

# Úradný vestník

## Európskej únie

L 315

Slovenské vydanie

### Právne predpisy

Zväzok 50  
3. decembra 2007

Obsah

I Akty prijaté podľa Zmluvy o ES/Zmluvy o Euratome, ktorých uverejnenie je povinné

## NARIADENIA

- ★ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 z 23. októbra 2007 o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave, ktorým sa zrušujú nariadenia Rady (EHS) č. 1191/69 a (EHS) č. 1107/70 ..... 1
- ★ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007 z 23. októbra 2007 o právach a povinnostiach cestujúcich v železničnej preprave ..... 14
- ★ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1372/2007 z 23. októbra 2007, ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie Rady (ES) č. 577/98 o organizácii výberového zisťovania pracovných síl v Spoločenstve <sup>(1)</sup> ..... 42

## SMERNICE

- ★ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2007/58/ES z 23. októbra 2007, ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 91/440/EHS o rozvoji železníc Spoločenstva a smernica 2001/14/ES o pridelovaní kapacity železničnej infraštruktúry a vyberaní poplatkov za používanie železničnej infraštruktúry ..... 44
- ★ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2007/59/ES z 23. októbra 2007 o certifikácii rušňovodičov rušňov a vlakov v železničnom systéme v Spoločenstve ..... 51

<sup>(1)</sup> Text s významom pre EHP

Cena: 18 EUR



Akty, ktoré sú vytlačené obyčajným písmom, sa týkajú každodennej organizácie poľnohospodárskych záležitostí a sú spravidla platné len obmedzený čas.

Názvy všetkých ostatných aktov sú vytlačené tučným písmom a je pred nimi hviezdička.

## I

(Akty prijaté podľa Zmluvy o ES/Zmluvy o Euratome, ktorých uverejnenie je povinné)

## NARIADENIA

## NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY (ES) č. 1370/2007

z 23. októbra 2007

**o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave, ktorým sa zrušujú nariadenia Rady (EHS) č. 1191/69 a (EHS) č. 1107/70**

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o založení Európskeho spoločenstva, a najmä na jej články 71 a 89,

so zreteľom na návrh Komisie,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru <sup>(1)</sup>,

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

konajúc v súlade s postupom ustanoveným v článku 251 zmluvy <sup>(3)</sup>,

keďže:

- (1) Článok 16 zmluvy potvrdzuje miesto, ktoré patrí službám všeobecného hospodárskeho záujmu v spoločných hodnotách Únie.
- (2) Článok 86 ods. 2 zmluvy ustanovuje, že podniky poverené poskytovaním služieb všeobecného hospodárskeho záujmu podliehajú pravidlám zmluvy, najmä pravidlám hospodárskej súťaže za predpokladu, že uplatňovanie týchto pravidiel im neznemožňuje plniť zverené špecifické úlohy z dôvodov právnych alebo faktických.

- (3) Článok 73 zmluvy predstavuje *lex specialis* k článku 86 ods. 2 zmluvy. Stanovuje pravidlá uplatniteľné na úhradu za záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme v odvetví vnútrozemskej dopravy.

- (4) Hlavnými cieľmi Bielej knihy Komisie z 12. septembra 2001 nazvanej Európska dopravná politika pre rok 2010: čas rozhodnúť je zaručiť bezpečné, efektívne a kvalitné služby v osobnej doprave prostredníctvom regulovanej hospodárskej súťaže, ktorá tiež zaručí transparentnosť a výkonnosť služieb vo verejnom záujme v osobnej doprave so zreteľom na sociálne a environmentálne faktory a faktory regionálneho rozvoja, alebo poskytovať osobitné tarifné podmienky pre niektoré kategórie cestujúcich, ako sú dôchodcovia, a odstraňovať rozdiely medzi dopravnými podnikmi z rôznych členských štátov, ktoré môžu viesť k vážnym narušeniam hospodárskej súťaže.

- (5) V súčasnosti sa mnohé služby vo vnútrozemskej osobnej doprave, ktoré sú potrebné z hľadiska všeobecného hospodárskeho záujmu, nemôžu poskytovať na komerčnom základe. Príslušné orgány členských štátov musia mať možnosť konať tak, aby zabezpečili poskytovanie týchto služieb. Mechanizmy, ktoré môžu použiť na zabezpečenie poskytovania služieb vo verejnom záujme v osobnej doprave, sú tieto: udelenie výlučných práv poskytovateľom služieb vo verejnom záujme, poskytnutie finančnej úhrady poskytovateľom služieb vo verejnom záujme a vymedzenie všeobecných pravidiel poskytovania verejnej dopravy, ktoré sú uplatniteľné na všetkých poskytovateľov. Ak sa členské štáty v súlade s týmto nariadením rozhodnú vylúčiť určité všeobecné pravidlá z rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia, mal by sa uplatniť všeobecný režim štátnej pomoci.

<sup>(1)</sup> Ú. v. EÚ C 195, 18.8.2006, s. 20.

<sup>(2)</sup> Ú. v. EÚ C 192, 16.8.2006, s. 1.

<sup>(3)</sup> Stanovisko Európskeho parlamentu zo 14. novembra 2001 (Ú. v. ES C 140 E, 13.6.2002, s. 262), spoločná pozícia Rady z 11. decembra 2006 (Ú. v. EÚ C 70 E, 27.3.2007, s. 1) a pozícia Európskeho parlamentu z 10. mája 2007. Rozhodnutie Rady z 18. septembra 2007.

- (6) Mnohé členské štáty zaviedli právne predpisy, ktoré stanovujú postup na udelenie výlučných práv a zadávanie zmlúv o službách vo verejnom záujme aspoň pre časť svojho trhu verejnej dopravy na základe transparentných a spravodlivých postupov verejného obstarávania. Obchod medzi členskými štátmi sa v dôsledku toho významne zvýšil a viacerí poskytovatelia služieb vo verejnom záujme dnes poskytujú služby vo verejnom záujme v osobnej doprave vo viac ako v jednom členskom štáte. Vývoj vnútroštátnych právnych predpisov však viedol k rozdielom v uplatňovaných postupoch a spôsobil právnu neistotu, pokiaľ ide o práva poskytovateľov služieb vo verejnom záujme a povinnosti príslušných orgánov. Nariadenie Rady (EHS) č. 1191/69 z 26. júna 1969 o postupe členských štátov, ktoré sa týka povinností obsiahnutých v koncepcii služieb vo verejnom záujme v oblasti železničnej, cestnej a vnútrozemskej vodnej dopravy<sup>(1)</sup>, sa nezaobrá postupmi, akými sa majú v Spoločenstve zadávať zmluvy o službách vo verejnom záujme, a najmä nie podmienkami, za ktorých majú byť predmetom verejnej súťaže. Právny rámec Spoločenstva by sa mal preto aktualizovať.
- (7) Uskutočnené štúdie a skúsenosti nadobudnuté v členských štátoch, ktoré už pred viacerými rokmi zaviedli hospodársku súťaž do odvetvia verejnej dopravy, ukazujú, že pri vhodných ochranných opatreniach vedie zavedenie regulovanej hospodárskej súťaže medzi poskytovateľmi k prítlačivejším a inovačnejším službám poskytovaným s nižšími nákladmi a pravdepodobne nebráni poskytovateľom služieb vo verejnom záujme vo vykonávaní osobitných úloh, ktoré im boli zverené. Takýto prístup podporila Európska rada v rámci takzvaného lisabonského procesu z 28. marca 2000, ktorý vyzval Komisiu, Radu a členské štáty, aby v rámci svojich právomocí „urýchlili liberalizáciu v odvetviach akými sú ... doprava“.
- (8) Trhom osobnej dopravy, ktoré sú deregulované a na ktorých neexistujú výlučné práva, by sa malo umožniť, aby si zachovali svoje vlastnosti a spôsob fungovania, pokiaľ je to v súlade s podmienkami zmluvy.
- (9) V záujme takej organizácie služieb vo verejnom záujme v doprave, ktoré by najviac vyhovovali potrebám verejnosti, musia mať všetky príslušné orgány možnosť slobodne si vybrať svojich poskytovateľov služieb vo verejnom záujme, berúc do úvahy záujmy malých a stredných podnikov, za podmienok stanovených v tomto nariadení. S cieľom zaručiť uplatňovanie zásad transparentnosti, rovnakého zaobchádzania s konkurujúcimi si poskytovateľmi a proporcionality pri poskytovaní úhrady alebo udeľovaní výlučných práv je dôležité, aby bola v zmluve o službách vo verejnom záujme medzi príslušným orgánom a vybraným poskytovateľom služieb vo verejnom záujme vymedzená povaha záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme a dohodnutá odmena. Forma alebo pomenovanie zmluvy o službách vo verejnom záujme sa môžu v jednotlivých právnych systémoch členských štátov líšiť.
- (10) Na rozdiel od nariadenia (EHS) č. 1191/69, ktorého rozsah pôsobnosti zahŕňa aj služby vo verejnom záujme v osobnej vnútrozemskej vodnej doprave, sa nepovažuje za vhodné, aby sa toto nariadenie vzťahovalo na zadávanie zmlúv o službách vo verejnom záujme v tomto špecifickom odvetví. Na organizáciu služieb vo verejnom záujme v osobnej vnútrozemskej vodnej doprave a vo vnútroštátnych morských vodách, pokiaľ sa na ne nevzťahuje osobitné právo Spoločenstva, sa preto vzťahujú všeobecné zásady zmluvy, pokiaľ sa členské štáty nerozhodnú uplatňovať toto nariadenie na uvedené špecifické odvetvia. Ustanovenia tohto nariadenia nebránia začleneniu služieb vnútrozemskej vodnej dopravy a dopravy vo vnútroštátnych morských vodách do širšej mestskej, prímestskej alebo regionálnej siete verejnej osobnej dopravy.
- (11) Na rozdiel od nariadenia (EHS) č. 1191/69, ktorého rozsah pôsobnosti zahŕňa aj služby nákladnej dopravy, sa nepovažuje za vhodné, aby sa toto nariadenie vzťahovalo na zadávanie zmlúv o službách vo verejnom záujme v tomto špecifickom odvetví. Tri roky po nadobudnutí účinnosti tohto nariadenia by sa na organizáciu služieb nákladnej dopravy mali vzťahovať všeobecné zásady zmluvy.
- (12) Z pohľadu práva Spoločenstva je bezvýznamné, či služby vo verejnom záujme v osobnej doprave poskytujú štátne alebo súkromné podniky. Toto nariadenie vychádza zo zásad neutrality vo vzťahu k systému vlastníckych vzťahov uvedenej v článku 295 zmluvy, zo zásady slobody členských štátov vymedziť služby všeobecného hospodárskeho záujmu uvedenej v článku 16 zmluvy a zo zásad subsidiarity a proporcionality uvedených v článku 5 zmluvy.
- (13) Niektoré služby, často prepojené s osobitnou infraštruktúrou, sa poskytujú hlavne pre ich historický význam alebo turistickú hodnotu. Keďže tieto činnosti majú zjavne iný účel ako poskytovanie verejnej osobnej dopravy, neradia sa pravidlami a postupmi uplatniteľnými na služby vo verejnom záujme.
- (14) Ak sú za organizáciu siete verejnej dopravy zodpovedné príslušné orgány, môže táto organizácia okrem samotného poskytovania dopravy zahŕňať celý rad iných činností a úloh, ktoré musia mať príslušné orgány možnosť priamo vykonávať alebo ich čiastočne alebo úplne zveriť tretej strane.

(1) Ú. v. ES L 156, 28.6.1969, s. 1. Nariadenie naposledy zmenené a doplnené nariadením (EHS) č. 1893/91 (Ú. v. ES L 169, 29.6.1991, s. 1).

- (15) Dlhodobé zmluvy o poskytovaní služieb vo verejnom záujme môžu viesť k uzavretiu trhu na nepotrebné dlhé obdobia, čo znižuje výhody konkurenčného tlaku. Zmluvy o službách vo verejnom záujme by sa mali uzatvárať na dobu určitú, aby sa čo najmenej narúšala hospodárska súťaž a zachovala sa zároveň kvalita služieb. Predĺženie doby platnosti takýchto zmlúv by sa mohlo podmieniť tým, že účastníci premávky ho prijímú priaznivo. V tejto súvislosti je potrebné ustanoviť možnosť predĺženia doby platnosti zmlúv o službách vo verejnom záujme najviac o polovicu ich pôvodnej doby platnosti v prípade, že poskytovateľ služieb vo verejnom záujme musí investovať do aktív, ktoré sa odpisujú výnimočne dlhý čas a z dôvodu ich osobitných charakteristík a obmedzení, v prípade najvzdialenejších regiónov, ako sú vymedzené v článku 299 zmluvy. Okrem toho by malo byť možné ešte väčšie predĺženie doby platnosti zmluvy o službách vo verejnom záujme v prípadoch, keď poskytovateľ služieb vo verejnom záujme uskutoční investície do infraštruktúry alebo vozového parku a vozidiel, ktoré sú výnimočné v tom zmysle, že sa obe týkajú vysokých súm finančných prostriedkov, a pod podmienkou, že sa zmluva zadala na základe spravodlivej verejnej súťaže.
- (16) Ak môže uzatvorenie zmluvy o službách vo verejnom záujme viesť k zmene poskytovateľa služieb vo verejnom záujme, príslušné orgány by mali mať možnosť vyzvať vybraných poskytovateľov služieb vo verejnom záujme, aby uplatňovali ustanovenia smernice Rady 2001/23/ES z 12. marca 2001 o aproximácii zákonov členských štátov týkajúcich sa zachovania práv zamestnancov pri prevodoch podnikov, závodov alebo častí podnikov alebo závodov<sup>(1)</sup>. Táto smernica nebráni členským štátom, aby chránili podmienky prevodu iných práv zamestnancov ako tých, na ktoré sa vzťahuje smernica 2001/23/ES, a teda ak je to vhodné, zohľadňovali sociálne normy stanovené vnútroštátnymi zákonmi, inými právnymi predpismi a správny opatreniami alebo kolektívne zmluvy uzatvorené medzi sociálnymi partnermi.
- (17) Pri dodržiavaní zásady subsidiarity môžu príslušné orgány stanoviť sociálne a kvalitatívne kritériá, aby udržali a zvýšili kvalitatívne normy pre záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme, napríklad v súvislosti s minimálnymi pracovnými podmienkami, právami cestujúcich, potrebami osôb so zníženou pohyblivosťou, ochranou životného prostredia, bezpečnosťou cestujúcich a zamestnancov, ako aj povinnosťami vyplývajúcimi z kolektívnej dohody a ďalšími pravidlami a dohodami týkajúcimi sa pracoviska a sociálnej ochrany na mieste poskytovania služby. Príslušné orgány môžu stanoviť sociálne normy a normy kvality služieb, aby sa zabezpečili transparentné a porovnateľné podmienky hospodárskej súťaže medzi poskytovateľmi a aby sa zamedzilo nebezpečenstvu sociálneho dumpingu.
- (18) Pokiaľ príslušné ustanovenia vnútroštátneho práva neustanovujú inak, akýkoľvek miestny orgán alebo v prípade, že takýto neexistuje, vnútroštátny orgán sa môže rozhodnúť, že bude poskytovať vlastné služby vo verejnom záujme v osobnej doprave na území, ktoré spravuje, alebo že ich poskytovanie zverí bez verejnej súťaže internému poskytovateľovi. S cieľom zaručiť rovnaké podmienky pre všetkých sa však táto možnosť priameho poskytovania musí prísne kontrolovať. Požadovanú kontrolu by mal vykonávať príslušný orgán alebo skupina orgánov, ktorí poskytujú integrované služby vo verejnom záujme v osobnej doprave, spoločne alebo prostredníctvom svojich členov. Okrem toho by sa príslušnému orgánu, ktorý poskytuje vlastné dopravné služby, alebo internému poskytovateľovi malo zakázať zúčastňovať sa na verejných súťažiach mimo územia pôsobnosti tohto orgánu. Príslušný orgán, ktorý kontroluje interného poskytovateľa, by mal mať možnosť zakázať tomuto prevádzkovateľovi zúčastňovať sa na verejných súťažiach organizovaných na jeho území. Obmedzenia činností interného poskytovateľa nenarúšajú možnosť priameho zadania zmlúv o službách vo verejnom záujme, keď sa týkajú železničnej dopravy s výnimkou iných druhov koľajovej dopravy, ako je metro alebo električky. Okrem toho priame zadanie zmlúv o službách vo verejnom záujme v železničnej doprave neovplyvňuje možnosť príslušných orgánov zadať zmluvy o službách vo verejnom záujme v osobnej doprave v iných druhoch koľajovej dopravy, ako je metro alebo električky, internému poskytovateľovi.
- (19) Subdodávanie môže prispieť k zefektívneniu verejnej osobnej dopravy a umožňuje účasť iných podnikov, ako sú poskytovatelia služieb vo verejnom záujme, ktorým sa zadala zmluva o službách vo verejnom záujme. Príslušné orgány by však s cieľom najlepšieho využitia verejných finančných prostriedkov mali byť schopné určiť spôsoby subdodávania svojich služieb vo verejnom záujme v osobnej doprave, najmä v prípade služieb, ktoré vykonáva interný poskytovateľ. Subdodávateľovi by sa však nemalo brániť, aby sa zúčastňoval na verejných súťažiach na území pôsobnosti ktoréhokoľvek príslušného orgánu. Je potrebné, aby sa výber subdodávateľa príslušným orgánom alebo jeho interným poskytovateľom uskutočnil v súlade s právom Spoločenstva.
- (20) Ak sa orgán verejnej moci rozhodne zveriť poskytovanie služieb všeobecného záujmu tretej osobe, musí poskytovateľ služieb vo verejnom záujme vybrať v súlade s právom Spoločenstva v oblasti verejných zákaziek a koncesií, ako sa ustanovuje v článkoch 43 až 49 zmluvy, a v súlade so zásadami transparentnosti a rovnosti zaobchádzania. Ustanovenia tohto nariadenia sa predovšetkým nedotýkajú povinností uplatniteľných na orgány verejnej moci podľa smerníc o verejnom obstarávaní, ak zmluvy o službách vo verejnom záujme patria do rozsahu ich pôsobnosti.

(<sup>1</sup>) Ú. v. ES L 82, 22.3.2001, s. 16.

- (21) Mala by sa zaručiť účinná právna ochrana, a to nielen pri zadávaní zmlúv, v rozsahu pôsobnosti smernice Európskeho parlamentu a Rady 2004/17/ES z 31. marca 2004 o koordinácii postupov obstarávania subjektov pôsobiacich v odvetviach vodného hospodárstva, energetiky, dopravy a poštových služieb<sup>(1)</sup> a smernice Európskeho parlamentu a Rady 2004/18/ES z 31. marca 2004 o koordinácii postupov zadávania verejných zákaziek na práce, verejných zákaziek na dodávku tovaru a verejných zákaziek na služby<sup>(2)</sup>, ale tiež v prípade iných zmlúv zadávaných na základe tohto nariadenia. Je potrebné, aby bol účinný postup revízie podľa potreby porovnateľný s príslušnými postupmi ustanovenými v smernici Rady 89/665/EHS z 21. decembra 1989 o koordinácii zákonov, iných právnych predpisov a správnych opatrení týkajúcich sa uplatňovania postupov preskúmania v rámci verejného obstarávania tovarov a prác<sup>(3)</sup> a v smernici Rady 92/13/EHS z 25. februára 1992, ktorou sa koordinujú zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia o uplatňovaní právnych predpisov Spoločenstva, o postupoch verejného obstarávania subjektov pôsobiacich vo vodnom, energetickom, dopravnom a telekomunikačnom sektore<sup>(4)</sup>.
- (22) Niektoré výzvy na predloženie ponúk vyžadujú, aby príslušné orgány vymedzili a opísali komplexné systémy. Preto by pri zadávaní zmlúv v takýchto prípadoch mali byť tieto orgány po predložení ponúk oprávnené rokovat' o podrobnostiach s niektorými alebo so všetkými potenciálnymi poskytovateľmi služieb vo verejnom záujme.
- (23) Zverejnenie výzvy na predloženie ponúk na účely zadania zmluvy o službách vo verejnom záujme by nemalo byť povinné v prípade, že sa zmluva týka malých súm alebo vzdialeností. V tejto súvislosti by väčšie sumy alebo vzdialenosti mali umožniť, aby príslušné orgány zohľadnili osobitné záujmy malých a stredných podnikov. Príslušným orgánom by sa však nemalo povoliť rozdeľovať zmluvy alebo siete s cieľom zabrániť verejnej súťaži.
- (24) V prípade rizika prerušenia poskytovania služieb by príslušné orgány mali byť oprávnené prijať krátkodobé núdzové opatrenia až do zadania novej zmluvy o službách vo verejnom záujme, ktorá je v súlade so všetkými podmienkami zadávania zmlúv, ktoré sú ustanovené v tomto nariadení.
- (25) Verejná osobná železničná doprava nastoluje špecifické otázky týkajúce sa investičného bremena a nákladov na infraštruktúru. V marci 2004 Komisia predstavila návrh zmien a doplnení smernice Rady 91/440/EHS z 29. júla 1991 o rozvoji železníc Spoločenstva<sup>(5)</sup>, aby sa zabezpečil prístup všetkých železničných podnikov Spoločenstva k infraštruktúre všetkých členských štátov s cieľom poskytovať služby medzinárodnej osobnej dopravy. Cieľom tohto nariadenia je vytvoriť právny rámec pre úhradu a/alebo výlučné práva zmlúv o službách vo verejnom záujme a nie ďalšie otvorenie trhu služieb železničnej dopravy.
- (26) V prípade služieb vo verejnom záujme toto nariadenie umožňuje každému príslušnému orgánu zvoliť si v súvislosti so zmluvou o službách vo verejnom záujme svojho poskytovateľa služieb vo verejnom záujme v osobnej doprave. Vzhľadom na rozdielnosť územného usporiadania členských štátov je v tejto súvislosti vhodné povoliť príslušným orgánom priamo zadávať zmluvy o službách vo verejnom záujme v železničnej doprave.
- (27) Úhrada, ktorú poskytnú príslušné orgány na pokrytie nákladov vynaložených na plnenie záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme, by sa mala vypočítať spôsobom, ktorý zabráni nadmernej úhrade. Ak príslušný orgán zamýšľa zadať zmluvu o službách vo verejnom záujme bez verejnej súťaže, mal by tiež dodržiavať podrobné pravidlá, ktoré zabezpečujú, že výška úhrady je primeraná a odráža snahu o efektívnosť a kvalitu služieb.
- (28) Vhodným posúdením každého účinku dodržiavania záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme na dobyt po službách vo verejnom záujme v osobnej doprave v systéme výpočtu ustanovenom v prílohe môže príslušný orgán a poskytovateľ služieb vo verejnom záujme dokázať, že nedošlo k nadmernej úhrade.
- (29) Na účely zadávania zmlúv o službách vo verejnom záujme s výnimkou núdzových opatrení a zmlúv o službách vo verejnom záujme týkajúcich sa malých vzdialeností by príslušné orgány mali prijať opatrenia potrebné na zverejnenie skutočnosti, že majú v úmysle zadať takéto zmluvy, najmenej jeden rok vopred, aby mohli potenciálni poskytovatelia služieb vo verejnom záujme na tento zámer reagovať.
- (30) Priame zadávanie zmlúv o službách vo verejnom záujme by malo podliehať zvýšenej transparentnosti.

(1) Ú. v. EÚ L 134, 30.4.2004, s. 1. Smernica naposledy zmenená a doplnená smernicou Rady 2006/97/ES (Ú. v. EÚ L 363, 20.12.2006, s. 107).

(2) Ú. v. EÚ L 134, 30.4.2004, s. 114. Smernica naposledy zmenená a doplnená smernicou Rady 2006/97/ES.

(3) Ú. v. ES L 395, 30.12.1989, s. 33. Smernica zmenená a doplnená smernicou 92/50/EHS (Ú. v. ES L 209, 24.7.1992, s. 1).

(4) Ú. v. ES L 76, 23.3.1992, s. 14. Smernica naposledy zmenená a doplnená smernicou 2006/97/ES.

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

- (31) Vzhľadom na to, že príslušné orgány a poskytovatelia služieb vo verejnom záujme budú potrebovať čas na prispôbenie sa ustanoveniam tohto nariadenia, je potrebné ustanoviť prechodný režim. Na účely postupného zadávania zmlúv o službách vo verejnom záujme v súlade s týmto nariadením by mali členské štáty poskytnúť Komisii správu o pokroku do šiestich mesiacov po skončení prvej polovice prechodného obdobia. Na základe týchto správ môže Komisia navrhnúť primerané opatrenia.
- (32) Počas prechodného obdobia môžu príslušné orgány uplatňovať ustanovenia tohto nariadenia v rôznom čase. Počas tohto obdobia sa preto môže stať, že poskytovatelia služieb vo verejnom záujme z trhov, ktoré ešte nie sú dotknuté ustanoveniami tohto nariadenia, sa budú uchádzať o zmluvy o službách vo verejnom záujme na trhoch, ktoré sa regulovanej hospodárskej súťaži otvorili rýchlejšie. Pomocou primeranej akcie s cieľom predísť akejkoľvek nerovnováhe pri otvorení trhu verejnej dopravy by mali mať príslušné orgány možnosť v druhej polovici prechodného obdobia odmietnuť ponuky podnikov, ktorých viac než polovica hodnoty služieb vo verejnom záujme v doprave, ktoré vykonávajú, nebola udelená v súlade s týmto nariadením pod podmienkou, že pri tom nedochádza k diskriminácii a rozhodlo sa o tom pred zverejnením výzvy na predkladanie ponúk.
- (33) V bodoch 87 až 95 rozsudku z 24. júla 2003 vo veci C-280/00 Altmark Trans GmbH <sup>(1)</sup> rozhodol Súdny dvor Európskych spoločenstiev o tom, že úhrada za službu vo verejnom záujme nie je výhodou v zmysle článku 87 zmluvy pod podmienkou, že sú splnené štyri kumulatívne podmienky. Ak tieto podmienky nie sú splnené a všeobecné podmienky uplatňovania článku 87 ods. 1 zmluvy splnené sú, úhrada za službu vo verejnom záujme predstavuje štátnu pomoc a vzťahujú sa na ňu články 73, 86, 87 a 88 zmluvy.
- (34) Úhrada za služby vo verejnom záujme sa môže ukázať ako potrebná v odvetví vnútrozemskej osobnej dopravy, aby podniky poverené službou vo verejnom záujme fungovali podľa zásad a za podmienok, ktoré im umožnia plnenie ich úloh. Táto úhrada môže byť za určitých podmienok zlučiteľná so zmluvou podľa jej článku 73. Po prvé, musí sa poskytnúť na zabezpečenie poskytovania služieb, ktoré sú službami všeobecného záujmu v zmysle zmluvy. Po druhé, aby sa predišlo neoprávnenému narušeniu hospodárskej súťaže, úhrada nemôže prekročiť úroveň potrebnú na pokrytie čistých nákladov vyplývajúcich z výkonu záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme, berúc do úvahy získané výnosy a primeraný zisk.
- (35) Úhrada poskytnutá príslušnými orgánmi v súlade s ustanoveniami tohto nariadenia preto môže byť oslobodená od požiadavky predchádzajúceho oznámenia podľa článku 88 ods. 3 zmluvy.
- (36) Toto nariadenie nahrádza nariadenie (EHS) č. 1191/69, ktoré by sa preto malo zrušiť. V službách vo verejnom záujme v nákladnej doprave trojročné prechodné obdobie pomôže postupne odstrániť úhrady, ktoré Komisia nepovolila v súlade s článkami 73, 86, 87 a 88 zmluvy. Každá úhrada poskytnutá v súvislosti so službami vo verejnom záujme v osobnej doprave iná ako tie, na ktoré sa vzťahuje toto nariadenie, ktorá by mohla predstavovať štátnu pomoc v zmysle článku 87 ods. 1 zmluvy, by mala byť v súlade s ustanoveniami článkov 73, 86, 87 a 88 zmluvy vrátane každého relevantného výkladu Súdneho dvora Európskych spoločenstiev, a najmä jeho rozsudku vo veci C-280/00 Altmark Trans GmbH. Pri skúmaní takýchto prípadov by preto Komisia mala uplatňovať zásady podobné tým, ktoré sú ustanovené v tomto nariadení alebo prípadne v iných právnych predpisoch v oblasti služieb všeobecného hospodárskeho záujmu.
- (37) Toto nariadenie zahŕňa rozsah pôsobnosti nariadenia Rady (EHS) č. 1107/70 zo 4. júna 1970 o poskytnutí pomoci pre železničnú, cestnú a vnútrozemskú vodnú dopravu <sup>(2)</sup>. Uvedené nariadenie sa považuje za obsolentné, pokiaľ obmedzuje uplatňovanie článku 73 zmluvy, bez toho, aby poskytovalo vhodný právny základ na povoľovanie súčasných investičných systémov, najmä vo vzťahu k investíciám do dopravnej infraštruktúry v partnerstve verejného a súkromného sektora. Malo by sa preto zrušiť a umožniť tak riadne uplatňovanie článku 73 zmluvy s ohľadom na neustály vývoj odvetvia bez toho, aby bolo dotknuté toto nariadenie alebo nariadenie Rady (EHS) č. 1192/69 z 26. júna 1969 o spoločných pravidlách normalizácie účtovnej závierky železničných podnikov <sup>(3)</sup>. S cieľom ďalej uľahčiť uplatňovanie príslušných pravidiel Spoločenstva Komisia v roku 2007 navrhne usmernenia o štátnej pomoci v oblasti investícií do železničného odvetvia vrátane investícií do infraštruktúry.
- (38) Komisia by na účely posúdenia vykonávania tohto nariadenia a vývoja v poskytovaní verejnej osobnej dopravy v Spoločenstve, najmä posúdenia kvality služieb vo verejnom záujme v osobnej doprave a vplyvov priameho zadávania zmlúv, mala vypracovať správu. K tejto správe môžu byť podľa potreby pripojené primerané návrhy na zmenu a doplnenie tohto nariadenia,

<sup>(1)</sup> Zb. 2003, s. I-7747.

<sup>(2)</sup> Ú. v. ES L 130, 15.6.1970, s. 1. Nariadenie naposledy zmenené a doplnené nariadením (ES) č. 543/97 (Ú. v. ES L 84, 26.3.1997, s. 6).

<sup>(3)</sup> Ú. v. ES L 156, 28.6.1969, s. 8. Nariadenie naposledy zmenené a doplnené nariadením (ES) č. 1791/2006 (Ú. v. EÚ L 363, 20.12.2006, s. 1).

PRIJALI TOTO NARIADENIE:

### Článok 1

#### Účel a rozsah pôsobnosti

1. Účelom tohto nariadenia je vymedziť, ako môžu príslušné orgány v súlade s pravidlami práva Spoločenstva konať v oblasti verejnej osobnej dopravy, aby zabezpečili poskytovanie služieb všeobecného záujmu, ktoré by boli okrem iného početnejšie, bezpečnejšie, kvalitnejšie alebo poskytované pri nižších nákladoch ako tie, ktorých poskytovanie by umožnilo samotné fungovanie trhu.

Na tento účel toto nariadenie stanovuje podmienky, za ktorých príslušné orgány pri ukladaní alebo zmluvnom uzatváraní záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme poskytujú poskytovateľom služieb vo verejnom záujme úhradu za vynaložené náklady a/alebo priznávajú výlučné práva výmenou za plnenie záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme.

2. Toto nariadenie sa uplatňuje na vnútroštátne aj medzinárodné poskytovanie služieb vo verejnom záujme v železničnej osobnej doprave, inej osobnej koľajovej a cestnej osobnej doprave s výnimkou služieb, ktoré sa poskytujú hlavne pre ich historický význam alebo turistickú hodnotu. Členské štáty môžu uplatňovať toto nariadenie na verejnú osobnú dopravu vnútrozemskými vodnými cestami a vnútroštátnymi morskými vodami bez toho, aby bolo dotknuté nariadenie Rady (EHS) č. 3577/92 zo 7. decembra 1992, ktorým sa uplatňuje zásada slobody poskytovania služieb na námornú dopravu v rámci členských štátov (námorná kobotáž) <sup>(1)</sup>.

3. Toto nariadenie sa neuplatňuje na verejné koncesie na prácu v zmysle článku 1 ods. 3 písm. a) smernice 2004/17/ES alebo článku 1 ods. 3 smernice 2004/18/ES.

