

SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY (EÚ) 2016/798 z 11. mája 2016, o bezpečnosti železníc (prepracované znenie)		Návrh zákona, ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 513/2009 Z. z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a ktorým sa menia a dopĺňajú niektoré zákony Zákon č. 513/2009 Z. z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov Zákon č. 514/2009 Z. z. o doprave na dráhach v znení neskorších predpisov Zákon č. 402/2013 Z. z. o Úrade pre reguláciu elektronických komunikácií a poštových služieb a Dopravnom úrade a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov Zákon č. 125/2006 Z. z. o inšpekcii práce a o zmene a doplnení zákona č. 82/2005 Z. z. o nelegálnej práci a nelegálnom zamestnávaní a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov					
1	2	3	4	5	6	7	8
Článok (Č, O, V, P)	Text	Spôsob transpozície	Číslo	Článok (Č, §, O, V, P)	Text	Zhoda	Poznámky
Č: 1 O: 1	<p>KAPITOLA I VŠEOBECNÉ USTANOVENIA</p> <p><i>Článok 1</i></p> <p>Predmet úpravy V tejto smernici sa zavádzajú ustanovenia, ktorých cieľom je zabezpečiť rozvoj a zvýšenie bezpečnosti železničného systému Únie a zlepšiť prístup na trh so službami železničnej dopravy:</p> <p>a) harmonizáciou regulačnej štruktúry v členských štátoch;</p> <p>b) vymedzením zodpovednosti jednotlivých subjektov v železničnom systéme Únie;</p> <p>c) vytvorením spoločných bezpečnostných cieľov (ďalej len „CST“) a spoločných bezpečnostných metód (ďalej len „CSM“) s cieľom postupne odstraňovať potrebu vnútroštátnych predpisov;</p> <p>d) stanovením zásad týkajúcich sa vydávania, obnovovania, zmien a obmedzovania alebo rušenia bezpečnostných osvedčení a povolení;</p> <p>e) požiadavkou na zriadenie vnútroštátneho bezpečnostného orgánu a orgánu na vyšetrovanie nehôd a incidentov v každom členskom štáte a</p> <p>f) stanovením spoločných zásad riadenia a regulácie bezpečnosti železníc a dohľadu nad bezpečnosťou železníc.</p>	N	Návrh zákona	§ 82 O: 2	<p>(2) Bezpečnosť železničného systému je založená na</p> <p>a) povinnosti harmonizovať vnútroštátnu regulačnú štruktúru s existujúcimi technickými špecifikáciami interoperability pre jednotlivé subsystémy alebo ich časti so zámerom splnenia spoločných bezpečnostných cieľov (ďalej len "bezpečnostný cieľ") a použitím spoločných bezpečnostných metód zverejnených v Úradnom vestníku Európskej únie,</p> <p>b) vymedzení povinností a zodpovednosti</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. manažera infraštruktúry a železničných podnikov za vytvorenie a používanie systému riadenia bezpečnosti (§ 84), 2. bezpečnostného orgánu a agentúry za vydávanie bezpečnostných povolení (§ 87) a bezpečnostných osvedčení (§ 86), 3. bezpečnostného orgánu za štátny dozor nad bezpečnosťou tohto systému a 4. vyšetrovacieho orgánu za vyšetrovanie nehôd a mimoriadnych udalostí, <p>c) vymedzení povinností a zodpovednosti výrobcov, dovozcov, osôb zodpovedných za údržbu železničného vozidla a držiteľov železničných vozidiel, obstarávateľov a dodávateľov materiálu a údržbárskych prác, poskytovateľov služieb a subjektov, ktoré majú vplyv na bezpečnosť prevádzky železničného systému Európskej únie za to, že dodané železničné vozidlá, subsystémy, zariadenia, príslušenstvo, materiály a služby spĺňajú požiadavky a podmienky používania, aby ich manažér</p>	U	

					<p>infraštruktúry a železničné podniky mohli bezpečne prevádzkovať, vrátane vytvorenia nevyhnutných opatrení na kontrolu rizík,</p> <p>d) zohľadnení systematického prístupu k rozvoju a k zvyšovaniu bezpečnosti so zreteľom na vývoj legislatívy Európskej únie a na technický a vedecký pokrok s prioritou prevencie nehôd,</p> <p>e) monitorovaní vývoja bezpečnosti a zhromažďovaní informácií o spoločných bezpečnostných indikátoroch (ďalej len "bezpečnostný indikátor") a ich zasielaní agentúre vo forme výročných správ bezpečnostného orgánu,</p> <p>f) uplatňovaní právnych predpisov otvoreným a nediskriminačným spôsobom a podpore rozvoja jednotného európskeho železničného dopravného systému,</p> <p>g) uverejňovaní ročných bezpečnostných plánov, ktoré obsahujú plánované opatrenia na dosiahnutie bezpečnostných cieľov,</p> <p>h) spolupráci s agentúrou pri monitorovaní rozvoja bezpečnosti železníc.</p>		
Č. 2 O: 1	<p><i>Článok 2</i></p> <p>Rozsah pôsobnosti</p> <p>1. Táto smernica sa vzťahuje na železničný systém v členských štátoch, ktorý môže byť rozčlenený na subsystemy podľa štrukturálnych a funkčných oblastí. Obsahuje bezpečnostné požiadavky na systém ako celok vrátane bezpečného riadenia infraštruktúry a dopravnej prevádzky, ako aj súčinnosti medzi železničnými podnikmi, manažérmi infraštruktúry a ďalšími subjektmi v železničnom systéme Únie.</p>	N	Návrh zákona	§ 82 O: 1	(1) Bezpečnosť železničného systému zahŕňa bezpečnostné požiadavky na železničný systém ako celok a na jeho subsystemy, vrátane prevádzky železničnej infraštruktúry a riadenia dopravnej prevádzky, ako aj na súčinnosť medzi manažérom infraštruktúry a železničnými podnikmi a ostatnými subjektami, ktoré majú vplyv na bezpečnosť prevádzky železničného systému Európskej únie.	U	
O: 2	<p>2. Táto smernica sa nevzťahuje na:</p> <p>a) metrá;</p> <p>b) električky a ľahké koľajové vozidlá a infraštruktúra, ktorú využívajú výlučne tieto vozidlá alebo</p> <p>c) siete funkčne oddelené od zvyšku železničného systému Únie a určené len na prevádzku miestnej, mestskej alebo prímestskej osobnej dopravy, ako aj železničné podniky zabezpečujúce prevádzku výlučne</p>	N	Návrh zákona	§ 62 O: 5	(5) Ustanovenia štvrtej časti sa nevzťahujú na	U	
					<p>a) siete električkových dráh a električky, ktoré sa používajú na týchto sieťach,</p> <p>b) siete špeciálnych dráh funkčne oddelené od železničných tratí a koľajové vozidlá, ktoré sa v týchto sieťach používajú,</p> <p>c) železničné infraštruktúry v súkromnom vlastníctve a železničné vozidlá, ktoré sa používajú len na týchto infraštruktúrach a slúžia pre ich vlastníkov na prevádzku</p>		

	na týchto sieťach.				nákladnej dopravy, d) železničné infraštruktúry a železničné vozidlá na miestne, historické alebo turistické účely.		
O: 3 P: a) P: b) P: c) P: d)	3. Členské štáty môžu z rozsahu pôsobnosti opatrení, ktorými sa vykonáva táto smernica, vyňať: a) železničnú infraštruktúru v súkromnom vlastníctve vrátane vedľajších koľají, ktorú využíva vlastník alebo prevádzkovateľ na svoju nákladnú železničnú dopravu alebo na prepravu osôb na nekomerčné účely, a vozidlá používané výlučne na tejto infraštruktúre; b) infraštruktúru a vozidlá vyhradené výlučne na miestne, historické alebo turistické účely; c) ľahkú železničnú infraštruktúru, ktorú príležitostne využívajú ťažké železničné vozidlá v súlade s prevádzkovými podmienkami ľahkých železničných systémov výlučne ak je to nevyhnutné z dôvodu zabezpečenia spojenia pre tieto vozidlá a d) vozidlá, ktoré sa využívajú predovšetkým na ľahkej železničnej infraštruktúre, ale sú vybavené určitými komponentmi štandardného železničného systému nevyhnutnými na premávku, ktorá sa má vykonať po obmedzených a ohraničených úsekoch štandardného železničného systému výlučne z dôvodu zabezpečenia spojenia.	D	Návrh zákona	§ 62 O: 5	(5) Ustanovenia štvrtej časti sa nevzťahujú na a) siete električkových dráh a električky, ktoré sa používajú na týchto sieťach, b) siete špeciálnych dráh funkčne oddelené od železničných tratí a koľajové vozidlá, ktoré sa v týchto sieťach používajú, c) železničné infraštruktúry v súkromnom vlastníctve a železničné vozidlá, ktoré sa používajú len na týchto infraštruktúrach a slúžia pre ich vlastníkov na prevádzku nákladnej dopravy, d) železničné infraštruktúry a železničné vozidlá na miestne, historické alebo turistické účely.	U	
O: 4	4. Bez ohľadu na odsek 2, členské štáty môžu rozhodnúť, že tam, kde je to vhodné, sa budú uplatňovať ustanovenia tejto smernice na metrá a iné miestne systémy v súlade s vnútroštátnym právom.	D				n. a.	
Č: 3 O: 1	Článok 3 Vymedzenie pojmov Na účely tejto smernice sa uplatňuje toto vymedzenie pojmov: 1) „železničný systém Únie“ znamená železničný systém Únie v zmysle vymedzenia v článku 2 bode 1 smernice (EÚ) 2016/797;	N	Návrh zákona	§ 62 O:2	(2) Železničným systémom Európskej únie sú prvky uvedené v prílohe č. 2.	U	
O: 2	2) „manažér infraštruktúry“ je manažér infraštruktúry v zmysle vymedzenia v článku 3 bode 2 smernice Európskeho parlamentu Rady 2012/34/EÚ (1);	N	513/2009 Z. z.	§ 34 O:1	(1) Manažérom infraštruktúry je podnikateľ, ktorý prevádzkuje železničnú infraštruktúru, ktorej súčasťou sú uvedené v prílohe č. 12a.	U	

	(1)Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2012/34/EÚ z 21. novembra 2012, ktorou sa zriaďuje jednotný európsky železničný priestor (Ú. v. EÚ L 343, 14.12.2012, s. 32).						
O: 3	3) „železničný podnik“ je železničný podnik v zmysle vymedzenia v článku 3 bode 1 smernice 2012/34/EÚ, ako aj každý iný verejný alebo súkromný podnik, ktorého predmetom činnosti je poskytovanie služieb železničnej prepravy tovaru a/osôb, pričom tento podnik má zabezpečovať trakciu vrátane podnikov zabezpečujúcich len trakciu;	N	513/2009 Z. z.	§ 35 O:1	(1) Železničným podnikom je podnikateľ, ktorého predmetom činnosti je poskytovanie dopravných služieb s cieľom zabezpečovať železničnú prepravu tovaru a osôb, pričom zabezpečuje aj ťažnú silu, alebo len ťažnú silu.	U	
O: 4	4) „technická špecifikácia interoperability (TSI)“ je špecifikácia prijatá v súlade so smernicou (EÚ) 2016/797, ktorá platí pre každý subsystém alebo jeho časti tak, aby spĺňali základné požiadavky a aby sa zabezpečila interoperabilita železničného systému Únie;	N	Návrh zákona	§ 65 O:1	(1) Technickou špecifikáciou interoperability je technická špecifikácia vypracovaná Železničnou agentúrou Európskej únie (ďalej len „agentúra“), ¹⁹⁾ vydaná Európskou komisiou a uverejnená v Úradnom vestníku Európskej únie. Technická špecifikácia interoperability sa vzťahuje na konkrétny subsystém ²⁰⁾ alebo na čiastkový subsystém s cieľom splniť základné požiadavky, a tým zabezpečiť interoperabilitu železničného systému.	U	
O: 5	5) „spoločné bezpečnostné ciele (CST)“ sú minimálne úrovne bezpečnosti, ktoré má dosiahnuť systém ako celok, a ak je to možné, aj rôzne časti železničného systému Únie (ako je systém konvenčných železníc, systém vysokorýchlostných železníc, dlhé železničné tunely alebo trate používané výlučne na nákladnú dopravu);	N	Návrh zákona	§ 82 O:6 V:1,2	(6) Bezpečnostným cieľom podľa odseku 2 písm. a) sa rozumie minimálna úroveň bezpečnosti vyjadrená cieľovou úrovňou bezpečnosti, ktorú musia dosiahnuť rôzne časti železničného systému a železničný systém ako celok. Rôznymi časťami železničného systému sa rozumejú napríklad konvenčný železničný systém, vysokorýchlostný železničný systém, dlhé železničné tunely alebo mosty, železničné trate využívané výlučne na nákladnú dopravu.	U	
O: 6	6) „spoločné bezpečnostné metódy (CSM)“ znamenajú metódy, ktorými sa opisuje posudzovanie úrovni bezpečnosti, dosahovanie bezpečnostných cieľov a dodržiavanie ostatných bezpečnostných požiadaviek;	N	Návrh zákona	§ 82 O:7	(7) Spoločnou bezpečnostnou metódou podľa odseku 2 písm. a) sa rozumie metóda opisujúca spôsoby posudzovania úrovne bezpečnosti, dosiahnutia bezpečnostných cieľov a dodržania ostatných požiadaviek na bezpečnosť železničného systému.	U	
O: 7	7) „vnútroštátny bezpečnostný orgán“ znamená vnútroštátny orgán poverený úlohami týkajúcimi sa bezpečnosti železníc v súlade s touto smernicou alebo orgán poverený týmito úlohami niekoľkými členskými štátmi, aby bol zabezpečený jednotný bezpečnostný režim;	N	513/2009 Z. z.	§ 103 O:1 P:a)	(1) Úrad a) je bezpečnostným orgánom pre železničné dráhy, špeciálne dráhy a lanové dráhy a pre železničné vozidlá,	U	
O: 8	8) „vnútroštátne predpisy“ sú všetky záväzné predpisy	N	Návrh	§ 83	(1) Národnými bezpečnostnými predpismi sa na účely tohto	U	

	prijaté v členskom štáte bez ohľadu na to, ktorý orgán ich vydá, ktoré obsahujú požiadavky na bezpečnosť železníc alebo technické požiadavky odlišné od požiadaviek ustanovených v predpisoch Únie alebo v medzinárodných predpisoch, a ktoré sa v danom členskom štáte vzťahujú na železničné podniky, manažérov infraštruktúry a tretie strany;		zákona	O:1 V: 1	zákona rozumejú slovenské právne predpisy, prevádzkové predpisy a rozhodnutia manažéra infraštruktúry uvedené v prílohe č. 9, ktoré obsahujú požiadavky na bezpečnosť železničného systému alebo technické požiadavky odlišné od požiadaviek ustanovených v právne záväzných aktoch Európskej únie alebo v medzinárodných predpisoch a sú určené pre železničné podniky, manažéra infraštruktúry a tretie strany.		
O: 9	9) „systém riadenia bezpečnosti“ je organizácia, opatrenia a postupy vytvorené manažérom infraštruktúry alebo železničným podnikom na zaručenie bezpečného riadenia jeho prevádzky;	N	Návrh zákona	§ 84 O:1 V: 2	Systémom riadenia bezpečnosti sa na účely tohto zákona rozumie organizácia činností a opatrenia vytvorené manažérom infraštruktúry alebo železničným podnikom na zaručenie bezpečnej prevádzky a na zníženie rizík, ktoré s tým súvisia.	U	
O: 10	10) „poverený vyšetrovateľ“ znamená osobu zodpovednú za organizáciu, vykonávanie a kontrolu vyšetovania;	N	513/2009 Z. z.	§ 97 O:1 V:1	(1) Vyšetrovateľom sa na účely tohto zákona rozumie fyzická osoba poverená vyšetrovacím orgánom, aby zodpovedala za organizáciu, uskutočnenie a kontrolu vyšetovania.	U	
O: 11	11) „nehoda“ je neželaná alebo neúmyselná náhla udalosť alebo špecifický reťazec takýchto udalostí, ktoré majú nepriaznivé následky; nehody sa delia na tieto kategórie: zrážky, vykoľajenia, nehody na priecestiacich, nehody osôb, na ktorých sa podieľajú pohybujúce sa železničné koľajové vozidlá, požiare a iné nehody;	N	513/2009 Z. z. 513/2009 Z. z. v znení návrhu	§ 92 O:1 § 92 O: 2 P: b)	(1) Nehodami sú vážne nehody, menšie nehody a incidenty, na ktorých sa podieľalo pohybujúce sa železničné vozidlo s následkami podľa odseku 2. (2) Na účely tohto zákona b) menšou nehodou sa rozumie neželaná alebo neúmyselná náhla udalosť alebo špecifický reťazec zoskupenia takých udalostí, ktoré majú za následok najviac štyri ťažko zranené osoby, alebo spôsobenie väčšej škody ^{30a)} na železničných vozidlách a železničnej infraštruktúre, na životnom prostredí alebo na majetku tretích osôb; členia sa na tieto kategórie: 1. zrážka vlakov, 2. vykoľajenie vlakov, 3. nehoda vlaku na úrovňovom križovaní dráhy s cestnou komunikáciou, 4. ujma na zdraví zapríčinená pohybujúcim sa železničným vozidlom, 5. požiar a 6. iné nehody, 30a) § 125 ods. 1 Trestného zákona.	U	
O: 12	12) „vážna nehoda“ je každá zrážka alebo vykoľajenie vlakov, ktorej výsledkom je minimálne jedna usmrtená osoba alebo minimálne päť ťažko zranených osôb alebo rozsiahle škody na železničných koľajových vozidlách, infraštruktúre alebo životnom prostredí, a akákoľvek	N	513/2009 Z. z.	§ 92 O:2 P:a), e)	(2) Na účely tohto zákona a) vážnou nehodou sa rozumie každá zrážka alebo vykoľajenie vlakov, ktorej následkom je najmenej jedna usmrtená osoba, alebo najmenej päť ťažko zranených osôb, alebo rozsiahle poškodenie železničných vozidiel, železničnej infraštruktúry,	U	

	iná nehoda s rovnakými dôsledkami, ktoré majú zrejmy dosahom na reguláciu bezpečnosti železníc alebo riadenie bezpečnosti; „rozsiahla škoda“ je škoda, ktorú môže bezprostredne vyšetrovací orgán celkovo oceniť na minimálne 2 milióny EUR;				životného prostredia alebo majetku tretích osôb, ako aj iná nehoda rovnakými následkami, ktorá má zjavný vplyv na bezpečnosť železničného systému alebo na riadenie bezpečnosti, e) rozsiahlym poškodením podľa písmena a) sa rozumie materiálna škoda, ktorú vyšetrovací orgán bezprostredne po nehode odhadol celkovo najmenej na dva milióny eur.		
O: 13	13) „incident“ je iná udalosť než nehoda alebo vážna nehoda, ktorá má vplyv alebo by mohla mať vplyv na bezpečnosť prevádzky železničnej dopravy;	N	513/2009 Z. z.	§ 92 O:2 P:c),	c) incidentom sa rozumie iná udalosť než je vážna alebo menšia nehoda, ktorá súvisí s prevádzkou vlaku a ohrozila bezpečnosť prevádzky, ale pri ktorej nedošlo k následkom uvedeným v písmenách a) a b),	U	
O: 14	14) „vyšetrovanie“ znamená postup vykonávaný na účely predchádzania nehodám a incidentom, ktorý zahŕňa zhromažďovanie a analýzu informácií, vypracovanie záverov vrátane stanovenia príčin a prípadne vypracovanie bezpečnostných odporúčaní;	N	513/2009 Z. z.	§ 96 O:1 V:1	(1) Vyšetrovaním sa na účely tohto zákona rozumie postup, ktorý zahŕňa zhromažďovanie a analýzu informácií o nehode alebo o mimoriadnej udalosti, vypracovanie záverečnej správy s uvedením záverov a zistenia príčin nehody alebo pôvodu mimoriadnej udalosti, ako aj vypracovanie bezpečnostných odporúčaní pre manažéra infraštruktúry a pre železničný podnik.	U	
O: 15	15) „príčiny“ znamenajú konanie, opomenutie, udalosti alebo okolnosti alebo ich kombináciu, ktoré viedli k nehode alebo incidentu;	N	513/2009 Z. z.	§ 92 O:2 P:d)	d) príčinou nehody sa rozumie konanie alebo opomenutie osôb, udalosť, okolnosť alebo ich kombinácia, ktoré viedli k nehode,	U	
O: 16	16) „ľahký železničný systém“ je systém mestskej a/alebo prímestskej železničnej dopravy s triedou odolnosti proti nárazu C-III alebo C-IV (podľa normy EN 15227:2011) a maximálnou tuhosťou konštrukcie vozidla 800 kN (pozdĺžna tlaková sila v oblasti spriahania); ľahké železničné systémy môžu mať vlastnú dopravnú cestu alebo ju môžu zdieľať s cestnou dopravou a ich vozidlá sa obvykle nezaraďujú do vlakov určených na diaľkovú osobnú alebo nákladnú dopravu a ani naopak;	n. a.				n. a.	Zavedenie ľahkých železničných systémov súvisí so zavedením električko – vlakov, ktorých zavedenie je v podmienkach Slovenskej republiky z technického hľadiska aj vzhľadom na rozdielny

							rozchod elektrických dráh a železničných dráh nemožný a do budúcnosti ich zavedenie neplánuje.
O: 17	17) „orgán posudzovania zhody“ je orgán, ktorý bol notifikovaný alebo určený ako orgán zodpovedný za činnosti posudzovania zhody vrátane kalibrácie, skúšania, certifikácie a kontroly; orgán posudzovania zhody je označený ako „notifikovaný orgán“ po tom, čo ho členský štát oznámi; orgán posudzovania zhody je označený ako určený orgán po tom, čo ho členský štát určí;	N	Návrh zákona	§ 81 O:1	(1) Posudzovanie zhody alebo vhodnosti na použitie komponentov alebo vykonanie postupu ES overovania subsystémov podľa technických špecifikácií interoperability vykonáva notifikovaná osoba, ktorá je autorizovaná a notifikovaná podľa osobitného predpisu ²⁸⁾ . 28) § 10 až 21 zákona č. 56/2018 Z. z.	U	
O: 18	18) „komponenty interoperability“ sú komponenty interoperability vymedzené v článku 2 bode 7 smernice (EÚ) 2016/797;	N	Návrh zákona	§ 64 O:4	(4) Komponentmi sú prvky a skupiny prvkov, montážne podskupiny a úplné montážne celky začlenené alebo určené na začlenenie do subsystému, od ktorých priamo alebo nepriamo závisí interoperabilita celého železničného systému. Komponentmi sú hmotné predmety, ako aj nehmotné predmety, ako napríklad softvér.	U	
O: 19	19) „držiteľ“ je právnická alebo fyzická osoba, ktorá využíva vozidlo ako dopravný prostriedok, či už je jeho majiteľom alebo má právo ho používať, a ktorá je takto registrovaná v registri vozidiel uvedenom v článku 46 smernice (EÚ) 2016/797;	N	Návrh zákona	§ 80 O:5	(5) Držiteľom registrovaného železničného vozidla sa rozumie osoba registrovaná v národnom registri železničných vozidiel, ktorá používa železničné vozidlo ako dopravný prostriedok buď ako jeho vlastník, alebo na základe zmluvy s vlastníkom.	U	
O: 20	20) „subjekt zodpovedný za údržbu“ (ďalej len „ECM“) znamená subjekt zodpovedný za údržbu vozidla, ktorý je ako taký registrovaný v registri vozidiel uvedenom v článku 47 smernice (EÚ) 2016/797;	N	Návrh zákona	§ 77 O:1	(1) Železničnému vozidlu sa pred jeho použitím určí osoba zodpovedná za údržbu železničného vozidla; tá sa uvedie v národnom registri železničných vozidiel.	U	
O: 21	21) „vozidlo“ je železničné vozidlo s vlastným pohonom alebo bez neho usposobené na jazdu na kolesách na železničných dráhach; vozidlo sa skladá z jedného alebo viacerých štrukturálnych a funkčných subsystémov;	N	513/2009 Z. z.	§ 20 O:3	(3) Železničné vozidlo je koľajové vozidlo s vlastným pohonom alebo bez vlastného pohonu, ktoré sa pohybuje na vlastných kolesách po železničnej dráhe a skladá sa z jedného alebo z viacerých štrukturálnych a funkčných subsystémov alebo z častí týchto subsystémov.	U	

O: 22	22) „výrobca“ je výrobca v zmysle vymedzenia v článku 2 bode 36 smernice (EÚ) 2016/797;	N	Návrh zákona	§ 64 O: 5 V: 1	Výrobcom na účely tohto zákona je fyzická osoba alebo právnická osoba, ktorá vyrába komponenty, subsystemy alebo železničné vozidlá alebo ich uvádza na trh pod svojím menom alebo ochrannou známkou.	U	
O: 23	23) „odosielateľ“ znamená podnik, ktorý odosiela tovar buď vo svojom mene, alebo v mene tretej osoby;	N	Návrh zákona	§ 82 O: 2 P: c	(2) Bezpečnosť železničného systému je založená na c) vymedzení povinností a zodpovednosti výrobcov, dovozcov, osôb zodpovedných za údržbu železničného vozidla a držiteľov železničných vozidiel, obstarávateľov a dodávateľov materiálu a údržbárskych prác, poskytovateľov služieb a subjektov, ktoré majú vplyv na bezpečnosť prevádzky železničného systému Európskej únie za to, že dodané železničné vozidlá, subsystemy, zariadenia, príslušenstvo, materiály a služby spĺňajú požiadavky a podmienky používania, aby ich manažér infraštruktúry a železničné podniky mohli bezpečne prevádzkovať, vrátane vytvorenia nevyhnutných opatrení na kontrolu rizík,	U	Pojmy odosielať, príjemca, nakladač, vykladač, plnič, vyprázdňovač sú subjekty, ktoré majú vplyv na bezpečnosť prevádzky železničného systému. Keďže nejde o taxatívny výpočet uvedených subjektov a do právnej normy nie je povolené uviesť subjekty príkladmo, predkladateľ návrhu zákona uprednostnil takúto formu transpozície. Definície pojmov sú vysvetlené

							aspoň v dôvodovej správe.
O: 24	24) „príjemca“ je každá fyzická alebo právnická osoba, ktorá prijíma tovar na základe zmluvy o preprave; ak sa preprava uskutočňuje bez zmluvy o preprave, za príjemcu sa považuje každá fyzická alebo právnická osoba, ktorá preberá zodpovednosť za prichádzajúci tovar;	N	Návrh zákona	§ 82 O: 2 P: c	(2) Bezpečnosť železničného systému je založená na c) vymedzení povinností a zodpovednosti výrobcov, dovozcov, osôb zodpovedných za údržbu železničného vozidla a držiteľov železničných vozidiel, obstarávateľov a dodávateľov materiálu a údržbárskych prác, poskytovateľov služieb a subjektov, ktoré majú vplyv na bezpečnosť prevádzky železničného systému Európskej únie za to, že dodané železničné vozidlá, subsystémy, zariadenia, príslušenstvo, materiály a služby spĺňajú požiadavky a podmienky používania, aby ich manažér infraštruktúry a železničné podniky mohli bezpečne prevádzkovať, vrátane vytvorenia nevyhnutných opatrení na kontrolu rizík,	U	
O: 25	25) „nakladač“ je každý podnik, ktorý nakladá zabalený tovar, malé kontajnery alebo prenosné cisterny na vozeň alebo do kontajnera alebo ktorý nakladá kontajner, kontajner na hromadnú prepravu, viacčlánkový kontajner na plyn, cisternový kontajner alebo prenosnú cisternu na vozeň;	N	Návrh zákona	§ 82 O: 2 P: c	(2) Bezpečnosť železničného systému je založená na c) vymedzení povinností a zodpovednosti výrobcov, dovozcov, osôb zodpovedných za údržbu železničného vozidla a držiteľov železničných vozidiel, obstarávateľov a dodávateľov materiálu a údržbárskych prác, poskytovateľov služieb a subjektov, ktoré majú vplyv na bezpečnosť prevádzky železničného systému Európskej únie za to, že dodané železničné vozidlá, subsystémy, zariadenia, príslušenstvo, materiály a služby spĺňajú požiadavky a podmienky používania, aby ich manažér infraštruktúry a železničné podniky mohli bezpečne prevádzkovať, vrátane vytvorenia nevyhnutných opatrení na kontrolu rizík,	U	
O: 26	26) „vykladač“ je podnik, ktorý z vozňa skladá kontajner, kontajner na hromadnú prepravu, viacčlánkový kontajner na plyn, cisternový kontajner alebo prenosnú cisternu, alebo každý podnik, ktorý vykladá zabalený tovar, malé kontajnery alebo prenosné cisterny z vozňa alebo z kontajnera, alebo každý podnik, ktorý vyprázdňuje tovar z cisterny (cisternového vozňa, vozňa so snímateľnou cisternou)	N	Návrh zákona	§ 82 O: 2 P: c	(2) Bezpečnosť železničného systému je založená na c) vymedzení povinností a zodpovednosti výrobcov, dovozcov, osôb zodpovedných za údržbu železničného vozidla a držiteľov železničných vozidiel, obstarávateľov a dodávateľov materiálu a údržbárskych prác, poskytovateľov služieb a subjektov, ktoré majú vplyv na bezpečnosť prevádzky železničného systému Európskej únie za to, že dodané železničné vozidlá,	U	

	alebo cisternového kontajnera) alebo z batériového vozňa alebo viacčlánkového kontajnera na plyn alebo z vozňa, veľkého kontajnera alebo malého kontajnera na hromadnú prepravu alebo kontajnera na hromadnú prepravu;				subsystémy, zariadenia, príslušenstvo, materiály a služby spĺňajú požiadavky a podmienky používania, aby ich manažér infraštruktúry a železničné podniky mohli bezpečne prevádzkovať, vrátane vytvorenia nevyhnutných opatrení na kontrolu rizík,		
O: 27	27) „plnič“ je podnik, ktorý nakladá tovar do cisterny (vrátane cisternového vozňa, vozňa so snímateľnou cisternou, prenosnej cisterny alebo cisternového kontajnera), do vozňa, veľkého kontajnera alebo malého kontajnera na hromadnú prepravu, do batériového vozňa alebo viacčlánkového kontajnera na plyn;	N	Návrh zákona	§ 82 O: 2 P: c	(2) Bezpečnosť železničného systému je založená na c) vymedzení povinností a zodpovednosti výrobcov, dovozcov, osôb zodpovedných za údržbu železničného vozidla a držiteľov železničných vozidiel, obstarávateľov a dodávateľov materiálu a údržbárskych prác, poskytovateľov služieb a subjektov, ktoré majú vplyv na bezpečnosť prevádzky železničného systému Európskej únie za to, že dodané železničné vozidlá, subsystémy, zariadenia, príslušenstvo, materiály a služby spĺňajú požiadavky a podmienky používania, aby ich manažér infraštruktúry a železničné podniky mohli bezpečne prevádzkovať, vrátane vytvorenia nevyhnutných opatrení na kontrolu rizík,	U	
O: 28	28) „vyprázdňovač“ je podnik, ktorý vyberá tovar z cisterny (vrátane cisternového vozňa, vozňa so snímateľnou cisternou, prenosnej cisterny alebo cisternového kontajnera), vozňa, veľkého kontajnera alebo malého kontajnera na hromadnú prepravu alebo z batériového vozňa alebo viacčlánkového kontajnera na plyn;	N	Návrh zákona	§ 82 O: 2 P: c	(2) Bezpečnosť železničného systému je založená na c) vymedzení povinností a zodpovednosti výrobcov, dovozcov, osôb zodpovedných za údržbu železničného vozidla a držiteľov železničných vozidiel, obstarávateľov a dodávateľov materiálu a údržbárskych prác, poskytovateľov služieb a subjektov, ktoré majú vplyv na bezpečnosť prevádzky železničného systému Európskej únie za to, že dodané železničné vozidlá, subsystémy, zariadenia, príslušenstvo, materiály a služby spĺňajú požiadavky a podmienky používania, aby ich manažér infraštruktúry a železničné podniky mohli bezpečne prevádzkovať, vrátane vytvorenia nevyhnutných opatrení na kontrolu rizík,	U	
O: 29	29) „dopravca“ je podnik, ktorý uskutočňuje prepravu na základe zmluvy o preprave;	N	514/2009 Z. z.	§ 6 O:1	(1) Dopravcom na účely tohto zákona je dráhový podnik, ktorý vo verejnej osobnej doprave uzatvára s cestujúcim zmluvu o preprave osôb 5)a v nákladnej doprave uzatvára s odosielateľom zmluvu o preprave nákladu 6)(ďalej len "zmluva o preprave").	U	

O: 30	30) „obstarávateľ“ je verejnoprávny alebo súkromný subjekt, ktorý si objednáva navrhnutie a/alebo výstavbu, obnovu alebo modernizáciu subsystému;	N	Návrh zákona	§ 73 O: 8 V: 1	(8) Obstarávateľom subsystému podľa odsekov 1 a 6 je osoba, ktorá si objedná naprojektovanie, výstavbu, modernizáciu alebo obnovu subsystému.	U	
O: 31	31) „typ činnosti“ je typ charakterizovaný osobnou dopravou, do ktorej patria alebo nepatria služby vysokorýchlostnej dopravy, nákladná doprava, do ktorej patrí alebo nepatrí doprava nebezpečného tovaru, a iba posunovacie služby;	N	Návrh zákona	§ 86 O: 28	(28) Druhom činností sa na účely tohto zákona rozumie druh charakterizovaný osobnou dopravou, ktorá môže zahŕňať aj služby vysokorýchlostnej dopravy, nákladnou dopravou, ktorá môže zahŕňať aj prepravu nebezpečného tovaru a posunovacie služby.	U	
O: 32	32) „rozsah činnosti“ je rozsah charakterizovaný počtom cestujúcich a/alebo objemom tovaru a odhadovanou veľkosťou dotknutého železničného podniku podľa počtu zamestnancov pracujúcich v odvetví železníc (t. j. mikropodnik, malý podnik, stredný podnik alebo veľký podnik);	N	Návrh zákona	§ 86 O: 29	(29) Rozsahom činností sa na účely tohto zákona rozumie rozsah charakterizovaný počtom cestujúcich alebo objemom tovaru a odhadovanou veľkosťou dotknutého železničného podniku podľa počtu zamestnancov zamestnaných v odvetví železníc.	U	
O: 33	33) „oblasť činnosti“ je sieť alebo siete v rámci jedného alebo viacerých členských štátov, v ktorých má železničný podnik v úmysle prevádzkovať svoju činnosť.	N	Návrh zákona	§ 86 O:4 V:1, prvá časť vety	(4) V žiadosti o udelenie bezpečnostného osvedčenia sa uvedie druh a rozsah zabezpečovaných činností, železničná sieť na ktorej železničný podnik plánuje prevádzkovať železničnú dopravu	U	
Č. 4 O: 1 P: a) P: b) P: c)	KAPITOLA II ROZVOJ A RIADENIE BEZPEČNOSTI ŽELEZNÍC Článok 4 Úloha subjektov v železničnom systéme Únie pri rozvíjaní a zlepšovaní bezpečnosti železníc 1. S cieľom rozvíjať a zlepšovať bezpečnosť železníc členské štáty v rámci limitov svojich právomocí: a) zabezpečujú, aby sa zachovala všeobecná bezpečnosť železníc, a ak je to uskutočniteľné, aby sa neustále zvyšovala s prihliadnutím na vývoj práva Únie a medzinárodných predpisov a v oblasti technického a vedeckého pokroku, pričom prioritou sa kladie na predchádzanie nehodám; b) zabezpečujú, aby sa všetky uplatniteľné právne predpisy uplatňovali otvoreným a nediskriminačným spôsobom a podporovali tak rozvoj jednotného európskeho železničného dopravného systému; c) zabezpečujú, aby sa v uvedených opatreniach na	N	Návrh zákona	§ 82 O:2	(2) Bezpečnosť železničného systému je založená na a) povinnosti harmonizovať vnútroštátnu regulačnú štruktúru s existujúcimi technickými špecifikáciami interoperability pre jednotlivé subsystémy alebo ich časti so zámerom splnenia spoločných bezpečnostných cieľov (ďalej len "bezpečnostný cieľ") a použitím spoločných bezpečnostných metód zverejnených v Úradnom vestníku Európskej únie, b) vymedzení povinností a zodpovednosti 1. manažéra infraštruktúry a železničných podnikov za vytvorenie a používanie systému riadenia bezpečnosti (§ 84), 2. bezpečnostného orgánu a agentúry za vydávanie bezpečnostných povolení (§ 87) a bezpečnostných osvedčení (§ 86), 3. bezpečnostného orgánu za štátny dozor nad bezpečnosťou tohto systému a 4. vyšetrovacieho orgánu za vyšetrovanie nehôd a mimoriadnych udalostí, c) vymedzení povinností a zodpovednosti výrobcov, dovozcov,	U	

