrozumiteľnom pre všetky dotknuté strany **najmenej v dvoch úradných jazykoch Únie.**

Streda 26. februára 2014

5. Národné predpisy oznámené v súlade s týmto článkom nepodliehajú postupu oznamovania podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady 98/34/ES<sup>(1)</sup>.

**5a. Agentúra vypracuje a uverejní všeobecné usmernenia týkajúce sa prijímania nových vnútroštátnych predpisov alebo zmeny existujúcich vnútroštátnych predpisov. [PN 70]**

#### Článok 9

##### Systemy riadenia bezpečnosti

1. Manažéri infraštruktúry a železničné podniky zavedú svoje systémy riadenia bezpečnosti, aby systém železníc mohol dosiahnuť minimálne CST, spĺňať bezpečnostné požiadavky stanovené v TSI a aby sa uplatňovali príslušné časti CSM a predpisy oznámené podľa článku 8.

2. Systém riadenia bezpečnosti musí spĺňať požiadavky prispôbené druhu, rozsahu a iným podmienkam vykonávanej činnosti. ~~Zabezpečuje~~ **Zaisťuje** kontrolu všetkých rizík spojených s činnosťou manažéra infraštruktúry alebo železničného podniku vrátane ~~odávok údržbárskych prác~~ **riadnej kvalifikácie a odbornej prípravy personálu, ako aj prác týkajúcich sa údržby a dodávok** materiálu a využívania služieb dodávateľov. Bez toho, aby boli dotknuté národné a medzinárodné predpisy týkajúce sa zodpovednosti, systém riadenia bezpečnosti zohľadňuje aj riziká vyplývajúce z činností iných strán, ak je to vhodné a primerané. **To znamená, že manažéri infraštruktúry a železničné podniky majú k dispozícii postupy na identifikáciu možných rizík, ktoré vyplývajú z vonkajších činností na rozhraní so systémom železníc a ktoré majú priamy vplyv na prevádzku.** [PN 71]

Komisia prostredníctvom ~~vykonávacích~~ **delegovaných** aktov stanovuje prvky systému riadenia bezpečnosti. ~~Tieto vykonávacie vrátane interne schválenej a oznámenej bezpečnostnej politiky; kvalitatívnych a kvantitatívnych cieľov v oblasti bezpečnosti a postupov na dosiahnutie týchto cieľov; postupov dodržiavania technických a prevádzkových noriem; postupov hodnotenia rizík a uplatňovania opatrení na kontrolu rizík; odbornej prípravy personálu a informačných opatrení; postupov na zabezpečenie oznamovania a dokumentácie informácií týkajúcich sa bezpečnosti; postupov pre podávanie správ a analýzu incidentov a nehôd a iných bezpečnostných udalostí a pre vykonanie preventívnych opatrení; zabezpečenia núdzových plánov odsúhlasených orgánmi verejnej moci a ustanovení o pravidelných interných auditoch systému riadenia bezpečnosti. Uvedené delegované akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 27 ods. 2 26.~~ [PN 72]

**2a. Pokiaľ ide o železničných pracovníkov, systém riadenia bezpečnosti zahŕňa opatrenia na zabezpečenie programov odbornej prípravy personálu a systémy na zaistenie udržiavania kvalifikácie personálu a náležitého plnenia úloh.** [PN 73]

**2b. Systém riadenia bezpečnosti zahŕňa ustanovenia o tzv. kultúre spravodlivosti, ako sa vymedzuje v článku 3.** [PN 74]

3. 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, národnými 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, **s pohotovostnými službami, aby bol zaručený rýchly zásah záchranej služby, a s akoukoľvek inou stranou, ktorá by mohla byť zapojená do núdzovej situácie. V prípade cezhraničnej infraštruktúry, predovšetkým cezhraničných tunelov, sa vytvorí a skvalitňujú špecifické systémy riadenia bezpečnosti s cieľom zaisťiť nevyhnutnú koordináciu a pripravenosť príslušných záchranných služieb na oboch stranách hranice.** [PN 75]

<sup>(1)</sup> Smernica Európskeho parlamentu a Rady 98/34/ES z 22. júna 1998 o postupe pri poskytovaní informácií v oblasti technických noriem a predpisov (Ú. v. ES L 204, 21.7.1998, s. 37).

Streda 26. februára 2014

**3a.** Manažéri infraštruktúry vytvoria tiež systém pre koordináciu s manažermi v susedných krajinách, s ktorými je sieť spojená. Uvedený systém zahŕňa mechanizmy poskytovania informácií v prípade incidentov či nehôd na sieti alebo oneskorení, ktoré by mohli narúšať cezhraničnú dopravu, a postupy spolupráce na obnovení dopravy medzi dvoma infraštruktúrami, pričom je potrebné za všetkých okolností zaistiť sieťovú bezpečnosť. Manažéri infraštruktúry v oboch krajinách oznámia prevádzkovateľom, zainteresovaným stranám a príslušným národným orgánom akékoľvek relevantné informácie, ktoré by mohli mať vplyv na dopravu medzi oboma štátmi. [PN 76]

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

- a) informácie o tom, ako sa plnia bezpečnostné ciele podniku, a výsledky bezpečnostných plánov;
- b) vývoj národných bezpečnostných ukazovateľov a CSI stanovených v prílohe I, pokiaľ je to relevantné pre organizáciu podávajúcu správu;
- c) výsledky interných bezpečnostných auditov;
- d) údaje o nedostatkoch a poruchách prevádzky železničnej dopravy a správy infraštruktúry, ktoré by mohli byť relevantné pre národný bezpečnostný orgán.

### KAPITOLA III

#### BEZPEČNOSTNÁ CERTIFIKÁCIA A UDELOVANIE BEZPEČNOSTNÝCH POVOLENÍ

##### Článok 10

##### Jednotné bezpečnostné osvedčenie

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

2. Jednotné bezpečnostné osvedčenie udeľuje agentúra **s výnimkou prípadov uvedených v odseku 2a** na základe dôkazov, že železničný podnik zaviedol systém riadenia bezpečnosti v súlade s článkom 9 a spĺňa požiadavky stanovené v TSI, a iných príslušných právnych predpisoch **a akýchkoľvek osobitných prevádzkových pravidlách relevantných z hľadiska služby prevádzkovej železničným podnikom**, a to v záujme kontroly rizík a bezpečného poskytovania dopravných služieb v rámci siete.

**2a.** **Bezpečnostné osvedčenia pre železničné podniky pôsobiace výlučne na izolovanej sieti môžu takisto vydať národné bezpečnostné orgány tých členských štátov, ktoré takúto sieť vlastnia. V takomto prípade sa žiadateľ môže rozhodnúť, či žiadosť podá agentúre alebo národnému bezpečnostnému orgánu príslušného členského štátu.**

*V rámci prechodného obdobia stanoveného v článku 30 národné bezpečnostné orgány tých členských štátov, ktoré vlastnia izolovanú sieť, zavedú spoločné postupy bezpečnostnej certifikácie a zabezpečia vzájomné uznávanie bezpečnostných osvedčení, ktoré vydali. V prípade protichodných rozhodnutí národných bezpečnostných orgánov alebo neprijatia vzájomne akceptovateľného rozhodnutia agentúra rozhodne v súlade s článkom 12 nariadenia ... [nariadenie o železničnej agentúre].*

*Ak do konca prechodného obdobia stanoveného v článku 30 národné bezpečnostné orgány neurčia podmienky spoločného postupu certifikácie a vzájomného uznávania bezpečnostných osvedčení, povolenia uvedené v tomto článku vydáva len agentúra.*

*Ak sa do konca prechodného obdobia stanoveného v článku 30 určia podmienky spoločného postupu certifikácie a vzájomného uznávania bezpečnostných osvedčení, národné bezpečnostné orgány tých členských štátov, ktoré vlastnia izolovanú sieť, môžu naďalej vydávať bezpečnostné osvedčenia a žiadateľ sa môže rozhodnúť, či žiadosť o vydanie bezpečnostného osvedčenia podá agentúre alebo príslušnému národnému bezpečnostnému orgánu, a to po uplynutí prechodného obdobia stanoveného v článku 30.*

Streda 26. februára 2014

**Desať rokov od nadobudnutia účinnosti tejto smernice Komisia predloží Európskemu parlamentu a Rade správu o pokroku dosiahnutom pri zavádzaní spoločných postupov certifikácie a vzájomného uznávania bezpečnostných osvedčení na izolovanej železničnej sieti a v prípade potreby predloží vhodné legislatívne návrhy.**

3. V jednotnom bezpečnostnom osvedčení sa uvádza druh **a**, rozsah ~~železničných činností~~ **a oblasť činnosti železničnej prevádzky**, na ktoré sa osvedčenie vzťahuje. Osvedčenie je ~~pre rovnocenné činnosti~~ platné **a uznané** v celej únii **alebo jej častiach v súlade s podmienkami stanovenými agentúrou**.

