

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

► **B** **SMERNICA 2004/49/ES EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY**
z 29. apríla 2004

o bezpečnosti železníc spoločenstva a o zmene a doplnení smernice Rady 95/18/ES o udeľovaní licencií železničným podnikom a smernici 2001/14/ES o prideľovaní kapacity železničnej infraštruktúry, vyberaní poplatkov za používanie železničnej infraštruktúry a bezpečnostnej certifikácii

(Smernica o bezpečnosti železníc)

(Ú. v. EÚ L 164, 30.4.2004, s. 44)

Zmenené a doplnené:

		Úradný vestník		
		Č.	Strana	Dátum
► <u>M1</u>	Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2008/57/ES zo 17. júna 2008	L 191	1	18.7.2008
► <u>M2</u>	Smernica Európskeho Parlamentu a Rady 2008/110/ES zo 16. decembra 2008	L 345	62	23.12.2008
► <u>M3</u>	Smernica Komisie 2009/149/ES z 27. novembra 2009	L 313	65	28.11.2009
► <u>M4</u>	Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2012/34/EÚ z 21. novembra 2012	L 343	32	14.12.2012
► <u>M5</u>	Smernica Komisie 2014/88/EÚ z 9. júla 2014	L 201	9	10.7.2014



**SMERNICA 2004/49/ES EURÓPSKEHO PARLAMENTU
A RADY**

z 29. apríla 2004

o bezpečnosti železníc spoločenstva a o zmene a doplnení smernice Rady 95/18/ES o udeľovaní licencií železničným podnikom a smernici 2001/14/ES o prideľovaní kapacity železničnej infraštruktúry, vyberaní poplatkov za používanie železničnej infraštruktúry a bezpečnostnej certifikácii

(Smernica o bezpečnosti železníc)

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

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

so zreteľom na návrh Komisie ⁽¹⁾,

so zreteľom na stanovisko Hospodárskeho a sociálneho výboru ⁽²⁾,

so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov ⁽³⁾,

konajúc v súlade s postupom stanoveným v článku 251 zmluvy ⁽⁴⁾ na základe spoločného znenia schváleného zmierovacím výborom 23. marca 2004,

keďže:

- (1) aby sa pokračovalo v úsilí zameranom na vytvorenie jednotného trhu služieb železničnej dopravy, začatom smernicou Rady 91/440/EHS z 29. júla 1991 o rozvoji železníc spoločenstva ⁽⁵⁾, musí byť vytvorený spoločný regulačný rámec pre bezpečnosť železníc. Členské štáty doteraz rozvíjali svoje bezpečnostné predpisy a normy najmä podľa národných usmernení, založených na národných technických a prevádzkových koncepciách. Súčasne aj rozdiely zásadného, koncepčného a kultúrneho charakteru sťažili prekonávanie technických prekážok a vytvorenie medzinárodných dopravných služieb;
- (2) smernica 91/440/EHS, smernica Rady 95/18/ES z 19. júna 1995 o udeľovaní licencií železničným podnikom ⁽⁶⁾ a smernica 2001/14/ES Európskeho parlamentu a Rady z 26. februára 2001 o prideľovaní kapacity železničnej infraštruktúry, vyberaní

⁽¹⁾ Ú. v. ES C 126 E, 28.5.2002, s. 332.

⁽²⁾ Ú. v. EÚ C 61, 14.3.2003, s. 131.

⁽³⁾ Ú. v. EÚ C 66, 19.3.2003, s. 5.

⁽⁴⁾ Stanovisko Európskeho parlamentu zo 14. januára 2003 (Ú. v. EÚ C 38 E, 12.2.2004, s. 92), spoločná pozícia Rady z 26. júna 2003 (Ú. v. EÚ C 270 E, 11.11.2003, s. 25) a stanovisko Európskeho parlamentu z 23. októbra 2003 (zatiaľ nebolo uverejnené v úradnom vestníku). Legislatívna rezolúcia Európskeho parlamentu z 22. apríla 2004 a rozhodnutie Rady z 26. apríla 2004.

⁽⁵⁾ Ú. v. ES L 237, 24.8.1991, s. 25. Smernica zmenená a doplnená smernicou 2001/12/ES Európskeho parlamentu a Rady (Ú. v. ES L 75, 15.3.2001, s. 1).

⁽⁶⁾ Ú. v. ES L 143 z 27.6.1995, s. 70. Smernica zmenená a doplnená smernicou 2001/13/ES Európskeho parlamentu a Rady (Ú. v. ES L 75, 15.3.2001, s. 26).

▼B

poplatkov za používanie železničnej infraštruktúry a bezpečnostnej certifikácii⁽¹⁾ sú prvými krokmi k regulácii európskeho trhu železničnej dopravy tým, že otvárajú trh pre služby železničnej nákladnej dopravy. Ustanovenia o bezpečnosti sa však ukázali ako nedostatočné a naďalej zostávajú rozdiely medzi požiadavkami na bezpečnosť, ktoré negatívne ovplyvňujú optimálne fungovanie železničnej dopravy v spoločenstve. Osobitný význam má harmonizácia obsahu bezpečnostných predpisov, bezpečnostnej certifikácie železničných podnikov, úloh a funkcií bezpečnostných orgánov ako aj vyšetovania nehôd;

- (3) metrá, električky a iné mestské a regionálne železničné systémy podliehajú v mnohých členských štátoch miestnym alebo regionálnym bezpečnostným predpisom, často podliehajú dozoru miestnych alebo regionálnych úradov a nie sú pokryté požiadavkami spoločenstva na interoperabilitu alebo udelenie licencií. Okrem toho električky často podliehajú cestnej bezpečnostnej legislatíve a nemohli byť úplne pokryté železničnými bezpečnostnými predpismi. Z týchto dôvodov a v súlade s princípom subsidiarity stanoveným v článku 5 zmluvy by malo byť členským štátom povolené vylúčiť také miestne železničné systémy z pôsobnosti tejto smernice;
- (4) úroveň bezpečnosti železničného systému spoločenstva je vo všeobecnosti vysoká, najmä v porovnaní s cestnou dopravou. Úroveň bezpečnosti sa musí počas súčasnej fázy reštrukturalizácie minimálne udržať a v tejto fáze sa budú oddeľovať funkcie predchádzajúcich integrovaných železničných podnikov, železničný sektor sa bude posúvať od samoregulácie smerom k verejnej regulácii. V súlade s technickým a vedeckým pokrokom by sa mala ďalej zvyšovať bezpečnosť, pokiaľ je to uskutočniteľné, a so zohľadnením konkurencieschopnosti železnice;
- (5) všetci prevádzkovatelia železničného systému, manažéri infraštruktúry a železničné podniky by mali niesť plnú zodpovednosť za bezpečnosť systému. Vždy, keď je to účelné, by mali spolupracovať pri uplatňovaní opatrení na kontrolu rizika. Členské štáty by mali jednoznačne rozlišovať medzi touto bezprostrednou zodpovednosťou za bezpečnosť a úlohou bezpečnostných orgánov spočívajúcou vo vytvorení národného regulačného rámca a v dozore nad činnosťou prevádzkovateľov;
- (6) zodpovednosť manažérov infraštruktúry a železničných podnikov za prevádzku železničného systému nevylučuje, aby iní aktéri, ako napríklad výrobcovia, podniky údržby, držitelia vozňov, poskytovatelia služieb a obstarávacie subjekty, prevzali zodpovednosť za svoje produkty alebo služby v súlade s ustanoveniami

⁽¹⁾ Ú. v. ES L 75, 15.3.2001, s. 29. Smernica zmenená a doplnená smernicou rozhodnutím Komisie 2002/844/ES (Ú. v. ES L 289, 26.10.2002, s. 30).

▼B

smernice Rady 96/48/ES z 23. júla 1996 o interoperabilite systému transeurópskych vysokorýchlostných železníc ⁽¹⁾ a smernice 2001/16/ES Európskeho parlamentu a Rady z 19. marca 2001 o interoperabilite systému transeurópskych konvenčných železníc ⁽²⁾ alebo inou príslušnou legislatívou spoločenstva;

- (7) smernica 96/48/ES a smernica 2001/16/ES stanovujú požiadavky na bezpečnosť subsystémov transeurópskej železničnej siete. Tieto smernice však nedefinujú spoločné požiadavky na úrovni systému a nezaoberajú sa podrobne reguláciou, riadením a dozorom nad bezpečnosťou. Ak je technickými špecifikáciami interoperability (TSI) stanovená minimálna úroveň bezpečnosti subsystémov, bude to mať rastúci význam aj pre stanovenie cieľov bezpečnosti na úrovni systému;
- (8) postupne by sa mali zaviesť spoločné bezpečnostné ciele (CST) a spoločné bezpečnostné metódy (CSM), aby bolo zaručené zachovanie vysokej úrovne bezpečnosti a, pokiaľ je to uskutočniteľné, prípadné zvýšenie bezpečnosti. Mali by poskytnúť nástroje na posudzovanie úrovne bezpečnosti ako aj výkonnosti prevádzkovateľov na úrovni spoločenstva ako aj v členských štátoch;
- (9) informácie o bezpečnosti železničného systému sú nedostatočné a nie vo všeobecnosti verejne dostupné. Je preto nevyhnutné určiť spoločné bezpečnostné indikátory (CSI) umožňujúce posúdiť zhodu systému s CST a uľahčiť monitorovanie úrovne bezpečnosti železnice. Počas prechodného obdobia sa však môžu používať naďalej národné definície týkajúce sa CSI a preto by sa mal pri návrhu prvého súboru CST patrične zohľadniť vývoj spoločných definícií CSI;
- (10) národné bezpečnostné predpisy, ktoré sú často založené na národných technických normách, by sa postupne mali nahradiť predpismi založenými na spoločných normách stanovených v TSI. Zavádzanie nových špecifických národných predpisov, ktoré nie sú založené na týchto spoločných normách, obmedziť na minimum. Nové národné predpisy by mali byť v súlade s legislatívou spoločenstva a mali by uľahčiť prechod k spoločnému prístupu k bezpečnosti železníc. Preto by mali všetky zainteresované strany rokovať s členskými štátmi predtým, než prijme národný bezpečnostný predpis, ktorý vyžaduje vyššiu úroveň bezpečnosti než CST. V takých prípadoch by mala návrh nového predpisu preskúmať Komisia, ktorá by mala prijať rozhodnutie, ak návrh predpisu nezodpovedá legislatíve spoločenstva, alebo ak predstavuje prostriedok svojvoľnej diskriminácie alebo skryté obmedzenie prevádzky železničnej dopravy medzi členskými štátmi;
- (11) súčasná situácia, v ktorej naďalej zohrávajú úlohu národné bezpečnostné predpisy, by sa mala považovať za prechodnú etapu vedúcu nakoniec k situácii, v ktorej sa budú uplatňovať európske predpisy;

⁽¹⁾ Ú. v. ES L 235, 17.9.1996, s. 6.

⁽²⁾ Ú. v. ES L 110, 20.4.2001, s. 1.

▼B

- (12) vypracovanie CST, CSM a CSI ako aj potreba uľahčiť realizáciu spoločného prístupu k bezpečnosti železnice si vyžadujú technickú pomoc na úrovni spoločenstva. Európska železničná agentúra, ustanovená nariadením č./Európskeho parlamentu a Rady ⁽¹⁾, sa zriaďuje na to, aby vydávala odporúčania týkajúce sa CST, CSM a CSI a ďalšie harmonizačné opatrenia a aby monitorovala vývoj bezpečnosti železníc v spoločenstve;
- (13) pri vykonávaní svojich povinností a plnení úloh vyplývajúcich z ich zodpovednosti by manažéri infraštruktúry a železničné podniky mali uplatňovať systém riadenia bezpečnosti, ktorý spĺňa požiadavky spoločenstva a obsahuje spoločné prvky. Informácie o bezpečnosti a uplatňovaní systému riadenia bezpečnosti by sa mali predkladať bezpečnostnému orgánu príslušného členského štátu;
- (14) systém riadenia bezpečnosti by mal brať do úvahy skutočnosť, že Smernica Rady 89/391/EHS z 12. júna 1989 o zavádzaní opatrení na podporu zlepšenia bezpečnosti a ochrany zdravia pracovníkov pri práci ⁽²⁾ ako aj príslušné jednotlivé smernice sa plne uplatňujú na ochranu zdravia a bezpečnosť pracovníkov zamestnaných v železničnej doprave. Systém riadenia bezpečnosti by mal brať do úvahy aj smernicu Rady 96/49/ES z 23. júla 1996 o aproximácii právnych predpisov členských štátov vzhľadom na prepravu nebezpečného tovaru železničnou dopravou ⁽³⁾;
- (15) na zaručenie vysokej úrovne bezpečnosti železničnej dopravy a rovnakých podmienok pre všetky železničné podniky by mali podniky podliehať rovnakým požiadavkám na bezpečnosť. Bezpečnostné osvedčenie by malo slúžiť ako dôkaz, že železničný podnik zaviedol systém riadenia bezpečnosti a je schopný plniť príslušné bezpečnostné normy a predpisy. Pri medzinárodných dopravných službách by malo stačiť schválenie systému riadenia bezpečnosti v jednom členskom štáte na to, aby platilo v rámci spoločenstva. Dodržiavanie národných predpisov v každom členskom štáte by malo byť na druhej strane predmetom doplnkovej certifikácie. Konečným cieľom by malo byť vytvorenie spoločného bezpečnostného osvedčenia platného v celom spoločenstve;
- (16) okrem požiadaviek na bezpečnosť, stanovených v bezpečnostnom osvedčení, musia licencované železničné podniky spĺňať národné požiadavky zlučiteľné s právom spoločenstva a uplatňované nediskrimináčnym spôsobom, ktoré sa týkajú zdravia, bezpečnosti a sociálnych podmienok, vrátane zákonných ustanovení o čase vedenia vozidla a právach zamestnancov a spotrebiteľov, ako je uvedené v článkoch 6 a 12 smernice 95/18/ES;

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ L 164, 30.4.2004, s. 44.