P: d)	rozvoj a zlepšenie bezpečnosti železníc zohľadnila potreba systémového prístupu; d) zabezpečujú, aby zodpovednosťou za bezpečnú prevádzku železničného systému Únie a riadenie rizík, ktoré s tým súvisia, boli poverení manažéri infraštruktúry a železničné podniky, každý za svoju časť systému, a to tak, že budú povinní: i) vykonávať opatrenia nevyhnutné na riadenie rizík podľa článku 6 ods. 1 písm. a) v prípade potreby vo vzájomnej spolupráci; ii) uplatňovať vnútroštátne predpisy a predpisy Únie; iii) zaviesť systémy riadenia bezpečnosti v súlade s touto smernicou;				osôb zodpovedných za údržbu železničného vozidla a držiteľov železničných vozidiel, obstarávateľov a dodávateľov materiálu a údržbárskych prác, poskytovateľov služieb a subjektov, ktoré majú vplyv na bezpečnosť prevádzky železničného systému Európskej únie za to, že dodané železničné vozidlá, subsystemy, zariadenia, príslušenstvo, materiály a služby spĺňajú požiadavky a podmienky používania, aby ich manažér infraštruktúry a železničné podniky mohli bezpečne prevádzkovať, vrátane vytvorenia nevyhnutných opatrení na kontrolu rizík, d) zohľadnení systematického prístupu k rozvoju a k zvyšovaniu bezpečnosti so zreteľom na vývoj legislatívy Európskej únie a na technický a vedecký pokrok s prioritou prevencie nehôd, e) monitorovaní vývoja bezpečnosti a zhromažďovaní informácií o spoločných bezpečnostných indikátoroch (ďalej len "bezpečnostný indikátor") a ich zasielaní agentúre vo forme výročných správ bezpečnostného orgánu, f) uplatňovaní právnych predpisov otvoreným a nediskriminačným spôsobom a podpore rozvoja jednotného európskeho železničného dopravného systému, g) uverejňovaní ročných bezpečnostných plánov, ktoré obsahujú plánované opatrenia na dosiahnutie bezpečnostných cieľov, h) spolupráci s agentúrou pri monitorovaní rozvoja bezpečnosti železníc.		
P: e)	e) bez ohľadu na občianskoprávnu zodpovednosť a v súlade s právnymi požiadavkami členských štátov zabezpečujú, že každý manažér infraštruktúry a každý železničný podnik je vo vzťahu k používateľom, zákazníkom, príslušným zamestnancom a ďalším subjektom uvedeným v odseku 4 zodpovedný za svoju časť systému a jej bezpečnú prevádzku vrátane dodávok materiálov a zadávanie objednávok na služby;						
P: f)	f) vypracujú a uverejnia ročné bezpečnostné plány, v ktorých sa stanovujú plánované opatrenia na dosiahnutie CST a						
P: g)	g) v prípade potreby podporujú agentúru pri jej práci na monitorovaní rozvoja bezpečnosti železníc na úrovni Únie.						
O: 2	2. Agentúra v rámci svojich právomocí zabezpečuje, aby sa zachovala všeobecná bezpečnosť železníc, a ak je to uskutočniteľné, aby sa neustále zvyšovala, s prihliadnutím na vývoj práva Únie a v oblasti technického a vedeckého pokroku, pričom prioritou sa kladie na predchádzanie vážnym nehodám.	n. a.					n. a.
O: 3 P: a)	3. Železničné podniky a manažéri infraštruktúry: a) vykonávajú opatrenia nevyhnutné na riadenie rizík podľa článku 6 ods. 1 písm. a) v prípade potreby vo vzájomnej spolupráci a v spolupráci s ostatnými subjektmi;	N	Návrh zákona	§ 82 O:3	(3) Železničný podnik a manažér infraštruktúry v rámci zabezpečenia povinností a zodpovednosti podľa odseku 2 a) vykonávajú opatrenia na kontrolu rizík, b) vo svojich systémoch riadenia bezpečnosti zohľadňujú riziká spojené s činnosťou iných subjektov, c) ak je potrebné, zmluvne zaväzujú subjekty podľa odseku 2,		U
P: b)	b) vo svojich systémoch riadenia bezpečnosti						

P: c) P: d)	zohľadňujú riziká spojené s činnosťami iných subjektov a tretích strán; c) v prípade potreby zmluvne zaväzujú iných subjektov uvedených v odseku 6, ktorí majú potenciálny vplyv na bezpečnosť prevádzky železničného systému Únie, aby prijali opatrenia na riadenie rizík a d) zabezpečujú, aby ich dodávatelia vykonávali opatrenia na riadenie rizík prostredníctvom uplatňovania CSM pre postupy monitorovania stanovené v CSM týkajúci sa monitorovania podľa článku 6 ods. 1 písm. c) a aby bola táto skutočnosť stanovená v zmluvných dojednaniach, ktoré sa majú sprístupniť na žiadosť agentúry alebo vnútroštátneho bezpečnostného orgánu.				ktoré majú vplyv na bezpečnosť železníc, aby prijali opatrenia na kontrolu rizík, d) zmluvne zabezpečujú, aby ich dodávatelia vykonávali opatrenia na kontrolu rizík prostredníctvom uplatňovania bezpečnostných metód pre postupy monitorovania a sprístupnili ich na základe žiadosti agentúry alebo bezpečnostnému orgánu.		
O: 4 P: a) P: b)	4. Bez toho, aby bola dotknutá zodpovednosť železničných podnikov a manažérov infraštruktúry podľa odseku 3, subjekty zodpovedné za údržbu a všetky ostatné subjekty s možným dosahom na bezpečnosť prevádzky železničného systému Únie vrátane výrobcov, podnikov údržby, držiteľov, poskytovateľov služieb, obstarávateľov, dopravcov, odosielačov, príjemcov, nakladačov, vykladačov, plničov a vyprázdňovačov: a) vykonávajú opatrenia nevyhnutné na riadenie rizík v prípade potreby v spolupráci s ostatnými subjektmi; b) zabezpečujú, aby nimi dodané subsystémy, príslušenstvo, zariadenia a služby spĺňali stanovené požiadavky a podmienky používania, aby ich dotknutý železničný podnik a/alebo dotknutý manažér infraštruktúry mohol bezpečne prevádzkovať.	N	Návrh zákona	§ 82 O:2 P:c)	(2) Bezpečnosť železničného systému je založená c) na vymedzení povinností a zodpovedností výrobcov, dovozcov, osôb zodpovedných za údržbu železničného vozidla a držiteľov železničných vozidiel, obstarávateľov a dodávateľov materiálu a údržbárskych prác, poskytovateľov služieb a subjektov, ktoré majú vplyv na bezpečnosť prevádzky železničného systému Európskej únie za to, že dodané železničné vozidlá, subsystémy, zariadenia, príslušenstvo, materiály a služby spĺňajú požiadavky a podmienky používania, aby ich manažér infraštruktúry a železničné podniky mohli bezpečne prevádzkovať, vrátane vytvorenia nevyhnutných opatrení na kontrolu rizík,	U	
O: 5 P: a)	5. Železničné podniky, manažéri infraštruktúry a každý subjekt uvedený v odseku 4, ktorý identifikuje bezpečnostné riziko súvisiace s chybami, konštrukčnými nezhodami alebo poruchami technického vybavenia vrátane nedostatkov štrukturálnych subsystémov alebo je o takomto riziku informovaný, v rámci svojich príslušných právomocí: a) prijíma nevyhnutné nápravné opatrenie s cieľom riešiť identifikované bezpečnostné riziko;	N	Návrh zákona	§ 82 O: 4	(4) Subjekt podľa odseku 2 písm. b) a c) , ktorý identifikuje bezpečnostné riziko súvisiace s chybami, konštrukčnými nezhodami alebo poruchami technického vybavenia vrátane nedostatkov štrukturálnych subsystémov alebo je o bezpečnostnom riziku informovaný v rámci svojej pôsobnosti, prijme nevyhnutné nápravné opatrenie s cieľom riešiť bezpečnostné riziko a oznámi ho príslušným orgánom, aby prijali potrebné nápravné opatrenia na zachovanie bezpečnej prevádzky železničného systému Európskej únie.	U	

P: b)	b) oznamuje tieto riziká príslušným zainteresovaným stranám, aby tieto strany mohli prijať všetky ďalšie potrebné nápravné opatrenia na zabezpečenie zachovania bezpečnej prevádzky železničného systému Únie.						
	Agentúra môže zaviesť nástroj, ktorý uľahčí túto výmenu informácií medzi príslušnými subjektmi, berúc do úvahy súkromie používateľov, výsledky analýzy nákladov a prínosov, ako aj aplikácie IT a registre, ktoré už zriadila.	n. a.					n. a.
O:6	6. V prípade výmeny vozidiel medzi železničnými podnikmi si všetky zainteresované subjekty vymieňajú všetky informácie dôležité z hľadiska bezpečnej prevádzky okrem iného vrátane informácií o stave a histórii dotknutého vozidla, prvkoch dokumentácie údržby na účely vysledovateľnosti, vysledovateľnosti činností nakládky a o nákladných listoch.	N	Návrh zákona	§ 82 O: 5	(5) Ak si železničné podniky odovzdávajú pri výkone dopravy železničné vozidlá, zároveň si všetky subjekty poskytnú informácie dôležité z hľadiska bezpečnej prevádzky vrátane informácií o stave a histórii železničného vozidla a dokumentácii údržby za účelom jej vysledovateľnosti, vysledovateľnosti činností nakládky a o nákladných listoch.	U	
Č: 5 O: 1	<i>Článok 5</i> Spoločné bezpečnostné ukazovatele (CSI) 1. Aby sa zjednodušilo hodnotenie v súvislosti s dosiahnutím CST a zabezpečilo monitorovanie všeobecného rozvoja bezpečnosti železníc, členské štáty prostredníctvom výročných správ vnútroštátnych bezpečnostných orgánov podľa článku 19 zhromažďujú informácie o CSI.	N	513/2009 Z. z.	§ 91 O:2 P:a)	(2) Výročná správa obsahuje údaje a) o vývoji bezpečnosti železničného systému, vrátane súhrnu bezpečnostných indikátorov podľa prílohy č. 8,	U	
O: 2	2. CSI sa uvádzajú v prílohe I.	N	Návrh zákona	§ 82 O:8 V:2	Bezpečnostné indikátory sa vo výročnej správe bezpečnostného orgánu uvedú v štruktúre podľa prílohy č. 8.	U	
Č: 6 O:1 P:a)	<i>Článok 6</i> Spoločné bezpečnostné metódy (CSM) 1. V CSM sa opisuje spôsob, akým sa posudzujú úrovne bezpečnosti, dosahovanie bezpečnostných cieľov a dodržiavanie ostatných bezpečnostných požiadaviek, vrátane podľa potreby prostredníctvom nezávislého orgánu pre posudzovanie, a na tento účel sa vypracujú a stanovia: a) metódy hodnotenia a posudzovania rizík;	n. a.				n. a.	

P:b)	b) metódy posudzovania zhody s požiadavkami stanovenými v bezpečnostných osvedčeniach a bezpečnostných povoleniach vydaných v súlade s článkami 10 a 12;					
P:c)	c) metódy dohľadu, ktoré majú uplatňovať vnútroštátne bezpečnostné orgány, a metódy monitorovania, ktoré majú uplatňovať železničné podniky, manažéri					
P:d)	infraštruktúry a subjekty zodpovedné za údržbu;					
P:e)	d) metódy na posudzovanie úrovne bezpečnosti a výkonnosti železničných prevádzkovateľov v oblasti bezpečnosti na úrovni členských štátov ako aj Únie;					
P:f)	e) metódy na posúdenie dosiahnutia bezpečnostných cieľov na úrovni členského štátu a Únie a f) akékoľvek iné metódy vzťahujúce sa na proces v rámci systému riadenia bezpečnosti, ktorý treba harmonizovať na úrovni Únie.					
O: 2	2. Komisia prostredníctvom vykonávacích aktov poverí agentúru vypracovaním návrhu CSM a ich zmien a predkladaním príslušných odporúčaní Komisii na základe jasného zdôvodnenia potreby nových alebo zmenených CSM a ich vplyvu na existujúce pravidlá a na úroveň bezpečnosti železničného systému Únie. Uvedené vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 28 ods. 3 Ak výbor uvedený v článku 28 (ďalej len „výbor“) nevydá žiadne stanovisko, Komisia neprijme návrh vykonávacieho aktu a uplatňuje sa článok 5 ods. 4 tretí pododsek nariadenia (EÚ) č. 182/2011. Pri vypracovávaní, prijímaní a preskúmaní CSM sa zohľadňujú názory používateľov, vnútroštátnych bezpečnostných orgánov a zainteresovaných strán, v prípade potreby vrátane sociálnych partnerov. K odporúčaniam je pripojená správa o výsledkoch tejto konzultácie a správa o posúdení vplyvu novej alebo zmenenej CSM, ktorá sa má prijať.	n. a.				n. a.
O:3	3. Agentúra alebo Komisia počas vykonávania mandátu uvedeného v odseku 2 systematicky a pravidelne informuje výbor o prípravnej práci na CSM. Počas tejto práce môže Komisia adresovať agentúre akékoľvek	n. a.				n. a.

	užitočné odporúčania týkajúce sa CSM a analýzy nákladov a prínosov. Komisia môže najmä požadovať, aby agentúra preskúmala alternatívne riešenia a aby sa posúdenie nákladov a prínosov týchto alternatívnych riešení uviedlo v správe pripojenej k návrhu CSM. V súvislosti s úlohami uvedenými v prvom pododseku pomáha Komisii výbor.						
O:4	4.Komisia preskúma odporúčanie vydané agentúrou s cieľom overiť plnenie mandátu uvedeného v odseku 2. Ak mandát nebol splnený, Komisia požiada agentúru o preskúmanie svojho odporúčania poukázaním na body mandátu, ktoré neboli splnené. V odôvodnených prípadoch môže Komisia rozhodnúť o zmene mandátu agentúry v súlade s postupom stanoveným v odseku 2. V súvislosti s úlohami uvedenými v prvom pododseku pomáha Komisii výbor.	n. a.					n. a.
O:5	5. CSM sa pravidelne revidujú s prihliadnutím na skúsenosti získané pri ich uplatňovaní a celkový vývoj bezpečnosti železníc, ako aj v záujme všeobecného zachovania bezpečnosti a, ak je to uskutočniteľné, jej neustáleho zvyšovania.	n. a.					n. a.
O:6	6. Na základe odporúčania agentúry a akýchkoľvek jeho zmien a po preskúmaní podľa odseku 4 tohto článku je Komisia oprávnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 27 týkajúcim sa obsahu CSM.	n. a.					n. a.
O:7	7. Členské štáty na základe prijatia CSM a ich zmien bezodkladne uskutočňujú všetky potrebné zmeny svojich vnútroštátnych predpisov.	N	Návrh zákona	§ 82 O:2 P:a)	(2) Bezpečnosť železničného systému je založená na a) povinnosti harmonizovať vnútroštátnu regulačnú štruktúru s existujúcimi technickými špecifikáciami interoperability pre jednotlivé subsystémy alebo ich časti so zámerom splnenia spoločných bezpečnostných cieľov (ďalej len "bezpečnostný cieľ") a použitím spoločných bezpečnostných metód zverejnených v Úradnom vestníku Európskej únie,		U
Č: 7 O: 1	Článok 7 Spoločné bezpečnostné ciele (CST) 1. V CST sa stanovujú minimálne úrovne bezpečnosti, ktoré musí dosiahnuť systém ako celok, a ak je to možné, jednotlivé časti železničného systému v každom členskom štáte a v Únii. CST sa môžu vyjadriť formou	N	Návrh zákona	§ 82 O: 6	(6) Bezpečnostným cieľom podľa odseku 2 písm. a) sa rozumie minimálna úroveň bezpečnosti vyjadrená cieľovou úrovňou bezpečnosti, ktorú musia dosiahnuť rôzne časti železničného systému a železničný systém ako celok. Rôznymi časťami železničného systému sa rozumejú napríklad konvenčný železničný systém, vysokorýchlostný železničný		U

P: a) P: b)	kritérií prijateľnosti rizík alebo cieľových úrovní bezpečnosti a v ich rámci sa zohľadňujú predovšetkým: a) individuálne riziká pre cestujúcich, personál vrátane zamestnancov alebo dodávateľov, pre používateľov prístupov a iné osoby a bez toho, aby boli dotknuté existujúce vnútroštátne a medzinárodné predpisy týkajúce sa zodpovednosti, individuálne riziká pre neoprávnené osoby; b) spoločenské riziká.				<p>system, dlhé železničné tunely alebo mosty, železničné trate využívané výlučne na nákladnú dopravu. Pri určení minimálnej úrovne bezpečnosti sa zohľadňujú najmä</p> <p>a) riziká pre cestujúcich, b) riziká pre zamestnancov manažera infraštruktúry a železničných podnikov, ako aj pre zamestnancov dodávateľov služieb pre železničný systém, c) riziká pre účastníkov cestnej premávky na prístupoch a priechodoch a iné osoby bez toho, aby boli dotknuté platné právne predpisy týkajúce sa zodpovednosti účastníkov nehody, d) riziká pre osoby neoprávnené sa pohybujuce v obvode dráhy a v prevádzkových priestoroch manažera infraštruktúry a e) spoločenské riziká.</p>		
O:2	2. Komisia prostredníctvom vykonávacích aktov poverí agentúru vypracovaním návrhu CST a ich zmien a predkladaním príslušných odporúčaní Komisii na základe jasného zdôvodnenia potreby nových alebo zmenených CST a ich vplyvu na existujúce predpisy. Uvedené vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 28 ods. 3 Ak výbor nevydá žiadne stanovisko, Komisia neprijme návrh vykonávacieho aktu a uplatňuje sa článok 5 ods. 4 tretí pododsek nariadenia (EÚ) č. 182/2011.	n. a.				n. a.	
O:3	3. Agentúra alebo Komisia počas vykonávania mandátu uvedeného v odseku 2 systematicky a pravidelne informuje výbor o prípravnej práci na CSM. Počas tejto práce môže Komisia adresovať agentúre akékoľvek užitočné odporúčania týkajúce sa CST a analýzy nákladov a prínosov. Komisia môže najmä požadovať, aby agentúra preskúmala alternatívne riešenia a aby sa posúdilo nákladov a prínosov týchto alternatívnych riešení uviedlo v správe pripojenej k návrhu CST. V súvislosti s úlohami uvedenými v prvom pododseku pomáha Komisii výbor.	n. a.				n. a.	
O:4	4. Komisia preskúma odporúčanie vydané agentúrou s cieľom overiť plnenie mandátu uvedeného v odseku 2. Ak mandát nebol splnený, Komisia požiada agentúru o preskúmanie svojho odporúčania poukázaním na body	n. a.				n. a.	

	mandátu, ktoré neboli splnené. V odôvodnených prípadoch môže Komisia rozhodnúť o zmene mandátu agentúry v súlade s postupom stanoveným v odseku 2. V súvislosti s úlohami uvedenými v prvom pododseku pomáha Komisii výbor.						
O:5	5.CST sa pravidelne revidujú s prihliadnutím na celkový vývoj bezpečnosti železníc. Revidované CST musia odrážať všetky prioritné oblasti, v ktorých sa má bezpečnosť ďalej zlepšovať.	n. a.					n. a.
O:6	6. Na základe odporúčania agentúry a akýchkoľvek jeho zmien a po preskúmaní podľa odseku 4 tohto článku je Komisia oprávnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 27 týkajúcim sa obsahu CST.	n. a.					n. a.
O:7	7. Členské štáty prijímajú všetky potrebné zmeny svojich vnútroštátnych predpisov, aby sa v súlade so zodpovedajúcim harmonogramom vykonávania splnili aspoň CST a revidované CST. Uvedené zmeny sa zohľadňujú v ročných bezpečnostných plánoch uvedených v článku 4 ods. 1 písm. f). Členské štáty oznámia Komisii príslušné predpisy v súlade s článkom 8.	N	Návrh zákona	§ 83 O:2 V: 2 § 82 O: 2 P: g)	Predmetom notifikácie sú aj všetky ich zmeny a doplnenia. Bezpečnosť železničného systému je založená na g) uverejňovaní ročných bezpečnostných plánov, ktoré obsahujú plánované opatrenia na dosiahnutie bezpečnostných cieľov,	U	
Č: 8 O:1 P:a) P:b) P:c)	Článok 8 Vnútroštátne bezpečnostné predpisy 1.Vnútroštátne predpisy notifikované do 15. júna 2016 podľa smernice 2004/49/ES sa uplatňujú, ak: a) patria medzi jeden z typov identifikovaných podľa prílohy II a b) sú v súlade s právom Únie, najmä pokiaľ ide o TSI, CST a CSM a c) nepovedú k svojoľnej diskriminácii alebo skrytému obmedzovaniu v súvislosti s prevádzkou železničnej dopravy medzi členskými štátmi.	N	Návrh zákona	§ 83 O: 1,6	(1) Národnými bezpečnostnými predpismi sa na účely tohto zákona rozumejú slovenské právne predpisy, prevádzkové predpisy a rozhodnutia manažéra infraštruktúry uvedené v prílohe č. 9, ktoré obsahujú požiadavky na bezpečnosť železničného systému alebo technické požiadavky odlišné od požiadaviek ustanovených v právne záväzných aktoch Európskej únie alebo v medzinárodných predpisoch a sú určené pre železničné podniky, manažéra infraštruktúry a tretie strany. (6) Ak po preskúmaní notifikovaného návrhu nového národného bezpečnostného predpisu podľa odseku 5 Európska komisia alebo agentúra oznámi, že návrh bezpečnostného predpisu považuje za nezlučiteľný so spoločnou bezpečnostnou metódou alebo s požiadavkou dosiahnuť minimálny bezpečnostný cieľ, za prostriedok úmyselnej diskriminácie alebo skrytého obmedzenia železničnej prevádzky medzi členskými štátmi, nemožno ho vydať.	U	

O:2	2.Členské štáty do 16. júna 2018 preskúmajú vnútroštátne predpisy uvedené v odseku 1 a zrušia: a) každý vnútroštátny predpis, ktorý nebol oznámený, alebo ktorý nespĺňa kritériá uvedené v odseku 1; b) každý vnútroštátny predpis, ktorý sa vplyvom práva Únie stal nadbytočným, predovšetkým pokiaľ ide o TSI, CST a CSM. Na tento účel môžu členské štáty využiť nástroj na spracovanie predpisov uvedený v článku 27 ods. 4 nariadenia (EÚ) 2016/796 a môžu požiadať agentúru, aby preskúmala konkrétne predpisy z hľadiska uvedených v tomto odseku.	n. a.				n. a.	Povinnosť je jednorazová a vyplýva priamo zo smernice. SR si túto povinnosť splnilo k uvedenému dátumu.
O:3 P:a) P: b) P: c) P:d) P:e)	3.Členské štáty môžu stanoviť nové vnútroštátne predpisy podľa tejto smernice iba v týchto prípadoch: a) ak sa na predpisy týkajúce sa existujúcich bezpečnostných metód nevzťahuje CSM; b) ak sa na prevádzkové predpisy železničnej siete zatiaľ nevzťahujú TSI; c) ako naliehavé preventívne opatrenie, a to najmä v nadväznosti na nehodu alebo incident; d) ak je potrebné revidovať už oznámený predpis; e) ak sa na pravidlá týkajúce sa požiadaviek pokiaľ ide o zamestnancov, ktorí vykonávajú kľúčové bezpečnostné úlohy, vrátane kritérií výberu, fyzickej a psychickej spôsobilosti a odbornej prípravy, zatiaľ nevzťahujú TSI alebo smernica Európskeho parlamentu a Rady 2007/59/ES (1).	D	Návrh zákona	§ 83 O: 4	(4) Nový národný bezpečnostný predpis sa môže prijať, a) ak sa na predpisy týkajúce sa existujúcich bezpečnostných metód nevzťahuje spoločná bezpečnostná metóda, b) ak sa na prevádzkové predpisy železničnej siete nevzťahujú technické špecifikácie interoperability, c) ako naliehavé preventívne opatrenie po nehode alebo mimoriadnej udalosti, d) ak je potrebná zmena národného bezpečnostného predpisu, ktorý už je oznámený agentúre a Európskej komisii podľa odseku 2, e) ak sa na požiadavky odbornej spôsobilosti, zdravotnej spôsobilosti a psychickej spôsobilosti osôb vykonávajúcich pracovné činnosti na dráhe a v doprave na dráhe nevzťahujú technické špecifikácie interoperability.	U	
O:4	4.Členské štáty predložia návrh nového vnútroštátneho predpisu agentúre a Komisii na zváženie včas a v rámci lehôt uvedených v článku 25 ods. 1 nariadenia (EÚ) 2016/796 pred očakávaným zavedením nového predpisu do vnútroštátneho právneho systému, pričom jeho zavedenie zdôvodnia prostredníctvom primeraného systému informačných technológií v súlade s článkom 27 nariadenia (EÚ) 2016/796. Členské štáty zabezpečujú, aby bol návrh dostatočne vypracovaný na to, aby mohla agentúra vykonať preskúmanie podľa článku 25 ods. 2 nariadenia (EÚ) 2016/796.	N	Návrh zákona	§ 83 O: 5 V: 1,2	(5) Ministerstvo oznámi návrh nového národného bezpečnostného predpisu agentúre a Európskej komisii dva mesiace pred jeho zavedením prostredníctvom informačných technológií podľa osobitného predpisu ^{24a}). Návrh nového národného bezpečnostného predpisu sa riadne odôvodní. 24a) Čl. 27 nariadenia (EÚ) 2016/796.	U	
O:5	5.V prípade naliehavých preventívnych opatrení môžu	N	Návrh	§ 83	Tento postup sa neuplatňuje v prípade nového národného	U	

	členské štáty bezodkladne prijať a uplatňovať nový predpis. Tento predpis sa oznámi podľa článku 27 ods. 2 (EÚ) 2016/796 a posúdi ho agentúra v súlade s článkom 26 ods. 1, 2 a 5 (EÚ) 2016/796.		zákona	O: 5 V: 3	bezpečnostného predpisu podľa odseku 4 písm. c); ministerstvo oznámi nový bezpečnostný predpis prostredníctvom informačných technológií podľa osobitného predpisu ^{24a)} a môže ho bezodkladne prijať a uplatňovať. 24a) Čl. 27 nariadenia (EÚ) 2016/796.		
O:6	6.Ak sa agentúra dozvie, že sa nejaký vnútroštátny predpis, či už oznámený alebo nie, stal nadbytočným alebo je v rozpore s CSM alebo s akýmikoľvek iným právom Únie prijatým po začatí uplatňovania dotknutého vnútroštátneho predpisu, uplatňuje sa postup stanovený v článku 26 nariadenia (EÚ) 2016/796.	n. a.				n. a.	
O:7	7.Členské štáty oznámia agentúre a Komisii vnútroštátne predpisy, ktoré prijali. Použijú na to primeraný systém informačných technológií v súlade s článkom 27 nariadenia (EÚ) 2016/796. Členské štáty zabezpečujú, aby boli platné vnútroštátne predpisy ľahko dostupné, voľne k dispozícii a aby obsahovali terminológiu, ktorá je zrozumiteľná pre všetky zainteresované strany. Od členských štátov možno požadovať, aby poskytli o ich vnútroštátnych predpisoch ďalšie informácie.	N	Návrh zákona	§ 83 O:2 V: 1,2 § 83 O:3 § 83 O:5 V: 1,2 § 102 O:1 P:n)	(2) Národné bezpečnostné predpisy sú predmetom notifikácie agentúre a Európskej komisii. Predmetom notifikácie sú aj všetky ich zmeny a doplnenia. (3) Národné bezpečnostné predpisy musia byť podľa ich právnej povahy publikované v Zbierke zákonov Slovenskej republiky, na webovom sídle ministerstva alebo iným účinným spôsobom v zrozumiteľnej podobe verejne prístupné. (5) Ministerstvo oznámi návrh nového národného bezpečnostného predpisu agentúre a Európskej komisii dva mesiace pred jeho zavedením prostredníctvom informačných technológií podľa osobitného predpisu ^{24a)} . Návrh nového národného bezpečnostného predpisu sa riadne odôvodní. (1) Ministerstvo n) oznamuje národné bezpečnostné predpisy a ich zmeny agentúre a Európskej komisii, uverejňuje ich na svojom webovom sídle, rozvíja právny rámec v oblasti bezpečnosti železničnej dopravy a dohliada na dodržiavanie národných bezpečnostných predpisov, 24a) Čl. 27 nariadenia (EÚ) 2016/796.	U	
O:8	8.Členské štáty sa môžu rozhodnúť, že predpisy a obmedzenia výlučne miestnej povahy neoznámia. V	D	Návrh zákona	§ 83 O: 2	Národné bezpečnostné predpisy, ktoré majú výlučne miestnu platnosť nie sú predmetom notifikácie. Na predpisy, ktoré majú	U	

	takom prípade členské štáty uvedú na tieto predpisy a obmedzenia odkaz v registroch infraštruktúry uvedených v článku 49 smernice (EÚ) 2016/797 alebo v podmienkach používania siete uvedených v článku 27 smernice 2012/34/EÚ, uvedú informácie o tom, kde sú tieto predpisy a obmedzenia uverejnené.			V: 3,4	výlučne miestnu platnosť sa uvedie len odkaz v registri železničnej infraštruktúry podľa § 80 ods. 9 a uvedú sa v podmienkach používania železničnej siete podľa § 37.		
O:9	9.Vnútroštátne predpisy oznámené v súlade s týmto článkom nepodliehajú postupu oznamovania stanovenému v smernici Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/1535 (1).	N	Návrh zákona	§ 83 O: 7	(7) Oznámenie národných bezpečnostných predpisov podľa odseku 2 nepodlieha postupu notifikácie podľa osobitného predpisu ^{24b} . 24b) Zákon č. 55/2018 Z. z. o poskytovaní informácií o technickom predpise a prekážkach voľného pohybu tovaru.	U	
O:10	10.Agentúra preskúma návrhy vnútroštátnych predpisov a platné vnútroštátne predpisy v súlade s postupmi stanovenými v článkoch 25 a 26 nariadenia (EÚ) 2016/796.	n. a.				n. a.	
O:11	11.Bez toho, aby bol dotknutý odsek 8 sa vnútroštátne predpisy neoznámené v súlade s týmto článkom na účely tejto smernice neuplatňujú.	n. a.				n. a.	Vyplýva z ustanovení zákona. Nie je potrebné zvlášť ustanoviť v zákone.
Č: 9 O: 1	Článok 9 Systémy riadenia bezpečnosti 1.Manažéri infraštruktúry a železničné podniky zavedú svoje systémy riadenia bezpečnosti, aby železničný systém Únie mohol dosiahnuť minimálne CST, aby spĺňal bezpečnostné požiadavky stanovené v TSI a aby sa uplatňovali príslušné časti CSM a vnútroštátne predpisy oznámené v súlade s článkom 8.	N	Návrh zákona	§ 84 O:1 V: 1 § 84 O:2	(1) Manažér infraštruktúry a železničné podniky sú povinní mať systém riadenia bezpečnosti. (2) Systémom riadenia bezpečnosti sa zabezpečuje plnenie minimálnych bezpečnostných cieľov, plnenie bezpečnostných požiadaviek technických špecifikácií interoperability, uplatňovanie príslušnej časti spoločnej bezpečnostnej metódy a národných bezpečnostných predpisov. Systém riadenia bezpečnosti tvoria základné prvky uvedené v prílohe č. 10.	U	
O:2	2.Systém riadenia bezpečnosti sa zdokumentuje vo všetkých relevantných častiach, pričom sa popíše najmä rozdelenie zodpovednosti v rámci organizácie manažéra infraštruktúry alebo železničného podniku. Uvedie sa, akým spôsobom vedenie podniku zabezpečuje kontrolu	N	513/2009 Z. z. v znení návrhu	Príl.10	PRÍL.10 SYSTÉMY RIADENIA BEZPEČNOSTI 1. Požiadavky na systém riadenia bezpečnosti	U	

	<p>na rôznych úrovniach, ako sa do všetkých úrovní zapájajú zamestnanci a ich zástupcovia a ako sa zabezpečuje postupné zlepšovanie systému riadenia bezpečnosti. Je potrebné, aby existoval jednoznačný záväzok, že sa budú dôsledne uplatňovať poznatky o ľudských faktoroch a príslušné metódy. Prostredníctvom systému riadenia bezpečnosti podporujú manažéri infraštruktúry a železničné podniky kultúru vzájomnej dôvery, spoľahlivosti a vzdelávania, v rámci ktorej sa zamestnanci nabádajú, aby prispievali k rozvoju bezpečnosti pri zaručení dôveryhodnosti.</p>				<p>Všetky důležité prvky systému řízení bezpečnosti musí být zdokumentované a musí být opísané najmä rozdelenie zodpovednosti v rámci podnikovej organizácie manažera infraštruktúry alebo železničného podniku. Systém musí opisovať, 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. Systém vytvorí aj jednoznačný záväzok dôsledného uplatňovania poznatkov o ľudských faktoroch a príslušných metód. Prostredníctvom systému riadenia bezpečnosti podporia manažéri infraštruktúry a železničné podniky kultúru vzájomnej dôvery, spoľahlivosti a vzdelávania, v rámci ktorej sa zamestnanci nabádajú, aby prispeli k rozvoju bezpečnosti pri zaručení dôveryhodnosti.</p>		
O:3	<p>3.Systém riadenia bezpečnosti obsahuje tieto základné prvky:</p>	N	513/2009 Z. z. v znení návrhu	Príl.10	<p>2. Základné prvky systému riadenia bezpečnosti</p> <p>Základnými prvkami systému riadenia bezpečnosti sú:</p> <p>a) bezpečnostná politika schválená riaditeľom podniku a oznámená všetkým zamestnancom podniku,</p> <p>b) kvalitatívne a kvantitatívne ciele podniku na udržanie a zvýšenie bezpečnosti a plány a postupy na dosiahnutie týchto cieľov.</p> <p>c) postupy dodržiavania existujúcich, nových a zmenených technických a prevádzkových noriem alebo iných podmienok určených</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. v technických špecifikáciách interoperability, 2. v národných bezpečnostných predpisoch, 3. v iných predpisoch alebo 4. v rozhodnutiach bezpečnostného orgánu, <p>ako aj postupy zaručenia zhody s normami a inými určenými podmienkami počas životnosti zariadenia v prevádzke,</p> <p>d) postupy a metódy na hodnotenie rizík a na uplatňovanie opatrení na kontrolu rizík vždy, keď zo zmeny prevádzkových podmienok alebo z nového materiálu vyplývajú nové riziká pre železničnú infraštruktúru, prevádzku na nej alebo rozhranie človek-stroj-organizácia práce,</p> <p>e) vzdelávacie programy pre personál a systémy, ktorými sa zabezpečí zachovanie spôsobilosti personálu a zodpovedajúce</p>	U	
P:a)	a) bezpečnostnú politiku, ktorú schváli riaditeľ organizácie a ktorá sa oznámi všetkým zamestnancom;						
P:b)	b) kvalitatívne a kvantitatívne ciele organizácie na účely udržania a zvýšenia bezpečnosti a plány a postupy na dosiahnutie týchto cieľov;						
P:c)	c) postupy zamerané na dodržiavanie existujúcich, nových a zmenených technických a prevádzkových noriem alebo iných normatívnych podmienok stanovených v TSI, vnútroštátne predpisy uvedené v článku 8 a v prílohe II, v iných relevantných predpisoch alebo rozhodnutiach orgánov;						
P:d)	d) postupy zamerané na zaistenie zhody s normami a inými normatívnymi podmienkami počas celého životného cyklu vybavenia a prevádzky;						
P:e)	e) postupy a metódy identifikácie rizík, hodnotenia rizík a vykonávania opatrení na riadenie rizík vždy, keď zo zmeny prevádzkových podmienok alebo zavedenia nového materiálu vyplývajú nové riziká pre infraštruktúru alebo rozhranie človek-stroj-organizácia;						
P:f)	f) poskytovanie vzdelávacích programov pre zamestnancov a systémy, ktorými sa zabezpečí						