### Článok 2

#### Vymedzenie pojmov

Na účely tohto nariadenia:

- a) „verejná osobná doprava“ sú služby osobnej dopravy všeobecného hospodárskeho záujmu, ktoré sa poskytujú verejnosti na nediskriminačnom a nepretržitom základe;
- b) „príslušný orgán“ je každý orgán verejnej moci alebo skupina orgánov verejnej moci členského štátu alebo členských štátov, ktoré majú právomoc zasahovať do verejnej osobnej dopravy v danej geografickej oblasti, alebo každý orgán, ktorému bola zverená takáto právomoc;

- c) „príslušný miestny orgán“ je každý príslušný orgán, ktorého právomoci nie sú celoštátneho rozsahu;
- d) „poskytovateľ služieb vo verejnom záujme“ je každý štátny alebo súkromný podnik alebo skupina takýchto podnikov, ktoré poskytujú verejnú osobnú dopravu, alebo každý verejný subjekt, ktorý poskytuje služby vo verejnom záujme v osobnej doprave;
- e) „záväzok vyplývajúci zo služieb vo verejnom záujme“ je podmienka vymedzená alebo určená príslušným orgánom s cieľom zaručiť také služby vo verejnom záujme v osobnej doprave, ktoré by poskytovateľ, ak by zohľadňoval svoj obchodný záujem, neposkytoval alebo neposkytoval v rovnakom rozsahu alebo za rovnakých podmienok bez odmeny;
- f) „výlučné právo“ je právo, ktoré poskytovateľa služieb vo verejnom záujme oprávňuje poskytovať určité služby vo verejnom záujme v osobnej doprave na určitej trase, sieti alebo v určitej oblasti s vylúčením ostatných takýchto poskytovateľov;
- g) „úhrada za službu vo verejnom záujme“ je každá výhoda, najmä finančná, ktorú priamo alebo nepriamo poskytne príslušný orgán z verejných zdrojov počas obdobia plnenia záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme alebo v súvislosti s týmto obdobím;
- h) „priame zadanie“ je zadanie zmluvy o službách vo verejnom záujme určitému poskytovateľovi služieb vo verejnom záujme bez predchádzajúcej verejnej súťaže;
- i) „zmluva o službách vo verejnom záujme“ je jeden alebo viacero právne záväzných aktov, ktoré potvrdzujú dohodu medzi príslušným orgánom a poskytovateľom služieb vo verejnom záujme s cieľom zveriť poskytovateľovi služieb vo verejnom záujme riadenie a poskytovanie služieb vo verejnom záujme v doprave podliehajúcich záväzkom vyplývajúcim zo služieb vo verejnom záujme; zmluva o službách vo verejnom záujme môže mať v závislosti od práva členského štátu tiež formu rozhodnutia prijatého príslušným orgánom:
- ktoré má podobu individuálneho právneho alebo regulačného aktu alebo
  - ktoré obsahuje podmienky, za ktorých samotný príslušný orgán poskytuje služby alebo zverí poskytovanie týchto služieb internému poskytovateľovi;
- j) „interný poskytovateľ“ je právne samostatný subjekt, nad ktorým vykonáva príslušný miestny orgán alebo v prípade skupiny orgánov aspoň jeden príslušný miestny orgán kontrolu podobnú tej, ktorú vykonáva nad svojimi vlastnými oddeleniami;

<sup>(1)</sup> Ú. v. ES L 364, 12.12.1992, s. 7.

- k) „hodnota“ je hodnota služby, trasy, zmluvy o službách vo verejnom záujme alebo systému úhrady za verejnú osobnú dopravu, ktorá zodpovedá celkovej odmene poskytovateľa alebo poskytovateľov služieb vo verejnom záujme bez DPH vrátane akejkoľvek úhrady vyplácanej orgánmi verejnej moci a výnosov z predaja prepravných dokladov, ktoré sa neodvzajú dotknutému príslušnému orgánu;
- l) „všeobecné pravidlo“ je opatrenie, ktoré sa bez diskriminácie vzťahuje na všetky služby vo verejnom záujme v osobnej doprave rovnakého typu v určitej geografickej oblasti, za ktorú je príslušný orgán zodpovedný;
- m) „integrované služby vo verejnom záujme v osobnej doprave“ sú vzájomne prepojené dopravné služby vo vymedzenej geografickej oblasti s jednotnou informačnou službou, systémom predaja lístkov a harmonogramom dopravy.
- b) vopred objektívnym a transparentným spôsobom stanoví:
- i) parametre, na základe ktorých sa majú počítať prípadné platby úhrady, a
  - ii) povahu a rozsah prípadných výlučných poskytnutých práv

spôsobom, ktorý zabráni nadmernej úhrade. V prípade zmlúv o službách vo verejnom záujme zadaných v súlade s článkom 5 ods. 2, 4, 5 a 6 sa tieto parametre určia tak, aby žiadna platba úhrady neprekročila sumu potrebnú na pokrytie čistého finančného vplyvu na vynaložené náklady a dosiahnuté výnosy na výkon záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme, pričom sa berú do úvahy príslušné výnosy, ktoré si ponechá poskytovateľ služieb vo verejnom záujme, a primeraný zisk;

### Článok 3

#### Zmluvy o službách vo verejnom záujme a všeobecné pravidlá

1. Ak sa príslušný orgán rozhodne udeliť vybranému poskytovateľovi výlučné právo a/alebo poskytnúť akúkoľvek úhradu ako protihodnotu za plnenie záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme, urobí tak v rámci zmluvy o službách vo verejnom záujme.

2. Odchylné od odseku 1 môžu byť záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme, ktorých cieľom je stanovenie maximálnej výšky tarify pre všetkých cestujúcich alebo pre niektoré kategórie cestujúcich, tiež predmetom všeobecných pravidiel. V súlade so zásadami stanovenými v článkoch 4 a 6 a v prílohe poskytne príslušný orgán poskytovateľom služieb vo verejnom záujme úhradu čistého finančného vplyvu, kladného alebo záporného, na vynaložené náklady a dosiahnuté výnosy na plnenie povinností v oblasti výšky tarify stanovených prostredníctvom všeobecných pravidiel spôsobom, ktorý zabráni nadmernej úhrade. Toto nemá vplyv na právo príslušných orgánov začleniť záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme, ktoré stanovujú maximálne výšky tarify, do zmlúv o službách vo verejnom záujme.

3. Bez toho, aby boli dotknuté ustanovenia článkov 73, 86, 87 a 88 zmluvy, môžu členské štáty z rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia vylúčiť všeobecné pravidlá, ktoré sa týkajú finančnej úhrady za služby vo verejnom záujme, ktorých cieľom je stanoviť maximálnu výšku tarify pre žiakov, študentov, učňov a osoby so zníženou pohyblivosťou. Tieto všeobecné pravidlá sa oznámia v súlade s článkom 88 zmluvy. Všetky takéto oznámenia musia obsahovať úplné informácie o opatrení, a najmä podrobné informácie o metóde výpočtu.

### Článok 4

#### Povinný obsah zmlúv o službách vo verejnom záujme a všeobecných pravidiel

1. Zmluvy o službách vo verejnom záujme a všeobecné pravidlá:

- a) jasne vymedzia záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme, ktoré má poskytovateľ splniť, a dotknuté geografické územia;

- c) určujú spôsob stanovenia nákladov spojených s poskytovaním služieb. Tieto náklady môžu zahŕňať najmä náklady na zamestnancov, energiu, poplatky za infraštruktúru, údržbu a opravy vozidiel verejnej dopravy, parku kolajových vozidiel a zariadení potrebných na poskytovanie služieb osobnej dopravy, fixné náklady a vhodnú návratnosť kapitálu.

2. Zmluvy o službách vo verejnom záujme a všeobecné pravidlá určujú spôsob rozdelenia výnosov z predaja prepravných dokladov, ktoré si môže poskytovateľ služieb vo verejnom záujme ponechať, vrátiť ich príslušnému orgánu alebo si ich s ním rozdeliť.

3. Doba platnosti zmlúv o službách vo verejnom záujme je obmedzená a nepresahuje desať rokov pre autokarové a autobusové služby a pätnásť rokov pre služby v železničnej alebo inej kolajovej osobnej doprave. Doba platnosti zmlúv o službách vo verejnom záujme, ktoré sa týkajú viacerých druhov dopravy, sa obmedzuje na pätnásť rokov, ak železničná alebo iná kolajová doprava predstavuje viac ako 50 % hodnoty dotknutých služieb.

4. V prípade potreby sa vzhľadom na podmienky odpisovania aktív môže doba platnosti zmluvy o službách vo verejnom záujme predĺžiť najviac o 50 %, ak poskytovateľ služieb vo verejnom záujme poskytuje aktíva významné z hľadiska celkových aktív potrebných na výkon služieb osobnej dopravy, ktoré sú predmetom zmluvy o službách vo verejnom záujme, a ak sú tieto aktíva spojené prevažne so službami osobnej dopravy, ktoré sú predmetom zmluvy.

Ak je to odôvodnené nákladmi, ktoré vyplývajú z konkrétnej geografickej polohy, dobu platnosti zmluvy o službách vo verejnom záujme špecifikovaných v odseku 3 možno v najvzdialenejších regiónoch predĺžiť najviac o 50 %.



Ak je to odôvodnené amortizáciou kapitálu v súvislosti s výnimočnými investíciami do infraštruktúry, parku kolajových vozidiel alebo cestných vozidiel a ak bola zmluva o službách vo verejnom záujme zadaná na základe spravodlivej verejnej súťaže, môže mať zmluva o službách vo verejnom záujme dlhšiu dobu platnosti. V takomto prípade na účely zabezpečenia transparentnosti zašle príslušný orgán do jedného roka od uzavretia zmluvy Komisii zmluvu o službách vo verejnom záujme a náležitosti, ktoré odôvodňujú jej dlhšie trvanie.

5. Bez toho, aby bolo dotknuté vnútroštátne právo a právo Spoločenstva vrátane kolektívnych zmlúv medzi sociálnymi partnermi, môžu príslušné orgány od vybraného poskytovateľa služieb vo verejnom záujme vyžadovať, aby poskytol zamestnancom prijatým predtým na poskytovanie služieb také práva, aké by mali v prípade prevodu v zmysle smernice 2001/23/ES. Ak príslušné orgány požadujú, aby poskytovateľa služieb vo verejnom záujme spĺňali určité sociálne normy, v súťažných podkladoch a v zmluvách o službách vo verejnom záujme sa uvedie zoznam dotknutých zamestnancov a uvedú sa transparentné informácie o ich zmluvných právach a podmienkach, za akých sa zamestnanci považujú za zapojených do poskytovania služieb.

6. Keď príslušné orgány v súlade s vnútroštátnym právom vyžadujú od poskytovateľov služieb vo verejnom záujme určité normy kvality, tieto normy sa zahrnú do súťažných podkladov a do zmlúv o službách vo verejnom záujme.

7. Súťažné podklady a zmluvy o službách vo verejnom záujme musia transparentným spôsobom ukazovať možnosť a prípadne rozsah subdodávania. V prípade subdodávania je poskytovateľ poverený spravovaním a poskytovaním služieb vo verejnom záujme v osobnej doprave v súlade s týmto nariadením povinný sám poskytovať podstatnú časť služieb vo verejnom záujme v osobnej doprave. Zmluvou o službách vo verejnom záujme, predmetom ktorej je návrh, vybudovanie a prevádzka služieb vo verejnom záujme v osobnej doprave, sa môže povoliť plné subdodávanie s ohľadom na prevádzku uvedených služieb. Zmluva o službách vo verejnom záujme v súlade s vnútroštátnym právom a právom Spoločenstva určí podmienky, ktoré sa uplatňujú na subdodávanie.

#### Článok 5

### Zadávanie zmlúv o službách vo verejnom záujme

1. Zmluvy o službách vo verejnom záujme sa zadávajú v súlade s pravidlami stanovenými v tomto nariadení. Avšak zmluvy o službách alebo zmluvy o službách vo verejnom záujme vymedzené v smernici 2004/17/ES alebo smernici 2004/18/ES pre služby vo verejnom záujme v autobusovej alebo električkovej osobnej doprave sa zadávajú v súlade s postupmi ustanovenými podľa uvedených smerníc, ak tieto zmluvy nemajú formu koncesných zmlúv na služby, ako je vymedzené v uvedených smerniciach. Ak sa zmluvy majú zadávať v súlade so smernicou 2004/17/ES alebo smernicou 2004/18/ES, ustanovenia odsekov 2 až 6 tohto článku sa neuplatňujú.

2. Pokiaľ to nezakazuje vnútroštátne právo, každý príslušný miestny orgán bez ohľadu na to, či je to jediný orgán, alebo skupina orgánov, ktoré poskytujú integrované služby vo verejnom záujme v osobnej doprave, sa môže rozhodnúť sám poskytovať služby vo verejnom záujme v osobnej doprave alebo zadať zmluvu o službách vo verejnom záujme priamo právne odlišnému subjektu, nad ktorým vykonáva príslušný miestny orgán alebo v prípade skupiny orgánov aspoň jeden príslušný miestny orgán kontrolu podobnú kontrole, ktorú vykonáva nad vlastnými oddeleniami. Tam, kde príslušný miestny orgán prijme takéto rozhodnutie, sa uplatňuje toto:

- a) s cieľom zistiť, či príslušný miestny orgán vykonáva takúto kontrolu, sa zväžia aspekty, akými sú miera účasti v správnom, riadiacom alebo kontrolnom orgáne, príslušné ustanovenia o tom v stanovách, vlastníctvo, účinný vplyv a kontrola nad strategickými rozhodnutiami a samostatnými riadiacimi rozhodnutiami. V súlade s právom Spoločenstva nie je 100 % vlastníctvo príslušným orgánom verejnej moci, najmä v prípade verejno-súkromných partnerstiev, nevyhnutným predpokladom zabezpečenia kontroly v zmysle tohto odseku pod podmienkou, že verejný vplyv je dominantný a že kontrolu možno zabezpečiť na základe iných kritérií;
- b) podmienkou uplatňovania tohto odseku je, aby interný poskytovateľ a každý subjekt, na ktorý má tento poskytovateľ hoci len minimálny vplyv, vykonával svoje činnosti súvisiace s verejnou osobnou dopravou na území pôsobnosti príslušného miestneho orgánu, okrem odchádzajúcich liniek, alebo iné pomocné prvky tejto činnosti, ktoré zasahujú na územie pôsobnosti susedných príslušných miestnych orgánov, a aby sa nezúčastňoval na verejných súťažiach na poskytovanie služieb vo verejnom záujme v osobnej doprave, ktoré sa organizujú mimo územia pôsobnosti príslušného miestneho orgánu;
- c) bez ohľadu na písmeno b) sa môže interný poskytovateľ zúčastňovať na spravodlivých verejných súťažiach dva roky pred uplynutím doby platnosti svojej priamo zadanej zmluvy o službách vo verejnom záujme pod podmienkou, že sa prijalo konečné rozhodnutie o zaradení poskytovania služieb vo verejnom záujme v osobnej doprave, na ktoré sa vzťahuje zmluva interného poskytovateľa, do spravodlivej verejnej súťaže a že interný poskytovateľ neuzavrel žiadnu ďalšiu priamo zadanú zmluvu o službách vo verejnom záujme;
- d) v prípade, že neexistuje príslušný miestny orgán, sa písmená a), b) a c) uplatňujú na vnútroštátny orgán v prospech geografickej oblasti, ktorá nie je celoštátneho rozsahu, za predpokladu, že sa interný poskytovateľ nezúčastňuje na verejných súťažiach týkajúcich sa poskytovania služieb vo verejnom záujme v osobnej doprave, ktoré sa organizujú mimo územia pôsobnosti príslušného miestneho orgánu, pre ktoré bola zadaná zmluva o službách vo verejnom záujme;

e) v prípade subdodávania podľa článku 4 ods. 7 je interný prevádzkovateľ povinný sám poskytovať prevažnú časť služieb vo verejnej osobnej doprave.

3. S výnimkou prípadov upresnených v odsekoch 4, 5 a 6 každý príslušný orgán, ktorý zverí poskytovanie služieb tretej strane inej, ako je interný poskytovateľ, zadáva zmluvy o službách vo verejnom záujme na základe verejnej súťaže. Postup prijatý pre verejnú súťaž umožňuje účasť všetkým poskytovateľom, je spravodlivý a rešpektuje zásady transparentnosti a nediskriminácie. Po predložení súťažných návrhov a prípadnom predbežnom výbere môžu pri dodržaní týchto zásad nasledovať rokovania s cieľom upresniť, ako najlepšie splniť osobitné alebo komplexné požiadavky.

4. Pokiaľ to vnútroštátne právo nezakazuje, môžu príslušné orgány rozhodnúť o priamom zadávaní zmlúv o službách vo verejnom záujme, buď ak sa ich priemerná ročná hodnota odhaduje na menej ako 1 000 000 EUR, alebo ak sa týkajú poskytovania služieb vo verejnom záujme v osobnej doprave v rozsahu menšom ako 300 000 kilometrov ročne.

V prípade zmluvy o službách vo verejnom záujme zadanej priamo malému alebo strednému podniku, ktorý neprevádzkuje viac ako 23 vozidiel, tieto prahové hodnoty možno zvýšiť buď na priemernú ročnú hodnotu odhadovanú na menej ako 2 000 000 EUR, alebo ak sa týkajú poskytovania služieb vo verejnom záujme v osobnej doprave v rozsahu menšom ako 600 000 kilometrov.

5. V prípade prerušenia poskytovania služieb alebo bezprostredného rizika vzniku takejto situácie môže príslušný orgán prijať núdzové opatrenie. Toto núdzové opatrenie má podobu priameho zadania alebo formálnej dohody o rozšírení zmluvy o službách vo verejnom záujme alebo požiadavky poskytovania určitých záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme. Poskytovateľ služieb vo verejnom záujme má právo odvolať sa proti rozhodnutiu uložiť poskytovanie určitých záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme. Zadanie alebo predĺženie zmluvy o službách vo verejnom záujme núdzovým opatrením alebo udelenie tejto zmluvy nepresiahne dva roky.

6. Pokiaľ to nezakazuje vnútroštátne právo, príslušné orgány sa môžu rozhodnúť zadať zmluvy o službách vo verejnom záujme priamo, ak sa týkajú železničnej dopravy s výnimkou iných druhov kolajovej dopravy, akými sú metro alebo električky. Odchylne od článku 4 ods. 3 doba platnosti takýchto zmlúv nepresiahne 10 rokov s výnimkou prípadov, v ktorých sa uplatňuje článok 4 ods. 4.

7. Členské štáty prijímú potrebné opatrenia na zabezpečenie toho, aby rozhodnutia prijaté v súlade s odsekmi 2 až 6 mohli byť preskúmané účinným a rýchlym spôsobom na základe požiadavky každej osoby, ktorá má alebo mala záujem získať príslušnú zmluvu a ktorá bola poškodená alebo ktorej hrozí, že bude poškodená porušením pravidiel, na základe toho, že takéto rozhodnutia porušili právo Spoločenstva alebo vnútroštátne predpisy na vykonávanie práva Spoločenstva.

Ak orgány zodpovedné za postupy preskúmania nemajú súdnu povahu, musia svoje rozhodnutia vždy písomne odôvodniť. V takých prípadoch sa okrem toho musia prijať opatrenia, aby akékoľvek údajné protiprávne opatrenie prijaté orgánom pre preskúmanie alebo akýkoľvek údajný nedostatok pri výkone právomocí zverených tomuto orgánu mohli byť predmetom súdneho preskúmania alebo preskúmania iným orgánom, a to súdom alebo tribunálom v zmysle článku 234 zmluvy, nezávislým od verejného obstarávateľa a orgánu pre preskúmanie.

#### Článok 6

### Úhrada za služby vo verejnom záujme

1. Každá úhrada súvisiaca so všeobecným pravidlom alebo zmluvou o službách vo verejnom záujme je v súlade s ustanoveniami článku 4 bez ohľadu na spôsob zadania zmluvy. Každá úhrada akejkoľvek povahy súvisiaca so zmluvou o službách vo verejnom záujme zadanou priamo v súlade s článkom 5 ods. 2, 4, 5 alebo 6 alebo súvisiaca so všeobecným pravidlom je okrem toho v súlade s ustanoveniami uvedenými v prílohe.

2. Na písomnú žiadosť Komisie jej členské štáty v lehote do troch mesiacov alebo v akejkoľvek dlhšej lehote stanovenej v žiadosti oznámia všetky informácie, ktoré Komisia považuje za potrebné na určenie toho, či je poskytnutá úhrada v súlade s týmto nariadením.

#### Článok 7

### Uverejnenie

1. Každý príslušný orgán raz ročne zverejní súhrnnú správu o záväzkoch vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme, za ktoré zodpovedá, o vybraných poskytovateľoch služieb vo verejnom záujme a tiež o platbách úhrady a výlučných právach, ktoré boli týmto poskytovateľom služieb vo verejnom záujme poskytnuté vo forme úhrady. Táto správa rozlišuje medzi autobusovou prepravou a železničnou prepravou, umožní monitorovanie a hodnotenie výkonu, kvality a financovania siete verejnej dopravy a prípadne poskytuje informácie o druhu a rozsahu poskytnutých výlučných práv.

2. Každý príslušný orgán prijme opatrenia potrebné na to, aby sa najmenej rok pred uverejnením výzvy na predkladanie súťažných návrhov alebo rok pred priamym zadáním uverejnili v *Úradnom vestníku Európskej únie* aspoň tieto informácie:

- názov a adresa príslušného orgánu;
- predpokladaný spôsob zadania;
- služby a oblasti, na ktoré sa zadanie prípadne vzťahuje.

Príslušné orgány sa môžu rozhodnúť nezverejniť tieto informácie, ak sa zmluva o službách vo verejnom záujme týka poskytovania služieb vo verejnom záujme v osobnej doprave v rozsahu menšom ako 50 000 kilometrov ročne.

V prípade, ak sa táto informácia zmení po jej uverejnení, príslušný orgán zverejní čo najskôr príslušnú opravu. Touto opravou sa nemení dátum začatia priameho zadávania ani výzvy na predkladanie súťažných návrhov.

Tento odsek sa nevzťahuje na článok 5 ods. 5.

3. V prípade priameho zadania zmlúv o službách vo verejnom záujme v železničnej doprave, ako ustanovuje článok 5 ods. 6, príslušný orgán do jedného roka po zadaní zverejní tieto informácie:

- a) názov zmluvného subjektu a jeho vlastníctvo, prípadne názov subjektu alebo subjektov vykonávajúcich zákonnú kontrolu;
- b) dobu platnosti zmluvy o službách vo verejnom záujme;
- c) opis služieb v osobnej doprave, ktoré sa majú vykonávať;
- d) opis parametrov finančnej úhrady;
- e) kvalitatívne ciele, ako sú presnosť a spoľahlivosť, a uplatniteľné odmeny a pokuty;
- f) podmienky týkajúce sa dôležitých aktív.

4. Príslušný orgán predloží na žiadosť zainteresovanej strany dôvody svojho rozhodnutia o priamom zadaní zmluvy o službách vo verejnom záujme.

#### Článok 8

##### Prechodné ustanovenie

1. Zmluvy o službách vo verejnom záujme sa zadávajú v súlade s pravidlami stanovenými v tomto nariadení. Avšak zmluvy o službách alebo zmluvy o službách vo verejnom záujme vymedzené v smernici 2004/17/ES alebo smernici 2004/18/ES pre služby vo verejnom záujme v autobusovej alebo električkovej osobnej doprave sa zadávajú v súlade s postupmi ustanovenými podľa uvedených smerníc, ak tieto zmluvy nemajú formu koncesných zmlúv na služby, ako je vymedzené v uvedených smerniciach. Ak sa zmluvy majú zadávať v súlade so smernicou 2004/17/ES alebo smernicou 2004/18/ES, ustanovenia odsekov 2 až 4 tohto článku sa neuplatňujú.

2. Bez toho, aby bol dotknutý odsek 3, bude zadávanie zmlúv vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave v súlade s článkom 5 od 3. decembra 2019. Počas tohto prechodného obdobia prijímú členské štáty opatrenia na postupné zosúladenie s článkom 5 s cieľom zabrániť vážnym štrukturálnym problémom súvisiacim s dopravnou kapacitou.

Do šiestich mesiacov po skončení prvej polovice prechodného obdobia predložia členské štáty Komisii správu o pokroku, v ktorej zdôraznia vykonávanie každého postupného zadávania zmlúv o službách vo verejnom záujme v súlade s článkom 5. Na základe správ o pokroku členských štátov môže Komisia navrhnúť vhodné opatrenia určené členským štátom.

3. Na uplatňovanie odseku 2 sa neberú do úvahy zmluvy o službách vo verejnom záujme zadané v súlade s právom Spoločenstva a vnútroštátnym právom:

- a) pred 26. júlom 2000 na základe postupu spravodlivej verejnej súťaže;
- b) pred 26. júlom 2000 na základe iného postupu, ako je postup spravodlivej verejnej súťaže;
- c) od 26. júla 2000 a pred 3. decembra 2009 na základe postupu spravodlivej verejnej súťaže;
- d) od 26. júla 2000 a pred 3. decembra 2009 na základe iného postupu, ako je postup spravodlivej verejnej súťaže.

Uplatňovanie zmlúv uvedených v písmene a) môže pokračovať až do zániku ich doby platnosti. Uplatňovanie zmlúv uvedených v písmenách b) a c) môže pokračovať až do zániku ich doby platnosti, nie však dlhšie ako 30 rokov. Uplatňovanie zmlúv uvedených v písmene d) môže pokračovať až do zániku ich doby platnosti pod podmienkou, že ich doba platnosti je obmedzená a porovnateľná s dobami platnosti uvedenými v článku 4.

Uplatňovanie zmlúv o službách vo verejnom záujme môže pokračovať až do zániku ich doby platnosti, ak by ich ukončenie spôsobilo neprimerané právne alebo hospodárske dôsledky a za predpokladu, že Komisia dala svoj súhlas.

4. Bez toho, aby bol dotknutý odsek 3, sa príslušné orgány môžu rozhodnúť počas druhej polovice prechodného obdobia uvedeného v odseku 2 vylúčiť z účasti na zadávaní zmlúv o službách vo verejnom záujme výzvou na predloženie súťažných návrhov tých poskytovateľov služieb vo verejnom záujme, ktorí nemôžu predložiť dôkaz, že hodnota služieb verejnej dopravy, za ktoré im bola poskytnutá úhrada alebo na ktoré im bolo udelené výlučné právo v súlade s týmto nariadením, predstavuje najmenej polovicu z hodnoty všetkých služieb verejnej dopravy, za ktoré im bola poskytnutá úhrada alebo na ktoré im bolo udelené výlučné právo. Takéto vylúčenie sa nevzťahuje na poskytovateľov služieb vo verejnom záujme poskytujúcich služby, ktoré majú byť predmetom súťaže. Pri uplatňovaní tohto kritéria sa nezohľadňujú zmluvy o službách vo verejnom záujme zadané núdzovým opatrením uvedeným v článku 5 ods. 5.

Ak príslušné orgány uplatnia možnosť uvedenú v prvom pododseku, urobia to bez diskriminácie, vylúčia všetkých potenciálnych poskytovateľov služieb vo verejnom záujme, ktorí spĺňajú toto kritérium, a svoje rozhodnutie oznámia všetkým potenciálnym poskytovateľom na začiatku postupu zadávania zmlúv o službách vo verejnom záujme.

Príslušné dotknuté orgány o svojom zámere uplatniť toto ustanovenie informujú Komisiu najmenej dva mesiace pred uverejnením výzvy na predkladanie súťažných návrhov.

#### Článok 9

##### Zlučiteľnosť so zmlouvou

1. Úhrada za poskytované služby vo verejnom záujme v osobnej doprave alebo za plnenie záväzkov v oblasti výšky tarify stanovenej prostredníctvom všeobecných pravidiel vyplatená v súlade s týmto nariadením je zlučiteľná so spoločným trhom. Táto úhrada je oslobodená od povinnosti predbežného oznámenia stanovenej v článku 88 ods. 3 zmluvy.

2. Bez toho, aby boli dotknuté články 73, 86, 87 a 88 zmluvy, členské štáty môžu pokračovať v udeľovaní pomoci odvetviu dopravy podľa článku 73 zmluvy, ak slúži na koordináciu dopravy alebo predstavuje úhrady za plnenie niektorých záväzkov súvisiacich s koncepciou služieb vo verejnom záujme iných, ako sú tie, na ktoré sa vzťahuje toto nariadenie, a najmä:

- a) do nadobudnutia účinnosti spoločných pravidiel pre stanovenie nákladov, ak je pomoc udelená podnikom, ktoré musia znášať výdavky spojené s infraštruktúrou, ktorú používajú, zatiaľ čo iné podniky neznášajú podobné bremeno. Pri určovaní výšky takto udelenej pomoci sa do úvahy berú náklady na infraštruktúru, ktoré konkurenčné druhy dopravy nemusia znášať;
- b) ak je cieľom pomoci podporiť buď výskum, alebo rozvoj dopravných systémov a technológií, ktoré sú všeobecne hospodárnejšie pre Spoločenstvo.

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

V Štrasburgu 23. októbra 2007

Za Európsky Parlament  
predseda  
H.-G. PÖTTERING

Takáto pomoc je obmedzená na výskumnú a rozvojovú etapu a nemôže pokrývať komerčné využitie takýchto dopravných systémov a technológií.

#### Článok 10

##### Zrušenie

1. Nariadenie (EHS) č. 1191/69 sa týmto zrušuje. Jeho ustanovenia sa však naďalej uplatňujú na služby nákladnej dopravy počas troch rokov od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia.

2. Nariadenie (EHS) č. 1107/70 sa týmto zrušuje.

#### Článok 11

##### Správy

Po skončení prechodného obdobia uvedeného v článku 8 ods. 2 predloží Komisia správu o vykonávaní tohto nariadenia a o rozvoji v poskytovaní verejnej osobnej dopravy v Spoločenstve, v ktorej zhodnotí najmä vývoj kvality služieb vo verejnom záujme v osobnej doprave a vplyvy priameho zadávania zmlúv a podľa potreby k nej pripojí primerané návrhy na zmenu a doplnenie tohto nariadenia.

#### Článok 12

##### Nadobudnutie účinnosti

Toto nariadenie nadobúda účinnosť 3. decembra 2009.

Za Radu  
predseda  
M. LOBO ANTUNES

## PRÍLOHA

**Pravidlá uplatniteľné na úhradu v prípadoch uvedených v článku 6 ods. 1**

1. Úhrada, ktorá sa vzťahuje na priamo zadané zmluvy v súlade s článkom 5 ods. 2, 4, 5 alebo 6 alebo ktorá sa vzťahuje na všeobecné pravidlo, sa musí vypočítavať v súlade s pravidlami stanovenými v tejto prílohe.

2. Úhrada nemôže prekročiť sumu zodpovedajúcu čistému finančnému vplyvu, ktorý zodpovedá súčtu vplyvov, pozitívnych alebo negatívnych, z dodržiavania záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme na náklady alebo výnosy poskytovateľa služieb vo verejnom záujme. Vplyvy sa vyhodnotia porovnaním situácie, keď sú záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme splnené, so situáciou, ktorá by nastala, ak by záväzky neboli splnené. S cieľom vypočítať čistý finančný vplyv postupuje príslušný orgán takto:

Náklady vynaložené v súvislosti so záväzkom vyplývajúcim zo služieb vo verejnom záujme alebo s balíkom záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme, ktoré uložil príslušný orgán/orgány a sú uvedené v zmluve o službe vo verejnom záujme a/alebo vo všeobecnom pravidle,

mínus akékoľvek pozitívne finančné výsledky vytvorené sieťou v rámci príslušného(-ých) záväzku(-ov) vyplývajúceho(-ich) zo služieb vo verejnom záujme,

mínus príjmy z prepravy alebo akékoľvek iné výnosy vytvorené pri plnení príslušného(-ých) záväzku(-ov) vyplývajúceho(-ich) zo služieb vo verejnom záujme,

plus primeraný zisk

rovná sa čistý finančný vplyv.

3. Dodržiavanie záväzku vyplývajúceho zo služieb vo verejnom záujme môže mať vplyv na možné dopravné činnosti poskytovateľa mimo príslušného(-ých) záväzku(-ov) vyplývajúceho(-ich) zo služieb vo verejnom záujme. S cieľom predísť nadmernej úhrade alebo nedostatočnej úhrade sa preto pri vypočítaní čistého finančného vplyvu zohľadňujú vyčísliteľné finančné vplyvy na dotknuté siete poskytovateľa.

4. Výpočet nákladov a výnosov sa musí uskutočniť v súlade s platnými účtovnými a daňovými pravidlami.

5. Ak poskytovateľ služieb vo verejnom záujme neposkytuje len služby, za ktoré sa poskytuje úhrada a ktorými plní záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme, ale vykonáva aj iné činnosti, účtovníctvo uvedených služieb vo verejnom záujme musí byť pre zvýšenie transparentnosti a zamedzenie krížovým dotáciám oddelené a spĺňať aspoň tieto podmienky:

— účty jednotlivých prevádzkových činností musia byť oddelené a príslušný podiel na aktívach a fixných nákladoch sa musí vykazovať podľa platných účtovných a daňových pravidiel,

— všetky variabilné náklady, primeraný podiel fixných nákladov a primeraný zisk spojený s akoukoľvek inou činnosťou poskytovateľa služieb vo verejnom záujme sa za žiadnych okolností nesmú účtovať ako príslušná služba vo verejnom záujme,

— náklady na službu vo verejnom záujme musia byť vyvážené výnosmi z jej poskytovania a platbami od orgánov verejnej moci bez možnosti presunu výnosov do inej oblasti činnosti poskytovateľa služieb vo verejnom záujme.

6. Pod „primeraným ziskom“ sa musí rozumieť zvyčajná miera návratnosti kapitálu v odvetví v danom členskom štáte, ktorá zohľadňuje riziko alebo neprítomnosť rizika pre poskytovateľa služieb vo verejnom záujme z dôvodu zásahu orgánu verejnej moci.