⁽²⁾ Ú. v. ES L 183, 29.6.1989, s. 1.

⁽³⁾ Ú. v. ES L 235, 17.9.1996, s. 25. Smernica naposledy zmenená a doplnená smernicou Komisie 2003/29/ES (Ú. v. EÚ L 90, 8.4.2003, s. 47).

▼B

- (17) každý manažér infraštruktúry nesie hlavnú zodpovednosť za bezpečnosť projektovania, údržby a prevádzky svojej železničnej siete. Paralelne s bezpečnostnou certifikáciou železničných podnikov by mal manažér infraštruktúry mať bezpečnostné povolenie vydané bezpečnostným orgánom, ktoré by sa vzťahovalo na jeho systém riadenia bezpečnosti a ostatné ustanovenia potrebné na splnenie bezpečnostných požiadaviek;
- (18) členské štáty by sa mali snažiť pomáhať uchádzačom, ktorí chcú vstúpiť na trh ako železničné podniky. Predovšetkým by im mali poskytnúť informácie a konať promptne pri vybavovaní žiadosti o bezpečnostnú certifikáciu. Pre železničné podniky prevádzkujúce medzinárodnú dopravu je dôležité, aby sa v rôznych členských štátoch uplatňovali podobné postupy. Hoci bezpečnostné osvedčenie bude na dohľadné obdobie obsahovať národné prvky, mala by napriek tomu existovať možnosť harmonizovať jeho spoločné časti a zjednodušiť zostavenie spoločnej predlohy;
- (19) certifikácia vlakového personálu a povolenie na uvedenie do prevádzky už používaného vozového parku pre jednotlivé národné železničné siete predstavuje často pre nové podniky neprekonateľné prekážky. Členské štáty by mali zabezpečiť, aby železničným podnikom, ktoré požiadajú o bezpečnostné osvedčenie, boli poskytnuté možnosti na školenie a certifikáciu vlakového personálu, ktoré sú potrebné na splnenie požiadaviek národných predpisov. Pre povolenie na uvedenie do prevádzky už používaného vozového parku by sa mal stanoviť spoločný postup;
- (20) čas vedenia a odpočinku rušňovodičov a vlakového personálu, ktorý plní úlohy týkajúce sa bezpečnosti, má značný vplyv na úroveň bezpečnosti železničného systému. Tieto aspekty spadajú pod články 137 až 139 zmluvy a sú už predmetom rokovanií medzi sociálnymi partnermi vo výbore pre medziodvetvový dialóg ustanovenom rozhodnutím Komisie 98/500/ES ⁽¹⁾;
- (21) rozvoj bezpečného železničného systému spoločenstva vyžaduje vytvorenie harmonizovaných podmienok na vydávanie príslušných preukazov spôsobilosti pre rušňovodičov a vlakový personál, ktorý plní úlohy týkajúce sa bezpečnosti; Komisia v tejto súvislosti oznámila svoj zámer predložiť v blízkej budúcnosti ďalšie právne predpisy. Pokiaľ ide o ostatných pracovníkov poverených plnením dôležitých úloh týkajúcich sa bezpečnosti, podrobnejšie sú ich kvalifikácie špecifikované v smerniciach 96/48/ES a 2001/16/ES;
- (22) ako časť nového spoločného regulačného rámca pre bezpečnosť železníc by mali byť vo všetkých členských štátoch zriadené národné orgány na reguláciu a dozor nad bezpečnosťou železníc. Aby sa uľahčila ich spolupráca na úrovni spoločenstva, mali by mať rovnaké minimálne úlohy a zodpovednosť. Národné bezpečnostné orgány by mali mať vysoký stupeň nezávislosti. Svoje úlohy by mali plniť otvoreným a nediskriminujúcim spôsobom,

⁽¹⁾ Rozhodnutie Komisie 98/500/ES z 20. mája 1998 o zriadení Výborov pre medziodvetvový dialóg na podporu dialógu medzi sociálnymi partnermi na európskej úrovni (Ú. v. ES L 225, 12.8.1998, s. 27).

▼B

aby tak pomohli vytvoriť jednotný železničný systém spoločenstva a mali by spolupracovať pri koordinácii svojich rozhodovacích kritérií, najmä pokiaľ ide o bezpečnostnú certifikáciu železničných podnikov vykonávajúcich medzinárodnú dopravu;

- (23) vážne nehody na železničiach sú zriedkavé. Môžu však mať katastrofálne následky a vo verejnosti môžu vzbudiť pochybnosti z hľadiska bezpečnosti železničného systému. Preto by sa mali všetky takéto nehody vyšetriť z hľadiska bezpečnosti, aby sa predišlo opakovaniu nehôd a výsledky šetrenia by sa mali zverejniť. Ostatné nehody a incidenty by mohli byť dôležitou predzvesťou závažných nehôd a mali by byť v prípade potreby taktiež predmetom bezpečnostného vyšetovania;
- (24) bezpečnostné vyšetovanie by malo prebiehať nezávisle od súdneho vyšetovania tej istej udalosti, pričom by sa mal poskytnúť prístup k dôkazom a svedkom. Vyšetovanie by mal robiť stály orgán nezávislý od aktérov železničného sektora. Tento orgán by mal fungovať tak, aby zabránil každému konfliktu záujmov a každej možnosti zapojiť sa do príčin vyšetovanej udalosti; predovšetkým nesmie byť negatívne ovplyvňovaná jeho funkčná nezávislosť ak má z organizačného a právneho hľadiska úzke väzby s národným bezpečnostným orgánom alebo regulátorom železníc. Jeho vyšetovania by sa mali vykonávať s maximálnou otvorenosťou. Vyšetovací orgán by mal pre každú udalosť zostaviť príslušnú vyšetovaciu skupinu, ktorá má potrebné odborné znalosti na zisťovanie bezprostredných príčin udalosti;
- (25) správy o vyšetovaní ako aj všetky zistenia a odporúčania predstavujú rozhodujúce informácie pre ďalšie zvyšovanie bezpečnosti železničnej dopravy a mali by byť na úrovni spoločenstva verejne dostupné. Odporúčania týkajúce sa bezpečnosti by mali rešpektovať tí, ktorým sú adresované a opatrenia, ktoré budú nasledovať, by mali byť oznámené vyšetovaciemu orgánu;
- (26) pretože ciele navrhovaných opatrení, t. j. koordinácia činností členských štátov týkajúcich sa regulácie bezpečnosti a dozoru nad bezpečnosťou, vyšetovania nehôd, vytvorenia spoločných bezpečnostných cieľov, spoločných bezpečnostných metód, spoločných indikátorov bezpečnosti a spoločných požiadaviek na bezpečnostnú certifikáciu, nemôžu byť dostatočne dosiahnuté členskými štátmi a preto môžu byť z dôvodu ich rozsahu lepšie dosiahnuté na úrovni spoločenstva, môže Spoločenstvo prijať opatrenia v súlade s princípom subsidiarity stanoveným v článku 5 zmluvy. V súlade s princípom proporcionality, stanoveným v uvedenom článku, nejde táto smernica nad rámec, ktorý je nevyhnutný na dosiahnutie týchto cieľov;

▼B

- (27) opatrenia nevyhnutné 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 ⁽¹⁾;
- (28) táto smernica je zameraná na reorganizáciu a zladenie príslušnej legislatívy spoločenstva týkajúcej sa bezpečnosti železničnej dopravy. Následne by sa mali zrušiť ustanovenia o bezpečnostnej certifikácii železničných podnikov už predtým stanovené v smernici 2001/14/ES spolu so všetkými odkazmi na bezpečnostnú certifikáciu. Smernica 95/18/ES obsahovala požiadavky na bezpečnosť týkajúce sa personálu a vozového parku, ktoré sú kryté požiadavkami na bezpečnostnú certifikáciu tejto smernice, a preto by nemali byť už naďalej časťou požiadaviek na udelenie licencie. Licencovaný železničný podnik by mal byť držiteľom bezpečnostného osvedčenia, aby mu bol udelený prístup k železničnej infraštruktúre;
- (29) členské štáty by mali stanoviť pravidlá týkajúce sa sankcií za porušovanie ustanovení tejto smernice a zabezpečiť uplatňovanie týchto sankcií. Sankcie musia byť účinné, primerané a odradzujúce,

PRIJALI TÚTO SMERNICU:

KAPITOLA I
ÚVODNÉ USTANOVENIA

Článok 1

Účel

Účelom tejto smernice je zabezpečiť rozvoj a zvýšenie bezpečnosti železničnej dopravy spoločenstva a zlepšiť prístup na trh pre služby železničnej dopravy týmito opatreniami:

- a) harmonizáciou regulačnej štruktúry v členských štátoch;
- b) vymedzením zodpovednosti jednotlivých aktérov;
- c) vytvorením spoločných bezpečnostných cieľov a spoločných bezpečnostných metód s cieľom maximálne harmonizovať národné predpisy;
- d) požiadavkou na zriadenie bezpečnostného orgánu a orgánu na vyšetrovanie nehôd a incidentov vo všetkých členských štátoch;
- e) stanovením spoločných princípov riadenia bezpečnosti, regulácie a dozoru nad bezpečnosťou železníc.

⁽¹⁾ Ú. v. ES L 184, 17.7.1999, s. 23.

▼ B*Článok 2***Pôsobnosť**

1. Táto smernica sa vzťahuje na železničný systém v členských štátoch, ktorý môže byť rozčlenený na subsystemy pre štrukturálne a prevádzkové oblasti. Obsahuje bezpečnostné požiadavky na systém ako celok, vrátane riadenia infraštruktúry a dopravnej prevádzky ako aj súčinnosti medzi železničnými podnikmi a manažermi infraštruktúry.
2. Členské štáty môžu z opatrení prijatých pri vykonávaní tejto smernice vyňať:
 - a) metro, električky a iné mestské a regionálne železničné systémy;
 - b) siete funkčne oddelené od zvyšku železničného systému a určené len na prevádzku miestnej, mestskej alebo predmestskej osobnej dopravy ako aj železničné podniky používajúce výlučne takéto siete;
 - c) železničnú infraštruktúru v súkromnom vlastníctve, ktorú vlastníci používajú výlučne na prevádzkovanie svojej vlastnej nákladnej dopravy;

▼ M2

- d) historické vozidlá prevádzkované na vnútroštátnych sieťach, ak sú v súlade s vnútroštátnymi bezpečnostnými predpismi, s cieľom zabezpečiť bezpečnú premávku týchto vozidiel;
- e) historické, múzejné a turistické železnice, ktoré využívajú vlastnú sieť vrátane údržbárskych dielní, vozidiel a zamestnancov.

▼ B*Článok 3***Definície**

Na účely tejto smernice sa používajú tieto definície:

- a) „železničný systém“ znamená súhrn subsystemov pre štrukturálne a prevádzkové oblasti definované v smerniciach 96/48/ES a 2001/16/ES, ako aj riadenie a prevádzku systému ako celku;
- b) „manažér infraštruktúry“ znamená každý orgán alebo podnik, ktorý je podľa článku 3 smernice 91/440/EHS zodpovedný najmä za zriaďovanie a údržbu železničnej infraštruktúry alebo jej častí, čo môže zahŕňať aj riadenie prevádzkových a bezpečnostných systémov infraštruktúry. Funkcie manažéra infraštruktúry na železničnej sieti alebo jej častiach môžu byť prenesené na rôzne orgány alebo podniky;
- c) „železničný podnik“ znamená železničný podnik definovaný v smernici 2001/14/ES, ako aj každý iný verejný alebo súkromný podnik, ktorého predmetom činnosti je poskytovanie služieb s cieľom zabezpečenia železničnej prepravy tovaru a/alebo osôb, pričom tento podnik zabezpečuje trakciu;

