EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 30.1.2013
COM(2012) 31 final

2013/0016 (COD)

Návrh

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY

o bezpečnosti železnic

(přepracované znění)

(Text s významem pro EHP)

{SWD(2013) 8 final}
{SWD(2013) 9 final}

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1. SOUVISLOSTI NÁVRHU

1.1. Nedávný vývoj politiky EU v oblasti železnic

Komise ve své bílé knize s názvem „Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje“, přijaté dne 28. března 2011, oznámila záměr vytvořit jednotný evropský železniční prostor a vysvětlila, že tento cíl zahrnuje také vytvoření vnitřního železničního trhu, na němž by evropské železniční podniky mohly poskytovat služby, aniž by jim v tom bránily zbytečné technické a administrativní překážky.

Evropská rada ve svých závěrech z ledna 2012 navíc zdůraznila, jak významné je využít prorůstový potenciál plně integrovaného jednotného trhu, a to i pokud jde o síťová odvětví[1]. Dále se ve sdělení Komise o akci pro stabilitu, růst a zaměstnanost přijatém dne 30. května 2012[2] vyzdvihuje význam dalšího snížení regulační zátěže a překážek vstupu do železničního odvětví, a sdělení obsahuje v tomto smyslu doporučení pro jednotlivé země. Ve stejném duchu přijala Komise dne 6. června 2012 sdělení o zlepšení správy jednotného trhu, kde se rovněž zmiňuje důležitost odvětví dopravy[3].

Za posledních deset let se na železničním trhu EU udály zásadní změny, které byly postupně zavedeny třemi legislativními železničními balíčky (společně s doprovodnými akty), jejichž cílem bylo otevřít vnitrostátní trhy a učinit železnici konkurenceschopnější a interoperabilnější na úrovni EU, zároveň však zachovat vysokou úroveň bezpečnosti. Avšak navzdory značnému vývoji v *acquis* EU, kterým se vytváří vnitřní trh pro služby železniční dopravy, zůstává podíl železniční dopravy na celkové dopravě uvnitř EU nadále nízký. Komise proto plánuje předložit čtvrtý železniční balíček, aby odstraněním zbývajících překážek na trhu posílila kvalitu a účinnost železničních služeb. Tato směrnice je součástí čtvrtého železničního balíčku, jehož cílem je především odstranit zbývající administrativní a technické překážky, zejména vytvořením společného přístupu k předpisům o bezpečnosti a interoperabilitě, aby se pro železniční podniky činné po celé EU zvýšily úspory z rozsahu, snížením administrativních nákladů, zrychlením administrativních postupů a zabráněním skryté diskriminaci.

1.2. Právní rámec pro bezpečnost železnic

Aby bylo možné v úsilí o vytvoření jednotného trhu služeb železniční dopravy pokračovat, je třeba vytvořit společný regulační rámec pro bezpečnost železnic. Členské státy dosud vypracovávaly své bezpečnostní předpisy a normy především na základě vnitrostátních zásad, založených na vnitrostátní technické a provozní koncepci. Současně bylo v důsledku rozdílných zásad, koncepcí a kultur obtížné překonat technické překážky a umožnit vznik mezinárodních přepravních služeb.

Směrnice 91/440/EHS, směrnice Rady 95/18/ES ze dne 19. června 1995 o vydávání licencí železničním podnikům[4] a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/14/ES ze dne

[1] http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_Data/docs/pressdata/CS/ec/127605.pdf.
[2] COM (2012) 299 final.
[3] COM (2012) 259 final.
[4] Úř. věst. L 143, 27.6.1995, s. 70.

26. února 2001 o přidělování kapacity železniční infrastruktury, zpoplatnění železniční infrastruktury a o vydávání osvědčení o bezpečnosti[5] tvoří první etapu regulace evropského železničního trhu a jeho otevření pro služby v mezinárodní železniční nákladní dopravě. Ustanovení o bezpečnosti se však ukázala jako nedostatečná a rozdíly mezi bezpečnostními požadavky jednotlivých členských států ovlivnily optimální fungování železniční dopravy v EU.

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/49/ES ze dne 29. dubna 2004 o bezpečnosti železnic Společenství a o změně směrnice Rady 95/18/ES o vydávání licencí železničním podnikům a směrnice 2001/14/ES o přidělování kapacity železniční infrastruktury, zpoplatnění železniční infrastruktury a o vydávání osvědčení o bezpečnosti[6] přinesla významné zlepšení směřující k vytvoření společného regulačního rámce pro bezpečnost železnic. Uvedená směrnice vytvořila rámec pro harmonizaci obsahu bezpečnostních předpisů, osvědčení o bezpečnosti železničních podniků, úkoly a roli bezpečnostních orgánů a vyšetřování nehod, aby odradila členské státy od toho, aby nadále vypracovávaly bezpečnostní předpisy a normy podle vnitrostátních zásad a vycházely při tom z vnitrostátní technické a provozní koncepce.