- 
7. Spôsob úhrady musí podporovať udržanie alebo rozvoj:
- účinného riadenia poskytovateľov služieb vo verejnom záujme, ktoré môže byť predmetom objektívneho hodnotenia, a
  - poskytovania služieb v osobnej doprave v dostatočne vysokej kvalite.
-

## NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY (ES) č. 1371/2007

z 23. októbra 2007

## o právach a povinnostiach cestujúcich v železničnej preprave

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o založení Európskeho spoločenstva, a najmä na jej článok 71 ods. 1,

so zreteľom na návrh Komisie,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru <sup>(1)</sup>,so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov <sup>(2)</sup>,konajúc v súlade s postupom ustanoveným v článku 251 zmluvy, v zmysle spoločného textu schváleného Zmierovacím výborom 31. júla 2007 <sup>(3)</sup>,

keďže:

- (1) V rámci spoločnej dopravnej politiky je dôležité ochrániť užívateľské práva cestujúcich v železničnej preprave a zlepšiť kvalitu a efektívnosť služieb osobnej železničnej prepravy s cieľom prispieť k zvýšeniu podielu železničnej dopravy vo vzťahu k iným spôsobom dopravy.
- (2) Oznámenie Komisie Stratégia politiky na ochranu spotrebiteľa pre roky 2002 – 2006 <sup>(4)</sup> určuje cieľ, ktorým je dosiahnuť úroveň ochrany spotrebiteľa v oblasti dopravy v súlade s článkom 153 ods. 2 zmluvy.
- (3) V železničnej preprave je cestujúci slabšou stranou dopravnej zmluvy a je potrebné v tomto ohľade jeho práva chrániť.
- (4) Medzi práva užívateľa služieb železničnej prepravy patrí informovanie o spoji pred uskutočnením cesty a počas cesty. Ak je to možné, mali by železničné podniky a predajcovia prepravných dokladov poskytovať tieto informácie vopred a čo najskôr.
- (5) Podrobnejšie požiadavky na poskytovanie cestovných informácií budú vymedzené v technických podmienkach interoperability (TSI), ktoré sú uvedené v smernici Európskeho

parlamentu a Rady 2001/16/ES z 19. marca 2001 o interoperabilite konvenčného železničného systému <sup>(5)</sup>.

- (6) Posilnenie práv cestujúcich v železničnej preprave by malo byť založené na existujúcom systéme medzinárodného práva v tejto oblasti, ktoré sa nachádza v dodatku A Jednotných právnych predpisov pre zmluvu o medzinárodnej železničnej preprave cestujúcich (CIV) k Dohovoru o medzinárodnej železničnej preprave (COTIF) z 9. mája 1980 zmenenom Protokolom o zmene Dohovoru o medzinárodnej železničnej preprave z 3. júna 1999 (Protokol 1999). Je však potrebné rozšíriť rozsah pôsobnosti tohto nariadenia a chrániť nielen cestujúcich v medzinárodnej, ale aj vo vnútroštátnej železničnej preprave.
- (7) Železničné podniky by mali spolupracovať, aby cestujúcim v železničnej preprave uľahčili prechod od jedného prevádzkovateľa k druhému prostredníctvom poskytovania priamych prepravných dokladov vždy, keď je to možné.
- (8) Poskytovanie informácií a prepravných dokladov cestujúcim v železničnej preprave by sa malo uľahčiť prispôbením počítačových systémov spoločným špecifikáciám.
- (9) Pokračovanie v zavádzaní informačných a rezervačných systémov by sa malo uskutočňovať v súlade s TSI.
- (10) Osobná železničná preprava by mala byť všeobecne v prospech občanov. Zdravotne postihnuté osoby a osoby so zníženou pohyblivosťou v dôsledku postihnutia, veku alebo z akéhokoľvek iného dôvodu by preto mali mať možnosti cestovania železničnou prepravou porovnateľné s možnosťami ostatných občanov. Zdravotne postihnuté osoby a osoby so zníženou pohyblivosťou majú ako všetci ostatní občania rovnaké právo na voľný pohyb, slobodu výberu a nediskrimináciu. Osobitná pozornosť by sa mala okrem iného venovať poskytovaniu informácií o prístupnosti železničných služieb, podmienkach prístupu k vozňom a k zariadeniam vo vlaku zdravotne postihnutým osobám a osobám so zníženou pohyblivosťou. S cieľom poskytnúť najlepšie informácie o meškaniach pre cestujúcich s poškodením zmyslových orgánov by sa mali používať vizuálne a zvukové systémy, podľa toho čo je vhodné. Zdravotne postihnuté osoby a osoby so zníženou pohyblivosťou by mali mať možnosť zakúpiť si prepravné doklady vo vlaku bez dodatočných poplatkov.

<sup>(1)</sup> Ú. v. EÚ C 221, 8.9.2005, s. 8.<sup>(2)</sup> Ú. v. EÚ C 71, 22.3.2005, s. 26.<sup>(3)</sup> Stanovisko Európskeho parlamentu z 28. septembra 2005 (Ú. v. EÚ C 227 E, 21.9.2006, s. 490), spoločná pozícia Rady z 24. júla 2006 (Ú. v. EÚ C 289 E, 28.11.2006, s. 1), pozícia Európskeho parlamentu z 18. januára 2007 (zatiaľ neuverejnená v úradnom vestníku), legislatívne uznesenie Európskeho parlamentu z 25. septembra 2007 a rozhodnutie Rady z 26. septembra 2007.<sup>(4)</sup> Ú. v. ES C 137, 8.6.2002, s. 2.<sup>(5)</sup> Ú. v. ES L 110, 20.4.2001, s. 1. Smernica naposledy zmenená a doplnená smernicou Komisie 2007/32/ES (Ú. v. EÚ L 141, 2.6.2007, s. 63).

- (11) Železničné podniky a manažéri staníc by mali zohľadniť potreby zdravotne postihnutých osôb alebo osôb so zníženou pohyblivosťou prostredníctvom dodržiavania TSI pre zdravotne postihnuté osoby a osoby so zníženou pohyblivosťou, aby zabezpečili, že v súlade s pravidlami verejného obstarávania Spoločenstva sa všetky budovy a kolajové vozidlá stanú bezbariérovými postupným odstránením fyzických prekážok a funkčných obmedzení pri nákupe nového materiálu alebo pri výkone rekonštrukcií alebo významných renovácií.
- (12) Železničné podniky by mali byť povinne poistené alebo by mali mať povinnosť prijať rovnocenné opatrenia na pokrytie svojej zodpovednosti voči cestujúcim v železničnej preprave v prípade nehody. Treba stanoviť minimálnu výšku poistného krytia železničných podnikov.
- (13) Posilnenie práva na náhradu škody a pomoc v prípade meškania, zmeškaného spoja alebo odrieknutia medzinárodného spoja by malo v prospech cestujúcich viesť k väčšej stimulácii trhu osobnej železničnej prepravy v prospech cestujúcich.
- (14) Je žiaduce, aby toto nariadenie vytvorilo systém náhrady škody pre cestujúcich v prípade meškania, ktoré je spojené so zodpovednosťou železničného podniku, na rovnakom základe ako medzinárodný systém ustanovený dohovorom COTIF, a najmä jeho dodatkom CIV, ktorý sa týka práv cestujúcich.
- (15) Ak členský štát udelí železničným podnikom výnimku z uplatňovania ustanovení tohto nariadenia, mal by po konzultácii s organizáciami zastupujúcimi cestujúcich nájsť železničné podniky, aby prijali opatrenia na náhradu a pomoc v prípade výrazného meškania služieb osobnej železničnej prepravy.
- (16) Je žiaduce, aby v období bezprostredne po nehode boli jej obeť a ich rodinní príslušníci zbavení krátkodobých finančných starostí.
- (17) Je v záujme cestujúcich v železničnej preprave, aby sa po dohode s orgánmi verejnej moci prijali vhodné opatrenia na zabezpečenie osobnej bezpečnosti na staniciach, ako aj vo vlakoch.
- (18) Cestujúci v železničnej preprave by mali mať možnosť podať akémukoľvek zainteresovanému železničnému podniku sťažnosť, ktorá sa týka práv a povinností vyplývajúcich z tohto nariadenia, a právo dostať odpoveď v primeranej lehote.
- (19) Železničné podniky by mali určiť, riadiť a sledovať normy kvality služieb v osobnej železničnej preprave.
- (20) Obsah tohto nariadenia by sa mal podľa vývoja trhu preskúmať s ohľadom na úpravu finančných súm pre infláciu a s ohľadom na požiadavky na informácie a kvalitu služieb. Mali by sa preskúmať aj účinky tohto nariadenia na kvalitu služieb.
- (21) Týmto nariadením by nemala byť dotknutá smernica Európskeho parlamentu a Rady 95/46/ES z 24. októbra 1995 o ochrane fyzických osôb pri spracovaní osobných údajov a voľnom pohybe týchto údajov <sup>(1)</sup>.
- (22) Členské štáty by mali stanoviť sankcie uplatniteľné v prípade porušenia tohto nariadenia a zabezpečiť ich uplatňovanie. Sankcie, ktoré môžu zahŕňať platbu náhrady škody dotknutej osobe, by mali byť účinné, primerané a odradzujúce.
- (23) Keďže ciele tohto nariadenia, a to rozvoj železníc Spoločenstva a zavedenie práv cestujúcich, nie je možné uspokojivo dosiahnuť na úrovni samotných členských štátov, a preto ich možno lepšie dosiahnuť na úrovni Spoločenstva, môže Spoločenstvo prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity podľa článku 5 zmluvy. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku neprekračuje toto nariadenie rámec nevyhnutný na dosiahnutie týchto cieľov.
- (24) Cieľom tohto nariadenia je zlepšiť služby osobnej železničnej prepravy v Spoločenstve. Preto by mali mať členské štáty možnosť udeliť výnimku pre služby v regiónoch, v ktorých sa podstatná časť prepravy uskutočňuje mimo územia Spoločenstva.
- (25) Železničné podniky v niektorých členských štátoch môžu mať problémy s uplatňovaním tohto nariadenia v jeho celosti v čase nadobudnutia jeho účinnosti. Členské štáty by preto mali mať možnosť udeliť dočasnú výnimku z uplatňovania ustanovení tohto nariadenia pre diaľkové služby osobnej železničnej prepravy. Dočasné výnimky by sa však nemali uplatňovať na tie ustanovenia tohto nariadenia, ktoré zaručujú zdravotne postihnutým osobám alebo osobám so zníženou pohyblivosťou prístup k železničnej preprave a zaručujú osobám, ktoré majú záujem cestovať po železnici, právo bez komplikácií si zakúpiť prepravný doklad, ani na ustanovenia o zodpovednosti železničného podniku voči cestujúcim a za ich batožinu, na požiadavku, aby boli železničné podniky primerane poistené, ani na požiadavku, aby tieto podniky prijali primerané opatrenia na zaistenie osobnej bezpečnosti cestujúcich na železničných staniciach a vo vlakoch a na riadenie rizika.

<sup>(1)</sup> Ú. v. ES L 281, 23.11.1995, s. 31. Smernica zmenená a doplnená nariadením (ES) č. 1882/2003 (Ú. v. EÚ L 284, 31.10.2003, s. 1).



- (26) Mestské, prímestské a regionálne služby osobnej železničnej prepravy sa líšia od diaľkových služieb. Preto by členské štáty mali mať možnosť udeliť mestským, prímestským a regionálnym službám osobnej železničnej prepravy výnimku z uplatňovania ustanovení tohto nariadenia okrem určitých ustanovení, ktoré by sa mali uplatňovať v celom Spoločenstve.
- (27) Opatrenia nevyhnutné na vykonanie tohto nariadenia by sa mali prijať v súlade s rozhodnutím Rady 1999/468/ES z 28. júna 1999, ktorým sa ustanovujú postupy pre výkon vykonávacích právomocí prenesených na Komisiu <sup>(1)</sup>.
- (28) Komisia by mala byť predovšetkým splnomocnená na prijatie opatrení so všeobecnou pôsobnosťou, ktorých cieľom je zmeniť a doplniť nepodstatné prvky tohto nariadenia. Tieto opatrenia sa musia prijať v súlade s regulačným postupom s kontrolou ustanoveným v článku 5a rozhodnutia 1999/468/ES,

PRIJALI TOTO NARIADENIE:

#### KAPITOLA I

#### VŠEOBECNÉ USTANOVENIA

##### Článok 1

##### Predmet úpravy

Toto nariadenie ustanovuje pravidlá, ktoré sa týkajú:

- informácií, ktoré majú železničné podniky poskytovať, uzavretia prepravných zmlúv, vydávania prepravných dokladov a zavedenia počítačového informačného a rezervačného systému pre železničnú prepravu;
- zodpovednosti železničných podnikov a ich poisťnej povinnosti voči cestujúcim a za ich batožinu;
- povinnosti železničných podnikov voči cestujúcim pri meškani;
- ochrany a pomoci zdravotne postihnutým osobám a osobám so zníženou pohyblivosťou, ktoré cestujú po železnici;
- vymedzenia a monitorovania noriem kvality služieb, riadenia rizík osobnej bezpečnosti cestujúcich a riešenia sťažností a
- všeobecných pravidiel presadzovania.

<sup>(1)</sup> Ú. v. ES L 184, 17.7.1999, s. 23. Rozhodnutie zmenené a doplnené rozhodnutím 2006/512/ES (Ú. v. EÚ L 200, 22.7.2006, s. 11).

#### Článok 2

#### Rozsah pôsobnosti

1. Toto nariadenie sa uplatňuje na všetky cesty a služby železničnej prepravy na celom území Spoločenstva, ktoré prevádzkuje jeden alebo viacero železničných podnikov s licenciou udelenou v súlade so smernicou Rady 95/18/ES z 19. júna 1995 o udeľovaní licencií železničným podnikom <sup>(2)</sup>.

2. Toto nariadenie sa neuplatňuje na železničné podniky a poskytovateľov služieb, ktorí nemajú licenciu podľa smernice 95/18/ES.

3. Nadobudnutím účinnosti tohto nariadenia sa na všetky služby osobnej železničnej prepravy na celom území Spoločenstva uplatňujú články 9, 11, 12, 19, článok 20 ods. 1 a článok 26.

4. S výnimkou ustanovení odseku 3 môže členský štát na transparentnom a nediskriminačnom základe udeliť výnimku z uplatňovania ustanovení tohto nariadenia pre služby vnútroštátnej osobnej železničnej prepravy najviac na päť rokov, ktorú je možné obnoviť dva razy, vždy najviac na päť rokov.

5. S výnimkou ustanovení odseku 3 môže členský štát udeliť výnimku z uplatňovania ustanovení tohto nariadenia mestským, prímestským a regionálnym službám osobnej železničnej prepravy. Na rozlíšenie mestských, prímestských a regionálnych služieb osobnej železničnej prepravy členské štáty uplatňujú vymedzenia pojmov uvedené v smernici Rady 91/440/EHS z 29. júla 1991 o rozvoji železníc Spoločenstva <sup>(3)</sup>. Pri uplatňovaní týchto vymedzení pojmov použijú členské štáty tieto kritériá: vzdialenosť, frekvencia spojov, počet plánovaných zastavení, použité koľajové vozidlá, spôsoby predaja prepravných dokladov, rozdiely v počte cestujúcich v čase dopravnej špičky a mimo nej, kódy vlakov a cestovné poriadky.

6. Členský štát môže na transparentnom a nediskriminačnom základe udeliť výnimku z uplatňovania ustanovení tohto nariadenia najviac na 5 rokov, ktorú je možné obnoviť pre určité služby alebo prepravu, pretože podstatná časť takejto služby osobnej železničnej prepravy vrátane najmenej jedného plánovaného zastavenia na vlakovej stanici sa uskutočňuje mimo územia Spoločenstva.

7. Členské štáty informujú Komisiu o výnimkách udelených podľa odsekov 4, 5 a 6. Komisia prijme primerané opatrenia, ak usúdi, že výnimka nie je v súlade s ustanoveniami tohto článku. Najneskôr do 3. decembra 2014 Komisia predloží správu Európskemu parlamentu a Rade o výnimkách udelených podľa odsekov 4, 5 a 6.

<sup>(2)</sup> Ú. v. ES L 143, 27.6.1995, s. 70. Smernica naposledy zmenená a doplnená smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2004/49/ES (Ú. v. EÚ L 164, 30.4.2004, s. 44).

<sup>(3)</sup> Ú. v. ES L 237, 24.8.1991, s. 25. Smernica naposledy zmenená a doplnená smernicou 2006/103/ES (Ú. v. EÚ L 363, 20.12.2006, s. 344).

## Článok 3

## Vymedzenie pojmov

Na účely tohto nariadenia platia tieto vymedzenia pojmov:

1. „železničný podnik“ je železničný podnik v zmysle článku 2 smernice 2001/14/ES <sup>(1)</sup> a každý iný verejnoprávny alebo súkromný podnik, ktorého predmetom činnosti je preprava tovaru a/alebo cestujúcich po železnici, pričom tento podnik musí zabezpečiť trakciu; patria sem aj podniky, ktoré poskytujú výlučne trakciu;
  2. „dopravca“ je železničný podnik, s ktorým cestujúci uzavrel prepravnú zmluvu, alebo viaceré po sebe nasledujúce železničné podniky, ktoré sú zodpovedné na základe tejto zmluvy;
  3. „vykonávajúci dopravca“ je železničný podnik, ktorý neuzavrel prepravnú zmluvu s cestujúcim, ale je železničným podnikom, ktorý je zmluvnou stranou prepravnej zmluvy, poverený vykonaním celej železničnej prepravy alebo jej časti;
  4. „manažér infraštruktúry“ je každý orgán alebo podnik, ktorý podľa článku 3 smernice 91/440/EHS zodpovedá najmä za zriaďovanie a údržbu železničnej infraštruktúry alebo jej častí, čo môže zahŕňať prevádzkovanie systémov riadenia infraštruktúry a bezpečnostných systémov. Funkcie manažéra infraštruktúry siete alebo časti siete môžu byť prenesené na rôzne orgány alebo podniky;
  5. „manažér stanice“ je organizačná jednotka v členskom štáte, ktorá nesie zodpovednosť za riadenie železničnej stanice a môže byť zároveň manažérom infraštruktúry;
  6. „prevádzkovateľ zázajdu“ je organizátor alebo maloobchodný predajca odlišný od železničného podniku v zmysle článku 2 bodov 2 a 3 smernice 90/314/EHS <sup>(2)</sup>;
  7. „predajca prepravných dokladov“ je každý predajca služieb železničnej prepravy, ktorý uzatvára prepravné zmluvy a predáva prepravné doklady v mene železničného podniku alebo vo vlastnom mene;
  8. „prepravná zmluva“ je zmluva o platenej alebo neplatenej preprave medzi železničným podnikom alebo predajcom prepravných dokladov a cestujúcim o poskytnutí jednej alebo viacerých dopravných služieb;
  9. „rezervácia“ je oprávnenie v papierovej alebo elektronickej forme, na základe ktorého vzniká nárok na prepravu, pokiaľ boli vopred potvrdené individuálne podrobnosti o preprave;
10. „priamy cestovný lístok“ je prepravný doklad alebo prepravné doklady, ktoré predstavujú prepravnú zmluvu na na seba naväzujúce služby železničnej prepravy, ktoré prevádzkuje jeden alebo viaceré železničné podniky;
  11. „vnútroštátny spoj osobnej železničnej prepravy“ je spoj osobnej železničnej prepravy, ktorý neprekračuje hranice členského štátu;
  12. „meškanie“ je časový rozdiel medzi časom plánovaného príchodu cestujúceho podľa zverejneného cestovného poriadku a aktuálnym alebo očakávaným príchodom;
  13. „predplatný cestovný lístok“ alebo „časový cestovný lístok“ je lístok na neobmedzený počet ciest, ktorý oprávnenému držiteľovi umožňuje cestovať po železnici v rámci určitej trasy alebo siete počas určeného obdobia;
  14. „počítačový informačný a rezervačný systém pre železničnú prepravu (CIRSRT)“ je počítačový systém s informáciami o službách železničnej prepravy, ktoré ponúka železničný podnik; informácie o spojoch osobnej prepravy uložené v CIRSRT obsahujú údaje o:
    - a) cestovných poriadkoch a harmonogramoch spojov osobnej prepravy;
    - b) dostupnosti sedadiel v spojoch osobnej prepravy;
    - c) cestovnom a osobitných podmienkach;
    - d) prístupnosti vlakov zdravotne postihnutým osobám a osobám so zníženou pohyblivosťou;
    - e) zariadeniach, prostredníctvom ktorých sa môže vykonať rezervácia alebo výdaj prepravných dokladov, pričom niektoré alebo všetky uvedené zariadenia by mali byť k dispozícii užívateľom;
  15. „zdravotne postihnutá osoba“ alebo „osoba so zníženou pohyblivosťou“ je každá osoba, ktorej pohyblivosť pri využívaní dopravy je znížená pre akékoľvek fyzické postihnutie (poškodenie orgánov zmyslového vnímania alebo pohybového ústrojenstva, trvalé alebo dočasné), duševné postihnutie alebo poškodenie, alebo iný dôvod postihnutia, alebo v dôsledku veku a ktorej situácia si vyžaduje primeranú pozornosť a prispôbenie služieb, ktoré sú k dispozícii pre všetkých cestujúcich jej potrebám;
  16. „všeobecné prepravné podmienky“ sú platné právne záväzné podmienky dopravcu vo forme všeobecných obchodných podmienok alebo taríf v každom členskom štáte, ktoré sa uzavretím prepravnej zmluvy stali ich súčasťou;
  17. „vozidlo“ je motorové vozidlo alebo príves, ktoré sa prepravujú pri preprave osôb.

<sup>(1)</sup> Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2001/14/ES z 26. februára 2001 o pridelovaní kapacity železničnej infraštruktúry, vyberaní poplatkov za používanie železničnej infraštruktúry (Ú. v. ES L 75, 15.3.2001, s. 29). Smernica naposledy zmenená a doplnená smernicou 2004/49/ES.

<sup>(2)</sup> Smernica Rady 90/314/EHS z 13. júna 1990 o balíku cestovných, dovolenkových a výletných služieb (Ú. v. ES L 158, 23.6.1990, s. 59).

## KAPITOLA II

**PREPRAVNÁ ZMLUVA, INFORMÁCIE A PREPRAVNÉ DOKLADY**

## Článok 4

**Prepravná zmluva**

Pokiaľ táto kapitola neustanovuje inak, na uzavretie a vykonávanie prepravnej zmluvy a poskytovanie informácií a prepravných dokladov sa uplatňujú ustanovenia hlavy II a III prílohy I.

## Článok 5

**Bicykle**

Železničný podnik umožní cestujúcim, prípadne za poplatok, prineŕ do vlaku bicykle pod podmienkou, že je s nimi možné ľahko manipulovať, nemá to nepriaznivý vplyv na osobitnú prepravnú službu a podmienky vo vozni to umožňujú.

## Článok 6

**Vylúčenie zrieknutia sa povinností a stanovenie obmedzení**

1. Povinnosti voči cestujúcim podľa tohto nariadenia sa nemôžu obmedzovať ani sa ich nemožno zrieknuť prostredníctvom odchýlných alebo obmedzujúcich ustanovení v prepravnej zmluve.

2. Železničné podniky môžu ponúknuť zmluvné podmienky, ktoré sú pre cestujúceho výhodnejšie ako podmienky ustanovené v tomto nariadení.

## Článok 7

**Povinnosť poskytnúť informácie o zrušení medzinárodných spojov**

Železničné podniky alebo prípadne príslušné orgány zodpovedné za zmluvy o službe vo verejnom záujme vhodnými prostriedkami zverejnia informácie o zrušení spojov ešte predtým, ako toto zrušenie vykonajú.

## Článok 8

**Cestovné informácie**

1. Bez toho, aby bol dotknutý článok 10, železničný podnik a predajca prepravných dokladov, ktorý ponúka prepravné zmluvy v mene jedného alebo viacerých železničných podnikov, poskytnú na požiadanie cestujúcemu o ceste, pre ktorú dotknutý železničný podnik ponúkol prepravnú zmluvu, aspoň informácie uvedené v prílohe II časti I. Predajca prepravných dokladov, ktorý ponúka prepravné zmluvy vo vlastnom mene, a prevádzkovatelia zájazdov poskytujú tieto informácie, ak sú dostupné.

2. Železničné podniky poskytnú cestujúcemu počas medzinárodnej cesty aspoň informácie uvedené v prílohe II časti II.

3. Informácie uvedené v odseku 1 a 2 sa poskytnú v najprímernejšej podobe. Mimoriadna pozornosť sa v tejto súvislosti venuje potrebám ľudí s poškodením sluchu a/alebo zraku.

## Článok 9

**Dostupnosť prepravných dokladov, priamych cestovných lístkov a rezervácií**

1. Železničný podnik a predajcovia prepravných dokladov ponúkajú prepravné doklady, priame cestovné lístky a rezervácie, ak sú dostupné.

2. Bez toho, aby bol dotknutý odsek 4, predáva železničný podnik prepravné doklady cestujúcim aspoň na jednom z týchto predajných miest:

- predajňa prepravných dokladov alebo predajný automat;
- telefón, internet alebo iné široko dostupné informačné technológie;
- vo vlaku.

3. Bez toho, aby boli dotknuté odseky 4 a 5, predáva železničný podnik prepravné doklady cestujúcim v rámci zmlúv o službách vo verejnom záujme aspoň na jednom z týchto predajných miest:

- predajňa prepravných dokladov alebo predajný automat;
- vo vlaku.

4. Železničné podniky ponúkajú možnosť zakúpiť si prepravné doklady pre daný spoj vo vlaku, pokiaľ to nie je obmedzené alebo vylúčené z dôvodov bezpečnosti alebo politiky boja proti podvodom, povinnej rezervácie miest alebo z primeraných obchodných dôvodov.

5. V prípade, že na železničnej stanici odchodu vlakov sa nenachádza žiadna predajňa prepravných dokladov ani predajný automat, cestujúci na železničnej stanici sú informovaní o:

- možnosti kúpy prepravného dokladu prostredníctvom telefónu, internetu alebo vo vlaku a o tom, ako treba pri kúpe postupovať;
- najbližšej železničnej stanici alebo najbližšom mieste s predajňou prepravných dokladov a/alebo predajnými automatmi.

## Článok 10

**Cestovné informačné a rezervčné systémy**

1. Na poskytovanie informácií a vydávanie prepravných dokladov, ktoré sú uvedené v tomto nariadení, používajú železničné podniky a predajcovia prepravných dokladov systém CIRSRT, ktorý sa zriadi postupmi uvedenými v tomto článku.

2. Na účely tohto nariadenia sa uplatňujú technické podmienky pre interoperabilitu (TSI), ktoré sú uvedené v smernici 2001/16/ES.

3. Na základe návrhu predloženého Európskou železničnou agentúrou (ERA) prijme Komisia do 3. decembra 2010 TSI telematických aplikácií pre osobnú prepravu. TSI umožnia poskytovanie informácií, ktoré sú uvedené v prílohe II, a vydávanie prepravných dokladov tak, ako to ustanovuje toto nariadenie.

4. Železničné podniky zriadia systém CIRSRT podľa požiadaviek uvedených v TSI v súlade s plánom uskutočňovania uvedeným v TSI.

5. Pokiaľ smernica 95/46/ES neustanovuje inak, železničný podnik ani predajca prepravných dokladov nesprístupní osobné informácie o rezerváciách iným železničným podnikom a/alebo predajcom prepravných dokladov.

### KAPITOLA III

#### ZODPOVEDNOSŤ ŽELEZNIČNÝCH PODNIKOV VOČI CESTUJÚCIM A ZA ICH BATOŽINU

##### Článok 11

#### Zodpovednosť voči cestujúcim a za batožinu

Pokiaľ táto kapitola neustanovuje inak a bez toho, aby boli dotknuté uplatniteľné vnútroštátne právne predpisy poskytujúce cestujúcim ďalšiu náhradu škody, zodpovednosť železničných podnikov voči cestujúcim a za ich batožinu sa spravuje prílohou I hlavou IV kapitolami I, III a IV, hlavou VI a hlavou VII.

##### Článok 12

#### Poistenie

1. Povinnosťou ustanovenou v článku 9 smernice 95/18/ES, pokiaľ sa vzťahuje na zodpovednosť voči cestujúcim, sa rozumie požiadavka, aby bol železničný podnik primerane poistený alebo prijal rovnocenné opatrenia na pokrytie svojej zodpovednosti podľa tohto nariadenia.

2. Komisia do 3. decembra 2010 predloží Európskemu parlamentu a Rade správu o ustanovení minimálnej výšky poisteného krytia železničných podnikov. V prípade potreby sa k správe priložia vhodné návrhy alebo odporúčania v tejto veci.

##### Článok 13

#### Zálohové platby

1. V prípade usmrtenia alebo zranenia cestujúceho zaplatí železničný podnik uvedený v prílohe I článku 26 ods. 5 bezodkladne a najneskôr do pätnástich dní po určení totožnosti fyzickej osoby, ktorá má nárok na náhradu škody, zálohové platby vo výške, ktorá je potrebná na uspokojenie bezprostredných finančných potrieb a úmerná spôsobenej škode.

2. Bez toho, aby bol dotknutý odsek 1, je výška zálohovej platby v prípade usmrtenia najmenej 21 000 EUR na jedného cestujúceho.

3. Zálohová platba nepredstavuje uznanie zodpovednosti a môže sa odčítať od akejkoľvek sumy zaplatenej neskôr na základe tohto nariadenia, je však nenávratná s výnimkou prípadov, keď bola škoda spôsobená nedbanlivosťou alebo zavinením cestujúceho, alebo prípadov, keď osoba, ktorá dostala zálohovú platbu, nemala nárok na náhradu škody.

##### Článok 14

#### Popieranie zodpovednosti

Aj v prípade, ak železničný podnik popiera svoju zodpovednosť za zranenie cestujúceho, vynakladá primerané úsilie poskytnúť pomoc cestujúcemu, ktorý sa domáha náhrady škody od tretích strán.

### KAPITOLA IV

#### MEŠKANIE SPOJA, ZMEŠKANIE PRÍPOJA A ODRIEKNUTIE SPOJA

##### Článok 15

#### Zodpovednosť za meškanie spoja, zmeškanie prípoja a odrieknutie spoja

Pokiaľ táto kapitola neustanovuje inak, zodpovednosť železničných podnikov vo vzťahu k meškaniu spoja, zmeškaniu prípoja a odrieknutiu spoja sa spravuje prílohou I hlavou IV kapitolou II.

##### Článok 16

#### Náhrada cestovného a presmerovanie

Ak sa odôvodnene očakáva, že meškanie príchodu do cieľovej stanice podľa prepravnej zmluvy bude viac ako 60 minút, má cestujúci bezodkladne možnosť výberu medzi:

- náhradou plnej ceny prepravného dokladu v súlade s podmienkami, za ktorých bol zaplatený, za časť alebo časti jeho cesty, ktorá nebola uskutočnená, alebo za časť alebo časti cesty, ktoré už boli uskutočnené, ak cesta už nespĺňa účel vo vzťahu k pôvodnému plánu cesty cestujúceho, a spolu s prípadnou spätnou prepravou do východiskovej stanice pri najbližšej príležitosti. Vyplatenie náhrady sa uskutoční za tých istých podmienok ako v prípade náhrady škody uvedenej v článku 17; alebo
- pokračovaním alebo presmerovaním do cieľovej stanice pri najbližšej príležitosti za porovnateľných prepravných podmienok, alebo
- pokračovaním alebo presmerovaním do cieľovej stanice za porovnateľných prepravných podmienok neskôr podľa priania cestujúceho.

## Článok 17

**Náhrada ceny prepravného dokladu**

1. Cestujúci môže bez straty práva na prepravu žiadať od železničného podniku náhradu za meškanie, ak je vystavený meškaniu medzi východiskovým a cieľovým miestom uvedeným v prepravnom doklade, za ktoré mu prepravný doklad nebol preplatený v súlade s článkom 16. Minimálna náhrada za meškanie je:

- a) 25 % ceny prepravného dokladu v prípade meškania od 60 do 119 minút;
- b) 50 % ceny prepravného dokladu v prípade meškania 120 minút alebo viac.

Cestujúci, ktorí sú držiteľmi predplateného cestovného lístka alebo časového cestovného lístka a ktorí sa počas obdobia jeho platnosti dokladu viackrát stretli s meškaním alebo odrieknutím spoja, môžu žiadať o primeranú náhradu v súlade s opatreniami železnice o náhradách. Tieto opatrenia ustanovujú kritériá na určenie meškania a na výpočet náhrady.

Náhrada za meškanie sa vypočíta v pomere k cene, ktorú cestujúci skutočne zaplatil za oneskorený spoj.

Ak je predmetom prepravnej zmluvy spiatočná cesta, náhrada škody za meškanie na prvej ceste alebo spiatočnej ceste sa vypočíta vo vzťahu k polovičnej cene zaplatenej za prepravný doklad. Rovnakým spôsobom sa v pomere k celkovej cene vypočíta cena za zmeškaný spoj podľa akejkoľvek inej formy prepravnej zmluvy, ktorá umožňuje cestovanie niekoľkými po sebe nasledujúcimi spojmi.

Pri výpočte dĺžky meškania sa neberie do úvahy meškanie, v prípade ktorého môže železničný podnik preukázať, že nastalo mimo území, na ktoré sa vzťahuje Zmluva o založení Európskeho spoločenstva.

2. Náhrada ceny prepravného dokladu sa vypláca do jedného mesiaca po podaní žiadosti o náhradu. Náhrada môže byť vyplatená vo forme poukážok a/alebo iných služieb, ak sú zmluvné podmienky (najmä vzhľadom na obdobie platnosti a cieľovú stanicu) flexibilné. Náhrada sa vypláca v hotovosti na požiadanie cestujúceho.