4. ~~Tri mesiace~~ Pred začatím prevádzkovania akejkoľvek novej služby **na ktorú sa jednotné bezpečnostné osvedčenie nevzťahuje**, železničný podnik ~~poskytuje dotknutému národnému bezpečnostnému orgánu~~ **pošle agentúre alebo v prípadoch uvedených v odseku 2 národným bezpečnostným orgánom dodatočnú** dokumentáciu, ~~ktorá potvrdzuje nevyhnutnú na potvrdenie toho, že:~~

- a) železničný podnik bude dodržiavať prevádzkové predpisy vrátane národných predpisov sprístupnených v súlade s článkom 8 ods. 4, bude posudzovať bezpečnosť svojej prevádzky s prihliadnutím na požiadavky stanovené v nariadení Komisie (ES) č. 352/2009<sup>(1)</sup>, zabezpečí, aby boli všetky riziká riadené prostredníctvom jeho systému riadenia bezpečnosti a prijme všetky opatrenia potrebné na bezpečnú prevádzku;
- b) železničný podnik prijal opatrenia potrebné na spoluprácu a koordináciu s manažérom (manažérmi) infraštruktúry siete (-í), na ktorej(-ých) zamýšľa vykonávať svoju činnosť;
- c) železničný podnik vykonal všetky kroky potrebné na zaistenie bezpečného prevádzkovania služieb;
- d) železničný podnik získal licenciu vydanú v súlade so smernicou Rady 95/18/ES<sup>(2)</sup>;
- e) druh ~~a~~, rozsah **a oblasť činnosti** jeho zamýšľanej činnosti **prevádzky** zodpovedá tomu, čo je uvedené v jeho jednotnom bezpečnostnom osvedčení.

Ak má **agentúra alebo v prípadoch uvedených v odseku 2a** národný bezpečnostný orgán pochybnosti o splnení jednej alebo viacerých podmienok, požiada železničný podnik o ďalšie informácie. ~~Táto výmena však nesmie mať za následok pozastavenie ani odklad začatia činnosti v súlade s lehotami stanovenými v článku 11 ods. 1.~~ Ak **agentúra alebo v prípadoch uvedených v odseku 2a** národný bezpečnostný orgán získa dôkazy, že jedna alebo viac podmienok nie je splnených, **oznámí túto záležitosť agentúre, ktorá prijme primerané opatrenia vrátane zmeny, pozastavenia alebo zrušenia osvedčenia.**

5. Jednotné bezpečnostné osvedčenie sa na žiadosť železničného podniku obnovuje v intervaloch nepresahujúcich päť rokov. Aktualizuje sa úplne alebo čiastočne ~~vždy, keď~~ **pred tým, ako** dôjde k podstatnej zmene druhu ~~alebo~~, rozsahu **alebo oblasti** činnosti.

Držiteľ jednotného bezpečnostného osvedčenia bezodkladne informuje agentúru **alebo v prípadoch uvedených v odseku 2a národný bezpečnostný orgán** o akýchkoľvek podstatných zmenách podmienok jednotného bezpečnostného osvedčenia. Okrem toho oznámí agentúre **alebo v prípadoch uvedených v odseku 2a národnému bezpečnostnému orgánu** zavedenie nových kategórií personálu **povereného úlohami rozhodujúcimi z hľadiska bezpečnosti** alebo nových typov železničných koľajových vozidiel. **V takýchto prípadoch sa rovnako uplatňujú lehoty stanovené v článku 11 ods. 1.**

Pri podstatných zmenách regulačného rámca v oblasti bezpečnosti môže agentúra požadovať revidovanie jednotného bezpečnostného osvedčenia.

6. Ak národný bezpečnostný orgán zistí, že držiteľ jednotného bezpečnostného osvedčenia už nespĺňa podmienky na certifikáciu, požiada agentúru, aby uvedené osvedčenie zrušila. Agentúra **alebo v prípadoch uvedených v odseku 2a národný bezpečnostný orgán** môže zrušiť jednotné bezpečnostné osvedčenie, pričom uvedie dôvody svojho rozhodnutia. Agentúra **alebo v prípadoch uvedených v odseku 2a národný bezpečnostný orgán** bezodkladne informuje všetky národné bezpečnostné orgány sietí, v rámci ktorých daný železničný podnik prevádzkuje svoju činnosť.

<sup>(1)</sup> Nariadenie Komisie (ES) č. 352/2009 z 24. apríla 2009 o prijatí spoločnej bezpečnostnej metódy hodnotenia a posudzovania rizík, ako sa uvádza v článku 6 ods. 3 písm. a) smernice Európskeho parlamentu a Rady 2004/49/ES (Ú. v. EÚ L 108, 29.4.2009, s. 4).

<sup>(2)</sup> Smernica Rady 95/18/ES z 19. júna 1995 o udeľovaní licencií železničným podnikom (Ú. v. ES L 143, 27.6.1995, s. 70).

Streda 26. februára 2014

7. Agentúra **alebo v prípadoch uvedených v odseku 2a národný bezpečnostný orgán** do jedného mesiaca informuje národné bezpečnostné orgány o vydaní, obnove, zmene ~~a doplnení~~ alebo zrušení jednotného bezpečnostného osvedčenia. Uvedie názov a adresu železničného podniku, dátum vydania, pôsobnosť a platnosť osvedčenia a v prípade zrušenia aj dôvody prijatia rozhodnutia o zrušení.

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

**8a. Proti rozhodnutiu agentúry alebo proti skutočnosti, že agentúra nezareagovala v stanovených lehotách, sa môže odvolať každá fyzická alebo právnická osoba, ktorej bolo takéto rozhodnutie adresované, a to podľa článkov 12, 16, 17 a 18 nariadenia ... [nariadenie o železničnej agentúre]. Tieto práva sa vzťahujú aj na orgány zastupujúce osoby uvedené v článku 34 ods. 2 nariadenia ... [nariadenie o železničnej agentúre], ktoré sú na to riadne oprávnené v súlade s ich stanovami. [PN 77]**

#### Článok 11

##### Žiadosti o jednotné bezpečnostné osvedčenie

1. Žiadosti o jednotné bezpečnostné osvedčenie sa predkladajú agentúre. Agentúra prijme rozhodnutie o žiadosti bezodkladne, najneskôr však ~~štyri~~ **tri** mesiace po ~~predložení všetkých potrebných informácií a všetkých doplňujúcich informácií požadovaných agentúrou~~ **prijatí žiadosti**. Ak je žiadateľ vyzvaný, aby predložil doplňujúce informácie, musí tieto informácie ~~predložiť~~ **urýchlene poskytnúť v rámci primeraného obdobia stanoveného agentúrou, ktoré nepresiahne jeden mesiac, pokiaľ agentúra vo výnimočných prípadoch neodsúhlasí a nepovolí časovo obmedzené predĺženie. Odmietavé rozhodnutia sa náležite zdôvodnia.**

**V prípade žiadosti o rozšírenie osvedčenia na prevádzku v ďalšom členskom štáte agentúra rovnako prijme svoje rozhodnutie do troch mesiacov od prijatia žiadosti.**

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

3. Pokyny k žiadosti, v ktorých sa opisujú a vysvetľujú požiadavky na jednotné bezpečnostné osvedčenia a v ktorých sa uvádza zoznam požadovaných dokumentov, sa žiadateľom sprístupňujú bezplatne **a vo všetkých úradných jazykoch Únie**. Národné bezpečnostné orgány pri šírení týchto informácií spolupracujú s agentúrou. [PN 78]