1.3. Proč měnit směrnici 2004/49/ES?

V ustanovení čl. 10 odst. 7 směrnice 2004/49/ES se uvádí, že „do 30. dubna 2009 zhodnotí agentura vývoj v oblasti osvědčování o bezpečnosti a předloží Komisi zprávu s doporučeními týkajícími se strategie směřování k jednotnému osvědčení o bezpečnosti ve Společenství“, čímž se nahrazuje současný systém o dvou částech (část A/B). Vytvoření a zavedení jednotného osvědčení o bezpečnosti EU vždy představovalo dlouhodobý cíl. Otázkou nebylo zda, ale kdy bude zavedeno.

Evropská agentura pro železnice (dále jen „agentura“) ve své průběžné zprávě z roku 2009 objasnila, že na doporučení je příliš brzy a že je třeba více informací, aby byla zajištěna kvalifikovaná debata. V červenci 2012 přeložila agentura zprávu s doporučením, v němž navrhuje strategii pro přechod na jednotné osvědčení[7].

Na základě doporučení agentury se Komise domnívá, že současný regulatorní rámec je dostatečně zralý na to, aby se postupně přešlo na „jednotné osvědčení o bezpečnosti“. Za tímto účelem je nutné přezkoumat úlohu vnitrostátních bezpečnostních orgánů a přerozdělit odpovědnost mezi nimi a agenturou.

Revize směrnice o bezpečnosti železnic je též příležitostí změnit znění tak, aby zohledňovalo vývoj železničního trhu, na němž se objevili noví profesní aktéři či nové subjekty. Zkušenosti získané při závažných železničních nehodách ukazují, že tito aktéři možná ponesou v oblasti bezpečnosti významnou odpovědnost. V minulosti mohly vertikálně integrované železniční podniky vnitřně kontrolovat kvalitu všech procesů, například údržbu kolejových vozidel či průběh nakládky. Současný sklon k externímu zajištění činností nebo služeb vede ke vzniku nových subjektů podléhajících narůstajícímu ekonomickému a finančnímu tlaku, zatímco vnitřní kontroly ubývá. To může ovlivnit bezpečnost, pokud se pomocí smluvních či jiných ujednání nevytvoří nové způsoby sledování, kterými by se zajistilo, aby všichni dotčení aktéři opatření ke kontrole rizik řádně prováděli.

---

5 Úř. věst. L 75, 15.3.2001, s. 29.

6 Úř. věst. L 164, 30.4.2004, s. 44.

7 Doporučení o přechodu na jednotné osvědčení o bezpečnosti EU, ERA/REC/10/2011, 3.7.2012.

Dalším významným důvodem pro změnu znění jsou vnitrostátní předpisy zabývající se bezpečností. V této záležitosti byla ustanovena pracovní skupina a její zjištění jsou v tomto návrhu zohledněna.

Další změny znění představují:

- Vyjasnění stávajících ustanovení a nové definice: cílem je zlepšit soudržnost s podobnými ustanoveními použitými ve směrnici XX o interoperabilitě železničního systému v Evropské unii (dále jen „směrnice o interoperabilitě“).
- Aktualizace z důvodu vývoje legislativního rámce: ustanovení týkající se vnitrostátních předpisů, jakož i odkazů na projednávání ve výboru a akty v přenesené pravomoci.
- Redakční úpravy: konsolidace předchozích změn znění směrnice, nové číslování článků a příloh, odstranění zastaralých ustanovení a odkazy na jiné části čtvrtého železničního balíčku.

2. VÝSLEDKY KONZULTACÍ SE ZÚČASTNĚNÝMI STRANAMI A POSOUZENÍ DOPADŮ

K podpoře legislativních návrhů na zlepšení účinnosti a konkurenceschopnosti jednotného evropského železničního prostoru v oblasti interoperability a bezpečnosti provedlo Generální ředitelství pro mobilitu a dopravu posouzení dopadů.

V červnu 2011 byla vytvořena řídící skupina pro posuzování dopadů. GŘ MOVE vyzvalo k účasti na něm všechna GŘ, avšak nejvíce se výzva obracela na útvary GŘ ENTR, EMPL, SG, SJ, HR, RTD, BUDG, REGIO, ENER a ELARG.

Útvary Komise průběžně rozebíraly vývoj jednotného evropského železničního prostoru se zástupci odvětví. V letech 2010–2011 rovněž provedly následné hodnocení nařízení č. 881/2004 o zřízení Evropské agentury pro železnice.

S cílem podpořit Komisi při posuzování dopadů byl externímu konzultantovi svěřen úkol vypracovat podpůrnou studii posouzení dopadů a provést cílené konzultace zúčastněných stran.

Cílená konzultace zúčastněných stran byla zahájena dne 18. listopadu 2011 internetovým průzkumem, který byl ukončen dne 30. prosince 2011. Následovaly rozhovory s hlavními zúčastněnými stranami a pracovní setkání zúčastněných stran v únoru 2012.

Vzhledem k technické povaze této iniciativy nebyla konzultována veřejnost. Komise však zajistila, aby byly všechny zúčastněné strany konzultovány včas a aby se diskuse týkala všech klíčových prvků této iniciativy.

Více informací o posouzení dopadů a výsledcích konzultace zúčastněných stran je uvedeno ve zprávě o posouzení dopadů[8].