P:g)	zachovanie kompetencií zamestnancov a riadne vykonávanie úloh vrátane dojednaní týkajúcich sa fyzickej a psychickej spôsobilosti;				vykonávanie úloh, vrátane požiadaviek na zdravotnú spôsobilosť a psychickú spôsobilosť,		
P:h)	g) opatrenia na zabezpečenie dostatočnej informovanosti v rámci organizácie, prípadne medzi organizáciami železničného systému;				f) opatrenia na zabezpečenie dostatočného toku informácií o bezpečnosti a určenie kontrolného postupu na zabezpečenie konfigurácie rozhodujúcich informácií o bezpečnosti,		
P:i)	h) postupy a formáty dokumentovania informácií o bezpečnosti a určenie postupu kontroly konfigurácie rozhodujúcich informácií o bezpečnosti;				g) postupy a formáty dokumentovania informácií o bezpečnosti a určenie kontrolného postupu na zabezpečenie konfigurácie rozhodujúcich informácií o bezpečnosti,		
P:j)	i) postupy, pomocou ktorých sa zabezpečí, aby nehody, incidenty, situácie, keď takmer došlo k havárii, a iné nebezpečné udalosti boli nahlasované, vyšetrované a analyzované a aby sa vykonali potrebné preventívne opatrenia;				h) postupy, ktoré zabezpečia, aby boli nehody, mimoriadne udalosti, kvázinehody a iné nebezpečné udalosti oznámené, vyšetrené a analyzované a aby sa vykonali preventívne opatrenia,		
P:k)	j) príprava plánov nasadenia, poplachových a informačných plánov po dohode s príslušnými verejnými orgánmi v prípade pohotovosti a				i) príprava plánov nasadenia poplachových a informačných plánov po dohode s príslušnými orgánmi a		
	k) ustanovenia o pravidelných interných auditoch systému riadenia bezpečnosti. Manažéri infraštruktúry a železničné podniky zahrnú do tohto systému akékoľvek ďalšie prvky potrebné na pokrytie bezpečnostných rizík, vychádzajúc z hodnotenia rizík vyplývajúcich z ich vlastnej činnosti.				j) ustanovenia o pravidelných interných auditoch systému riadenia bezpečnosti. Manažéri infraštruktúry a železničné podniky zahrnú do systému riadenia bezpečnosti ďalšie prvky potrebné na pokrytie bezpečnostných rizík, vychádzajúc z hodnotenia rizík vyplývajúcich z ich vlastnej činnosti ako aj z činnosti iných strán vstupujúcich do procesu činnosti dráhy a železničnej dopravy.		
O:4	4.Systém riadenia bezpečnosti je prispôsobený typu, rozsahu, oblasti činnosti a ďalším podmienkam vykonávanej činnosti.. Zabezpečuje kontrolu všetkých rizík spojených s činnosťou manažéra infraštruktúry alebo železničného podniku vrátane dodávok údržbárskych prác a materiálu bez toho, aby bol dotknutý článok 14, a využívania služieb dodávateľov. Bez toho, aby boli dotknuté vnútroštátne a medzinárodné predpisy týkajúce sa zodpovednosti, systém riadenia bezpečnosti zohľadňuje aj riziká vyplývajúce z činností iných subjektov uvedených v článku 4, ak je to vhodné a primerané.	N	Návrh zákona	§ 84 O:1 V: 3	Systém riadenia bezpečnosti manažéra infraštruktúry a železničného podniku zabezpečí kontrolu rizík spojených s ich činnosťou vrátane dodávok údržbárskych prác, materiálu a služieb dodávateľov, rizík vyplývajúcich z činnosti iných osôb a zohľadňuje riziká vyplývajúce z činností iných subjektov uvedených v § 82 ods. 2, ak je to vhodné a primerané.	U	
O:5	5.Systém riadenia bezpečnosti každého manažéra infraštruktúry zohľadňuje dôsledky vyplývajúce z prevádzky rôznych železničných podnikov na sieti a obsahuje ustanovenia zamerané na to, aby všetky	N	Návrh zákona	§ 84 O:4	(4) Systém riadenia bezpečnosti manažéra infraštruktúry musí zohľadniť dôsledky vyplývajúce z prevádzky železničných podnikov v železničnej sieti a zaručiť, aby všetky železničné podniky mohli konať v súlade s národnými bezpečnostnými	U	

	<p>železničné podniky mohli konať v súlade s TSI, vnútroštátnymi predpismi a s podmienkami stanovenými v ich bezpečnostnom osvedčení.</p> <p>Systémy riadenia bezpečnosti sa vypracúvajú s cieľom koordinovať núdzové postupy manažéra infraštruktúry so všetkými železničnými podnikmi, ktoré používajú jeho infraštruktúru, a so záchrannými službami, aby bol možný rýchly zásah záchranej služby, a s akoukoľvek inou stranou, ktorá by mohla byť zapojená do núdzovej situácie. V prípade cezhraničnej infraštruktúry uľahčí spolupráca príslušných manažérov infraštruktúry nevyhnutnú koordináciu a pripravenosť príslušných záchranných služieb na oboch stranách hranice.</p>				<p>predpismi, s technickými špecifikáciami interoperability a s podmienkami určenými v bezpečnostnom osvedčení. Okrem toho systém riadenia bezpečnosti musí umožniť koordinovať núdzové postupy manažéra infraštruktúry so všetkými železničnými podnikmi, ktoré používajú jeho železničnú infraštruktúru a s integrovaným záchranným systémom, aby bol umožnený rýchly zásah záchranej služby a s inou stranou, ktorá by mohla byť zapojená do núdzovej situácie. Ak ide o cezhraničnú železničnú infraštruktúru, koordináciu príslušných záchranných služieb na oboch stranách hranice uľahčí spolupráca príslušných manažérov infraštruktúry.</p>		
	<p>Po vážnej nehode poskytuje železničný podnik jej obetiam pomoc pri postupoch podávania sťažností v zmysle práva Únie, najmä nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007 (1), bez toho, aby boli dotknuté povinnosti iných strán. Pri takejto pomoci sa využívajú prostriedky komunikácie s rodinami obetí, ako aj psychologická podpora obetí nehôd a ich rodín.</p>	N	Návrh zákona	§ 94 O: 4	<p>(4) Železničný podnik po vážnej nehode poskytne obetiam pomoc pri podávaní sťažností podľa osobitného predpisu^{30b)}, pričom využije prostriedky komunikácie s rodinami obetí, ako aj psychologickú podporu obetí a ich rodinných príslušníkov.</p> <p>30b) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007 z 23. októbra 2007 o právach a povinnostiach cestujúcich v železničnej preprave (Ú. v. EÚ L 315, 3.12.2007).</p>	U	
O:6 P:a) P:b) P:c) P:d) P:e)	<p>6. Každý rok do 31. mája všetci manažéri infraštruktúry a všetky železničné podniky predložia vnútroštátnemu bezpečnostnému orgánu výročnú správu o bezpečnosti za predchádzajúci kalendárny rok. Bezpečnostná správa obsahuje:</p> <p>a) informácie o tom, ako sa plnia bezpečnostné ciele podniku, a výsledky bezpečnostných plánov;</p> <p>b) opis vývoja vnútroštátnych bezpečnostných ukazovateľov a CSI uvedených v článku 5, pokiaľ je to relevantné pre organizáciu podávajúcu správu;</p> <p>c) výsledky interných bezpečnostných auditov;</p> <p>d) údaje o nedostatkoch a poruchách prevádzky železničnej dopravy a správy infraštruktúry, ktoré by mohli byť relevantné pre vnútroštátny bezpečnostný orgán vrátane prehľadu informácií, ktoré poskytli príslušné subjekty podľa článku 4 ods. 5 písm. b) a e) správu o uplatnení relevantných CSM.</p>	N	Návrh zákona	§ 85 O:1,2	<p>(1) Manažér infraštruktúry a železničný podnik sú povinní každoročne do 31. mája poslať bezpečnostnému orgánu, ktorý vydal bezpečnostné osvedčenie a bezpečnostné povolenie bezpečnostnú správu za predchádzajúci kalendárny rok.</p> <p>(2) Bezpečnostná správa musí obsahovať</p> <p>a) údaje o plnení bezpečnostných cieľov a výsledky plnenia bezpečnostných plánov,</p> <p>b) informáciu o vývoji bezpečnostných indikátorov uvedených v prílohe č. 8,</p> <p>c) výsledky interných bezpečnostných auditov,</p> <p>d) údaje o zistených nedostatkoch a poruchách v prevádzke železničnej dopravy a železničnej infraštruktúry, ktoré by mohli byť relevantné pre bezpečnostný orgán vrátane informácií, ktoré poskytli osoby podľa § 82 ods. 4 a</p> <p>e) informácie o uplatnení spoločných bezpečnostných metód.</p>	U	

O:7	7.Agentúra môže na základe informácií z vnútroštátnych bezpečnostných orgánov v súlade s článkami 17 a 19 adresovať Komisii odporúčanie pre CSM vzťahujúce sa na prvky systému riadenia bezpečnosti, ktorý je potrebné harmonizovať na úrovni Únie, a to aj prostredníctvom harmonizovaných noriem, ako sa uvádza v článku 6 ods. 1 písm. f). V takom prípade sa uplatní článok 6 ods. 2	n. a.				n. a.	
Č: 10 O: 1	KAPITOLA III BEZPEČNOSTNÁ CERTIFIKÁCIA A UDELOVANIE BEZPEČNOSTNÝCH POVOLENÍ <i>Článok 10</i> Jednotné bezpečnostné osvedčenie 1.Bez toho, aby bol dotknutý odsek 9 sa prístup k železničnej infraštruktúre udeľuje len železničným podnikom, ktoré sú držiteľmi jednotného bezpečnostného osvedčenia, ktoré vydala agentúra v súlade s odsekmi 5 až 7 alebo vnútroštátny bezpečnostný orgán podľa odseku 8. Účelom jednotného bezpečnostného osvedčenia je preukázať, že dotknutý železničný podnik zaviedol systém riadenia bezpečnosti a že je schopný zabezpečiť bezpečnú prevádzku v plánovanej oblasti činnosti.	N	Návrh zákona	§ 86 O:1,2	§ 86 Bezpečnostné osvedčenie (1) Bezpečnostné osvedčenie je rozhodnutie agentúry alebo bezpečnostného orgánu, ktoré je podmienkou prístupu železničného podniku na železničnú sieť. Bezpečnostné osvedčenie sa môže vzťahovať na celú železničnú sieť, alebo len na niektorú jej časť. (2) Vydaním bezpečnostného osvedčenia sa potvrdzuje, že železničný podnik zaviedol systém riadenia bezpečnosti a že je spôsobilý spĺňať požiadavky uvedené v technických špecifikáciách interoperability a v právne záväzných aktoch Európskej únie, ako aj v národných bezpečnostných predpisoch, a teda že je schopný kontrolovať všetky riziká a zaručiť bezpečnú dopravu v železničnej sieti.	U	
O:2	2.Železničný podnik vo svojej žiadosti o jednotné bezpečnostné osvedčenie uvedie typ a rozsah zabezpečovaných železničných činností a plánovanú oblasť činnosti.	N	Návrh zákona	§ 86 O:4 V: 1 prvá časť vety	(4) V žiadosti o udelenie bezpečnostného osvedčenia sa uvedie druh a rozsah zabezpečovaných činností, železničná sieť na ktorej železničný podnik plánuje prevádzkovať železničnú dopravu	U	
O:3 P:a) P:b)	3.K žiadosti o jednotné bezpečnostné osvedčenie sa prikladajú podklady vrátane listinného dôkazu o tom, že: a) železničný podnik zaviedol systém riadenia bezpečnosti v súlade s článkom 9 a že spĺňa požiadavky stanovené v TSI, CSM a CST a iných príslušných právnych predpisoch, a to v záujme riadenia rizík a bezpečného poskytovania dopravných služieb v rámci siete a b) železničný podnik v prípade potreby spĺňa	N	Návrh zákona	§ 86 O:4	(4) V žiadosti o udelenie bezpečnostného osvedčenia sa uvedie druh a rozsah zabezpečovaných činností, železničná sieť na ktorej železničný podnik plánuje prevádzkovať železničnú dopravu a pripojí sa dokumentácia o tom, že železničný podnik a) zaviedol systém riadenia bezpečnosti podľa § 84 a spĺňa požiadavky ustanovené v technických špecifikáciách interoperability, bezpečnostných cieľoch, spoločných bezpečnostných metódach a príslušných platných právnych predpisoch v záujme kontroly rizík a bezpečného poskytovania železničných služieb a	U	

	požiadavky stanovené v príslušných vnútroštátnych predpisoch oznámených v súlade s článkom 8. Uvedená žiadosť a informácie o všetkých žiadostiach, štádiách príslušných postupov a ich výsledkoch a prípadne o žiadostiach a rozhodnutiach odvolacej rady sa podávajú prostredníctvom jednotného kontaktného miesta uvedeného v článku 12 nariadenia (EÚ) 2016/796.			§ 86 O:3	b) spĺňa požiadavky ustanovené v národných bezpečnostných predpisoch podľa § 83. (3) Žiadosť o udelenie bezpečnostného osvedčenia sa podáva prostredníctvom jednotného kontaktného miesta podľa osobitného predpisu ^{24a} . 24a) Čl. 27 nariadenia (EÚ) 2016/796.		
O:4	4.Agentúra, respektíve v prípadoch uvedených v odseku 8 vnútroštátny bezpečnostný úrad, vydáva jednotné bezpečnostné osvedčenie alebo oznamuje žiadateľovi rozhodnutie o zamietnutí vo vopred stanovenej a primeranej lehote a v každom prípade najneskôr do štyroch mesiacov od doručenia všetkých požadovaných informácií a akýchkoľvek dodatočných informácií požadovaných od žiadateľa. Agentúra, respektíve v prípadoch uvedených v odseku 8 vnútroštátny bezpečnostný orgán, uplatňuje praktické dojednania týkajúce sa postupu certifikácie, ktoré sa stanovujú vo vykonávacom akte, ako sa uvádza v odseku 10.	N	Návrh zákona	§ 86 O: 15	(15) Agentúra a bezpečnostný orgán sú povinní rozhodnúť o udelení bezpečnostného osvedčenia podľa odseku 5 a odseku 10 alebo vydať rozhodnutie o zamietnutí bezpečnostného osvedčenia do štyroch mesiacov od podania alebo doplnenia žiadosti.	U	
O:5	5.Agentúra vydáva jednotné bezpečnostné osvedčenie železničným podnikom, ktorých oblasť činnosti sa nachádza v jednom alebo viacerých členských štátoch. Na účely vydania tohto osvedčenia agentúra: a) posúdi prvky stanovené v odseku 3 písm. a) a b) bezodkladne postúpi celú dokumentáciu železničného podniku vnútroštátnym bezpečnostným orgánom príslušným pre plánovanú oblasť činnosti, aby posúdili prvky stanovené v odsekoch 3 písm. b). V rámci uvedených posúdení sú agentúra alebo vnútroštátne bezpečnostné orgány oprávnené uskutočniť návštevy a kontroly v priestoroch tohto železničného podniku a vykonať audity a môžu si vyžiadať príslušné doplňujúce informácie. Agentúra a vnútroštátne bezpečnostné orgány koordinujú organizáciu takých návštev, auditov a kontrol.	N	Návrh zákona	§ 86 O: 5, 6 § 86 O: 16	(5) Agentúra vydá bezpečnostné osvedčenie železničnému podniku, ktorý plánuje prevádzkovať železničnú dopravu na území Slovenskej republiky alebo vo viacerých členských štátoch. (6) Agentúra pri udelení bezpečnostného osvedčenia podľa odseku 5 a) posúdi požiadavky podľa odseku 4 písm. a) a b) postúpi bezodkladne doklady podľa odseku 4 bezpečnostnému orgánu na posúdenie požiadaviek podľa odseku 4 písm. b). (16) Železničný podnik je povinný sprístupniť priestory agentúre a bezpečnostnému orgánu za účelom vykonania kontroly pri posúdení žiadosti o udelenie bezpečnostného osvedčenia a poskytnúť im všetky dodatočné informácie.	U	
O:6	6.Do jedného mesiaca od prijatia žiadosti o jednotné bezpečnostné osvedčenie, informuje agentúra	N	Návrh zákona	§ 86 O: 14	(14) Ak žiadosť o udelenie bezpečnostného osvedčenia nie je úplná, agentúra alebo bezpečnostný orgán vyzve do jedného	U	

	<p>železničný podnik, že dokumentácia je úplná, alebo požiada o príslušné dodatočné informácie, pričom stanoví primeranú lehotu na ich poskytnutie. So zreteľom na úplnosť, relevantnosť a konzistentnosť spisu agentúra môže takisto posúdiť prvky uvedené v odseku 3 písm. b).</p> <p>Agentúra pred prijatím rozhodnutia o vydaní jednotného bezpečnostného osvedčenia v plnom rozsahu zohľadní posúdenia podľa odseku 5.</p> <p>Agentúra nesie plnú zodpovednosť za každé jednotné bezpečnostné osvedčenie, ktoré vydá.</p>				<p>mesiaca od doručenia žiadosti železničný podnik, aby v primeranej lehote žiadosť doplnil.</p> <p>§ 86 O: 6, 5</p> <p>(6) Agentúra pri udelení bezpečnostného osvedčenia podľa odseku 5</p> <p>a) posúdi požiadavky podľa odseku 4 písm. a) a</p> <p>b) postúpi bezodkladne doklady podľa odseku 4 bezpečnostnému orgánu na posúdenie požiadaviek podľa odseku 4 písm. b).</p> <p>(5) Agentúra vydá bezpečnostné osvedčenie železničnému podniku, ktorý plánuje prevádzkovať železničnú dopravu na území Slovenskej republiky alebo vo viacerých členských štátoch.</p>	
O:7	<p>7.Ak agentúra nesúhlasí so záporným posúdením, ktoré vykoná jeden alebo viacero vnútroštátnych bezpečnostných orgánov podľa odseku 5 písm. b), oznámi to danému orgánu alebo orgánom a uvedie dôvody jej nesúhlasu. Agentúra a vnútroštátny bezpečnostný orgán alebo orgány spolupracujú s cieľom dohodnúť sa na vzájomne prijateľnom posúdení. Ak je to potrebné, Agentúra a vnútroštátny bezpečnostný orgán alebo orgány môžu rozhodnúť o tom, že tento proces zahŕňa železničný podnik. Ak nie je možné dohodnúť sa na vzájomne prijateľnom posúdení v lehote jedného mesiaca po tom, čo agentúra informovala vnútroštátny bezpečnostný orgán alebo orgány o svojom nesúhlase, prijme agentúra svoje konečné rozhodnutie, pokiaľ vnútroštátny bezpečnostný orgán alebo orgány vec nepredložili na rozhodcovské konanie odvolacej rade zriadenej podľa článku 55 nariadenia (EÚ) 2016/796. Odvolacia rada rozhodne, či potvrdí návrh rozhodnutia agentúry, do jedného mesiaca od podania žiadosti zo strany vnútroštátneho bezpečnostného orgánu alebo orgánov.</p>	N	Návrh zákona	<p>§ 86 O: 7</p> <p>(7) Ak agentúra nesúhlasí so zamietavým stanoviskom bezpečnostného orgánu podľa odseku 6 písm. b), vyzve bezpečnostný orgán na opätovné posúdenie dokladov, pričom uvedie dôvody svojho nesúhlasu. Bezpečnostný orgán do jedného mesiaca od doručenia žiadosti, buď svoje stanovisko potvrdí, zmení, alebo postúpi posúdenie dokladov na rozhodnutie odvolacej rade podľa osobitného predpisu^{26a}). Ak bezpečnostný orgán svoje stanovisko potvrdí, agentúra prijme svoje konečné rozhodnutie. Ak odvolacia rada potvrdí zamietavé stanovisko bezpečnostného orgánu, agentúra vydá bezpečnostné osvedčenie len na tie železničné siete, na ktoré sa zamietavé stanovisko nevzťahuje.</p> <p>26a) Čl. 55 nariadenia (EÚ) 2016/796.</p> <p>§ 86 O: 8,9</p> <p>(8) Ak agentúra nesúhlasí s kladným stanoviskom bezpečnostného orgánu podľa odseku 6 písm. b), požiada bezpečnostný orgán o opätovné posúdenie dokladov, pričom uvedie dôvody svojho nesúhlasu. Bezpečnostný orgán do jedného mesiaca od doručenia žiadosti agentúry, buď svoje stanovisko potvrdí alebo zmení. Ak bezpečnostný orgán svoje</p>	U	

	<p>Pokiaľ odvolacia rada s agentúrou súhlasí, môže agentúra bezodkladne prijať rozhodnutie.</p> <p>Pokiaľ odvolacia rada súhlasí so záporným posúdením vnútroštátnym bezpečnostného orgánu, agentúra vydá jednotné bezpečnostné osvedčenie s oblasťou činnosti, z ktorej budú vyňaté časti siete, ktoré dostali záporný posudok.</p> <p>Ak agentúra nesúhlasí s kladným posúdením, ktoré vykoná jeden alebo viacero vnútroštátnych bezpečnostných orgánov podľa odseku 5 písm. b), oznámi to danému orgánu alebo orgánom a uvedie dôvody jej nesúhlasu. Agentúra a vnútroštátny bezpečnostný orgán alebo orgány spolupracujú s cieľom dohodnúť sa na vzájomne prijateľnom posúdení. Ak je to potrebné, Agentúra a vnútroštátny bezpečnostný orgán alebo orgány môžu rozhodnúť o tom, že tento proces zahŕňa žiadateľa. Ak nie je možné dohodnúť sa na vzájomne prijateľnom posúdení v lehote jedného mesiaca po tom, čo agentúra informovala vnútroštátny bezpečnostný orgán alebo orgány o svojom nesúhlase, prijme agentúra svoje konečné rozhodnutie.</p>				<p>stanovisko potvrdí, agentúra prijme konečné rozhodnutie.</p> <p>(9) Bezpečnostný orgán pri opätovnom posúdení dokladov podľa odseku 7 a 8 spolupracuje s agentúrou a železničným podnikom.</p>		
O:8	<p>8.Ak sa oblasť činnosti obmedzuje na jeden členský štát, vnútroštátny bezpečnostný orgán tohto členského štátu môže na vlastnú zodpovednosť, a ak o to žiadateľ požiada, vydať jednotné bezpečnostné osvedčenie. Na účely vydávania takýchto osvedčení, vnútroštátny bezpečnostný orgán posudzuje spis vo vzťahu k všetkým prvkom uvedeným v odseku 3 a uplatňuje praktické dojednania, ktoré sa stanovia vo vykonávacom akte uvedenom v odseku 10. V rámci uvedených posúdení je vnútroštátny bezpečnostný orgán oprávnený uskutočniť návštevy a kontroly v priestoroch železničného podniku a vykonávať audity. Do jedného mesiaca od prijatia žiadosti žiadateľa vnútroštátny bezpečnostný orgán informuje žiadateľa, že spis je úplný, alebo požiada o príslušné dodatočné informácie. Jednotné bezpečnostné osvedčenie platí bez rozšírenia oblasti činnosti aj v prípade železničných</p>	N	Návrh zákona	§ 86 O: 10, 11, 16, 14, 13	<p>(10) Bezpečnostný orgán vydá bezpečnostné osvedčenie železničnému podniku, ktorý plánuje prevádzkovať železničnú dopravu len na území Slovenskej republiky.</p> <p>(11) Bezpečnostný orgán pri udelení bezpečnostného osvedčenia posúdi požiadavky podľa odseku 4.</p> <p>(16) Železničný podnik je povinný sprístupniť priestory agentúre a bezpečnostnému orgánu za účelom vykonania kontroly pri posúdení žiadosti o udelenie bezpečnostného osvedčenia a poskytnúť im všetky dodatočné informácie.</p> <p>(14) Ak žiadosť o udelenie bezpečnostného osvedčenia nie je úplná, agentúra alebo bezpečnostný orgán vyzve do jedného mesiaca od doručenia žiadosti železničný podnik, aby v primeranej lehote žiadosť doplnil.</p> <p>(13) Bezpečnostné osvedčenie vydané bezpečnostným orgánom platí železničnému podniku, ktorý zabezpečuje železničnú dopravu aj do najbližšej stanice iného členského štátu s rovnakým rozchodom koľají a podobnými</p>	U	

	<p>podnikov, ktoré zabezpečujú dopravu do staníc v susedných členských štátoch s podobnými charakteristikami siete a podobnými prevádzkovými predpismi, pokiaľ sa tieto stanice nachádzajú v blízkosti hraníc, po konzultácii s príslušnými vnútroštátnymi bezpečnostnými orgánmi. Táto konzultácia sa môže uskutočňovať v závislosti od každého individuálneho prípadu alebo na základe cezhraničnej dohody medzi členskými štátmi alebo vnútroštátnymi bezpečnostnými orgánmi.</p> <p>Vnútroštátny bezpečnostný orgán nesie plnú zodpovednosť za každé jednotné bezpečnostné osvedčenie, ktoré vydá.</p>				<p>prevádzkovými predpismi aj bez rozšírenia bezpečnostného osvedčenia o železničné siete, na ktorých plánuje železničný podnik prevádzkovať železničnú dopravu, a to po dohode s príslušným bezpečnostným orgánom iného členského štátu. Táto skutočnosť sa uvedie v bezpečnostnom osvedčení.</p>		
<p>O:9</p> <p>P:a)</p> <p>P:b)</p>	<p>9.Členský štát môže povoliť prevádzkovateľom z tretích krajín dôjsť po stanicu na svojom území určenú na cezhraničnú prevádzku a nachádzajúcu sa neďaleko hranice daného členského štátu, a to bez toho, aby vyžadoval jednotné bezpečnostné osvedčenie, za predpokladu, že zodpovedajúca úroveň bezpečnosti je zabezpečená:</p> <p>a) cezhraničnou dohodou medzi dotknutým členským štátom a susediacou treťou krajinou alebo</p> <p>b) zmluvnými mechanizmami medzi prevádzkovateľom z tretej krajiny a železničným podnikom alebo manažérom infraštruktúry, ktorý je držiteľom jednotného bezpečnostného osvedčenia alebo bezpečnostného povolenia na prevádzku na uvedenej sieti, za predpokladu, že aspekty uvedených mechanizmov týkajúce sa bezpečnosti sú náležite zohľadnené v ich systéme riadenia bezpečnosti.</p>	N	Návrh zákona	<p>§ 86</p> <p>O: 22</p>	<p>(22) Bezpečnostný orgán môže povoliť železničným podnikom tretích štátov prevádzkovať železničnú dopravu do najbližšej stanice bez toho, aby vyžadoval bezpečnostné osvedčenie za podmienky, že úroveň bezpečnosti je zaručená cezhraničnou dohodou alebo zmluvou medzi železničným podnikom tretieho štátu a manažérom infraštruktúry, ktorý je držiteľom bezpečnostného povolenia alebo železničným podnikom, ktorý je držiteľom bezpečnostného osvedčenia na príslušnej železničnej sieti, ak sú podmienky bezpečnosti zahrnuté v ich systéme riadenia bezpečnosti.</p>	U	
<p>O:10</p> <p>P:a)</p> <p>P:b)</p>	<p>10.Komisia prijme prostredníctvom vykonávacích aktov do 16. júna 2018 praktické dojednania, v ktorých sa uvedie:</p> <p>a) akým spôsobom má žiadateľ splniť požiadavky na jednotné bezpečnostné osvedčenie stanovené v tomto článku, ako aj zoznam potrebných dokumentov;</p> <p>b) podrobné informácie o certifikácii, ako napríklad procedurálne štádiá a časový harmonogram pre každú fázu procesu;</p>	n. a.				n. a.	

P:c)	c) ako agentúra a vnútroštátny bezpečnostný orgán splnia v rôznych fázach podávania žiadostí a udeľovania osvedčení, ako aj pri posudzovaní spisov žiadateľov, požiadavky stanovené v tomto článku a						
P:d)	d) doby platnosti jednotných bezpečnostných osvedčení vydaných agentúrou alebo vnútroštátnymi bezpečnostnými orgánmi, najmä v prípade aktualizácií jednotného bezpečnostného osvedčenia v nadväznosti na zmeny typu, rozsahu a oblasti činnosti. Uvedené vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 28 ods. 3 Zohľadňujú sa v nich skúsenosti získané počas vykonávania nariadenia Komisie (ES) č. 653/2007 (1) a nariadenia Komisie (EÚ) č. 1158/2010 (2) a skúsenosti získané počas prípravy dohôd o spolupráci uvedených v článku 11 ods. 1						
O: 11	11.V jednotnom bezpečnostnom osvedčení sa uvádza typ a rozsah železničných činností, na ktoré sa osvedčenie vzťahuje, a oblasť činnosti. Jednotné bezpečnostné osvedčenie sa môže vzťahovať aj na vedľajšie koľaje vo vlastníctve železničného podniku, ak sú zahrnuté do jeho systému riadenia bezpečnosti.	N	Návrh zákona	§ 86 O:17	(17) V bezpečnostnom osvedčení sa uvedie druh a rozsah činností, ktorých sa osvedčenie týka a železničná sieť, na ktorej železničný podnik plánuje predmetné činnosti vykonávať. Bezpečnostné osvedčenie sa môže vzťahovať aj na koľaje, ktoré spravuje železničný podnik, ak sú zahrnuté do jeho systému riadenia bezpečnosti.	U	
O:12	12.Každé rozhodnutie o zamietnutí vydania jednotného bezpečnostného osvedčenia alebo o vyňatí časti siete v súlade so záporným posudkom uvedeným v odseku 7 sa riadne odôvodňuje. Žiadateľ môže v lehote jedného mesiaca od doručenia rozhodnutia požiadať, aby agentúra alebo príslušný vnútroštátny bezpečnostný orgán preskúmali rozhodnutie. Agentúra alebo vnútroštátny bezpečnostný orgán majú odo dňa doručenia žiadosti o preskúmanie dva mesiace na to, aby potvrdili alebo zrušili svoje rozhodnutie. Ak sa potvrdí zamietavé rozhodnutie agentúry, žiadateľ môže podať odvolanie na odvolaciu radu určenú podľa článku 55 nariadenia (EÚ) 2016/796. Ak sa potvrdí zamietavé rozhodnutie vnútroštátneho bezpečnostného orgánu, žiadateľ môže podať odvolanie na odvolací orgán v súlade s vnútroštátnym právom. Členské štáty môžu na účely odvolacieho konania určiť regulačný	N	Návrh zákona	§ 86 O:18	(18) Rozhodnutie o zamietnutí bezpečnostného osvedčenia a rozhodnutie o vyňatí časti siete podľa odseku 7 musí byť riadne odôvodnené. Železničný podnik môže do jedného mesiaca od doručenia písomného vyhotovenia rozhodnutia požiadať agentúru alebo bezpečnostný orgán, aby svoje rozhodnutie preskúmal v rozsahu dôvodov, ktoré uvedie v žiadosti. Agentúra alebo bezpečnostný orgán sú povinní do dvoch mesiacov odo dňa podania žiadosti preskúmať svoje rozhodnutie v medziach uvedených dôvodov a buď ho potvrdiť, alebo zrušiť. Ak agentúra po preskúmaní svojho rozhodnutia potvrdí svoje rozhodnutie, železničný podnik môže podať odvolanie na odvolaciu radu podľa osobitného predpisu ^{26a)} . Ak bezpečnostný orgán po preskúmaní svojho rozhodnutia potvrdí svoje rozhodnutie, žiadateľ môže podať rozklad (§ 111 ods. 3) v lehote 15 dní odo dňa doručenia oznámenia o potvrdení rozhodnutia.	U	

	orgán uvedený v článku 56 smernice 2012/34/EÚ. V tomto prípade sa uplatňuje článok 18 ods. 3 tejto smernice.				26a) Čl. 55 nariadenia (EÚ) 2016/796.		
O:13	13.Jednotné bezpečnostné osvedčenie vydané buď agentúrou alebo vnútroštátnym bezpečnostným orgánom podľa tohto článku sa na základe žiadosti železničného podniku obnovuje v intervaloch nepresahujúcich päť rokov. Aktualizuje sa úplne alebo čiastočne vždy, keď dôjde k podstatnej zmene typu alebo rozsahu činnosti.	N	Návrh zákona	§ 86 O:19, 20	(19) Na žiadosť železničného podniku možno platnosť bezpečnostného osvedčenia predlžovať vždy najviac o päť rokov. (20) Bezpečnostné osvedčenie sa musí aktualizovať vždy, keď dôjde k podstatnej zmene druhu alebo rozsahu prevádzky železničného podniku. Ak dôjde k podstatnej zmene regulačného rámca v oblasti bezpečnosti železničného systému, agentúra alebo bezpečnostný orgán môže vykonať zmenu niektorej časti bezpečnostného osvedčenia.	U	
O:14	14.V prípade, že žiadateľ už má jednotné bezpečnostné osvedčenie vydané v súlade s odsekom 5 až 7 a má záujem rozšíriť svoju oblasť činností alebo v prípade, že už má jednotné bezpečnostné osvedčenie vydané v súlade s odsekom 8 a má záujem rozšíriť svoju oblasť činností do iného členského štátu, doplní spis o príslušné dokumenty uvedené v odseku 3, ktoré sa týkajú dodatočnej oblasti činnosti. Železničný podnik predloží spis agentúre, ktorá po vykonaní postupov stanovených v odsekoch 4 až 7 vydá aktualizované jednotné osvedčenie pokrývajúce rozšírenú oblasť činnosti. V tomto prípade sa na účely posúdenia spisu ako je stanovené v odseku 3 písm. b) konzultuje len vnútroštátne bezpečnostné orgány, ktorých sa týka rozšírenie činnosti. V prípade, že železničný podnik má jednotné bezpečnostné osvedčenie vydané v súlade s odsekom 8 a má záujem rozšíriť svoju oblasť činnosti v rámci uvedeného členského štátu, doplní spis o príslušné dokumenty uvedené v odseku 3, ktoré sa týkajú dodatočnej oblasti činnosti. Žiadateľ predloží spis prostredníctvom jednotného kontaktného miesta uvedeného v článku 12 nariadenia (EÚ) 2016/796 vnútroštátnemu bezpečnostnému orgánu, ktorý po vykonaní postupov stanovených v odseku 8 vydá	N	Návrh zákona	§ 86 O: 21 § 86 O: 3	(21) Ak sa bezpečnostné osvedčenie má rozšíriť o ďalšie železničné siete, na ktorých železničný podnik plánuje prevádzkovať železničnú dopravu, žiadosť o udelenie bezpečnostného osvedčenia sa doplní o doklady podľa odseku 4, ktoré sa týkajú železničnej siete, na ktorej železničný podnik plánuje prevádzkovať železničnú dopravu. (3) Žiadosť o udelenie bezpečnostného osvedčenia sa podáva prostredníctvom jednotného kontaktného miesta podľa osobitného predpisu ^{24a} . 24a) Čl. 27 nariadenia (EÚ) 2016/796.	U	

	aktualizované jednotné bezpečnostné osvedčenie pokrývajúce rozšírenú oblasť činnosti.						
O:15	15.Agentúra a príslušné vnútroštátne bezpečnostné orgány môžu požadovať revíziu jednotných bezpečnostných certifikátov, ktoré vydali, v nadväznosti na podstatné zmeny v regulačnom rámci pre oblasť bezpečnosti.	D	Návrh zákona	§ 86 O:20	(20) Bezpečnostné osvedčenie sa musí aktualizovať vždy, keď dôjde k podstatnej zmene druhu alebo rozsahu prevádzky železničného podniku. Ak dôjde k podstatnej zmene regulačného rámca v oblasti bezpečnosti železničného systému, agentúra alebo bezpečnostný orgán môže vykonať zmenu niektorej časti bezpečnostného osvedčenia.	U	
O:16	16.Agentúra informuje príslušné vnútroštátne bezpečnostné orgány bez odkladu a v každom prípade do dvoch týždňov od vydania jednotného bezpečnostného osvedčenia. V prípade obnovy, zmeny alebo zrušenia jednotného bezpečnostného osvedčenia informuje agentúra príslušné vnútroštátne bezpečnostné orgány okamžite. Uvedie názov a adresu železničného podniku, dátum vydania, typ, rozsah, platnosť a oblasť činnosti jednotného bezpečnostného osvedčenia a v prípade zrušenia aj dôvody prijatia rozhodnutia o zrušení. V prípade jednotných bezpečnostných osvedčení vydaných vnútroštátnymi bezpečnostnými orgánmi poskytne príslušný vnútroštátny bezpečnostný orgán alebo orgány rovnaké informácie agentúre v rovnakom časovom rámci.	N	Návrh zákona	§ 86 O:23	(23) Bezpečnostný orgán informuje agentúru o všetkých vydaných bezpečnostných osvedčeniach do dvoch týždňov od ich vydania a o každej zmene, obnove a zrušení bezpečnostných osvedčení bezodkladne. V oznámení uvedie obchodné meno a adresu sídla železničného podniku, dátum vydania bezpečnostného osvedčenia, druh, rozsah a platnosť bezpečnostného osvedčenia, železničné siete, na ktorých železničný podnik prevádzkuje železničnú dopravu a ak ide o zrušenie bezpečnostného osvedčenia aj dôvody zrušenia.	U	
Č:11 O:1	Článok 11 Spolupráca medzi agentúrou a vnútroštátnymi bezpečnostnými orgánmi pri vydávaní jednotných bezpečnostných osvedčení 1.Na účely článku 10 ods. 5 a 6 tejto smernice agentúra a vnútroštátne bezpečnostné orgány uzatvoria dohody o spolupráci v súlade s článkom 76 nariadenia (EÚ) 2016/796. Dohody o spolupráci majú povahu osobitných dohôd alebo rámcových dohôd a zahŕňajú jeden alebo viac vnútroštátnych bezpečnostných orgánov. Dohody o spolupráci obsahujú podrobný opis úloh a podmienok týkajúcich sa výsledkov, lehoty vzťahujúce sa na ich dosiahnutie a rozdelenie poplatkov, ktoré platí žiadateľ.	N	Návrh zákona	§ 90 O: 1 P: k)	§ 90 Bezpečnostný orgán (1) Bezpečnostný orgán k) uzatvára dohody s bezpečnostnými orgánmi iných členských štátov a s agentúrou podľa osobitného predpisu ^{29a)} a zverejňuje ich na svojom webovom sídle. 29a) Čl. 76 nariadenia (EÚ) 2016/796.	U	
O:2	2.Dohody o spolupráci môžu tiež zahŕňať osobitné	N	Návrh	§ 90	§ 90	U	

	mechanizmy spolupráce v prípade sietí, ktoré si vyžadujú osobitné odborné znalosti z geografických alebo historických dôvodov, s cieľom znížiť administratívne zaťaženie a náklady pre žiadateľa. Ak sú takéto siete izolované od zvyšku železničného systému Únie, môžu takéto osobitné mechanizmy spolupráce zahŕňať možnosť zadávania úloh príslušným vnútroštátnym bezpečnostným orgánom, keď je to potrebné na zabezpečenie účinného a primeraného pridelovania zdrojov na certifikáciu. Uvedené dohody o spolupráci sa uzavru predtým, ako začne agentúra vykonávať úlohy súvisiace s certifikáciou v súlade s článkom 31 ods. 3		zákona	O: 1 P: k)	Bezpečnostný orgán (2) Bezpečnostný orgán k) uzatvára dohody s bezpečnostnými orgánmi iných členských štátov a s agentúrou podľa osobitného predpisu ^{29a)} a zverejňuje ich na svojom webovom sídle. 29a) Čl. 76 nariadenia (EÚ) 2016/796.		
O:3	3.V prípade tých členských štátov, ktorých železničné siete majú rozchod koľají siete odlišný od rozchodu koľají hlavnej železničnej siete v Únii, pričom sa na takéto siete vzťahujú rovnaké technické a operačné požiadavky ako v susedných tretích krajinách, dodatočne k dohodám o spolupráci uvedeným v odseku 2, uzavru všetky dotknuté vnútroštátne bezpečnostné orgány v uvedených členských štátoch s agentúrou viacstrannú dohodu obsahujúcu podmienky, na základe ktorých sa, ak je to relevantné, uľahčí rozšírenie oblasti pôsobnosti bezpečnostných osvedčení v dotknutých členských štátoch.	N	Návrh zákona	§ 90 O: 1 P: k)	§ 90 Bezpečnostný orgán (1) Bezpečnostný orgán k) uzatvára dohody s bezpečnostnými orgánmi iných členských štátov a s agentúrou podľa osobitného predpisu ^{29a)} a zverejňuje ich na svojom webovom sídle. 29a) Čl. 76 nariadenia (EÚ) 2016/796.	U	
Č: 12 O:1	Článok 12 Bezpečnostné povolenie pre manažérov infraštruktúry 1.Na spravovanie a prevádzku železničnej infraštruktúry musí manažér infraštruktúry získať bezpečnostné povolenie od vnútroštátneho bezpečnostného orgánu členského štátu, v ktorom sa nachádza dotknutá železničná infraštruktúra. Bezpečnostné povolenie obsahuje povolenie potvrdzujúce schválenie systému riadenia bezpečnosti manažéra infraštruktúry stanoveného v článku 9, a ktoré zahŕňa postupy a ustanovenia na splnenie požiadaviek nevyhnutných na bezpečnú konštrukciu, údržbu a prevádzku železničnej infraštruktúry, v	N	Návrh zákona	§ 87 O:1,2 § 88	(1) Bezpečnostné povolenie je rozhodnutie bezpečnostného orgánu, ktoré je podmienkou pre správu a prevádzku železničnej infraštruktúry manažérom infraštruktúry. (2) Bezpečnostné povolenie obsahuje schválenie systému riadenia bezpečnosti manažéra infraštruktúry podľa prílohy č. 10, ktoré zahŕňa opatrenia prijaté manažérom infraštruktúry na splnenie požiadaviek nevyhnutných na bezpečné projektovanie, údržbu a prevádzku železničnej infraštruktúry a na prevádzku systému riadenia a zabezpečenia vlakov a návštenia. Bezpečnostný orgán zverejní na svojom webovom sídle podrobné pokyny na získanie bezpečnostného osvedčenia a	U	