#### Článok 12

##### Bezpečnostné povolenie pre manažérov infraštruktúry

1. Na spravovanie a prevádzku železničnej infraštruktúry musí manažér infraštruktúry získať bezpečnostné povolenie od národného bezpečnostného orgánu členského štátu, v ktorom je usadený. **V prípade cezhraničných infraštruktúr s jediným manažérom infraštruktúry agentúra zodpovedá za úlohy stanovené v tomto článku**

2. Bezpečnostné povolenie obsahuje povolenie potvrdzujúce schválenie systému riadenia bezpečnosti manažéra infraštruktúry stanoveného v článku 9, ktorý zahŕňa postupy a ustanovenia na splnenie požiadaviek nevyhnutných na bezpečnú konštrukciu, údržbu a prevádzku železničnej infraštruktúry, v prípade potreby vrátane údržby a prevádzky systému riadenia dopravy a návštenia, **ako aj postupy v prípade vážnej nehody s cieľom zaručiť pomoc v núdzových situáciách a obnoviť bezpečnosť infraštruktúry.**

Bezpečnostné povolenie sa na žiadosť manažéra infraštruktúry obnovuje v intervaloch piatich rokov. Aktualizuje sa úplne alebo čiastočne, ak dôjde k podstatnej zmene infraštruktúry, návštenia, zásobovania energiou alebo zásad prevádzky a údržby infraštruktúry. Držiteľ bezpečnostného povolenia ~~bezodkladne~~ **okamžite** informuje národný bezpečnostný orgán **a agentúru** o všetkých takýchto zmenách.

Streda 26. februára 2014

Pri podstatných zmenách regulačného rámca v oblasti bezpečnosti môže národný bezpečnostný orgán **alebo v prípade cezhraničných infraštruktúr podľa odseku 1 agentúra** požadovať revidovanie bezpečnostného povolenia.

Ak národný bezpečnostný orgán **alebo v prípade cezhraničných infraštruktúr podľa odseku 1 agentúra** zistí, že manažér infraštruktúry, ktorý je držiteľom bezpečnostného povolenia, už nespĺňa podmienky na bezpečnostné povolenie, uvedený orgán povolenie zruší s uvedením dôvodov svojho rozhodnutia.

3. Národný bezpečnostný orgán rozhoduje o žiadosti o bezpečnostné povolenie bezodkladne, najneskôr však ~~štyri~~ **tri** mesiace po predložení všetkých potrebných informácií a všetkých požadovaných doplňujúcich informácií **prijatí žiadosti. Ak je žiadateľ vyzvaný, aby predložil doplňujúce informácie, musí tieto informácie predložiť v rámci primeraného obdobia stanoveného národným bezpečnostným orgánom alebo agentúrou, ktoré nepresiahne jeden mesiac, pokiaľ národný bezpečnostný orgán alebo agentúra vo výnimočných prípadoch neodsúhlasí a nepovolí časovo obmedzené predĺženie. Odmietavé rozhodnutia sa náležite zdôvodnia.**

**Žiadateľom sa poskytnú pokyny k žiadosti, v ktorých sa uvedú a vysvetlia požiadavky týkajúce sa bezpečnostných povolení a ktoré obsahujú zoznam požadovaných dokumentov.**

4. Národný bezpečnostný orgán do jedného mesiaca informuje agentúru o bezpečnostných povoleniach, ktoré boli vydané, obnovené, zmenené a ~~doplnené~~ alebo zrušené. Uvedie názov a adresu manažéra infraštruktúry, dátum vydania, pôsobnosť a platnosť bezpečnostného povolenia a v prípade zrušenia aj dôvody takéhoto rozhodnutia. [PN 79]

### Článok 13

#### Prístup k školiacim zariadeniam

1. Členské štáty zabezpečujú, aby železničné podniky 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, na splnenie požiadaviek na získanie bezpečnostného osvedčenia a požiadaviek na získanie povolení a osvedčení podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady 2007/59/ES<sup>(1)</sup>.

~~Ponúkané služby zahŕňajú školenie o potrebných znalostiach trate, prevádzkových predpisoch a postupoch, systéme odbornú prípravu zameranú na potrebné znalosti trate, poskytovanie pomoci osobám so zdravotným postihnutím, prevádzkové predpisy a postupy, systém návštenia a riadenia/zabezpečenia a núdzových postupoch uplatňovaných núdzové postupy uplatňované~~ na prevádzkovaných tratiach. [PN 80]

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

Ak školiace služby nezahŕňajú skúšky a udeľovanie osvedčení, členské štáty zabezpečujú, aby železničné podniky mali prístup k takejto certifikácii.

Národný bezpečnostný orgán zabezpečuje, aby poskytovanie školiacich služieb alebo prípadne udeľovanie osvedčení bolo v súlade s požiadavkami stanovenými v smernici 2007/59/ES, v TSI alebo v národných predpisoch uvedených v článku 8.

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 náboře nových rušňovodičov, vlakového personálu a personálu vykonávajúceho dôležité bezpečnostné úlohy železničné podniky zohľadňujú 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.

<sup>(1)</sup> 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).

Streda 26. februára 2014

4. Železničné podniky a manažéri infraštruktúry zodpovedajú za úroveň školenia a kvalifikáciu svojho personálu vykonávajúceho úlohy súvisiace s bezpečnosťou **vrátane vlakového personálu**. [PN 81]

#### Článok 14

#### Údržba vozidiel

1. Každému vozidlu sa pred jeho uvedením do prevádzky alebo využitím v rámci siete prideli subjekt zodpovedný za údržbu a uvedený subjekt sa zaregistruje v ~~národnom registri~~ **registroch** vozidiel v súlade s článkom 43 smernice ... [smernica o interoperabilite železníc].

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

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

a) dokumentáciou údržby každého vozidla;

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

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

4. V prípade nákladných vozňov každému subjektu zodpovednému za údržbu vydá osvedčenie orgán, ktorý bol akreditovaný alebo uznaný v súlade s nariadením Komisie (EÚ) č. 445/2011 <sup>(1)</sup>, alebo národný bezpečnostný orgán. Proces uznávania musí byť založený aj na kritériách nezávislosti, spôsobilosti a nestrannosti.

Ak je subjektom zodpovedným za údržbu manažér infraštruktúry, splnenie ustanovení nariadenia (EÚ) č. 445/2011 kontroluje príslušný národný bezpečnostný orgán podľa postupov uvedených v článku 12 **tejto smernice** a toto splnenie sa potvrdí v osvedčeniach vymedzených v týchto postupoch.

5. Osvedčenia udelené v súlade s odsekom 4 platia **a sú automaticky uznávané** v celej Únii.

**Agentúra zriadi, zverejní a následne bezodkladne aktualizuje register certifikovaných subjektov zodpovedných za údržbu. Prepojený je s národnými registrami vozidiel alebo registrami vozidiel podľa článku 43 ods. 1 a 4 a článku 43a ods. 1 a 4 smernice ... [smernica o interoperabilite železníc].**

**Komisia prijme vykonávacie akty, ktorými sa pre uvedené registre stanovia spoločné špecifikácie týkajúce sa obsahu, formátu údajov, funkčnej a technickej štruktúry, prevádzkového režimu a pravidiel vkladania a prezerania údajov. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 27 ods. 3.**

**5a. Agentúra pri vypracúvaní alebo zmene TSI harmonizuje predpisy o minimálnych požiadavkách na údržbu s cieľom zaisťiť bezpečnosť celého železničného systému. Pritom zohľadňuje rôzne parametre (používanie, vek, materiál, počet najazdených kilometrov, poveternostné podmienky, typ trate atď.), ktoré majú vplyv na opotrebenie. Podniky môžu naďalej využívať svoj vlastný systém údržby, pokiaľ agentúra usúdi, že tento systém poskytuje rovnocennú alebo vyššiu úroveň bezpečnosti.**

<sup>(1)</sup> 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).