▼B

- d) „technická špecifikácia interoperability (TSI)“ znamená špecifikácie, ktoré platia pre každý subsystem alebo jeho časti tak, aby spĺňali základné požiadavky a aby sa zabezpečila interoperabilita systému transeurópskych vysokorýchlostných a konvenčných železníc podľa smernice 96/48/ES a smernice 2001/16/ES;
- e) „spoločné bezpečnostné ciele (CST)“ znamená minimálne úrovne bezpečnosti, vyjadrené formou kritérií prijateľnosti rizika, ktoré musia dosiahnuť rôzne časti železničného systému (ako je konvenčný železničný systém, vysokorýchlostný železničný systém, dlhé železničné tunely alebo trate používané výlučne pre nákladnú dopravu) a systém ako celok;
- f) „spoločné bezpečnostné metódy“ (CSM) znamená metódy vyvinuté na popisanie spôsobov posudzovania úrovne bezpečnosti, dosiahnutia bezpečnostných cieľov a dodržania ostatných požiadaviek na bezpečnosť;
- g) „bezpečnostný orgán“ znamená národný orgán poverený úlohami týkajúcimi sa bezpečnosti železníc v súlade s touto smernicou alebo binárodný orgán poverený týmito úlohami členskými štátmi, aby bol zabezpečený jednotný bezpečnostný režim pre špecializované cezhraničné infraštruktúry;
- h) „národné bezpečnostné predpisy“ znamená všetky predpisy obsahujúce požiadavky na bezpečnosť železníc, stanovené na úrovni členských štátov, použiteľné pre viac ako jeden železničný podnik bez ohľadu na to, ktorý orgán ich vydá;
- i) „systém riadenia bezpečnosti“ znamená organizáciu a opatrenia vytvorené manažérom infraštruktúry alebo železničným podnikom na zaručenie bezpečného riadenia chodu jeho prevádzky;
- j) „poverený vyšetrovateľ“ znamená osobu zodpovednú za organizáciu, vykonávanie a kontrolu vyšetrovania;
- k) „nehoda“ znamená neželanú alebo neúmyselnú náhlu udalosť alebo špecifický reťazec zoskupenia takých udalostí, ktoré majú škodlivé následky; nehody sa delia na tieto kategórie: zrážky, vykoľajenia, nehody na úrovňových križovatkách, nehody s ujmom na zdraví osôb zapríčinené pohybujúcimi sa vozidlami, požiare a iné nehody;
- l) „vážna nehoda“ znamená každú zrážku alebo vykoľajenie vlakov, ktorej výsledkom je minimálne jedna usmrtená osoba alebo minimálne päť ťažko zranených osôb alebo rozsiahle škody na vozidlách, infraštruktúre alebo životnom prostredí a akákoľvek iná podobná nehoda so zjavnými dôsledkami na reguláciu bezpečnosti železnice alebo riadenie bezpečnosti; „rozsiahla škoda“ znamená škodu, ktorú môže bezprostredne vyšetrovací orgán celkovo oceniť na minimálne 2 milióny EUR;
- m) „incident“ znamená udalosť inú než nehoda alebo vážna nehoda, ktorá súvisí s prevádzkou vlaku a má negatívny vplyv na bezpečnosť prevádzky;

▼B

- n) „vyšetrovanie“ znamená postup vykonávaný s cieľom predchádzania nehodám a incidentom, ktorý zahŕňa zhromažďovanie a analýzu informácií, vypracovanie záverov vrátane stanovenia príčin a prípadne vypracovanie bezpečnostných odporúčaní;
- o) „príčiny“ znamená konania, opomenutia, udalosti alebo okolnosti alebo ich kombináciu, ktoré viedli k nehode alebo incidentu;
- p) „agentúra“ znamená Európsku železničnú agentúru, to znamená agentúru spoločenstva pre bezpečnosť a interoperabilitu železničnej dopravy;
- q) „notifikované orgány“ znamená orgány, ktoré sú podľa smerníc 96/48/ES a 2001/16/ES zodpovedné za posudzovanie zhody alebo vhodnosti na používanie interoperabilných komponentov alebo za hodnotenie ES postupu overovania subsystémov;
- r) „komponenty interoperability“ znamená každý základný komponent, skupinu komponentov, montážnu podskupinu alebo úplný montážny celok, ktoré sú začlenené alebo určené na začlenenie do subsystému a na ktorých priamo alebo nepriamo závisí interoperabilita systému transeurópskych vysokorýchlostných alebo konvenčných železníc, ako je to definované v smernici 96/48/ES a 2001/16/ES. Pojem „komponent“ sa vzťahuje tak na hmotné ako aj nehmotné produkty, ako napr. softvér;

▼M2

- s) „držiteľ“ znamená osobu alebo subjekt, ktorý vzhľadom na to, že je vlastníkom vozidla alebo má právo ho používať, využíva vozidlo ako dopravný prostriedok a ako taký je registrovaný v národnom registri vozidiel (NRV) uvedenom v článku 33 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2008/57/ES zo 17. júna 2008 o interoperabilite systému železníc v Spoločenstve (prepracované znenie) ⁽¹⁾, (ďalej len „smernica o interoperabilite železníc“);
- t) „subjekt zodpovedný za údržbu“ znamená subjekt zodpovedný za údržbu vozidla, ktorý je ako taký registrovaný v NRV;
- u) „vozidlo“ znamená železničné vozidlo usposobené na jazdu na vlastných kolesách na železničných tratiach s pohonom alebo bez neho. Vozidlo sa skladá z jedného alebo viacerých štrukturálnych a funkčných subsystémov alebo častí takýchto subsystémov.

▼B

KAPITOLA II

VÝVOJ A RIADENIE BEZPEČNOSTI

Článok 4

Vývoj a zvyšovanie bezpečnosti železníc

1. Členské štáty zabezpečia, aby sa zachovala všeobecná bezpečnosť železníc a tam, kde je to podľa rozumného uváženia uskutočniteľné sa

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ L 191, 18.7.2008, s. 1.

▼ B

neustále zvyšovala, berúc na zreteľ vývoj legislatívy spoločenstva a aj technický a vedecký pokrok, pričom prioritou sa kladie na prevenciu vážnych nehôd.

Členské štáty zabezpečia, aby sa bezpečnostné predpisy určovali, používali a uplatňovali otvoreným a nediskriminačným spôsobom a podporovali tak rozvoj jednotného európskeho železničného dopravného systému.

2. Členské štáty zabezpečia, aby opatrenia zamerané na rozvoj a zvyšovanie bezpečnosti železníc zohľadnili potreby systematického prístupu.

3. Členské štáty zabezpečia, aby zodpovednosťou za bezpečnú prevádzku železničného systému a zníženie rizík, ktoré s tým súvisia, boli poverení manažéri infraštruktúry a železničné podniky tak, že budú zaviazaní, prípadne vo vzájomnej spolupráci, vykonávať opatrenia nevyhnutné na zníženie rizika, uplatňovať národné bezpečnostné predpisy a normy a zaviesť riadenie bezpečnosti v súlade s touto smernicou.

Bez ohľadu na občianskoprávnu zodpovednosť, v súlade s právnymi predpismi členských štátov, je každý manažér infraštruktúry a železničný podnik vo vzťahu k užívateľom, zákazníkom, príslušným zamestnancom a tretím stranám zodpovedný za svoju časť systému a jej bezpečnú prevádzku, vrátane dodávok materiálu a zadávanie objednávok na služby.

4. To sa nedotýka zodpovednosti každého výrobcu, dodávateľa materiálu, dodávateľa údržbárskych prác, ► **M2** držiteľa ◀, poskytovateľa služieb a obstarávateľského subjektu za to, že nimi dodané vozidlá, zariadenia, príslušenstvo a materiál lužby spĺňajú stanovené požiadavky a podmienky používania, takže ich železničný podnik a/alebo manažér infraštruktúry môžu bezpečne uviesť do prevádzky.

*Článok 5***Spoločné bezpečnostné indikátory**

1. Aby sa zjednodušilo hodnotenie v súvislosti s dosiahnutím CST a zabezpečilo monitorovanie všeobecného vývoja bezpečnosti železníc, musia členské štáty prostredníctvom výročných správ bezpečnostných orgánov úradov podľa článku 18 zhromažďovať informácie o spoločných bezpečnostných indikátoroch (CSI).

Prvým referenčným rokom pre CSI je rok 2006; za uvedený rok členské štáty predložia v nasledujúcom roku výročnú správu.

CSI sa stanovujú podľa prílohy I.

▼ M2

2. Príloha I sa do 30. apríla 2009 zreviduje najmä s cieľom zahrnúť do nej spoločné vymedzenia CSI a spoločné metódy výpočtu nákladov v prípade nehôd. Uvedené opatrenie zamerané na zmenu nepodstatných prvkov tejto smernice sa prijme v súlade s regulačným postupom s kontrolou uvedeným v článku 27 ods. 2a.

▼ B*Článok 6***Spoločné bezpečnostné metódy****▼ M2**

1. Komisia prijme prvý súbor CSM, zahŕňajúci aspoň metódy opísané v odseku 3 písm. a), do 30. apríla 2008. Uverejnia sa v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Komisia prijme druhý súbor CSM, zahŕňajúci ostatné metódy opísané v odseku 3, do 30. apríla 2010. Uverejnia sa v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Uvedené opatrenia zamerané na zmenu nepodstatných prvkov tejto smernice jej doplnením sa prijímú v súlade s regulačným postupom s kontrolou uvedeným v článku 27 ods. 2a.

▼ B

2. Agentúra vypracuje návrhy CSM a návrhy revidovaných CSM na základe mandátov vydaných v súlade s postupom uvedeným v článku 27 ods. 2.

Návrhy CSM sú založené na preskúmaní metód existujúcich v členských štátoch.

3. V CSM sa popíše spôsob, akým sa posudzuje úroveň bezpečnosti, dosahovanie bezpečnostných cieľov a dodržiavanie ostatných požiadaviek na bezpečnosť a na tento účel sa vypracujú a stanovia:

- a) metódy hodnotenia a posudzovania rizík,
 - b) metódy posudzovania zhody vo vzťahu na požiadavky bezpečnostných osvedčení a povolení vydaných v súlade s článkami 10 a 11,
- a

▼ M2

c) metódy umožňujúce kontrolu, či sú štrukturálne subsystémy železničného systému prevádzkované a udržiavané v súlade s príslušnými základnými požiadavkami, pokiaľ tieto metódy nie sú doposiaľ zahrnuté v TSI.

4. CSM sú predmetom pravidelných revízií, pričom sú zohľadnené skúsenosti získané pri ich používaní, celkový vývoj bezpečnosti železníc a povinnosti členských štátov podľa článku 4 ods. 1. Uvedené opatrenie zamerané na zmenu nepodstatných prvkov tejto smernice okrem iného jej doplnením sa prijme v súlade s regulačným postupom s kontrolou uvedeným v článku 27 ods. 2a.

▼ B

5. Členské štáty, na základe prijatia CSM a ich revízií, uskutočnia vo svojich národných bezpečnostných predpisoch všetky potrebné zmeny a doplnky.

*Článok 7***Spoločné bezpečnostné ciele**

1. CST sa vypracujú, vydajú a revidujú podľa postupu stanoveného v tomto článku.

2. Agentúra vypracuje návrhy CST a návrhy revidovaných CST na základe mandátov vydaných v súlade s postupom uvedeným v článku 27 ods. 2.

▼ B

3. ► **M2** Prvý súbor návrhov CST sa zakladá na skúmaní existujúcich cieľov a úrovne bezpečnosti v členských štátoch a zabezpečí, že súčasná úroveň bezpečnosti systému železníc neklesne v žiadnom členskom štáte. Komisia ho prijme do 30. apríla 2009 a uverejní sa v *Úradnom vestníku Európskej únie*. Uvedené opatrenie zamerané na zmenu nepodstatných prvkov tejto smernice okrem iného jej doplnením sa prijme v súlade s regulačným postupom s kontrolou uvedeným v článku 27 ods. 2a.

Druhý súbor návrhov CST sa zakladá na skúsenostiach z prvého súboru CST a z ich uplatňovania. Odzrkadľuje všetky prioritné oblasti, v ktorých je potrebné zvýšiť bezpečnosť. Komisia ho prijme do 30. apríla 2011 a uverejní sa v *Úradnom vestníku Európskej únie*. Uvedené opatrenie zamerané na zmenu nepodstatných prvkov tejto smernice okrem iného jej doplnením sa prijme v súlade s regulačným postupom s kontrolou uvedeným v článku 27 ods. 2a. ◀

Všetky návrhy návrhov CST a revidovaných CST musia odrážať povinnosti členských štátov stanovené v článku 4 ods. 1. Takéto návrhy musia byť sprevádzané posúdením odhadovaných nákladov a výnosov, pričom sa uvedie ich predpokladaný dopad na všetkých dotknutých prevádzkovateľov a hospodárskych účastníkov a ich dopad na spoločenské akceptovanie rizika. V prípade potreby budú obsahovať harmonogram postupnej realizácie, aby sa zohľadnil najmä druh a rozsah investícií potrebných na ich uplatňovanie. V návrhoch sa zanalyzuje možný dopad na TSI pre jednotlivé subsystemy a budú obsahovať prípadné návrhy zmien a doplnkov TSI vyplývajúce z analýz.

4. CST stanovujú minimálne úrovne bezpečnosti, ktoré musia dosiahnuť jednotlivé časti železničného systému a systém ako celok v každom členskom štáte; vyjadrené formou kritérií akceptovania týchto rizík:

a) individuálne riziká pre cestujúcich, personál, vrátane personálu dodávateľov, pre užívateľov úrovňových križovatiek a iné osoby a, bez toho aby boli dotknuté existujúce národné a medzinárodné pravidlá týkajúce sa zodpovednosti, individuálne riziká pre neoprávnené osoby v železničných prevádzkových priestoroch;

b) spoločenské riziká.

▼ M2

5. CST sú predmetom pravidelných revízií vzhľadom na všeobecný vývoj bezpečnosti železníc. Uvedené opatrenie zamerané na zmenu nepodstatných prvkov tejto smernice okrem iného jej doplnením sa prijme v súlade s regulačným postupom s kontrolou uvedeným v článku 27 ods. 2a.

▼ B

6. Členské štáty urobia všetky potrebné zmeny a doplnky svojich národných bezpečnostných predpisov, aby sa v súlade s harmonogramom k nim priloženým splnili aspoň CST a revidované CST. Členské štáty oznámia Komisii príslušné predpisy v súlade s článkom 8 ods. 3.