	<p>prípade potreby vrátane údržby a prevádzky systému riadenia dopravy a návstenia.</p> <p>Vnútroštátny bezpečnostný orgán vysvetlí požiadavky na bezpečnostné povolenia a požadované dokumenty, ak je to vhodné, vo forme pokynov k žiadosti.</p>				<p>bezpečnostného povolenia, vrátane zoznamu všetkých potrebných dokumentov, ktoré sa musia podať so žiadosťou.</p>		
O:2	<p>2.Doba platnosti bezpečnostného povolenia je päť rokov a môže byť predĺžená na základe žiadosti manažéra infraštruktúry. Reviduje sa úplne alebo čiastočne, ak dôjde k podstatnej zmene infraštruktúry, návstenia, zásobovania energiou alebo zásad prevádzky a údržby infraštruktúry. Manažér infraštruktúry bezodkladne informuje vnútroštátny bezpečnostný orgán o všetkých takýchto zmenách.</p> <p>Pri podstatných zmenách regulačného rámca v oblasti bezpečnosti môže vnútroštátny bezpečnostný orgán požadovať revidovanie bezpečnostného povolenia.</p>	N	Návrh zákona	§ 87 O:4,5	<p>(4) Bezpečnostné povolenie platí päť rokov. Na žiadosť manažéra infraštruktúry možno platnosť bezpečnostného povolenia predlžovať vždy najviac o ďalších päť rokov.</p> <p>(5) Ak dôjde k podstatnej zmene regulačného rámca v oblasti bezpečnosti železničného systému, bezpečnostný orgán môže zmeniť niektorú časť bezpečnostného povolenia. Bezpečnostné povolenie sa musí aktualizovať vždy, keď dôjde k podstatnej zmene železničnej infraštruktúry, návstenia, zásobovania energiou alebo zásad prevádzky a údržby železničnej infraštruktúry. Manažér infraštruktúry bezodkladne informuje bezpečnostný orgán o týchto zmenách.</p>	U	
O:3	<p>3.Vnútroštátny bezpečnostný orgán rozhoduje o žiadosti o bezpečnostné povolenie bezodkladne, najneskôr však štyri mesiace po tom, čo žiadateľ predložil všetky potrebné informácie a všetky požadované doplňujúce informácie.</p>	N	Návrh zákona	§ 87 O:3	<p>(3) Bezpečnostný orgán je povinný rozhodnúť o udelení bezpečnostného povolenia najneskôr do štyroch mesiacov odo dňa doručenia všetkých požadovaných podkladov a doplňujúcich informácií.</p>	U	
O:4	<p>4.Vnútroštátny bezpečnostný orgán bez odkladu a v každom prípade do dvoch týždňov informuje agentúru o bezpečnostných povoleniach, ktoré boli vydané, obnovené, zmenené alebo zrušené. Uvedie názov a adresu manažéra infraštruktúry, dátum vydania, pôsobnosť a obdobie platnosti bezpečnostného povolenia a v prípade zrušenia aj dôvody takéhoto rozhodnutia.</p>	N	Návrh zákona	§ 87 O:7	<p>(7) Bezpečnostný orgán je povinný informovať agentúru o každom udelení, obnovení, zmene, doplnení alebo zrušení bezpečnostného povolenia do dvoch týždňov odo dňa právoplatnosti rozhodnutia. V informácii uvedie názov alebo obchodné meno manažéra infraštruktúry a adresu sídla, jeho identifikačné číslo a dátum udelenia, rozsah a platnosť bezpečnostného povolenia a ak ide o zrušenie bezpečnostného povolenia, aj dôvod zrušenia.</p>	U	
O:5	<p>5. V prípade cezhraničnej infraštruktúry príslušné vnútroštátne bezpečnostné orgány spolupracujú na účely vydania bezpečnostných povolení.</p>	N	Návrh zákona	§ 87 O:8 V: 1	<p>(8) Príslušné bezpečnostné orgány spolupracujú, v prípade bezpečnostných povolení, ktoré majú byť vydané pre cezhraničnú železničnú infraštruktúru.</p>	U	
Č:13 O:1	<p>Článok 13 Prístup k školiacim zariadeniam</p> <p>1.Členské štáty zabezpečujú, aby železničné podniky a manažéri infraštruktúry a ich zamestnanci vykonávajúci kľúčové úlohy v oblasti bezpečnosti mali spravodlivý a</p>	N	Návrh zákona	§ 89 O:1,2	<p>(1) Bezpečnostný orgán je povinný dohliadať na spravodlivý a nediskriminačný prístup železničných podnikov a manažéra infraštruktúry k školeniu. Takéto školenia personálu musia poskytovať potrebné vedomosti o železničných tratiach, o prevádzkových predpisoch a postupoch, o systéme riadenia a</p>	U	

	<p>nediskriminačný prístup ku školiacim zariadeniam pre rušňovodičov a vlakový personál, ak je takéto školenie potrebné na prevádzkovanie služieb v rámci ich siete.</p> <p>Školiace služby zahŕňajú školenie o potrebných znalostiach trasy, prevádzkových predpisoch a postupoch, systéme návstenia a riadenia/zabezpečenia a núdzových postupoch uplatňovaných na prevádzkovaných trasách.</p> <p>Ak školiace služby nezahŕňajú skúšky a udeľovanie osvedčení, členské štáty zabezpečujú, aby zamestnanci železničných podnikov a manažérov infraštruktúry mali prístup k takýmto osvedčeniam.</p> <p>Vnútroštátny bezpečnostný orgán zabezpečuje, aby školiace služby boli v súlade s požiadavkami stanovenými v smernici 2007/59/ES, v TSI alebo vo vnútroštátnych predpisoch uvedených v článku 8 ods. 3 písm. e) tejto smernice.</p>			<p>§ 90 O:1 P:h)</p>	<p>zabezpečenia chodu vlakov, posunu a návstenia a o núdzových postupoch na železničných tratiach, v stanicich a v depách.</p> <p>(2) Ak školenia podľa odseku 1 nezahŕňajú skúšky a udeľovanie osvedčení o ich vykonaní, bezpečnostný orgán dohliada na to, železničné podniky a manažéri infraštruktúry mali možnosť požiadať o skúšky a vydanie osvedčenia o jej vykonaní iné školiace zariadenia ktoré takéto služby poskytuje.</p> <p>(1) Bezpečnostný orgán h) dozerá, aby poskytovanie školení a vydávanie osvedčení o ich absolvovaní bolo v súlade s bezpečnostnými požiadavkami uvedenými v technických špecifikáciách interoperability alebo v národných bezpečnostných predpisoch</p>		
O:2	<p>2.Ak školiace zariadenia ponúka len jeden železničný podnik alebo manažér infraštruktúry, členské štáty zabezpečujú, aby aj ostatné železničné podniky mali prístup k týmto zariadeniam za primeranú a nediskriminačnú cenu, ktorá súvisí s nákladmi a môže zahŕňať ziskové rozpätie.</p>	N	Návrh zákona	<p>§ 89 O:4</p>	<p>(4) Ak školenie ponúka len jeden železničný podnik alebo manažér infraštruktúry, je povinný umožniť aj ostatným železničným podnikom a manažérom infraštruktúry prístup k tomuto školeniu za primeranú a nediskriminačnú cenu založenú na skutočných nákladoch a primeranom zisku.</p>	U	
O:3	<p>3.Pri náboře nových rušňovodičov, vlakového personálu a personálu vykonávajúceho kľúčové úlohy v oblasti bezpečnosti železničné podniky môžu zohľadniť všetky predchádzajúce školenia, kvalifikácie a skúsenosti získané v iných železničných podnikoch. Na tento účel sú takíto pracovníci oprávnení na prístup k všetkým dokumentom dokazujúcim ich školenia, kvalifikácie a skúsenosti, a môžu získavať kópie týchto dokumentov a postupovať ich ďalej.</p>	N	Návrh zákona	<p>§ 89 O:5</p>	<p>(5) Pri náboře vlakového personálu a personálu, ktorý vykonáva iné dôležité bezpečnostné úlohy v železničnej infraštruktúre nový zamestnávateľ môže zohľadniť u nových zamestnancov všetky predchádzajúce školenia, získanú odbornú spôsobilosť a praktické skúsenosti získané u predchádzajúceho zamestnávateľa. Na tento účel musí predchádzajúci zamestnávateľ poskytnúť bývalému zamestnancovi dokumenty preukazujúce absolvovanie školenia, nadobudnutú odbornú spôsobilosť a získanú prax.</p>	U	
O:4	<p>4.Železničné podniky a manažéri infraštruktúry zodpovedajú za úroveň školenia a kvalifikáciu svojho personálu vykonávajúceho kľúčové úlohy v oblasti bezpečnosti.</p>	N	Návrh zákona	<p>§ 89 O:3</p>	<p>(3) Manažér infraštruktúry a železničný podnik je povinný zabezpečiť školenia na zabezpečenie odbornej spôsobilosti svojho personálu, ktorý vykonáva úlohy spojené s bezpečnosťou železničného systému.</p>	U	
Č:14	<p>Článok 14 Údržba vozidiel</p>	N	Návrh zákona	<p>§ 77 O:1</p>	<p>(1) Železničnému vozidlu sa pred jeho použitím určí osoba zodpovedná za údržbu železničného vozidla; tá sa uvedie v</p>	U	

O:1	1.Každému vozidlu sa pred jeho použitím v rámci siete prideli subjekt zodpovedný za údržbu a tento subjekt sa zaregistruje v registri vozidiel v súlade s článkom 47 smernice (EÚ) 2016/797.				národnom registri železničných vozidiel.		
O:2 P:a) P:b) P:c) P:d)	2.Bez toho, aby bola dotknutá zodpovednosť železničných podnikov a manažérov infraštruktúry za bezpečnú prevádzku vlaku, ako sa stanovuje v článku 4, subjekt zodpovedný za údržbu zaisťuje, aby boli vozidlá, za ktorých údržbu je zodpovedný, v bezpečnom prevádzkovom stave. Subjekt zodpovedný za údržbu zavedie pre tieto vozidlá na tento účel systém údržby, prostredníctvom ktorého: a) zabezpečuje, aby bola údržba vozidiel v súlade s dokumentáciou údržby každého vozidla a platnými požiadavkami vrátane predpisov o údržbe a príslušných ustanovení TSI; b) uplatňuje metódy nevyhnutné pre hodnotenie a posudzovanie rizík, ktoré sa zaviedli v CSM, ako sa uvádza v článku 6 ods. 1 písm. a), v prípade potreby v spolupráci s inými subjektmi; c) zabezpečuje, aby jeho dodávatelia vykonávali opatrenia na riadenie rizík prostredníctvom uplatňovania CSM pre monitorovanie podľa článku 6 ods. 1 písm. c) a aby bola táto skutočnosť stanovená v zmluvných dojednaniach, ktoré sa sprístupnia na žiadosť agentúry alebo vnútroštátneho bezpečnostného orgánu a d) zaisťuje výsledovateľnosť činností údržby.	N	Návrh zákona	§ 77 O:2	(2) Osoba zodpovedná za údržbu železničného vozidla je zodpovedná za bezpečnosť železničného vozidla v prevádzkovom stave. Na tento účel zavedie systém údržby, prostredníctvom ktorého a) zabezpečí, aby sa údržba železničného vozidla vykonávala v súlade s dokumentáciou údržby železničného vozidla a s požiadavkami podľa predpisov o údržbe a podľa technických špecifikácií interoperability, b) uplatní metódy nevyhnutné na posudzovanie rizík, ktoré sa zaviedli v spoločných bezpečnostných metódach podľa § 82, c) zmluvne zabezpečí, aby jeho dodávatelia vykonávali opatrenia na riadenie rizík uplatňovaním spoločných bezpečnostných metód pre monitorovanie metódy dohľadu, ktoré uplatňuje bezpečnostný orgán a metódy monitorovania, ktoré uplatňujú železničné podniky, manažéri infraštruktúry a osoby zodpovedné za údržbu; zmluva sa sprístupní agentúre a bezpečnostnému orgánu na požiadanie, d) zaisťuje výsledovateľnosť činností údržby.	U	
O:3 P:a) P:b) P:c)	3.Systém údržby pozostáva z týchto funkcií: a) funkcia riadenia, v rámci ktorej ide o dohľad nad funkciami údržby uvedenými v písmenách b) až d) a ich koordináciu, ako aj o zaistenie bezpečného stavu vozidla v železničnom systéme; b) funkcia rozvoja údržby, ktorej úlohou je spravovať dokumentáciu o údržbe vrátane riadenia konfigurácie na základe konštrukčných a prevádzkových údajov, ako aj výkonnosti a predchádzajúcich skúseností; c) funkcia riadenia údržby vozového parku, v rámci ktorej sa riadi presun vozidla na údržbu a jeho	N	Návrh zákona	§ 77 O: 3,4	(3) Systém údržby pozostáva z funkcie a) riadenia, ktorou kontrolujú a koordinujú činnosti údržby podľa odseku 2 písm. b) až d) a zaisťuje bezpečnosť železničného vozidla v železničnom systéme, b) rozvoja údržby, ktorou sa spravuje dokumentácia údržby vrátane riadenia jej obsahu na základe konštrukčných a prevádzkových údajov, výkonnosti a predchádzajúcich skúseností, c) riadenia údržby vozidlového parku, ktorou sa riadi presun železničného vozidla na údržbu a jeho vrátenie do prevádzky po vykonaní údržby,	U	

P:d)	<p>navrátenie do prevádzky po údržbe;</p> <p>d) funkcia poskytovania údržby, v rámci ktorej ide o poskytovanie požadovanej technickej údržby vozidla alebo jeho dielov vrátane dokumentácie o uvoľnení do prevádzky.</p> <p>Subjekt zodpovedný za údržbu vykonáva riadiacu funkciu samostatne, ale vykonávanie funkcií údržby uvedených v písm. b) až d) alebo ich častí môže zadať iným obstarávateľom, ako napr. údržbárskym dielňam.</p> <p>Subjekt zodpovedný za údržbu zabezpečí, aby všetky funkcie stanovené v písm. a) až d) spĺňali požiadavky a kritériá posudzovania uvedené v prílohe III.</p> <p>Údržbárske dielne uplatňujú príslušné sekcie prílohy III, ako sa určujú vo vykonávacích aktoch prijatých podľa odseku 8 písm. a), ktoré zodpovedajú funkciám a činnostiam, ktoré sa majú certifikovať.</p>				<p>d) poskytovania údržby, ktorou sa poskytuje technická údržba železničného vozidla alebo jeho dielov vrátane dokumentácie o vrátení do prevádzky.</p> <p>(4) Osoba zodpovedná za údržbu železničného vozidla vykonáva funkciu podľa odseku 3 písm. a) sama. Ak osoba zodpovedná za údržbu železničného vozidla nevykonáva funkcie podľa odseku 3 písm. b) až d) sama, použije zmluvné údržbárske dielne. Osoba zodpovedná za údržbu železničného vozidla zabezpečí, aby všetky funkcie podľa odseku 3 spĺňali kritériá posudzovania uvedené v prílohe č. 11a.</p>		
O:4	<p>4.V prípade nákladných vozňov a po prijatí vykonávacích aktov uvedených v odseku 8 písm. b) v prípade iných vozidiel akreditovaný alebo uznaný orgán alebo vnútroštátny bezpečnostný orgán vydá každému subjektu zodpovednému za údržbu osvedčenie ECM v súlade s týmito podmienkami:</p>	N	Návrh zákona	§ 77 O: 5,6	<p>(5) Poverená právnická osoba vydá osvedčenie na údržbu nákladných železničných vozňov a iných železničných vozidiel podľa osobitného predpisu platné vo všetkých členských štátoch osobe zodpovednej za údržbu železničného vozidla v súlade s týmito podmienkami</p> <p>a) procesy akreditácie a uznávania certifikácie sú založené aj na kritériách nezávislosti, spôsobilosti a nestrannosti,</p> <p>b) systém certifikácie preukáže, že osoba zodpovedná za údržbu železničného vozidla má systém údržby na zaistenie bezpečného prevádzkového stavu železničných vozidiel, za ktorých údržbu je zodpovedná,</p> <p>c) certifikáciou sa posúdi, či subjekt zodpovedný za údržbu spĺňa kritériá podľa prílohy č. 11a a či ich uplatňuje; certifikácia zahŕňa aj dohľad nad trvalým súladom s požiadavkami a kritériami po udelení osvedčenia,</p> <p>d) certifikáciou údržbárskych dielní sa posúdi, či dielňa spĺňa kritériá podľa prílohy č. 11a.</p> <p>(6) Ak činnosť osoby zodpovednej za údržbu železničného vozidla vykonáva železničný podnik alebo manažér infraštruktúry, bezpečnostný orgán v rámci postupu vydávania bezpečnostného povolenia alebo bezpečnostného osvedčenia</p>	U	
P:a)	a) procesy akreditácie a uznávania certifikácie sú založené aj na kritériách nezávislosti, spôsobilosti a nestrannosti;						
P:b)	b) systémom certifikácie sa preukáže, že subjekt zodpovedný za údržbu zriadil systém údržby na zaistenie bezpečného prevádzkového stavu všetkých vozidiel, za ktorých údržbu je zodpovedný;						
P:c)	c) certifikácia ECM je založená na posúdení schopnosti subjektu zodpovedného za údržbu spĺňať príslušné požiadavky a kritériá posudzovania ustanovené v prílohe III a konzistentným spôsobom ich uplatňovať. Zahŕňa systém dohľadu na účely zabezpečenia trvalého súladu s týmito požiadavkami a kritériami posudzovania po udelení osvedčenia ECM;						
P:d)	d) certifikácia údržbárskych dielní sa zakladá na uplatnení príslušných sekcií prílohy III na príslušné funkcie a činnosti, ktoré sa majú certifikovať.						

	Ak je subjektom zodpovedným za údržbu železničný podnik alebo manažér infraštruktúry, splnenie podmienok ustanovených v prvom pododseku môže kontrolovať vnútroštátny bezpečnostný orgán podľa postupov uvedených v článku 10 alebo 12 a toto splnenie sa môže potvrdiť v osvedčeniach vydaných v súlade uvedenými postupmi.				vykoná kontrolu podmienok podľa odseku 5.		
O:5	5.Osvedčenia udelené v súlade s odsekom 4 platia v celej Únii.	N	Návrh zákona	§ 77 O:5 V:1 Prvá časť vety	(5) Poverená právnická osoba vydá osvedčenie na údržbu nákladných železničných vozňov a iných železničných vozidiel podľa osobitného predpisu platné vo všetkých členských štátoch osobe zodpovednej za údržbu železničného vozidla	U	
O:6	6.Na základe odporúčania agentúry Komisia prostredníctvom vykonávacích aktov prijme podrobné ustanovenia o podmienkach certifikácie subjektu zodpovedného za údržbu nákladných vozňov, ako sa uvádza v prvom pododseku odseku 4, vrátane požiadaviek stanovených v prílohe III a v súlade s príslušnými CSM a TSI, a, ak je to potrebné, uvedené ustanovenia zmení. Uvedené vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 28 ods. 3 Systém certifikácie vzťahujúci sa na nákladné vozne, ktorý bol prijatý nariadením Komisie (EÚ) č. 445/2011 (1) sa uplatňuje dovtedy, kým sa uplatňujú vykonávacie akty uvedené v tomto odseku.	n. a.				n. a.	
O:7	7.Agentúra do 16. júna 2018 vyhodnotí systém certifikácie subjektov zodpovedných za údržbu nákladných vozňov, zväži možnosť rozšírenia tohto systému na všetky vozidlá, ako aj povinnú certifikáciu údržbárskych dielní a predloží Komisii svoju správu.	n. a.				n. a.	
O:8 P: a)	8.Na základe hodnotenia, ktoré vykoná agentúra podľa odseku 7, Komisia prostredníctvom vykonávacích aktov prijme, ak je to vhodné, a následne v prípade potreby zmení podrobné ustanovenia, v ktorých sa určí, ktoré požiadavky stanovené v prílohe III sa uplatňujú na účely: a) funkcií údržby vykonávaných údržbárskymi	n. a.				n. a.	

P:b)	dielňami, vrátane podrobných ustanovení na zaistenie jednotného vykonávania certifikácie údržbárskych dielni v súlade s príslušnými CSM a TSI; b) certifikácie subjektov zodpovedných za údržbu iných vozidiel ako nákladných vozňov na základe technických charakteristík týchto vozidiel, vrátane podrobných ustanovení na zaistenie jednotného uplatňovania podmienok certifikácie subjektu zodpovedného za údržbu iných vozidiel ako nákladných vozňov v súlade s príslušnými CSM a TSI. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 28 ods. 3						
Č:15 O:1 P:a) P:b) P:c) P:d)	Článok 15 Výnimky zo systému certifikácie subjektov zodpovedných za údržbu 1.Členské štáty môžu splniť povinnosť určiť subjekt zodpovedný za údržbu prostredníctvom alternatívnych opatrení v súvislosti so systémom údržby stanoveným v článku 14 v prípadoch týchto vozidiel: a) vozidlá registrované v tretej krajine a udržiavané v súlade s právnymi predpismi uvedenej krajiny; b) vozidlá používané na sieťach alebo na tratiach s odlišným rozchodom koľaje, než je rozchod hlavnej železničnej siete v rámci Únie, v súvislosti s ktorými sa plnenie požiadaviek stanovených v článku 14 ods. 2 zabezpečuje prostredníctvom medzinárodných dohôd s tretími krajinami; c) nákladné a osobné vozne, ktoré patria do parku nákladných vozňov v spoločnom užívaní s tretími krajinami, v ktorých je rozchod koľají iný ako v hlavnej železničnej sieti v Únii; d) vozidlá používané na sieťach uvedených v článku 2 ods. 3, vojenský materiál a špeciálna preprava vyžadujúca ad hoc povolenie vnútroštátneho bezpečnostného orgánu predložené pred uvedením do prevádzky. V tomto prípade sa poskytujú výnimky na obdobie najviac päť rokov.	D	Návrh zákona	§ 77 O:7, 8	(7) Určiť osobu zodpovednú za údržbu železničného vozidla nie je potrebné, ak agentúra alebo bezpečnostný orgán uplatní výnimku pri registrácii alebo v bezpečnostnom povolení alebo v bezpečnostnom osvedčení. Takú výnimku môže uplatniť, ak ide a) o železničné vozidlo 1. registrované v treťom štáte a udržiavané v súlade s predpismi tohto štátu, 2. používané na železničných sieťach s odlišným rozchodom koľají, než je rozchod hlavnej železničnej siete Európskej únie, ak sa údržba zabezpečuje podľa medzinárodných dohôd s tretími štátmi, 3. prepravujúce vojenský materiál, b) nákladné železničné vozidlo a osobné železničné vozidlo, ktoré sa používa spolu s tretími štátmi, s odlišným rozchodom koľají, než je rozchod hlavnej železničnej siete Európskej únie alebo c) o špeciálnu prepravu vyžadujúcu jednorazové povolenie bezpečnostného orgánu pred uskutočnením prepravy. (8) Výnimka podľa odseku 7 písm. a) tretieho bodu a písm. c) platí najviac päť rokov.	U	
O: 2	2.Alternatívne opatrenia uvedené v odseku 1 sa vykonávajú prostredníctvom výnimiek, ktoré udeľuje	N	Návrh zákona	§ 77 O:7	(7) Určiť osobu zodpovednú za údržbu železničného vozidla nie je potrebné, ak agentúra alebo bezpečnostný orgán uplatní	U	

P:a)	dotknutý vnútroštátny bezpečnostný orgán alebo agentúra v prípade:				výnimku pri registrácii alebo v bezpečnostnom povolení alebo v bezpečnostnom osvedčení. Takú výnimku môže uplatniť, ak ide		
P:b)	a) registrácie vozidiel podľa článku 47 smernice (EÚ) 2016/797, pokiaľ ide o určenie subjektu zodpovedného za údržbu;				a) o železničné vozidlo		
	b) vydávania jednotných bezpečnostných osvedčení a bezpečnostných povolení železničným podnikom a manažérom infraštruktúry podľa článkov 10 a 12 tejto smernice, pokiaľ ide o určenie alebo certifikáciu subjektu zodpovedného za údržbu.				1. registrované v treťom štáte a udržiavané v súlade s predpismi tohto štátu,		
					2. používané na železničných sieťach s odlišným rozchodom koľají, než je rozchod hlavnej železničnej siete Európskej únie, ak sa údržba zabezpečuje podľa medzinárodných dohôd s tretími štátmi,		
					3. prepravujúce vojenský materiál,		
					b) nákladné železničné vozidlo a osobné železničné vozidlo, ktoré sa používajú spolu s tretími štátmi, s odlišným rozchodom koľají, než je rozchod hlavnej železničnej siete Európskej únie alebo		
					c) o špeciálnu prepravu vyžadujúcu jednorazové povolenie bezpečnostného orgánu pred uskutočnením prepravy.		
O:3	3.Výnimky sú uvedené a odôvodnené vo výročnej správe uvedenej v článku 19. Ak sa javí, že v železničnom systéme Únie sa podstupujú nepríjemné riziká v oblasti bezpečnosti, agentúra o tom bezodkladne informuje Komisiu. Komisia osloví dotknuté strany a v prípade potreby požiada dotknutý členský štát o stiahnutie rozhodnutia o výnimke.	N	513/2009 Z. z.	§ 91 O:2 P:e)	(2) Výročná správa obsahuje údaje	U	
					e) o uplatnených výnimkách z určenia osoby zodpovednej za údržbu železničného vozidla pri povolení jeho prevádzky,		
Č:16	KAPITOLA IV VNÚTROŠTÁTNE BEZPEČNOSTNÉ ORGÁNY Článok 16 Úlohy	N	513/2009 Z. z.	§ 101 P: b)	Orgánmi verejnej správy vo veciach dráh sú:	U	
O:1	1.Každý členský štát zriadi vnútroštátny bezpečnostný orgán. Členské štáty zabezpečia, aby vnútroštátne bezpečnostné orgány mali potrebné vnútorné a vonkajšie organizačné kapacity z hľadiska ľudských aj materiálnych zdrojov. Tento orgán je organizačne, právnou štruktúrou a pri prijímaní rozhodnutí nezávislý od železničných podnikov, manažérov infraštruktúry, žiadateľov alebo obstarávateľov a od subjektov, ktoré udeľujú verejné zákazky na poskytnutie služby. Za predpokladu, že takáto nezávislosť je zaručená, tento orgán môže byť útvarem v rámci vnútroštátneho		402/2013 Z. z.	§ 103 O:1 P:a)	b) Dopravný úrad ^{31aa)} (ďalej len "úrad")		
				§ 8 O: 1	(1) Úrad		
				§ 9 O:2	a) je bezpečnostným orgánom pre železničné dráhy, špeciálne dráhy a lanové dráhy a pre železničné vozidlá,		
					(1) Zriaďuje sa Dopravný úrad, ktorý je orgánom štátnej správy s celoslovenskou pôsobnosťou pre oblasť dráh a dopravy na dráhach, civilného letectva a vnútrozemskej plavby.		
					(2) Dopravný úrad pri výkone svojej pôsobnosti v oblasti dráh a dopravy na dráhach postupuje nestranne a nezávisle. Štátne orgány, orgány územnej samosprávy, iné orgány verejnej moci ani ďalšie osoby nesmú ovplyvňovať Dopravný úrad pri		

	ministerstva zodpovedného za oblasť dopravy.				vykonávaní jeho pôsobnosti v oblasti dráh a dopravy na dráhach. 31aa) Zákon č. 402/2013 Z. z. o Úrade pre reguláciu elektronických komunikácií a poštových služieb a Dopravnom úrade a o zmene a doplnení niektorých zákonov.		
O:2	2.Vnútroštátny bezpečnostný orgán je poverený aspoň týmito úlohami:	N	Návrh zákona	§ 90 O:1	(1) Bezpečnostný orgán a) povoľuje uvedenie štrukturálnych subsystémov tvoriacich železničný systém do prevádzky a kontroluje, či sú riadne prevádzkované a udržiavané v súlade so základnými požiadavkami, b) povoľuje uviesť na trh nové železničné vozidlá alebo železničné vozidlá po obnove alebo modernizácii, c) uplatňuje výnimky z určenia osoby zodpovednej za údržbu železničného vozidla, d) vydáva bezpečnostné osvedčenia a bezpečnostné povolenia, rozhoduje o ich zmene, aktualizácií, doplnení, zrušení, odňatí a predĺžení platnosti a kontroluje, či sú splnené v nich uvedené podmienky a požiadavky a či činnosť manažéra infraštruktúry a železničných podnikov je v súlade s právom Európskej únie a s národnými bezpečnostnými predpismi, e) monitoruje uplatňovanie právnych predpisov v oblasti bezpečnosti železničného systému a dáva podnety na ich zmenu; na tento účel spolupracuje s manažérom infraštruktúry, so železničnými podnikmi a so zástupcami ich zamestnancov, ako aj s výrobcami subsystémov a komponentov, s inými užívateľmi železničnej infraštruktúry a s údržbárskymi podnikmi, f) dohliada, aby komponenty spĺňali základné požiadavky, g) kontroluje, či prevádzkované železničné vozidlá, sú riadne registrované v národnom registri železničných vozidiel, či údaje vzťahujúce sa na bezpečnosť železničného systému sú v ňom presné a aktuálne, h) dozerá, aby poskytovanie školení a vydávanie osvedčení o ich absolvovaní bolo v súlade s bezpečnostnými požiadavkami uvedenými v technických špecifikáciách interoperability alebo v národných bezpečnostných predpisoch, i) vykonáva aktívnu výmenu stanovísk a skúseností na úrovni Európskej únie na účely harmonizácie svojich rozhodovacích	U	
P:a)	a)povoľovanie uvádzania traťových riadiacich-zabezpečovacích subsystémov a návstenia, energetických a infraštruktúrnych subsystémov tvoriacich železničný systém Únie do prevádzky v súlade s článkom 18 ods. 2 smernice (EÚ) 2016/797;						
P:b)	b) vydávanie, obnovovanie, zmena a rušenie povolení pre vozidlá, pokiaľ ide o uvádzanie na trh, v súlade s článkom 21 ods. 8 smernice (EÚ) 2016/797;						
P:c)	c) podpora agentúry pri vydávaní, obnovovaní, zmene a rušení povolení pre vozidlá, pokiaľ ide o uvádzanie na trh, v súlade s článkom 21 ods. 5 smernice (EÚ) 2016/797 a povolenia typu vozidla v súlade s článkom 24 smernice (EÚ) 2016/797;						
P:d)	d) vykonávanie dohľadu na svojom území toho, aby komponenty interoperability boli v súlade so základnými požiadavkami, ako sa stanovuje v článku 8 smernice (EÚ) 2016/797;						
P:e)	e) zabezpečovanie pridelenia európskeho čísla vozidla v súlade s článkom 46 smernice (EÚ) 2016/797 bez toho, aby bol dotknutý článok 47 ods. 4 uvedenej smernice;						
P:f)	f) podpora agentúry pri vydávaní, obnovovaní, zmene a rušení jednotných bezpečnostných osvedčení udelených v súlade s článkom 10 ods. 5;						
P:g)	g) vydávanie, obnovovanie, zmena a rušenie jednotných bezpečnostných osvedčení udelených v súlade s článkom 10 ods. 8;						
P:h)	h) vydávanie, obnovovanie, zmena a rušenie bezpečnostných povolení udelených v súlade s článkom 12;						
P:i)	i) monitorovanie, podpora a prípadne presadzovanie a						