Streda 26. februára 2014

6. Agentúra ~~do 31. mája 2014~~ **najneskôr dva roky od nadobudnutia účinnosti tejto smernice** vyhodnotí systém certifikácie subjektov zodpovedných za údržbu nákladných vozňov ~~a zváži možnosť rozšírenia tohto systému na všetky vozidlá~~ a predloží správu Komisii. **V uvedenej správe uvedie odporúčanie, či by sa mal príslušný systém certifikácie rozšíriť aj na iné typy vozidiel. Komisia následne na základe tohto odporúčania prijme primerané opatrenia.**

**6a. Agentúra najneskôr šesť mesiacov od nadobudnutia účinnosti tejto smernice určí železničné komponenty, ktoré sú dôležité z hľadiska bezpečnosti železníc, a vyvinie systém, ktorý umožní sledovanie týchto komponentov.**

7. **Na základe odporúčania agentúry a najneskôr 36 mesiacov od nadobudnutia účinnosti tejto smernice** Komisia prijme ~~do 24. decembra 2016~~ prostredníctvom ~~vykonávacích~~ **delegovaných** aktov **v súlade s článkom 26** spoločné podmienky týkajúce sa certifikácie subjektov zodpovedných za údržbu všetkých vozidiel.

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

System certifikácie vzťahujúci sa na nákladné vozne prijatý nariadením (EÚ) č. 445/2011 sa uplatňuje dovtedy, kým sa neprijmú ~~vykonávacie~~ **delegované** akty uvedené v prvom pododseku. [PN 82]

## Článok 15

### Výnimky zo systému certifikácie subjektov zodpovedných za údržbu

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

- a) vozidlá registrované v tretej krajine a udržiavané v súlade s právnymi predpismi uvedenej krajiny;
- b) vozidlá používané na sieťach alebo na tratiach s odlišným rozchodom koľaje, než je rozchod hlavnej železničnej siete v rámci Únie, v prípade ktorých sa plnenie požiadaviek uvedených v článku 14 ods. 3 zabezpečuje prostredníctvom medzinárodných dohôd s tretími krajinami;
- c) vozidlá, na ktoré sa vzťahuje článok 2, vojenský materiál a špeciálna preprava vyžadujúca *ad hoc* povolenie národného bezpečnostného orgánu predložené pred uskutočnením dopravy. V tomto prípade sa poskytujú výnimky na obdobie najviac päť rokov.

2. Alternatívne opatrenia uvedené v odseku 1 sa vykonávajú prostredníctvom výnimiek, ktoré udeľuje dotknutý národný bezpečnostný orgán alebo agentúra:

- a) v prípade registrácie vozidiel podľa článku 43 smernice ... [smernica o interoperabilite železníc], pokiaľ ide o určenie subjektu zodpovedného za údržbu;
- b) v prípade vydávania bezpečnostných osvedčení a povolení železničným podnikom a manažérom infraštruktúry podľa článkov 10 a 12 tejto smernice, pokiaľ ide o určenie alebo certifikáciu subjektu zodpovedného za údržbu.

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

Streda 26. februára 2014

KAPITOLA IV  
NÁRODNÉ BEZPEČNOSTNÉ ORGÁNY

## Článok 16

## Úlohy

1. Každý členský štát zriadi bezpečnostný orgán. **Členské štáty sa môžu takisto rozhodnúť, že spoločne zriadia bezpečnostný orgán zodpovedný za ich územia.** Tento orgán je organizačne, právnu štruktúrou a pri prijímaní rozhodnutí nezávislý od železničných podnikov, manažérov infraštruktúry, žiadateľov ~~a~~ **alebo** obstarávateľských subjektov. **Orgán má potrebné odborné znalosti a personálne zdroje na plnenie svojich povinností. Môže ísť o ministerstvo zodpovedné za dopravné záležitosti, pokiaľ spĺňa požiadavky nezávislosti stanovené v tomto odseku.**
2. Národný bezpečnostný orgán je poverený aspoň týmito úlohami:
  - a) povoľovanie uvádzania subsystémov energia a infraštruktúra tvoriacich systém železníc do prevádzky v súlade s článkom 18 ods. 2 smernice ... [smernica o interoperabilite železníc], **s výnimkou cezhraničných infraštruktúr s jediným manažérom infraštruktúry, keď agentúra zodpovedá za úlohy stanovené v tomto pododseku;**
  - b) ~~vykonávanie dohľadu nad tým~~ **zabezpečovanie toho**, aby komponenty interoperability boli v súlade so základnými požiadavkami stanovenými v článku [x] smernice ... [smernica o interoperabilite železníc];
  - c) pridelovanie ~~európskeho~~ **vnútroštátneho** čísla vozidla v súlade s ~~článkom 42~~ **článkami 20a a 43** smernice ... [smernica o interoperabilite železníc];
  - d) podpora agentúry na základe jej žiadosti **a na základe zmluvných dohôd, ako sa uvádza v nariadení ... [nariadenie o železničnej agentúre]**, pri vydávaní, obnovovaní, zmene ~~a doplnení~~ a rušení jednotných bezpečnostných osvedčení udelených v súlade s článkom 10 a kontrola toho, či sú splnené podmienky a požiadavky v nich stanovené a či železničné podniky vykonávajú svoju činnosť v súlade s požiadavkami právnych predpisov Únie alebo vnútroštátnych právnych predpisov;
  - e) vydávanie, obnovovanie, zmena ~~a doplnenie~~ a rušenie bezpečnostných osvedčení udelených v súlade s článkom 12 a kontrola toho, či sú splnené podmienky a požiadavky v nich stanovené a či manažéri infraštruktúry vykonávajú svoju činnosť v súlade s požiadavkami právnych predpisov Únie alebo vnútroštátnych právnych predpisov;
  - f) monitorovanie, podpora a prípadne presadzovanie a aktualizácia regulačného rámca v oblasti bezpečnosti vrátane systému národných predpisov;
  - g) dohľad nad železničnými podnikmi v súlade s prílohou IV k nariadeniu Komisie (EÚ) č. 1158/2010 <sup>(1)</sup> a s nariadením Komisie (EÚ) č. 1077/2012 <sup>(2)</sup>;
  - h) ~~dohľad nad riadnou registráciou~~ **zabezpečenie riadnej registrácie** vozidiel v ~~národnom registri~~ **európskom registri a národných registroch** vozidiel a ~~naď tým~~ **zaistenie toho**, aby informácie týkajúce sa bezpečnosti, ktoré sú v ~~ňom~~ **týchto registroch** uvedené, boli presné a aktuálne;
  - ha) **monitorovanie súladu s pravidlami týkajúcimi sa pracovného času, času vedenia vozidla a odpočinku pre rušňovodičov v železničných podnikoch a na trati;**
  - hb) **monitorovanie súladu s uplatniteľnými pravidlami o bezpečnej údržbe a prevádzke vozňov pre železničnú nákladnú dopravu a iných železničných koľajových vozidiel;**
  - hc) **vypracovanie všeobecného núdzového plánu pre železničnú sieť, ktorý bude povinný pre všetkých aktérov v systéme železníc a ktorý bude podrobne uvádzať opatrenia, ktoré sa majú prijať v prípade vážnej nehody alebo núdzového stavu, a jeho postúpenie agentúre. Tento plán zahŕňa:**

<sup>(1)</sup> 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).

<sup>(2)</sup> Nariadenie Komisie (EÚ) č. 1077/2012 zo 16. novembra 2012 o spoločnej bezpečnostnej metóde pre vykonávanie dozoru národnými bezpečnostnými orgánmi po vydaní bezpečnostného osvedčenia alebo bezpečnostného povolenia (Ú. v. EÚ L 320, 17.11.2012, s. 3).

Streda 26. februára 2014

- i) *mechanizmy a postupy zaručujúce účinnú komunikáciu medzi zapojenými aktérmi, predovšetkým medzi manažérmi infraštruktúry, prevádzkovateľmi železničnej dopravy a záchrannými službami.*
- ii) *mechanizmy koordinácie s národnými agentúrami susedných krajín;*
- iii) *kanály na komunikáciu s rodinami obetí po vážnej nehode s cieľom zabezpečiť kontakt s personálom, ktorý bol odborne pripravený na plnenie rozličných úloh;*
- iv) *systém na poskytovanie starostlivosti obetiam po nehode, ktorý im bude poskytovať pomoc pri postupoch týkajúcich sa sťažností podľa právnych predpisov Únie a najmä nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007<sup>(1)</sup>, a to bez toho, aby boli dotknuté povinnosti prevádzkovateľov železničnej dopravy. Táto starostlivosť zahŕňa psychologickú podporu obetí nehôd a ich rodín.*

*Komisia bezodkladne vypracuje opatrenia zamerané na harmonizáciu obsahu a formátu núdzových plánov prostredníctvom vykonávaných aktov, ako sa stanovuje v článku 27. Agentúra poskytuje národným bezpečnostným orgánom pomoc pri vypracúvaní týchto plánov a vykonáva nad nimi dohľad, pričom sa osobitná pozornosť venuje železničným nehodám, ktoré sa dotýkajú dvoch alebo viacerých vnútroštátnych sietí.*

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

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

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

**4a. Národné bezpečnostné orgány s pomocou agentúry zavedú mechanizmy na výmenu príkladov osvedčených a najlepších postupov.**

**4b. Národné bezpečnostné orgány môžu agentúru na dobrovoľnom základe požiadať, aby vykonala audit ich činnosti. Agentúra môže vykonať audit národných bezpečnostných orgánov aj z vlastnej iniciatívy. [PN 83]**

## Článok 17

### Zásady rozhodovania

1. Národné bezpečnostné orgány vykonávajú svoje úlohy otvoreným, nediskriminačným a transparentným spôsobom. Umožňujú najmä všetkým stranám, aby sa vyjadrili, a zdôvodňujú svoje rozhodnutia.