3. Náhrada ceny prepravného dokladu sa neznižuje o náklady finančnej transakcie, ako sú poplatky, náklady na telefonické spojenie alebo poštové známky. Železničné podniky môžu zaviesť minimálnu sumu, pod úroveň ktorej sa náhrady nebudú vyplácať. Táto minimálna suma nepresiahne 4 EUR.

4. Cestujúci nemá nárok na náhradu, ak bol informovaný o meškani predtým, ako si kúpil prepravný doklad, alebo ak je meškanie z dôvodu pokračovania iným spojom alebo presmerovania kratšie ako 60 minút.

## Článok 18

**Pomoc**

1. V prípade meškania pri príchode alebo odchode informuje železničný podnik alebo manažér stanice cestujúcich o situácii a predpokladanom čase odchodu a predpokladanom čase príchodu hneď, ako sú tieto informácie k dispozícii.

2. V prípade meškania uvedeného v odseku 1, ktoré je dlhšie ako 60 minút, sa cestujúcim bezplatne ponúkne:

- a) jedlo a občerstvenie primerane k času čakania, ak je dostupné vo vlaku alebo na stanici, alebo ich je možné primerane poskytnúť;
- b) hotel alebo iné ubytovanie a dopravu medzi železničnou stanicou a miestom ubytovania v prípade, že je nevyhnutný pobyt v dĺžke jednej alebo niekoľkých nocí alebo je nevyhnutný ďalší pobyt, ak je to prakticky možné;
- c) ak je vlak zablokovaný na trati, prepravu z vlaku do železničnej stanice, do náhradnej východiskovej stanice alebo cieľovej stanice spoja, ak je to prakticky možné.

3. Ak železničný spoj nemôže ďalej pokračovať v ceste, zabezpečia železničné podniky pre cestujúcich čo najskôr náhradný dopravný spoj.

4. Železničné podniky na žiadosť cestujúceho potvrdia na prepravnom doklade, že železničný spoj mal meškanie, ktoré viedlo k zmeškaniu prípoja, prípadne, že bol spoj odrieknutý.

5. Pri uplatňovaní odsekov 1, 2 a 3 venuje prevádzkujúci železničný podnik mimoriadnu pozornosť potrebám zdravotne postihnutých osôb alebo osôb so zníženou pohyblivosťou a osobám, ktoré ich sprevádzajú.

## KAPITOLA V

**ZDRAVOTNE POSTIHNUTÉ OSOBY A OSOBY SO ZNÍŽENOU POHYBLIVOSŤOU**

## Článok 19

**Právo na prepravu**

1. Železničné podniky a manažéri staníc za aktívnej účasti organizácií zastupujúcich zdravotne postihnuté osoby a osoby so zníženou pohyblivosťou ustanovia alebo zavedú pravidlá prístupu na nediskriminačnom základe uplatniteľné vo vzťahu k preprave zdravotne postihnutých osôb a osôb so zníženou pohyblivosťou.

2. Rezervácie a prepravné doklady sa zdravotne postihnutým osobám a osobám so zníženou pohyblivosťou poskytujú bez datočného poplatku. Železničný podnik, predajca prepravných dokladov alebo prevádzkovateľ zjazdu nesmú z dôvodu zníženej pohyblivosti odmietnuť vykonať rezerváciu alebo vydať prepravný doklad zdravotne postihnutej osobe alebo osobe so zníženou pohyblivosťou, ani vyžadovať, aby bola takáto osoba sprevádzaná inou osobou, okrem prípadov, ak je to nevyhnutné na dodržanie pravidiel prístupu uvedených v odseku 1.

#### Článok 20

##### **Informácie pre zdravotne postihnuté osoby a osoby so zníženou pohyblivosťou**

1. Železničný podnik, predajca prepravných dokladov alebo prevádzkovateľ zjazdu poskytnú na požiadanie zdravotne postihnutým osobám a osobám so zníženou pohyblivosťou informácie o prístupnosti služieb železničnej prepravy a o podmienkach prístupu k vozňu v súlade s pravidlami prístupu v zmysle článku 19 ods. 1 a informujú zdravotne postihnuté osoby a osoby so zníženou pohyblivosťou o zariadeniach vo vlaku.

2. Ak železničný podnik, predajca prepravných dokladov a/alebo prevádzkovateľ zjazdu uplatnia odchýlku podľa článku 19 ods. 2, na požiadanie písomne informujú dotknutú zdravotne postihnutú osobu alebo osobu so zníženou pohyblivosťou o dôvodoch na takýto postup do piatich pracovných dní od odmietnutia rezervácie alebo vydania prepravného dokladu, alebo uloženia podmienky o sprievode.

#### Článok 21

##### **Prístup**

1. Železničné podniky a manažéri staníc v súlade s TSI pre osoby so zníženou pohyblivosťou zabezpečia, aby stanice, nástupišťa, vlakové súpravy a iné zariadenia boli dostupné zdravotne postihnutým osobám a osobám so zníženou pohyblivosťou.

2. V prípade neprítomnosti pomocného personálu vo vlaku alebo na stanici železničné podniky a manažéri staníc vynakladajú primerané úsilie s cieľom umožniť zdravotne postihnutým osobám alebo osobám so zníženou pohyblivosťou prístup k železničnej preprave.

#### Článok 22

##### **Pomoc na železničných staniciach**

1. Pri odchode zdravotne postihnutej osoby alebo osoby so zníženou pohyblivosťou zo železničnej stanice s personálom, preprave cez ňu alebo príchode na ňu zabezpečí manažér stanice bezplatnú pomoc takým spôsobom, aby táto osoba mohla nastúpiť do odchádzajúceho spoja alebo vystúpiť z prichádzajúceho spoja, na ktorý si kúpila prepravný doklad, bez toho, aby boli dotknuté pravidlá prístupu uvedené v článku 19 ods. 1.

2. Členské štáty môžu ustanoviť odchýlku od odseku 1 v prípade osôb, ktoré cestujú spojmi, ktoré sú predmetom zmluvy o službe vo verejnom záujme uzatvorenej v súlade s právnymi predpismi Spoločenstva, pod podmienkou, že príslušný orgán zabezpečil alternatívne prostriedky alebo prijal alternatívne opatrenia, ktoré zaručujú rovnocennú alebo vyššiu úroveň prístupnosti dopravných služieb.

3. V staniciach bez personálu železničné podniky a manažéri staníc zabezpečia, aby boli ľahko dostupné informácie zobrazené v súlade s pravidlami o prístupnosti uvedenými v článku 19 ods. 1 o najbližších staniciach s personálom a priamo dostupnej pomoci pre zdravotne postihnuté osoby a osoby so zníženou pohyblivosťou.

#### Článok 23

##### **Pomoc vo vlaku**

Bez toho, aby boli dotknuté pravidlá prístupu uvedené v článku 19 ods. 1, železničné podniky bezplatne poskytnú pomoc zdravotne postihnutým osobám a osobám so zníženou pohyblivosťou vo vlaku a počas nastupovania a vystupovania z vlaku.

Pomoc vo vlaku na účely tohto článku je pomoc poskytnutá zdravotne postihnutej osobe alebo osobe so zníženou pohyblivosťou s cieľom umožniť jej prístup k rovnakým službám vo vlaku, ako majú ostatní cestujúci, v prípade, že rozsah jej zdravotného postihnutia alebo zníženej pohyblivosti jej nedovoľuje samostatný a bezpečný prístup k týmto službám.

#### Článok 24

##### **Podmienky poskytnutia pomoci**

Železničné podniky, manažéri staníc, predajcovia prepravných dokladov a prevádzkovatelia zjazdov spolupracujú pri poskytovaní pomoci zdravotne postihnutým osobám alebo osobám so zníženou pohyblivosťou ustanovenej v článkoch 22 a 23 v súlade s týmito písmenami:

- a) pomoc sa poskytuje pod podmienkou, že sa železničnému podniku, manažérovi stanice, predajcovi prepravných dokladov alebo prevádzkovateľovi zjazdu, u ktorého bol zakúpený prepravný doklad, oznámi najmenej 48 hodín pred tým, ako je pomoc osobe so zníženou pohyblivosťou potrebná. Ak prepravný doklad umožňuje uskutočniť viaceré cesty, postačí jedno oznámenie pod podmienkou, že sa poskytnú primerané informácie o časovom harmonograme následných spojov;
- b) železničné podniky, manažéri staníc, predajcovia prepravných dokladov a prevádzkovatelia zjazdu prijímajú všetky opatrenia potrebné na prijímanie týchto oznámení;
- c) ak sa oznámenie v súlade s písmenom a) neurobilo, vynaložia železničné podniky a manažéri staníc všetko primerané úsilie na poskytnutie pomoci zdravotne postihnutej osobe alebo osobe so zníženou pohyblivosťou, ktorá jej umožní cestovať;

- d) Bez toho, aby boli dotknuté právomoci iných subjektov k priestorom nachádzajúcim sa mimo železničnej stanice, manažér stanice alebo iná oprávnená osoba určí na železničnej stanici a mimo nej miesta, na ktorých môžu zdravotne postihnuté osoby a osoby so zníženou pohyblivosťou oznámiť svoj príchod na železničnú stanicu a v prípade potreby požiadať o pomoc;
- e) Pomoc sa poskytuje pod podmienkou, že sa zdravotne postihnutá osoba alebo osoba so zníženou pohyblivosťou dostaví na určené miesto v čase, ktorý vopred stanovil železničný podnik alebo manažér stanice, ktorí takúto pomoc poskytujú. Určený čas nesmie presahovať 60 minút pred uverejneným časom odchodu alebo požadovaným časom zaregistrovania všetkých cestujúcich. Ak nebol stanovený čas, do ktorého sa má zdravotne postihnutá osoba alebo osoba so zníženou pohyblivosťou dostaviť, táto osoba sa dostaví na určené miesto najneskôr 30 minút pred uverejneným časom odchodu alebo požadovaným časom zaregistrovania všetkých cestujúcich.

#### Článok 25

### Náhrada mobilného vybavenia alebo iného osobitného vybavenia

Ak je železničný podnik zodpovedný za úplnú alebo čiastočnú stratu, alebo poškodenie mobilného vybavenia alebo iného osobitného vybavenia používaného zdravotne postihnutými osobami alebo osobami so zníženou pohyblivosťou, neuplatňuje sa žiadny finančný limit.

#### KAPITOLA VI

### BEZPEČNOSŤ, SŤAŽNOSTI A KVALITA SLUŽIEB

#### Článok 26

### Osobná bezpečnosť cestujúcich

Železničné podniky, manažéri infraštruktúry a manažéri staníc po dohode s orgánmi verejnej moci prijímajú primerané opatrenia v rámci svojich právomocí a prispôbia ich bezpečnostnej úrovni stanovenej orgánmi verejnej moci, aby zabezpečili osobnú bezpečnosť cestujúcich na železničných staniach a vo vlakoch a riadili riziká. Spolupracujú a vymieňajú si informácie o osvedčených postupoch pri predchádzaní činom, ktoré by mohli narušiť úroveň bezpečnosti.

#### Článok 27

### Sťažnosti

1. Železničné podniky zavedú mechanizmus riešenia sťažností, ktoré sa týkajú práv a povinností podľa tohto nariadenia. Železničný podnik oboznámi cestujúcich so svojimi kontaktnými údajmi a pracovným(-ými) jazykom(-mi).

2. Cestujúci môžu podať každému zainteresovanému železničnému podniku sťažnosť. Do jedného mesiaca adresát sťažnosti buď odpovie, vysvetľujúc dôvody, alebo v odôvodnených prípadoch informuje cestujúceho, do akého dátumu môže odpoveď očakávať, najneskôr však tri mesiace od dátumu sťažnosti.

3. Železničný podnik uverejní vo výročnej správe uvedenej v článku 28 počet a typy prijatých sťažností, spracovaných sťažností, dĺžku ich vybavovania a prijaté nápravné opatrenia.

#### Článok 28

### Normy kvality služieb

1. Železničné podniky vymedzia normy kvality služieb a zavedú systém riadenia kvality, aby udržali kvalitu služieb. Normy kvality služieb sa vzťahujú aspoň na položky uvedené v prílohe III.
2. Železničné podniky sledujú svoju vlastnú činnosť z hľadiska noriem kvality služieb. Každý rok spolu so svojou výročnou správou uverejnia správu o činnosti z hľadiska kvality služieb. Tieto správy o činnosti z hľadiska kvality sa uverejnia na internetovej webovej stránke železničných podnikov. Okrem toho sa uverejnia na internetovej webovej stránke ERA.

#### KAPITOLA VII

### INFORMOVANIE A PRESADZOVANIE

#### Článok 29

### Informovanie cestujúcich o ich právach

1. Železničné podniky, manažéri staníc a prevádzkovatelia zájazdov informujú cestujúcich pri predaji lístkov na cestovanie po železnici o právach a povinnostiach podľa tohto nariadenia. Aby železničné podniky, manažéri staníc a prevádzkovatelia zájazdov vyhovelí tejto informačnej požiadavke, môžu použiť zhrnutie ustanovení tohto nariadenia pripravené Komisiou vo všetkých úradných jazykoch inštitúcií Európskej únie, ktoré sa im poskytnú.

2. Železničné podniky a manažéri staníc informujú cestujúcich na stanici a vo vlaku primeraným spôsobom o poskytnutí kontaktných údajov orgánu(-ov) určeného(-ých) členskými štátmi podľa článku 30.

#### Článok 30

### Presadzovanie

1. Každý členský štát určí orgán alebo orgány zodpovedné za kontrolu presadzovania tohto nariadenia. Každý orgán podľa potreby prijme opatrenia potrebné na zabezpečenie dodržiavania práv cestujúcich.

Každý orgán je nezávislý z hľadiska svojej organizácie, rozhodovania v oblasti financovania, právnej štruktúry a rozhodovania od akéhokoľvek manažéra infraštruktúry, spoplatňovacieho orgánu, pridelovacieho orgánu alebo železničného podniku.

Členské štáty poskytnú Komisii informácie o orgáne alebo orgánoch, ktoré určili v súlade s týmto odsekom, a o jeho alebo ich právomociach.

2. Sťažnosti na údajné porušenie tohto nariadenia môže každý cestujúci podať príslušnému orgánu určenému podľa odseku 1 alebo akémukoľvek príslušnému orgánu určenému členským štátom.

#### Článok 31

#### Spolupráca orgánov poverených kontrolou presadzovania

Orgány poverené kontrolou presadzovania uvedené v článku 30 si vymieňajú informácie o práci a zásadách a postupoch pri prijímaní rozhodnutí na účely koordinovania ich zásad pri prijímaní rozhodnutí v celom Spoločenstve. Komisia ich pri tejto úlohe podporuje.

#### KAPITOLA VIII

#### ZÁVEREČNÉ USTANOVENIA

#### Článok 32

#### Sankcie

Členské štáty ustanovia pravidlá o sankciách uplatniteľných pri porušení ustanovení tohto nariadenia a prijímú všetky opatrenia potrebné na zabezpečenie ich vykonávania. Ustanovené sankcie musia byť účinné, primerané a odrádzajúce. Členské štáty oznámia tieto ustanovenia Komisii do 3. júna 2010 a bezodkladne jej oznámia akékoľvek nasledujúce zmeny a doplnenia, ktoré ich ovplyvnia.

#### Článok 33

#### Prílohy

Opatrenia, ktorých cieľom je zmeniť a doplniť nepodstatné prvky tohto nariadenia úpravou jeho príloh s výnimkou prílohy I, sa prijímú v súlade s regulačným postupom s kontrolou uvedeným v článku 35 ods. 2.

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

V Štrasburgu 23. októbra 2007

Za Európsky parlament  
predseda  
H.-G. PÖTTERING

#### Článok 34

#### Pozmeňujúce a doplňujúce ustanovenia

1. Opatrenia, ktorých cieľom je zmeniť a doplniť nepodstatné prvky tohto nariadenia jeho doplnením, potrebné na uplatňovanie článkov 2, 10 a 12 sa prijímú v súlade s regulačným postupom s kontrolou uvedeným v článku 35 ods. 2.

2. Opatrenia, ktorých cieľom je zmeniť a doplniť nepodstatné prvky tohto nariadenia úpravou finančných súm uvedených v tomto nariadení okrem ustanovení prílohy I so zreteľom na infláciu, sa prijímú v súlade s regulačným postupom s kontrolou uvedeným v článku 35 ods. 2.

#### Článok 35

#### Postup vo výbore

1. Komisii pomáha výbor zriadený podľa článku 11a smernice 91/440/EHS.

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

#### Článok 36

#### Správa

Komisia do 3. decembra 2012 predloží Európskemu parlamentu a Rade správu o vykonávaní a výsledkoch tohto nariadenia, najmä o normách kvality služieb.

Správa bude založená na informáciách, ktoré je potrebné poskytnúť v súlade s týmto nariadením a článkom 10b smernice 91/440/EHS. V prípade potreby môžu byť súčasťou správy vhodné návrhy.

#### Článok 37

#### Nadobudnutie účinnosti

Toto nariadenie nadobúda účinnosť 24. mesiacom po jeho uverejnení v Úradnom vestníku Európskej únie.

Za Radu  
predseda  
M. LOBO ANTUNES



## PRÍLOHA I

**Výňatok z Jednotných právnych predpisov pre zmluvu o medzinárodnej železničnej preprave cestujúcich a batožín (CIV)**

## Dodatok A

**k Dohovoru o medzinárodnej železničnej preprave (COTIF) z 9. mája 1980 zmenenom Protokolom o zmene Dohovoru o medzinárodnej železničnej preprave z 3. júna 1999**

## HLAVA II

**UZATVÁRANIE A VYKONÁVANIE PREPRAVNEJ ZMLUVY**

## Článok 6

**Prepravná zmluva**

1. Dopravca je na základe prepravnej zmluvy povinný prepraviť cestujúceho, prípadne batožinu a vozidlá, na miesto určenia a vydať batožinu a vozidlá na mieste určenia.
2. Prepravná zmluva musí byť potvrdená jedným alebo viacerými prepravnými dokladmi vydanými cestujúcemu. Bez ohľadu na článok 9 však chýbajúcim prepravným dokladom, chybami v ňom alebo jeho stratou nie je dotknutý obsah ani platnosť zmluvy, na ktorú sa naďalej vzťahujú tieto jednotné právne predpisy.
3. Pokiaľ sa nepreukáže opak, prepravné doklady sa považujú za dôkaz uzatvorenia prepravnej zmluvy.

## Článok 7

**Prepravný doklad**

1. Všeobecné prepravné podmienky stanovujú formu a obsah prepravných dokladov, ako aj jazyk a písmo, ktoré sa majú pri ich tlači a vyplňovaní používať.
2. Na prepravnom doklade musia byť uvedené aspoň tieto údaje:
  - a) dopravca alebo dopravcovia;
  - b) vyhlásenie, že aj pri dohode o opaku sa na prepravu vzťahujú tieto jednotné právne predpisy; na tento účel sa môže použiť skratka CIV;
  - c) každý iný údaj potrebný na preukázanie uzavretia a obsahu prepravnej zmluvy a údaj, ktorý cestujúcemu umožňuje uplatniť jeho práva vyplývajúce z tejto zmluvy.
3. Cestujúci sa pri prijatí prepravného dokladu musí uistiť, že bol vystavený podľa jeho pokynov.
4. Prepravný doklad je prenosný vtedy, ak nie je vystavený na meno a ak cesta ešte nezačala.
5. Prepravný doklad môže pozostávať z elektronickej registrácie údajov, ktorú je možné previesť do čitateľných písaných symbolov. Postupy záznamu a spracovania údajov musia byť funkčne rovnocenné, najmä z hľadiska dôkaznej hodnoty takto vytvoreného prepravného dokladu.

## Článok 8

**Úhrada a vrátenie cestovného**

1. Ak medzi cestujúcim a dopravcom nebolo dohodnuté inak, cestovné sa platí vopred.
2. Podmienky, za ktorých sa cestovné vracia, stanovujú všeobecné prepravné podmienky.

## Článok 9

**Právo na prepravu, vylúčenie z prepravy**

1. Cestujúci je povinný mať od začiatku cesty platný prepravný doklad a predložiť ho na kontrolu prepravných dokladov. Všeobecné prepravné podmienky môžu stanoviť:
  - a) že cestujúci, ktorý sa nepreukáže platným prepravným dokladom, je povinný zaplatiť okrem cestovného aj prirážku;
  - b) že cestujúci, ktorý odmietne ihneď zaplatiť cestovné alebo prirážku, môže byť vylúčený z prepravy.
  - c) či a za akých podmienok možno prirážku vrátiť.
2. Všeobecné prepravné podmienky môžu stanoviť, že cestujúci, ktorí:
  - a) ohrozujú bezpečnosť a prevádzkový poriadok alebo bezpečnosť spolucestujúcich;
  - b) neprijateľným spôsobom obťažujú spolucestujúcich,sa vylúčia z prepravy alebo z nej môžu byť vylúčení počas cesty a že tieto osoby nemajú nárok na náhradu zaplateného cestovného a dovozného za prepravu cestovnej batožiny.

## Článok 10

**Dodržiavanie administratívnych právnych predpisov**

Cestujúci je povinný dodržiavať colné predpisy alebo iné predpisy správnych orgánov.

## Článok 11

**Odrieknutie spoja a meškanie vlaku, zmeškanie prípoja**

Dopravca je povinný v prípade odrieknutia spoja alebo zmeškania prípoja potvrdiť túto skutočnosť na prepravnom doklade.

## HLAVA III

**PREPRAVA PRÍRUČNEJ BATOŽINY, ZVIERAT, CESTOVNEJ BATOŽINY A VOZIDIEL**

## Kapitola I

**Spoločné ustanovenia**

## Článok 12

**Povolené predmety a zvieratá**

1. Cestujúci je oprávnený brať so sebou ľahko prenosné predmety (príručnú batožinu) a živé zvieratá v súlade so všeobecnými prepravnými podmienkami. Cestujúci môže okrem toho brať so sebou neskladné predmety podľa osobitných ustanovení všeobecných prepravných podmienok. Predmety a zvieratá, ktoré by mohli byť ostatným cestujúcim na ťarchu alebo ktoré by mohli spôsobiť škodu, nie je dovolené brať ako príručnú batožinu.
2. Cestujúci môže podať predmety a zvieratá ako cestovnú batožinu podľa všeobecných prepravných podmienok.
3. Dopravca môže v rámci prepravy cestujúcich povoliť prepravu vozidiel v súlade s osobitnými ustanoveniami všeobecných prepravných podmienok.
4. Preprava nebezpečného tovaru v príručnej batožine, cestovnej batožine a vo vozidlách alebo na nich, ktoré sú podľa tejto hlavy prepravované po železnici, musí byť v súlade s Poriadkom pre medzinárodnú železničnú prepravu nebezpečného tovaru (RID).

## Článok 13

**Preskúmanie**

1. Ak sa možno oprávnené domnievať, že nie sú dodržané prepravné podmienky, dopravca je oprávnený preskúmať, či prepravované predmety (príručná batožina, cestovná batožina, vozidlá vrátane nákladu) a zvieratá spĺňajú prepravné podmienky, ak to nezakazujú zákony alebo iné predpisy štátu, v ktorom sa má preskúmanie vykonať. Cestujúci musí byť pozvaný k účasti na preskúmaní. Ak sa nedostaví alebo ak ho nemožno kontaktovať, musí dopravca prizvať dvoch nezávislých svedkov.
2. Ak sa zistí, že neboli dodržané prepravné podmienky, dopravca môže požadovať od cestujúceho zaplatenie nákladov na preskúmanie.

## Článok 14

**Dodržiavanie administratívnych právnych predpisov**

Cestujúci je povinný dodržiavať colné predpisy alebo iné predpisy správnych orgánov, keď má počas prepravy so sebou predmety (príručná batožina, cestovná batožina, vozidlá vrátane nákladu) a zvieratá. Je povinný byť prítomný pri prehliadke týchto predmetov, ak zákony a predpisy jednotlivých štátov neustanovujú inak.

## Kapitola II

**Príručná batožina a zvieratá**

## Článok 15

**Dohľad**

Cestujúci je povinný dohliadať na príručnú batožinu a zvieratá, ktoré berie so sebou.

## Kapitola III

**Cestovná batožina**

## Článok 16

**Podanie cestovnej batožiny**

1. Zmluvné povinnosti pri preprave cestovnej batožiny sa musia uviesť na batožinovom lístku, ktorý sa vydá cestujúcemu.
2. Bez toho, aby bol dotknutý článok 22, chýbajúcim batožinovým lístkom, chybami v ňom alebo jeho stratou nie je dotknutá existencia ani platnosť zmlúv o preprave cestovnej batožiny, na ktoré sa naďalej vzťahujú tieto jednotné právne predpisy.
3. Batožinový lístok slúži ako doklad o podaní batožiny a o podmienkach jej prepravy do preukázania opaku.
4. Pokiaľ sa nepreukáže opak, predpokladá sa, že cestovná batožina bola pri prevzatí dopravcom navonok v dobrom stave a že počet a hmotnosť jednotlivých kusov batožiny súhlasí s údajmi uvedenými v batožinovom lístku.

## Článok 17

**Batožinový lístok**

1. Všeobecné prepravné podmienky stanovujú formu a obsah batožinového lístka, ako aj jazyk a písmo, ktoré sa majú používať pri jeho tlači a vyplňovaní. Primerane platí článok 7 ods. 5.
2. V batožinovom lístku musia byť uvedené aspoň tieto údaje:
  - a) dopravca alebo dopravcovia;
  - b) vyhlásenie, že aj pri dohode o opaku sa na prepravu vzťahujú tieto jednotné právne predpisy; na tento účel sa môže použiť skratka CIV;

- c) každý iný údaj potrebný na preukázanie zmluvnej povinnosti pri preprave cestovnej batožiny, ktorý umožní cestujúcemu uplatniť jeho práva vyplývajúce z prepravnej zmluvy.
3. Cestujúci sa pri prijatí prepravného dokladu musí uistiť, že bol vystavený podľa jeho pokynov.

#### Článok 18

##### **Registrácia a preprava**

1. Pokiaľ všeobecné prepravné podmienky nestanovujú inak, batožina sa prevezme na prepravu len po predložení prepravného dokladu, ktorý je platný aspoň do miesta určenia batožiny. Inak podanie batožiny prebieha podľa predpisov platných v mieste jej podania.
2. Ak všeobecné prepravné podmienky dovoľujú príjem batožiny bez predloženia prepravného dokladu, platia pre odosielateľa batožiny primerane ustanovenia týchto jednotných právnych predpisov o právach a povinnostiach cestujúceho, týkajúce sa cestovnej batožiny.
3. Dopravca môže prepraviť cestovnú batožinu iným vlakom alebo iným dopravným prostriedkom a inou trasou, než ktoré sa použijú na prepravu cestujúceho.

#### Článok 19

##### **Úhrada dovozného za cestovnú batožinu**

Ak medzi cestujúcim a dopravcom nebolo dohodnuté inak, dovozný za cestovnú batožinu sa platí pri podaní.

#### Článok 20

##### **Označenie cestovnej batožiny**

Cestujúci je povinný označiť na každom kuse cestovnej batožiny na dobre viditeľnom mieste trvanlivo a zreteľne:

- a) meno a adresu;
- b) miesto určenia.

#### Článok 21

##### **Právo nakladať s cestovnou batožinou**

1. Cestujúci môže požiadať o vrátenie batožiny v mieste jej podania po vrátení batožinového lístka, ak túto možnosť povoľujú všeobecné prepravné podmienky a ak to neodporuje colným predpisom alebo predpisom iných správnych orgánov.
2. Všeobecné prepravné podmienky môžu obsahovať iné ustanovenia týkajúce sa práva nakladať s cestovnou batožinou, najmä zmeny miesta určenia, a prípadné s tým súvisiace finančné dôsledky pre cestujúceho.

#### Článok 22

##### **Vydanie**

1. Cestovná batožina sa vydá po vrátení batožinového lístka a po zaplatení prípadných výdavkov viaznucich na zásielke.
- Dopravca je oprávnený, nie však povinný, presvedčiť sa o tom, či je držiteľ batožinového lístka oprávnený batožinu prevziať.
2. Za vydanie batožiny držiteľovi batožinového lístka sa tiež považuje, ak v súlade s predpismi platnými v mieste určenia:
- a) bola batožina odovzdaná colnému orgánu alebo orgánu daňovej správy do ich výpravných miest alebo skladísk, ak tieto nie sú pod dohľadom dopravcu;
- b) boli živé zvieratá odovzdané na opatrovanie tretej osobe.

3. Držiteľ batožinového lístka je oprávnený žiadať vydanie batožiny v mieste určenia, len čo uplynul dohodnutý čas, prípadne čas potrebný na vybavenie colnými alebo inými správnyimi orgánmi.
4. Ak batožinový lístok nebol vrátený, dopravca vydá batožinu iba tomu, kto svoje oprávnenie preukáže; pri nedostatočnom preukázaní môže dopravca požadovať zloženie zábezpeky.
5. Batožina sa vydá v mieste určenia uvedenom pri jej podaní.
6. Držiteľ batožinového lístka, ktorému sa batožina nevydá, môže požadovať, aby mu bol na batožinovom lístku potvrdený deň a hodina, kedy podľa odseku 3 žiadal o vydanie batožiny.
7. Ak na žiadosť oprávnenej osoby dopravca v jej prítomnosti nepreskúma cestovnú batožinu, aby overil jeho tvrdenie o škode, môže oprávnená osoba odmietnuť batožinu prevziať.
8. Inak sa vydanie batožiny spravuje predpismi platnými v mieste určenia.

## Kapitola IV

### Vozidlá

#### Článok 23

#### Prepravné podmienky

Osobitné ustanovenia dopravcu o preprave vozidiel vo všeobecných prepravných podmienkach stanovujú hlavne podmienky pre príjem vozidiel na prepravu, odbavenie, naloženie a prepravu, vyloženie a vydanie, ako aj povinnosti cestujúceho.

#### Článok 24

#### Prepravný doklad vozidla

1. Zmluvné povinnosti pri preprave vozidiel sa uvedú v prepravnom doklade vozidla, ktorý sa vydá cestujúcemu. Prepravný doklad vozidla môže byť súčasťou prepravného dokladu cestujúceho.
2. Osobitné ustanovenia o preprave vozidiel vo všeobecných prepravných podmienkach stanovujú formu a obsah prepravného dokladu vozidla a jazyk a písmo, ktoré sa majú pri tlači a vyplňovaní použiť. Primerane platí článok 7 ods. 5.
3. Na prepravnom doklade vozidla musia byť uvedené aspoň tieto údaje:
  - a) dopravca alebo dopravcovia;
  - b) vyhlásenie, že aj pri dohode o opaku sa na prepravu vzťahujú tieto jednotné právne predpisy; na tento účel sa môže použiť skratka CIV;
  - c) každý iný údaj potrebný na preukázanie zmluvných povinností súvisiacich s prepravou vozidiel a údaj, ktorý umožní cestujúcemu uplatniť jeho práva vyplývajúce z prepravnej zmluvy.
4. Cestujúci sa pri prijatí prepravného dokladu vozidla musí uistiť, že bol vystavený podľa jeho pokynov.

#### Článok 25

#### Uplatiteľné právo

S výhradou ustanovení tejto kapitoly platia pre vozidlá ustanovenia kapitoly III o preprave batožiny.

## HLAVA IV

**ZODPOVEDNOSŤ DOPRAVCU**

## Kapitola I

**Zodpovednosť pri usmrtení a zranení cestujúcich**

## Článok 26

**Základ zodpovednosti**

1. Dopravca zodpovedá za škodu, ktorá vznikne tým, že dôjde k usmrteniu alebo zraneniu cestujúceho alebo k inému poškodeniu jeho telesného alebo duševného zdravia v dôsledku úrazu v súvislosti so železničnou prevádzkou počas pobytu cestujúceho v železničných vozňoch alebo pri nastupovaní a vystupovaní, a to nezávisle od toho, ktorá železničná infraštruktúra sa využíva.
2. Dopravca je od tejto zodpovednosti oslobodený, ak:
  - a) úraz spôsobili okolnosti, ktoré nemajú pôvod v železničnej prevádzke a ktorým dopravca nemohol napriek vynaloženiu starostlivosti zodpovedajúcej danej situácii zabrániť a ich následky odvrátiť;
  - b) k úrazu došlo v dôsledku zavinenia cestujúceho;
  - c) úraz spôsobilo správanie tretej osoby a dopravca nemohol tomuto správaniu napriek vynaloženiu starostlivosti zodpovedajúcej danej situácii zabrániť a jeho následky odvrátiť; iný podnik, ktorý používa tú istú železničnú infraštruktúru, sa nepovažuje za tretiu osobu; tým nie sú dotknuté práva na postih.
3. Ak úraz spôsobilo správanie tretej osoby a ak napriek tomu dopravca nie je celkom zbavený zodpovednosti podľa odseku 2 písm. c), plne zodpovedá s obmedzeniami podľa týchto jednotných právnych predpisov bez ohľadu na prípadné právo na postih voči tretej osobe.
4. Prípadná zodpovednosť dopravcu v prípadoch, ktoré nie sú ustanovené v odseku 1, nie je dotknutá týmito jednotnými právnymi predpismi.
5. Ak sa preprava, ktorá je predmetom jednej prepravnej zmluvy, vykonáva po sebe nasledujúcimi dopravcami, zodpovedá pri usmrtení a zranení cestujúceho ten dopravca, ktorý mal podľa prepravnej zmluvy vykonávať prepravný výkon, pri ktorom došlo k nehode. Ak prepravný výkon, pri ktorom došlo k nehode, nevykonával dopravca podľa prepravnej zmluvy, ale vykonávajúci dopravca, zodpovedajú podľa týchto jednotných právnych predpisov obaja spoločne a nerozdielne.