Článok 8

Národné bezpečnostné predpisy

1. Pri uplatňovaní tejto smernice stanovia členské štáty záväznú národnú bezpečnostnú predpisovú a zabezpečia, aby boli v zrozumiteľnom jazyku uverejnené a dané k dispozícii všetkým manažérom infraštruktúry, železničným podnikom a žiadateľom o bezpečnostné osvedčenie tak, aby ich príslušné strany mohli pochopiť.

2. Členské štáty do 30. apríla 2005 oznámia Komisii všetky príslušné platné národné bezpečnostné predpisy podľa prílohy II, s uvedením oblasti ich použitia.

Oznámenie okrem toho poskytne informácie o hlavnom obsahu predpisov s odkazmi na právne texty, druh právneho dokumentu a príslušný orgán alebo organizáciu, ktorá je zodpovedná za ich uverejnenie.

3. Najneskôr do štyroch rokov po nadobudnutí účinnosti tejto smernice agentúra posúdi spôsob, akým sa v súlade s odsekom 1 národné bezpečnostné predpisy uverejňujú a poskytujú. Agentúra okrem toho predloží Komisii vhodné odporúčania na uverejňovanie týchto predpisov, aby boli informácie ľahšie dostupné.

4. Členské štáty bezodkladne oznámia Komisii každú zmenu a doplnok notifikovaných národných bezpečnostných predpisov a všetky nové predpisy, ktoré budú prijaté, pokiaľ sa príslušné predpisy netýkajú výlučne uplatňovania TSI.

5. Aby sa udržalo na minime zavádzanie nových špecifických národných predpisov a tým zabránilo vytváraniu ďalších prekážok a z hľadiska postupnej harmonizácie bezpečnostných predpisov, Komisia monitoruje zavádzanie nových národných predpisov v členských štátoch.

6. Ak členský štát po prijatí CST zamýšľa zaviesť nový národný bezpečnostný predpis, ktorý požaduje vyššiu úroveň bezpečnosti než CST, alebo ak členský štát zamýšľa zaviesť nový národný bezpečnostný predpis, ktorý môže ovplyvniť prevádzku železničných podnikov iných členských štátov na území príslušného členského štátu, konzultuje to včas so všetkými zainteresovanými stranami a použije postup uvedený v odseku 7.

7. Členský štát predloží Komisii na preskúmanie návrh bezpečnostného predpisu a dôvody na jeho zavedenie.

Ak Komisia usúdi, že návrh bezpečnostného predpisu je nezlučiteľný s CSM alebo s cieľom dosiahnuť minimálne CST, alebo že predstavuje prostriedok úmyselnej diskriminácie alebo skrytého obmedzenia železničnej prevádzky medzi členskými štátmi, potom v súlade s postupom uvedeným v článku 27 ods. 2 prijme rozhodnutie určené príslušnému štátu.

Ak má Komisia vážne pochybnosti o zlučiteľnosti návrhu bezpečnostného predpisu s CSM alebo s cieľom dosiahnuť aspoň CST alebo ak je toho názoru, že predstavuje prostriedok úmyselnej diskriminácie alebo skrytého obmedzenia železničnej prevádzky medzi členskými štátmi, potom bezodkladne informuje príslušný členský štát, ktorý pozastaví prijatie, nadobudnutie účinnosti alebo uplatňovanie predpisu dovtedy, kým sa do šiestich mesiacov neprijme rozhodnutie podľa postupu uvedeného v článku 27 ods. 2.



Článok 9

Systémy riadenia bezpečnosti

1. Manažéri infraštruktúry a železničné podniky zavedú svoje systémy riadenia bezpečnosti, aby železničný systém mohol dosiahnuť minimálne CST, splňal národné bezpečnostné predpisy uvedené v článku 8 a prílohe II ako aj požiadavky na bezpečnosť stanovené v TSI a aby sa uplatňovali príslušné časti CSM.

2. Systém riadenia bezpečnosti musí spĺňať požiadavky a obsahovať prvky stanovené v prílohe III, prispôsobené druhu, rozsahu a iným podmienkam vykonávanej činnosti. Zaručí kontrolu všetkých rizík spojených s činnosťou manažéra infraštruktúry alebo železničného podniku, vrátane prác týkajúcich sa údržby a dodávok materiálu ako aj zadávania objednávok služieb. Bez toho aby boli dotknuté národné a medzinárodné predpisy týkajúce sa zodpovednosti, systém riadenia bezpečnosti, pokiaľ je to vhodné a primerané, zohľadní aj riziká vyplývajúce z činností iných zúčastnených strán.

3. Systém riadenia bezpečnosti každého manažéra infraštruktúry zohľadní aj dôsledky vyplývajúce z prevádzky rôznych železničných podnikov na sieti a zaručí, aby všetky železničné podniky mohli konať v súlade s TSI, národnými bezpečnostnými predpismi a s požiadavkami ich bezpečnostného osvedčenia. Okrem toho sa musí vyvíjať s cieľom koordinovať núdzové postupy manažéra infraštruktúry so všetkými železničnými podnikmi, ktoré používajú jeho infraštruktúru.

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

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

KAPITOLA III

BEZPEČNOSTNÁ CERTIFIKÁCIA A OSVEDČENIA

Článok 10

Bezpečnostné osvedčenia

1. Aby bol poskytnutý prístup na železničnú infraštruktúru, musia byť železničné podniky držiteľmi bezpečnostného osvedčenia podľa tejto kapitoly. Bezpečnostné osvedčenie môže platiť pre celú sieť členského štátu alebo len pre jej určitú časť.

▼ M2

Cieľom bezpečnostného osvedčenia je preukázať, že železničný podnik zaviedol svoj systém riadenia bezpečnosti a je schopný splniť požiadavky stanovené v TSI, v ďalších ustanoveniach právnych predpisov Spoločenstva, ako aj vo vnútroštátnych bezpečnostných predpisoch, s cieľom kontrolovať riziká a poskytovať bezpečné dopravné služby v rámci siete.

▼ B

2. Bezpečnostné osvedčenie obsahuje:

a) osvedčenie potvrdzujúce schválenie systému riadenia bezpečnosti železničného podniku podľa článku 9 a prílohy III

a

▼ M2

b) osvedčenie potvrdzujúce schválenie opatrení, ktoré prijal železničný podnik s cieľom splniť špecifické požiadavky potrebné na bezpečné poskytovanie služieb v rámci danej siete. Požiadavky sa môžu týkať uplatňovania TSI a vnútroštátnych bezpečnostných predpisov vrátane predpisov o prevádzkovaní siete, uznávania osvedčení personálu a povolenia na uvedenie vozidiel používaných železničným podnikom do prevádzky. Osvedčenie je založené na dokumentácii, ktorú predkladá železničný podnik v súlade s prílohou IV.

▼ B

3. Bezpečnostný orgán členského štátu, v ktorom železničný podnik prvýkrát zaháji svoju prevádzku, udelí osvedčenie v súlade s odsekom 2.

V osvedčení udelenom podľa odseku 2 sa musí určiť druh a rozsah zahrnutých železničných dopravných služieb. Osvedčenie udelené v súlade s odsekom 2 písm. a) platí pre rovnocenné železničné dopravné služby v celom spoločenstve.

4. Bezpečnostný orgán členského štátu, v ktorom železničný podnik plánuje vykonávať doplnkové železničné dopravné služby, udelí dodatočné národné osvedčenie potrebné v súlade s odsekom 2 písm. b).

5. Bezpečnostné osvedčenie sa na žiadosť železničného podniku obnovuje v intervaloch nepresahujúcich päť rokov. Aktualizuje sa úplne alebo čiastočne vždy keď dôjde k podstatnej zmene druhu alebo rozsahu prevádzky.

Držiteľ bezpečnostného osvedčenia okamžite informuje príslušný bezpečnostný orgán o všetkých podstatných zmenách podmienok príslušnej časti bezpečnostného osvedčenia. Okrem toho oznámi príslušnému bezpečnostnému orgánu zavedenie nových kategórií personálu alebo nových typov vozového parku.

Pri podstatných zmenách regulačného rámca v oblasti bezpečnosti môže bezpečnostný orgán požadovať revidovanie príslušnej časti bezpečnostného osvedčenia.

Ak bezpečnostný orgán zistí, že držiteľ bezpečnostného osvedčenia už naďalej nespĺňa podmienky ním vydaného osvedčenia, potom zruší časť a) a/alebo časť b) osvedčenia a uvedie dôvody svojho rozhodnutia. Bezpečnostný orgán, ktorý zrušil dodatočné národné osvedčenie udelené podľa odseku 4, ihneď informuje o svojom rozhodnutí bezpečnostný orgán, ktorý osvedčenie udelil podľa odseku 2 písm. a).

▼B

Rovnako musí bezpečnostný orgán zrušiť bezpečnostné osvedčenie aj vtedy, keď je zrejmé, že držiteľ bezpečnostného osvedčenia v priebehu roka po jeho udelení nepoužil bezpečnostné osvedčenie predpokladaným spôsobom.

6. Bezpečnostný orgán do jedného mesiaca informuje agentúru o bezpečnostných osvedčeniach podľa odseku 2 písm. a), ktoré boli vydané, obnovené, zmenené a doplnené alebo zrušené. Uvedie názov a adresu železničného podniku, dátum vydania, pôsobnosť a platnosť bezpečnostného osvedčenia a v prípade zrušenia aj dôvody prijatia rozhodnutia o zrušení.

7. Agentúra do 30. apríla 2009 zhodnotí vývoj bezpečnostného osvedčenia a predloží Komisii správu s odporúčaniami stratégie prechodu len k jednému bezpečnostnému osvedčeniu v spoločenstve. Na základe týchto odporúčaní prijme Komisia príslušné opatrenia.

*Článok 11***Bezpečnostné povolenie pre manažérov infraštruktúry**

1. Na spravovanie a prevádzku železničnej infraštruktúry potrebuje manažér infraštruktúry bezpečnostné povolenie bezpečnostného orgánu členského štátu, v ktorom má sídlo.

Bezpečnostné povolenie obsahuje:

a) povolenie potvrdzujúce schválenie systému riadenia bezpečnosti manažéra infraštruktúry podľa článku 9 a prílohy III

a

b) povolenie potvrdzujúce schválenie opatrení prijatých manažérom infraštruktúry, aby boli splnené osobitné požiadavky nevyhnutné na bezpečné projektovanie, údržbu a prevádzku železničnej infraštruktúry, v prípade potreby vrátane údržby a prevádzky systému riadenia a zabezpečenia vlakov a signalizácie.

2. Bezpečnostné povolenie sa na žiadosť manažéra infraštruktúry obnoví v intervaloch nepresahujúcich päť rokov. Aktualizuje sa úplne alebo čiastočne ak dôjde k podstatnej zmene infraštruktúry, signalizácie, zásobovania energiou alebo zásad ich prevádzky a ich údržby. Držiteľ bezpečnostného povolenia okamžite informuje bezpečnostný úrad o všetkých takých zmenách.

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

Ak bezpečnostný orgán zistí, že manažér infraštruktúry, ktorý je vlastníkom bezpečnostného povolenia, už naďalej nespĺňa podmienky pre bezpečnostné povolenie, bezpečnostný orgán povolenie zruší s uvedením dôvodov svojho rozhodnutia.

3. Bezpečnostný orgán do jedného mesiaca informuje agentúru o bezpečnostných povoleniach, ktoré boli vydané, obnovené, zmenené a doplnené alebo zrušené. Uvedie názov a adresu manažéra infraštruktúry, dátum vydania, pôsobnosť a platnosť bezpečnostného povolenia a v prípade zrušenia aj dôvody takeého rozhodnutia.



Článok 12

Požiadavky na žiadosti o bezpečnostné osvedčenia a bezpečnostné povolenia

1. Bezpečnostný orgán prijme rozhodnutie o žiadosti o bezpečnostné osvedčenie alebo bezpečnostné povolenie bezodkladne a v každom prípade do štyroch mesiacov po predložení všetkých požadovaných informácií a všetkých doplňujúcich informácií požadovaných bezpečnostným orgánom. Ak sa od žiadateľa požadujú doplňujúce informácie, musí také informácie predložiť okamžite.

2. Aby sa zjednodušilo zakladanie nových železničných podnikov a podávanie žiadostí železničných podnikov z iných členských štátov, poskytne bezpečnostný úrad podrobné pokyny na získanie bezpečnostného osvedčenia. Zostaví zoznam všetkých požiadaviek stanovených na účely článku 10 ods. 2 a žiadateľom poskytne k dispozícii všetky potrebné dokumenty.

Osobitné pokyny dostanú železničné podniky, ktoré požiadajú o bezpečnostné osvedčenie pre služby na určitej obmedzenej časti infraštruktúry, pričom sa podrobne špecifikujú predpisy platné pre príslušnú časť.

3. Žiadateľom sa bezplatne poskytne príručka, v ktorej budú uvedené a vysvetlené požiadavky týkajúce sa bezpečnostných osvedčení a ktorá bude súčasne obsahovať zoznam dokumentov, ktoré musia byť predložené. Všetky žiadosti o bezpečnostné osvedčenie sa predložia v jazyku určenom bezpečnostným orgánom.