Urychlene reagujú na požiadavky a žiadosti, ~~bezodkladne oznamujú svoje požiadavky na informácie a všetky svoje rozhodnutia prijímajú do štyroch mesiacov potom, čo boli poskytnuté 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, **pričom rešpektujú lehoty stanovené v článku 11 ods. 1 a všetky záväzky stanovené v zmluvných dohodách uzatvorených s agentúrou.**

V procese vývoja národného regulačného rámca národný bezpečnostný orgán uskutočňuje konzultácie so všetkými zúčastnenými osobami a zainteresovanými stranami vrátane manažérov infraštruktúry, železničných podnikov, výrobcov a poskytovateľov údržbárskych prác, ako aj používateľov a zástupcov zamestnancov **a berie do úvahy ich názory.**

2. Agentúra a národné 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.

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

Streda 26. februára 2014

3. Členské štáty prijímajú potrebné opatrenia, aby zabezpečili, že rozhodnutia národného bezpečnostného orgánu budú podliehať súdnemu preskúmaniu.

4. Národné bezpečnostné orgány vykonávajú aktívnu výmenu stanovísk a skúseností v rámci siete zriadenej agentúrou s cieľom harmonizovať svoje rozhodovacie kritériá na úrovni Únie.

**4a. Národné bezpečnostné orgány podporujú agentúru v jej činnosti spočívajúcej v monitorovaní rozvoja bezpečnosti železníc na úrovni Únie.**

5. Rozsah spolupráce medzi agentúrou a národnými bezpečnostnými orgánmi vo všetkých záležitostiach týkajúcich sa kontrol na mieste v súvislosti s vydaním jednotného bezpečnostného osvedčenia a dohľadu nad železničnými podnikmi po vydaní jednotného bezpečnostného osvedčenia sa stanovuje v zmluvných ~~či iných~~ dohodách medzi agentúrou a národnými bezpečnostnými orgánmi **najneskôr do jedného roka po nadobudnutí účinnosti tejto smernice.**

**Uvedené dohody môžu zahŕňať zadanie určitých úloh a povinností agentúry národným orgánom, napríklad pokiaľ ide o kontrolu a prípravu dokumentácie, overovanie technickej kompatibility, vykonávanie návštev a vypracovávanie technických štúdií, a to v súlade s článkom 69 nariadenia ... [nariadenie o železničnej agentúre].**

**Uvedené dohody zaisťujú rozdelenie príjmov pomerne k vynaloženej práci každého subjektu. [PN 84]**

#### Článok 18

##### Výročná správa

Národný bezpečnostný orgán každý rok uverejňuje výročnú správu o svojej činnosti za predchádzajúci rok a pošle ju agentúre najneskôr do 30. septembra. Správa obsahuje informácie o:

- a) vývoji bezpečnosti železníc vrátane súhrnu CSI stanovených v prílohe I na úrovni členského štátu;
- b) významných zmenách v 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;
- e) výnimkách, o ktorých sa rozhodlo v súlade s článkom 14 ods. 8;
- f) všetkých kontrolách alebo auditoch železničných podnikov vykonávajúcich svoju činnosť v členskom štáte, ktoré sa uskutočnili v rámci činností dohľadu;

**fa) všetkých technických kontrolách železničných nákladných vozňov na trati. [PN 85]**

#### KAPITOLA V

##### VYŠETROVANIE NEHÔD A INCIDENTOV

#### Článok 19

##### Vyšetrovací povinnosť

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

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

Streda 26. februára 2014

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

- a) vážnosť nehody alebo incidentu;
  - b) či nehoda alebo incident tvorí časť série nehôd alebo incidentov relevantnej pre celý systém;
  - c) vplyv nehody alebo incidentu na bezpečnosť železníc na úrovni Únie;
  - d) požiadavky manažérov infraštruktúry, železničných podnikov, národného bezpečnostného orgánu alebo členských štátov.
3. Rozsah vyšetrovania a postup použitý pri takomto vyšetrovaní stanovuje vyšetrovací orgán s prihliadnutím na články 20 a 22 a na základe očakávaných poznatkov, ktoré získa z nehody alebo incidentu a ktoré budú slúžiť na zvýšenie bezpečnosti.
4. Vyšetrovanie sa v žiadnom prípade nezaobrá otázkami podielu viny či zodpovednosti.

#### Článok 20

##### Charakter vyšetrovania

1. Členské štáty v rámci svojho platného právneho systému vymedzia právny charakter vyšetrovania tak, aby poverení vyšetrovatelia mohli vykonávať svoje úlohy čo možno najúčinnším spôsobom a čo možno v najkratšom čase.
2. V súlade s platnými právnymi predpismi členské štáty zabezpečujú, aby orgány zodpovedné za súdne vyšetrovanie ~~plne~~ **v plnej miere** spolupracovali a aby sa vyšetrovateľom, **ako aj agentúre, ak o to požiada**, čo najskôr poskytol: [PN 86]
  - a) prístup na miesto nehody alebo incidentu, ako aj prístup k príslušným železničným koľajovým vozidlám, príslušnej infraštruktúre a zariadeniam na riadenie a návštenie;
  - 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 návštenia a riadenia, a možnosť využitia takeého 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 vypočuť zúčastnený železničný personál a ostatných svedkov;
  - g) prístup ku všetkým relevantným informáciám alebo záznamom, ktoré vlastní manažér infraštruktúry, zúčastnený železničný podnik a národný bezpečnostný orgán.
3. Vyšetrovanie sa vykonáva nezávisle od akéhokoľvek súdneho vyšetrovania.

#### Článok 21

##### Vyšetrovací orgán

1. Členské štáty zabezpečujú, aby nehody a incidenty uvedené v článku 19 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 notifikovaných orgánov, ako aj od všetkých strán, ktorých záujmy by mohli byť v rozpore s úlohami vyšetrovacieho orgánu. Okrem toho je funkčne nezávislý od národného bezpečnostného orgánu a regulačných orgánov v odvetví železníc.
2. Vyšetrovací orgán vykonáva svoje úlohy nezávisle od organizácií uvedených v odseku 1 **a to bez diskriminácie ktorejkoľvek zo strán**, a na tieto účely musí byť schopný získať dostatočné prostriedky. Jeho vyšetrovateľom je priznané postavenie, ktoré im zaručuje potrebnú nezávislosť. [PN 87]

Streda 26. februára 2014

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

4. Vyšetrovací orgán môže úlohy podľa tejto smernice kombinovať s vyšetrovaniami iných udalostí než železničné nehody a incidenty, pokiaľ tieto vyšetrovania neohrozujú jeho nezávislosť.

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

**5a. Vyšetrovacie orgány môžu agentúru požiadať, aby vykonala audit ich činnosti, a to na dobrovoľnom základe. [PN 88]**

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

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

Agentúra podporuje vyšetrovacie orgány pri plnení tejto úlohy. **Okrem toho vyšetrovacie orgány podporujú agentúru v jej činnosti spočívajúcej v monitorovaní rozvoja bezpečnosti železníc na úrovni Únie. [PN 89]**

## Článok 22

### Postup vyšetrovania

1. Vyšetrovanie nehôd alebo incidentov uvedených v článku 19 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 orgány dohodnú, ktorý z nich vykoná vyšetrovanie, alebo sa dohodnú na spoločnom vyšetrovaní. V prvom prípade sa môže druhý orgán zúčastniť na vyšetrovaní a má neobmedzený prístup k výsledkom.