## Článok 27

**Náhrada škody pri usmrtení**

1. Pri usmrtení cestujúceho náhrada škody zahŕňa:
  - a) potrebné výdavky vyvolané úmrtím cestujúceho, najmä výdavky na prevoz a pohreb;
  - b) ak smrť nenastala bezprostredne, náhradu škody podľa článku 28.
2. Ak smrťou cestujúceho stratili svojho živiteľa osoby, ktoré bol cestujúci podľa zákona povinný alebo by bol v budúcnosti povinný vyživovať, musí sa aj táto škoda nahradiť. Nároky na náhradu škody osôb, ktorým cestujúci poskytoval výživu bez zákonnej povinnosti, sa spravujú vnútroštátnym právom.

## Článok 28

**Náhrada škody pri zranení**

Pri zranení alebo inom poškodení telesného alebo duševného zdravia cestujúceho náhrada škody zahŕňa:

- a) potrebné výdavky, najmä liečebné a ošetrovacie výdavky a výdavky na dopravu;
- b) majetkovú ujmu, ktorú cestujúci utrpí úplnou alebo čiastočnou práceneschopnosťou alebo zvýšením svojich potrieb.

## Článok 29

**Náhrada iných škôd spôsobených osobám**

To, či a do akej miery je dopravca povinný poskytnúť náhradu za iné škody spôsobené osobám ako tie, ktoré sú uvedené v článkoch 27 a 28, sa určí podľa vnútroštátneho práva.

## Článok 30

**Forma a výška náhrady škody pri usmrtení a zranení**

1. Náhrada škody uvedená v článku 27 ods. 2 a v článku 28 písm. b) sa poskytne vo forme jednorazového vyplatenia peňažnej sumy. Ak však vnútroštátne právo pripúšťa udelenie renty, poskytne sa náhrada škody týmto spôsobom, ak o to zranení cestujúci alebo osoby oprávnené podľa článku 27 ods. 2 požiadajú.
2. Výška náhrady škody, ktorá sa má poskytnúť podľa odseku 1, sa určí podľa vnútroštátneho práva. Pri uplatnení týchto jednotných právnych predpisov sa však určí pre každého cestujúceho najvyššia hranica 175 000 zúčtovacích jednotiek pre jednorazovo vyplatenú sumu alebo tejto sume zodpovedajúca ročná renta, pokiaľ vnútroštátne právo určuje najvyššiu hranicu v nižšej výmere.

## Článok 31

**Iné dopravné prostriedky**

1. Ustanovenia o zodpovednosti dopravcu pri usmrtení a zranení cestujúcich sa s výhradou odseku 2 nepoužijú na škodu vzniknutú počas prepravy, ktorá sa podľa prepravnej zmluvy nevykonáva po železnici.
2. Ak sa však železničné vozne prepravujú na trajektovej lodi, na škodu, ktorú cestujúci utrpí následkom úrazu v súvislosti so železničným prevozom počas svojho pobytu v týchto vozňoch, pri nastupovaní do týchto vozňov alebo pri vystupovaní z týchto vozňov, sa uplatnia ustanovenia článku 26 ods. 1 a článku 33 ods. 1 o zodpovednosti za škodu pri usmrtení a zranení cestujúcich.
3. Ak je v dôsledku výnimočných okolností preprava po železnici dočasne prerušená a cestujúci sú prepravovaní iným dopravným prostriedkom, dopravca je zodpovedný podľa ustanovení týchto jednotných právnych predpisov.

## Kapitola II

**Zodpovednosť pri nedodržaní cestovného poriadku**

## Článok 32

**Zodpovednosť pri odrieknutí, meškaní spoja a zmeškaní prípoja**

1. Dopravca zodpovedá voči cestujúcemu za stratu alebo poškodenie, ktorá vznikne tým, že v ceste nemožno pokračovať v ten istý deň pre odrieknutie vlaku, meškanie spoja alebo zmeškanie prípoja alebo ak za daných okolností nie je pokračovanie v ceste v ten istý deň možné. Náhrada škody zahŕňa primerané výdavky, ktoré cestujúcemu vznikli v súvislosti s prenocovaním a podaním správy osobám, ktoré ho očakávali.
2. Dopravca je od tejto zodpovednosti oslobodený, ak odrieknutie, meškanie spoja alebo zmeškanie prípoja boli spôsobené niektorou z týchto príčin:
  - a) okolnosti, ktoré nesúvisia so železničnou prevádzkou, ktorým dopravca napriek vynaloženiu starostlivosti zodpovedajúcej danej situácii nemohol zabrániť a ich následky nemohol odvrátiť;
  - b) zavinenie cestujúceho alebo
  - c) správanie tretej osoby, ktorému dopravca nemohol napriek vynaloženiu starostlivosti zodpovedajúcej danej situácii zabrániť a jeho následky nemohol odvrátiť; iný podnik, ktorý používa tú istú železničnú infraštruktúru, sa nepovažuje za tretiu osobu; tým nie sú dotknuté práva na postih.
3. Či a v akom rozsahu je dopravca povinný poskytnúť náhradu za iné škody ako tie, ktoré sú uvedené v odseku 1, sa určí podľa vnútroštátneho práva. Tým nie je dotknutý článok 44.

## Kapitola III

**Zodpovednosť za príručnú batožinu, zvieratá, cestovnú batožinu a vozidlá**

## ODDIEL 1

**Príručná batožina a zvieratá**

## Článok 33

**Zodpovednosť**

1. V prípade úmrtia cestujúceho alebo jeho zranenia nesie dopravca zodpovednosť za úplnú alebo čiastočnú stratu alebo poškodenie vecí, ktoré mal cestujúci na sebe alebo so sebou ako príručnú batožinu; to platí aj pre zvieratá, ktoré cestujúci vezie so sebou. Primerane platí článok 26.
2. V ostatných prípadoch zodpovedá dopravca za úplnú alebo čiastočnú stratu alebo poškodenie vecí, príručnej batožiny alebo zvierat, na ktoré je povinný cestujúci dozerat podľa článku 15, len ak boli spôsobené zavinením dopravcu. Ostatné články hlavy IV, s výnimkou článku 51, a hlavy VI sa na tento prípad nevzťahujú.

## Článok 34

**Obmedzenie náhrady škody pri strate alebo poškodení vecí**

Ak je železničný podnik zodpovedný podľa článku 33 ods. 1, musí vyplatiť náhradu až do výšky 1 400 účtovných jednotiek na cestujúceho.

## Článok 35

**Vylúčenie zodpovednosti**

Dopravca nezodpovedá cestujúcemu za škodu, ktorá vznikne tým, že cestujúci nedodrжал predpisy colných alebo iných správnych orgánov.

## ODDIEL 2

**Cestovná batožina**

## Článok 36

**Základ zodpovednosti**

1. Dopravca zodpovedá za škodu vzniknutú úplnou alebo čiastočnou stratou alebo poškodením cestovnej batožiny v čase od jej prijatia na prepravu až po jej vydanie a za škodu vzniknutú jej oneskoreným vydaním.
2. Dopravca je oslobodený od tejto zodpovednosti, ak strata, poškodenie alebo oneskorené vydanie boli zavinené cestujúcim, jeho príkazom, ktorý nevyplýva zo zavinenia dopravcu, vadami samotnej cestovnej batožiny alebo okolnosťami, ktorým dopravca nemohol zabrániť a ich následky nemohol odvrátiť.
3. Dopravca je oslobodený od tejto zodpovednosti, ak strata alebo poškodenie vznikli z osobitného nebezpečenstva spojeného s jednou alebo viacerými nasledujúcimi okolnosťami:
  - a) obal chýba alebo je nedostatočný;
  - b) osobitná povaha batožiny;
  - c) podanie predmetov, ktoré sú vylúčené z prepravy ako cestovná batožina.

## Článok 37

**Dôkazné bremeno**

1. Podatť dôkaz o tom, že strata, poškodenie alebo oneskorené dodanie boli spôsobené niektorou z príčin uvedených v článku 36 ods. 2, je povinnosťou dopravcu.



2. Ak dopravca preukáže, že strata alebo poškodenie podľa okolností prípadu mohli vzniknúť z jedného alebo viacerých osobitných nebezpečenstiev uvedených v článku 36 ods. 3, platí domnienka, že škoda vznikla z tohto dôvodu. Oprávnená osoba má však právo dokázať, že strata alebo poškodenie neboli spôsobené úplne alebo výlučne niektorým z týchto nebezpečenstiev.

#### Článok 38

##### Po sebe nasledujúci dopravcovia

Ak prepravu, ktorá je predmetom jednej prepravnej zmluvy, vykonávajú po sebe nasledujúci dopravcovia, pristupuje každý dopravca k prepravnej zmluve vo vzťahu k preprave batožiny alebo vozidiel podľa údajov batožinového lístka alebo prepravného dokladu vozidla tým, že preberie batožinu s batožinovým lístkom alebo vozidlo s prepravným dokladom vozidla, a preberá na seba záväzky, ktoré z toho vyplývajú. V takom prípade zodpovedá každý dopravca za vykonanie prepravy po celej trase až po vydanie batožiny.

#### Článok 39

##### Vykonávajúci dopravca

1. Ak dopravca poveril vykonaním celej prepravy alebo jej časti vykonávajúcemu dopravcu, zostáva dopravca bez ohľadu na to, či mal na to právo podľa prepravnej zmluvy, zodpovedný vo vzťahu k celkovej preprave.
2. Všetky ustanovenia týchto jednotných právnych predpisov ohľadne zodpovednosti dopravcu platia aj pre zodpovednosť vykonávajúcemu dopravcu za prepravu, ktorú vykonáva. Články 48 a 52 sa použijú, ak sa uplatnia nároky voči zamestnancom alebo iným osobám, ktorých službu vykonávajúci dopravca využíva pri vykonávaní prepravy.
3. Osobitná dohoda, podľa ktorej preberá dopravca záväzky, ktoré mu nevyplývajú z týchto jednotných právnych predpisov, alebo sa zriekne práv priznaných týmito jednotnými právnymi predpismi, je voči vykonávajúcemu dopravcovi účinná iba vtedy, ak s tým výslovne a písomne súhlasil. Bez ohľadu na to, či s tým vykonávajúci dopravca súhlasil, viažu sa na dopravcu povinnosti alebo vyhlásenia o zrieknutí sa práv, vyplývajúce z takejto osobitnej dohody.
4. Ak a v rozsahu, v akom dopravca a vykonávajúci dopravca zodpovedajú podľa týchto jednotných právnych predpisov, zodpovedajú spoločne a nerozdielne.
5. Celková výška náhrady škody, ktorú má vyplatiť dopravca, vykonávajúci dopravca a jeho zamestnanci alebo iné osoby, ktorých služby sa využívajú pri vykonávaní prepravy, neprekročí obmedzenia ustanovené v týchto jednotných právnych predpisov.
6. Týmto článkom nie sú dotknuté práva dopravcu a vykonávajúcemu dopravcu na vzájomný postih.

#### Článok 40

##### Domnienka o strate

1. Oprávnená osoba môže bez ďalšieho preukazovania považovať jednotlivý kus batožiny za stratený, ak nebol vydaný alebo ak nebol pripravený na vydanie do 14 dní odo dňa požiadania o jeho vydanie podľa článku 22 ods. 3.
2. Ak sa kus batožiny, ktorý bol považovaný za stratený, nájde do jedného roka po tom, ako sa o žiadalo o jeho vydanie, dopravca je povinný o tom informovať oprávnenú osobu, ak je jej adresa známa alebo ak ju možno zistiť.
3. Oprávnená osoba môže do 30 dní po prijatí správy uvedenej v odseku 2 požiadať o vydanie batožiny. V tomto prípade je povinná zaplatiť výdavky za prepravu batožiny z miesta jej podania na miesto jej dodania a vrátiť prijatú náhradu škody, po prípadnom odpočítaní výdavkov, ktoré v ňom boli zahrnuté. Zachová si však nároky na náhradu škody pre oneskorené vydanie podľa článku 43.
4. Ak sa nepožiadala o vrátenie nájdeného kusu batožiny v lehote stanovenej v odseku 3 alebo ak sa kus batožiny našiel neskôr ako jeden rok od požiadania o jeho vydanie, dopravca s ním naloží podľa zákonov a predpisov platných v mieste, kde sa batožina nachádza.

## Článok 41

**Náhrada škody pri strate**

1. Pri úplnej alebo čiastočnej strate cestovnej batožiny je dopravca povinný bez ďalšej náhrady škody zaplatiť:
  - a) ak je výška spôsobenej škody dokázaná, náhradu v tejto výške, ktorá však nesmie presiahnuť 80 zúčtovacích jednotiek za každý chýbajúci kilogram hrubej hmotnosti alebo 1 200 zúčtovacích jednotiek za každý kus batožiny;
  - b) ak nie je výška spôsobenej škody dokázaná, paušálnu náhradu škody vo výške 20 zúčtovacích jednotiek za každý chýbajúci kilogram hrubej hmotnosti alebo vo výške 300 zúčtovacích jednotiek za každý kus batožiny.

Spôsob náhrady škody za každý chýbajúci kilogram alebo za každý kus batožiny ustanovujú všeobecné prepravné podmienky.

2. Dopravca je povinný okrem toho nahradiť dovoznú za batožinu a iné sumy zaplatené v súvislosti s prepravou strate-ného kusu batožiny, ako aj už zaplatené clo a spotrebné dane.

## Článok 42

**Náhrada škody pri poškodení**

1. Pri poškodení cestovnej batožiny je dopravca povinný bez ďalšej náhrady škody zaplatiť náhradu zodpovedajúcu zníženiu hodnoty batožiny.
2. Náhrada škody nesmie presiahnuť:
  - a) ak je poškodením znehodnotená celá batožina, sumu, ktorú by bolo treba zaplatiť v prípade úplnej straty;
  - b) ak je poškodením znehodnotená iba časť batožiny, sumu, ktorú by bolo treba zaplatiť v prípade straty znehodnotenej časti.

## Článok 43

**Náhrada škody pri oneskorení vydania**

1. Pri oneskorení vydania cestovnej batožiny je dopravca povinný zaplatiť za každých začatých 24 hodín od požiadania o jej vydanie, najviac však za 14 dní:
  - a) ak oprávnená osoba preukáže, že oneskorením vydania vznikla škoda, náhradu vo výške škody až do sumy 0,80 zúčtovacej jednotky za každý kilogram hrubej hmotnosti alebo 14 zúčtovacích jednotiek za každý kus oneskorene vydanéj batožiny;
  - b) ak oprávnená osoba nepreukáže, že oneskorením vydania vznikla škoda, paušálnu náhradu škody 0,14 zúčtovacej jednotky za každý kilogram hrubej hmotnosti alebo 2,80 zúčtovacej jednotky za každý kus oneskorene vydanéj batožiny.

Spôsob náhrady škody za každý chýbajúci kilogram alebo za každý kus batožiny stanovujú všeobecné prepravné podmienky.

2. Pri úplnej strate batožiny sa náhrada škody podľa odseku 1 neposkytuje súběžne s náhradou škody podľa článku 41.
3. Pri čiastočnej strate cestovnej batožiny sa vyplatí náhrada škody podľa odseku 1 za časť, ktorá sa nestratila.
4. Pri poškodení batožiny, ktoré nenastalo oneskorením vydania, sa poskytuje náhrada škody podľa odseku 1, prípadne spolu s náhradou škody podľa článku 42.
5. Náhrada škody podľa odseku 1 spolu s náhradou škody podľa článkov 41 a 42 nesmie v žiadnom prípade presiahnuť výšku náhrady škody pri úplnej strate batožiny.

## ODDIEL 3

**Vozidlá**

## Článok 44

**Náhrada škody pri omeškaní**

1. Ak je vozidlo z dôvodov spôsobených dopravcom naložené neskoršie alebo oneskorene vydané a ak oprávnená osoba preukáže, že tým vznikla škoda, dopravca je povinný zaplatiť náhradu škody, ktorej výška nesmie prekročiť výšku prepravného za vozidlo.
2. Ak sa oprávnená osoba pri oneskorenej nakládke z dôvodu na strane železnice vzdá vykonania prepravnej zmluvy, vráti sa jej prepravné. Ak preukáže, že týmto omeškaním vznikla škoda, môže okrem toho žiadať náhradu, ktorej výška nesmie prekročiť prepravné za prepravu vozidla.

## Článok 45

**Náhrada škody pri strate**

Pri úplnej alebo čiastočnej strate vozidla sa náhrada za preukázanú škodu oprávnenej osobe vypočíta podľa zvyškovej hodnoty vozidla. Táto náhrada nesmie presiahnuť 8 000 zúčtovacích jednotiek. Príves s nákladom alebo bez neho sa považuje za samostatné vozidlo.

## Článok 46

**Zodpovednosť za iné predmety**

1. Za škodu na predmetoch ponechaných vo vozidle alebo na predmetoch nachádzajúcich sa v schránkach (napr. obaly na batožinu alebo boxy na lyže), ktoré sú pevne upevnené na vozidle, zodpovedá dopravca len vtedy, ak ich sám zaviniť. Celková náhrada škody nesmie presiahnuť 1 400 zúčtovacích jednotiek.
2. Za predmety upevnené na vonkajšej strane vozidla, vrátane schránok podľa odseku 1 zodpovedá dopravca len vtedy, ak sa preukáže, že škoda bola zavinená konaním alebo opomenutím dopravcu buď s úmyslom takúto škodu spôsobiť, alebo z ľahkomyseľnosti a s vedomím, že takáto škoda pravdepodobne vznikne.

## Článok 47

**Uplatniteľné právo**

S výhradou ustanovení tejto časti sa na vozidlá vzťahujú ustanovenia časti 2 o zodpovednosti za batožinu.

## Kapitola IV

**Spoločné ustanovenia**

## Článok 48

**Strata práva na obmedzenie zodpovednosti**

Obmedzenia zodpovednosti určené týmito jednotnými právnymi predpismi a ustanovenia vnútroštátneho práva, ktoré obmedzujú náhradu škody pevnou sumou, sa neuplatnia, ak sa preukáže, že škoda bola spôsobená konaním alebo opomenutím dopravcu buď s úmyslom takúto škodu spôsobiť, alebo z ľahkomyseľnosti a s vedomím, že takáto škoda pravdepodobne vznikne.

## Článok 49

**Prepočet a úročenie**

1. Ak sa pri výpočte náhrady škody musia prepočítavať sumy vyjadrené v cudzej mene, prepočítavajú sa podľa kurzu platného v deň a v mieste výplaty náhrady škody.

2. Oprávnená osoba si môže nárokovať úroky z náhrady škody vo výške päť percent ročne, a to odo dňa reklamácie podľa článku 55 alebo, ak nebola podaná reklamácia, odo dňa podania žaloby.
3. Z náhrady škody podľa článkov 27 a 28 však úroky plynú až odo dňa, v ktorom došlo k rozhodujúcim okolnostiam pre výpočet náhrady škody, ak je tento deň neskorší ako deň reklamácie alebo podania žaloby.
4. Pri batožine sa môžu nárokovať úroky len vtedy, ak náhrada škody prekročí 16 zúčtovacích jednotiek za každý batožinový lístok.
5. Ak pri batožine oprávnená osoba nepredloží dopravcovi doklady potrebné na konečné vybavenie reklamácie v primeranej lehote, ktorá sa jej poskytla, nepočítajú sa úroky od uplynutia tejto lehoty do doby predloženia týchto dokladov.

#### Článok 50

### Zodpovednosť pri jadrovej udalosti

Dopravca je oslobodený od zodpovednosti podľa týchto jednotných právnych predpisov, ak škodu spôsobila jadrová udalosť a ak podľa vnútroštátnych zákonov a predpisov o zodpovednosti v oblasti jadrovej energie zodpovedá za túto škodu prevádzkovateľ jadrového zariadenia alebo iná osoba, ktorá ho zastupuje.

#### Článok 51

### Osoby, za ktoré zodpovedá dopravca

Dopravca zodpovedá za svojich zamestnancov a za iné osoby, ktorých službu využíva pri vykonávaní prepravy, ak títo zamestnanci a iné osoby vykonávajú svoje povinnosti. Manažéri infraštruktúry, na ktorej sa uskutočňuje preprava, sa považujú za osoby, ktorých službu dopravca využíva pri vykonávaní prepravy.

#### Článok 52

### Iné činnosti

1. Vo všetkých prípadoch, na ktoré sa vzťahujú tieto jednotné právne predpisy, možno uplatniť voči dopravcovi nárok na náhradu škody, bez ohľadu na jeho právnu podstatu, len za predpokladov a v medziach stanovených v týchto jednotných právnych predpisoch.
2. To isté platí pre nároky voči zamestnancom a iným osobám, za ktoré zodpovedá dopravca podľa článku 51.

## HLAVA V

### ZODPOVEDNOSŤ CESTUJÚCEHO

#### Článok 53

### Osobitné zásady zodpovednosti

Cestujúci zodpovedá dopravcovi za každú škodu:

- a) ktorá vznikne tým, že si nesplní povinnosti, ktoré preňho vyplývajú z
  1. článkov 10, 14 a 20;
  2. osobitných ustanovení všeobecných prepravných podmienok o preprave vozidiel alebo
  3. z Poriadku pre medzinárodnú železničnú prepravu nebezpečného tovaru (RID), alebo
- b) ktorú zapríčinia predmety alebo zvieratá, ktoré si berie so sebou,

ak nepreukáže, že škodu spôsobili okolnosti, ktorým napriek vynaloženiu starostlivosti zodpovedajúcej danej situácii nemohol zabrániť a ktorých následky nemohol odvrátiť. Týmto ustanovením nie je dotknutá zodpovednosť dopravcu podľa článku 26 a článku 33 ods. 1.

## HLAVA VI UPLATŇOVANIE NÁROKOV

### Článok 54

#### Zistenie čiastočnej straty alebo poškodenia

1. Ak dopravca zistí alebo ak sa domnieva, že došlo k čiastočnej strate alebo poškodeniu prepravovaného predmetu (batožiny, vozidla), ktorý je pod jeho ochranou, alebo ak to tvrdí oprávnená osoba, dopravca je povinný bezodkladne podľa možnosti v prítomnosti oprávnenej osoby spísať zápisnicu, v ktorej podľa povahy škody uvedie stav predmetu, jeho hmotnosť a, pokiaľ je to možné, tiež rozsah a príčinu škody, ako aj čas jej vzniku.
2. Odpis tejto zápisnice sa vydá bezplatne oprávnenej osobe.
3. Ak oprávnená osoba neuzná zistenia uvedené v zápisnici, môže požiadať, aby stav batožiny alebo vozidla, ako aj príčinu a rozsah škody zistil znalec určený stranami prepravnej zmluvy alebo súdom. Pre toto konanie platia zákony a predpisy štátu, v ktorom sa zistenie robí.

### Článok 55

#### Reklamácie

1. Reklamácie, ktoré sa týkajú zodpovednosti dopravcu pri usmrtení a zranení cestujúcich, je potrebné podať písomne dopravcovi, voči ktorému možno uplatňovať nároky súdnou cestou. V prípade prepravy, ktorá bola predmetom jednej zmluvy a bola uskutočnená po sebe nasledujúcimi dopravcami, možno podať reklamáciu u prvého alebo posledného dopravcu, ako aj u dopravcu, ktorý má v štáte trvalého bydliska alebo obvyklého pobytu cestujúceho hlavné miesto podnikateľskej činnosti, pobočku alebo obchodné zastúpenie, prostredníctvom ktorých bola uzavretá prepravná zmluva.
2. Ostatné reklamácie na základe prepravnej zmluvy sa podávajú písomne dopravcovi uvedenom v článku 56 ods. 2 a 3.
3. Doklady, ktoré chce oprávnená osoba priložiť k reklámácii, sa musia predložiť v origináli alebo v druhopise, ktorý musí byť na žiadosť dopravcu riadne overený. Na vybavenie reklamácie môže dopravca žiadať vrátenie prepravného dokladu, batožinového lístka alebo prepravného dokladu vozidla.

### Článok 56

#### Dopracovia, voči ktorým možno uplatňovať nároky súdnou cestou

1. Nároky na náhradu škody na základe zodpovednosti dopravcu pri usmrtení a zranení cestujúcich možno uplatniť súdnou cestou iba voči dopravcovi zodpovednému v zmysle článku 26 ods. 5.
2. S výhradou odseku 4 možno uplatniť iné nároky cestujúceho na základe prepravnej zmluvy len voči prvému, poslednému alebo tomu dopravcovi, ktorý vykonal časť prepravy, v priebehu ktorej nastali skutočnosti odôvodňujúce tento nárok.
3. Ak je pri preprave po sebe nasledujúcimi dopravcami uvedený na batožinovom lístku alebo v prepravnom doklade vozidla s jeho súhlasom dopravca zodpovedný za jej vydanie, možno voči nemu uplatniť súdnou cestou nároky podľa odseku 2 aj vtedy, ak nedostal batožinu alebo neprevzal vozidlo.
4. Nároky na vrátenie sumy, ktorá bola zaplatená na základe prepravnej zmluvy, možno uplatniť súdnou cestou voči dopravcovi, ktorý sumu vybral, alebo voči dopravcovi, v mene ktorého sa suma vybrala.
5. Protižalobou alebo námietkami možno uplatniť nároky tiež voči iným dopravcom, než sú dopravcovia uvedení v odseku 2 a odseku 4, ak sa žaloba zakladá na tej istej prepravnej zmluve.
6. Ak sa tieto jednotné právne predpisy uplatnia na vykonávajúceho dopravcu, možno nároky uplatniť súdnou cestou aj voči nemu.
7. Ak má žalobca možnosť voľby medzi viacerými dopravcami, jeho právo voľby zanikne, len čo podá žalobu voči jednému z nich; to platí aj vtedy, ak má žalobca možnosť voľby medzi jedným alebo viacerými dopravcami a vykonávajúcim dopravcom.

## Článok 58

**Zánik nárokov pri usmrtení alebo zranení cestujúcich**

1. Všetky nároky oprávnenej osoby vyplývajúce zo zodpovednosti dopravcu pri usmrtení a zranení cestujúceho zanikajú, ak oprávnená osoba najneskoršie do dvanástich mesiacov po tom, keď sa dozvedela o strate alebo poškodení, neoznámí úraz cestujúceho niektorému z dopravcov, ktorému možno podať reklamáciu podľa článku 55 ods. 1. Ak oprávnená osoba oznámí úraz dopravcovi ústne, musí dopravca o tomto ústnom oznámení vyhotoviť potvrdenie.
2. Nároky však nezanikajú, ak:
  - a) oprávnená osoba podala počas lehoty stanovenej v odseku 1 reklamáciu niektorému z dopravcov uvedených v článku 55 ods. 1;
  - b) sa zodpovedný dopravca dozvedel počas lehoty stanovenej v odseku 1 o úraze cestujúceho iným spôsobom;
  - c) opomenutie alebo meškanie oznámenia spôsobili okolnosti, ktoré možno pričítať na ťarchu oprávnenej osoby;
  - d) oprávnená osoba preukáže, že úraz bol spôsobený zavinením dopravcu.

## Článok 59

**Zánik nárokov pri preprave batožiny**

1. Prevzatím batožiny oprávnenu osobou zanikajú všetky nároky voči dopravcovi z prepravnej zmluvy pri čiastočnej strate, poškodení alebo oneskorenom vydaní.
2. Nároky však nezanikajú:
  - a) pri čiastočnej strate alebo poškodení, ak
    1. stratu alebo poškodenie zistila oprávnená osoba podľa článku 54 pred prevzatím batožiny;
    2. zistenie, ktoré sa malo uskutočniť podľa článku 54, sa opomenulo iba zavinením dopravcu;
  - b) pri zjavne nepoznatelnej strate alebo poškodení, ktorú zistila oprávnená osoba až po prevzatí batožiny, ak
    1. požiada o zistenie podľa článku 54 ihneď po objavení straty alebo poškodenia a najneskôr tri dni po prevzatí batožiny a
    2. okrem toho preukáže, že k strate alebo poškodeniu došlo v čase od prijatia batožiny na prepravu a do jej vydania;
  - c) pri oneskorenom vydaní, ak oprávnená osoba uplatnila v priebehu 21 dní svoje práva voči niektorému z dopravcov uvedených v článku 56 ods. 3;
  - d) ak oprávnená osoba preukáže, že strata alebo poškodenie vznikli zavinením dopravcu.

## Článok 60

**Premlčanie**

1. Nároky na náhradu škody vyplývajúce zo zodpovednosti dopravcu pri usmrtení a zranení cestujúcich sa premlčujú takto:
  - a) nároky cestujúceho – po troch rokoch, počítajúc od prvého dňa po úraze;
  - b) nároky ostatných oprávnených osôb – po troch rokoch, počítajúc od prvého dňa po úmrtí cestujúceho, najneskoršie však po piatich rokoch, počítajúc od prvého dňa po úraze.

2. Ostatné nároky vyplývajúce z prepravnej zmluvy sa premlčujú po jednom roku. Premlčacia lehota je však dva roky pri nárokoch na náhradu straty alebo poškodenia spôsobeného konaním buď s úmyslom takúto stratu alebo poškodenie spôsobiť, alebo z ľahkomyselnosti a s vedomím, že takáto strata alebo poškodenie pravdepodobne vznikne.
3. Premlčacia lehota podľa odseku 2 sa začína pri nárokoch:
  - a) na náhradu škody pri úplnej strate štrnástym dňom po uplynutí lehoty stanovenej v článku 22 ods. 3;
  - b) na náhradu škody pri čiastočnej strate, poškodení alebo oneskorenom vydaní dňom vydania;
  - c) vo všetkých ostatných prípadoch týkajúcich sa prepravy cestujúcich dňom, v ktorom uplynula platnosť prepravného dokladu.

Deň označený ako začiatok premlčacej lehoty sa do nej nepočíta.

4. [...]
5. [...]
6. Inak pre neplynutie a prerušenie premlčania platí vnútroštátne právo.

## HLAVA VII

### VZÁJOMNÉ VZŤAHY MEDZI DOPRAVCAMI

#### Článok 61

##### Rozdelenie cestovného a prepravného

1. Každý dopravca je povinný zaplatiť zúčastneným dopravcom podiel, ktorý na nich pripadá z cestovného a prepravného, ktoré vybral alebo mal vybrať. Spôsob platenia určujú dohody uzavreté medzi dopravcami.
2. Článok 6 ods. 3, článok 16 ods. 3 a článok 25 sa vzťahujú aj na vzťahy medzi po sebe nasledujúcimi dopravcami.

#### Článok 62

##### Právo na postih

1. Ak dopravca zaplatil náhradu škody podľa týchto jednotných právnych predpisov, má právo na postih voči dopravcom zúčastneným na preprave podľa nasledujúcich ustanovení:
  - a) dopravca sám zodpovedá za škodu, ktorú spôsobil;
  - b) ak škodu spôsobili viacerí dopravcovia, každý z nich zodpovedá za škodu, ktorú spôsobil; ak takéto rozlíšenie nie je možné, náhrada škody sa rozdelí medzi dopravcov podľa písmena c);
  - c) ak nemožno dokázať, ktorý dopravca spôsobil škodu, rozdelí sa náhrada škody medzi všetkých dopravcov s výnimkou tých dopravcov zúčastnených na preprave, ktorí dokážu, že škodu nespôsobili; rozdelenie sa vykoná v pomere príslušného podielu cestovného a prepravného, ktoré na nich pripadá.
2. Pri platobnej neschopnosti niektorého z týchto dopravcov sa nezaplatený podiel, ktorý na neho pripadá, rozdelí medzi ostatných dopravcov zúčastnených na preprave, a to v pomere cestovného a prepravného, ktoré na nich pripadá.

#### Článok 63

##### Konanie pri postihu

1. Dopravca, voči ktorému sa uplatňuje postih podľa článku 62, nemôže popierať platnosť výplaty náhrady dopravcom, ktorý uplatňuje tento postih, ak bola náhrada škody stanovená súdom a ak bol skôr menovaný dopravca riadne oboznámený s právnym sporom a týmto spôsobom mal možnosť do neho vstúpiť. Súd, ktorý vedie hlavný spor, určí lehoty na oznámenie sporu a na vstup do neho.

2. Dopravca, ktorý uplatňuje postih, musí podať len jednu žalobu na tom istom súde proti všetkým dopravcom, s ktorými sa nedohodol, inak stráca právo na postih voči tým dopravcom, ktorých nežaloval.
3. Súd je povinný v jednom rozsudku rozhodnúť o všetkých postihoch, o ktorých pojednáva.
4. Dopravca, ktorý chce uplatniť právo na postih súdnou cestou, môže uplatniť svoj nárok na príslušnom súde štátu, na území ktorého má jeden z dopravcov zúčastnených na preprave hlavné miesto podnikateľskej činnosti, pobočku alebo obchodné zastúpenie, prostredníctvom ktorých bola uzavretá prepravná zmluva.
5. Ak sa má podať žaloba voči viacerým dopravcom, žalujúci dopravca má možnosť voľby medzi príslušnými súdmi podľa odseku 4.
6. Konanie pri postihu sa nesmie spájať s konaním o náhrade škody, ktoré iniciovala oprávnená osoba na základe prepravnej zmluvy.