<p>P:j)</p> <p>P:k)</p> <p>P:l)</p>	<p>aktualizácia regulačného rámca v oblasti bezpečnosti vrátane systému vnútroštátnych predpisov;</p> <p>j) dohľad nad železničnými podnikmi a manažérmi infraštruktúry v súlade s článkom 17;</p> <p>k) v prípade potreby a v súlade s vnútroštátnymi právnymi predpismi vydávanie, obnovovanie, zmena a rušenie preukazov rušňovodičov v súlade so smernicou 2007/59/ES;</p> <p>l) v prípade potreby a v súlade s vnútroštátnymi právnymi predpismi vydávanie, obnovovanie, zmena a rušenie osvedčení udelených subjektom zodpovedným za údržbu.</p>		<p>513/2009 Z. z. v znení návrhu</p> <p>513/2009 Z. z.</p>	<p>§ 103 O: 2 P: a), j), l), m), o),</p> <p>§ 102 O: 1 P: q)</p>	<p>kritérií, j) dohliada, či manažér infraštruktúry a železničný podnik prijal potrebné opatrenia na zabezpečenie bezpečnostných odporúčaní z nehody podľa § 99 ods. 5, k) uzatvára dohody s bezpečnostnými orgánmi iných členských štátov a s agentúrou podľa osobitného predpisu^{29a)} a zverejňuje ich na svojom webovom sídle.</p> <p>(2) Úrad ďalej a) rozhoduje o potrebe nového povolenia na uvedenie subsystému do prevádzky po jeho modernizácii alebo obnove, j) prideluje, mení a zrušuje železničným vozidlám európske evidenčné čísla, l) vydáva a odníma preukaz rušňovodiča a preukaz na riadenie chodu lanovej dráhy, m) spolupracuje s bezpečnostnými orgánmi členských štátov a s agentúrou; v prípade prípravy európskej legislatívy konzultuje stanoviská s ministerstvom, o) vydáva a odníma povolenia na uvedenie železničného vozidla do prevádzky a na trh a udeľuje povolenia typu železničného vozidla,</p> <p>(1) Ministerstvo poveruje právnické osoby 6. vydávaním osvedčení osobám zodpovedným za údržbu železničných nákladných vozňov a údržbárskym dielňam na údržbu nákladných vozňov podľa osobitného predpisu,^{31a)}</p> <p>29a) Čl. 76 nariadenia (EÚ) 2016/796. 31a) Nariadenie Komisie (EÚ) č. 445/2011 z 10. mája 2011 o systéme certifikácie subjektov zodpovedných za údržbu nákladných vozňov a o zmene a doplnení nariadenia (ES) č. 653/2007 (Ú. v. EÚ L 122, 11.5.2011).</p>		
-------------------------------------	--	--	--	--	--	--	--

--	--	--	--	--	--	--	--	--

O:3	3.Úlohy uvedené v odseku 2 sa nesmú preniesť na manažerov infraštruktúry, železničné podniky ani obstarávateľské subjekty a nesmú sa ani zadať subdodávateľovi formou zákazky.	N	Návrh zákona	§ 90 O:5	(5) Úlohy podľa odseku 1 nemožno preniesť na manažera infraštruktúry, na železničné podniky, na subjekt, ktorý si objednáva projektovanie, výstavbu, obnovu alebo modernizáciu subsystému a nemožno ich ani dodávateľsky zadávať iným osobám.	U	
Č:17 O: 1 P:a) P:b)	<p><i>Článok 17</i> Dohľad</p> <p>1.Každý vnútroštátny bezpečnostný orgán na území členského štátu, v ktorom je usadený, dozerá na trvalé dodržiavanie právnej povinnosti železničného podniku a manažerov infraštruktúry, ktorá sa týka využívania systému riadenia bezpečnosti, ako sa uvádza v článku 9.</p> <p>Na tieto účely vnútroštátne bezpečnostné orgány uplatňujú zásady stanovené v príslušnej CSM na výkon dohľadu uvedenej v článku 6 ods. 1 písm. c) a zabezpečujú, aby činnosti dohľadu zahŕňali predovšetkým kontrolu, či železničné podniky a manažeri infraštruktúry uplatňujú:</p> <p>a) systém riadenia bezpečnosti s cieľom monitorovať jeho účinnosť;</p> <p>b) jednotlivé alebo čiastočné prvky systému riadenia bezpečnosti vrátane prevádzkových činností, poskytovania údržby a materiálu a využívania</p>	N	Návrh zákona	§ 90 O:2,3	<p>(2) Bezpečnostný orgán dohliada na dodržiavanie podmienok systému riadenia bezpečnosti manažera infraštruktúry a železničného podniku, pričom zohľadní úroveň bezpečnosti prevádzky subjektov podľa § 82 a stredísk odbornej prípravy, ak ich činnosť má dosah na bezpečnosť železničnej prevádzky.</p> <p>(3) Na účel dohľadu podľa odseku 2 bezpečnostný orgán uplatňuje zásady ustanovené v bezpečnostných metódach a kontroluje, či manažer infraštruktúry a železničný podnik uplatňujú</p> <p>a) systém riadenia bezpečnosti ako celok za účelom dohľadu jeho účinnosti,</p> <p>b) jednotlivé prvky systému riadenia bezpečnosti, ktoré bezpečnostný orgán považuje za najrizikovejšie, vrátane prevádzkových činností, poskytovanie údržby a materiálu a využívanie dodávateľov za účelom dohľadu ich účinnosti,</p> <p>c) príslušné spoločné bezpečnostné metódy; to sa vzťahuje aj na osoby zodpovedné za údržbu železničného vozidla.</p>	U	

P:c)	dodávateľov na monitorovanie ich účinnosti a c) príslušné CSM uvedené v článku 6. Činnosti dohľadu súvisiace s týmto písmenom sa vzťahujú v prípade potreby aj na subjekty zodpovedné za údržbu.						
O:2	2.Železničné podniky informujú príslušné vnútroštátne bezpečnostné orgány aspoň dva mesiace pred začatím akejkolvek novej prevádzky železničnej dopravy, aby im umožnili naplánovať činnosti dohľadu. Železničné podniky tiež poskytujú prehľad kategórií zamestnancov a typov vozidiel.	N	Návrh zákona	§ 86 O:12	(12) Železničný podnik oznámi bezpečnostnému orgánu plánovanú prevádzku železničnej dopravy, a to dva mesiace pred jej začatím. Okrem toho je povinný oznámiť bezpečnostnému orgánu zavedenie nových kategórií prevádzkového personálu a zaradenie nových typov železničných vozidiel do vozidlového parku, ako aj akékoľvek zmeny týchto údajov.	U	
O:3	3.Držiteľ jednotného bezpečnostného osvedčenia bezodkladne informuje príslušné vnútroštátne bezpečnostné orgány o akýchkoľvek významných zmenách v údajoch uvedených v odseku 2.	N	Návrh zákona	§ 86 O:12 V:2	Okrem toho je povinný oznámiť bezpečnostnému orgánu zavedenie nových kategórií prevádzkového personálu a zaradenie nových typov železničných vozidiel do vozidlového parku, ako aj akékoľvek zmeny týchto údajov.	U	
O:4	4.Príslušné orgány, ktoré určia členské štáty, zabezpečujú monitorovanie dodržiavania platných pravidiel týkajúcich sa pracovného času, času vedenia vozidla a odpočinku pre rušňovodičov. Keď monitorovanie dodržiavania platných pravidiel nezabezpečujú vnútroštátne bezpečnostné orgány, príslušné orgány spolupracujú s vnútroštátnymi bezpečnostnými orgánmi, aby umožnili vnútroštátnym bezpečnostným orgánom plniť ich úlohu dohľadu nad bezpečnosťou železníc.	N	125/2006 Z. z. o inšpekcii práce	§ 7 O: 3 P: a B: 2	(3) Inšpektorát práce a) zabezpečuje vykonávanie inšpekcie práce v rozsahu ustanovenom v § 2 ods. 1 a vykonávanie dohľadu, najmä dozerá, či požiadavkám ochrany práce zodpovedajú 2. pracovné postupy, pracovný čas, organizácia ochrany práce a systém jej riadenia,	U	
O:5	5.Ak vnútroštátny bezpečnostný orgán zistí, že držiteľ jednotného bezpečnostného osvedčenia už nespĺňa podmienky na certifikáciu, požiada agentúru, aby platnosť uvedeného osvedčenia obmedzila alebo zrušila. Agentúra bezodkladne informuje všetky príslušné vnútroštátne bezpečnostné orgány, do ktorých pôsobnosti patrí oblasť činnosti železničného podniku. Ak sa agentúra rozhodne obmedziť alebo zrušiť jednotné bezpečnostné osvedčenie, uvedie dôvody svojho rozhodnutia. V prípade nezhody medzi agentúrou a vnútroštátnym bezpečnostným orgánom sa uplatňuje rozhodcovské	N	Návrh zákona	§ 86 O:24	(24) Ak agentúra alebo bezpečnostný orgán zistí, že železničný podnik už nespĺňa podmienky, za ktorých mu bolo udelené bezpečnostné osvedčenie, obmedzí platnosť bezpečnostného osvedčenia, alebo bezpečnostné osvedčenie zruší. Ak bezpečnostný orgán zistí, že železničný podnik už nespĺňa podmienky, za ktorých mu bolo udelené bezpečnostné osvedčenie vydané agentúrou, požiada agentúru, aby platnosť bezpečnostného osvedčenia obmedzila, alebo bezpečnostné osvedčenie zrušila. V rozhodnutí o zrušení bezpečnostného osvedčenia sa musí uviesť dôvod zrušenia. V prípade obmedzenia alebo zrušenia bezpečnostného osvedčenia sa uplatňuje postup podľa odsekov 7, 8 a 18.	U	

	<p>konanie uvedené v článku 10 ods. 7 Ak je výsledok takéhoto rozhodcovského konania taký, že platnosť jednotného bezpečnostného osvedčenia sa nemá obmedziť ani zrušiť, dočasné bezpečnostné opatrenia uvedené v odseku 6 tohto článku sa pozastavujú.</p> <p>V prípade, že vnútroštátny bezpečnostný orgán sám vydal osvedčenie v súlade s článkom 10 ods. 8, môže obmedziť alebo zrušiť jednotné bezpečnostné osvedčenie, pričom uvedie dôvody pre svoje rozhodnutie, a informuje o ňom agentúru.</p> <p>Držiteľ jednotného bezpečnostného osvedčenia, ktoré agentúra alebo vnútroštátny bezpečnostný orgán obmedzili alebo zrušili, má právo odvolať sa v súlade s článkom 10 ods. 12</p>					
O:6	<p>6.Ak pri výkone dohľadu vnútroštátny bezpečnostný orgán zistí závažné bezpečnostné riziko, môže kedykoľvek uplatniť dočasné bezpečnostné opatrenia vrátane obmedzenia alebo okamžitého pozastavenia príslušných prevádzkových činností. Ak jednotné bezpečnostné osvedčenie vydala agentúra, vnútroštátny bezpečnostný orgán to bezodkladne oznámi agentúre a poskytne podporné dôkazy pre svoje rozhodnutie.</p> <p>Ak agentúra zistí, že držiteľ jednotného bezpečnostného osvedčenia už nespĺňa podmienky na certifikáciu, okamžite obmedzí alebo zruší platnosť tohto osvedčenia.</p> <p>Ak agentúra zistí, že opatrenia uplatňované vnútroštátnym bezpečnostným orgánom sú neprimerané, môže požiadať vnútroštátny bezpečnostný orgán o stiahnutie alebo úpravu uvedených opatrení. Agentúra a vnútroštátny bezpečnostný orgán spolupracujú s cieľom dosiahnuť vzájomne prijateľné riešenie. Tento proces v prípade potreby zahŕňa aj železničný podnik. Ak tento proces nie je úspešný, ostáva v platnosti rozhodnutie vnútroštátneho bezpečnostného orgánu o uplatnení dočasných opatrení. Rozhodnutie vnútroštátneho bezpečnostného orgánu týkajúce sa dočasných bezpečnostných opatrení podlieha vnútroštátnemu súdnemu preskúmaniu</p>	N	Návrh zákona	<p>§ 86 O: 24 V: 1</p> <p>§ 86 O: 25, 26, 27</p>	<p>(24) Ak agentúra alebo bezpečnostný orgán zistí, že železničný podnik už nespĺňa podmienky, za ktorých mu bolo udelené bezpečnostné osvedčenie, obmedzí platnosť bezpečnostného osvedčenia, alebo bezpečnostné osvedčenie zruší.</p> <p>(25) Ak bezpečnostný orgán pri výkone dohľadu podľa § 90 zistí bezpečnostné riziko, uplatní dočasné bezpečnostné opatrenia a informuje agentúru. Bezpečnostné opatrenia zahŕňajú aj obmedzenie alebo okamžité pozastavenie dopravných služieb. Ak bezpečnostné osvedčenie vydala agentúra, bezpečnostný orgán o zistenom bezpečnostnom riziku upovedomí agentúru s predložením dôkazu. Bezpečnostný orgán vydá bezpečnostné opatrenia formou rozhodnutia podľa osobitného predpisu²⁹⁾.</p> <p>(26) Ak agentúra zistí, že bezpečnostné opatrenia podľa odseku 25 sú neprimerané, požiada bezpečnostný orgán o ich úpravu alebo zrušenie. Na úprave bezpečnostných opatrení spolupracuje bezpečnostný orgán s agentúrou a železničným podnikom. Ak sa bezpečnostný orgán, agentúra a železničný podnik nedohodnú, bezpečnostné opatrenia podľa odseku 25 zostávajú v platnosti.</p> <p>(27) Ak sa bezpečnostné opatrenie uplatňuje viac ako tri mesiace, bezpečnostný orgán požiada agentúru, aby obmedzila</p>	U

	orgánom, ako sa uvádza v článku 18 ods. 3 V takom prípade môže platnosť dočasných bezpečnostných opatrení trvať až do skončenia preskúmania justičným orgánom bez toho, aby bol dotknutý odsek 5 Ak je doba trvania dočasného opatrenia dlhšia ako tri mesiace, vnútroštátny bezpečnostný orgán požiada agentúru, aby obmedzila alebo zrušila platnosť jednotného bezpečnostného osvedčenia a uplatní sa postup stanovený v odseku 5.				alebo zrušila platnosť bezpečnostného osvedčenia a uplatnila postup podľa odseku 24. 29) Zákon č. 71/1967 Zb. o správnom konaní (správny poriadok) v znení neskorších predpisov.		
O:7	7.Vnútroštátny bezpečnostný orgán dohliada na traťové riadiace-zabezpečovacie subsystémy a návstenie a energetické a infraštruktúrne subsystémy a zabezpečuje, aby spĺňali základné požiadavky. V prípade cezhraničných infraštruktúr vykonáva svoje činnosti dohľadu v spolupráci s inými príslušnými vnútroštátnymi bezpečnostnými orgánmi. Ak vnútroštátny bezpečnostný orgán zistí, že manažér infraštruktúry už nespĺňa podmienky na svoje bezpečnostné povolenie, uvedený orgán povolenie obmedzí alebo zruší s uvedením dôvodov svojho rozhodnutia.	N	Návrh zákona	§ 90 O:1 P: a) § 87 O: 8 § 87 O: 6	(1) Bezpečnostný orgán a) povoľuje uvedenie štrukturálnych subsystémov tvoriacich železničný systém do prevádzky a kontroluje, či sú riadne prevádzkované a udržiavané v súlade so základnými požiadavkami, (8) Príslušné bezpečnostné orgány spolupracujú, v prípade bezpečnostných povolení, ktoré majú byť vydané pre cezhraničnú železničnú infraštruktúru. To platí aj pri výkone dohľadu v prípade cezhraničnej železničnej infraštruktúry. (6) Ak bezpečnostný orgán zistí, že držiteľ bezpečnostného povolenia už nespĺňa požiadavky, za ktorých bolo udelené bezpečnostné povolenie, začne konanie o zrušení bezpečnostného povolenia. V rozhodnutí o zrušení bezpečnostného povolenia sa musí uviesť dôvod zrušenia.	U	
O:8	8.Pri vykonávaní dohľadu nad účinnosťou systémov riadenia bezpečnosti manažérov infraštruktúry a železničných podnikov môžu vnútroštátne bezpečnostné orgány zohľadniť úroveň bezpečnosti prevádzky subjektov, ako sa uvádza v článku 4 ods. 4 tejto smernice, a tam, kde je to vhodné, stredisk odbornej prípravy uvedených v smernici 2007/59/ES, pokiaľ má ich činnosť dosah na bezpečnosť železníc. Tento odsek sa uplatňuje bez toho, aby bola ovplyvnená zodpovednosť železničných podnikov a manažérov infraštruktúry podľa článku 4 ods. 3 tejto smernice.	N	Návrh zákona	§ 90 O: 2	(2) Bezpečnostný orgán dohliada na dodržiavanie podmienok systému riadenia bezpečnosti manažéra infraštruktúry a železničného podniku, pričom zohľadní úroveň bezpečnosti prevádzky subjektov podľa § 82 a stredísk odbornej prípravy, ak ich činnosť má dosah na bezpečnosť železničnej prevádzky.	U	
O:9	9.Vnútroštátne bezpečnostné orgány členských štátov,	N	513/2009	§ 103	m) spolupracuje s bezpečnostnými orgánmi členských štátov a s	U	

	<p>v ktorých železničný podnik vykonáva svoju činnosť, spolupracujú pri koordinácii činností dohľadu týkajúcich sa uvedeného železničného podniku s cieľom zabezpečiť výmenu všetkých kľúčových informácií o konkrétnom železničnom podniku, a to najmä informácií o známych rizikách a úrovni bezpečnosti tohto podniku. Vnútroštátny bezpečnostný orgán si takisto vymieňa informácie s inými dotknutými vnútroštátnymi bezpečnostnými orgánmi a agentúrou, ak zistí, že železničný podnik neprijíma potrebné opatrenia na riadenie rizík.</p> <p>Spoluprácou sa zabezpečí, aby bol dohľad dostatočne rozsiahly a nedochádzalo k zdvojeniu kontrol a auditov. Vnútroštátne bezpečnostné orgány môžu vypracovať spoločný plán dohľadu s cieľom zabezpečiť, aby sa audity a ďalšie kontroly vykonávali pravidelne s ohľadom na typ a rozsah činností dopravy v každom z dotknutých členských štátov.</p> <p>Agentúra pomáha pri tejto koordinácii vypracovaním usmernení.</p>		Z. z. v znení návrhu	O:2 P:m)	agentúrou; v prípade prípravy európskej legislatívy konzultuje stanoviská s ministerstvom,		
O:10	10.Vnútroštátne bezpečnostné orgány môžu zaslať oznámenia s varovaním pre manažerov infraštruktúry a železničné podniky týkajúce sa prípadov nedodržania záväzkov podľa odseku 1.	N	Návrh zákona	§ 90 O: 2,3	<p>(2) Bezpečnostný orgán dohliada na dodržiavanie podmienok systému riadenia bezpečnosti manažera infraštruktúry a železničného podniku, pričom zohľadní úroveň bezpečnosti prevádzky subjektov podľa § 82 a stredísk odbornej prípravy, ak ich činnosť má dosah na bezpečnosť železničnej prevádzky.</p> <p>(3) Na účel dohľadu podľa odseku 2 bezpečnostný orgán uplatňuje zásady ustanovené v spoločných bezpečnostných metódach a kontroluje, či manažer infraštruktúry a železničný podnik uplatňujú</p> <p>a) systém riadenia bezpečnosti ako celok za účelom dohľadu jeho účinnosti,</p> <p>b) jednotlivé prvky systému riadenia bezpečnosti, ktoré bezpečnostný orgán považuje za najrizikovejšie, vrátane prevádzkových činností, poskytovania údržby a materiálu a využívania dodávateľov za účelom dohľadu ich účinnosti,</p> <p>c) príslušné spoločné bezpečnostné metódy; to sa vzťahuje aj na osoby zodpovedné za údržbu železničného vozidla.</p>	U	
O:11	11.Vnútroštátne bezpečnostné orgány využívajú	N	Návrh	§ 90	(4) Bezpečnostný orgán vykonáva svoje úlohy podľa odseku 1	U	

	informácie získané agentúrou pri posudzovaní spisu uvedenom v článku 10 ods. 5 písm. a) na účely dohľadu nad železničným podnikom po vydaní jeho jednotného bezpečnostného osvedčenia. Využívajú informácie získané počas procesu udeľovania bezpečnostného povolenia v súlade s článkom 12 na účely dohľadu nad manažérom infraštruktúry.		zákona	O: 4	otvoreným, nediskriminačným a transparentným spôsobom. Na ich plnenie je bezpečnostný orgán oprávnený využívať informácie získané od agentúry a požiadať o technickú pomoc manažéra infraštruktúry, železničný podnik alebo inú osobu.		
O:12	12.Na účely obnovenia jednotných bezpečnostných osvedčení agentúra alebo príslušné vnútroštátne bezpečnostné orgány v prípade bezpečnostného osvedčenia vydaného v súlade s článkom 10 ods. 8 využívajú informácie získané pri výkone činností dohľadu. Na účely obnovenia bezpečnostných povolení vnútroštátny bezpečnostný orgán takisto využíva informácie získané pri výkone svojich činností dohľadu.	N	Návrh zákona	§ 90 O: 4	(4) Bezpečnostný orgán vykonáva svoje úlohy podľa odseku 1 otvoreným, nediskriminačným a transparentným spôsobom. Na ich plnenie je bezpečnostný orgán oprávnený využívať informácie získané od agentúry a požiadať o technickú pomoc manažéra infraštruktúry, železničný podnik alebo inú osobu.	U	
O:13	13.Agentúra a vnútroštátne bezpečnostné orgány prijímajú potrebné opatrenia s cieľom koordinovať a zabezpečiť výmenu informácií uvedených v odsekoch 10, 11 a 12 v plnom rozsahu.	N	Návrh zákona	§ 90 O: 1 P: i)	Bezpečnostný orgán i) vykonáva aktívnu výmenu stanovísk a skúseností na úrovni Európskej únie na účely harmonizácie svojich rozhodovacích kritérií,	U	
Č:18 O:1	Článok 18 Zásady rozhodovania 1.Agentúra pri posudzovaní žiadostí o jednotné bezpečnostné osvedčenie v súlade s článkom 10 ods. 1 a vnútroštátne bezpečnostné orgány vykonávajú svoje úlohy otvoreným, nediskriminačným a transparentným spôsobom. Umožňujú najmä všetkým zainteresovaným stranám, aby sa vyjadrili, a zdôvodňujú svoje rozhodnutia. Urýchlene reagujú na požiadavky a žiadosti, bezodkladne oznamujú svoje požiadavky na informácie a všetky svoje rozhodnutia prijímajú do štyroch mesiacov potom, čo žiadateľ poskytol všetky požadované informácie. Pri vykonávaní úloh uvedených v článku 16 môžu kedykoľvek požiadať o technickú pomoc manažérov infraštruktúry a železničných podnikov alebo iných kvalifikovaných orgánov.	N	Návrh zákona	§ 90 O:4,7 § 86 O: 15	(4) Bezpečnostný orgán vykonáva svoje úlohy podľa odseku 1 otvoreným, nediskriminačným a transparentným spôsobom. Na ich plnenie je bezpečnostný orgán oprávnený požiadať o technickú pomoc manažéra infraštruktúry, železničný podnik alebo inú osobu. (7) V konaniach podľa tohto zákona bezpečnostný orgán umožní účastníkovi konania a ostatným zainteresovaným osobám, aby sa mohli vyjadriť k podkladu rozhodnutia. (15) Agentúra a bezpečnostný orgán sú povinní rozhodnúť o udelení bezpečnostného osvedčenia podľa odseku 5 a odseku 10 alebo vydať rozhodnutie o zamietnutí bezpečnostného osvedčenia do štyroch mesiacov od podania alebo doplnenia žiadosti.	U	

	V procese vývoja vnútroštátneho regulačného rámca vnútroštátne bezpečnostné orgány uskutočňujú konzultácie so všetkými zúčastnenými subjektmi a zainteresovanými stranami vrátane manažérov infraštruktúry, železničných podnikov, výrobcov a poskytovateľov údržbárskych prác, ako aj používateľov a zástupcov zamestnancov.						
O:2	2.Vnútroštátne bezpečnostné orgány môžu vykonávať všetky kontroly, audity a vyšetrovania potrebné na plnenie ich úloh a majú prístup ku všetkým relevantným dokumentom, do všetkých priestorov a k zariadeniam a vybaveniu manažérov infraštruktúry a železničných podnikov a v prípade potreby všetkých subjektov uvedených v článku 4. Agentúra má vo vzťahu k železničným podnikom rovnaké práva, ak vykonáva svoje úlohy týkajúce sa bezpečnostnej certifikácie v súlade s článkom 10 ods. 5	N	Návrh zákona	§ 90 O:6,8	(6) Kontrolovaný manažér infraštruktúry alebo železničný podnik a subjekty podľa § 82 sú povinní poskytnúť bezpečnostnému orgánu a agentúre potrebnú súčinnosť. Pri výkone kontroly sú povinní umožniť oprávneným osobám bezpečnostného orgánu a agentúre vstup do svojich prevádzkových priestorov, k zariadeniam a k vybaveniu a poskytnúť im na požiadanie všetky potrebné dokumenty a vysvetlenia. Za porušenie tejto povinnosti je bezpečnostný orgán oprávnený uložiť poriadkovú pokutu do 3 000 eur; v blokovom konaní do 100 eur. (8) Ak tento zákon neustanovuje inak, na vykonávanie kontroly podľa odseku 7 sa primerane použijú základné pravidlá kontrolnej činnosti. ³⁰⁾ 30) § 8 až 13 zákona Národnej rady Slovenskej republiky č. 10/1996 Z. z. o kontrole v štátnej správe v znení neskorších predpisov.	U	
O:3	3.Členské štáty prijímajú potrebné opatrenia, aby zabezpečili, že rozhodnutia vnútroštátnych bezpečnostných orgánov budú podliehať súdnemu preskúmaniu.	N	513/2009 Z. z.	§ 111 O:1	(1) Ak ďalej nie je ustanovené inak, na konania podľa tohto zákona sa vzťahuje všeobecný predpis o správnom konaní. Všeobecný predpis o správnom konaní sa nevzťahuje na postupy manažéra infraštruktúry pri pridelení kapacity infraštruktúry, pri príprave cestovného poriadku siete, pri príprave podmienok používania siete.	U	
O:4	4.Vnútroštátne bezpečnostné orgány vykonávajú aktívnu výmenu stanovísk a skúseností, a to najmä v rámci siete zriadenej agentúrou s cieľom harmonizovať svoje rozhodovacie kritériá na úrovni Únie.	N	Návrh zákona	§ 90 O:1 P:i)	(1) Bezpečnostný orgán i) vykonáva aktívnu výmenu stanovísk a skúseností na úrovni Európskej únie na účely harmonizácie svojich rozhodovacích kritérií.	U	
Č:19	Článok 19 Výročné správy Vnútroštátne bezpečnostné orgány uverejňujú výročnú správu o svojej činnosti za predchádzajúci rok a pošlú	N	513/2009 Z. z. v znení návrhu	§ 91 O:1,2	(1) Bezpečnostný orgán každoročne do 30. septembra posielá agentúre výročnú správu o svojej činnosti za predchádzajúci kalendárny rok a zverejní ju na svojom webovom sídle. (2) Výročná správa obsahuje údaje	U	

P:a)	ju agentúre do 30. septembra. Správa obsahuje informácie o:				a) o vývoji bezpečnosti železničného systému, vrátane súhrnu bezpečnostných indikátorov podľa prílohy č. 8,		
P:b)	a) vývoji bezpečnosti železníc vrátane súhrnu CSI na úrovni členského štátu v súlade s článkom 5 ods. 1;				b) o významných zmenách v právnych predpisoch a v regulácii bezpečnosti železničného systému,		
P:c)	b) významných zmenách v právnych predpisoch v oblasti bezpečnosti železníc;				c) o stave bezpečnostného osvedčovania a bezpečnostného povoľovania,		
P:d)	c) stave vývoja bezpečnostnej certifikácie a udeľovania bezpečnostných povolení;				d) o výsledkoch a skúsenostiach z vykonaných kontrol v podnikoch manažérov infraštruktúry a v železničných podnikoch vrátane počtu vykonaných kontrol,		
P:e)	d) výsledkoch a skúsenostiach v súvislosti s dohľadom nad manažermi infraštruktúry a železničnými podnikmi vrátane počtu a výsledkov kontrol a auditov;				e) o uplatnených výnimkách z určenia osoby zodpovednej za údržbu železničného vozidla pri povolení jeho prevádzky,		
P:f)	e) výnimkách, o ktorých sa rozhodlo v súlade s článkom 15 a				f) skúsenostiach železničných podnikov a manažéra infraštruktúry s uplatňovaním spoločných bezpečnostných metód.		
Č:20	KAPITOLA V VYŠETROVANIE NEHÔD A INCIDENTOV <i>Článok 20</i> Vyšetrovacia povinnosť	N	513/2009 Z. z.	§ 95 O:1	(1) Vyšetrovací orgán vyšetruje príčiny a okolnosti vzniku vážnych nehôd, ku ktorým došlo v železničnej infraštruktúre a majú dosah na bezpečnosť systému.	U	
O:1	1.Členské štáty zabezpečujú, aby po akejkoľvek vážnej nehode v železničnom systéme Únie vyšetrovanie vykonával vyšetrovací orgán uvedený v článku 22. Cieľom vyšetrovania je možné zvýšenie bezpečnosti železníc a predchádzanie nehodám.			§ 96 O:1 V:2	Cieľom vyšetrovania je prevencia nehôd a možnosti ďalšieho zvýšenia úrovne bezpečnosti existujúceho železničného systému a nie zaoberať sa otázkami viny a právnej zodpovednosti konkrétnych osôb.		
O:2	2.Vyšetrovací orgán uvedený v článku 22 môže tiež vyšetrovať aj tie nehody a incidenty, ktoré by pri nepatrne zmenených podmienkach mohli viesť k vážnym nehodám, vrátane technických porúch v štruktúrálnych subsystémoch alebo komponentoch interoperability železničného systému Únie. Vyšetrovací orgán môže rozhodnúť, či sa má alebo nemá vykonať vyšetrovanie takejto nehody alebo incidentu. Pri svojom rozhodovaní berie do úvahy:	N	513/2009 Z. z.	§ 95 O:2	(2) Vyšetrovací orgán môže vyšetrovať aj takú menšiu nehodu, incident alebo mimoriadnu udalosť, vrátane technických porúch štruktúrálnych subsystémov alebo komponentov, ktoré by pri nepatrne zmenených podmienkach mohli spôsobiť vážnu nehodu. Pritom by mal zohľadniť	U	
P:a)	a) vážnosť nehody alebo incidentu;				a) vážnosť nehody alebo mimoriadnej udalosti,		
P:b)	b) či nehoda alebo incident tvorí časť série nehôd alebo incidentov relevantnej pre celý systém;				b) či nehoda alebo mimoriadna udalosť tvorí súčasť opakujúcich sa udalostí alebo reťazca súvisiacich udalostí, ktoré by mohli ohroziť celý železničný systém,		
P:c)	c) dosah na bezpečnosť železníc a				c) či nehoda alebo mimoriadna udalosť má vplyv aj na bezpečnosť železničného systému Európskej únie a		
P:d)	d) požiadavky manažérov infraštruktúry, železničných podnikov, vnútroštátneho bezpečnostného orgánu alebo				d) požiadavky a návrhy manažéra infraštruktúry, železničných podnikov, bezpečnostného orgánu alebo orgánov iných členských štátov.		

	členských štátov.						
O:3	3.Rozsah vyšetovania a postup použitý pri vyšetovaní stanovuje vyšetovací orgán s prihliadnutím na články 21 a 23 a na základe očakávaných poznatkov, ktoré získa z nehody alebo incidentu a ktoré budú slúžiť na zvýšenie bezpečnosti.	N	513/2009 Z. z.	§ 96 O:2	(2) Rozsah vyšetovania, osobu vyšetovateľa alebo zloženie vyšetovacej komisie, ako aj postup, ktorý sa má použiť pri vyšetovaní, určí vyšetovací orgán s prihliadnutím na cieľ a zásady prevencie nehôd a na poznatky z predchádzajúcich nehôd a mimoriadnych udalostí, ktoré možno využiť na zvýšenie úrovne bezpečnosti železničného systému.	U	
O:4	4.Vyšetrovanie sa v žiadnom prípade nezaobrá otázkami podielu viny či zodpovednosti.	N	513/2009 Z. z.	§ 96 O:1 V:2	Cieľom vyšetovania je prevencia nehôd a možnosti ďalšieho zvýšenia úrovne bezpečnosti existujúceho železničného systému a nie zaoberať sa otázkami viny a právnej zodpovednosti konkrétnych osôb.	U	
Č:21 O:1	Článok 21 Charakter vyšetovania 1.Členské štáty v rámci svojho platného právneho systému vymedzia právny charakter vyšetovania tak, aby poverení vyšetovateľa mohli vykonávať svoje úlohy čo možno najúčinnnejším spôsobom a čo možno v najkratšom čase.	N	513/2009 Z. z.	§ 97 O:2 V:1	Vyšetrovateľovi sa umožní vykonávať úlohy podľa tohto zákona čo najúčinnnejším spôsobom a v čo najkratšom čase.	U	
O:2 P:a) P:b) P:c) P:d) P:e)	2.V súlade so svojimi vnútroštátnymi právnymi predpismi členské štáty zabezpečujú, aby orgány zodpovedné za akékoľvek súdne vyšetovania plne spolupracovali a aby sa vyšetovateľom čo najskôr poskytol prístup k informáciám a dôkazom relevantným pre vyšetovanie. Predovšetkým sa im poskytuje: a) prístup na miesto nehody alebo incidentu, ako aj prístup k príslušným železničným koľajovým vozidlám, príslušnej infraštruktúre a zariadeniam na riadenie a návstenie; b) právo na okamžité zaznamenanie dôkazov a kontrolované odobratie trosiek, infraštruktúrnych zariadení alebo komponentov na účely preskúmania alebo analýzy; c) prístup k obsahu vlakových záznamových zariadení a zariadení, ktoré zaznamenávajú verbálne správy a zachytávajú údaje o prevádzke systému návstenia a riadenia, a možnosť využitia takého obsahu; d) prístup k výsledkom obhliadok tiel obetí; e) prístup k výsledkom vyšetovania vlakového personálu a ostatných železničných zamestnancov, ktorí	N	513/2009 Z. z. 513/2009 Z. z. v znení návrhu	§ 97 O:3 V: 3 § 97 O: 2	Subjekty zúčastnené na nehode alebo na mimoriadnej udalosti sú povinné vyšetovateľom a prizvaným osobám poskytnúť požadované informácie, dokumenty a dôkazové materiály. (2) Vyšetovateľovi sa umožní vykonávať úlohy podľa tohto zákona čo najúčinnnejším spôsobom a v čo najkratšom čase. Najmä sa mu umožní a) prístup na miesto nehody alebo mimoriadnej udalosti, ako aj prístup k železničným vozidlám, k železničnej trati a k zariadeniam na riadenie a zabezpečenie chodu vlakov a na návstenie, b) okamžité zaznamenanie dôkazov a odobratie vzoriek z trosiek alebo z vaku železničných vozidiel, zariadení a komponentov na účely ich preskúmania a analýzy, c) prístup k obsahu záznamových zariadení a využitie takého obsahu na účely vyšetovania, d) prístup k výsledkom prehliadok tiel obetí a k lekárske nálezom a k lekárske správy a pitevným protokolom, e) prístup k výsledkom vyšetovania vlakového personálu a ostatných železničných zamestnancov, ktorí boli účastníkmi nehody alebo mimoriadnej udalosti,	U	