Vyšetrovacie orgány iného členského štátu **a agentúra** sa vyzývajú, aby sa zúčastnili na vyšetrovaní, ak sa na nehode alebo incidente podieľal železničný podnik usadený a licencovaný v tomto členskom štáte. [PN 90]

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 **a dostatočné zdroje** potrebné na vykonanie vyšetrovania. Posudok sa môže získať v rámci orgánu alebo mimo neho v závislosti od charakteru vyšetrovanej nehody alebo incidentu. [PN 91]

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

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

Streda 26. februára 2014

## Článok 23

## Správy

1. Z každého vyšetrovania nehody alebo incidentu uvedených v článku 19 sa vypracuje správa vo forme zodpovedajúcej druhu a závažnosti nehody alebo incidentu a relevantnosti zistení vyšetrovania. V správe sa uvádzajú ciele vyšetrovania podľa článku 19 ods. 1 a správa prípadne obsahuje odporúčania týkajúce sa bezpečnosti.
2. Vyšetrovací orgán vydáva záverečnú správu **vrátane bezpečnostných odporúčaní** v čo možno najkratšom čase a ~~spravidla~~ najneskôr do ~~12~~ **šiestich** mesiacov po udalosti. Správa ~~vrátane odporúčaní týkajúcich sa bezpečnosti~~ sa oznámi príslušným stranám uvedeným v článku 22 ods. 3 a ~~dotknutým príslušným~~ **príslušným** orgánom a stranám v iných členských štátoch ~~štátov~~. [PN 92]

Komisia prostredníctvom ~~vykonávacích~~ **delegovaných** aktov stanovuje obsah správ o vyšetrovaní nehôd a incidentov, **ktoré zahŕňajú tieto prvky: súhrn; údaje týkajúce sa udalosti; vyšetrovací protokol; analýzy a závery.** ~~Tieto vykonávacie~~ **Uvedené delegované** akty sa prijímajú v súlade s postupom ~~preskúmania~~ uvedeným v článku ~~27 ods. 2~~ **26**. [PN 93]

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

## Článok 24

## Informácie posielané agentúre

1. Do jedného týždňa 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 23 ods. 2 a výročnej správy uvedenej v článku 23 ods. 3.

**2a. Agentúra vytvorí a spravuje centralizovanú databázu obsahujúcu všetky informácie poskytnuté v súvislosti s nehodami a incidentmi. Táto databáza sa zriadi najneskôr do 31. decembra 2015.** [PN 94]

## Článok 25

## Bezpečnostné odporúčania

1. Bezpečnostné odporúčanie vydané vyšetrovacím orgánom nesmie v žiadnom prípade vytvárať prezumpciu viny alebo zodpovednosti za nehodu alebo incident.
2. Odporúčania sú určené agentúre, národnému bezpečnostnému orgánu, a ak je to potrebné z dôvodu charakteru odporúčaní, aj ostatným subjektom alebo orgánom v členskom štáte alebo inom členskom štáte. Členské štáty a ich národné bezpečnostné orgány prijímajú opatrenia potrebné na zabezpečenie primeraného zohľadnenia bezpečnostných odporúčaní vydaných vyšetrovacími orgánmi a prípadne na zabezpečenie ich uplatňovania.
3. Národný bezpečnostný orgán a iné orgány alebo subjekty alebo prípadne iné členské štáty, ktorým boli odporúčania určené, informujú minimálne raz do roka vyšetrovací orgán o opatreniach prijatých alebo plánovaných na základe odporúčaní.

## KAPITOLA VI

## ZÁVEREČNÉ USTANOVENIA

## Článok 26

## Vykonávanie delegovania právomoci

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

Streda 26. februára 2014

2. Právomoc prijímať delegované akty uvedené v článku 5 ods. 2 a článku 7 ods. 2, **článku 9 ods. 2, článku 14 ods. 7 a článku 23 ods. 2** sa Komisii udeľuje na ~~dobu neurčitú~~ **obdobie piatich rokov od [dátum nadobudnutia účinnosti tejto smernice]. 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 nevzniesú voči takémuto predĺženiu námietku najneskôr tri mesiace pred koncom každého obdobia.** [PN 95]

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

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

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

#### Článok 27

##### Postup výboru

1. Komisii pomáha výbor. Uvedený výbor je výborom v zmysle nariadenia (EÚ) č. 182/2011.
2. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 5 nariadenia (EÚ) č. 182/2011.

#### Článok 28

##### Správa a ďalšie opatrenia Únie

Komisia na základe príslušných informácií poskytnutých agentúrou predloží Európskemu parlamentu a Rade do ... (\*) a potom raz za ~~päť rokov~~ **tri roky** správu o vykonávaní tejto smernice. [PN 96]

Správa bude v prípade potreby sprevádzaná návrhmi ďalších opatrení Únie.

#### Článok 29

##### 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 32 ods. 1 a bezodkladne jej oznámia ich následné zmeny.

#### Článok 30

##### Prechodné ustanovenia

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

(\*) **Tri** roky od dátumu nadobudnutia účinnosti tejto smernice.

Streda 26. februára 2014

Národné bezpečnostné orgány ~~budú~~ **môžu** aj naďalej udeľovať bezpečnostné osvedčenia v súlade s ustanoveniami smernice 2004/49/ES až do ... (\*), **a to bez toho, aby bol dotknutý článok 20 ods. 2a**. Takéto bezpečnostné osvedčenia sú platné až do dátumu skončenia ich platnosti.

**Počas dodatočného obdobia troch rokov po uplynutí ročnej lehoty na transpozíciu stanovenej v článku 32 môžu žiadatelia podať žiadosť buď agentúre, alebo národnému bezpečnostnému orgánu. V priebehu tohto obdobia môžu národné bezpečnostné orgány naďalej vydávať bezpečnostné osvedčenia v súlade so smernicou 2004/49/ES. [PN 97]**

#### Článok 31

##### Odporúčania a stanoviská agentúry

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

#### Článok 32

##### Transpozícia

1. Členské štáty uvedú do účinnosti zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s ~~článkami 2, 3, 4, 8, 10, 16, 18, 20 a prílohou I~~ **ustanoveniami tejto smernice** najneskôr do ... (\*\*). Komisii bezodkladne oznámia znenie týchto ustanovení. [PN 98]

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

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

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

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

#### Článok 33

##### Zrušenie

Smernica 2004/49/ES zmenená smernicami uvedenými v prílohe II časti A sa zrušuje s účinnosťou od ... (\*\*\*) bez toho, aby boli dotknuté povinnosti členských štátov týkajúce sa lehôt na transpozíciu smerníc uvedených v prílohe II časti B do vnútroštátneho práva a na ich uplatňovanie. [PN 99]

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

#### Článok 34

##### Nadobudnutie účinnosti

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

Články 10 a 11 sa uplatňujú od ... (\*\*\*\*), **a to bez toho, aby boli dotknuté prechodné ustanovenia stanovené v článku 30.** [PN 100]

(\*) **Štyri** roky od dátumu nadobudnutia účinnosti tejto smernice.

(\*\*) **Jeden** rok od dátumu nadobudnutia účinnosti tejto smernice.

(\*\*\*) **Štyri** roky od dátumu nadobudnutia účinnosti tejto smernice.

(\*\*\*\*) **Štyri** roky od dátumu nadobudnutia účinnosti tejto smernice.

Streda 26. februára 2014

Článok 35

Adresáti

Táto smernica je určená členským štátom.

V

*Za Európsky parlament*  
*predseda*

*Za Radu*  
*predseda*

\_\_\_\_\_

Streda 26. februára 2014

## PRÍLOHA I

## SPOLOČNÉ BEZPEČNOSTNÉ UKAZOVATELE

Národné bezpečnostné orgány majú oznamovať spoločné bezpečnostné ukazovatele raz za rok. Ak sa po predložení správy zistia nové okolnosti alebo chyby, národný bezpečnostný orgán má zmeniť a doplniť alebo opraviť ukazovatele za daný rok pri prvej vhodnej príležitosti a najneskôr v nasledujúcej výročnej správe.