Článok 13

Prístup k možnosti školenia

1. Členské štáty zabezpečia, aby železničné podniky žiadajúce o bezpečnostné osvedčenie mali spravodlivý a nediskriminačný prístup k možnostiam školenia rušňovodičov a vlakového personálu, ak je také školenie potrebné pre splnenie požiadaviek na získanie bezpečnostného osvedčenia.

Ponúkané služby musia zahŕňať potrebné znalosti trate, prevádzkových predpisov a postupov, systému signalizácie a riadenia/zabezpečenia vlakov ako aj núdzových postupov uplatňovaných na príslušných tratiach.

Členské štáty tiež zabezpečia, aby manažéri infraštruktúry a ich personál, ktorý vykonáva dôležité bezpečnostné úlohy, mal spravodlivý a nediskriminujúci prístup ku školiacim zariadeniam.

Ak školiace služby nezahŕňajú skúšky a udeľovanie osvedčení, členské štáty zabezpečia, aby železničné podniky mali prístup k takým osvedčeniam, ak je to potrebné na získanie bezpečnostného osvedčenia.

Bezpečnostný orgán zabezpečí, aby poskytovanie školiacich služieb alebo prípadne udeľovanie osvedčení bolo v súlade s bezpečnostnými požiadavkami stanovenými v TSI alebo v národných bezpečnostných predpisoch podľa článku 8 a prílohy II.

▼ B

2. Ak školiace zariadenia ponúka len jeden železničný podnik alebo manažér infraštruktúry, členské štáty zabezpečia, aby aj ostatné železničné podniky mali prístup k týmto zariadeniam za primeranú a nediskrimináciu cenu, ktorá je orientovaná na náklady a môže zahŕňať ziskové rozpätie.

3. Pri nábore nových rušňovodičov, vlakového personálu a personálu vykonávajúceho dôležité bezpečnostné úlohy železničné podniky zohľadnia všetky predchádzajúce školenia, kvalifikácie a skúsenosti získané v iných železničných podnikoch. Na tento účel sú takí pracovníci oprávnení mať prístup k získaniu a postúpeniu kópie všetkých dokumentov dokazujúcich ich absolvovanie školenia, kvalifikácie a skúsenosti.

4. Vo všetkých prípadoch každý železničný podnik a manažér infraštruktúry, podľa článku 9 a prílohy III, zodpovedá za úroveň školenia a kvalifikáciu svojho personálu vykonávajúceho úlohy vzťahujúce sa na bezpečnosť.

▼ M1**▼ M2***Článok 14a***Údržba vozidiel**

1. Každému vozidlu sa pred jeho uvedením do prevádzky alebo využitím v rámci siete prideli subjekt zodpovedný za údržbu a tento subjekt sa zaregistruje v NRV v súlade s článkom 33 smernice o interoperabilite železníc.

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

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

- a) dokumentáciou údržby každého vozidla;
- b) platnými požiadavkami vrátane predpisov o údržbe a ustanovení TSI.

Subjekt zodpovedný za údržbu vykonáva údržbu sám, alebo využije zmluvné údržbárske dielne.

4. V prípade nákladných vagónov, každému subjektu zodpovednému za údržbu vydá osvedčenie orgán, ktorý bol akreditovaný alebo uznaný v súlade s odsekom 5, alebo národný bezpečnostný orgán. Akreditačný proces musí byť založený na kritériách nezávislosti, spôsobilosti a nestrannosti, ako sú príslušné európske normy rady EN 45 000. Proces uznávania musí byť tiež založený na kritériách nezávislosti, spôsobilosti a nestrannosti.

Ak je subjektom zodpovedným za údržbu železničný podnik alebo manažér infraštruktúry, splnenie požiadaviek, ktoré sa majú prijať podľa odseku 5 kontroluje príslušný národný bezpečnostný orgán podľa postupov uvedených v článku 10 alebo 11 a toto splnenie sa potvrdí v osvedčeniach vymedzených v týchto postupoch.

▼ M2

5. Komisia na základe odporúčania agentúry prijme do 24. decembra 2010 opatrenie na zavedenie systému osvedčení pre subjekt zodpovedný za údržbu nákladných vagónov. Osvedčenia udeľované podľa tohto systému potvrdzujú súlad s požiadavkami uvedenými v odseku 3.

Opatrenie zahŕňa požiadavky týkajúce sa:

- a) systému údržby vytvoreného daným subjektom,
- b) formátu a platnosti osvedčenia vydaného danému subjektu,
- c) kritérií akreditácie či uznávania orgánu alebo orgánov zodpovedných za vydávanie osvedčení a zabezpečujúcich kontroly potrebné pre fungovanie systému osvedčení,
- d) dátumu uplatňovania systému osvedčení vrátane prechodného obdobia v trvaní jedného roka pre existujúce subjekty zodpovedné za údržbu.

Uvedené opatrenie zamerané na zmenu nepodstatných prvkov tejto smernice jej doplnením sa prijme v súlade s regulačným postupom s kontrolou uvedeným v článku 27 ods. 2a.

Na základe odporúčania agentúry Komisia do 24. decembra 2018 prehodnotí toto opatrenie s cieľom zahrnúť všetky vozidlá a v prípade potreby aktualizovať systém osvedčení platný pre nákladné vagóny.

6. Osvedčenia udelené v súlade s odsekom 5 platia v celom Spoločenstve.

7. Agentúra vyhodnotí postup vydávania osvedčení, ktorý bol zavedený v súlade s odsekom 5 a to predložením správy Komisii najneskôr tri roky po nadobudnutí účinnosti príslušného opatrenia.

8. Členské štáty môžu rozhodnúť o splnení povinnosti určiť subjekt zodpovedný za údržbu a o vydávaní osvedčení tomuto subjektu prostredníctvom alternatívnych opatrení v prípadoch týchto vozidiel:

- a) vozidlá registrované v tretej krajine a udržiavané v súlade so zákonmi uvedenej krajiny,
- b) vozidlá používané na sieťach alebo linkách s odlišným rozchodom koľajníc než je rozchod hlavnej železničnej siete Spoločenstva, v prípade ktorých sa požiadavky uvedené v odseku 3 zabezpečujú prostredníctvom medzinárodných dohôd s tretími krajinami,
- c) vozidlá určené v článku 2 ods. 2, vojenský materiál a špeciálna preprava vyžadujúca ad hoc povolenie národného bezpečnostného orgánu predložené pred uskutočnením dopravy. V tomto prípade sa poskytujú výnimky na obdobie najviac päť rokov.

Tieto alternatívne opatrenia sa vykonávajú prostredníctvom výnimiek, ktoré udeľuje príslušný národný bezpečnostný orgán:

- a) v prípade registrácie vozidiel podľa článku 33 smernice o interoperabilite železníc, pokiaľ ide o určenie subjektu zodpovedného za údržbu,

▼ M2

- b) v prípade vydávania bezpečnostných osvedčení a povolení železničným podnikom alebo manažérom infraštruktúry v zmysle článkov 10 a 11 tejto smernice, pokiaľ ide o určenie alebo osvedčenie subjektu zodpovedného za údržbu.

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

▼ B*Článok 15***Harmonizácia bezpečnostných osvedčení**

1. O spoločných harmonizovaných požiadavkách podľa článku 10 ods. 2 písm. b) a prílohy IV ako aj o spoločnom formáte návodu pre žiadateľov sa rozhodne do 30. apríla 2009 v súlade s postupom uvedeným v článku 27 ods. 2.

2. Agentúra na základe mandátu prijatého v súlade s postupom uvedeným v článku 27 ods. 2 odporučí spoločné harmonizované požiadavky a spoločný formát príručky pre žiadateľov.

KAPITOLA IV

BEZPEČNOSTNÝ ORGÁN*Článok 16***Úlohy**

1. Každý členský štát zriadi bezpečnostný orgán. Tento orgán, ktorým môže byť ministerstvo zodpovedné za dopravné záležitosti, je organizačne, právne a pri prijímaní rozhodnutí nezávislý od železničných podnikov, manažérov infraštruktúry, žiadateľov a obstarávateľských subjektov.

2. Bezpečnostný úrad bude poverený minimálne týmito úlohami:

▼ M2

- a) povoľovanie uvedenia štrukturálnych subsystémov tvoriacich železničný systém do prevádzky v súlade s článkom 15 smernice o interoperabilite železníc a kontrola, že ich prevádzka a údržba je v súlade s príslušnými základnými požiadavkami;

▼ B

c) dozor nad tým, aby komponenty interoperability spĺňali základné požiadavky požadované článkom 12 smerníc 96/48/ES a 2001/16/ES;

d) povoľovanie uvedenia do prevádzky nového a podstatne zmeneného vozového parku, ktorý ešte nie je predmetom TSI;

▼ B

- e) vydávanie, obnova, zmeny a doplnky a rušenie príslušných časti bezpečnostných osvedčení bezpečnostných povolení vydaných v súlade s článkami 10 a 11 a kontrola, či sú splnené v nich uvedené podmienky a požiadavky a či prevádzka manažérov infraštruktúry a železničných podnikov je v súlade s právom spoločenstva alebo národným právom;
- f) monitorovanie, podpora a prípadne uplatňovanie a ďalší rozvoj právneho rámca v oblasti bezpečnosti, vrátane systému národných bezpečnostných predpisov;

▼ M2

- g) dozor nad tým, aby boli vozidlá riadne zaregistrované v NRV a aby informácie týkajúce sa bezpečnosti, obsiahnuté v NRV boli presné a aktuálne;

▼ B

- 3. Úlohy uvedené v odseku 2 sa nesmú preniesť na manažérov infraštruktúry, železničné podniky alebo obstarávateľské subjekty a nesmú sa ani formou objednávky zadávať.

*Článok 17***Zásady rozhodovania**

- 1. Bezpečnostný orgán vykonáva svoje úlohy otvoreným, nediskriminačným a transparentným spôsobom. Umožní najmä všetkým zainteresovaným stranám, aby sa vyjadrili a zdôvodnili svoje rozhodnutia.

Obratom reaguje na dotazy a žiadosti, okamžite oznámi svoje požiadavky na informácie a všetky rozhodnutia prijme do štyroch mesiacov potom, čo boli poskytnuté požadované informácie. Pri vykonávaní úloh uvedených v článku 16 môže kedykoľvek požiadať o technickú pomoc manažérov infraštruktúry a železničných podnikov alebo iných kvalifikovaných orgánov.

V procese vývoja národného právneho rámca bezpečnostný orgán konzultuje so všetkými zúčastnenými osobami a zainteresovanými stranami, vrátane manažérov infraštruktúry, železničných podnikov, výrobcov a organizácií údržby ako aj užívateľov a zástupcov zamestnancov.

- 2. Bezpečnostný orgán môže voľne vykonávať všetky inšpekcie a šetrenia potrebné na splnenie jeho úloh, má prístup ku všetkým relevantným dokumentom, do všetkých prevádzkových priestorov a k zariadeniam a vybaveniu manažérov infraštruktúry a železničných podnikov.

- 3. Členské štáty prijímú potrebné opatrenia aby zabezpečili, že rozhodnutia bezpečnostného orgánu budú podliehať súdnej revízii.

- 4. Bezpečnostné orgány na úrovni spoločenstva vykonávajú aktívnu výmenu stanovísk a skúseností na účely harmonizácie svojich rozhodovacích kritérií. Ich spolupráca sa zameriava najmä na uľahčenie a koordináciu bezpečnostnej certifikácie železničných podnikov, ktorým boli v súlade s postupom uvedeným v článku 15 smernice 2001/14/ES pridelené medzinárodné vlakové trasy.

Agentúra bude podporovať bezpečnostné orgány pri plnení týchto úloh.

▼ B*Článok 18***Výročná správa**

Bezpečnostný úrad každý rok uverejní výročnú správu o svojej činnosti za predchádzajúci rok a pošle ju agentúre najneskôr do 30. septembra. Správa obsahuje informácie o:

- a) vývoji bezpečnosti železníc, vrátane súhrnu CSI stanovených v prílohe I na úrovni členského štátu;
- b) významných zmenách v legislatíve a regulácii v oblasti bezpečnosti železníc;
- c) stave vývoja bezpečnostného osvedčenia a bezpečnostného povolenia;
- d) výsledkoch a skúsenostiach v súvislosti s kontrolou manažérov infraštruktúry a železničných podnikov;

▼ M2

- e) výnimkách, o ktorých sa rozhodlo v súlade s článkom 14a ods. 8.

▼ B

KAPITOLA V

VYŠETROVANIE DOPRAVNÝCH NEHÔD A INCIDENTOV*Článok 19***Vyšetrovacia povinnosť**

1. Členské štáty zabezpečia, aby po vážnych nehodách v železničnom systéme vyšetrovanie vykonával vyšetrovací orgán uvedený v článku 21, pričom cieľom vyšetrovania je možné zvýšenie bezpečnosti železníc a prevencia nehôd.

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

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

- a) vážnosť nehody alebo udalosti;
- b) či nehoda alebo incident tvorí časť série nehôd alebo incidentov relevantnej pre celý systém;
- c) dopad nehody alebo incidentu na bezpečnosť železníc na úrovni spoločenstva
 - a
- d) požiadavky manažérov infraštruktúry, železničných podnikov, bezpečnostného orgánu alebo členských štátov.

3. Rozsah vyšetrovania a postup použitý pri vyšetrovaní stanoví vyšetrovací orgán so zohľadnením zásad a cieľov uvedených v článku 20 a 22 a na základe poznatkov, ktoré získa z nehody alebo incidentu, ktoré budú slúžiť na zvýšenie bezpečnosti.