#### Článok 64

#### **Dohody o postíhoch**

Dopravcovia môžu medzi sebou uzavrieť dohody, ktoré sa odchyľujú od článkov 61 a 62.

---



## PRÍLOHA II

**MINIMÁLNE INFORMÁCIE, KTORÉ MAJÚ POSKYTOVAŤ ŽELEZNIČNÉ PODNIKY A/ALEBO PREDAJCOVIA  
PREPRAVNÝCH DOKLADOV****Časť I: Informácie pred cestou**

Všeobecné podmienky uplatniteľné na zmluvu

Cestovný poriadok a podmienky najrýchlejšej cesty

Cestovný poriadok a podmienky najnižšieho cestovného

Dostupnosť/prístupnosť, podmienky prístupu k zariadeniam pre zdravotne postihnuté osoby a osoby so zníženou pohyblivosťou a ich dostupnosť vo vlaku

Prístupnosť a podmienky prístupu pre bicykle

Dostupnosť sedadiel vo fajčiarskych a nefajčiarskych vozňoch, v prvej a druhej triede, ako aj v lôžkových a ležadlových vozňoch

Všetky činnosti, ktoré môžu narušiť spoje alebo spôsobiť ich meškanie

Dostupnosť služieb vo vlaku

Postupy na reklamáciu stratenej batožiny

Postupy na predloženie sťažností

**Časť II: Informácie počas cesty**

Služby vo vlaku

Nasledujúca stanica

Meškania

Hlavné prípoje

Otázky bezpečnosti

---

## PRÍLOHA III

**MINIMÁLNE NORMY KVALITY SLUŽIEB**

Informácie a prepravné doklady

Presnosť spojov a všeobecné zásady o narušeníach spojov

Odrieknutie spojov

Čistota železničného parku a zariadení na staniciach (kvalita vzduchu vo vozňoch, hygiena sociálnych zariadení atď.)

Prieskum spokojnosti zákazníkov

Vybavovanie sťažností, vrátenie peňazí a náhrady škody v prípade nedodržania noriem kvality služieb

Pomoc poskytovaná zdravotne postihnutým osobám a osobám so zníženou pohyblivosťou

---

**NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY (ES) č. 1372/2007****z 23. októbra 2007,****ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie Rady (ES) č. 577/98 o organizácii výberového zisťovania pracovných síl v Spoločenstve****(Text s významom pre EHP)**

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

ktoré sú základným ukazovateľom vysvetľujúcim jeho fungovanie, by mali byť štandardnou súčasťou tohto zisťovania s cieľom umožniť komplexnejšiu analýzu trhov práce.

so zreteľom na Zmluvu o založení Európskeho spoločenstva, a najmä na jej článok 285 ods. 1,

(5) Výbor pre štatistický program zriadený rozhodnutím Rady 89/382/EHS, Euratom <sup>(2)</sup> bol konzultovaný v súlade s článkom 3 uvedeného rozhodnutia.

so zreteľom na návrh Komisie,

(6) Nariadenie Rady (ES) č. 577/98 <sup>(3)</sup> by sa preto malo zodpovedajúcim spôsobom zmeniť a doplniť,konajúc v súlade s postupom ustanoveným v článku 251 zmluvy <sup>(1)</sup>,

PRIJALI TOTO NARIADENIE:

keďže:

**Článok 1**

(1) V súlade s Lisabonskou stratégiou a ako bolo potvrdené jej strednodobým hodnotením v roku 2005, musí Európa viac zamerať svoju politiku na rast a zamestnanosť s cieľom dosiahnuť ciele Lisabonskej stratégie.

Nariadenie (ES) č. 577/98 sa týmto mení a dopĺňa takto:

(2) Rozvoj Spoločenstva a fungovanie vnútorného trhu zvyšujú potrebu porovnateľných údajov, ktoré umožňujú preskúmanie vplyvu štruktúry a rozdelenia miezd na trhu práce, najmä ako spôsobu analýzy vývoja hospodárskej a sociálnej súdržnosti.

1. V článku 4 ods. 1 sa písmeno l) nahrádza takto:

„l) mzdy z hlavného zamestnania;“.

(3) S cieľom vykonávať pridelené úlohy potrebuje Komisia údaje o štruktúre miezd podľa sociálno-ekonomických charakteristík a taktiež vo vzťahu k rôznym formám plateného zamestnania, ktoré sú nevyhnutné na analýzu a pochopenie trhu práce a zmien, ktoré prebiehajú v štruktúre pracovnej sily. Z tohto hľadiska sú výhody získania údajov o decilovom rozdelení miezd vo vzťahu k iným charakteristikám zamestnanosti považuje za všeobecne uznávané.

2. Článok 6 sa nahrádza takto:

**„Článok 6****Prenos výsledkov**

Do dvanástich týždňov od skončenia referenčného obdobia členské štáty zašlú výsledky zisťovania Eurostatu bez priamych identifikačných znakov.

(4) Zisťovanie pracovných síl v Spoločenstve je v podstate prvým a najhodnovernejším referenčným zdrojom informácií o trhu práce v Európskej únii a informácie o mzdách,

Údaje, ktoré sa vzťahujú na ukazovateľ zisťovania ‚mzdy z hlavného zamestnania‘ môžu byť zaslané Eurostatu do dvadsaťjeden mesiacov po skončení referenčného obdobia v prípade, že sa na poskytnutie týchto informácií využijú administratívne zdroje.“

(1) Stanovisko Európskeho parlamentu z 10. júla 2007 (zatiaľ neuverejnené v úradnom vestníku) a rozhodnutie Rady z 9. októbra 2007.

(2) Ú. v. ES L 181, 28.6.1989, s. 47.

(3) Ú. v. ES L 77, 14.3.1998, s. 3. Nariadenie naposledy zmenené a doplnené nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2257/2003 (Ú. v. EÚ L 336, 23.12.2003, s. 6).

## Článok 2

Toto nariadenie nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

V Štrasburgu 23. októbra 2007

*Za Európsky parlament*  
*predseda*  
H.-G. PÖTTERING

*Za Radu*  
*predseda*  
M. LOBO ANTUNES

---

## SMERNICE

## SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY 2007/58/ES

z 23. októbra 2007,

ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 91/440/EHS o rozvoji železníc Spoločenstva a smernica 2001/14/ES o pridelovaní kapacity železničnej infraštruktúry a vyberaní poplatkov za používanie železničnej infraštruktúry

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

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

so zreteľom na návrh Komisie,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru <sup>(1)</sup>,

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

konajúc v súlade s postupom ustanoveným v článku 251 zmluvy, so zreteľom na spoločný text schválený Zmierovacím výborom 31. júla 2007 <sup>(3)</sup>,

keďže:

- (1) Smernica Rady 91/440/EHS z 29. júla 1991 o rozvoji železníc Spoločenstva <sup>(4)</sup> bola určená na uľahčenie prispôsobenia železníc Spoločenstva požiadavkám jednotného trhu a na zlepšenie ich účinnosti.
- (2) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2001/14/ES z 26. februára 2001 o pridelovaní kapacity železničnej

infraštruktúry a vyberaní poplatkov za používanie železničnej infraštruktúry <sup>(5)</sup> sa týka zásad a postupov, ktoré sa majú uplatniť pri stanovovaní a vyberaní poplatkov za železničnú infraštruktúru a pridelovaní kapacity železničnej infraštruktúry.

- (3) Vo svojej bielej knihe Európska dopravná politika do roku 2010: Čas rozhodnúť Komisia vyjadrila svoj úmysel pokračovať v budovaní vnútorného trhu železničnej dopravy tým, že navrhla otvorenie trhu medzinárodnej osobnej dopravy.

- (4) Cieľom tejto smernice je vyriešiť otvorenie trhu v medzinárodnej železničnej osobnej doprave v rámci Spoločenstva a nemala by sa preto týkať dopravy medzi členským štátom a treťou krajinou. Členské štáty by mali byť schopné okrem toho vylúčiť z rozsahu pôsobnosti tejto smernice tranzitnú dopravu cez Spoločenstvo.

- (5) Medzinárodná železničná doprava v súčasnosti poskytuje veľmi nejednotný obraz. Dialková doprava (napríklad nočné vlaky) má problémy a niektoré z nočných vlakov železničné podniky, ktoré ich prevádzkujú, v poslednej dobe zrušili, aby znížili straty. Trh medzinárodnej vysokorychlostnej dopravy zaznamenal na druhej strane prudký nárast dopravy a bude naďalej pokračovať vo svojom dynamickom rozvoji zdvojnásobením a prepojením trans-európskej vysokorychlostnej siete do roku 2010. Napriek tomu existuje v oboch prípadoch veľmi silný konkurenčný tlak zo strany nízkonákladových leteckých spoločností. Preto je dôležité podporou hospodárskej súťaže medzi železničnými podnikmi podnietiť nové iniciatívy.

<sup>(1)</sup> Ú. v. EÚ C 221, 8.9.2005, s. 56.

<sup>(2)</sup> Ú. v. EÚ C 71, 22.3.2005, s. 26.

<sup>(3)</sup> Stanovisko Európskeho parlamentu z 28. septembra 2005 (Ú. v. EÚ C 227 E, 21.9.2006, s. 460), spoločná pozícia Rady z 24. júla 2006 (Ú. v. EÚ C 289 E, 28.11.2006, s. 30), pozícia Európskeho parlamentu z 18. januára 2007 (zatiaľ neuvyverejnená v úradnom vestníku), legislatívne uznesenie Európskeho parlamentu z 25. septembra 2007 a rozhodnutie Rady z 26. septembra 2007.

<sup>(4)</sup> Ú. v. ES L 237, 24.8.1991, s. 25. Smernica naposledy zmenená a doplnená smernicou 2006/103/ES (Ú. v. EÚ L 363, 20.12.2006, s. 344).

<sup>(5)</sup> Ú. v. ES L 75, 15.3.2001, s. 29. Smernica naposledy zmenená a doplnená smernicou 2004/49/ES (Ú. v. EÚ L 164, 30.4.2004, s. 44).

- (6) Bez podrobných ustanovení o prístupe k infraštruktúre, podstatného pokroku v interoperabilite a prísneho rámca železničnej bezpečnosti na vnútroštátnej a európskej úrovni, nie je možné otvoriť trh medzinárodnej osobnej dopravy. Všetky tieto prvky sú už teraz zavedené na základe transpozície smernice Európskeho parlamentu a Rady 2001/12/ES<sup>(1)</sup> z 26. februára 2001, ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 91/440/EHS, smernice Európskeho parlamentu a Rady 2004/51/ES<sup>(2)</sup> z 29. apríla 2004, ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 91/440/EHS, smernice Európskeho parlamentu a Rady 2001/13/ES<sup>(3)</sup> z 26. februára 2001, ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 95/18/ES, smernice 2001/14/ES a smernice Európskeho parlamentu a Rady 2004/49/ES z 29. apríla 2004 o bezpečnosti železníc Spoločenstva<sup>(4)</sup>. Pre tento nový regulačný rámec je preto potrebné, aby bol do navrhnutého dátumu na otvorenie trhu medzinárodnej osobnej dopravy podporovaný zavedenou a konsolidovanou praxou. Toto si bude vyžadovať určitý čas. Cieľovým dátumom na otvorenie trhu by preto mal byť 1. januára 2010.
- (7) Počet železničných spojov bez medzilahých zastávok je veľmi obmedzený. V prípade trás s medzilahými zastávkami je dôležité povoliť novým účastníkom trhu, aby nechali cestujúcich nastúpiť a vystúpiť na trase s cieľom zabezpečiť, aby tieto prepravy mali reálnu šancu byť hospodársky životaschopnými a aby sa zabránilo znevýhodneniu možných konkurentov v porovnaní s existujúcimi prevádzkovateľmi, ktorí majú právo nechať cestujúcich nastúpiť a vystúpiť na trase. Týmto právom by nemali byť dotknuté právne predpisy Spoločenstva a vnútroštátne právne predpisy, ktoré sa týkajú politiky hospodárskej súťaže.
- (8) Zavedenie nových medzinárodných spojov s otvoreným prístupom a s medzilahými zastávkami by nemalo viesť k tomu, aby to viedlo k otvoreniu trhu vnútroštátnej osobnej dopravy, ale by sa malo zamerať len na zastávky, ktoré dopĺňajú medzinárodnú trasu. Na tomto základe by sa ich zavedenie malo týkať tých služieb, ktorých hlavným účelom je prepraviť cestujúcich v rámci medzinárodnej trasy. Pri posúdení, či je hlavným účelom služby preprava cestujúcich v rámci medzinárodnej trasy, by sa mali zohľadniť kritériá, ako je podiel obratu a objemu, odvodený z počtu cestujúcich vo vnútroštátnej alebo medzinárodnej osobnej doprave a dĺžky prepravy. Toto posúdenie by mal na požiadanie zainteresovanej strany vykonať príslušný vnútroštátny regulačný orgán.
- (9) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 z 23. októbra 2007 o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave<sup>(5)</sup> oprávňuje členské štáty a miestne orgány zadávať zmluvy o poskytovaní služieb vo verejnom záujme. Tieto zmluvy môžu obsahovať výlučné práva na poskytovanie určitých služieb. Je preto nevyhnutné zabezpečiť, aby ustanovenia uvedeného nariadenia boli v súlade so zásadou otvorenia medzinárodnej osobnej dopravy hospodárskej súťaži.
- (10) Otvorenie medzinárodnej osobnej dopravy, ktorá zahŕňa právo nechať cestujúcich nastúpiť na akejkoľvek stanici nachádzajúcej sa na trase medzinárodnej dopravy a nechať ich vystúpiť na inej stanici, vrátane staníc umiestnených v tom istom členskom štáte, hospodárskej súťaži môže mať vplyv na organizáciu a financovanie osobnej železničnej dopravy poskytovanej na základe zmluvy o službách vo verejnom záujme. Členské štáty by mali mať možnosť obmedziť právo prístupu na trh, ak by toto právo ohrozilo hospodársku rovnováhu týchto zmlúv o poskytovaní služieb vo verejnom záujme a ak príslušný regulačný orgán uvedený v článku 30 smernice 2001/14/ES udelí súhlas na základe objektívnej ekonomickej analýzy vyplývajúcej zo žiadosti príslušných orgánov, ktoré zadali zmluvu o poskytovaní služieb vo verejnom záujme.
- (11) Niektoré členské štáty už pristúpili k otvoreniu trhu osobnej železničnej dopravy prostredníctvom transparentnej, otvorenej verejnej súťaže na poskytovanie určitých takýchto služieb. Nemali by mať povinnosť poskytnúť otvorený prístup k medzinárodnej osobnej doprave, pretože táto súťaž o právo používať niektoré železničné trasy bola dostatočným preverením trhovej hodnoty prevádzkovania týchto služieb.
- (12) Posúdenie, či by hospodárska rovnováha zmluvy o poskytovaní služieb vo verejnom záujme mohla byť ohrozená, by malo zohľadniť vopred určené kritériá, ako je vplyv na ziskovosť akýchkoľvek služieb, ktoré sú zahrnuté v zmluve o poskytovaní služieb vo verejnom záujme, vrátane následných vplyvov na čisté náklady, ktoré znáša príslušný orgán verejnej moci, ktorý zadal zmluvu, dopyt cestujúcich, stanovenie ceny lístkov, postupy vydávania lístkov, umiestnenie a počet zastávok na oboch stranách hranice a načasovanie a frekvenciu navrhnutého nového spoja. Pri rešpektovaní tohto posúdenia a rozhodnutia príslušného regulačného orgánu by mali mať členské štáty možnosť udeliť, upraviť alebo uprieť právo prístupu k požadovanej medzinárodnej osobnej doprave vrátane vyberania poplatkov od prevádzkovateľa novej medzinárodnej železničnej dopravy na základe ekonomickej analýzy a v súlade s právom Spoločenstva a so zásadami rovnosti a nediskriminácie.

(1) Ú. v. ES L 75, 15.3.2001, s. 1.

(2) Ú. v. EÚ L 164, 30.4.2004, s. 164.

(3) Ú. v. ES L 75, 15.3.2001, s. 26.

(4) Ú. v. EÚ L 164, 30.4.2004, s. 44.

(5) Pozri stranu 1 tohto úradného vestníka.

- (13) S cieľom prispieť k prevádzkovananiu osobnej dopravy na linkách, ktoré plnia záväzky vyplývajúce z poskytovania služieb vo verejnom záujme, by malo byť umožnené členským štátom splnomocniť relevantné orgány zodpovedné za tieto služby, aby uložili poplatky vzťahujúce sa na osobnú dopravu, ktorá spadá do právomoci týchto orgánov. Poplatky prispievajú k financovaniu záväzkov vyplývajúcich z poskytovania služieb vo verejnom záujme stanovených v zmluvách o poskytovaní služieb vo verejnom záujme uzatvorených v súlade s právom Spoločenstva. Tieto poplatky by mali byť uložené v súlade s právom Spoločenstva, a najmä v súlade so zásadami spravodlivosti, transparentnosti, nediskriminácie a proporcionality.
- (14) Regulačný orgán by mal fungovať takým spôsobom, aby sa zabránilo konfliktu záujmov a akejkolvek novej účasti na zadávaní posudzovaných zmlúv o poskytovaní služieb vo verejnom záujme. Funkčná nezávislosť regulačného orgánu by nemala byť ovplyvnená najmä vtedy, ak je z organizačných alebo právnych dôvodov úzko spojený s príslušným orgánom, ktorý sa zúčastňuje na zadávaní posudzovanej zmluvy o poskytovaní služieb vo verejnom záujme. Právomoc regulačného orgánu by sa mala rozšíriť s cieľom umožniť posúdenie účelu medzinárodnej dopravy a v prípade potreby možného hospodárskeho vplyvu na existujúce zmluvy o poskytovaní služieb vo verejnom záujme.
- (15) Táto smernica predstavuje ďalšiu fázu otvorenia trhu v železničnej doprave. Niektoré členské štáty už na svojom území otvorili trh medzinárodnej osobnej dopravy. Táto smernica by sa v tejto súvislosti nemala chápať ako smernica, ktorou sa vytvára týmto členským štátom povinnosť udeliť pred 1. januára 2010 právo prístupu železničným podnikom, ktoré sú držiteľmi licencií v členskom štáte, v ktorom sa neudelujú obdobné práva prístupu.
- (16) S cieľom podporiť investície do dopravy, ktorá využíva špecializovanú infraštruktúru, ako sú napríklad vysokorychlostné trate, žiadatelia musia byť schopní plánovať a mať právnu istotu s ohľadom na význam rozsiahlych a dlhodobých investícií. Preto by sa malo umožniť železničným podnikom uzatvárať rámcové zmluvy, zvyčajne na dobu do 15 rokov.
- (17) Vnútroštátne regulačné orgány by si mali na základe článku 31 smernice 2001/14/ES vymieňať informácie, a ak to je dôležité v jednotlivých prípadoch, koordinovať zásady a prax posudzovania, či je ohrozená hospodárska rovnováha zmluvy o poskytovaní služieb vo verejnom záujme. Mali by postupne vypracovať usmernenia založené na svojich skúsenostiach.
- (18) Uplatňovanie tejto smernice by sa malo hodnotiť na základe správy, ktorú má Komisia predložiť dva roky po otvorení trhu medzinárodnej osobnej dopravy. Táto správa by mala taktiež zhodnotiť vývoj na trhu vrátane stavu pripravenosti ďalšieho otvorenia trhu železničnej osobnej dopravy. Komisia by v správe mala tiež analyzovať rozličné modely organizovania tohto trhu a dosahu tejto smernice na zmluvy o poskytovaní služieb vo verejnom záujme a ich financovanie. Komisia by pri vypracovaní správy mala vziať do úvahy vykonávanie nariadenia (ES) č. 1370/2007 a prirodzené rozdiely medzi členskými štátmi (hustota sietí, počet cestujúcich, priemerná dĺžka cestovania). Ak je to vhodné, Komisia by mala v správe navrhnúť doplnkové opatrenia, ktoré by uľahčili otvorenie trhu, a vyhodnotiť dosah všetkých takýchto opatrení.
- (19) Opatrenia potrebné na vykonávanie smerníc 91/440/EHS a 2001/14/ES by sa mali prijať v súlade s rozhodnutím Rady 1999/468/ES z 28. júna 1999, ktorým sa ustanovujú postupy pre výkon vykonávacích právomocí prenesených na Komisiu <sup>(1)</sup>.
- (20) Komisia by predovšetkým mala byť splnomocnená na prispôbenie príloh. Keďže tieto opatrenia majú všeobecnú pôsobnosť a ich cieľom je zmeniť a doplniť nepodstatné prvky uvedených smerníc, mali by byť prijaté v súlade s regulačným postupom s kontrolou ustanoveným v článku 5a rozhodnutia 1999/468/ES.
- (21) Členský štát, ktorý nemá železničný systém a v blízkej budúcnosti ho zrejme nebude mať, by mal neprimeranú a zbytočnú povinnosť transponovať a vykonávať smernice 91/440/EHS a 2001/14/ES. Takéto členské štáty by mali byť preto oslobodené od povinnosti transponovať a vykonávať uvedené smernice, pokiaľ nebudú mať železničný systém.
- (22) Keďže cieľ tejto smernice, a to rozvoj železníc Spoločenstva, nie je možné uspokojivo dosiahnuť na úrovni členských štátov vzhľadom na potrebu zabezpečiť spravodlivé a nediskriminačné podmienky prístupu k infraštruktúre, ako aj zohľadniť jednoznačný medzinárodný rozmer spôsobu prevádzky významných častí železničných sietí, ako aj potreby koordinovaného nadnárodného postupu, ale možno ho lepšie dosiahnuť na úrovni Spoločenstva, môže Spoločenstvo prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity podľa článku 5 zmluvy. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku táto smernica neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie tohto cieľa.
- (23) V súlade s bodom 34 Medziinštitucionálnej dohody o lepšej tvorbe práva <sup>(2)</sup> sa členské štáty vyzývajú, aby pre seba a v záujme Spoločenstva vypracovali a zverejnili vlastné tabuľky, ktoré budú čo najlepšie vyjadrovať vzájomný vzťah medzi touto smernicou a opatreniami na jej transpozíciu.

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

(2) Ú. v. EÚ C 321, 31.12.2003, s. 1.

- (24) Smernice 91/440/EHS a 2001/14/ES by sa preto mali zodpovedajúcim spôsobom zmeniť a doplniť,

PRIJALI TÚTO SMERNICU:

### Článok 1

Smernica 91/440/EHS sa týmto mení a dopĺňa takto:

1. do článku 2 sa dopĺňa tento odsek:

„4. Členské štáty môžu vylúčiť z rozsahu pôsobnosti tejto smernice železničný spoj/železničné služby, ktorý sa vykonáva tranzitom cez Spoločenstvo a ktorý začína a končí mimo územia Spoločenstva.“;

2. v článku 3 sa vypúšťa štvrtá zarážka;

3. do článku 3 sa po piatej zarážke vkladá táto zarážka:

„— ‚medzinárodná osobná doprava‘ je osobná doprava, pri ktorej vlak prekročí aspoň jednu hranicu členského štátu a ktorej základným účelom je preprava cestujúcich medzi stanicami umiestnenými v rôznych členských štátoch; vlak môže byť spojený a/alebo rozdelený a rôzne časti môžu mať rôznu východiskovú stanicu a stanicu určenia, ak všetky vozne prekročia aspoň jednu hranicu,“;

4. do článku 3 sa po šiestej zarážke vkladá táto zarážka:

„— ‚tranzit‘ je prekročenie územia Spoločenstva, ktoré sa uskutoční bez naloženia alebo vyloženia tovaru a/alebo bez nastúpenia alebo vystúpenia cestujúcich na území Spoločenstva.“;

5. v článku 5 ods. 3 sa vypúšťa prvá zarážka;

6. v článku 8 ods. 1 sa vypúšťajú slová „a medzinárodné zoskupenia“;

7. v článku 10 sa vypúšťa odsek 1;

8. do článku 10 sa vkladajú tieto odseky:

„3a. Železničným podnikom patriacim do rozsahu pôsobnosti článku 2 sa najneskôr do 1. januára 2010 udelí právo prístupu k infraštruktúre všetkých členských štátov na účely prevádzkovania medzinárodnej osobnej dopravy. Železničné podniky majú právo nechať v rámci medzinárodnej osobnej dopravy cestujúcich nastúpiť na akejkoľvek stanici umiestnenej na medzinárodnej trase a nechať ich vystúpiť na inej stanici vrátane staníc umiestnených v tom istom členskom štáte.

Právo prístupu k infraštruktúre členských štátov, v ktorých podiel medzinárodnej prepravy cestujúcich vlakom tvorí viac než polovicu obratu cestujúcich železničných podnikov v týchto členských štátoch, sa udelí do 1. januára 2012.

To, či je základným účelom služby preprava cestujúcich medzi stanicami umiestnenými v rôznych členských štátoch, určí príslušný regulačný orgán alebo orgány uvedené v článku 30 smernice 2001/14/ES na základe žiadosti dotknutých príslušných orgánov a/alebo zainteresovaných železničných podnikov.

3b. Členské štáty môžu obmedziť právo prístupu vymedzené v odseku 3a k dopravným službám medzi miestom odchodu a miestom určenia, na ktoré sa vzťahuje jedna alebo viac zmlúv o poskytovaní služieb vo verejnom záujme, ktoré sú v súlade s platnými právnymi predpismi Spoločenstva. Takéto obmedzenie nemôže svojím účinkom obmedziť právo nechať cestujúcich nastúpiť na akejkoľvek stanici umiestnenej na medzinárodnej trase a nechať ich vystúpiť na inej stanici vrátane staníc umiestnených v tom istom členskom štáte okrem prípadu, ak by výkon tohto práva narušil hospodársku rovnováhu zmluvy o poskytovaní služieb vo verejnom záujme.

To, či by sa narušila hospodárska rovnováha, určí príslušný regulačný orgán alebo orgány uvedené v článku 30 smernice 2001/14/ES na základe objektívnej ekonomickej analýzy a na základe vopred určených kritérií, po podaní žiadosti zo strany:

- príslušného orgánu alebo príslušných orgánov, ktoré zadali zmluvu na poskytovanie služieb vo verejnom záujme,
- akýchkoľvek iných zainteresovaných príslušných orgánov, ktoré majú právo obmedziť prístup podľa tohto článku,
- manažéra infraštruktúry alebo
- železničného podniku, ktorý plní zmluvu o poskytovaní služieb vo verejnom záujme.

Príslušné orgány a železničné podniky poskytujúce služby vo verejnom záujme poskytnú príslušnému regulačnému orgánu alebo orgánom primerané informácie potrebné na to, aby sa dospelo k rozhodnutiu. Regulačný orgán posúdi poskytnuté informácie, podľa potreby ich prerokuje so všetkými príslušnými stranami a v primeranom, vopred určenom čase informuje príslušné strany o svojom odôvodnenom rozhodnutí, ale v každom prípade do dvoch mesiacov od získania všetkých príslušných informácií. Regulačný orgán odôvodní svoje rozhodnutie a stanoví lehotu, do ktorej, a podmienky, za ktorých:

- príslušný orgán alebo príslušné orgány,
- manažér infraštruktúry,



- železničný podnik, ktorý plní zmluvu o poskytovaní služieb vo verejnom záujme, alebo
- železničný podnik, ktorý sa snaží získať prístup,

môžu požiadať o nové posúdenie tohto rozhodnutia.

3c. Členské štáty môžu tiež obmedziť právo nechať cestujúcich nastúpiť a vystúpiť na staniach v rámci jedného štátu na trase medzinárodnej osobnej dopravy, ak bolo výlučné právo na prepravu cestujúcich medzi týmito stanicami udelené na základe koncesnej zmluvy uzatvorenej pred 4. decembra 2007 na základe spravodlivej verejnej súťaže a v súlade s príslušnými zásadami práva Spoločenstva. Toto obmedzenie môže platiť počas trvania pôvodnej zmluvy alebo 15 rokov, a to podľa toho, ktoré z týchto období je kratšie.

3d. Ustanovenia tejto smernice nevyžadujú, aby členský štát udelil pred 1. januára 2010 právo prístupu uvedené v odseku 3a železničným podnikom a ich priamo alebo nepriamo kontrolovaným dcérskym spoločnostiam, ktoré sú držiteľmi licencií v členskom štáte, v ktorom sa neudeľujú obdobné práva prístupu.

3e. Členské štáty prijímajú všetky potrebné opatrenia s cieľom zabezpečiť, aby rozhodnutia uvedené v odsekoch 3b, 3c a 3d podliehali súdnemu preskúmaniu.

3f. Bez toho, aby bol dotknutý odsek 3b, môžu členské štáty za podmienok ustanovených v tomto článku splnomocniť orgán zodpovedný za železničnú osobnú dopravu, aby uložil železničným podnikom poskytujúcim osobnú dopravu poplatky za prevádzku tratí, ktoré spadajú do právomoci tohto orgánu a ktoré sa nachádzajú medzi dvoma stanicami v tomto členskom štáte.

V takom prípade platia pre železničné podniky, ktoré poskytujú vnútroštátnu alebo medzinárodnú osobnú železničnú dopravu, rovnaké poplatky vyplývajúce z prevádzkovania tých tratí, ktoré spadajú do právomoci uvedeného orgánu.

Poplatky sú určené na to, aby poskytli tomuto orgánu náhradu za záväzky ustanovené zmluvami o poskytovaní služieb vo verejnom záujme, ktoré boli uzavreté v súlade s právom Spoločenstva. Príjem z týchto poplatkov uhradený ako náhrada nesmie presiahnuť to, čo je potrebné na pokrytie všetkých nákladov alebo ich časti, ktoré vznikli pri plnení relevantných záväzkov vyplývajúcich z poskytovania služieb vo verejnom záujme pri zohľadnení príslušných príjmov a primeraného zisku z plnenia týchto záväzkov.

Poplatok je uložený v súlade s právom Spoločenstva, a to najmä v súlade so zásadou spravodlivosti, transparentnosti, nediskriminácie a proporcionality, najmä medzi priemernou

cenou prepravy pre cestujúcich a úrovňou poplatkov. Celkové poplatky uložené podľa tohto odseku nesmú ohroziť hospodársku uskutočniteľnosť železničnej osobnej dopravy, na ktorú sa tieto poplatky vzťahujú.

Príslušné orgány uchovávajú informácie potrebné na to, aby bolo možné zistiť zdroj poplatkov a ich použitie. Členské štáty poskytnú tieto informácie Komisii.“;

#### 9. článok 10 ods. 8 sa nahrádza takto:

„8. Komisia do 1. januára 2009 predloží Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov správu o vykonávaní tejto smernice.

Táto správa sa zaoberá:

- vykonávaním tejto smernice v členských štátoch, najmä jej dosahom na členské štáty, ako sa uvádza v odseku 3a druhom pododseku a efektívnou činnosťou rôznych zúčastnených subjektov,
- vývojom trhu, najmä trendmi v medzinárodnej preprave, činnosťami a trhovými podielmi všetkých subjektov na trhu vrátane nových účastníkov.“;

#### 10. do článku 10 sa dopĺňa tento odsek:

„9. Komisia do 31. decembra 2012 predloží Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov správu o vykonávaní ustanovení odsekov 3a až 3f.

Uplatňovanie tejto smernice sa vyhodnotí na základe správy, ktorú Komisia predloží dva roky po otvorení trhu medzinárodnej osobnej dopravy.

Táto správa taktiež zhodnotí vývoj na trhu vrátane stavu pripravenosti ďalšieho otvorenia trhu železničnej osobnej dopravy. Komisia v správe tiež analyzuje rozličné modely organizovania tohto trhu a dosahu tejto smernice na zmluvy o poskytovaní služieb vo verejnom záujme a ich financovanie. Komisia pri vypracovaní správy berie do úvahy vykonávanie nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 z 23. októbra 2007 o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave (\*) a prirodzené rozdiely medzi členskými štátmi (hustota sietí, počet cestujúcich, priemerná dĺžka cestovania). Ak je to vhodné, Komisia v správe navrhne doplnkové opatrenia na uľahčenie otvorenia trhu a vyhodnotení dosah všetkých takýchto opatrení.