V prípade ukazovateľov vzťahujúcich sa na nehody uvedených v bode 1 sa má uplatňovať nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 91/2003<sup>(1)</sup>, pokiaľ sú informácie k dispozícii.

## 1. Ukazovatele vzťahujúce sa na nehody

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

- i) zrážka vlakov so železničnými vozidlami;
- ii) zrážka vlakov s prekážkami v rámci prechodového prierezu;
- iii) vykoľajenie vlakov;
- iv) nehody na priecestiach vrátane nehôd, na ktorých sa podieľajú chodci;
- v) nehody osôb zahŕňajúce pohyb železničného koľajového vozidla s výnimkou samovrážd;
- vi) požiare v železničných koľajových vozidlách;
- vii) iný druh nehody.

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

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

- i) cestujúci (aj v pomere k celkovému počtu osobokilometrov a vlakokilometrov v osobnej doprave);
- ii) zamestnanci vrátane personálu dodávateľov;
- iii) používatelia priecestí;
- iv) neoprávnené osoby;
- v) iná kategória osôb.

## 2. Ukazovatele vzťahujúce sa na nebezpečný tovar

Celkový počet a pomerný počet (na vlakokilometre) nehôd **a incidentov** pri preprave nebezpečného tovaru, členený do týchto kategórií: [PN 101]

- i) nehody, ktorých účastníkom je aspoň jedno železničné vozidlo prepravujúce nebezpečný tovar vymedzený v dodatku;
- ii) počet takýchto nehôd, pri ktorých došlo k úniku nebezpečných látok.

## 3. Ukazovatele vzťahujúce sa na samovraždy

Celkový počet a pomerný počet samovrážd (na vlakokilometre).

<sup>(1)</sup> Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 91/2003 zo 16. decembra 2002 o štatistike železničnej dopravy (Ú. v. ES L 14, 21.1.2003, s. 1).

**Streda 26. februára 2014**

## 4. Ukazovatele vzťahujúce sa na okolnosti predchádzajúce nehodám

Celkový počet a pomerný počet (na vlakokilometre):

- i) lomov koľajníc;
- ii) vybočení koľaje a chýb geometrickej polohy koľaje;
- iii) porúch návěstidiel s následkom návštenia menej závažnej návěsti;
- iv) prejdení návěsti „stoj“;
- v) lomov kolies prevádzkovaných železničných koľajových vozidiel;
- vi) lomov náprav prevádzkovaných železničných koľajových vozidiel.

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

## 5. Ukazovatele na výpočet hospodárskych dôsledkov nehôd

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

## 6. Ukazovatele vzťahujúce sa na technickú bezpečnosť infraštruktúry a jej využitie

6.1. Percentuálny podiel tratí s vlakovým zabezpečovačom (ATP) v prevádzke, percentuálny podiel vlakokilometrov s využitím fungujúcich systémov ATP.

6.2. Počet priecestí (celkom, na kilometer trate a na kilometer koľaje) týchto ôsmich druhov:

a) aktívne priecestia s:

- i) automatickou výstrahou pre používateľa priecestia;
- ii) automatickou zábranou pre používateľa priecestia;
- iii) automatickou zábranou a výstrahou pre používateľa priecestia;
- iv) automatickou zábranou a výstrahou pre používateľa priecestia a návštením pre používateľa železničnej trate zapojeným do zabezpečovacieho zariadenia;
- v) manuálnou výstrahou pre používateľa priecestia;
- vi) manuálnou zábranou pre používateľa priecestia;
- vii) manuálnou zábranou a výstrahou pre používateľa priecestia;

b) pasívne priecestia.

## 7. Ukazovatele vzťahujúce sa na riadenie bezpečnosti

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

## 8. Vymedzenie pojmov

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

\_\_\_\_\_

Streda 26. februára 2014

## Dodatok

## Spoločné vymedzenia pre CSI a metódy výpočtu hospodárskych dôsledkov nehôd

## 1. Ukazovatele vzťahujúce sa na nehody

- 1.1. „Závažná nehoda“ znamená každú nehodu, na ktorej sa podieľa aspoň jedno pohybujúce sa železničné vozidlo, ktorej výsledkom je minimálne jedna usmrtená alebo ťažko zranená osoba alebo značné poškodenie koľajového vozidla, koľaje, iných zariadení alebo životného prostredia alebo značné narušenie prepravy. Nevzťahuje sa na nehody v dielnach, skladoch a depách.
- 1.2. „Značné poškodenie koľajového vozidla, koľaje, iných zariadení alebo životného prostredia“ znamená škodu vo výške minimálne 150 000 EUR.
- 1.3. „Značné narušenie prepravy“ znamená, že vlakové služby na hlavnej železničnej trati sú pozastavené na minimálne šesť hodín.
- 1.4. „Vlak“ znamená jedno alebo niekoľko železničných vozidiel ťahaných jedným alebo viacerými rušňami alebo koľajovými vozidlami alebo jedno koľajové vozidlo jazdiace samostatne, ktoré sa pod daným číslom alebo špecifickým označením pohybuje z východiskového pevného bodu do cieľového pevného bodu. Hnacie vozidlo bez záťaže, ako napríklad samostatne, jazdiaci rušeň, sa považuje za vlak.
- 1.5. „Zrážka vlakov“ znamená čelnú, zadnú alebo bočnú zrážku časti jedného vlaku s časťou druhého vlaku alebo železničného vozidla alebo s posunovaným železničným koľajovým vozidlom.
- 1.6. „Zrážka s prekážkami v rámci prechodového prierezu“ znamená zrážku časti vlaku s objektmi nachádzajúcimi sa trvale alebo dočasne na trati alebo blízko nej (okrem tých, ktoré sa nachádzajú v priestoroch a ktoré stratilo prechádzajúce vozidlo alebo používateľ). Zrážka zahŕňa aj zrážku s nadzemným trolejovým vedením.
- 1.7. „Vykoľajenie vlakov“ znamená každý prípad, keď aspoň jedno koleso vlaku zide z koľajníc.
- 1.8. „Nehody na priecestiach“ znamenajú také nehody na priecestiach, ktorých účastníkom je aspoň jedno železničné vozidlo a minimálne jedno prechádzajúce vozidlo, ostatní používatelia priestorov, akými sú napríklad chodci, alebo iné objekty, ktoré sa dočasne nachádzajú na trati alebo blízko nej a ktoré stratilo prechádzajúce vozidlo/používateľ.
- 1.9. „Nehody osôb ~~zahŕňajúce pohyb~~ **zapríčinené pohybom** železničného koľajového vozidla“ znamenajú nehody, ktorých 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 takomto vozidle. **[PN 102]**
- 1.10. „Požiare v železničných koľajových vozidlách“ znamenajú požiare a výbuchy, ku ktorým dôjde v železničných koľajových vozidlách (vrátane ich nákladu) pri ich jazde z východovej stanice do cieľovej stanice a pri státi vo východovej stanici, v cieľovej stanici alebo na medzizastávkach, ako aj počas posunovania.
- 1.11. „Iné druhy nehôd“ znamenajú všetky nehody, ktoré nepatria medzi už uvedené (zrážky vlakov, vykoľajenia vlakov, nehody na priecestiach, nehody osôb spôsobené pohybom železničného koľajového vozidla, požiare v železničných koľajových vozidlách).
- 1.12. „Cestujúci“ znamená každú osobu okrem členov posádky vlaku, ktorá cestuje železnicou. Na účely štatistiky o nehodách sa započítavajú aj cestujúci, ktorí sa pokúšajú nastúpiť na pohybujúci sa vlak alebo vystúpiť z pohybujúceho sa vlaku.
- 1.13. „Zamestnanci (vrátane personálu dodávateľov a samostatne zárobkovo činných dodávateľov)“ znamenajú všetky osoby, ktoré sú zamestnané v súvislosti so železnicou a ktoré sú v čase nehody na pracovisku. Patria sem posádka vlaku a osoby obsluhujúce železničné koľajové vozidlá a zariadenia infraštruktúry.