P:f) P:g)	<p>boli účastníkmi nehody alebo incidentu;</p> <p>f) možnosť vypočítať zúčastnený železničný personál, ktorí boli účastníkmi nehody alebo incidentu a ostatných svedkov a</p> <p>g) prístup ku všetkým relevantným informáciám alebo záznamom, ktoré vlastní manažér infraštruktúry, železničný podnik, subjekty zodpovedné za údržbu a vnútroštátny bezpečnostný orgán.</p>				<p>f) vypočítanie zúčastneného železničného personálu a svedkov,</p> <p>g) prístup k všetkým údajom, informáciám a záznamom, ktoré má manažér infraštruktúry, dotknutý železničný podnik, osoba zodpovedná za údržbu železničného vozidla alebo bezpečnostný orgán a sú dôležité pre vyšetrovanie.</p>		
O:3	<p>3.Agentúra spolupracuje s vyšetrovacím orgánom v prípade, že sa vyšetrovanie týka vozidiel s oprávnením od agentúry alebo železničných podnikov s osvedčením od agentúry. Čo najskôr predloží vyšetrovaciemu orgánu všetky požadované informácie alebo záznamy a na základe prípadnej žiadosti poskytne vysvetlenie.</p>	n. a.				n. a.	
O:4	<p>4.Vyšetrovanie sa vykonáva nezávisle od akéhokoľvek súdneho vyšetrovania.</p>	N	513/2009 Z. z.	§ 96 O:3	<p>(3) Vyšetrovanie sa vykonáva nezávisle na vyšetrovaní, ktoré uskutočňuje Policajný zbor alebo iný orgán zaoberajúci sa otázkami viny a zodpovednosti konkrétnych osôb (ďalej len "policajné vyšetrovanie"), a na zisťovaní príčin, ktoré uskutočňuje manažér infraštruktúry a železničný podnik.</p>	U	
Č:22 O:1	<p>Článok 22 Vyšetrovací orgán</p> <p>1.Členské štáty zabezpečujú, aby nehody a incidenty uvedené v článku 20 vyšetroval stály orgán, ktorého členom je aspoň jeden vyšetrovateľ spôsobilý v prípade nehody alebo incidentu vykonávať funkciu povereného vyšetrovateľa. Tento orgán je organizačne, právnu štruktúrou a pri prijímaní rozhodnutí nezávislý od manažérov infraštruktúry, železničných podnikov, orgánov vyberajúcich poplatky, orgánov zodpovedných za pridelovanie a orgánov posudzovania zhody, ako aj od všetkých strán, ktorých záujmy by mohli byť v rozpore s úlohami vyšetrovacieho orgánu. Okrem toho je funkčne nezávislý od vnútroštátneho bezpečnostného orgánu, agentúry a regulačných orgánov v odvetví železníc.</p>	N	513/2009 Z. z.	§ 100 O:1	<p>(1) Vyšetrovací orgán je stály orgán určený na vyšetrovanie nehôd a mimoriadnych udalostí, ktorý musí</p> <p>a) mať stále k dispozícii aspoň jedného vyšetrovateľa spôsobilého okamžite začať vyšetrovanie,</p> <p>b) byť organizačne a právne nezávislý na manažérovi infraštruktúry, na železničných podnikoch, na orgánoch a na iných osobách, ktorých záujmy by mohli byť v rozpore s úlohami vyšetrovacieho orgánu, a</p> <p>c) byť funkčne oddelený od bezpečnostného orgánu a od regulačného orgánu.</p>	U	
O:2	<p>2.Vyšetrovací orgán vykonáva svoje úlohy nezávisle od ostatných subjektov uvedených v odseku 1 a na tieto účely musí byť schopný získať dostatočné prostriedky. Jeho vyšetrovateľom je priznané postavenie, ktoré im</p>	N	513/2009 Z. z.	§ 100 O:1, 3	<p>(1) Vyšetrovací orgán je stály orgán určený na vyšetrovanie nehôd a mimoriadnych udalostí, ktorý musí</p> <p>a) mať stále k dispozícii aspoň jedného vyšetrovateľa spôsobilého okamžite začať vyšetrovanie,</p>	U	

	zaručuje potrebnú nezávislosť.				<p>b) byť organizačne a právne nezávislý na manažérovi infraštruktúry, na železničných podnikoch, na orgánoch a na iných osobách, ktorých záujmy by mohli byť v rozpore s úlohami vyšetrovacieho orgánu, a</p> <p>c) byť funkčne oddelený od bezpečnostného orgánu a od regulačného orgánu.</p> <p>(3) Vyšetrovací orgán poskytne na vyšetrovanie každej nehody vhodné prostriedky zahŕňajúce prevádzkové a technické posudky potrebné na vyšetrovanie. Posudok môže získať z vlastnej činnosti alebo obstarat' v závislosti od povahy nehody.</p> <p>(3) Vyšetrovanie sa vykonáva nezávisle na vyšetrovaní, ktoré uskutočňuje Policajný zbor alebo iný orgán zaoberajúci sa otázkami viny a zodpovednosti konkrétnych osôb (ďalej len "policajné vyšetrovanie"), a na vyšetrovaní, ktoré uskutočňuje manažér infraštruktúry a železničný podnik.</p>		
O:3	<p>3.Členské štáty zabezpečujú, aby železničné podniky, manažéri infraštruktúry a prípadne vnútroštátny bezpečnostný orgán boli povinní nehody a incidenty uvedené v článku 20 ihneď hlásiť vyšetrovaciemu orgánu a poskytnúť mu všetky dostupné informácie. Toto oznámenie sa v prípade potreby aktualizuje, akonáhle sú k dispozícii akékoľvek chýbajúce informácie.</p> <p>Vyšetrovací orgán rozhoduje o tom, či začať vyšetrovanie, bez oneskorenia a v každom prípade najneskôr dva mesiace po prijatí hlásenia o nehode alebo incidente.</p>	N	Návrh zákona	§ 100 O:2	<p>(2) Manažér infraštruktúry, železničný podnik a bezpečnostný orgán sú povinní ihneď ohlásiť nehodu alebo mimoriadnu udalosť vyšetrovaciemu orgánu a poskytnúť mu všetky potrebné informácie. Vyšetrovací orgán musí bezodkladne urobiť nevyhnutné opatrenia, aby vyšetrovanie mohlo začať a najneskôr do dvoch mesiacov od prijatia ohlásenia rozhodnúť, či bude vykonávať vyšetrovanie.</p>	U	
O:4	<p>4.Vyšetrovací orgán môže úlohy podľa tejto smernice kombinovať s vyšetrovaniami iných udalostí než železničné nehody a incidenty, pokiaľ takéto iné vyšetrovania neohrozujú jeho nezávislosť.</p>	N	513/2009 Z. z.	§ 96 O:4	<p>(4) Ten, kto uskutočňuje policajné vyšetrovanie, môže požiadať vyšetrovací orgán o vyšetrenie aj iného prípadu v železničnej infraštruktúre, než je nehoda. Vyšetrovací orgán môže takej požiadavke vyhovieť, ak takéto vyšetrovanie neohrozí vyšetrovanie vážnej nehody alebo nezávislosť jeho vyšetrovania. To isté platí, ak o vyšetrenie nehody požiada iný štátny orgán.</p>	U	
O:5	<p>5.V prípade potreby a pod podmienkou, že sa tým</p>	N	513/2009	§ 100	<p>(4) Vyšetrovací orgán spolupracuje na vyšetrovaní s</p>	U	

	nenarušuje nezávislosť vyšetrovacieho orgánu stanovená v odseku 1, môže vyšetrovací orgán požiadať o pomoc vyšetrovacie orgány iných členských štátov alebo agentúru, aby poskytli svoje odborné posudky alebo aby vykonali technické kontroly, analýzy alebo hodnotenia.		Z. z.	O:4	vyšetrovacími orgánmi iných členských štátov. Vyšetovací orgán je povinný podľa možnosti vyhovieť dožiadaniam vyšetrovacích orgánov iných členských štátov alebo Európskej železničnej agentúre a poskytnúť požadovanú súčinnosť, najmä poskytnúť údaje, odborné posudky alebo vykonať technické kontroly, analýzy alebo hodnotenia.		
O:6	6.Členské štáty môžu vyšetrovací orgán poveriť vyšetrovaním železničných nehôd a incidentov, ktoré nie sú predmetom článku 20.	N	513/2009 Z. z.	§ 95 O:2 V:1	Vyšetrovací orgán môže vyšetrovať aj takú menšiu nehodu, incident alebo mimoriadnu udalosť, vrátane technických porúch štrukturálnych subsystémov alebo komponentov, ktoré by pri nepatrne zmenených podmienkach mohli spôsobiť vážnu nehodu.	U	
O:7	7.Vyšetrovacie orgány vykonávajú aktívnu výmenu stanovísk a skúseností na účely rozvoja spoločných vyšetrovacích metód, vypracovania spoločných zásad sledovania realizácie bezpečnostných odporúčaní a prispôbenia technickému a vedeckému pokroku. Bez toho, aby bol dotknutý odsek 1, agentúra podporuje vyšetrovacie orgány pri plnení tejto úlohy v súlade s článkom 38 ods. 2 nariadenia (EÚ) 2016/796. Vyšetovací orgány s podporou agentúry v súlade s článkom 38 ods. 2 nariadenia (EÚ) 2016/796 zriadia program partnerského preskúmania, v ktorom sa všetky vyšetrovacie orgány vyzývajú, aby sa do neho v záujme monitorovania svojej účinnosti a nezávislosti zapojili. Vyšetovací orgány s podporou sekretariátu uvedeného v článku 38 ods. 2 nariadenia (EÚ) 2016/796 zverejnia: P:a) a) spoločný program partnerského preskúmania a kritériá preskúmania a P:b) b) výročnú správu o programe, v ktorej sa vyzdvihnú zistené silné stránky a návrhy na zlepšenie. Správy o partnerskom preskúmaní sa poskytujú všetkým vyšetrovacím orgánom a agentúre. Uvedené správy sa uverejňujú na dobrovoľnom základe.	N	513/2009 Z. z.	§ 100 O:4,5	(4) Vyšetovací orgán spolupracuje na vyšetrovaní s vyšetrovacími orgánmi iných členských štátov. Vyšetovací orgán je povinný podľa možnosti vyhovieť dožiadaniam vyšetrovacích orgánov iných členských štátov alebo Európskej železničnej agentúre a poskytnúť požadovanú súčinnosť, najmä poskytnúť údaje, odborné posudky alebo vykonať technické kontroly, analýzy alebo hodnotenia. (5) Vyšetovací orgán sa zúčastňuje na spolupráci s agentúrou a s vyšetrovacími orgánmi iných členských štátov, najmä na aktívnej výmene stanovísk a skúseností z vyšetrovania na účely rozvoja spoločných vyšetrovacích metód, vypracovania spoločných zásad sledovania realizácie bezpečnostných odporúčaní a prispôbenia vývoja vyšetrovania technickému a vedeckému pokroku.	U	
Č:23 O:1	Článok 23 Postup vyšetrovania 1.Vyšetrovanie nehôd alebo incidentov uvedených v článku 20 vykonáva vyšetrovací orgán členského štátu, v ktorom k nim došlo. Ak nie je možné zistiť, v ktorom	N	513/2009 Z. z.	§ 98 O:1	(1) Vyšetovací orgán je príslušný na vyšetrovanie nehôd na území Slovenskej republiky. Ak nie je možné zistiť, či sa nehoda stala na území Slovenskej republiky alebo v inom členskom štáte, alebo ak k nej došlo na zariadení alebo v blízkosti zariadenia na spoločnej štátnej hranici s iným	U	

<p>P:a)</p> <p>P:b)</p>	<p>členskom štáte došlo k nehode alebo incidentu, alebo k nim došlo na hranici medzi dvoma členskými štátmi alebo v jej blízkosti, potom sa dotknuté vyšetrovacie orgány dohodnú, ktorý z nich má vykonať vyšetrowanie, alebo sa dohodnú na spoločnom vyšetrowaní. V prvom prípade sa môže druhý vyšetrowací orgán zúčastniť na vyšetrowaní a má neobmedzený prístup k výsledkom.</p> <p>Vyšetrowacie orgány iných členských štátov sa v prípade potreby vyzvú, aby sa zúčastnili na vyšetrowaní:</p> <p>a) ak sa na nehode alebo incidente podieľal železničný podnik usadený a licencovaný v jednom z týchto členských štátov, alebo</p> <p>b) ak sa na nehode alebo incidente podieľalo vozidlo, ktoré je registrované alebo na ktorom sa vykonáva údržba v jednom z týchto členských štátov.</p> <p>Vyšetrowacím orgánom z vyzvaných členských štátov sa udelia právomoci nevyhnutné k tomu, aby mohli v prípade požiadania pomáhať pri zhromažďovaní dôkazov pre potreby vyšetrowacieho orgánu z iného členského štátu.</p> <p>Vyšetrowacie orgány z vyzvaných členských štátov získavajú prístup k informáciám a dôkazom potrebným k tomu, aby sa mohli účinne podieľať na vyšetrowaní, a to pri rešpektovaní vnútroštátnych právnych predpisov týkajúcich sa súdneho konania.</p> <p>Tento odsek nebráni členským štátom v tom, aby sa dohodli, že dotknuté orgány budú pri vyšetrowaní spolupracovať za iných okolností.</p>		<p>513/2009 Z. z. v znení návrhu</p>	<p>§ 98 O: 2</p>	<p>členským štátom, vyšetrowací orgán sa s vyšetrowacím orgánom iného členského štátu dohodne, ktorý z nich uskutoční vyšetrowanie, alebo sa dohodnú na spoločnom vyšetrowaní. Ak sa dohodnú, že vyšetrowanie uskutoční vyšetrowací orgán, umožní vyšetrowaciemu orgánu iného členského štátu zúčastniť sa vyšetrowania a zabezpečí mu neobmedzený prístup k výsledkom vyšetrowania.</p> <p>(2) Ak sa na nehode podieľal železničný podnik, ktorý má sídlo v inom členskom štáte alebo ktorému udelil licenciu orgán v inom členskom štáte, alebo ak sa na nehode podieľalo železničné vozidlo, ktoré je registrované alebo na ktorom sa vykonáva údržba v inom členskom štáte, vyšetrowací orgán vyzve vyšetrowací orgán tohto iného členského štátu na účasť na vyšetrowaní, ak je to potrebné. Vyzvanému vyšetrowaciemu orgánu sa zabezpečí prístup k potrebným informáciám a udelia sa mu právomoci nevyhnutné k tomu, aby mohol v prípade potreby pomáhať pri zhromažďovaní dôkazov. To nevyklučuje spoluprácu vyšetrowacieho orgánu s vyšetrowacím orgánom iného členského štátu na základe dohody aj za iných okolností.</p>		
<p>O:2</p>	<p>2.Na vyšetrowanie každej nehody alebo každého incidentu poskytuje orgán zodpovedný za vyšetrowanie vhodné prostriedky zahŕňajúce prevádzkové a technické posudky potrebné na vykonanie vyšetrowania. Posudok sa môže získať v rámci orgánu alebo mimo neho v závislosti od charakteru vyšetrowanej nehody alebo incidentu.</p>	<p>N</p>	<p>513/2009 Z. z.</p>	<p>§ 100 O: 3</p>	<p>(3) Vyšetrowací orgán poskytne na vyšetrowanie každej nehody vhodné prostriedky zahŕňajúce prevádzkové a technické posudky potrebné na vyšetrowanie. Posudok môže získať z vlastnej činnosti alebo obstaráť v závislosti od povahy nehody.</p>	<p>U</p>	
<p>O:3</p>	<p>3.Vyšetrowanie sa vykonáva čo najotvorenejším spôsobom tak, aby sa všetci zúčastnení mohli vyjadriť a</p>	<p>N</p>	<p>513/2009 Z. z.</p>	<p>§ 98 O: 3</p>	<p>(3) Vyšetrowanie sa musí uskutočňovať čo najotvorenejším spôsobom tak, aby sa všetci zúčastnení mohli vyjadriť počas</p>	<p>U</p>	

	mali prístup k výsledkom. Dotknutý manažér infraštruktúry a železničné podniky, vnútroštátny bezpečnostný orgán, agentúra, obeť a ich rodinní príslušníci, vlastníci poškodeného majetku, výrobcovia, zúčastnené záchranné služby, ako aj zástupcovia zamestnancov a používateľov dostanú príležitosť poskytnúť relevantné odborné informácie s cieľom zvýšiť kvalitu správy o vyšetrení. Vyšetrovací orgán môže zohľadniť aj primerané potreby obetí a ich rodinných príslušníkov a priebežne ich informovať o priebehu vyšetrenia.		v znení návrhu		vyšetrovania a aby mali prístup k výsledkom vyšetrenia. Dotknutý manažér infraštruktúry, železničný podnik, bezpečnostný orgán, agentúra, poškodení, rodinní príslušníci obetí, vlastníci poškodeného majetku, výrobcovia, záchranné služby, ako aj zástupcovia zamestnancov a užívatelia železničného systému sa majú možnosť vyjadrovať počas vyšetrenia. Poškodení a ich rodinní príslušníci majú právo byť primerane informovaní o priebehu vyšetrenia.		
O:4	4.Vyšetrovací orgán uzavrie svoje vyšetrenie na mieste nehody v najkratšom možnom čase, aby manažér infraštruktúry mohol čo najskôr obnoviť prevádzku infraštruktúry a uvoľniť ju pre železničnú dopravu.	N	513/2009 Z. z.	§ 98 O:4	(4) Vyšetrovací orgán vedie vyšetrenie tak, aby v čo najkratšom možnom čase skončil vyšetrenie na mieste nehody a umožnil železničnému podniku odstrániť poškodené železničné vozidlá a manažérovi infraštruktúry čo najskôr obnoviť prevádzku železničnej infraštruktúry pre železničnú dopravu.	U	
Č:24 O:1	Článok 24 Správa 1.Z každého vyšetrenia nehody alebo incidentu uvedených v článku 20 sa vypracuje správa vo forme zodpovedajúcej druhu a závažnosti nehody alebo incidentu a relevantnosti zistení vyšetrenia. V správe sa uvádzajú ciele vyšetrenia podľa článku 20 ods. 1 a správa prípadne obsahuje odporúčania týkajúce sa bezpečnosti.	N	513/2009 Z. z.	§ 99 O:1	(1) Z každého vyšetrenia nehody vypracuje vyšetrovateľ správu. V správe uvedie ciele vyšetrenia a podľa možnosti aj odporúčania týkajúce sa bezpečnosti železničného systému. Obsah a rozsah správy z vyšetrenia musí zodpovedať druhu a závažnosti nehody a významu zistení. Správa vyšetrovateľa je podkladom na vypracovanie záverečnej správy vyšetrovacieho orgánu.	U	
O:2	2.Vyšetrovací orgán vydáva záverečnú správu v čo možno najkratšom čase a spravidla najneskôr do 12 mesiacov po udalosti. Ak nie je možné záverečnú správu uverejniť do 12 mesiacov, vyšetrovací orgán uverejní predbežné vyhlásenie prinajmenšom pri príležitosti každého výročia nehody a podrobne v ňom opíše pokrok pri vyšetrení a všetky bezpečnostné otázky, ktoré sa vyskytli. Správa vrátane odporúčaní týkajúcich sa bezpečnosti sa oznámi príslušným stranám uvedeným v článku 23 ods. 3 a dotknutým orgánom a stranám v iných členských štátoch.	N	513/2009 Z. z. v znení návrhu	§ 99 O:2,4	(2) Vyšetrovací orgán vydá záverečnú správu z vyšetrenia v čo možno najkratšom čase, najneskôr do 12 mesiacov od nehody. Návrh obsahu záverečnej správy je uvedený v prílohe č. 12. Ak nie je možné záverečnú správu vydať v lehote podľa prvej vety, vyšetrovací orgán uverejní predbežné vyhlásenie aspoň raz ročne, v ktorom uvedie dosiahnuté zistenia, ktoré je možné zverejniť pri vyšetrení a otvorené otázky v oblasti bezpečnosti. (4) Vyšetrovací orgán poskytne záverečnú správu s odporúčaniami na zvýšenie bezpečnosti železničného systému bezpečnostnému orgánu a na základe dožiadania je povinný ju poskytnúť aj Policajnému zboru. O obsahu záverečnej správy	U	

					informuje manažéra infraštruktúry, dotknuté železničné podniky, bezpečnostný orgán, agentúru, dotknuté subjekty v iných členských štátoch, poškodených, rodinných príslušníkov obetí, vlastníkov poškodeného majetku, výrobcov, záchranné služby, ako aj zástupcov zamestnancov a užívateľov železničného systému.		
	Komisia s ohľadom na skúsenosti vyšetrovacích orgánov zavedie prostredníctvom vykonávacích aktov štruktúru správy, ktorú budú správy o vyšetrení nehôd a incidentov čo najpresnejšie dodržiavať.	n. a.				n. a.	
P:a) P:b) P:c)	Štruktúra správy obsahuje tieto prvky: a) opis udalosti a jej kontextu; b) záznamy o vyšetrení a pátraní vrátane systému riadenia bezpečnosti, uplatňovaných pravidiel a predpisov, fungovania železničných koľajových vozidiel a technických zariadení, organizácie ľudskej sily, dokumentácie o systéme prevádzky a predchádzajúcich udalostiach podobného charakteru; c) analýzy a závery týkajúce sa príčiny udalosti, vrátane prispievajúcich faktorov, súvisiace s/so: i) konaním zúčastnených osôb, ii) stavom železničných koľajových vozidiel alebo technických zariadení, iii) zručnosťou zamestnancov, postupmi a údržbou, iv) podmienkami regulačného rámca a v) uplatňovaním systému riadenia bezpečnosti.	N	Návrh zákona	§ 99 O: 3	(3) Záverečná správa obsahuje najmä a) opis udalosti a jej následkov s uvedením miesta a času udalosti, b) záznam z vyšetrenia vrátane posúdenia systému riadenia bezpečnosti, uplatňovaných pravidiel a právnych predpisov, funkčnosti železničných vozidiel a technických zariadení, organizácie ľudských zdrojov, dokumentáciu o systéme prevádzky a predchádzajúcich nehôd alebo incidentov podobného charakteru, c) rozbor a určenie príčin udalosti a ju ovplyvňujúcich faktorov týkajúcich sa konania zúčastnených osôb, stavu železničných vozidiel alebo technických zariadení, odbornej spôsobilosti personálu, postupov prevádzky a údržby, podmienok regulačného rámca a uplatňovania systému riadenia bezpečnosti.	U	
	Uvedené vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 28 ods. 3.	n. a.				n. a.	
O:3	3.Vyšetrovací orgán každý rok do 30. septembra uverejní výročnú správu o vyšetreniach vykonaných v predchádzajúcom roku, o vydaných bezpečnostných odporúčaniach a opatreniach prijatých v súlade s vydanými predchádzajúcimi odporúčaniami.	N	513/2009 Z. z. v znení návrhu	§ 99 O:8	(8) Vyšetrovací orgán každoročne do 30. septembra zverejňuje na svojom webovom sídle výročnú správu o vyšetreniach vykonaných v predchádzajúcom kalendárnom roku, o vydaných bezpečnostných odporúčaniach a o opatreniach prijatých v súlade s vydanými predchádzajúcimi odporúčaniami.	U	
Č:25 O:1	Článok 25 Informácie posielané agentúre 1.Do siedmich dní po svojom rozhodnutí začať vyšetrenie vyšetrovací orgán o tom informuje agentúru. Informácie obsahujú dátum, čas a miesto udalosti, ako aj jej druh a dôsledky z hľadiska obetí na	N	513/2009 Z. z.	§ 98 O:5	(5) Vyšetrovací orgán je povinný informovať agentúru o začatí vyšetrenia do jedného týždňa od začatia vyšetrenia. Informácia musí obsahovať dátum, čas a miesto nehody, ako aj jej druh a následky z hľadiska počtu obetí na životoch, počtu zranených a rozsahu škody.	U	

	životoch, zranení a materiálnych škôd.						
O:2	2.Vyšetrovací orgán pošle agentúre kópiu záverečnej správy uvedenej v článku 24 ods. 2 a výročnej správy uvedenej v článku 24 ods. 3	N	513/2009 Z. z.	§ 99 O:9	(9) Vyšetrovací orgán posielala agentúre kópie záverečnej správy z vyšetrovania podľa odseku 2 a výročnej správy podľa odseku 8.	U	
Č:26 O:1	Článok 26 Bezpečnostné odporúčania 1.Bezpečnostné odporúčanie vydané vyšetrovacím orgánom nesmie v žiadnom prípade vytvárať prezumpciu viny alebo zodpovednosti za nehodu alebo incident.	N	513/2009 Z. z.	§ 99 O:6	(6) Bezpečnostné odporúčanie nesmie utvárať prezumpciu viny alebo zodpovednosti konkrétnej osoby za nehodu.	U	
O:2	2.Odporúčania sú určené vnútroštátnemu bezpečnostnému orgánu, a ak je to potrebné z dôvodu charakteru odporúčania, aj agentúre, ostatným subjektom alebo orgánom v dotknutom členskom štáte alebo iným členskými štátom. Členské štáty, ich vnútroštátne bezpečnostné orgány a agentúra prijímajú v rozsahu svojich právomocí opatrenia potrebné na zabezpečenie primeraného zohľadnenia bezpečnostných odporúčaní vydaných vyšetrovacími orgánmi a prípadne na zabezpečenie ich uplatňovania.	N	513/2009 Z. z. v znení návrhu	§ 99 O:5	(5) Bezpečnostné odporúčania uvedené v záverečnej správe z vyšetrovania sú adresované bezpečnostnému orgánu a ak je podľa obsahu potrebné, aj agentúre a iným orgánom a osobám v Slovenskej republike a v iných členských štátoch. Bezpečnostný orgán je povinný prijať opatrenia na zabezpečenie primeraného zohľadnenia bezpečnostných odporúčaní a na zabezpečenie ich uplatňovania.	U	
O:3	3.Agentúra, vnútroštátny bezpečnostný orgán a iné orgány alebo subjekty alebo prípadne iné členské štáty, ktorým boli odporúčania určené, informujú pravidelne vyšetrovací orgán o opatreniach prijatých alebo plánovaných na základe daného odporúčania.	N	513/2009 Z. z. v znení návrhu	§ 99 O:7	(7) Bezpečnostný orgán, agentúra a iné orgány a osoby, ktorým bolo adresované bezpečnostné odporúčanie, sú povinné najmenej raz ročne informovať vyšetrovací orgán o opatreniach prijatých alebo plánovaných na základe bezpečnostného odporúčania.	U	
Č:27 O:1	KAPITOLA VI prechodné a ZÁVEREČNÉ USTANOVENIA Článok 27 Vykonávanie delegovania právomoci 1.Komisii sa udeľuje právomoc prijímať delegované akty za podmienok stanovených v tomto článku.	n. a.				n. a.	
O:2	2.Právomoc prijímať delegované akty uvedené v článku 6 ods. 6 a článku 7 ods. 6 sa Komisii udeľuje na obdobie piatich rokov od 15. júna 2016. Komisia vypracuje správu týkajúcu sa delegovania právomoci najneskôr deväť mesiacov pred uplynutím tohto päťročného obdobia. Delegovanie právomoci sa	n. a.				n. a.	

	automaticky predlžuje na rovnako dlhé obdobia, pokiaľ Európsky parlament alebo Rada nevznesú voči takémuto predĺženiu námietku najneskôr tri mesiace pred koncom každého obdobia.						
O:3	3.Je osobitne dôležité, aby Komisia v súlade so zavedenou praxou uskutočnila pred prijatím uvedených delegovaných aktov konzultácie s expertmi vrátane expertov z členských štátov.	n. a.					n. a.
O:4	4.Delegovanie právomoci uvedené v článku 6 ods. 6 a článku 7 ods. 6 môže Európsky parlament alebo Rada kedykoľvek odvolať. Rozhodnutím o odvolaní sa ukončuje delegovanie právomoci, ktoré sa v ňom uvádza. Rozhodnutie nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v <i>Úradnom vestníku Európskej únie</i> alebo k neskoršiemu dátumu, ktorý je v ňom určený. Nie je ním dotknutá platnosť delegovaných aktov, ktoré už nadobudli účinnosť.	n. a.					n. a.
O:5	5.Komisia oznamuje delegovaný akt hneď po prijatí súčasne Európskemu parlamentu a Rade.	n. a.					n. a.
O:6	6.Delegovaný akt prijatý podľa článku 6 ods. 6 a článku 7 ods. 6 nadobudne účinnosť, len ak Európsky parlament alebo Rada voči nemu nevzniesli námietku v lehote dvoch mesiacov odo dňa oznámenia uvedeného aktu Európskemu parlamentu a Rade alebo ak pred uplynutím uvedenej lehoty Európsky parlament a Rada informovali Komisiu o svojom rozhodnutí nevzniesť námietku. Na podnet Európskeho parlamentu alebo Rady sa táto lehota predĺži o dva mesiace.	n. a.					n. a.
Č:28	Článok 28 Postup výboru	n. a.					n. a.
O:1	1.Komisii pomáha výbor zriadený článkom 51 smernice (EÚ) 2016/797. Uvedený výbor je výborom v zmysle nariadenia (EÚ) č. 182/2011.						
O:2	2.Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 4 nariadenia (EÚ) č. 182/2011.	n. a.					n. a.
O:3	3.Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 5 nariadenia (EÚ) č. 182/2011. Ak výbor nevydá žiadne stanovisko, Komisia neprijme návrh vykonávacieho aktu a uplatňuje sa článok 5 ods. 4 tretí pododsek	n. a.					n. a.

	nariadenia (EÚ) č. 182/2011.						
Č:29	<i>Článok 29</i> Správa a ďalšie opatrenia Únie	n. a.					n. a.
O:1	1.Komisia predloží Európskemu parlamentu a Rade do 16. júna 2021 a potom každých päť rokov správu o vykonávaní tejto smernice, najmä s cieľom monitorovať účinnosť opatrení na vydávanie jednotných bezpečnostných osvedčení. Správa bude v prípade potreby sprevádzaná návrhmi ďalších opatrení Únie.						
O:2	2.Agentúra zhodnotí vývoj kultúry bezpečnosti vrátane hlásení udalostí. Do 16. júna 2024 predloží Komisii správu zahŕňajúcu prípadné zlepšenia, ktoré by sa mali vykonať na systéme. Komisia prijme na základe týchto odporúčaní vhodné opatrenia a navrhne prípadné zmeny tejto smernice.	n. a.					n. a.
O:3	3.Komisia do 16. decembra 2017 predloží Európskemu parlamentu a Rade správu o opatreniach prijatých v záujme dosiahnutia týchto cieľov:	n. a.					n. a.
P:a)	a) povinnosť pre výrobcov označiť komponenty dôležité z hľadiska bezpečnosti a prevádzkované na európskych železničných sieťach identifikačným kódom; čím zabezpečí, že identifikačný kód jasne identifikuje komponent, meno výrobcu a dôležité výrobné údaje;						
P:b)	b) plná sledovateľnosť komponentov dôležitých z hľadiska bezpečnosti, sledovateľnosť ich údržby a identifikácia ich prevádzkového životného cyklu a						
P:c)	c) identifikácia spoločných povinných zásad údržby týchto komponentov.						
Č:30	<i>Článok 30</i> Sankcie Členské štáty stanovujú predpisy o sankciách uplatniteľných pri porušení vnútroštátnych ustanovení prijatých podľa tejto smernice a prijímajú všetky opatrenia potrebné na ich uplatňovanie. Sankcie musia byť účinné, primerané, nediskriminačné a odradzujúce. Členské štáty oznámia Komisii tieto predpisy v lehote uvedenej v článku 33 ods. 1 a bezodkladne jej oznámia	N	513/2009 Z. z. v znení návrhu zákona	§ 109 O: 6, 7	(6) Bezpečnostný orgán uloží pokutu od 2000 eur do 30 000 eur manažérovi infraštruktúry, ktorý a) nevytvoril ani nepoužíva systém riadenia bezpečnosti alebo jeho systém riadenia bezpečnosti nie je v súlade s národnými bezpečnostnými predpismi alebo s bezpečnostnými požiadavkami technických špecifikácií interoperability, alebo neobsahuje minimálne bezpečnostné ciele a základné prvky uvedené v prílohe č. 10 alebo neobsahuje opatrenia na zaručenie bezpečného riadenia chodu prevádzky železničnej	U	

	ich následné zmeny.			<p>infraštruktúry a dopravy na nej a kontrolu rizík,</p> <p>b) použije na železničných tratiach železničného systému subsystém bez povolenia bezpečnostného orgánu alebo v rozpore s ním alebo železničné vozidlo bez európskeho evidenčného čísla,</p> <p>c) nepodal do 31. mája výročnú správu o bezpečnosti za predchádzajúci kalendárny rok,</p> <p>d) umožní prístup na sieť železničnému podniku bez platného bezpečnostného osvedčenia,</p> <p>e) neoznámil podstatné zmeny regulačného rámca, ktoré sú dôležité pre platnosť bezpečnostného povolenia, alebo prevádzkuje železničnú infraštruktúru bez platného bezpečnostného povolenia,</p> <p>f) nezabezpečil školenie personálu na splnenie požiadaviek bezpečnostného povolenia alebo nediskriminačný prístup železničných podnikov na takéto školenie personálu.</p> <p>(7) Bezpečnostný orgán uloží pokutu od 2000 eur do 30 000 eur železničnému podniku, ktorý</p> <p>a) nevytvoril ani nepoužíva systém riadenia bezpečnosti alebo jeho systém riadenia bezpečnosti nie je v súlade s národnými bezpečnostnými predpismi, alebo neobsahuje minimálne bezpečnostné ciele a základné prvky uvedené v prílohe č. 10 alebo neobsahuje opatrenia na zaručenie prevádzkovania železničnej dopravy a kontrolu rizík,</p> <p>b) použije na železničných tratiach železničného systému subsystém bez povolenia bezpečnostného orgánu alebo v rozpore s ním alebo železničné vozidlo bez európskeho evidenčného čísla,</p> <p>c) nepodal do 31. mája výročnú správu o bezpečnosti za predchádzajúci kalendárny rok,</p> <p>d) prevádzkuje železničnú dopravu bez platného bezpečnostného osvedčenia,</p> <p>e) nezabezpečil školenie personálu na splnenie požiadaviek bezpečnostného osvedčenia.</p>		
Č:31	Článok 31 Prechodné ustanovenia	n. a.				n. a.