(\*) Ú. v. EÚ L 315, 3.12.2007, s. 1.“

11. článok 11 ods. 2 sa nahrádza takto:

„2. Opatrenia zamerané na zmenu nepodstatných prvkov tejto smernice a týkajúce sa prispôsobenia príloh k tejto smernici sa prijímú v súlade s regulačným postupom s kontrolou uvedeným v článku 11a ods. 3“;

12. článok 11a ods. 3 sa nahrádza takto:

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

13. do článku 15 sa dopĺňa tento pododsek:

„Povinnosti transpozície a vykonávania tejto smernice sa nevzťahujú na Cyprus a Maltu, pokiaľ na ich území nebude vybudovaný železničný systém.“

#### Článok 2

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

1. do článku 1 ods. 3 sa dopĺňa toto písmeno:

„e) prepravné činnosti vo forme služieb železničnej dopravy vykonávané tranzitom cez Spoločenstvo.“;

2. do článku 2 sa dopĺňa toto písmeno:

„n) ‚tranzit‘ je prechod územím Spoločenstva, ktorý sa uskutoční bez naloženia alebo vyloženia tovaru a/alebo bez nastúpenia alebo vystúpenia cestujúcich na území Spoločenstva.“;

3. do článku 13 sa dopĺňa tento odsek:

„4. Ak žiadateľ mieni požiadať o kapacitu infraštruktúry s cieľom vykonávať medzinárodnú osobnú dopravu vymedzenú v článku 3 smernice 91/440/EHS, informuje o tom manažérov infraštruktúry a dotknuté regulačné orgány. S cieľom umožniť posúdenie účelu medzinárodnej dopravy prepravovať cestujúcich medzi stanicami umiestnenými v rôznych členských štátoch a možný hospodársky vplyv na existujúce zmluvy o poskytovaní služieb vo verejnom záujme regulačné orgány zabezpečia, aby bol informovaný ktorýkoľvek príslušný orgán, ktorý zadal zmluvu na vykonanie železničnej osobnej dopravy vymedzenej v zmluve o poskytovaní služieb vo verejnom záujme, ktorýkoľvek iný zúčastnený príslušný orgán s právom obmedziť prístup podľa článku 10 ods. 3b smernice 91/440/EHS a ktorýkoľvek železničný podnik plniaci zmluvu o poskytovaní služieb vo verejnom záujme na trase tejto medzinárodnej osobnej dopravy.“;

4. článok 17 ods. 5 sa nahrádza takto:

„5. Rámcové dohody sa v zásade uzatvárajú na obdobie piatich rokov a môžu sa predĺžiť na také isté obdobie, akým bola ich pôvodná dĺžka trvania. Manažér infraštruktúry môže

v špecifických prípadoch súhlasiť s kratším alebo dlhším obdobím. Akékoľvek obdobie dlhšie než päť rokov musí byť zdôvodnené existenciou obchodných zmlúv, osobitných investícií alebo rizík.

5a. Rámcové dohody na služby, ktoré využívajú špecializovanú infraštruktúru uvedenú v článku 24, ktorá si vyžaduje značné a dlhodobé investície, ktoré žiadateľ riadne odôvodní, môžu byť uzatvorené na obdobie 15 rokov. Akékoľvek obdobie dlhšie než 15 rokov je povolené len vo výnimočných prípadoch, najmä v prípade rozsiahlych, dlhodobých investícií, a najmä ak sa na takúto investíciu vzťahujú zmluvné záväzky vrátane viacročných plánov amortizácie.

Požiadavky žiadateľa môžu v tomto prípade vyžadovať presné vymedzenie charakteristík kapacity vrátane frekvencie, objemu a kvality vlakových trás, ktoré sa majú poskytnúť žiadateľovi na obdobie trvania rámcovej dohody. Manažér infraštruktúry môže znížiť vyhradenú kapacitu, ktorá sa aspoň jeden mesiac využívala menej, než je prahová kvóta stanovená v článku 27.

Počiatočná rámcová dohoda sa môže od 1. januára 2010 vypracovať na obdobie 5 rokov, ktorá sa môže raz predĺžiť na základe charakteristík kapacity, ktorú využívajú žiadatelia vykonávajúci dopravu pred 1. januára 2010, s cieľom zohľadniť špecializované investície alebo existenciu obchodných zmlúv. Regulačný orgán uvedený v článku 30 je zodpovedný za schvaľovanie nadobudnutia platnosti tejto dohody.“;

5. do článku 30 ods. 1 sa pred poslednú vetu sa vkladá táto veta:

„Okrem toho bude funkčne nezávislý na akomkoľvek príslušnom orgáne, ktorý sa zúčastňuje na zadávaní zmluvy o poskytovaní služieb vo verejnom záujme.“;

6. článok 34 ods. 3 sa nahrádza takto:

„3. Opatrenia zamerané na zmenu nepodstatných prvkov tejto smernice a týkajúce sa prispôsobenia príloh k tejto smernici sa prijímú v súlade s regulačným postupom s kontrolou uvedeným v článku 35 ods. 3“;

7. článok 35 ods. 3 sa nahrádza takto:

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

8. do článku 38 sa dopĺňa tento pododsek:

„Povinnosti transpozície a vykonávania tejto smernice sa nevzťahujú na Cyprus a Maltu, pokiaľ na ich území nebude vybudovaný železničný systém.“

## Článok 3

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

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

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

3. Ustanovenia článku 1 bodov 2, 5, 6 a 7 sa uplatňujú od 1. januára 2010.

## Článok 4

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

## Článok 5

Táto smernica je určená členským štátom.

V Štrasburgu 23. októbra 2007

*Za Európsky parlament*  
*predseda*  
H.-G. PÖTTERING

*Za Radu*  
*predseda*  
M. LOBO ANTUNES

## SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY 2007/59/ES

z 23. októbra 2007

## o certifikácii rušňovodičov rušňov a vlakov v železničnom systéme v Spoločenstve

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

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

so zreteľom na návrh Komisie,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru <sup>(1)</sup>,so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov <sup>(2)</sup>,konajúc v súlade s postupom ustanoveným v článku 251 zmluvy, v zmysle spoločného textu schváleného Zmierovacím výborom 31. júla 2007 <sup>(3)</sup>,

kedže:

- (1) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2004/49/ES <sup>(4)</sup> z 29. apríla 2004 o bezpečnosti železníc Spoločenstva vyžaduje, aby si manažéri infraštruktúry a železničné podniky vytvorili systémy riadenia bezpečnosti, ktoré umožnia v železničnom systéme dosiahnuť aspoň spoločné bezpečnostné ciele a dodržiavať vnútroštátne bezpečnostné pravidlá a bezpečnostné požiadavky vymedzené v technických špecifikáciách interoperability (TSI) a ktorý zabezpečí uplatňovanie príslušných častí spoločných bezpečnostných metód. Tieto systémy riadenia bezpečnosti okrem iného zabezpečujú programy odbornej prípravy pre zamestnancov a systémy, ktoré zaručujú, že si zamestnanci udržia svoju spôsobilosť a budú vykonávať povinnosti zodpovedajúcim spôsobom.
- (2) Smernica 2004/49/ES ustanovuje, že železničný podnik musí mať bezpečnostné osvedčenie, aby mal prístup k železničnej infraštruktúre.
- (3) Podľa smernice Rady 91/440/EHS z 29. júla 1991 o rozvoji železníc Spoločenstva <sup>(5)</sup> majú licencované železničné podniky od 15. marca 2003 právo prístupu na transeurópsku nákladnú železničnú sieť pre služby medzinárodnej železničnej nákladnej dopravy a najneskôr od roku 2007

budú mať právo prístupu na celú sieť pre služby vnútroštátnej a medzinárodnej železničnej nákladnej dopravy. Toto postupné rozšírenie prístupových práv bezpochyby povedie k zvýšeniu pohybu rušňovodičov cez štátne hranice, výsledkom čoho bude zvýšený dopyt po vodičoch, ktorí absolvovali odbornú prípravu a majú osvedčenie na obsluhu vlaku vo viac ako jednom členskom štáte.

- (4) Štúdia, ktorú v roku 2002 uskutočnila Komisia, zdôraznila skutočnosť, že sa právne predpisy členských štátov o podmienkach certifikácie rušňovodičov podstatne líšia. Mali by sa prijať pravidlá Spoločenstva pre certifikáciu rušňovodičov, aby sa tieto rozdiely prekonal a zároveň sa udržala súčasná vysoká úroveň bezpečnosti železničného systému v Spoločenstve.
- (5) Takéto pravidlá Spoločenstva by mali prispievať aj k plneniu cieľov politik Spoločenstva v oblasti slobody pohybu pracovníkov, slobody usadiť sa a slobody poskytovať služby v kontexte spoločnej dopravnej politiky a zároveň predchádzať narušeniu hospodárskej súťaže.
- (6) Cieľom týchto spoločných ustanovení by malo byť predovšetkým uľahčiť pohyb rušňovodičov z jedného členského štátu do druhého, ale tiež uľahčiť im pohyb z jedného železničného podniku do iného a vo všeobecnosti zaručiť, aby boli preukazy a harmonizované doplnkové osvedčenia uznávané všetkými zainteresovanými subjektmi v železničnom sektore. Na tento účel je nevyhnutné, aby ustanovenia stanovili minimálne požiadavky, ktoré uchádzači musia spĺňať na získanie preukazu alebo harmonizovaného doplnkového osvedčenia.
- (7) Táto smernica nadväzuje a je do značnej miery založená na historickej spoločnej dohode, uzavretej medzi Európskym spoločenstvom železníc (CER) a Európskou federáciou pracovníkov v doprave (EFT) o niektorých aspektoch pracovných podmienok mobilných pracovníkov, ktorí pôsobia v interoperabilnej cezhraničnej doprave <sup>(6)</sup>.
- (8) Aj keď členský štát vylúči z rozsahu pôsobnosti tejto smernice rušňovodičov, ktorí pôsobia výlučne na niektorých kategóriách železničných systémov, sietí a infraštruktúry, nijakým spôsobom by to nemalo obmedziť povinnosť tohto členského štátu uznávať platnosť preukazov na celom území Európskej únie alebo harmonizovaného doplnkového osvedčenia na príslušnej infraštruktúre.

<sup>(1)</sup> Ú. v. EÚ C 221, 8.9.2005, s. 64.<sup>(2)</sup> Ú. v. EÚ C 71, 22.3.2005, s. 26.<sup>(3)</sup> Stanovisko Európskeho parlamentu z 28. septembra 2005 (Ú. v. EÚ C 227 E, 21.9.2006, s. 464), spoločná pozícia Rady zo 14. septembra 2006 (Ú. v. EÚ C 289 E, 28.11.2006, s. 42), pozícia Európskeho parlamentu z 18. januára 2007 (zatiaľ neuvverejnená v úradnom vestníku), legislatívne uznesenie Európskeho parlamentu z 25. septembra 2007 a rozhodnutie Rady z 26. septembra 2007.<sup>(4)</sup> Ú. v. EÚ L 164, 30.4.2004, s. 44.<sup>(5)</sup> Ú. v. ES L 237, 24.8.1991, s. 25. Smernica naposledy zmenená a doplnená smernicou 2006/103/ES (Ú. v. EÚ L 363, 20.12.2006, s. 344).<sup>(6)</sup> Ú. v. EÚ L 195, 27.7.2005, s. 18.

- (9) Požiadavky by sa mali týkať prinajmenšom minimálneho veku pre vedenie vlaku, uchádzačovej telesnej a psychickej zdatnosti pre výkon povolania, odbornej praxe a znalosti určitých otázok, ktoré sa týkajú vedenia vlaku, znalosti infraštruktúr, na ktorých bude rušňovodič premávať, ako aj znalosť jazyka, ktorý sa na nich používa.
- (10) S cieľom zvýšiť nákladovú efektívnosť by sa odborná príprava, ktorú by mali rušňovodiči absolvovať, aby získali harmonizované doplnkové osvedčenie, mala v možnej a vhodnej miere z bezpečnostného hľadiska zameriavať na konkrétne služby, ktoré rušňovodiči vykonávajú, ako napríklad posun, údržbu, osobnú alebo nákladnú dopravu. Pri hodnotení vykonávania tejto smernice by Európska železničná agentúra (ďalej len „agentúra“) mala zhodnotiť, či je potrebné zmeniť a doplniť požiadavky na odbornú prípravu uvedené v prílohe, aby lepšie zodpovedali novej vytvárajúcej sa štruktúre trhu.
- (11) Železničné podniky a manažéri infraštruktúry, ktorí vydávajú harmonizované doplnkové osvedčenia, môžu poskytovať odbornú prípravu pre zlepšenie všeobecných odborných znalostí, jazykových znalostí, znalostí kolajových vozidiel a samotnej infraštruktúry. Pokiaľ však ide o skúšky, malo by sa zabrániť konfliktu záujmov bez vylúčenia možnosti, aby skúšajúci patril k železničnému podniku alebo manažérovi infraštruktúry, ktorí harmonizované doplnkové osvedčenie vydávajú.
- (12) V súlade s článkom 13 ods. 4 smernice 2004/49/ES sú železničné podniky a manažéri infraštruktúry zodpovední za úroveň odbornej prípravy ich rušňovodičov. Na tento účel by železničné podniky a manažéri infraštruktúry mali brať do úvahy doterajšie školenia a schopnosti rušňovodičov, a to v súlade s článkom 13 ods. 3 uvedenej smernice. Je tiež dôležité zabezpečiť odbornú prípravu dostatočného počtu rušňovodičov. V tomto kontexte je však potrebné prijať opatrenia na zabezpečenie toho, aby investície vynaložené niektorým železničným podnikom alebo manažérom infraštruktúry na odbornú prípravu rušňovodiča neznamenali neoprávnený prínos pre iný železničný podnik alebo manažéra infraštruktúry v prípade, ak rušňovodič dobrovoľne zmení zamestnávateľa. Tieto opatrenia možno uviesť napríklad vo vnútroštátnych právnych predpisoch, v kolektívnej zmluve, v ustanoveniach pracovných zmlúv medzi rušňovodičmi a zamestnávateľmi, ako aj v dohodách, ktoré upravujú podmienky prechodu rušňovodiča z jednej spoločnosti do druhej, a to všetko pod podmienkou, že rušňovodiči sú zmluvnou stranou takýchto dohôd.
- (13) Spôsobilosti zamestnancov a ich zdravotné a bezpečnostné podmienky sa vytvárajú v kontexte smerníc interoperability, najmä ako súčasť „riadenie dopravy a prevádzka“ TSI. Je potrebné zabezpečiť súlad týchto TSI a príloh k tejto smernici. Komisia to dosiahne zmenami alebo prispôbením príslušných TSI tejto smernici a jej prílohám uplatnením postupov stanovených v smernici Rady 96/48/ES z 23. júla 1996 o interoperabilite systému transeurópskych vysokorýchlostných železníc <sup>(1)</sup> a v smernici Európskeho parlamentu a Rady 2001/16/ES z 19. marca 2001 o interoperabilite transeurópskej konvenčnej železnickej sústavy <sup>(2)</sup>.
- (14) Na účel zvýšenia slobody pohybu pracovníkov a bezpečnosti na železničiach Spoločenstva je potrebné venovať osobitnú pozornosť ostatným členom posádky, ktorí z vykonávajú kľúčové úlohy súvisiace s bezpečnosťou rušňov a vlakov. Členské štáty by preto mali zabezpečiť, aby ostatní členovia posádky vykonávajúci kľúčové úlohy súvisiace s bezpečnosťou splnili minimálne požiadavky ustanovené v TSI o obsluhu vlaku a riadení dopravy. Berúc do úvahy národné plány vykonávania, ktoré členské štáty oznámia v súvislosti s vykonávaním týchto TSI, by agentúra mala vymedziť prípadné možnosti certifikácie ostatných členov posádky vykonávajúcich kľúčové úlohy súvisiace s bezpečnosťou a vyhodnotiť vplyv na tieto rôzne možnosti. Na základe tejto správy by mala Komisia v prípade potreby predložiť návrh týkajúci sa podmienok a postupov certifikácie ostatných členov posádky vykonávajúcich kľúčové úlohy súvisiace s bezpečnosťou rušňov a vlakov.
- (15) Požiadavky, ktoré sa vzťahujú na preukazy a harmonizované doplnkové osvedčenia uvedené v tejto smernici, by sa mali týkať iba právnych podmienok, oprávňujúcich rušňovodiča viesť vlak. Kým bude rušňovodičovi umožnené viesť vlak na určitej infraštruktúre, mali by sa splniť všetky ostatné právne požiadavky, ktoré sú v súlade s právnymi predpismi Spoločenstva, uplatňujú sa nediskriminačným spôsobom a týkajú sa železničných podnikov, manažérov infraštruktúry, infraštruktúry a kolajových vozidiel.
- (16) Touto smernicou by nemalo byť dotknuté vykonávanie smernice Európskeho parlamentu a Rady 95/46/ES z 24. októbra 1995 o ochrane fyzických osôb pri spracovaní osobných údajov a voľnom pohybe týchto údajov <sup>(3)</sup> a nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) 45/2001 z 18. decembra 2000 o ochrane jednotlivcov so zreteľom na spracovanie osobných údajov inštitúciami a orgánmi Spoločenstva a o voľnom pohybe takýchto údajov <sup>(4)</sup>.

(1) Ú. v. ES L 235, 17.9.1996, s. 6. Smernica naposledy zmenená a doplnená smernicou Komisie 2007/32/ES (Ú. v. EÚ L 141, 2.6.2007, s. 63).

(2) Ú. v. ES L 110, 20.4.2001, s. 1. Smernica naposledy zmenená a doplnená smernicou Komisie 2007/32/ES.

(3) Ú. v. ES L 281, 23.11.1995, s. 31. Smernica zmenená a doplnená nariadením (ES) č. 1882/2003 (Ú. v. EÚ L 284, 31.10.2003, s. 1).

(4) Ú. v. ES L 8, 12.1.2001, s. 1.

- (17) Na zabezpečenie potrebnej jednotnosti a transparentnosti by Spoločenstvo malo zaviesť jednotný vzor certifikácie, vzájomne uznávaný členskými štátmi, ktorý bude potvrdzovať, že rušňovodiči spĺňajú určité minimálne podmienky a majú potrebnú odbornú kvalifikáciu a jazykové znalosti, a ponechať vydávanie preukazu na príslušné orgány v členských štátoch a vydávanie harmonizovaných doplnkových osvedčení na železničné podniky a manažérov infraštruktúry.
- (18) Agentúra by mala preskúmať aj využitie čipovej karty namiesto preukazu a harmonizovaných doplnkových osvedčení. Takáto čipová karta by mala tú výhodu, že by zlúčila tieto dve položky do jedného dokladu a zároveň by sa mohla využívať na iné účely buď v oblasti bezpečnosti, alebo na účely riadenia rušňovodičov.
- (19) Bezpečnostné orgány by mali používať všetky informácie, ktoré sa nachádzajú v preukaze, harmonizovanom doplnkovom osvedčení a registroch preukazov a harmonizovaných doplnkových osvedčení, na zjednodušenie hodnotenia postupu certifikácie zamestnancov ustanoveného v článkoch 10 a 11 smernice 2004/49/ES a na urýchlenie vydávania bezpečnostných osvedčení ustanovených v týchto článkoch.
- (20) Zamestnanie rušňovodičov s osvedčením v súlade s touto smernicou by nemalo zbaviť železničné podniky a manažérov infraštruktúry povinnosti vytvoriť systém monitorovania a vnútornej kontroly spôsobilosti a správania ich rušňovodičov podľa článku 9 a prílohy III k smernici 2004/49/ES a malo by byť súčasťou tohto systému. Harmonizované doplnkové osvedčenie by nemalo oslobodzovať železničné podniky ani manažérov infraštruktúry od ich zodpovednosti za bezpečnosť a predovšetkým odbornú prípravu ich zamestnancov.
- (21) Niektoré spoločnosti poskytujú železničným podnikom a manažérom infraštruktúry služby rušňovodičov. V takýchto prípadoch za to, aby mal rušňovodič preukaz a osvedčenie v súlade s touto smernicou, by mal zodpovedať železničný podnik alebo manažér infraštruktúry, ktorý rušňovodiča najíma.
- (22) Na to, aby mohla železničná doprava ďalej efektívne fungovať, by mali rušňovodiči, ktorí túto profesiu vykonávajú aj pred nadobudnutím účinnosti tejto smernice, udržať získané oprávnenia počas prechodného obdobia.
- (23) Malo by sa zabrániť zbytočnej administratívnej a finančnej záťaži pri nahrádzaní oprávnení viesť vlak, ktoré boli rušňovodičom vydané pred tým, ako sa začali uplatňovať príslušné ustanovenia tejto smernice, za harmonizované doplnkové osvedčenia a preukazy, ktoré sú v súlade s touto smernicou. Preto by oprávnenia viesť vlak, ktoré boli rušňovodičovi predtým vydané, mali pokiaľ je to možné zostať v platnosti. Vydávajúce orgány by mali pri nahrádzaní týchto oprávnení prihliadnuť na kvalifikáciu a prax každého rušňovodiča alebo skupiny rušňovodičov. Vydávajúci orgán by mal na základe kvalifikácie a/alebo praxe rozhodnúť, či je potrebné, aby rušňovodič alebo skupina rušňovodičov absolvovali dodatočné skúšky a/alebo odbornú prípravu predtým, ako nahradí oprávnenia preukazmi a harmonizovanými doplnkovými osvedčeniami. Vydávajúci orgán preto môže rozhodnúť o tom, či kvalifikácia a/alebo prax postačujú na vydanie požadovaného preukazu a harmonizovaného doplnkového osvedčenia bez toho, aby bola potrebná ďalšia skúška a/alebo odborná príprava.
- (24) Malo by sa zabrániť zbytočnej administratívnej a finančnej záťaži, aj keď rušňovodiči menia zamestnávateľov. Železničný podnik, ktorý rušňovodiča zamestnáva, by mal prihliadnuť na spôsobilosti, ktoré tento predtým získal, a mal by pokiaľ je to možné zanechať dodatočné skúšky a odbornú prípravu.
- (25) Táto smernica by nemala udeľovať práva vzájomného uznávania oprávnení viesť vlak, ktoré rušňovodiči získali pred uplatnením tejto smernice, avšak bez toho, aby bol dotknutý všeobecný mechanizmus vzájomného uznávania vytvorený podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady 2005/36/ES zo 7. septembra 2005 o uznávaní odborných kvalifikácií<sup>(1)</sup>, ktorý sa bude do konca prechodného obdobia naďalej uplatňovať.
- (26) Opatrenia potrebné na vykonávanie tejto smernice by sa mali prijať v súlade s rozhodnutím Rady 1999/468/ES z 28. júna 1999, ktorým sa ustanovujú postupy pre výkon vykonávacích právomocí prenesených na Komisiu<sup>(2)</sup>.
- (27) Komisia by mala byť predovšetkým splnomocnená na stanovenie podmienok a kritérií potrebných na vykonávanie tejto smernice. Keďže uvedené opatrenia majú všeobecnú pôsobnosť a ich cieľom je zmeniť a doplniť nepodstatné prvky tejto smernice doplnením nových nepodstatných prvkov, mali by byť prijaté v súlade s regulačným postupom s kontrolou ustanoveným v článku 5a rozhodnutia 1999/468/ES.

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

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

- (28) Ak sa z dôvodu naliehavosti nemôžu dodržať obvyklé lehoty pre regulačný postup s kontrolou, Komisia by mala mať možnosť uplatniť postup pre naliehavé prípady ustanovený v článku 5a ods. 6 rozhodnutia 1999/468/ES na prijatie kritérií Spoločenstva pre výber skúšajúcich a skúšok, ako je stanovené v tejto smernici, a na prispôbenie príloh k tejto smernici vedeckému a technickému v zmysle jej ustanovení.
- (29) V súlade s bodom 34 Medziinštitucionálnej dohody o lepšej tvorbe práva <sup>(1)</sup> sa členské štáty vyzývajú, aby pre seba a v záujme Spoločenstva vypracovali a zverejnili vlastné tabuľky, ktoré budú čo najlepšie vyjadrovať vzájomný vzťah medzi touto smernicou a opatreniami na jej transpozíciu.
- (30) Členské štáty by mali ustanoviť kontrolu dodržiavania tejto smernice a vhodné opatrenia v prípade, že rušňovodič poruší akékoľvek ustanovenie tejto smernice.
- (31) Členské štáty by mali ustanoviť vhodné sankcie za porušenie vnútroštátnych ustanovení na vykonávanie tejto smernice.
- (32) Keďže cieľ tejto smernice, a to ustanovenie spoločného regulačného rámca certifikácie rušňovodičov rušňov a vlakov v osobnej a nákladnej doprave nie je možné uspokojivo dosiahnuť na úrovni členských štátov, ale z dôvodov jeho rozsahu a dôsledkov ho možno lepšie dosiahnuť na úrovni Spoločenstva, môže Spoločenstvo prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity podľa článku 5 zmluvy. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku táto smernica neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie tohto cieľa.
- (33) Z dôvodu nákladovej efektívnosti by sa mohlo ukázať ako vhodné oslobodiť na určité obdobie rušňovodičov vlakov výlučne na území jedného členského štátu od uplatňovania tých ustanovení tejto smernice, ktoré sa týkajú povinnosti mať preukazy a harmonizované doplnkové osvedčenia v súlade s touto smernicou. Podmienky, upravujúce takéto výnimky, by mali byť jasne vymedzené.
- (34) Členský štát, ktorý nemá železničný systém a v blízkej budúcnosti ho zrejme nebude mať, by mal neprímeranú a zbytočnú povinnosť transponovať a vykonať túto smernicu. Také členské štáty by mali byť preto oslobodené od povinnosti transponovať a vykonávať túto smernicu, pokiaľ nebudú mať železničný systém,

PRIJALI TÚTO SMERNICU:

## KAPITOLA I

### CIEL, ROZSAH PÔSOBNOSTI A VYMEDZENIE POJMOV

#### Článok 1

##### Cieľ

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

#### Článok 2

##### Rozsah pôsobnosti

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

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

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

- systemoch metra, električiek alebo iných ľahkých železníc;
- sieťach, ktoré sú funkčne oddelené od zvyšku železničného systému a ktoré zabezpečujú iba miestnu, mestskú alebo prímestskú osobnú a nákladnú dopravu;
- súkromnej železničnej infraštruktúre, ktorú používajú jej majitelia výlučne pre vlastnú nákladnú dopravu;
- častiach dráhy, ktorá je pre obvyklú dopravu dočasne uzavretá z dôvodu údržby, obnovy alebo modernizácie železničného systému.

#### Článok 3

##### Vymedzenie pojmov

Na účely tejto smernice:

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

<sup>(1)</sup> Ú. v. EÚ C 321, 31.12.2003, s. 1.

- b) „rušňovodič“ je osoba schopná a oprávnená viesť vlaky vrátane rušňov, posunovacích rušňov, pracovných vlakov, vozidiel železničnej údržby alebo vlakov na osobnú alebo nákladnú dopravu po železnici samostatným, zodpovedným a bezpečným spôsobom;
- c) „ostatní členovia posádky vykonávajúci kľúčové úlohy súvisiace s bezpečnosťou“ sú zamestnanci, ktorí sú prítomní vo vlaku a nie sú rušňovodičmi, no zabezpečujú bezpečnosť vlaku, cestujúcich a prepravovaného tovaru;
- d) „železničný systém“ je sieť, ktorá sa skladá zo železničných infraštruktúr a zahŕňa dráhy a pevné zariadenia železničného systému, ako aj kolajové vozidlá všetkých kategórií a pôvodu, ktoré premávajú na danej infraštruktúre tak, ako je vymedzený v smerniciach 96/48/ES a 2001/16/ES;
- e) „manažér infraštruktúry“ je každý orgán alebo podnik, ktorý podľa článku 3 smernice 91/440/EHS zodpovedá najmä za zriaďovanie a údržbu železničnej infraštruktúry alebo jej časti, čo môže zahŕňať prevádzkovanie systémov riadenia infraštruktúry a bezpečnostných systémov. Funkciami manažéra infraštruktúry v rámci siete alebo jej časti môžu byť poverené rôzne subjekty alebo podniky;
- f) „železničný podnik“ je železničný podnik tak, ako ho vymedzuje smernica Európskeho parlamentu a Rady 2001/14/ES z 26. februára 2001 o pridelovaní kapacity železničnej infraštruktúry, vyberaní poplatkov za používanie železničnej infraštruktúry <sup>(1)</sup>, a každý iný verejnoprávny alebo súkromný podnik, ktorého predmetom činnosti je nákladná a/alebo osobná doprava po železnici, pričom tento podnik musí zabezpečovať trakciu; pojem zahŕňa aj podniky, ktoré poskytujú výlučne trakciu;
- g) „technické špecifikácie interoperability“ alebo „TSI“ sú špecifikácie, ktoré sa vzťahujú na všetky subsystémy alebo ich časti, aby boli splnené nevyhnutné požiadavky a aby sa zabezpečila interoperabilita systému transeurópskeho vysokorychlostného a konvenčného železničného systému tak, ako ich vymedzujú smernice 96/48/ES a 2001/16/ES;
- h) „agentúra“ je Európska železničná agentúra zriadená nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 881/2004 <sup>(2)</sup> z 29. apríla 2004;
- i) „bezpečnostné osvedčenie“ je osvedčenie, ktoré železničnému podniku v súlade s článkom 10 smernice 2004/49/ES o bezpečnosti železníc vydá príslušný orgán;
- j) „osvedčenie“ je harmonizované doplnkové osvedčenie, v ktorom sa uvádza infraštruktúra, na ktorej je jeho držiteľ oprávnený viesť vlak, a kolajové vozidlá, ktoré je jeho držiteľ oprávnený viesť;
- k) „bezpečnostné povolenie“ je povolenie, ktoré manažérovi infraštruktúry v súlade s článkom 11 smernice 2004/49/ES vydá príslušný orgán;
- l) „stredisko odbornej prípravy“ je subjekt, ktorý príslušný orgán akreditoval alebo uznal pre vedenie kurzov odbornej prípravy.

## KAPITOLA II

## CERTIFIKÁCIA RUŠŇOVODIČOV

## Článok 4

## Vzor certifikácie v Spoločenstve

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

- a) preukazu, ktorý preukazuje, že rušňovodič spĺňa minimálne podmienky, pokiaľ ide o zdravotné požiadavky, základné vzdelanie a všeobecné odborné schopnosti. V preukaze je uvedený rušňovodič a orgán, ktorý ho vydáva, ako aj obdobie jeho platnosti. Kým sa neprijme vzor certifikácie v Spoločenstve, ako to ustanovuje odsek 4, musí preukaz spĺňať požiadavky uvedené v prílohe I;
- b) jedného alebo viacerých osvedčení, v ktorých sú uvedené infraštruktúry, na ktorých je držiteľ oprávnený viesť vlaky, a kolajové vozidlá, ktoré je oprávnený viesť. Všetky osvedčenia musia spĺňať požiadavky uvedené v prílohe I.

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

- a) ak si narušenie železničnej služby vyžiada odklon vlakov alebo údržbu kolají podľa určenia manažéra infraštruktúry;
- b) pre výnimočné jednorazové spoje, pri ktorých sa využívajú historické vlaky;
- c) pre výnimočné jednorazové nákladné spoje, ak s tým súhlasí manažér infraštruktúry;
- d) pre dopravu alebo demonštračnú jazdu nového vlaku alebo rušňa;
- e) na účely odbornej prípravy a skúšok rušňovodičov.

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

<sup>(2)</sup> Ú. v. EÚ L 164, 30.4.2004, s. 1.

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



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

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

- a) kategória A: posunovacie rušne, pracovné vlaky, vozidlá železničnej údržby alebo všetky ostatné rušne, keď sa používajú na posun;
- b) kategória B: osobná a/alebo nákladná doprava.

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

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

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

#### Článok 5

##### Opatrenia zamerané proti podvodom

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

#### Článok 6

##### Vlastníctvo, jazyk a vydávajúce orgány

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

2. Osvedčenie vydá železničný podnik alebo manažér infraštruktúry, ktorý vodiča zamestnáva alebo najíma. Osvedčenie patrí podniku alebo manažérovi, ktorý ho vydal. V súlade s článkom 13 ods. 3 smernice 2004/49/ES však majú rušňovodiči právo na overenú kópiu. Ak železničný podnik alebo jeho

manažér infraštruktúry vydá osvedčenie v národnom jazyku, ktorý nie je jazykom Spoločenstva, vypracuje sa dvojjazyčná verzia osvedčenia, ktorá obsahuje jeden z jazykov Spoločenstva.

#### Článok 7

##### Územná platnosť

1. Preukaz platí na celom území Spoločenstva.
2. Osvedčenie platí iba na tých infraštruktúrach a kolajových vozidlách, ktoré sú na nich uvedené.

#### Článok 8

##### Uznávanie certifikačných dokumentov rušňovodičov tretích krajín

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

#### KAPITOLA III

##### PODMIENKY ZÍSKANIA PREUKAZU A OSVEDČENIA

#### Článok 9

##### Minimálne požiadavky

1. Na získanie preukazu musia uchádzači spĺňať minimálne požiadavky uvedené v článkoch 10 a 11. Na získanie osvedčenia a na to, aby osvedčenie zostalo platné, musia mať uchádzači preukaz a spĺňať minimálne požiadavky uvedené v článkoch 12 a 13.
2. Členský štát môže prijať prísnejšie požiadavky pre vydanie preukazu na svojom území. Preukazy, ktoré vydali iné členské štáty, sa uznávajú v súlade s článkom 7.

#### Oddiel I

##### Preukaz

#### Článok 10

##### Minimálny vek

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

## Článok 11

**Základné požiadavky**

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

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

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

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

## Oddiel II

**Osvedčenie**

## Článok 12

**Jazykové znalosti**

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

## Článok 13

**Odborná kvalifikácia**

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

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

(<sup>1</sup>) Ú. v. ES L 199, 31.7.1985, s. 56.

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

## KAPITOLA IV

**POSTUP PRE ZÍSKANIE PREUKAZU A OSVEDČENIA**

## Článok 14

**Získanie preukazu**

1. Príslušný orgán uverejní postup pre získanie preukazu.
2. Všetky žiadosti o preukaz podáva na príslušný orgán uchádzač alebo iný subjekt v jeho mene.
3. Žiadosti podané na príslušný orgán sa môžu týkať vydania nového preukazu, aktualizácie náležitostí preukazu, obnovenia preukazu alebo vystavenia duplikátu.
4. Príslušný orgán vydá preukaz čo najskôr, a najneskôr jeden mesiac po doručení všetkých potrebných dokumentov.
5. Preukaz je platný 10 rokov, pokiaľ článok 16 ods. 1 neustanovuje inak.
6. Preukaz sa vydáva v jednom origináli. Zakazujú sa všetky duplikáty preukazu okrem tých, ktoré na základe žiadosti o duplikát vystaví príslušný orgán.