**Streda 26. februára 2014**

- 1.14. „Používatelia priecestí“ znamenajú všetky osoby používajúce priecestia na prechod cez železničnú trať na akomkoľvek dopravnom prostriedku alebo peši.
- 1.15. „Neoprávnené osoby“ znamenajú všetky osoby nachádzajúce sa v železničných priestoroch, kde je ich prítomnosť zakázaná, s výnimkou používateľov priecestí.
- 1.16. „Ostatné osoby (tretie strany)“ znamenajú všetky osoby, ktoré nie sú vymedzené ako „cestujúci“, „zamestnanci vrátane personálu dodávateľov“, „používatelia priecestí“ alebo „neoprávnené osoby“.
- 1.17. „Úmrtie (usmrtená osoba)“ znamená každú osobu usmrtenú okamžite alebo osobu, ktorá zomrela do 30 dní na následky nehody, s výnimkou samovrážd.
- 1.18. „Zranenie (ťažko zranená osoba)“ znamená každú zranenú osobu, 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“ znamená každú nehodu alebo incident, ktorá alebo ktorý je predmetom hlásenia v súlade s RID <sup>(1)</sup>/ADR bodom 1.8.5.
- 2.2. „Nebezpečný tovar“ znamená tie látky a predmety, ktorých preprava je na základe RID zakázaná alebo povolená iba po splnení podmienok uvedených v RID.

**3. Ukazovatele vzťahujúce sa na samovraždy**

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

**4. Ukazovatele vzťahujúce sa na okolnosti predchádzajúce nehodám**

- 4.1. „Lomy koľajníc“ znamenajú všetky koľajnice rozdelené na dva alebo viac kusov alebo všetky koľajnice, z ktorých sa oddelil kus kovu a toto oddelenie spôsobilo viac ako 50 mm dlhú a viac ako 10 mm hlbokú medzeru na jazdnom povrchu.
- 4.2. „Vybočenie koľaje a chyba geometrickej polohy koľaje“ znamenajú nedostatky súvisiace s kontinuitou a geometriou koľaje vyžadujúce si zablokovanie koľaje alebo okamžité zníženie povolenej rýchlosti.
- 4.3. „Poruchy návěstídiel s následkom návštenia menej závažnej návěsti“ znamenajú technické poruchy systému návštenia (buď infraštruktúry alebo železničného koľajového vozidla), ktorých výsledkom je signalizovanie informácií, ktoré nie sú tak obmedzujúce, ako by mali byť.
- 4.4. „Prejdenie návěsti ‚stoj‘“ znamená každé prejdenie, pri ktorom ktorákoľvek časť vlaku pokračuje v nepovolenom pohybe.

Nepovolený pohyb znamená prejdenie:

svetelnej traťovej návěsti alebo semaforu signalizujúceho príkaz na zastavenie alebo návěsti „stoj“, ak nefunguje automatický systém riadenia vlakov (ATCS) alebo ATP,

konca dovolenej jazdy v súvislosti s bezpečnosťou stanoveného v ATCS alebo ATP,

bodú oznámeného podľa predpisov prostredníctvom ústneho alebo písomného povolenia,

návěstí „stoj“ (okrem koľajnicových zarážok) alebo ručných návěstí.

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

Národné bezpečnostné orgány môžu predkladať osobitné správy o týchto štyroch bodoch a musia nahlasovať aspoň spoločný ukazovateľ obsahujúci údaje o všetkých štyroch bodoch.

<sup>(1)</sup> 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).

Streda 26. februára 2014

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

#### 5. Spoločné metódy výpočtu hospodárskych dôsledkov nehôd

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

#### 6. Ukazovatele vzťahujúce sa na technickú bezpečnosť infraštruktúry a jej využitie

- 6.1. „Vlakový zabezpečovač (ATP)“ znamená systém, ktorým sa vynucuje rešpektovanie návěstí a rýchlostných obmedzení prostredníctvom kontroly rýchlosti vrátane automatického zastavenia pred návěstidlami.
- 6.2. „Priecestie“ znamená úrovňové križovanie železničnej trate 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.
- 6.3. „Priechod“ znamená každú verejnú alebo súkromnú cestu, ulicu alebo diaľnicu vrátane chodníkov pre chodcov a bicykle alebo inú cestu určenú na prechod osôb, zvierat, vozidiel alebo strojov.
- 6.4. „Aktívne priecestie“ znamená priecestie, na ktorom sú prechádzajúci používatelia chránení alebo varovaní pred prichádzajúcim vlakom prostredníctvom aktivácie zariadení v prípade, že je pre používateľa nebezpečné prejsť cez priecestie.

Ochrana prostredníctvom použitia fyzických zariadení:

polovičné alebo plné prekážky,

závory.

Varovanie prostredníctvom použitia zariadení pevne upevnených na priecestiach:

viditeľné zariadenia: svetlá,

počuteľné zariadenia: zvony, trúby, klaksóny atď.,

fyzické zariadenia, napr. vibrácia v dôsledku cestných prahov.

Aktívne priecestia sa delia na tieto druhy:

1. „Priecestie s automatickou zábranou a/alebo výstrahou pre používateľa priecestia“ znamená priecestie, kde zábranu a/alebo výstrahu aktivuje prichádzajúci vlak alebo kde existuje návštenie pre používateľa železničnej trate zapojené do zabezpečovacieho zariadenia.

Tieto priecestia sa členia do týchto kategórií:

- i) s automatickou výstrahou pre používateľa priecestia;
- ii) s automatickou zábranou pre používateľa priecestia;
- iii) s automatickou zábranou a výstrahou pre používateľa priecestia;
- iv) s automatickou zábranou a výstrahou pre používateľa priecestia a s návštením pre používateľa železničnej trate.

„Návštenie pre používateľa železničnej trate zapojené do zabezpečovacieho zariadenia“ znamená návseť alebo iný systém zabezpečenia vlaku, ktorý umožní vlaku pokračovať iba v prípade, že ide o priecestie so zábranou pre používateľa priecestia a bez prekážok, a to prostredníctvom kontroly a/alebo zisťovania prekážok.

2. „Priecestie s manuálnou zábranou a/alebo výstrahou pre používateľa“ znamená priecestie, kde zábranu a/alebo výstrahu aktivuje manuálne železničný zamestnanec a kde neexistuje návštenie pre používateľa železničnej trate zapojené do zabezpečovacieho zariadenia.

**Streda 26. februára 2014**

Tieto priecestia sa členia do týchto kategórií:

- v) s manuálnou výstrahou pre používateľa priecestia;
- vi) s manuálnou zábranou pre používateľa priecestia;
- vii) s manuálnou zábranou a výstrahou pre používateľa priecestia.

6.5. „Pasívne priecestie“ znamená priecestie bez akéhokoľvek systému výstrahy a/alebo zábrany, ktorý by sa aktivoval v prípade, že prechod cez priecestie nie je pre používateľa bezpečný.

7. Ukazovatele vzťahujúce sa na riadenie bezpečnosti

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

8. Vymedzenie jednotiek merania

8.1. „Vlakokilometer“ znamená jednotku 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.

8.2. „Osobokilometer“ znamená jednotku merania prepravy jedného cestujúceho železnicou na vzdialenosť jedného kilometra. Má sa zohľadniť iba vzdialenosť na území štátu podávajúceho správu.

8.3. „Dĺžka trate“ znamená dĺžku trate meranú 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.

8.4. „Dĺžka koľaje“ znamená dĺžku koľaje meranú 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.

—————

Streda 26. februára 2014

## PRÍLOHA II

## ČASŤ A

Zrušená smernica so zoznamom jej neskorších zmien

(podľa článku 32)

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

## ČASŤ B

Lehoty na transpozíciu do vnútroštátneho práva

(podľa článku 32)

Smernica	Lehota na transpozíciu
2004/49/ES	30. apríl 2006
2008/57/ES	19. júl 2010
2008/110/ES	24. december 2010
2009/149/ES	18. jún 2010

Streda 26. februára 2014

## PRÍLOHA III

## TABUĽKA ZHODY

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

Streda 26. februára 2014

Smernica 2004/49/ES	Táto smernica
článok 24	článok 24
článok 25	článok 25
článok 26	–
–	článok 26
článok 27	článok 27
článok 28	–
článok 29	–
článok 30	–
článok 31	článok 28
článok 32	článok 29
–	článok 30
–	článok 31
článok 33	článok 32
–	článok 33
článok 34	článok 34
článok 35	článok 35
príloha I	príloha I
príloha II	–
príloha III	–
príloha IV	–
príloha V	–
–	príloha II