O:1	1.Príloha V k smernici 2004/49/ES sa uplatňuje do dátumu začatia uplatňovania vykonávacích aktov uvedených v článku 24 ods. 2 tejto smernice.						
O:2	2.Bez toho, aby bol dotknutý odsek 3 tohto článku, na železničné podniky, ktoré sa majú certifikovať v období medzi 15. júnom 2016 a 16. júnom 2019 sa uplatňuje smernica 2004/49/ES. Takéto bezpečnostné osvedčenia sú platné až do dátumu skončenia ich platnosti.	N	Návrh zákona	Čl. V	Tento zákon nadobúda účinnosť 15. februára 2019 okrem čl. I bodov 1, 36 až 53, 59 a 60, 62 a 63, 67 až 98, ktoré nadobúdajú účinnosť 16. júna 2019, čl. II a čl. III bodu 15, 18 a 19, ktoré nadobúdajú účinnosť 1. januára 2020.	U	
O:3	3.Najneskôr od 16. júna 2019 agentúra vykonáva úlohy súvisiace s certifikáciou v súlade s článkom 10 v súvislosti s oblasťami prevádzky v členských štátoch, ktoré agentúre alebo Komisii nepodali oznámenie v súlade s článkom 33 ods. 2 Odchylné od článku 10 môžu vnútroštátne bezpečnostné orgány členských štátov, ktoré agentúre a Komisii podali oznámenie v súlade s článkom 33 ods. 2, naďalej vydávať osvedčenia v súlade so smernicou 2004/49/ES do 16. júna 2020.	n. a.				n. a.	
Č:32	<i>Článok 32</i> Odporúčania a stanoviská agentúry Agentúra poskytuje odporúčania a stanoviská v súlade s článkom 13 nariadenia (EÚ) 2016/796 na účely uplatňovania tejto smernice. Tieto odporúčania a stanoviská sa môžu vziať do úvahy pri prijímaní právnych aktov Únie podľa tejto smernice.	n. a.				n. a.	
Č:33 O:1	<i>Článok 33</i> Transpozícia 1.Členské štáty uvedú do účinnosti zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s článkami 2, 3, 4, článkami 8 až 11, článkom 12 ods. 5, článkom 15 ods. 3, článkami 16 až 19, článok 21 ods. 2, článok 23 ods. 3 a ods. 7, článok 24 ods. 2, článok 26 ods. 3 a prílohami II a III do 16. júna 2019. Bezodkladne Komisii oznámia znenie týchto ustanovení.	N	Návrh zákona	Čl. V	Tento zákon nadobúda účinnosť 15. februára 2019 okrem čl. I bodov 1, 36 až 53, 59 a 60, 62 a 63, 67 až 98, ktoré nadobúdajú účinnosť 16. júna 2019, čl. II a čl. III bodu 15, 18 a 19, ktoré nadobúdajú účinnosť 1. januára 2020.	U	
O:2	2.Členské štáty môžu predĺžiť lehotu určenú na transpozíciu uvedenú v odseku 1 o ďalší jeden rok. Na tento účel členské štáty, ktoré do 16. decembra 2018 neuvedú v rámci lehoty na transpozíciu uvedenej v	D				n. a.	

	odseku 1 do účinnosti zákony, právne predpisy a správne opatrenia, oznámia túto skutočnosť agentúre a Komisii a uvedú dôvody pre takéto predĺženie.						
O:3	3.Členské štáty uvedú priamo v prijatých opatreniach alebo pri ich úradnom uverejnení odkaz na túto smernicu. Takisto uvedú, že odkazy v platných zákonoch, iných právnych predpisoch a správnych opatreniach na smernicu zrušenú touto smernicou sa považujú za odkazy na túto smernicu. Podrobnosti o odkaze a jeho znenie upravia členské štáty.	N	Návrh zákona		99. Príloha č. 15 sa dopĺňa deviatym až jedenástym bodom, ktoré znejú: „10. Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/798 z 11. mája 2016 o bezpečnosti železníc (prepracované znenie) (Ú. v. EÚ, L 138, 26.5.2016).	U	
O:4	4.Povinnosti transpozície a vykonávania tejto smernice sa nevzťahujú na Cyprus a Maltu, kým na ich území nebudú vybudované železničné systémy. Keď však verejný alebo súkromný subjekt predloží oficiálnu žiadosť o vybudovanie železničnej trate na účely jej prevádzkovania jedným alebo viacerými železničnými podnikmi, príslušné členské štáty do jedného roka od prijatia žiadosti zavedú opatrenia na vykonávanie tejto smernice.	n. a.				n. a.	
Č:34	Článok 34 Zrušenie Smernica 2004/49/ES zmenená smernicami uvedenými v prílohe IV časti A sa zrušuje s účinnosťou od 16. júna 2020 bez toho, aby boli dotknuté povinnosti členských štátov týkajúce sa lehôt na transpozíciu smerníc uvedených v prílohe IV časti B do vnútroštátneho práva a na ich uplatňovanie. Odkazy na zrušenú smernicu sa považujú za odkazy na túto smernicu a znejú v súlade s tabuľkou zhody uvedenou v prílohe V.	n. a.				n. a.	
Č:35	Článok 35 Nadobudnutie účinnosti Táto smernica nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom po jej uverejnení v <i>Úradnom vestníku Európskej únie</i> .	n. a.				n. a.	
Č:36	Článok 36 Adresáti Táto smernica je určená členským štátom.	n. a.				n. a.	
Príl. I	PRÍLOHA I SPOLOČNÉ BEZPEČNOSTNÉ UKAZOVATELE	N	513/2009 Z. z.	§ 91 z. O: 1,2	(1) Bezpečnostný orgán každoročne do 30. septembra posielajú agentúre výročnú správu o svojej činnosti za predchádzajúci	U	

	<p>Vnútroštátne bezpečnostné orgány oznamujú spoločné bezpečnostné ukazovatele (CSI) raz za rok.</p> <p>Ak sa po predložení správy zistia nové okolnosti alebo chyby, vnútroštátny bezpečnostný orgán zmení alebo opraví bezpečnostné ukazovatele pri prvej vhodnej príležitosti a najneskôr v nasledujúcej výročnej správe.</p> <p>Spoločné vymedzenia CSI a metódy výpočtu hospodárskych dôsledkov nehôd sú uvedené v dodatku.</p>		v znení návrhu		<p>kalendárny rok a zverejní ju na svojom webovom sídle.</p> <p>(2) Výročná správa obsahuje údaje</p> <p>a) o vývoji bezpečnosti železničného systému, vrátane súhrnu bezpečnostných indikátorov podľa prílohy č. 8,</p> <p>b) o významných zmenách v národných bezpečnostných predpisoch a v regulácii bezpečnosti železničného systému,</p> <p>c) o stave bezpečnostného osvedčovania a bezpečnostného povoľovania,</p> <p>d) o výsledkoch a skúsenostiach z vykonaných kontrol v podnikoch manažérov infraštruktúry a v železničných podnikoch, vrátane počtu vykonaných kontrol,</p> <p>e) o uplatnených výnimkách z určenia osoby zodpovednej za údržbu železničného vozidla pri povolení jeho prevádzky,</p> <p>f) o skúsenostiach železničných podnikov a manažéra infraštruktúry s uplatňovaním bezpečnostných metód.</p> <p>Ak sa po predložení správy zistia nové okolnosti alebo chyby, bezpečnostný orgán zmení alebo opraví bezpečnostné indikátory pri prvej vhodnej príležitosti, a to najneskôr v nasledujúcej výročnej správe.</p>		
Príl. I O:1	<p>1. Ukazovatele vzťahujúce sa na nehody</p> <p>1.1. Celkový počet a pomerný počet (na vlakokilometre) závažných nehôd, členený na tieto druhy nehôd:</p> <ul style="list-style-type: none"> — zrážka vlaku so železničným vozidlom, — zrážka vlaku s prekážkou v priestore prechodového prierezu, — vykoľajenie vlaku, — nehody na priecestí vrátane nehôd na priecestí, na ktorých sa podieľajú chodci a ďalšie rozdelenie na päť druhov priecestí vymedzených v bode 6.2, — nehody osôb zahŕňajúce pohybujúce sa železničné koľajové vozidlo, s výnimkou samovrážd a pokusov o samovraždu, — požiar v železničných koľajových vozidlách, 	N	513/2009 Z. z. v znení návrhu	Príl. 8 časť III	<p>1. Bezpečnostné indikátory vzťahujúce sa na nehody</p> <p>1.1 Celkový počet a pomerný počet závažných nehôd pripadajúcich na vlakové kilometre členený na tieto druhy nehôd:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) zrážky vlakov so železničným vozidlom, b) zrážky vlakov s prekážkami v prechodovom priereze, c) vykoľajenie vlakov, d) nehody na priecestiach vrátane nehôd, na ktorých sa podieľajú chodci; rozdelenie priecestí je uvedené v časti I piatom bode podbodoch 5.6 a 5.7, e) nehody so zranením osôb, ktoré spôsobil pohyb železničného vozidla, okrem samovrážd a pokusov o samovraždu, f) požiare v železničných vozidlách, g) iné nehody. 	U	

	<p>— iné.</p> <p>Každá závažná nehoda sa oznamuje pod príslušným druhom prvotnej nehody, aj keby následky sekundárnej nehody boli závažnejšie (napr. požiar po vykoľajení).</p> <p>1.2. Celkový počet a pomerný počet (na vlakokilometre) ťažko zranených a usmrtených osôb podľa druhu nehody, členený do týchto kategórií:</p> <p>— cestujúci (aj v pomere k celkovému počtu osobokilometrov a vlakokilometrov v osobnej doprave),</p> <p>— zamestnanec alebo dodávateľ,</p> <p>— používateľ priecestia,</p> <p>— neoprávnená osoba,</p> <p>— iná osoba na nástupišti,</p> <p>— iná osoba, ktorá nie je na nástupišti.</p>				<p>Každá závažná nehoda sa uvedie pod príslušným druhom prvotnej nehody, aj keby následky sekundárnej nehody boli závažnejšie (ako napríklad požiar po vykoľajení).</p> <p>1.2 Celkový počet a pomerný počet pripadajúci na vlakové kilometre ťažko zranených a usmrtených osôb podľa druhu nehody, členený do týchto kategórií:</p> <p>a) cestujúci aj v pomere k celkovému počtu osobokilometrov a osobných vlakových kilometrov,</p> <p>b) zamestnanci vrátane personálu dodávateľov alebo samostatne zárobkovo činné osoby, ktoré sú dodávateľmi,</p> <p>c) užívatelia priecestí,</p> <p>d) neoprávnené osoby v železničných prevádzkových priestoroch,</p> <p>e) iné osoby na nástupišti,</p> <p>f) iné osoby mimo nástupišťa.</p>		
O:2	<p>2. Ukazovatele vzťahujúce sa na nebezpečný tovar</p> <p>Celkový počet a pomerný počet (na vlakokilometre) nehôd pri preprave nebezpečného tovaru po železnici, členený do týchto kategórií:</p> <p>— nehoda, ktorej účastníkom je aspoň jedno železničné vozidlo prepravujúce nebezpečný tovar vymedzený v dodatku,</p> <p>— počet takýchto nehôd, pri ktorých došlo k úniku nebezpečných látok.</p>	N	513/2009 Z. z.	Príl. 8 časť III	<p>2. Bezpečnostné indikátory vzťahujúce sa na nebezpečný tovar</p> <p>Celkový počet a pomerný počet nehôd pri preprave nebezpečného tovaru pripadajúci na vlakové kilometre členený do týchto kategórií:</p> <p>a) nehody, ktorých účastníkom je aspoň jedno železničné vozidlo prepravujúce nebezpečný tovar vymedzený v spoločných vymedzeniach bezpečnostných indikátorov a v spoločných metódach výpočtu nákladov pri nehodách,</p> <p>b) počet takýchto nehôd, pri ktorých došlo k úniku nebezpečného tovaru.</p>	U	
O:3	<p>3. Ukazovatele vzťahujúce sa na samovraždy</p> <p>Celkový počet a pomerný počet (na vlakokilometre) samovrážd a pokusov o samovraždu.</p>	N	513/2009 Z. z.	Príl. 8 časť III	<p>3. Bezpečnostné indikátory vzťahujúce sa na samovraždy</p> <p>Celkový a pomerný počet samovrážd a pokusov o samovraždu pripadajúci na vlakové kilometre.</p>	U	
O:4	<p>4. Ukazovatele vzťahujúce sa na okolnosti predchádzajúce nehodám</p> <p>Celkový počet a pomerný počet (na vlakokilometre) okolností predchádzajúcich nehodám, členený na tieto druhy okolností:</p>	N	513/2009 Z. z. v znení návrhu	Príl. 8 časť III	<p>4. Bezpečnostné indikátory vzťahujúce sa na okolnosti predchádzajúce nehodám</p> <p>Celkový a pomerný počet pripadajúci na vlakové kilometre</p>	U	

	<p>— lom koľajnice, — vybočenie koľaje a iná chyba geometrickej polohy koľaje, — porucha návěstidiel s následkom návštenia menej závažnej návěsti, — prejdenie návěsti „stoj“ s prejdením nebezpečného miesta, — prejdenie návěsti „stoj“ bez prejdenia nebezpečného miesta, — lom kolesa prevádzkovaných železničných koľajových vozidiel, — lom nápravy prevádzkovaných železničných koľajových vozidiel.</p> <p>Je potrebné oznámiť všetky takéto okolnosti bez ohľadu na to, či boli alebo neboli príčinou nehôd. (Okolnosť, ktorej výsledkom je závažná nehoda, sa musí oznámiť aj podľa ukazovateľov vzťahujúcich sa na okolnosti; okolnosť, ktorej výsledkom nie je závažná nehoda, sa musí oznámiť iba podľa ukazovateľov vzťahujúcich sa na okolnosti).</p>				<p>a) lomov koľajníc, b) vybočení koľají a iných chýb geometrickej polohy koľaje, c) poruchy návěstidiel s následkom návštenia menej závažnej návěsti, d) prejdení návěsti zakazujúcej chod s prejdením bodu ohrozenia, e) prejdení návěsti zakazujúcej chod bez prejdenia bodu ohrozenia, f) lomy kolies prevádzkovaného železničného vozidla, g) lomy náprav prevádzkovaného železničného vozidla.</p> <p>Všetky takéto okolnosti je potrebné hlásiť bez ohľadu na to, či boli, alebo neboli príčinou nehôd. Okolnosť, ktorej výsledkom je závažná nehoda, sa musí oznámiť aj podľa bezpečnostných indikátorov vzťahujúcich sa na okolnosti. Okolnosť, ktorej výsledkom nie je závažná nehoda, sa musí oznámiť iba podľa bezpečnostných indikátorov vzťahujúcich sa na okolnosti.</p>		
O:5	<p>5. Ukazovatele na výpočet hospodárskych dôsledkov nehôd</p> <p>Celková suma v EUR a pomerná suma (na vlakokilometre):</p> <p>— počet úmrtí a ťažkých zranení vynásobený hodnotou zabránenia obeti pri nehode (Value of Preventing a Casualty, VPC),</p> <p>— náklady na odstránenie škôd spôsobených životnému prostrediu,</p> <p>— náklady na materiálne škody spôsobené železničným koľajovým vozidlám alebo infraštruktúre,</p> <p>— náklady súvisiace s omeškami v dôsledku nehôd.</p> <p>Vnútroštátne bezpečnostné orgány oznamujú hospodárske dôsledky závažných nehôd.</p> <p>VPC je hodnota, ktorú spoločnosť pripisuje zabráneniu obeti pri nehode, a ako taká sa nepoužíva na výpočet kompenzácie medzi účastníkmi nehody.</p>	N	513/2009 Z. z. v znení návrhu	Príl. 8 časť III	<p>5. Bezpečnostné indikátory na výpočet hospodárskeho vplyvu nehôd</p> <p>Celková suma v eurách a pomerná suma pripadajúca na vlakové kilometre:</p> <p>a) počet úmrtí a vážnych zranení vynásobený hodnotou zabránenia obeti pri nehode, b) náklady na odstránenie poškodenia životného prostredia, c) náklady na materiálne škody spôsobené na železničných vozidlách alebo na infraštruktúre, d) náklady súvisiace s oneskoreniami v dôsledku nehôd.</p> <p>Bezpečnostný orgán oznámi náklady závažných nehôd. Hodnota zabránenia obeti pri nehode je hodnota, ktorá sa pripisuje zabráneniu obeti pri nehode, a ako taká sa nepoužíva na výpočet kompenzácie medzi účastníkmi nehody.</p>	U	
O:6	<p>6. Ukazovatele vzťahujúce sa na technickú bezpečnosť infraštruktúry a jej využitie</p>	N	513/2009 Z. z.	Príl. 8 časť	<p>6. Bezpečnostné indikátory vzťahujúce sa na technickú bezpečnosť infraštruktúry a jej využitie</p>	U	

	<p>6.1. Percentuálny podiel tratí s vlakovými zabezpečovacími zariadeniami (TPS) v prevádzke a percentuálny podiel vlakokilometrov s využitím palubných TPS, ak tieto systémy poskytujú:</p> <ul style="list-style-type: none"> — výstrahu, — výstrahu a automatické zastavenie, — výstrahu a automatické zastavenie a bodovú kontrolu rýchlosti, — výstrahu a automatické zastavenie a nepretržitú kontrolu rýchlosti. <p>6.2. Počet priecestí (celkom, na kilometer trate a na kilometer koľaje) týchto piatich druhov:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) pasívne priecestia b) aktívne priecestia: <ul style="list-style-type: none"> i) manuálne, ii) s automatickou výstrahou pre používateľa, iii) s automatickou zábranou pre používateľa, iv) s koľajovým zabezpečovacím zariadením. 			III	<p>6.1 Percentuálny podiel tratí s vlakovým zabezpečovacím zariadením v prevádzke a percentuálny podiel vlakových kilometrov s využitím palubného systému vlakového zabezpečovacieho zariadenia, kde tieto systémy poskytujú:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) výstrahu, b) výstrahu a automatické zastavenie, c) výstrahu a automatické zastavenie a bodovú kontrolu rýchlosti, d) výstrahu a automatické zastavenie a nepretržitú kontrolu rýchlosti. <p>6.2 Počet priecestí (celkom, na kilometer trate a na kilometre koľají) rozdelených takto:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) pasívne priecestia b) aktívne priecestia <ul style="list-style-type: none"> 1. manuálne, 2. s automatickými výstražnými svetlami svetelnej signalizácie zo strany užívateľa priecestia, 3. s automatickými závorami zo strany užívateľa priecestia, 4. s koľajovým zabezpečovacím zariadením. 		
O:1	<p><i>Dodatok</i> Spoločné vymedzenia pre CSI a metódy výpočtu hospodárskych dôsledkov nehôd 1. Ukazovatele vzťahujúce sa na nehody 1.1. „závažná nehoda“ je každá nehoda, na ktorej sa podieľa aspoň jedno pohybujúce sa železničné vozidlo, ktorej výsledkom je minimálne jedna usmrtená alebo ťažko zranená osoba alebo značné poškodenie koľajového vozidla, koľaje, iných zariadení alebo životného prostredia alebo značné narušenie dopravy okrem nehôd v dielňach, skladoch a depách; 1.2. „značné poškodenie koľajového vozidla, koľaje, iných zariadení alebo životného prostredia“ je škoda vo výške minimálne 150 000 EUR; 1.3. „značné narušenie prepravy“ je pozastavenie vlakových služieb na hlavnej železničnej trati na minimálne šesť hodín; 1.4. „vlak“ je jedno alebo niekoľko železničných vozidiel ťahaných jedným alebo viacerými rušňami alebo motorovými vozňami alebo jeden motorový</p>	N	513/2009 Z. z. v znení návrhu	Príl. 8 časť I	<p>I. Vymedzenie pojmov</p> <p>1. Bezpečnostné indikátory vzťahujúce sa na nehody</p> <p>1.1 Závažnou nehodou sa rozumie každá nehoda, na ktorej sa podieľa aspoň jedno pohybujúce sa železničné vozidlo, ktorej výsledkom je minimálne jedna usmrtená osoba alebo ťažko zranená osoba, alebo značné poškodenie vozidlového parku, koľaje, iných zariadení alebo životného prostredia alebo značné narušenie dopravy; nevzťahuje sa na nehody v opravovniach vozňov, skladoch a rušňových depách.</p> <p>1.2 Značným poškodením vozidlového parku, koľaje, iných zariadení alebo životného prostredia sa rozumie poškodenie vo výške minimálne 150 000 eur.</p> <p>1.3 Značným narušením dopravy sa rozumie, ak vlaková doprava na hlavnej trati je pozastavená na minimálne šesť hodín.</p> <p>1.4 Vlakom sa rozumie jedno koľajové vozidlo alebo skupina koľajových vozidiel dopravovaná jedným alebo viacerými hnacími koľajovými vozidlami alebo samostatné hnacie koľajové vozidlo, ktoré sa pod identifikačným číslom alebo</p>	U	

<p>vozeň jazdiaci samostatne, ktorý sa pod daným číslom alebo špecifickým označením pohybuje z východiskového pevného bodu do cieľového pevného bodu, vrátane hnacieho vozidla bez záťaže, ako napríklad samostatne jazdiaci rušeň;</p> <p>1.5. „zrážka vlaku so železničným vozidlom“ je čelná, zadná alebo bočná zrážka časti jedného vlaku s časťou druhého vlaku alebo železničného vozidla alebo s posunovaným železničným koľajovým vozidlom;</p> <p>1.6. „zrážka vlaku s prekážkou v priestore prechodového prierezu“ je zrážka časti vlaku s objektmi nachádzajúcimi sa trvale alebo dočasne na trati alebo blízko nej (okrem tých, ktoré sa nachádzajú na priecestiach a ktoré stratilo prechádzajúce vozidlo alebo používateľ), vrátane zrážky s nadzemným trolejovým vedením;</p> <p>1.7. „vykoľajenie vlaku“ je každý prípad, keď aspoň jedno koleso vlaku zide z koľajníc;</p> <p>1.8. „nehoda na priecestí“ je nehoda na priecestí, ktorej účastníkom je aspoň jedno železničné vozidlo a minimálne jedno prechádzajúce vozidlo, ostatní používatelia priecestia, ako sú chodci, alebo objekty, ktoré sa dočasne nachádzajú na trati alebo blízko nej a ktoré stratilo prechádzajúce vozidlo alebo používateľ;</p> <p>1.9. „nehoda osôb zahŕňajúca pohybujúce sa železničné koľajové vozidlo“ je nehoda, ktorej účastníkom je jedna alebo viaceré osoby, do ktorých narazilo buď železničné vozidlo, alebo k nemu pripevnený objekt alebo objekt, ktorý sa od neho oddelil. Patria sem aj osoby, ktoré spadli zo železničných vozidiel, ako aj osoby, ktoré spadli alebo ich zasiahli uvoľnené objekty počas jazdy na takýchto vozidlách;</p> <p>1.10. „požiar v železničnom koľajovom vozidle“ je požiar alebo výbuch, ku ktorým dôjde v železničnom koľajovom vozidle (vrátane jeho nákladu) pri ich jazde z východiskovej stanice do cieľovej stanice a pri státi vo východiskovej stanici, v cieľovej stanici alebo na nácestných zastávkach, ako aj počas rozraďovania;</p> <p>1.11. „iná (nehoda)“ je každá iná nehoda ako zrážka</p>			<p>špecifickým označením pohybuje z určeného východiskového miesta do určeného cieľového miesta, vrátane hnacieho vozidla bez záťaže, ako napríklad samostatne jazdiaci rušeň.</p> <p>1.5 Zrážkou vlaku so železničnými vozidlami sa rozumie čelná, zadná alebo bočná zrážka časti jedného vlaku s časťou druhého vlaku alebo železničného vozidla alebo s vozidlami posunujúceho dielu.</p> <p>1.6 Zrážkou vlaku s prekážkou v priechodnom priereze sa rozumie zrážka časti vlaku s objektmi nachádzajúcimi sa trvale alebo dočasne na trati alebo blízko nej okrem tých, ktoré sa nachádzajú na priecestiach a ktoré stratilo prechádzajúce vozidlo alebo užívateľ, vrátane zrážky s nadzemným trolejovým vedením.</p> <p>1.7 Vykoľajením vlakov sa rozumie opustenie temena koľajnice aspoň jedným kolesom vozidla vlaku.</p> <p>1.8 Nehodami na priecestiach sa rozumejú také nehody, ktorých účastníkom je aspoň jedno železničné vozidlo a minimálne jedno prechádzajúce vozidlo, ostatní prechádzajúci používatelia, akými sú najmä chodci alebo iné objekty, ktoré sa dočasne nachádzajú na trati alebo blízko nej, a ktoré stratilo prechádzajúce vozidlo, alebo užívateľ.</p> <p>1.9 Nehodami s poškodením osôb, ktoré sú spôsobené pohybom železničného vozidla, sa rozumejú nehody, ktorých účastníkom je jedna osoba alebo viaceré osoby, do ktorých buď narazilo železničné vozidlo, alebo k nemu pripevnený objekt alebo objekt, ktorý sa od neho oddelil. Patria sem aj osoby, ktoré spadli zo železničných vozidiel, ako aj osoby, ktoré spadli alebo ich zasiahli uvoľnené predmety počas prepravy na takomto vozidle.</p> <p>1.10 Požiarom v železničných vozidlách sa rozumejú požiare a výbuchy, ku ktorým došlo v železničných vozidlách vrátane ich nákladu pri ich jazde z východiskovej stanice do cieľovej stanice a pri státi vo východiskovej stanici, v cieľovej stanici alebo na medzizastávkach, ako aj počas posunu.</p> <p>1.11 Inými druhmi nehôd sa rozumejú všetky nehody, ktoré nepatria medzi už uvedené zrážky vlakov so železničnými vozidlami, zrážky vlakov s prekážkami v priechodnom priereze, vykoľajenia vlakov, nehody na priecestiach, nehody s poškodením osôb, ktoré sú spôsobené pohybom železničného</p>	
---	--	--	--	--

<p>vlakú so železničným vozidlom, zrážka s prekážkou v priestore prechodového prierezu, vykoľajenie vlakov, nehoda na priesectí, nehoda osôb zahŕňajúca pohybujúce sa železničné koľajové vozidlo alebo požiar v železničnom koľajovom vozidle;</p> <p>1.12. „cestujúci“ je každá osoba, okrem členov posádky vlaku, ktorá cestuje po železnici, vrátane cestujúceho, ktorý sa pokúša nastúpiť na pohybujúci sa vlak alebo vystúpiť z pohybujúceho sa vlaku, na účely štatistiky o nehodách;</p> <p>1.13. „zamestnanec alebo dodávateľ“ je každá osoba, ktorá je zamestnaná v súvislosti so železnicou a ktorá je v čase nehody na pracovisku, vrátane personálu dodávateľov, samostatne zárobkovo činných dodávateľov, posádky vlaku a osôb obsluhujúcich železničné koľajové vozidlá a zariadenia infraštruktúry;</p> <p>1.14. „používateľ priesectia“ je každá osoba používajúca priesectie na prechod cez železničnú trať na akomkoľvek dopravnom prostriedku alebo pešo;</p> <p>1.15. „neoprávnená osoba“ je každá osoba nachádzajúca sa v železničných priestoroch, kde je jej prítomnosť zakázaná, s výnimkou používateľa priesectia;</p> <p>1.16. „iná osoba na nástupišti“ je každá osoba nachádzajúca sa na železničnom nástupišti, ktorá nie je vymedzená ako „cestujúci“, „zamestnanec alebo dodávateľ“, „používateľ priesectia“, „iná osoba mimo nástupišťa“ alebo „neoprávnená osoba“;</p> <p>1.17. „iná osoba mimo nástupišťa“ je každá osoba nenachádzajúca sa na železničnom nástupišti, ktorá nie je vymedzená ako „cestujúci“, „zamestnanec alebo dodávateľ“, „používateľ priesectia“, „iná osoba na nástupišti“ alebo „neoprávnená osoba“;</p> <p>1.18. „úmrtie (usmrtená osoba)“ je každá osoba usmrtená okamžite alebo osoba, ktorá zomrela do 30 dní na následky nehody, s výnimkou samovrážd;</p> <p>1.19. „ťažké zranenie (ťažko zranená osoba)“ je každá zranená osoba, ktorá bola v dôsledku nehody hospitalizovaná viac ako 24 hodín, s výnimkou pokusu</p>			<p>vozňa, ako aj požiare v železničných vozidlách.</p> <p>1.12 Cestujúcim sa rozumie každá osoba okrem personálu vlaku, ktorá cestuje vlakom. Na účely štatistiky o nehodách sa započítavajú aj cestujúci, ktorí sa pokúšajú nastúpiť na pohybujúci sa vlak alebo vystúpiť z pohybujúceho sa vlaku.</p> <p>1.13 Zamestnancami vrátane personálu dodávateľov alebo samostatne zárobkovo činných osôb, ktoré sú dodávateľmi, sa rozumie všetky osoby, ktoré sú zamestnané v súvislosti so železnicou a ktoré sú v čase nehody na pracovisku. Patria sem personál vlaku a osoby obsluhujúce železničné vozidlá a zariadenia infraštruktúry.</p> <p>1.14 Užívateľmi priesectí sa rozumie všetky osoby, ktoré používajú priesectia na prechod cez železničnú dráhu na akomkoľvek dopravnom prostriedku alebo pešo.</p> <p>1.15 Neoprávnenými osobami v železničných priestoroch sa rozumie všetky osoby, ktoré sa nachádzajú v železničných priestoroch, kde je ich prítomnosť zakázaná, okrem užívateľov priesectí.</p> <p>1.16 Inou osobou na nástupišti sa rozumie každá osoba nachádzajúca sa na nástupišti, ktorá nie je cestujúcim, zamestnancom alebo dodávateľom, užívateľom priesectia, inou osobou mimo nástupišťa alebo neoprávnenou osobou.</p> <p>1.17 Inou osobou mimo nástupišťa sa rozumie každá osoba nenachádzajúca sa na nástupišti, ktorá nie je cestujúcim, zamestnancom alebo dodávateľom, užívateľom priesectia, inou osobou na nástupišti alebo neoprávnenou osobou.</p> <p>1.18 Usmrtenou osobou sa rozumie každá osoba usmrtená okamžite alebo osoba, ktorá zomrela do 30 dní na následky nehody, okrem samovrážd.</p> <p>1.19 Ťažko zranenou osobou sa rozumie každá zranená osoba, ktorá bola v dôsledku nehody hospitalizovaná viac ako 24 hodín, okrem pokusu o samovraždu.</p>		
---	--	--	--	--	--

	o samovraždu.						
O:2	<p>2. Ukazovatele vzťahujúce sa na nebezpečný tovar</p> <p>2.1. „Nehoda pri preprave nebezpečného tovaru“ je každá nehoda alebo incident, ktorá alebo ktorý je predmetom hlásenia v súlade s RID (1)/ADR bodom 1.8.5;</p> <p>2.2. „nebezpečný tovar“ sú látky a predmety, ktorých preprava je na základe RID zakázaná alebo povolená iba po splnení podmienok uvedených v RID.</p>	N	513/2009 Z. z.	Príl. 8 časť I	<p>2. Bezpečnostné indikátory vzťahujúce sa na nebezpečný tovar</p> <p>2.1 Nehodou pri preprave nebezpečného tovaru sa rozumie každá nehoda alebo udalosť, ktorá je predmetom hlásenia podľa osobitného predpisu.³⁷⁾</p> <p>2.2 Nebezpečným tovarom sa rozumejú látky a predmety, ktorých preprava je zakázaná alebo povolená iba po splnení podmienok uvedených v osobitnom predpise.³⁷⁾</p> <p>³⁷⁾ Európska dohoda o medzinárodnej cestnej preprave nebezpečných vecí (ADR) (oznámenie Ministerstva zahraničných vecí Slovenskej republiky č. 205/2009 Z. z.).</p> <p>Poriadok pre medzinárodnú železničnú prepravu nebezpečného tovaru (RID) - Dodatok C k Dohovoru o medzinárodnej železničnej preprave (COTIF) (oznámenie Ministerstva zahraničných vecí Slovenskej republiky č. 166/2010 Z. z.)</p>	U	
O:3	<p>3. Ukazovatele vzťahujúce sa na samovraždy</p> <p>3.1. „samovražda“ je konanie vedúce k úmyselnému zraneniu samého seba so smrteľnými následkami, ktoré bolo takto zaznamenané a klasifikované príslušným vnútroštátnym orgánom;</p> <p>3.2. „pokus o samovraždu“ je konanie vedúce k úmyselnému zraneniu samého seba s následkami ťažkého zranenia.</p>	N	513/2009 Z. z.	Príl. 8 časť I	<p>3. Bezpečnostné indikátory vzťahujúce sa na samovraždy</p> <p>3.1 Samovraždou sa rozumie konanie vedúce k úmyselnému zraneniu samého seba so smrteľnými následkami, ktoré bolo takto zaznamenané a klasifikované príslušným orgánom.</p> <p>3.2 Pokusom o samovraždu sa rozumie konanie vedúce k úmyselnému zraneniu samého seba s následkami ťažkého zranenia.</p> <p>3. Bezpečnostné indikátory vzťahujúce sa na samovraždy</p> <p>3.1 Samovraždou sa rozumie konanie vedúce k úmyselnému zraneniu samého seba so smrteľnými následkami, ktoré bolo takto zaznamenané a klasifikované príslušným orgánom.</p> <p>3.2 Pokusom o samovraždu sa rozumie konanie vedúce k úmyselnému zraneniu samého seba s následkami ťažkého zranenia.</p>	U	
O:4	<p>4. Ukazovatele vzťahujúce sa na okolnosti predchádzajúce nehodám</p> <p>4.1. „lom koľajnice“ je každá koľajnica rozdelená na dva alebo viac kusov alebo každá koľajnica, z ktorej sa oddelil kus kovu a toto oddelenie spôsobilo viac ako 50 mm dlhú a viac ako 10 mm hlbokú medzeru na jazdnom povrchu;</p> <p>4.2. „vybočenie koľaje alebo iná chyba geometrickej</p>	N	513/2009 Z. z.	Príl. 8 časť I	<p>4. Bezpečnostné indikátory vzťahujúce sa na okolnosti predchádzajúce nehodám</p> <p>4.1 Lomom koľajnice sa rozumejú všetky koľajnice rozdelené na dva kusy alebo viac kusov alebo všetky koľajnice, z ktorých sa oddelil kus kovu a toto oddelenie spôsobilo viac ako 50 mm širokú a viac ako 10 mm hlbokú medzeru na jej jazdnej hrane.</p> <p>4.2 Vybočením koľaje alebo inou chybou geometrickej polohy</p>	U	

<p>polohy koľaje“ je každý nedostatok súvisiaci s kontinuitou a geometriou koľaje vyžadujúci si vyradenie koľaje z prevádzky alebo okamžité zníženie povolenej rýchlosti;</p> <p>4.3. „porucha návěstídiel s následkom návštenia menej závažnej návěsti“ je technická porucha systému návštenia (buď infraštruktúry, alebo železničného koľajového vozidla), ktorej výsledkom je návštenie menej obmedzujúcich informácií, než je potrebné;</p> <p>4.4. „prejdenie návěsti“ stoj „s prejdením nebezpečného miesta“ je každý prípad, pri ktorom ktorákoľvek časť vlaku pokračuje v nepovolenom pohybe a v jazde na nebezpečné miesto;</p> <p>4.5. „prejdenie návěsti“ stoj „bez prejdenia nebezpečného miesta“ je každý prípad, pri ktorom ktorákoľvek časť vlaku pokračuje v nepovolenom pohybe, ale nepokračuje v jazde na nebezpečné miesto. Nepovolený pohyb uvedený v bodoch 4.4 a 4.5 je prejdenie:</p> <ul style="list-style-type: none"> — svetelnej traťovej návěsti alebo semaforu signalizujúceho príkaz na zastavenie alebo návěsti, stoj, ak nefunguje vlakové zabezpečovacie zariadenie (TPS), — konca povoleného bezpečného pohybu nastaveného v TPS, — bodu oznámeného podľa predpisov prostredníctvom ústneho alebo písomného povolenia, — návěsti „stoj“ (okrem koľajnicových zarážok) alebo ručných návěstí. <p>Nepatria sem prípady, keď vozidlá bez pripojenej hnacej jednotky alebo vlak, ktorý je bez obsluhy, prejdú návěsti stoj. Nepatria sem prípady, keď sa návěsť z akéhokoľvek dôvodu nevaruje pred nebezpečenstvom dostatočne včas na to, aby rušňovodič mohol zastaviť vlak pred návěsťou.</p> <p>Vnútroštátne bezpečnostné orgány môžu predkladať osobitné správy o týchto štyroch ukazovateľoch nepovoleného pohybu uvedených v zarážkach tohto bodu osobitne a musia nahlasovať aspoň spoločný</p>		<p>koľaje sa rozumejú nedostatky súvisiace s kontinuitou a geometriou koľaje, ktoré vyžadujú z dôvodu bezpečnosti pozastavenie užívania koľaje alebo okamžité zníženie povolenej rýchlosti.</p> <p>4.3 Poruchami návštenia s následkom návštenia menej závažnej návěsti sa rozumejú technické poruchy návěstného systému (železničnej infraštruktúry alebo železničného vozidla), ktorých výsledkom je, že návěstné informácie nie sú také obmedzujúce, ako by mali byť.</p> <p>4.4 Prejdením návěsti zakazujúcej chod s prejdením bodu ohrozenia sa rozumie prejdenie ktorejkoľvek časti vlaku za koniec dovoleného chodu jazdy a za bod ohrozenia.</p> <p>4.5 Prejdením návěsti zakazujúcej chod bez prejdenia bodu ohrozenia sa rozumie prejdenie ktorejkoľvek časti vlaku za koniec dovoleného chodu, ale neprejdenie za bod ohrozenia. Nedovolená jazda uvedená v bodoch 4.4 a 4.5 znamená prejdenie:</p> <ul style="list-style-type: none"> - svetelnej traťovej návěsti alebo návěstidla signalizujúceho príkaz na zastavenie alebo návěsti zakazujúcej chod, ak nefunguje vlakové zabezpečovacie zariadenie, - konca dovoleného bezpečného chodu určeného vo vlakovom zabezpečovacom zariadení, - bodu oznámeného podľa predpisov prostredníctvom ústneho povolenia alebo písomného povolenia, - návěsti zakazujúcej chod (okrem koľajového zarážadla) alebo ručných návěstí. <p>Nepatria sem prípady, keď železničné vozidlá bez pohonu alebo vlak, ktorý je bez obsluhy, prejdú po trati, pričom nezastanú na návěsť, ktorá im to prikazuje, alebo keď návěsť z akéhokoľvek dôvodu nie je zmenená na zakazujúcu včas na to, aby rušňovodič mohol zastaviť vlak pred návěstidlom.</p> <p>Bezpečnostný orgán môže predkladať osobitné správy o týchto štyroch bodoch a nahlasuje aspoň jeden spoločný bezpečnostný indikátor obsahujúci údaje o všetkých štyroch bodoch.</p> <p>4.6 Lomom kolesa prevádzkovaného železničného vozidla sa rozumie zlomenie, pri ktorom sa poškodilo koleso a v dôsledku ktorého existuje riziko nehody (vykoľajenia alebo zrážky).</p> <p>4.7 Lomom nápravy prevádzkovaného železničného vozidla sa rozumie zlomenie, pri ktorom sa poškodila náprava a v</p>	
--	--	--	--

	<p>ukazovateľ obsahujúci údaje o všetkých štyroch bodoch;</p> <p>4.6. „lom kolesa prevádzkovaných železničných koľajových vozidiel“ je zlomenie, pri ktorom sa poškodilo koleso a v dôsledku ktorého vzniklo riziko nehody (vykoľajenia alebo zrážky);</p> <p>4.7. „lom nápravy prevádzkovaných železničných koľajových vozidiel“ je zlomenie, pri ktorom sa poškodila náprava a v dôsledku ktorého vzniklo riziko nehody (vykoľajenia alebo zrážky).</p>				dôsledku ktorého existuje riziko nehody (vykoľajenia alebo zrážky).		
O:5	<p>5. Spoločné metódy výpočtu hospodárskych dôsledkov nehôd</p> <p>5.1. Hodnota zabránenia obeti pri nehode (VPC) sa skladá z:</p> <p>1) samotnej hodnoty bezpečnosti: ochoty platiť (WTP) založenej na uvedených preferenčných štúdiách vykonaných v členských štátoch, v ktorých sa uplatňujú.</p> <p>2) priamych a nepriamych nákladov: hodnoty nákladov odhadnutej v členskom štáte a zloženej z:</p> <ul style="list-style-type: none"> — nákladov na zdravotnú starostlivosť a rehabilitáciu, — nákladov na súdne konanie, nákladov na policajné i súkromné vyšetrovanie nehôd, nákladov na záchrannú službu a administratívnych nákladov v rámci poistenia, — výrobných strát: spoločenskej hodnoty tovaru a služieb, ktoré mohli vyprodukovať osoby, keby nedošlo k nehode. <p>Pri výpočte nákladov v prípade obetí pri nehode sa smrteľné nehody a ťažké zranenia posudzujú oddelene (odlišné VPC pre smrteľné nehody a ťažké zranenia).</p> <p>5.2. Spoločné zásady stanovovania samotnej hodnoty bezpečnosti a priamych a/alebo nepriamych nákladov: Posúdenie vhodnosti dostupných odhadov týkajúcich sa samotnej hodnoty bezpečnosti musí vychádzať z týchto úvah: — odhady sa vzťahujú na systém hodnotenia znižovania rizika úmrtí v sektore dopravy a riadia sa prístupom ochoty platiť v súlade s uvedenými preferenčnými metódami,</p> <ul style="list-style-type: none"> — vzorka respondentov použitá na stanovenie hodnôt 	N	513/2009 Z. z.	Príl. 8 časť II	<p>II. Spoločné metódy výpočtu hospodárskeho vplyvu nehôd</p> <p>1. Hodnotu zabránenia obeti pri nehode tvorí:</p> <p>1.1 Samotná hodnota bezpečnosti: hodnota ochoty platiť založená na oznámených preferenčných štúdiách vykonaných v členských štátoch, v ktorých sa uplatňujú.</p> <p>1.2 Priame náklady a nepriame náklady: odhadnuté hodnoty nákladov zložené z</p> <ul style="list-style-type: none"> a) nákladov na zdravotnú starostlivosť a rehabilitáciu, b) nákladov na súdne konanie, nákladov na policajné a súkromné vyšetrovanie nehôd, nákladov na pohotovostnú službu a administratívnych nákladov v rámci poistenia, c) výrobných strát: spoločenská hodnota tovaru a služieb, ktoré mohli vyprodukovať osoby, keby nedošlo k nehode. <p>Pri výpočte nákladov, ak ide o obeť pri nehode, sa smrteľné nehody a ťažké zranenia posudzujú oddelene (odlišné hodnoty zabránenia obeti alebo ťažkého úrazu pre smrteľné nehody a ťažké zranenia).</p> <p>2. Spoločné zásady stanovovania samotnej hodnoty bezpečnosti a priamych nákladov alebo nepriamych nákladov:</p> <p>Posúdenie vhodnosti dostupných odhadov týkajúcich sa samotnej hodnoty bezpečnosti musí vychádzať z týchto aspektov:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) odhady, ktoré sa vzťahujú na systém hodnotenia znižovania rizika úmrtí v sektore dopravy a riadia sa prístupom založeným na hodnote ochoty platiť, podľa uvedených preferenčných metód, b) vzorka respondentov použitá na určenie hodnôt je 	U	