▼ B

4. Vyšetrovací orgán sa v žiadnom prípade nezaoberá otázkami podielu viny a zodpovednosti.

*Článok 20***Právny charakter vyšetrovania**

1. Členské štáty v rámci svojho platného právneho systému stanovujú právny charakter vyšetrovania tak, aby vyšetrovatelia mohli vykonávať svoje úlohy čo možno najúčinnším spôsobom a čo možno v najkratšom čase.

2. V súlade s platnými právnymi predpismi členských štátov a prípadne v spolupráci s orgánmi zodpovedanými za súdne vyšetrovanie sa vyšetrovateľom čo najskôr povolí:

- a) prístup na miesto nehody alebo incidentu ako aj prístup k príslušnému vozovému parku, príslušnej infraštruktúre a zariadeniam na riadenie a zabezpečenie vlakov a signalizáciu;
- b) okamžité zaznamenanie dôkazov a kontrolované odobratie trosiek, infraštruktúrnych zariadení alebo komponentov na účely preskúmania a analýzy;
- c) prístup k obsahu palubných záznamových zariadení a zariadeniam, ktoré zaznamenávajú verbálne správy a zachytávajú údaje o prevádzke signalizačného zariadenia a zariadenia na riadenie a zabezpečenie vlakov, a využitie takého obsahu;
- d) prístup k výsledkom prehliadok tiel obetí;
- e) prístup k výsledkom vyšetrovania vlakového personálu a ostatných železničných zamestnancov, ktorí boli účastníkmi nehody alebo incidentu;
- f) možnosť vypočuť zúčastnený železničný personál a ostatných svedkov;
- g) prístup ku všetkým relevantným informáciám alebo záznamom, ktoré vlastní manažér infraštruktúry, zúčastnený železničný podnik a bezpečnostný orgán.

3. Vyšetrovanie sa vykonáva nezávisle od každého súdneho vyšetrovania.

*Článok 21***Vyšetrovací orgán**

1. Členské štáty zabezpečia, aby nehody a incidenty uvedené v článku 19 vyšetroval stály orgán, ktorý má k dispozícii aspoň jedného vyšetrovateľa spôsobilého v prípade nehody alebo incidentu vykonávať funkciu povereného vyšetrovateľa. Tento orgán je organizačne, právne a pri prijímaní rozhodnutí nezávislý od manažérov infraštruktúry, železničných podnikov, orgánov vyberajúcich poplatky, pridelovacích orgánov a notifikovaných orgánov ako aj od všetkých strán, ktorých záujmy by mohli byť v rozpore s úlohami vyšetrovacieho orgánu. Okrem toho je funkčne nezávislý od bezpečnostného orgánu a regulačných orgánov v železničnom sektore.

2. Vyšetrovací orgán vykonáva svoje úlohy nezávisle od organizácií uvedených v odseku 1 a musí byť schopný získať dostatočné prostriedky. Jeho vyšetrovateľom je priznané postavenie, ktoré im zaručuje potrebnú nezávislosť.

▼B

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

4. Vyšetrovací orgán môže úlohy pridelené touto smernicou kombinovať s vyšetrovaniami prípadov iných než nehody alebo incidenty, pokiaľ tieto vyšetrovania neohrozia jeho nezávislosť.

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

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

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

Agentúra bude podporovať vyšetrovacie orgány pri plnení tejto úlohy.

*Článok 22***Postup vyšetrovania**

1. Vyšetrovanie nehôd a incidentov uvedených v článku 19 vykonáva vyšetrovací orgán členského štátu, v ktorom sa prihodili. Ak nie je možné zistiť, v ktorom členskom štáte nehoda alebo incident nastali, alebo k nim došlo na zariadení alebo v blízkosti zariadenia nachádzajúceho sa na hranici medzi dvoma členskými štátmi, potom sa príslušné orgány dohodnú, ktorý z nich vykoná vyšetrovanie, alebo sa dohodnú na spoločnom vyšetrovaní. V prvom prípade sa môže druhý vyšetrovací orgán zúčastniť vyšetrovania a má neobmedzený prístup k výsledkom.

Vyšetrovacie orgány iného členského štátu sa vyzvú, aby sa zúčastnili na vyšetrovaní, ak sa na nehode alebo incidente podieľal železničný podnik, ktorý má sídlo a bola mu udelená licencia v tomto členskom štáte.

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

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

▼B

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

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

*Článok 23***Správy**

1. Z každého vyšetovania nehody alebo incidentu uvedených v článku 19 sa vypracuje správa vo forme zodpovedajúcej druhu a závažnosti nehody alebo incidentu a relevantnosti zistení. V správe budú uvedené ciele vyšetovania podľa článku 19 ods. 1 a bude prípadne obsahovať odporúčania týkajúce sa bezpečnosti.

2. Vyšetrovací orgán vydá záverečnú správu v čo možno najkratšom čase a spravidla najneskôr do 12 mesiacov po udalosti. Štruktúra správy musí čo možno najpresnejšie zodpovedať štruktúre správy stanovenej v prílohe V. Správa, vrátane odporúčaní týkajúcich sa bezpečnosti, sa oznámi príslušným stranám uvedeným v článku 22 ods. 3 a príslušným orgánom a stranám iných členských štátov.

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

*Článok 24***Informácie posielané agentúre**

1. Do jedného týždňa po svojom rozhodnutí zahájiť vyšetovanie informuje o tom vyšetrovací orgán agentúru. Informácie budú obsahovať dátum, čas a miesto udalosti ako aj jej druh a dôsledky z hľadiska obetí na životoch, zranení a materiálnych škôd.

2. Vyšetrovací orgán pošle agentúre kópiu záverečnej správy uvedenej v článku 23 ods. 2 a výročnej správy uvedenej v článku 23 ods. 3.

*Článok 25***Bezpečnostné odporúčania**

1. Bezpečnostné odporúčanie vydané vyšetrovacím orgánom nesmie v žiadnom prípade vytvárať prezumpciu viny alebo zodpovednosti za nehodu alebo incident.

▼ B

2. Odporúčania sú adresované bezpečnostnému orgánu a ak je to potrebné z dôvodu charakteru odporúčania aj ostatným orgánom alebo úradom v členskom štáte alebo iným členským štátom. Členské štáty a ich bezpečnostné orgány prijímú opatrenia na zabezpečenie primeraného zohľadnenia bezpečnostných odporúčaní vydaných vyšetrovacími orgánmi a prípadne na zabezpečenie ich uplatňovania.

3. Bezpečnostný orgán a iné orgány alebo úrady alebo prípadne iné členské štáty, ktorým boli odporúčania adresované, informujú minimálne raz do roka vyšetrovací orgán o opatreniach prijatých alebo plánovaných na základe odporúčania.

KAPITOLA VI

VYKONÁVACIE PRÁVOMOCI

▼ M2*Článok 26***Prispôsobenie príloh**

Prílohy sa prispôsobujú vedeckému a technickému pokroku. Uvedené opatrenie zamerané na zmenu nepodstatných prvkov tejto smernice sa prijme v súlade s regulačným postupom s kontrolou uvedeným v článku 27 ods. 2a.

▼ B*Článok 27***Postup výboru**

1. Komisii bude pomáhať Výbor ustanovený článkom 21 smernice 96/48/ES.

2. Tam, kde je odkaz na tento odsek, použijú sa články 5 a 7 rozhodnutia 1999/468/ES so zreteľom na ustanovenia jeho článku 8.

Obdobie uvedené v článku 5 ods. 6 rozhodnutia 1999/468/ES je stanovené na tri mesiace.

▼ M2

2a. 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.

▼ B

3. Tam, kde je odkaz na tento odsek, použijú sa články 3 a 7 rozhodnutia 1999/468/ES so zreteľom na ustanovenia jeho článku 8.

▼ M2

▼ B*Článok 28***Vykonávacie opatrenia**

1. Členské štáty môžu Komisii predložiť všetky opatrenia súvisiace s vykonávaním tejto smernice. Príslušné rozhodnutia sa prijímú v súlade s postupom uvedeným v článku 27 ods. 2.

▼B

2. Na žiadosť niektorého členského štátu alebo z vlastnej iniciatívy Komisia v špecifických prípadoch preverí uplatňovanie a vynucovanie ustanovení o bezpečnostnom osvedčení a bezpečnostnom povolení a v priebehu dvoch mesiacov po prijatí takej žiadosti v súlade s postupom uvedeným v článku 27 ods. 2 rozhodne o tom, či sa príslušné opatrenie môže naďalej uplatňovať. Komisia oznámi svoje rozhodnutie Európskemu parlamentu, Rade a členským štátom.

KAPITOLA VII

VŠEOBECNÉ A ZÁVEREČNÉ USTANOVENIA

▼M4

▼B*Článok 31***Správa a ďalšie opatrenia spoločenstva**

Komisia do 30. apríla 2007 a potom každých päť rokov predloží Európskemu parlamentu a Rade správu o vykonávaní tejto smernice.

Správa bude v prípade potreby sprevádzaná návrhmi ďalších opatrení spoločenstva.

*Článok 32***Sankcie**

Členské štáty vydajú predpisy o sankciách uplatniteľných pri porušení vnútroštátnych predpisov vydaných na základe tejto smernice a prijmú všetky opatrenia potrebné na ich uplatňovanie. Sankcie musia byť účinné, primerané, nediskriminačné a odradzujúce.

Členské štáty oznámia Komisii tieto predpisy v lehote uvedenej v článku 33 a bezodkladne oznámia ich následné zmeny a doplnky.

*Článok 33***Vykonávanie**

Členské štáty najneskôr do 30. apríla 2006 uvedú do účinnosti zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s touto smernicou. Bezodkladne o tom informujú Komisiu s textom týchto ustanovení spolu s tabuľkou vzájomného vzťahu takých ustanovení a ustanovení tejto smernice.

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

▼B

Článok 34

Nadobudnutie účinnosti

Táto smernica nadobúda účinnosť dňom jej uverejnenia v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Článok 35

Adresáti

Táto smernica je adresovaná členským štátom.

▼ **M5***PRÍLOHA I***SPOLOČNÉ BEZPEČNOSTNÉ UKAZOVATELE**

Bezpečnostné orgány vymedzené v článku 3 písm. g) podávajú správy o spoločných bezpečnostných ukazovateľoch (CSI) raz za rok.

Ak sa predkladajú ukazovatele týkajúce sa činností uvedených v článku 2 ods. 2 písm. a) a b), mali by sa predkladať oddelene.

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

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

1. Ukazovatele vzťahujúce sa na nehody

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

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

Každá závažná nehoda sa oznamuje pod príslušným druhom prvotnej nehody aj v prípade, ak sú následky sekundárnej nehody závažnejšie (napr. požiar po vykoľajení).

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

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

▼ M5**2. Ukazovatele vzťahujúce sa na nebezpečný tovar**

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

- nehoda, ktorej účastníkom je aspoň jedno železničné vozidlo prepravujúce nebezpečný tovar, ako sa vymedzuje v dodatku,
- počet takýchto nehôd, pri ktorých došlo k úniku nebezpečného tovaru.

3. Ukazovatele vzťahujúce sa na samovraždy

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

4. Ukazovatele vzťahujúce sa na okolnosti predchádzajúce nehodám

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

- lom koľajnice,
- vybočenie koľaje a iná chyba geometrickej polohy koľaje,
- porucha návěstidiel s následkom návštenia menej závažnej návěsti,
- prejdenie návěsti, stoj' s prejdením bodu ohrozenia,
- prejdenie návěsti, stoj' bez prejdenia bodu ohrozenia,
- lom kolesa železničných koľajových vozidiel v prevádzke,
- lom nápravy železničných koľajových vozidiel v prevádzke.

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

5. Ukazovatele na výpočet hospodárskych dôsledkov nehôd

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

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

Bezpečnostné orgány oznamujú hospodárske dôsledky závažných nehôd.

VPC je hodnota, ktorú spoločnosť pripisuje zabráneniu obeti alebo ťažkému úrazu pri nehode, a ako taká sa nepoužíva na výpočet kompenzácie medzi stranami zúčastnenými na nehode.