## Článok 15

**Získanie osvedčenia**

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

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

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

## Článok 16

**Pravidelné prehliadky**

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

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

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

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

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

## Článok 17

**Ukončenie zamestnania**

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

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

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

## Článok 18

**Monitorovanie rušňovodičov železničnými podnikmi a manažermi infraštruktúry**

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

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

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

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

## KAPITOLA V

**ÚLOHY A ROZHODNUTIA PRÍSLUŠNÉHO ORGÁNU**

## Článok 19

**Úlohy príslušného orgánu**

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

- a) vydávanie a aktualizovanie preukazov a vystavovanie duplikátov podľa článkov 6 a 14;
- b) zabezpečenie pravidelných vyšetrení a/alebo kontrol podľa článku 16 ods. 1;
- c) pozastavenie platnosti a odňatie preukazov a informovanie vydávajúceho orgánu o žiadostiach o pozastavenie platnosti osvedčení podľa článku 29;
- d) ak má poverenie členského štátu, uznávanie osôb alebo subjektov podľa článkov 23 a 25;

- e) zabezpečenie vydávania a aktualizácie registra akreditovaných alebo uznaných osôb a subjektov podľa článku 20;
- f) vedenie a aktualizácia registra preukazov podľa článku 16 ods. 1 a článku 22 ods. 1;
- g) monitorovanie postupu certifikácie rušňovodičov podľa článku 26;
- h) vykonávanie kontrol podľa článku 29;
- i) stanovenie vnútroštátnych kritérií pre skúšajúcich podľa článku 25 ods. 5.

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

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

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

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

- a) železničný podnik vydá preukazy iba svojim vlastným rušňovodičom;
- b) železničný podnik nebude mať na príslušnom území výhradné právo na vykonávanie úloh, ktorými je poverený alebo na ktoré ho najali.

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

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

#### Článok 20

##### Akreditácia a uznanie

1. Osoby alebo subjekty akreditované podľa tejto smernice akredituje akreditačný orgán, ktorý určí dotknutý členský štát. Akreditačný proces musí byť založený na kritériách nezávislosti, spôsobilosti a nestrannosti, ako sú príslušné európske normy radu

EN 45 000, a na vyhodnotení dokumentov predložených uchádzačmi, ktoré poskytujú zodpovedajúci dôkaz o ich schopnostiach v danej oblasti.

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

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

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

#### Článok 21

##### Rozhodnutia príslušného orgánu

1. Príslušný orgán odôvodňuje svoje rozhodnutia.

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

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

#### Článok 22

##### Registre a výmena informácií

1. Príslušné orgány musia:

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

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

2. Všetky železničné podniky a manažéri infraštruktúry musia:
- viesť register všetkých vydaných, aktualizovaných, obnovených osvedčení, zmenených a doplnených, osvedčení s uplynutou platnosťou, pozastavených a odňatých osvedčení alebo osvedčení, ktoré boli nahlásené ako stratené, ukradnuté alebo zničené, alebo zabezpečiť vedenie takéhoto registra. Tento register obsahuje údaje uvedené v oddiele 4 prílohy I ku každému osvedčeniu, ako aj údaje o pravidelných prehliadkach ustanovených v článku 16. Register sa pravidelne aktualizuje;
  - spolupracovať s príslušným orgánom členského štátu, v ktorom sídli, na výmene informácií s príslušným orgánom a umožniť mu prístup k požadovaným údajom;
  - na žiadosť príslušných orgánov iných členských štátov poskytnúť im informácie o obsahu takýchto osvedčení, ak je to potrebné pre ich nadnárodnú činnosť.
3. Rušňovodiči majú prístup k údajom, ktoré sa ich týkajú a ktoré sa uchovávajú v registroch príslušných orgánov a železničných podnikov. Kópiu týchto údajov dostanú na požiadanie.
4. Príslušné orgány spolupracujú s agentúrou, aby sa zabezpečila interoperabilita registrov ustanovených v odseku 1 a 2.

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

5. Príslušné orgány, manažéri infraštruktúry a železničné podniky zabezpečia, aby registre ustanovené v odseku 1 a 2 a spôsoby vedenia týchto registrov boli v súlade so smernicou 95/46/ES.
6. Agentúra zabezpečí, aby systém vytvorený podľa odseku 2 písm. a) a b) bol v súlade s nariadením (ES) č. 45/2001.

## KAPITOLA VI

### ODBORNÁ PRÍPRAVA A SKÚŠKY RUŠŇOVODIČOV

#### Článok 23

#### Odborná príprava

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

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

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

- príslušnými TSI prijatými v súlade so smernicou 96/48/ES alebo smernicou 2001/16/ES. V tomto prípade Komisia zabezpečí jednotnosť TSI a príloh IV, V a VI alebo
- kritériami navrhnutými podľa článku 17 nariadenia (ES) č. 881/2004. Tieto kritériá, zamerané na zmenu nepodstatných prvkov tejto smernice jej doplnením, sa prijímú sa v súlade s regulačným postupom s kontrolou uvedeným v článku 32 ods. 3.

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

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

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

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

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

#### Článok 24

#### Náklady na prípravu

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

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

#### Článok 25

##### Skúšky

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

- a) pre časť, ktorá sa týka preukazu: príslušný orgán pri stanovovaní postupu, ktorý sa má dodržiavať pre získanie preukazu, v súlade s článkom 14 ods. 1;
- b) pre časť, ktorá sa týka osvedčenia: železničný podnik alebo manažér infraštruktúry pri stanovovaní postupu, ktorý sa má dodržiavať pre získanie osvedčenia, v súlade s článkom 15.

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

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

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

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

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

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

#### KAPITOLA VII

##### HODNOTENIE

#### Článok 26

##### Normy kvality

Príslušné orgány zabezpečia, aby všetky činnosti spojené s odbornou prípravou, hodnotením schopností a aktualizáciou preukazov a osvedčení boli predmetom stáleho monitorovania podľa

systemu noriem kvality. Toto ustanovenie sa neuplatňuje pri činnostiach, na ktoré sa vzťahujú systémy riadenia bezpečnosti zavedené železničnými podnikmi a manažermi infraštruktúry v súlade so smernicou 2004/49/ES.

#### Článok 27

##### Nezávislé hodnotenie

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

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

#### KAPITOLA VIII

##### OSTATNÍ ČLENOVIA POSÁDKY

#### Článok 28

##### Správa o ostatných členoch posádky

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

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

#### KAPITOLA IX

##### KONTROLY A SANKCIE

#### Článok 29

##### Kontroly príslušným orgánom

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

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

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

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

- a) Ak ide o preukaz, ktorý vydal príslušný orgán: príslušný orgán pozastaví platnosť preukazu. Pozastavenie platnosti je dočasné alebo trvalé v závislosti od rozsahu problémov pre bezpečnosť železníc. O svojom odôvodnenom rozhodnutí bezodkladne informuje dotknutého rušňovodiča a jeho zamestnávateľa bez toho, aby bolo dotknuté právo preskúmania podľa článku 21. Rozhodnutie uvádza postup pre opätovné nadobudnutie preukazu.
- b) Ak ide o preukaz, ktorý vydal príslušný orgán v inom členskom štáte, príslušný orgán sa obráti na tento orgán a v odôvodnenej žiadosti ho požiada buď o vykonanie ďalšej kontroly, alebo o pozastavenie platnosti preukazu. Žiadajúci príslušný orgán informuje Komisiu a ostatné príslušné orgány o svojej žiadosti. Orgán, ktorý vydal dotknutý preukaz, preskúma žiadosť do štyroch týždňov, a oznámi svoje rozhodnutie žiadajúcemu orgánu. Orgán, ktorý vydal preukaz, tiež informuje Komisiu a ostatné príslušné orgány o svojom rozhodnutí. Akýkoľvek príslušný orgán môže vydať zákaz, aby takíto rušňovodiči obsluhovali vlaky v oblasti jeho pôsobnosti do oznámenia rozhodnutia vydávajúceho orgánu.
- c) Ak ide o osvedčenie: príslušný orgán sa obráti na vydávajúci orgán a požiada ho o vykonanie ďalšej kontroly alebo o pozastavenie platnosti osvedčenia. Vydávajúci orgán prijme primerané opatrenia a informuje o nich príslušný orgán do štyroch týždňov. Príslušný orgán môže vydať zákaz, aby takíto rušňovodiči obsluhovali vlaky v oblasti jeho pôsobnosti do oznámenia rozhodnutia vydávajúceho orgánu a informuje o tom Komisiu a ostatné príslušné orgány.

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

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

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

#### Článok 30

##### Sankcie

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

#### KAPITOLA X

##### ZÁVEREČNÉ USTANOVENIA

#### Článok 31

##### Prispôsobenie príloh

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

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

#### Článok 32

##### Výbor

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

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

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

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

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

#### Článok 33

##### Správa

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

- a) postupy pre vydávanie preukazov a osvedčení;
- b) akreditáciu stredísk odbornej prípravy a skúšajúcich;
- c) kvalitu systému, ktorý zaviedli príslušné orgány;
- d) vzájomné uznávanie osvedčení;
- e) primeranosť požiadaviek na odbornú prípravu uvedených v prílohách IV, V a VI v súvislosti so štruktúrou trhu a kategóriami uvedenými v článku 4 ods. 2 písm. a);
- f) prepojenie registrov a mobility na trhu práce.

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

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

#### Článok 34

##### Používanie čipových kariet

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

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

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

#### Článok 35

##### Spolupráca

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

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

#### Článok 36

##### Vykonávanie

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

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

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

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

#### Článok 37

##### Postupné zavádzanie a prechodné obdobia

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

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

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



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

- b) Do dvoch rokov od zriadenia registrov ustanovených v bode 1 sa všetky nové preukazy a osvedčenia vydávajú v súlade s touto smernicou bez toho, aby boli dotknuté ustanovenia bodu 3.
- c) Do siedmich rokov od zriadenia registrov ustanovených v bode 1 budú všetci rušňovodiči držiteľmi preukazov a osvedčení v súlade s touto smernicou. Vydávajúce orgány zohľadnia všetky odborné schopnosti nadobudnuté každým rušňovodičom tak, aby táto požiadavka nevytvárala nadbytočnú administratívnu a finančnú záťaž. Oprávnenia pôvodne vydané rušňovodičom na vedenie vlaku by mali v čo najväčšom rozsahu ostať v platnosti. Vydávajúce orgány však môžu v prípade potreby rozhodnúť, že na to, aby mohli získať preukazy a/alebo osvedčenia podľa podmienok tejto smernice je potrebné, aby jednotliví rušňovodiči alebo skupiny rušňovodičov absolvovali dodatočné skúšky a/alebo odbornú prípravu.
3. Rušňovodiči oprávnení viesť vlak v súlade s ustanoveniami, ktoré sa uplatňovali pred uplatňovaním bodu 2 písm. a) alebo b), môžu do siedmich rokov od zriadenia registrov ustanovených v bode 1 naďalej vykonávať svoju profesiu na základe svojich oprávnení a bez toho, aby uplatňovali ustanovenia tejto smernice.

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

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

4. Príslušné orgány, železničné podniky a manažéri infraštruktúry zabezpečia postupné vykonávanie pravidelných prehliadok, ktoré zodpovedajú prehliadkam ustanoveným v článku 16 vo vzťahu k rušňovodičom, ktorým ešte neboli vydané preukazy ani osvedčenia v súlade s touto smernicou.
5. Na žiadosť členského štátu Komisia požiada agentúru po porade s týmto členským štátom, aby uskutočnila analýzu nákladov a výnosov uplatňovania ustanovení tejto smernice na rušňovodičov obsluhujúcich vlaky výlučne na území tohto členského štátu. Analýza nákladov a výnosov sa vzťahuje na obdobie 10 rokov. Komisii sa predloží táto analýza nákladov a výnosov do dvoch rokov od zriadenia registra ustanoveného v bode 1.

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

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

#### Článok 38

##### Nadobudnutie účinnosti

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

#### Článok 39

Táto smernica je určená členským štátom.

V Štrasburgu 23. októbra 2007

Za Európsky parlament  
predseda  
H.-G. PÖTTERING

Za Radu  
predseda  
M. LOBO ANTUNES

## PRÍLOHA I

## VZOROVÝ PREUKAZ A HARMONIZOVANÉ DOPLNKOVÉ OSVEDČENIE SPOLOČENSTVA

## 1. CHARAKTERISTIKA PREUKAZU

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

Preukaz je vyrobený z polykarbonátu.

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

## 2. NÁLEŽITOSTI PREUKAZU

Predná strana preukazu obsahuje:

- a) slová „preukaz rušňovodiča“ vytlačené veľkým písmom v jazyku alebo jazykoch členského štátu, ktorý preukaz vydal;
- b) názov členského štátu, ktorý preukaz vydal;
- c) rozlišovací znak členského štátu, ktorý preukaz vydal, vytlačený v súlade s kódom krajiny ISO 3166 ako negatív v modrom obdĺžniku a obklopený dvanástimi žltými hviezdčkami;
- d) konkrétne údaje na vydanom preukaze, číslované takto:
  - i) priezvisko držiteľa;
  - ii) ďalšie meno (mená) držiteľa;
  - iii) dátum a miesto narodenia držiteľa;
  - iv) — dátum vydania preukazu,  
— dátum uplynutia platnosti preukazu,  
— názov vydávajúceho orgánu,  
— referenčné číslo pridelené zamestnávateľom zamestnancovi (nepovinné);
  - v) číslo preukazu, ktoré umožňuje prístup k údajom vnútroštátneho registra;
  - vi) fotografia držiteľa;
  - vii) podpis držiteľa;
  - viii) miesto trvalého bydliska alebo poštová adresa držiteľa (nepovinné);
- e) slová „vzor Európskych spoločenstiev“ v jazyku alebo jazykoch členského štátu, ktorý preukaz vydal, a slová „preukaz rušňovodiča“ v ostatných jazykoch Spoločenstva, vytlačené žltou farbou na pozadí preukazu;
- f) referenčné farby:
  - modrá: Pantone Reflex blue,
  - žltá: Pantone yellow;

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

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

### 3. OSVEDČENIE

Osvedčenie obsahuje:

- a) priezvisko držiteľa;
- b) ďalšie meno (mená) držiteľa;
- c) dátum a miesto narodenia držiteľa;
- d) — dátum vydania preukazu,  
— dátum uplynutia platnosti preukazu,  
— názov vydávajúceho orgánu,  
— referenčné číslo pridelené zamestnávateľom zamestnancovi (nepovinné);
- e) číslo preukazu, ktoré umožňuje prístup k údajom vnútroštátneho registra;
- f) fotografia držiteľa;
- g) podpis držiteľa;
- h) miesto trvalého bydliska alebo poštová adresa držiteľa (nepovinné);
- i) názov a adresa železničného podniku alebo manažéra infraštruktúry, pre ktorých je rušňovodič oprávnený viesť vlaky;
- j) kategória, v ktorej je držiteľ oprávnený viesť vlaky;
- k) typ alebo typy kolajových vozidiel, ktoré je držiteľ oprávnený viesť;
- l) infraštruktúra, na ktorej je držiteľ oprávnený viesť vlaky;
- m) akékoľvek dodatočné informácie alebo obmedzenia;
- n) jazykové znalosti.

### 4. MINIMÁLNE ÚDAJE VO VNÚTROŠTÁTNYCH REGISTROCH

- a) Údaje týkajúce sa preukazu:

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

- b) Údaje týkajúce sa osvedčenia:

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

## PRÍLOHA II

## ZDRAVOTNÉ POŽIADAVKY

## 1. VŠEOBECNÉ POŽIADAVKY

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

- náhlu stratu vedomia,
- zníženie pozornosti alebo koncentrácie,
- náhlu práceneschopnosť,
- stratu rovnováhy alebo koordinácie,
- rozsiahle obmedzenie mobility.

## 1.2. Zrak

Dodržiavať sa musia tieto podmienky týkajúce sa zraku:

- hodnota korigovanej alebo nekorigovanej zrakovkej ostrosti: 1,0; najmenej 0,5 pre horšie oko,
- najvyššie korekčné šošovky: hypermetropia + 5/myopia – 8. Odchýlky sa povoľujú vo výnimočných prípadoch a po získaní stanoviska oftalmológa. Lekár následne prijme rozhodnutie,
- videnie do blízka a na strednú vzdialenosť: dostatočné, buď s korekciou alebo bez nej,
- kontaktné šošovky a okuliare sú povolené v prípade pravidelných kontrol u odborníka,
- normálne farebné videnie: použitie uznávaného testu, ako napr. Ishihara, a v prípade potreby aj iného uznávaného testu,
- zorné pole: úplné,
- zrak oboch očí: efektívne, nepožaduje sa, ak má osoba skúsenosti s primeranou pomôckou a dostatočnou kompenzáciou. Len v prípade, ak stratí binokulárne videnie po začatí pôsobenia na pracovnom mieste,
- binokulárne videnie: efektívne,
- rozlišovanie farebných signálov: test sa zakladá na rozlišovaní jednotlivých farieb a nie na rozlišovaní relatívnych rozdielov,
- citlivosť na kontrasty: dobrá,
- žiadne zhoršujúce sa očné ochorenia,
- implantáty šošoviek, keratotómie a keratektómie sú povolené, len ak sú sledované každoročne alebo v intervaloch stanovených lekárom,
- schopnosť zniesť oslnenie,
- farebné kontaktné šošovky alebo fotochromatické šošovky nie sú povolené. Šošovky s UV filtrom sú povolené.

### 1.3. Sluchové a rečové požiadavky

Dostatočný sluch potvrdený audiogramom, t. j.:

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

Nasledujúce hodnoty by sa mali považovať za odporúčané:

- sluchové postihnutie nesmie prevyšovať 40 dB pri 500 a 1 000 Hz,
- sluchové postihnutie nesmie prevyšovať 45 dB pri 2 000 Hz, pre ucho, ktoré má horšiu vodivosť zvuku,
- žiadne anomálie vestibulárneho systému,
- žiadne chronické rečové postihnutie (vzhľadom na potrebu výmeny správ nahlas a zrozumiteľne),
- vo výnimočných prípadoch je dovolené používať sluchové pomôcky.

### 1.4. Tehotenstvo

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

## 2. MINIMÁLNY OBSAH SKÚŠOK PRED PRIJATÍM DO ZAMESTNANIA

### 2.1. Lekárske vyšetrenia

- všeobecné lekárske vyšetrenie,
- vyšetrenia funkcií zmyslového vnímania (zrak, sluch, vnímanie farieb),
- krvné alebo močové testy zamerané okrem iného na diabetes mellitus v rozsahu, v ktorom je to potrebné pre zhodnotenie telesnej spôsobilosti uchádzača,
- elektrokardiogram (EKG) v stave pokoja,
- testy zamerané na psychotropné látky, ako napr. nedovolené drogy alebo psychotropné lieky a na nadmerné užívanie alkoholu, ktoré spochybňuje spôsobilosť pre výkon tohto povolania,
- z kognitívneho hľadiska: pozornosť a koncentrácia, pamäť, vnímanie, vyjadrovanie,
- komunikácia,
- zo psychomotorického hľadiska: rýchlosť reakcie, koordinácia rúk.

### 2.2. Pracovné psychologické vyšetrenia

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

## 3. PRAVIDELNÉ VYŠETRENIA PO PRIJATÍ DO ZAMESTNANIA

### 3.1. Frekvencia

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

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

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

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

### 3.2. Minimálny obsah pravidelného lekárskeho vyšetrenia

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

- všeobecné lekárske vyšetrenie,
- vyšetrenie funkcií zmyslového vnímania (zrak, sluch, vnímanie farieb),
- krvné alebo močové testy, zamerané okrem iného na diabetes mellitus a ostatné ochorenia, ako je uvedené v klinických vyšetreniach,
- testy zamerané na drogy, ak je to klinicky indikované,

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

## PRÍLOHA III

**METODIKA ODBORNEJ PRÍPRAVY**

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

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

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

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

---

## PRÍLOHA IV

**VŠEOBECNÉ ODBORNÉ ZNALOSTI A POŽIADAVKY NA ZÍSKANIE PREUKAZU**

Všeobecná odborná príprava má tieto ciele:

- nadobudnutie poznatkov a znalosť postupov týkajúcich sa železničných technológií vrátane bezpečnostných zásad a podstaty prevádzkových predpisov,
- nadobudnutie poznatkov a znalosť postupov týkajúcich sa rizík spojených s prevádzkovaním železníc a rôznych spôsobov boja proti nim,
- nadobudnutie poznatkov a znalosť postupov týkajúcich sa zásad, ktorými sa riadi jeden alebo viacero železničných prevádzkových režimov,
- nadobudnutie poznatkov a znalosť postupov týkajúcich sa vlakov, ich zloženia a technických požiadaviek hnacích vozidiel, vozňov osobnej a nákladnej prepravy a iných koľajových vozidiel.

Rušňovodiči musia byť schopní najmä:

- porozumieť špecifickým požiadavkám práce vo funkcii rušňovodiča, jej dôležitosti a profesijným a osobným nárokom (dlhý pracovný čas, mimo domova atď.),
  - uplatňovať bezpečnostné pravidlá zamestnancov,
  - rozlišovať koľajové vozidlá,
  - striktné ovládať a uplatňovať pracovné metódy,
  - poznať referenčnú a užívateľskú dokumentáciu (príručka postupov a príručka dráh, ako sú vymedzené v TSI pre prevádzku, príručka rušňovodiča, príručka porúch atď.),
  - osvojiť si správanie, ktoré je v súlade s úlohami kľúčovými z hľadiska bezpečnosti,
  - poznať postupy, ktoré sa uplatňujú pri nehodách, ktorých účastníkmi sú osoby,
  - rozlišovať riziká spojené so železničnou prevádzkou vo všeobecnosti,
  - ovládať zásady, ktorými sa riadi bezpečnosť premávky,
  - uplatňovať základné zásady elektrotechnológie.
-



## PRÍLOHA V

**ODBORNÁ ZNALOSŤ KOLAJOVÝCH VOZIDIEL A POŽIADAVKY NA ZÍSKANIE OSVEDČENIA**

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

## 1. TESTY A SKÚŠKY PRED ODCHODOM

Rušňovodiči musia byť schopní:

- vyzdvihnúť si dokumentáciu a potrebné vybavenie,
- skontrolovať funkčnosť hnacieho vozidla,
- skontrolovať údaje v dokumentoch na palube hnacieho vozidla,
- vykonaním konkrétnych skúšok a testov sa ubezpečiť, či je hnacie vozidlo schopné poskytnúť požadovanú trakčnú silu a či funguje bezpečnostné zariadenie,
- pri preberaní rušňa alebo na začiatku ďalšej jazdy skontrolovať dostupnosť a funkčnosť predpísaného ochranného a bezpečnostného zariadenia,
- vykonať akékoľvek bežné preventívne údržbové operácie.

## 2. ZNALOSŤ KOLAJOVÝCH VOZIDIEL

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

- trakcie,
- brzdenia,
- prvkov týkajúcich sa bezpečnosti premávky.

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

- mechanickú konštrukciu,
- narážací a ťahadlový mechanizmus,
- pojazd,
- bezpečnostné zariadenie,
- palivové nádrže, systém zásobovania palivom, výfukové zariadenie,
- význam značenia na vnútornej a vonkajšej strane kolajových vozidiel, najmä symbolov používaných na prepravu nebezpečného tovaru,
- systémy registrácie jász,
- elektrické a pneumatické systémy,
- zberač prúdu a systémy vysokého napätia,
- komunikačné zariadenie (rádiové spojenie centrály s vlakom atď.),
- prípravu jász,

- komponenty kolajových vozidiel, ich účel a zariadenia špecifické pre ťahané vozidlá, najmä systém zastavovania vlaku znížením tlaku vzduchu v brzdovom potrubí,
- brzdový systém,
- špecifické časti hnacích vozidiel,
- prenos trakčného výkonu, motory a prevodovku.

### 3. BRZDOVÁ SKÚŠKA

Rušňovodiči musia byť schopní:

- skontrolovať a vypočítať pred odchodom, či predpísané brzdiace percentá vlaku zodpovedajú skutočným brzdiacim percentám potrebným pre trať, ako je spresnené v dokumentácii vlaku,
- skontrolovať funkčnosť rôznych častí brzdového systému hnacieho vozidla a vlaku podľa potreby pred odchodom, počas rozbehu a počas jazdy.

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

Rušňovodiči musia byť schopní:

- zohľadniť informácie, ktoré im boli podané pred odchodom,
- určiť jazdný stupeň a najvyššiu rýchlosť vlaku na základe parametrov, ako sú obmedzenia rýchlosti, poveternostné podmienky alebo akékoľvek signalizačné zmeny.

### 5. VEDENIE VLAKU SPÔSOBOM, KTORÝ NEPOŠKODÍ ZARIADENIA ALEBO VOZIDLÁ

Rušňovodiči musia byť schopní:

- používať všetky dostupné riadiace systémy v súlade s platnými predpismi,
- uviesť vlak do pohybu s ohľadom na medze adhézie a výkonu,
- použiť brzdy na znižovanie rýchlosti a zastavovaní so zreteľom na kolajové vozidlá a zariadenia.

### 6. MIMORIADNE UDALOSTI

Rušňovodiči musia:

- byť schopní venovať pozornosť mimoriadnym udalostiam v správaní vlaku,
- byť schopní vykonať kontrolu vlaku a určiť príznaky nedostatkov, rozlišovať ich, reagovať podľa relatívnej dôležitosti a snažiť sa ich odstrániť, pričom sa prioritou kladie na bezpečnosť železničnej dopravy a osôb,
- poznať dostupné prostriedky ochrany a komunikácie.

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

Rušňovodiči musia:

- byť schopní konať v záujme ochrany vlaku a zavolať pomoc v prípade nehody, ktorej účastníkmi sú osoby vo vlaku,
- byť schopní stanoviť, či vlak prepravuje nebezpečný tovar, a identifikovať ho na základe vlakovej dokumentácie a výkazu vozidiel,
- poznať postupy evakuácie vlaku v núdzovom prípade.

#### 8. PODMIENKY POKRAČOVANIA V PREVÁDZKE PO MIMORIADNOSTI KOĽAJOVÉHO VOZIDLA

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

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

#### 9. ZAISTENIE VLAKU

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

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

## PRÍLOHA VI

## ODBORNÉ ZNALOSTI INFRAŠTRUKTÚRY A POŽIADAVKY NA ZÍSKANIE OSVEDČENIA

## Záležitosti týkajúce sa infraštruktúry

## 1. BRZDOVÁ SKÚŠKA

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

## 2. PREVÁDZKOVÝ REŽIM A NAJVYŠŠIA RÝCHLOSŤ VLAHU PODĽA CHARAKTERISTIKY TRATE

Rušňovodiči musia byť schopní:

- zohľadniť poskytnuté informácie, ako sú obmedzenia rýchlosti alebo akékoľvek zmeny návěstí,
- určiť prevádzkový režim a najvyššiu rýchlosť vlaku na základe charakteristiky trate.

## 3. POZNANIE TRATE

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

Dôležité sú tieto aspekty:

- prevádzkové podmienky (zmena kolaje, jednosmerná prevádzka atď.),
- skontrolovanie trasy a podľa relevantných dokumentov,
- určenie kolají, ktoré sa môžu použiť na daný typ jazdy,
- platné dopravné predpisy a význam návestného systému,
- prevádzkový režim,
- zabezpečovací systém a súvisiace predpisy,
- názvy staníc a poloha, vzdialenosť staníc a stavadiel na upravenie pohybu vlaku,
- návštenie prechodu medzi rôznymi prevádzkovými systémami alebo systémami prívodu trakčnej energie,
- obmedzenia rýchlosti rôznych kategórií vlakov,
- topografické profily,
- osobitné brzdné podmienky, napr. na tratiach so strmým klesaním,
- osobitné prevádzkové charakteristiky: osobitné návesti, značky, podmienky odchodu vlaky atď.

#### 4. BEZPEČNOSTNÉ PREDPISY

Rušňovodiči musia byť schopní:

- viesť vlak do pohybu, len keď sa splnili všetky predpísané podmienky (cestovný poriadok, rozkaz alebo návesť na odchod, v prípade potreby dávanie návěstí atď.),
- sledovať návěstí na trati alebo v kabíne rušňovodiča, bezodkladne a bezchybne ich vyhodnotiť a zodpovedajúcim spôsobom konať,
- viesť vlak bezpečne podľa konkrétnych prevádzkových postupov: na pokyn použiť osobitné postupy, dočasne znížiť rýchlosť, viesť vlak proti správne smeru, v prípade nebezpečenstva oprávnenie neriadiť sa podľa návěstí, posun, zmena smeru, prechádzanie cez trať v prestavbe atď.,
- dodržiavať plánované alebo dodatočné zastávky a v prípade potreby vykonávať dodatočné činnosti pre cestujúcich počas týchto zastávok, najmä otváranie a zatváranie dverí.

#### 5. VEDENIE VLAKU

Rušňovodiči musia byť schopní:

- vždy vedieť polohu vlaku na trati,
- použiť brzdy na spomaľovanie a zastavovanie so zreteľom na koľajové vozidlá a zariadenia,
- prispôsobiť vedenie vlaku cestovnému poriadku a akýmkoľvek pokynom na úsporu energie so zreteľom na charakteristiku hnacieho vozidla, vlaku, dráhy a prostredia.

#### 6. MIMORIADNE UDALOSTI

Rušňovodiči musia byť schopní:

- dávať pozor v rozsahu, v akom to dovoľuje vedenie vlaku, na nezvyčajné udalosti týkajúce sa infraštruktúry a prostredia návěstí: signály, kolaje, dodávku energie, železničné priecestia, okolie kolají, inú dopravu,
- odhadnúť vzdialenosť viditeľnej prekážky,
- informovať manažéra infraštruktúry čo najskôr o zistenom mieste a zistenej povahe nedostatkov a uistiť sa, že informácie boli pochopené,
- zohľadniť infraštruktúru, v prípade potreby zabezpečiť alebo urobiť opatrenia nevyhnutné na zabezpečenie bezpečnosti premávky a osôb.

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

Rušňovodiči musia byť schopní:

- urobiť kroky na ochranu vlaku a zavolať pomoc v prípade nehody, ktorej účastníkmi sú osoby,
- určiť, kde v prípade požiaru vlak zastaviť, a v prípade potreby pomôcť pri evakuácii cestujúcich,
- poskytnúť čo najskôr potrebné informácie o požari, ak sa samému rušňovodičovi požiar nepodarí uhasiť,
- informovať čo najskôr manažéra infraštruktúry o týchto podmienkach,
- zhodnotiť, či infraštruktúra umožňuje, aby vozidlo pokračovalo v jazde a za akých podmienok.

## 8. JAZYKOVÉ SKÚŠKY

Rušňovodiči, ktorí musia komunikovať s manažérom infraštruktúry o dôležitých otázkach bezpečnosti, musia mať jazykové znalosti v jazyku uvedenom dotknutým manažérom infraštruktúry. Musia mať také jazykové znalosti, aby mohli aktívne a efektívne komunikovať v bežných, nepriaznivých a núdzových situáciách.

Musia byť schopní používať metódu hlásení a komunikačnú metódu, ktorá je uvedená v TSI pre prevádzku. Rušňovodiči musia byť schopní komunikovať na úrovni 3 podľa tejto tabuľky.

Úroveň jazyka a komunikácie

Ústna znalosť jazyka sa môže rozdeliť na päť úrovní:

Úroveň	Opis
5	<ul style="list-style-type: none"> <li>— dokáže prispôsobiť spôsob rozprávania akémukoľvek partnerovi</li> <li>— dokáže vyjadriť názor</li> <li>— dokáže vyjednávať</li> <li>— dokáže presvedčiť</li> <li>— dokáže poradiť</li> </ul>
4	<ul style="list-style-type: none"> <li>— dokáže si poradiť s úplne nepredvídanými situáciami</li> <li>— dokáže predvídať</li> <li>— dokáže zdôvodniť názor</li> </ul>
3	<ul style="list-style-type: none"> <li>— dokáže zvládnuť praktické situácie s nepredvídaným prvkom</li> <li>— dokáže opísať</li> <li>— dokáže udržiavať jednoduchú konverzáciu</li> </ul>
2	<ul style="list-style-type: none"> <li>— dokáže zvládnuť jednoduché praktické situácie</li> <li>— dokáže položiť otázky</li> <li>— dokáže odpovedať na otázky</li> </ul>
1	<ul style="list-style-type: none"> <li>— dokáže hovoriť s pomocou naučených viet</li> </ul>

## PRÍLOHA VII

**FREKVENCIA SKÚŠOK**

Minimálna frekvencia pravidelných skúšok je takáto:

- a) jazykové znalosti (len pre cudzincov): každé tri roky alebo vždy po neprítomnosti dlhšej ako jeden rok,
  - b) znalosti infraštruktúry (vrátane znalosti trasy a prevádzkových predpisov): každé tri roky alebo vždy po neprítomnosti dlhšej ako jeden rok na príslušnej trase,
  - c) znalosť koľajových vozidiel: každé tri roky.
-