<p>je reprezentatívnou vzorkou príslušnej populácie. Vzorka musí predovšetkým odzrkadľovať vek/prijem spolu s inými príslušnými sociálno-ekonomickými a/alebo demografickými charakteristikami tejto populácie,</p> <p>— metóda odvodzovania hodnôt WTP: prieskum sa vykonáva prostredníctvom jasných/zmysluplných otázok kladených respondentom.</p> <p>Priame a nepriame náklady sa stanovujú na základe skutočných nákladov spoločnosti.</p> <p>5.3. Vymedzenie pojmov</p> <p>5.3.1. „Náklady na škody spôsobené životnému prostrediu“ sú náklady železničných podnikov a manažérov infraštruktúry stanovené na základe ich skúsenosti s cieľom uviesť zničenú oblasť do stavu pred nehodou na železnici.</p> <p>5.3.2. „Náklady na materiálne škody spôsobené železničným koľajovým vozidlám alebo infraštruktúre“ sú náklady na nové železničné koľajové vozidlá alebo infraštruktúru s rovnakými vlastnosťami a technickými parametrami, ako tie, ktoré boli nenapraviteľne zničené, a náklady na vrátenie opraviteľných železničných koľajových vozidiel alebo infraštruktúry do stavu pred nehodou. Oboje náklady odhadnú železničné podniky a manažéri infraštruktúry na základe svojich skúseností. Patria sem aj náklady súvisiace s prenájomom železničných koľajových vozidiel v dôsledku ich nedostupnosti kvôli spôsobeným škodám.</p> <p>5.3.3. „Náklady súvisiace s omeškami v dôsledku nehôd“ sú peňažná hodnota omeškaní, ktorá vznikne používateľom železničnej dopravy (cestujúcim a zákazníkom nákladnej dopravy) v dôsledku nehôd vypočítaná podľa tohto vzorca:</p> <p>VT = peňažná hodnota úspor cestovného času Hodnota času pre cestujúceho vo vlaku (za hodinu) VTP = [VT cestujúcich do zamestnania]*[priemerné percentuálne vyjadrenie cestujúcich do zamestnania za rok] + [VT cestujúcich mimo zamestnania]*[Priemerné percentuálne vyjadrenie cestujúcich mimo zamestnania]</p>			<p>reprezentatívnou vzorkou príslušnej populácie; vzorka musí predovšetkým odzrkadľovať vek alebo príjem spolu s inými príslušnými sociálno-ekonomickými, alebo demografickými charakteristikami tejto populácie,</p> <p>c) metóda odvodzovania hodnôt ochoty platiť: prieskum sa vykonáva prostredníctvom jasných a zmysluplných otázok kladených respondentom.</p> <p>Priame a nepriame náklady sa stanovujú na základe skutočných nákladov spoločnosti.</p> <p>3. Náklady na odstránenie poškodenia životného prostredia znamenajú náklady železničných podnikov alebo manažéra infraštruktúry určené na základe ich skúsenosti s cieľom uviesť zničenú oblasť do stavu pred nehodou na železnici.</p> <p>4. Náklady na materiálne škody spôsobené na koľajových vozidlách alebo na infraštruktúre znamenajú náklady na nové železničné vozidlá alebo infraštruktúru s rovnakými vlastnosťami a technickými parametrami ako tie, ktoré boli nenapraviteľne zničené, a náklady na vrátenie opraviteľných železničných vozidiel alebo infraštruktúry do stavu pred nehodou. Oboje náklady odhadnú železničné podniky alebo manažéri infraštruktúry na základe svojich skúseností. Patria sem aj náklady súvisiace s prenájomom železničných vozidiel v dôsledku ich nedostupnosti kvôli spôsobeným škodám.</p> <p>5. Náklady súvisiace s oneskoreniami v dôsledku nehôd znamenajú peňažnú hodnotu oneskorenia užívateľov železničnej dopravy, ktorými sú cestujúci a zákazníci nákladnej dopravy, v dôsledku nehôd vypočítanú podľa tohto vzorca:</p> <p style="text-align: center;">VT = peňažná hodnota úspory cestovnej doby.</p> <p style="text-align: center;">Hodnota času cestujúceho vo vlaku za hodinu:</p> <p style="text-align: center;">VTP = [VT cestujúcich do zamestnania] . [priemerné percentuálne vyjadrenie cestujúcich do zamestnania za rok] + [VT cestujúcich mimo zamestnania] . [Priemerné percentuálne vyjadrenie cestujúcich mimo zamestnania za rok]</p> <p style="text-align: center;">VTp v eurách na jedného cestujúceho za hodinu</p>	
--	--	--	---	--

	<p>za rok]</p> <p>VTP v EUR na jedného cestujúceho za hodinu „cestujúci do zamestnania“ je cestujúci, ktorý cestuje v súvislosti so svojou profesionálnou činnosťou, okrem dochádzky do zamestnania.</p> <p>Hodnota času pre nákladný vlak (za hodinu):</p> $VTF = [VT \text{ nákladných vlakov}] * [(tonokilometer)/(vlakokilometer)]$ <p>VTF v EUR na jednu tonu nákladu za hodinu</p> <p>Priemerné množstvo ton tovaru prepraveného jedným vlakom za rok = $(tonokilometer)/(vlakokilometer)$</p> <p>CM = Náklady na 1 minútu omeškania vlaku</p> <p>Osobný vlak</p> $CMP = K1 * (VTP/60) * [(osobokilometer)/(vlakokilometer)]$ <p>Priemerný počet cestujúcich v jednom vlaku za rok = $(osobokilometer)/(vlakokilometer)$</p> <p>Nákladný vlak</p> $CMF = K2 * (VTF/60)$ <p>Hodnota faktorov K1 a K2 sa nachádza medzi hodnotou času a hodnotou omeškania podľa odhadov z uvedených preferenčných štúdií s cieľom zohľadniť, že stratený čas v dôsledku omeškania je vnímaný omnoho negatívnejšie ako bežný cestovný čas.</p> <p>Náklady súvisiace s omeškaním v dôsledku nehody = $CMP * (\text{minúty omeškania osobných vlakov}) + CMF * (\text{minúty omeškania nákladných vlakov})$</p> <p>Oblasť uplatňovania tohto vzorca</p> <p>Náklady súvisiace s omeškaním treba vypočítať pre závažné nehody takto:</p> <ul style="list-style-type: none"> — skutočné omeškania na železničných tratiach, kde došlo k nehodám, merané v konečnej stanici — skutočné omeškania alebo, v prípade, že to nie je možné, odhadované omeškania na ostatných dotknutých tratiach. 				<p>Pracovne cestujúcim sa rozumie cestujúci, ktorý cestuje v súvislosti so svojou profesionálnou činnosťou okrem dochádzky do práce.</p> <p>Hodnota času nákladného vlaku (za hodinu):</p> $VTf = [VT \text{ nákladného vlaku}] * [(tonový kilometer)/(vlakový kilometer)]$ <p>VTf v eurách na jednu tonu nákladu za hodinu</p> <p>Priemerné množstvo ton tovaru prepraveného jedným vlakom za rok = $(tonový kilometer)/(vlakový kilometer)$</p> <p>CM = náklady na 1 minútu meškania vlaku</p> <p>Osobný vlak</p> $CMP = K1 * (VTP/60) * [(osobokilometer)/(vlakový kilometer)]$ <p>Priemerný počet cestujúcich v jednom vlaku za rok = $(osobokilometer)/(vlakový kilometer)$</p> <p>Nákladný vlak</p> $CMf = K2 * (VTF/60)$ <p>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.</p> <p>Náklady súvisiace s meškaním v dôsledku nehody = $CMP * (\text{minúty meškania vlakov osobnej prepravy}) + CMf * (\text{minúty meškania nákladných vlakov})$.</p> <p>Oblasť uplatňovania tohto vzorca</p>		
--	--	--	--	--	---	--	--

					Náklady meškania sa vypočítavajú pre vážne nehody takto: a) skutočné meškania na železničných dráhach, kde došlo k nehodám, merané v konečnej stanici, b) skutočné meškania, a vtedy, ak to nie je možné, odhadované meškania na ostatných dotknutých tratiach.		
O:6	<p>6. Ukazovatele vzťahujúce sa na technickú bezpečnosť infraštruktúry a jej využitie</p> <p>6.1. „Vlakové zabezpečovacie zariadenie (TPS)“ je systém, ktorý pomáha vynútiť rešpektovanie návěstí a rýchlostných obmedzení.</p> <p>6.2. „Palubné systémy“ sú systémy poskytovania pomoci rušňovodičovi pri sledovaní návěstí pozdĺž trate a na stanovišti rušňovodiča, čím sa zabezpečí krytie nebezpečných miest a vynútenie dodržiavania rýchlostných obmedzení. Palubné TPS sú opísané takto:</p> <p>a) výstraha, ktorá poskytuje rušňovodičovi automatickú výstrahu,</p> <p>b) výstraha a automatické zastavenie, ktoré poskytujú rušňovodičovi automatickú výstrahu a automatické zastavenie pri prejení návěstí „stoj“,</p> <p>c) výstraha a automatické zastavenie a bodová kontrola rýchlosti, ktoré poskytujú rušňovodičovi krytie nebezpečných miest, pričom „bodová kontrola rýchlosti“ je kontrola dodržiavania rýchlosti na určitých miestach (úseky so zníženou rýchlosťou) pri približovaní sa k návěsti;</p> <p>d) výstraha a automatické zastavenie a nepretržitá kontrola rýchlosti, ktoré poskytujú rušňovodičovi krytie nebezpečných miest a nepretržitú kontrolu dodržiavania rýchlostných obmedzení trate, pričom „nepretržitá kontrola rýchlosti“ je trvalé označenie a vynucovanie dodržiavania maximálnej povolenej cieľovej rýchlosti na všetkých úsekoch trate.</p> <p>Typ d) sa považuje za automatické vlakové zabezpečovacie zariadenie (ATP).</p> <p>6.3. „Priecestie“ je úrovňové križovanie železničnej trate s cestou alebo s priechodom stanovené manažérom infraštruktúry a otvorené verejným alebo súkromným</p>	N	513/2009 Z. z. v znení návrhu	Príl. 8 časť I	<p>5. Indikátory vzťahujúce sa na technickú bezpečnosť železničnej infraštruktúry a jej využitie</p> <p>5.1 Vlakovým zabezpečovacím zariadením sa rozumie systém, ktorý vynúti rešpektovanie návěstí a rýchlostných obmedzení.</p> <p>5.2 Palubnými systémami sa rozumejú systémy poskytovania pomoci rušňovodičovi pri sledovaní návěstí pozdĺž trate a na stanovišti rušňovodiča, čím sa zabezpečí krytie bodov ohrozenia a vynútenie dodržiavania rýchlostných obmedzení.</p> <p>Funkcie poskytované palubnými vlakovými zabezpečovacími zariadeniami sú:</p> <p>a) výstraha, ktorá poskytuje rušňovodičovi automatickú výstrahu,</p> <p>b) výstraha s automatickým zastavením, ktoré poskytuje rušňovodičovi automatickú výstrahu a automatické zastavenie pri prejení návěstí zakazujúcej chod,</p> <p>c) výstraha s automatickým zastavením a bodovou kontrolou rýchlosti, ktoré poskytujú rušňovodičovi krytie bodov ohrozenia; bodovou kontrolou rýchlosti sa rozumie kontrola dodržiavania rýchlosti na určitých miestach (úseky so zníženou rýchlosťou) pred návěstidlom,</p> <p>d) výstraha s automatickým zastavením a nepretržitou kontrolou rýchlosti, ktoré poskytujú rušňovodičovi krytie bodov ohrozenia a nepretržitú kontrolu dodržiavania traťovej rýchlosti a jej obmedzení; nepretržitou kontrolou rýchlosti sa rozumie trvalé vyznačenie a vynucovanie dodržiavania najvyššej dovolenej cieľovej rýchlosti na všetkých úsekoch trate; to sa považuje za automatické vlakové zabezpečovacie zariadenie.</p> <p>5.3 Priecestím sa rozumie úrovňové križenie železničnej dráhy s cestnou komunikáciou alebo priechodom určeným prevádzkovateľom dráhy a prístupné verejným alebo súkromným užívateľom. Nepatria sem priechody medzi nástupišťami na staniciach ani priechody cez koľaje určené</p>	U	

<p>používateľom. Nepatria sem priechody medzi nástupišťami na staniciach ani priechody medzi koľajnicami výhradne pre zamestnancov.</p> <p>6.4. „Cesta“ je na účel štatistiky o železničných nehodách každá verejná alebo súkromná cesta, ulica alebo diaľnica vrátane príľahlých chodníkov pre chodcov a bicykle.</p> <p>6.5. „Priechod“ je každá trať iná ako cesta, určená na prechod osôb, zvierat, vozidiel alebo strojov.</p> <p>6.6. „Pasívne priecestie“ je priecestie bez akéhokoľvek systému výstrahy alebo zábrany, ktorý by sa aktivoval v prípade, že prechod cez priecestie nie je pre používateľa bezpečný.</p> <p>6.7. „Aktívne priecestie“ je priecestie, na ktorom sú prechádzajúci používatelia chránení alebo varovaní pred prichádzajúcim vlakom prostredníctvom aktivácie zariadení v prípade, že prechod cez priecestie nie je pre používateľa bezpečný.</p> <p>— Ochrana prostredníctvom použitia fyzických zariadení zahŕňa:</p> <ul style="list-style-type: none"> — polovičné alebo plné prekážky, — závary. <p>— Výstraha prostredníctvom použitia zariadení pevne upevnených na priecestiach:</p> <ul style="list-style-type: none"> — viditeľné zariadenia: svetlá, — počuteľné zariadenia: zvony, trúby, klaksóny atď. <p>Aktívne priecestia sa delia na tieto druhy:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) manuálne: priecestie, kde zábranu alebo výstrahu pre používateľa manuálne aktivuje zamestnanec železníc; b) automatické s výstrahou pre používateľa priecestia: priecestie, kde výstrahu pre používateľa aktivuje približujúci sa vlak; c) automatické so zábranou pre používateľa: priecestie, kde zábranu pre používateľa aktivuje približujúci sa vlak. Toto priecestie zahŕňa zábranu aj výstrahu pre používateľa; d) s koľajovým zabezpečovacím zariadením: priecestie, kde návesť alebo vlakové zabezpečovacie zariadenie umožňujú vlaku pokračovať, až keď je priecestie v 			<p>výhradne pre zamestnancov.</p> <p>5.4 Cestnou komunikáciou sa rozumie každá verejná alebo súkromná cesta, ulica alebo diaľnica vrátane príľahlých chodníkov pre chodcov a cyklistov.</p> <p>5.5 Priechodom sa rozumie každá cesta, iná ako cestná komunikácia určená na prechod osôb, zvierat, vozidiel alebo strojov.</p> <p>5.6 Pasívnym priecestím sa rozumie priecestie bez akéhokoľvek systému varovania alebo ochrany, ktorý sa aktivuje, ak prechod cez priecestie nie je pre užívateľa bezpečný.</p> <p>5.7 Aktívnym priecestím sa rozumie úrovňové priecestie, na ktorom sú prechádzajúci užívatelia chránení alebo varovaní pred prichádzajúcim vlakom prostredníctvom aktivácie zariadení, ak je pre užívateľa nebezpečné prejsť cez priecestie.</p> <p>a) Ochrana prostredníctvom použitia fyzických zariadení</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. polovičné alebo plné závary, 2. zábrany. <p>b) Varovanie prostredníctvom použitia zariadení pevne upevnených na priecestiach</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. viditeľné signály: svetlá, 2. počuteľné signály: najmä zvony, trúby, klaksóny a podobne. <p style="text-align: center;">Aktívne priecestia sa delia na</p> <ol style="list-style-type: none"> a) manuálne, pri ktorom závary alebo výstražné svetlá svetelnej signalizácie zo strany užívateľa manuálne aktivuje zamestnanec železníc, b) automatické s výstražnými svetlami svetelnej signalizácie zo strany užívateľa priecestia, pri ktorom výstrahu pre používateľa aktivuje približujúci sa vlak, c) automatické so závorami zo strany užívateľa priecestia, pri ktorom zábranu pre používateľa aktivuje približujúci sa vlak; toto priecestie zahŕňa závary aj výstražné svetlá svetelnej signalizácie zo strany užívateľa priecestia, d) priecestia s koľajovým zabezpečovacím zariadením, pri ktorom návesť alebo vlakové zabezpečovacie zariadenie dovoľia vlaku pokračovať v jazde, až keď je priecestie v plnej miere zabezpečené zo strany užívateľa priecestia závorou a bez prekážok. 	
--	--	--	--	--

	plnej miere zabezpečené pre používateľa zábranou a keď je bez prekážok.						
O:7	<p>7. Vymedzenie jednotiek merania</p> <p>7.1. „Vlakokilometer“ je jednotka merania pohybu vlaku na vzdialenosť jedného kilometra. Použitá vzdialenosť je, pokiaľ je známa, skutočne prejdená vzdialenosť, v opačnom prípade sa má použiť štandardná sieťová vzdialenosť medzi východiskovým bodom a cieľovým bodom. Má sa zohľadniť iba vzdialenosť na území štátu podávajúceho správu.</p> <p>7.2. „Osobokilometer“ je jednotka merania prepravy jedného cestujúceho železnicou na vzdialenosť jedného kilometra. Má sa zohľadniť iba vzdialenosť na území štátu podávajúceho správu.</p> <p>7.3. „Dĺžka trate“ je dĺžka trate meraná v kilometroch na železničnej sieti v členských štátoch, ktorej rozsah je stanovený v článku 2. Pri železničných tratiach s viacerými koľajami sa má počítať iba vzdialenosť medzi východiskovým bodom a cieľovým bodom.</p> <p>7.4. „Dĺžka koľaje“ je dĺžka koľaje meraná v kilometroch na železničnej sieti v členských štátoch, ktorej rozsah je stanovený v článku 2. Na železničnej trati s viacerými koľajami sa má počítať každá koľaj.</p>	N	513/2009 Z. z.	Príl. 8 časť I	<p>6. Definície jednotiek merania</p> <p>6.1 Vlakovým kilometrom sa rozumie jednotka merania pohybu vlaku na vzdialenosť jedného kilometra. Použitá vzdialenosť je, pokiaľ je známa, skutočne prejdená vzdialenosť, inak sa použije štandardná sieťová vzdialenosť medzi východiskovým bodom a cieľom. Do úvahy sa berie iba vzdialenosť na území štátu, ktorý podáva správu.</p> <p>6.2 Osobokilometrom sa rozumie jednotka merania prepravy jedného cestujúceho železnicou na vzdialenosť jedného kilometra. Do úvahy sa berie iba vzdialenosť na území subjektu, ktorý podáva správu.</p> <p>6.3 Traťovým kilometrom sa rozumie dĺžka železničnej siete v kilometroch vzťahovaná k subjektu, ktorý správu podáva. Pri viackoľajných dráhach sa počíta iba vzdialenosť medzi východiskovým bodom a cieľom.</p> <p>6.4 Koľajovým kilometrom sa rozumie dĺžka železničnej siete v kilometroch vzťahovaná k subjektu, ktorý správu podáva. Na dráhe s viacerými koľajami sa počíta dĺžka každej koľaje.</p>	U	
Príl. II	<p>PRÍLOHA II</p> <p>NOTIFIKÁCIA VNÚTROŠTÁTNYCH BEZPEČNOSTNÝCH PREDPISOV</p> <p>Medzi vnútroštátne bezpečnostné predpisy oznamované v súlade s článkom 8 ods. 1 písm. a) patria:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. predpisy týkajúce sa existujúcich vnútroštátnych bezpečnostných cieľov a bezpečnostných metód; 2. predpisy týkajúce sa požiadaviek na systémy riadenia bezpečnosti a bezpečnostnú certifikáciu železničných podnikov; 3. spoločné prevádzkové predpisy železničnej siete, ktoré ešte nie sú predmetom TSI, vrátane predpisov pre systém signalizácie a riadenia vlakovej dopravy; 4. predpisy stanovujúce požiadavky na dodatočné interné prevádzkové predpisy (podnikové predpisy), 	N	513/2009 Z. z. v znení návrhu	Príl. 9	<p>PRÍL.9</p> <p>NOTIFIKÁCIA NÁRODNÝCH BEZPEČNOSTNÝCH PREDPISOV</p> <p>Národné bezpečnostné predpisy, ktoré ministerstvo oznamuje Európskej komisii, zahŕňajú tieto predpisy:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Predpisy týkajúce sa existujúcich národných bezpečnostných cieľov (§ 82 ods. 2) a spoločných bezpečnostných metód (§ 82 ods. 2). 2. Predpisy týkajúce sa požiadaviek na systémy riadenia bezpečnosti podľa prílohy č. 10 a na bezpečnostnú certifikáciu železničných podnikov. 3. Spoločné prevádzkové predpisy železničnej siete, ktoré ešte nie sú predmetom technických špecifikácií interoperability, vrátane predpisov pre systém návestenia a riadenia vlakov. 	U	

	<p>ktoré musia vydať manažéri infraštruktúry a železničné podniky;</p> <p>5. predpisy o požiadavkách na personál vykonávajúci úlohy rozhodujúce z hľadiska bezpečnosti, vrátane kritérií výberu, zdravotnej spôsobilosti, školenia a certifikácie, ktoré ešte nie sú predmetom TSI;</p> <p>6. predpisy o vyšetrení nehôd a incidentov.</p>				<p>4. Predpisy ustanovujúce požiadavky na dodatočné interné prevádzkové predpisy, napríklad na podnikové predpisy, ktoré musí vydať manažér infraštruktúry a železničné podniky.</p> <p>5. Predpisy o požiadavkách na personál vykonávajúci úlohy, ktoré sú rozhodujúce z hľadiska bezpečnosti, vrátane kritérií výberu, zdravotnej spôsobilosti, školenia a certifikácie, ktoré nie sú predmetom technických špecifikácií interoperability.</p> <p>6. Predpisy o vyšetrení nehôd a mimoriadnych udalostí.</p>		
Príl. III	<p>PRÍLOHA III</p> <p>Požiadavky a kritériá posudzovania pre organizácie žiadajúce o osvedčenie ECM alebo o osvedčenie týkajúce sa funkcií údržby, ktoré subjekt zodpovedný za údržbu zadal externému dodávateľovi</p> <p>Riadenie organizácie sa musí vo všetkých relevantných častiach zdokumentovať, pričom sa popíše najmä rozdelenie zodpovednosti v rámci organizácie a vo vzťahu k subdodávateľom. Uvedie sa, akým spôsobom vedenie zabezpečuje kontrolu na rôznych úrovniach, ako sa do všetkých úrovní zapájajú zamestnanci a ich zástupcovia a ako sa zabezpečuje postupné zlepšovanie systému riadenia bezpečnosti.</p> <p>Subjekt zodpovedný za údržbu (ECM) musí spĺňať tieto základné požiadavky, ktoré organizácia plní sama alebo prostredníctvom zmluvných dojednaní:</p> <p>1. Vodcovstvo—záväzok vytvoriť a implementovať systém údržby organizácie a priebežne zlepšovať jeho efektívnosť;</p> <p>2. Posúdenie rizika—štruktúrovaný prístup k posudzovaniu rizík spojených s údržbou vozidiel, vrátane rizík, ktoré priamo vyplývajú z prevádzkových postupov a činností iných organizácií alebo osôb, a k vymedzeniu vhodných opatrení na riadenie rizík;</p> <p>3. Monitorovanie—štruktúrovaný prístup k zabezpečeniu vykonávania opatrení na riadenie rizík, ich správneho fungovania a dosiahnutia cieľov organizácie;</p> <p>4. Priebežné zlepšovanie—štruktúrovaný prístup k</p>	N	Návrh zákona	Príloh a č. 11a	<p>PRÍL. 11a</p> <p>Kritériá posudzovania pre organizácie žiadajúce o osvedčenie ECM alebo o osvedčenie týkajúce sa funkcií údržby, ktoré osoba zodpovedná za údržbu železničného vozidla zadala údržbárskym dielňam</p> <p>Riadenie organizácie sa musí vo všetkých relevantných častiach zdokumentovať, pričom sa popíše najmä rozdelenie zodpovednosti v rámci organizácie a vo vzťahu k subdodávateľom. Uvedie sa, akým spôsobom vedenie zabezpečuje kontrolu na rôznych úrovniach, ako sa do všetkých úrovní zapájajú zamestnanci a ich zástupcovia a ako sa zabezpečuje postupné zlepšovanie systému riadenia bezpečnosti.</p> <p>Subjekt zodpovedný za údržbu (ECM) musí spĺňať tieto základné požiadavky, ktoré organizácia plní sama alebo prostredníctvom zmluvných dojednaní:</p> <p>1. Riadenie - záväzok vytvoriť a implementovať systém údržby organizácie a priebežne zlepšovať jeho efektívnosť;</p> <p>2. Posúdenie rizika - štruktúrovaný prístup k posudzovaniu rizík spojených s údržbou vozidiel, vrátane rizík, ktoré priamo vyplývajú z prevádzkových postupov a činností iných organizácií alebo osôb, a k vymedzeniu vhodných opatrení na kontrolu rizík;</p> <p>3. Monitorovanie - štruktúrovaný prístup k zabezpečeniu vykonávania opatrení na kontrolu rizík, ich správneho fungovania a dosiahnutia cieľov organizácie;</p>	U	

<p>analýze informácií zhromaždených prostredníctvom pravidelného monitorovania, auditov alebo iných relevantných zdrojov a k využívaniu získaných výsledkov pri učení a prijímaní preventívnych alebo nápravných opatrení v záujme udržania alebo zlepšenia úrovne bezpečnosti;</p> <p>5. Štruktúra a zodpovednosť—štruktúrovaný prístup k určaniu zodpovednosti jednotlivcov a tímov v záujme spoľahlivého plnenia bezpečnostných cieľov organizácie;</p> <p>6. Riadenie kompetencií—štruktúrovaný prístup k zaisteniu potrebných kompetencií pracovníkov, aby mohli za každých okolností bezpečne, efektívne a účinne dosahovať ciele organizácie;</p> <p>7. Informácie—štruktúrovaný prístup k zabezpečeniu dostupnosti dôležitých informácií pre osoby prijímajúce stanoviská a rozhodnutia na všetkých úrovniach organizácie, ako aj k zabezpečeniu úplnosti a vhodnosti informácií;</p> <p>8. Dokumentácia—štruktúrovaný prístup k zabezpečeniu vysledovateľnosti všetkých relevantných informácií;</p> <p>9. Zmluvné činnosti—štruktúrovaný prístup, ktorým sa zabezpečí primerané riadenie subdodávateľských činností v záujme dosiahnutia cieľov organizácie a pokrytia všetkých kompetencií a požiadaviek;</p> <p>10. Činnosti v oblasti údržby—štruktúrovaný prístup, ktorým sa zabezpečí:</p> <p>— identifikácia a správne riadenie všetkých činností v oblasti údržby ovplyvňujúcich bezpečnosť a komponenty dôležité z hľadiska bezpečnosti, ako aj identifikácia všetkých potrebných zmien činností v oblasti údržby ovplyvňujúcich bezpečnosť, ich primerané riadenie na základe predchádzajúcich skúseností a uplatňovania spoločných bezpečnostných metód posudzovania rizík v súlade s článkom 6 ods. 1 písm. a) a ich primeraná dokumentácia;</p> <p>— dodržiavanie základných požiadaviek na interoperabilitu;</p>			<p>4. Priebežné zlepšovanie - štruktúrovaný prístup k analýze informácií zhromaždených prostredníctvom pravidelného monitorovania, auditov alebo iných relevantných zdrojov a k využívaniu získaných výsledkov pri učení a prijímaní preventívnych alebo nápravných opatrení v záujme udržania alebo zlepšenia úrovne bezpečnosti;</p> <p>5. Štruktúra a zodpovednosť - štruktúrovaný prístup k určaniu zodpovednosti jednotlivcov a tímov v záujme spoľahlivého plnenia bezpečnostných cieľov organizácie;</p> <p>6. Riadenie kompetencií - štruktúrovaný prístup k zaisteniu potrebných kompetencií pracovníkov, aby mohli za každých okolností bezpečne, efektívne a účinne dosahovať ciele organizácie;</p> <p>7. Informácie - štruktúrovaný prístup k zabezpečeniu dostupnosti dôležitých informácií pre osoby prijímajúce stanoviská a rozhodnutia na všetkých úrovniach organizácie, ako aj k zabezpečeniu úplnosti a vhodnosti informácií;</p> <p>8. Dokumentácia - štruktúrovaný prístup k zabezpečeniu vysledovateľnosti všetkých relevantných informácií;</p> <p>9. Zmluvné činnosti - štruktúrovaný prístup, ktorým sa zabezpečí primerané riadenie subdodávateľských činností v záujme dosiahnutia cieľov organizácie a pokrytia všetkých kompetencií a požiadaviek;</p> <p>10. Činnosti v oblasti údržby - štruktúrovaný prístup, ktorým sa zabezpečí:</p> <p>a) identifikácia a správne riadenie všetkých činností v oblasti údržby ovplyvňujúcich bezpečnosť a komponenty dôležité z hľadiska bezpečnosti, ako aj identifikácia všetkých potrebných zmien činností v oblasti údržby ovplyvňujúcich bezpečnosť, ich primerané riadenie na základe predchádzajúcich skúseností a uplatňovania spoločných bezpečnostných metód posudzovania rizík v súlade s článkom 6 ods. 1 písm. a) a ich primeraná dokumentácia;</p> <p>b) dodržiavanie základných požiadaviek na interoperabilitu;</p> <p>c) vykonávanie a kontrola zariadení údržby, vybavenia a nástrojov potrebných a vyvinutých špecificky na účely poskytovania údržby;</p> <p>d) analýza pôvodnej dokumentácie týkajúcej sa vozidla na účely prvej dokumentácie údržby a s cieľom zabezpečiť jej</p>	
---	--	--	--	--

<p>— vykonávanie a kontrola zariadení údržby, vybavenia a nástrojov potrebných a vyvinutých špecificky na účely poskytovania údržby;</p> <p>— analýza pôvodnej dokumentácie týkajúcej sa vozidla na účely prvej dokumentácie údržby a s cieľom zabezpečiť jej správne vykonávanie prostredníctvom rozvoja objednávok na údržbu;</p> <p>— použitie komponentov (vrátane náhradných dielov) a materiálov v súlade s objednávkami na údržbu a dokumentáciou poskytovateľa; komponenty a materiály sa skladujú, používajú a prepravujú vhodným spôsobom, ako sa uvádza v objednávkach na údržbu a v dokumentácii poskytovateľa, a sú v súlade s príslušnými vnútroštátnymi a medzinárodnými predpismi, ako aj s požiadavkami príslušných objednávok na údržbu;</p> <p>— stanovenie, identifikácia, poskytnutie, zaznamenávanie a disponibilnosť vhodných a primeraných zariadení, vybavenia a prístrojov na účely poskytovania služieb údržby v súlade s objednávkami na údržbu a ďalšími platnými špecifikáciami, pričom sa zaručí bezpečné poskytnutie údržby, ergonómia a ochrana zdravia;</p> <p>— existencia postupov organizácie, prostredníctvom ktorých sa zabezpečí, aby sa jej meracie prístroje, všetky zariadenia, vybavenie a nástroje správne používali, kalibrovali, uchovávali a udržiavali v súlade s dokumentovanými postupmi;</p> <p>11. Kontrolné činnosti—štruktúrovaný prístup, ktorým sa zabezpečí:</p> <p>— vyradenie vozidiel z prevádzky v stanovenom čase na účely plánovanej, podmienenej alebo opravárenskej údržby alebo v prípade akýchkoľvek zistených porúch či iných potrieb;</p> <p>— prijatie opatrení potrebných na kontrolu kvality;</p> <p>— vykonávanie úloh údržby v súlade s objednávkami na údržbu a vydanie oznámenia o návrate do prevádzky, ktoré obsahuje prípadné obmedzenia používania;</p>			<p>správne vykonávanie prostredníctvom rozvoja objednávok na údržbu;</p> <p>e) použitie komponentov (vrátane náhradných dielov) a materiálov v súlade s objednávkami na údržbu a dokumentáciou poskytovateľa; komponenty a materiály sa skladujú, používajú a prepravujú vhodným spôsobom, ako sa uvádza v objednávkach na údržbu a v dokumentácii poskytovateľa, a sú v súlade s príslušnými vnútroštátnymi a medzinárodnými predpismi, ako aj s požiadavkami príslušných objednávok na údržbu;</p> <p>f) stanovenie, identifikácia, poskytnutie, zaznamenávanie a disponibilnosť vhodných a primeraných zariadení, vybavenia a prístrojov na účely poskytovania služieb údržby v súlade s objednávkami na údržbu a ďalšími platnými špecifikáciami, pričom sa zaručí bezpečné poskytnutie údržby, ergonómia a ochrana zdravia;</p> <p>g) existencia postupov organizácie, prostredníctvom ktorých sa zabezpečí, aby sa jej meracie prístroje, všetky zariadenia, vybavenie a nástroje správne používali, kalibrovali, uchovávali a udržiavali v súlade s dokumentovanými postupmi;</p> <p>11. Kontrolné činnosti - štruktúrovaný prístup, ktorým sa zabezpečí:</p> <p>a) vyradenie vozidiel z prevádzky v stanovenom čase na účely plánovanej, podmienenej alebo opravárenskej údržby alebo v prípade akýchkoľvek zistených porúch či iných potrieb;</p> <p>b) prijatie opatrení potrebných na kontrolu kvality;</p> <p>c) vykonávanie úloh údržby v súlade s objednávkami na údržbu a vydanie oznámenia o návrate do prevádzky, ktoré obsahuje prípadné obmedzenia používania;</p> <p>d) nahlásenie, vyšetrovanie a analýza možných situácií nedodržiavania predpisov pri uplatňovaní systému riadenia, ktoré by mohli viesť k nehodám, incidentom, situáciám, keď takmer došlo k havárii, alebo iným nebezpečným udalostiam, ako aj prijatie potrebných preventívnych opatrení v súlade so spoločnou bezpečnostnou metódou monitorovania ustanovenou v článku 6 ods. 1 písm. c);</p> <p>e) proces pravidelných interných auditov a monitorovania, ktorý je v súlade so spoločnou bezpečnostnou metódou monitorovania ustanovenou v článku 6 ods. 1 písm. c).</p>	
--	--	--	--	--

	<p>— nahlásenie, vyšetrenie a analýza možných situácií nedodržiavania predpisov pri uplatňovaní systému riadenia, ktoré by mohli viesť k nehodám, incidentom, situáciám, keď takmer došlo k havárii, alebo iným nebezpečným udalostiam, ako aj prijatie potrebných preventívnych opatrení v súlade so spoločnou bezpečnostnou metódou monitorovania ustanovenou v článku 6 ods. 1 písm. c);</p> <p>— proces pravidelných interných auditov a monitorovania, ktorý je v súlade so spoločnou bezpečnostnou metódou monitorovanie ustanovenou v článku 6 ods. 1 písm. c).</p>						
--	--	--	--	--	--	--	--