▼ M5

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

▼ **M5***Dodatok***Spoločné vymedzenia pre CSI a metódy výpočtu hospodárskych dôsledkov nehôd**

1. **Ukazovatele vzťahujúce sa na nehody**
 - 1.1. „Závažná nehoda“ znamená každú nehodu, na ktorej sa podieľa aspoň jedno pohybujúce sa železničné vozidlo, ktorej výsledkom je minimálne jedna usmrtená alebo ťažko zranená osoba alebo značné poškodenie koľajového vozidla, koľaje, iných zariadení alebo životného prostredia alebo značné narušenie dopravy okrem nehôd v dielnach, skladoch a depách.
 - 1.2. „Značné poškodenie koľajového vozidla, koľaje, iných zariadení alebo životného prostredia“ znamená škodu vo výške minimálne 150 000 EUR.
 - 1.3. „Značné narušenie dopravy“ znamená, že vlaková doprava na hlavnej železničnej trati je pozastavená na minimálne šesť hodín.
 - 1.4. „Vlak“ znamená jedno alebo niekoľko železničných vozidiel ťahaných jedným alebo viacerými rušňami alebo motorovými vozňami alebo samostatne jazdiaci motorový vozeň, ktorý sa pod daným číslom alebo špecifickým označením pohybuje z východiskového pevného bodu do cieľového pevného bodu, vrátane hnacieho vozidla bez záťaže, ako napríklad samostatne jazdiaci rušeň.
 - 1.5. „Zrážka vlaku so železničným vozidlom“ znamená čelnú, zadnú alebo bočnú zrážku časti jedného vlaku s časťou druhého vlaku alebo železničného vozidla alebo s posunovaným železničným koľajovým vozidlom.
 - 1.6. „Zrážka vlaku s prekážkou v priestore prechodového prierezu“ znamená zrážku časti vlaku s objektmi nachádzajúcimi sa trvale alebo dočasne na trati alebo blízko nej (okrem tých, ktoré sa nachádzajú na priecestiacich a ktoré stratilo prechádzajúce vozidlo alebo používateľ) vrátane zrážky s nadzemným trolejovým vedením.
 - 1.7. „Vykofajenie vlaku“ znamená každý prípad, keď aspoň jedno koleso vlaku zide z koľajníc.
 - 1.8. „Nehoda na priecestí“ znamená takú nehodu na priecestí, ktorej účastníkom je aspoň jedno železničné vozidlo a minimálne jedno prechádzajúce vozidlo, ostatní používatelia priecestia, akými sú napríklad chodci, alebo iné objekty, ktoré sa dočasne nachádzajú na trati alebo blízko nej a ktoré stratilo prechádzajúce vozidlo alebo používateľ.
 - 1.9. „Nehoda osôb zahŕňajúca pohyb železničného koľajového vozidla“ znamená nehodu, ktorej účastníkom je jedna alebo viaceré osoby, do ktorých narazilo buď železničné vozidlo, alebo k nemu pripravený objekt alebo objekt, ktorý sa od neho oddelil. Patria sem aj osoby, ktoré spadli zo železničných vozidiel, ako aj osoby, ktoré spadli alebo ich zasiahli uvoľnené objekty počas jazdy na takomto vozidle.
 - 1.10. „Požiar v železničných koľajových vozidlách“ znamená požiar alebo výbuch, ku ktorým dôjde v železničných koľajových vozidlách (vrátane ich nákladu) pri ich jazde z východiskovej stanice do cieľovej stanice a pri státi vo východiskovej stanici, v cieľovej stanici alebo na nácestných zastávkach, ako aj počas rozraďovania.

▼ **M5**

- 1.11. „Iné (nehody)“ znamenajú všetky nehody iné ako zrážka vlaku so železničným vozidlom, zrážka s prekážkami v priestore prechodového prierezu, vykofajenie vlakov, nehoda na priecestiach, nehoda osôb zahŕňajúca pohyb železničného koľajového vozidla alebo požiar v železničných koľajových vozidlách.
- 1.12. „Cestujúci“ na účely štatistiky o nehodách znamená každú osobu, okrem vlakového personálu, ktorá využíva železničnú dopravu vrátane cestujúcich, ktorí sa pokúšajú nastúpiť na pohybujúci sa vlak alebo vystúpiť z pohybujúceho sa vlaku.
- 1.13. „Zamestnanec alebo dodávateľ“ znamenajú všetky osoby, ktoré sú zamestnané v súvislosti so železnicou a ktoré sú v čase nehody na pracovisku, vrátane personálu dodávateľov, samostatne zárobkovo činných dodávateľov, vlakového personálu a osôb obsluhujúcich železničné koľajové vozidlá a zariadenia infraštruktúry.
- 1.14. „Používateľ priecestia“ znamená všetky osoby používajúce priecestie na prechod cez železničnú trať na akomkoľvek dopravnom prostriedku alebo peši.
- 1.15. „Neoprávnená osoba“ znamená všetky osoby nachádzajúce sa v železničných priestoroch, kde je ich prítomnosť zakázaná, s výnimkou používateľa priecestia.
- 1.16. „Iná osoba na nástupišti“ znamená každú osobu nachádzajúcu sa na železničnom nástupišti, ktorá nie je vymedzená ako „cestujúci“, „zamestnanec alebo dodávateľ“, „používateľ priecestí“, „iná osoba mimo nástupišťa“ alebo „neoprávnená osoba“.
- 1.17. „Iná osoba mimo nástupišťa“ znamená každú osobu nenachádzajúcu sa na železničnom nástupišti, ktorá nie je vymedzená ako „cestujúci“, „zamestnanec alebo dodávateľ“, „používateľ priecestí“, „iná osoba na nástupišti“ alebo „neoprávnená osoba“.
- 1.18. „Úmrtie (usmrtená osoba)“ znamená každú osobu usmrtenú okamžite alebo osobu, ktorá zomrela do 30 dní na následky nehody, s výnimkou samovrážd.
- 1.19. „Ťažké zranenie (ťažko zranená osoba)“ znamená každú zranenú osobu, ktorá bola v dôsledku nehody hospitalizovaná viac ako 24 hodín, s výnimkou pokusu o samovraždu.

2. Ukazovatele vzťahujúce sa na nebezpečný tovar

- 2.1. „Nehoda pri preprave nebezpečného tovaru“ znamená každú nehodu alebo incident, ktoré sú predmetom hlásenia v súlade s RID ⁽¹⁾/ADR bodom 1.8.5.
- 2.2. „Nebezpečný tovar“ znamená tie látky a predmety, ktorých preprava je na základe RID zakázaná alebo povolená iba po splnení podmienok uvedených v RID.

3. Ukazovatele vzťahujúce sa na samovraždy

- 3.1. „Samovražda“ znamená konanie vedúce k úmyselnému zraneniu samého seba so smrteľnými následkami, ktoré bolo takto zaznamenané a klasifikované príslušným vnútroštátnym orgánom.
- 3.2. „Pokus o samovraždu“ znamená konanie vedúce k úmyselnému zraneniu samého seba s následkami ťažkého zranenia.

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

▼ **M5**

4. **Ukazovatele vzťahujúce sa na okolnosti predchádzajúce nehodám**
- 4.1. „Lom koľajníc“ znamená všetky koľajnice rozdelené na dva alebo viac kusov, alebo všetky koľajnice, z ktorých sa oddelil kus kovu a toto oddelenie spôsobilo viac ako 50 mm dlhú a viac ako 10 mm hlbokú medzeru na jazdnom povrchu.
- 4.2. „Vybočenie koľaje alebo iná chyba geometrickej polohy koľaje“ znamená nedostatky súvisiace s kontinuitou a geometriou koľaje vyžadujúce si vylúčenie koľaje z prevádzky alebo okamžité zníženie povolenej rýchlosti.
- 4.3. „Porucha návěstidiel s následkom návštenia menej závažnej návěsti“ znamená technickú poruchu systému návštenia (buď infraštruktúry alebo železničného koľajového vozidla), ktorej výsledkom je návštenie menej obmedzujúcej návěsti, než je potrebné.
- 4.4. „Prejdenie návěsti ‚stoj‘ s prejdením bodu ohrozenia“ znamená každý prípad, pri ktorom ktorákoľvek časť vlaku prejde za koniec dovolenej jazdy a tiež za bod ohrozenia.
- 4.5. „Prejdenie návěsti ‚stoj‘ bez prejdenia bodu ohrozenia“ znamená každý prípad, pri ktorom ktorákoľvek časť vlaku prejde za koniec dovolenej jazdy, ale neprejde za bod ohrozenia.

Nedovolená jazda uvedená v bodoch 4.4 a 4.5 znamená prejdenie:

- svetelnej traťovej návěsti alebo návěstidla signalizujúceho príkaz na zastavenie alebo návěsti, stoj', ak nefunguje vlakové zabezpečovacie zariadenie (TPS),
- konca dovolenej bezpečnej jazdy stanoveného v TPS,
- bodu oznámeného podľa predpisov prostredníctvom ústneho alebo písomného povolenia,
- návěsti ‚stoj‘ (okrem koľajnicových zarážok) alebo ručných návěstí.

Nepatria sem prípady, keď vozidlá bez pripojenej hnacej jednotky alebo vlak, ktorý je bez obsluhy, prejdú návěsti stoj. Nepatria sem prípady, keď sa návěstidlo z akéhokoľvek dôvodu neprestaví na návěsť ‚stoj‘ včas tak, aby rušňovodič mohol zastaviť vlak pred návěstidlom.

Bezpečnostné orgány môžu predkladať správy o týchto štyroch ukazovateľoch nedovolenej jazdy uvedených v zarážkach tohto bodu osobitne a musia nahlasovať aspoň súhrnný ukazovateľ obsahujúci údaje o všetkých štyroch bodoch.

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

▼ **M5****5. Spoločné metódy výpočtu hospodárskych dôsledkov nehôd****5.1. Hodnota zabránenia obeti alebo ťažkému úrazu pri nehode (VPC) sa skladá z:**

1. Samotnej hodnoty bezpečnosti: Hodnoty ochoty platiť (WTP) vychádzajúce z deklarovaných preferenčných štúdií vykonaných v členských štátoch, v ktorých sa uplatňujú.

2. Priamych a nepriamych nákladov: Hodnoty nákladov odhadnuté v členskom štáte zložené z:

— nákladov na zdravotnú starostlivosť a rehabilitáciu,

— nákladov na súdne konanie, nákladov na policajné i súkromné vyšetrovanie nehôd, nákladov na záchranú službu a administratívnych nákladov v rámci poistenia,

— výrobných strát: spoločenská hodnota tovaru a služieb, ktoré mohli vyprodukovať osoby, keby nedošlo k nehode.

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

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

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

— odhady sa vzťahujú na systém hodnotenia znižovania rizika úmrtí v sektore dopravy a riadia sa prístupom ochoty platiť (WTP) v súlade s uvedenými preferenčnými metódami,

— vzorka respondentov použitá na stanovenie hodnôt je reprezentatívnou vzorkou príslušnej populácie; vzorka musí predovšetkým odzrkadľovať vek/príjem spolu s inými príslušnými sociálno-ekonomickými/demografickými charakteristikami tejto populácie,

— metóda odvodzovania hodnôt WTP: prieskum sa vykonáva prostredníctvom jasných/zmysluplných otázok kladených respondentom.

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

5.3. Vymedzenie pojmov

5.3.1. „Náklady na škody spôsobené životnému prostrediu“ znamenajú náklady železničných podnikov a manažérov infraštruktúry stanovené na základe ich skúsenosti s cieľom uviesť zničenú oblasť do stavu pred nehodou na železnici.

5.3.2. „Náklady na materiálne škody spôsobené železničným koľajovým vozidlám alebo infraštruktúre“ znamenajú náklady na nové železničné koľajové vozidlá alebo infraštruktúru s rovnakými vlastnosťami a technickými parametrami, ako tie, ktoré boli nenapraviteľne zničené, a náklady na vrátenie opraviťelných železničných koľajových vozidiel alebo infraštruktúry do stavu pred nehodou. Oboje náklady odhadnú železničné podniky a manažéri infraštruktúry na základe svojich skúseností. Patria sem aj náklady súvisiace s prenájomom železničných koľajových vozidiel v dôsledku ich nepoužiteľnosti kvôli spôsobeným škodám.

▼ **M5**

5.3.3. „Náklady súvisiace s meškami v dôsledku nehôd“ znamenajú peňažnú hodnotu meškani vzniknutú pre používateľov koľajovej dopravy (cestujúcich a zákazníkov nákladnej dopravy) v dôsledku nehôd vypočítanú podľa tohto vzorca:

VT = peňažná hodnota úspor cestovného času

Hodnota času pre cestujúceho vo vlaku (za hodinu):

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

VT_P v EUR na jedného cestujúceho za hodinu

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

Hodnota času pre nákladný vlak (za hodinu):

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

VT_F v EUR na jednu tonu nákladu za hodinu

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

CM = Náklady na 1 minútu meškania vlaku

Vlak osobnej dopravy

$$CM_P = K1 * (VT_P/60) * [(\text{osobokilometer})/(\text{vlakokilometer})]$$

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

Nákladný vlak

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

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

Náklady súvisiace s meškami v dôsledku nehody = CM_P * (minúty meškania vlakom osobnej dopravy) + CM_F * (minúty meškania nákladných vlakov)

Oblasť uplatňovania tohto vzorca

Náklady súvisiace s meškami treba vypočítať pre vážne nehody takto:

— skutočné meškania na železničných tratiach, kde došlo k nehodám, merané v konečnej stanici

— skutočné meškania, alebo v prípade, že to nie je možné, odhadované meškania na ostatných dotknutých tratiach.

▼ **M5****6. Ukazovatele vzťahujúce sa na technickú bezpečnosť infraštruktúry a jej využitie**

- 6.1. „Vlakové zabezpečovacie zariadenie (TPS)“ znamená systém, ktorý pomáha vynútiť rešpektovanie návěstí a rýchlostných obmedzení.
- 6.2. „Palubné systémy“ znamenajú systémy poskytovania pomoci rušňovodičovi pri sledovaní návěstí pozdĺž trate a na stanovišti rušňovodiča, čím sa zabezpečí krytie bodov ohrozenia a vynútenie dodržiavania rýchlostných obmedzení. Palubné TPS sú opísané takto:
- a) Výstraha, ktorá poskytuje rušňovodičovi automatickú výstrahu.
 - b) Výstraha s automatickým zastavením, ktoré poskytuje rušňovodičovi automatickú výstrahu a automatické zastavenie pri prejení návěstí „stoj“.
 - c) Výstraha s automatickým zastavením a bodovou kontrolou rýchlosti, ktoré poskytujú rušňovodičovi krytie bodov ohrozenia, pričom „bodová kontrola rýchlosti“ znamená kontrolu dodržiavania rýchlosti na určitých miestach (úseky so zníženou rýchlosťou) pred návěstidlom.
 - d) Výstraha s automatickým zastavením a nepretržitou kontrolou rýchlosti, ktoré poskytujú rušňovodičovi krytie bodov ohrozenia a nepretržitú kontrolu dodržiavania traťovej rýchlosti a jej obmedzení, pričom „nepretržitá kontrola rýchlosti“ znamená trvalé označenie a vynucovanie dodržiavania maximálnej povolenej cieľovej rýchlosti na všetkých úsekoch trate.

Typ d) sa považuje za systém vlakového zabezpečovača (ATP).

- 6.3. „Priecestie“ znamená úrovňové križovanie železničnej trate s cestou alebo s priechodom stanovené manažérom infraštruktúry a otvorené verejným alebo súkromným používateľom. Nepatria sem priechody medzi nástupišťami na staniách, ani priechody cez koľajnice výhradne pre zamestnancov.
- 6.4. Na účel štatistiky o železničných nehodách „cesta“ znamená každú verejnú alebo súkromnú cestu, miestnu komunikáciu alebo diaľnicu vrátane prilehlých chodníkov pre chodcov a bicykle.
- 6.5. „Priechod“ znamená každú trať, inú ako cesta, určenú na prechod osôb, zvierat, vozidiel alebo strojov.
- 6.6. „Pasívne priecestie“ znamená priecestie bez akéhokoľvek systému výstrahy alebo zábrany, ktorý by sa aktivoval v prípade, že prechod cez priecestie nie je pre používateľa bezpečný.
- 6.7. „Aktívne priecestie“ znamená priecestie, na ktorom sú prechádzajúci používatelia chránení alebo varovaní pred prichádzajúcim vlakom prostredníctvom spustenia zariadení v prípade, že prechod cez priecestie nie je pre používateľa bezpečný.

— Ochrana prostredníctvom použitia fyzických zariadení zahŕňa:

— polovičné alebo celé závery,

— brány.

▼ **M5**

- Výstraha prostredníctvom použitia zariadení pevne upevnených na priecestiach:
 - viditeľné zariadenia: svetlá,
 - počuteľné zariadenia: zvony, húkačky, klaksóny atď.

Aktívne priecestia sa delia na tieto druhy:

- a) manuálne: priecestie, kde zábranu (závory) alebo výstražné svetlá svetelnej signalizácie zo strany používateľa manuálne aktivuje zamestnanec železníc;
- b) automatické s výstražnými svetlami svetelnej signalizácie zo strany používateľa priecestia: priecestie, kde výstrahu pre používateľa aktivuje približujúci sa vlak;
- c) automatické so zábranou (závorami) zo strany používateľa priecestia: priecestie, kde zábranu pre používateľa aktivuje približujúci sa vlak. Toto priecestie zahŕňa zábranu (závory) aj výstražné svetlá svetelnej signalizácie zo strany používateľa priecestia.
- d) s koľajovým zabezpečovacím zariadením: priecestie, kde návest' alebo vlakové zabezpečovacie zariadenie dovoľia vlaku pokračovať v jazde, až keď je priecestie v plnej miere zabezpečené zo strany používateľa priecestia závorou a bez prekážok.

7. Vymedzenie jednotiek merania

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

▼B*PRÍLOHA II***NOTIFIKÁCIA NÁRODNÝCH BEZPEČNOSTNÝCH PREDPISOV**

Národné bezpečnostné predpisy, ktoré sa majú oznámiť Komisii podľa postupu popísaného v článku 8, zahŕňajú:

1. predpisy týkajúce sa existujúcich národných bezpečnostných cieľov a bezpečnostných metód;
2. predpisy týkajúce sa požiadaviek na systémy riadenia bezpečnosti a bezpečnostnú certifikáciu železničných podnikov;

▼M2

▼B

4. spoločné prevádzkové predpisy železničnej siete, ktoré ešte nie sú predmetom TSI, vrátane predpisov pre systém signalizácie a riadenia vlakov doprav;
5. predpisy stanovujúce požiadavky na dodatočné interné prevádzkové predpisy (podnikové predpisy), ktoré musia vydať manažéri infraštruktúry a železničné podniky;
6. predpisy o požiadavkách na personál vykonávajúci úlohy rozhodujúce z hľadiska bezpečnosti, vrátane kritérií výberu, zdravotnej spôsobilosti, školenia a certifikácie, ktoré ešte nie sú predmetom TSI;
7. predpisy o vyšetrowaní nehôd a incidentov.



PRÍLOHA III

SYSTÉMY RIADENIA BEZPEČNOSTI

1. Požiadavky na systém riadenia bezpečnosti

Všetky dôležité prvky systému riadenia bezpečnosti musia byť zdokumentované a musí byť popísané najmä rozdelenie zodpovednosti v rámci organizácie manažéra infraštruktúry alebo železničného podniku. Systém musí popisovať, akým spôsobom vedenie podniku zabezpečuje kontrolu v rôznych oblastiach, zapojenie personálu a jeho zástupcov na všetkých úrovniach a ako sa zabezpečuje postupné zdokonaľovanie systému riadenia bezpečnosti.

2. Základné prvky systému riadenia bezpečnosti

Základnými prvkami systému riadenia bezpečnosti sú:

- a) bezpečnostná politika schválená riaditeľom podniku a oznámená všetkým zamestnancom;
- b) kvalitatívne a kvantitatívne ciele organizácie na udržanie a zvýšenie bezpečnosti a plány a postupy na dosiahnutie týchto cieľov;
- c) postupy dodržiavania existujúcich, nových a zmenených technických a prevádzkových noriem alebo iných podmienok stanovených

— v TSI,

alebo

— v národných bezpečnostných predpisoch uvedených v článku 8 a prílohe II,

alebo

— v iných relevantných predpisoch,

alebo

— v úradných rozhodnutiach,

ako aj postupy zaručenia zhody s normami a inými stanovenými podmienkami počas životnosti zariadenia a počas prevádzky;

- d) postupy a metódy na vykonávanie hodnotenia rizík a uplatňovanie opatrení na kontrolu rizík vždy, keď zo zmeny prevádzkových podmienok alebo nového materiálu vyplývajú nové riziká pre infraštruktúru alebo prevádzku;
- e) školiace programy pre personál a systémy, ktorými sa zabezpečí zachovanie spôsobilosti personálu a zodpovedajúce vykonávanie úloh;
- f) opatrenia na zabezpečenie dostatočného toku informácií v rámci organizácie a prípadne medzi organizáciami, ktoré využívajú tú istú infraštruktúru;
- g) postupy a formáty dokumentovania informácií o bezpečnosti a určenie kontrolného postupu na zabezpečenie konfigurácie rozhodujúcich informácií o bezpečnosti;

▼B

- h) postupy, ktoré zabezpečia, aby boli nehody, incidenty, kvázinehody a iné nebezpečné udalosti oznámené, vyšetrené a analyzované a aby sa vykonali potrebné preventívne opatrenia;
- i) príprava plánov nasadenia, poplachových a informačných plánov po dohode s príslušnými verejnými orgánmi;
- j) ustanovenia o pravidelných interných auditoch systému riadenia bezpečnosti.

*PRÍLOHA IV***VYHLÁSENIA K ŠPECIFICKEJ ČASTI BEZPEČNOSTNÉHO OSVEDČENIA VZŤAHUJÚCEJ SA K TRATI**

Aby mohol bezpečnostný orgán vystaviť špecifickú časť bezpečnostného osvedčenia vzťahujúcu sa k trati, musia mu byť predložené tieto dokumenty:

- dokumentácia železničného podniku o TSI alebo o častiach TSI a prípadne o národných bezpečnostných predpisoch a ostatných predpisoch, ktoré sa týkajú jeho prevádzky, personálu a vozového parku ako aj dokumentácia o tom, ako systém riadenia kvality zabezpečuje ich dodržiavanie;
- dokumentácia železničného podniku o rôznych kategóriách svojich zamestnancov alebo zamestnancov dodávateľov zapojených do prevádzky, vrátane dôkazov o tom, že títo zamestnanci spĺňajú požiadavky TSI alebo národných predpisov a boli riadne certifikovaní;
- dokumentácia železničného podniku o používaných rôznych typoch vozidiel, vrátane dôkazu o tom, že spĺňajú požiadavky TSI alebo národných predpisov a boli riadne certifikované.

Aby sa zabránilo duplicitnej práci a znížil počet informácií, mala by sa predkladať len súhrnná dokumentácia týkajúca sa prvkov, ktoré sú zhodné s TSI a spĺňajú ostatné požiadavky smerníc 96/48/ES a 2001/16/ES.



PRÍLOHA V

HLAVNÝ OBSAH SPRÁV O VYŠETROVANÍ NEHÔD A UDALOSTÍ

1. *Súhrn*

Záver obsahuje stručný opis udalosti a jej následkov s uvedením miesta a času. Označuje bezprostredné príčiny, ovplyvňujúce faktory a príčiny zistené pri vyšetrovaní. Okrem toho sa v ňom uvádzajú najdôležitejšie odporúčania a príslušní adresáti.

2. *Údaje týkajúce sa udalosti*

1. Udalosť:

- dátum, presný čas a miesto udalosti;
- popis udalosti a miesta, vrátane nasadenia záchranných a havarijných služieb;
- rozhodnutie o vykonaní vyšetrovania, zloženie vyšetrovacieho tímu a vykonanie vyšetrovania.

2. Pozadie udalosti:

- zúčastnení zamestnanci a dodávatelia ako aj ostatní účastníci a svedkovia;
- vlaky a ich zloženie, vrátane registračných čísel zúčastnených vozidiel;
- popis infraštruktúry a systému signalizácie - typy koľají, výhybky, blokovanie, návěstidlá, zabezpečenie vlakov);
- komunikačné prostriedky;
- práce vykonané na mieste udalosti alebo v jeho blízkosti;
- spustenie núdzového plánu železnice s nadväzným reťazcom udalostí;
- spustenie núdzového plánu verejných záchranných služieb, polície a zdravotných služieb s nadväzným reťazcom udalostí.

3. Mŕtvi, zranení a materiálne škody:

- cestujúci a tretie strany, vrátane personálu dodávateľov;
- náklad, batožina a iný majetok;
- vozidlá, infraštruktúra a životné prostredie.

4. Vonkajšie okolnosti

- počasie a geografické údaje.

3. *Vyšetrovací protokol*

1. Súhrn výpovedí (s dodržaním ochrany identity osôb):

▼B

- železniční zamestnanci, vrátane dodávateľov;
 - ostatní svedkovia.
2. Systém riadenia bezpečnosti:
- organizačný rámec a spôsob, akým sa dávajú a vykonávajú príkazy;
 - požiadavky na personál a uplatňovanie týchto požiadaviek;
 - obvyklé postupy interných kontrol a auditov a ich výsledky;
 - rozhrania medzi rôznymi užívateľmi infraštruktúry.
3. Predpisy a pravidlá:
- príslušné právne predpisy a pravidlá spoločenstva a národné predpisy a pravidlá;
 - ostatné predpisy ako sú prevádzkové predpisy, miestne predpisy, požiadavky na personál, predpisy týkajúce sa údržby a platné normy.
4. Funkcie vozidiel a technických zariadení:
- systém signalizácie a riadenie a zabezpečenie vlakov, vrátane automatického zariadenia na záznam údajov;
 - infraštruktúra;
 - komunikačné vybavenie;
 - vozidlá vrátane registrácie z automatického zariadenia na záznam údajov.
5. Dokumentácia o systéme prevádzky:
- opatrenia prijaté personálom pri riadení dopravy a signalizácii;
 - výmena verbálnych správ v súvislosti s udalosťou, vrátane dokumentácie zo záznamov;
 - opatrenia prijaté na ochranu a zabezpečenie miesta udalosti.
6. Rozhranie stroj-človek-organizácia:
- pracovný čas zúčastneného personálu;
 - zdravotné a osobné okolnosti, ktoré udalosť ovplyvnili, vrátane existencie fyzického alebo psychického stresu;
 - dizajn zariadení, ktorý má vplyv na rozhranie človek-stroj.
7. Predchádzajúce udalosti podobného charakteru.

▼B4. *Analýzy a závery*1. *Záverečný popis reťazca udalostí:*

- vypracovanie záverov o udalosti, založených na skutočnostiach uvedených v bode 3.

2. *Diskusia:*

- analýza skutočností uvedených v bode 3 s cieľom vyvodiť závery o príčinách udalosti a o práci záchranných služieb.

3. *Závery:*

- priame a bezprostredné príčiny udalosti, vrátane ovplyvňujúcich faktorov súvisiacich s konaním zúčastnených osôb alebo so stavom vozidiel alebo technických zariadení,
- príčiny súvisiace s odbornými znalosťami, postupmi a údržbou;
- hlavné príčiny súvisiace s podmienkami právneho rámca a systémom riadenia bezpečnosti.

4. *Dodatočné poznámky:*

- nedostatky a opomenutia zistené počas vyšetrovania, ktoré však nie sú dôležité na určenie príčiny.

5. *Vykonané opatrenia*

- Zoznam opatrení vykonaných alebo prijatých na základe udalosti.

6. *Odporúčania*