3. PRÁVNÍ STRÁNKA NÁVRHU

Tento oddíl obsahuje podrobné připomínky a vysvětlení ohledně významných změn znění směrnice. Redakční změny a zřejmé úpravy komentovány nejsou.

KAPITOLA I

[8] Pracovní dokument útvarů Komise připojený k legislativním návrhům na odstranění zbývajících administrativních a technických překážek v oblasti interoperability a bezpečnosti na trhu železniční dopravy v EU.

Článek 1: bez připomínek.

Článek 2: oblast působnosti je změněna tak, aby odpovídala směrnici o interoperabilitě.

Článek 3: byly vloženy nové definice a učiněno několik změn, jež mají zlepšit soudržnost s podobnými definicemi ve směrnici o interoperabilitě.

KAPITOLA II

Článek 4: je vyjasněna role a odpovědnost aktérů v železničním řetězci, čímž se zohledňuje nedávný vývoj na trhu a vývoj právního rámce.

Články 5, 6 a 7: aktualizace z důvodu vývoje právního rámce.

Článek 8: mění se ustanovení týkající se vnitrostátních předpisů, aby se zohlednil vývoj právního rámce (schválení TSI), a slaďují se se směrnicí o interoperabilitě.

Článek 9: bez připomínek.

KAPITOLA III

Článek 10: zavedení systému jednotného osvědčení o bezpečnosti pro železniční podniky, kterým se nahrazuje dřívější systém osvědčení o bezpečnosti o dvou částech: „část A“ a „část B“.

Článek 11: bývalý článek 11 je upraven z důvodu přechodu na jednotné osvědčení o bezpečnosti a zohledňuje novou úlohu agentury.

Článek 12: bývalý článek 11 bez výrazných změn.

Článek 13: bez připomínek.

Články 14 a 15: aktualizované číslování bývalého článku 14a.

Bývalý článek 15: zastaralý.

KAPITOLA IV

Články 16 až 18: změny, jež zohledňují novou roli vnitrostátních bezpečnostních orgánů v procesu přechodu na jednotné osvědčení o bezpečnosti a přerozdělení odpovědnosti mezi těmito orgány a agenturou.

KAPITOLA V

Článek 19: bez připomínek.

Článek 20: vyjasnění, kterým se podtrhuje spolupráce mezi vnitrostátním inspekčním orgánem a soudními orgány při vyšetřování po nehodě.

Články 21 až 25: bez připomínek.

KAPITOLA VI

Článek 26: nové ustanovení o aktech v přenesené pravomoci, kterým se zohledňuje vstup Smlouvy o fungování Evropské unie v platnost.

Článek 27: změna postupu projednávání ve výboru, kterým se zohledňuje vstup Smlouvy o fungování Evropské unie v platnost.

Článek 28: aktualizace bývalého článku 31.

Článek 29: bývalý článek 32 bez připomínek.

Bývalý článek 26: zastaralý.

Bývalé články 29 a 30 směrnice 2004/49/ES se týkají změn směrnic 95/18/ES a 2001/14/ES. Tyto články budou zastaralé, jakmile vstoupí v platnost přepracování prvního železničního balíčku, kterým se uvedené dvě směrnice zrušují.

Článek 30: přechodná ustanovení.

Článek 31: nový článek o významu stanovisek a doporučení agentury.

Článek 32: bývalý článek 33 s vyjasněními ohledně provádění do vnitrostátního práva.

Článek 33: zrušení směrnice 2004/49/ES, jež je přepracována.

Článek 34: bývalý článek 34 o vstupu v platnost je pozměněn.

Článek 35: bývalý článek 35 o určení je pozměněn.

PŘÍLOHA I: bývalá PŘÍLOHA I s několika úpravami.

Bývalá PŘÍLOHA II: zastaralá z důvodu změn vnitrostátních předpisů.

Bývalá PŘÍLOHA III: zastaralá z důvodu přijetí prováděcího aktu.

Bývalá PŘÍLOHA IV: zastaralá z důvodu zavedení systému jednotného osvědčení o bezpečnosti EU.

Bývalá PŘÍLOHA V: zastaralá z důvodu přijetí prováděcího aktu.

Nová PŘÍLOHA II: srovnávací tabulka.

↓ Oprava, Úř. věst. L 220, 21.6.2004, s. 16 (přizpůsobený)

2013/0016 (COD)

Návrh

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY

o bezpečnosti železnic

(přepracované znění)

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie ~~založení Evropského společenství~~, a zejména na čl. ~~71~~ ⌦ 91 ⌫ odst. 1 této smlouvy,

s ohledem na návrh Evropské komise[1],

po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru[2],

s ohledem na stanovisko Výboru regionů[3],

v souladu s řádným legislativním postupem,

vzhledem k těmto důvodům:

🡻 Oprava, Úř. věst. L 220, 21.6.2004, s. 16, 1. bod odůvodnění (přizpůsobený)

~~S cílem pokračovat v úsilí o vytvoření jednotného trhu pro služby železniční dopravy započatém směrnicí Rady 91/440/EHS ze dne 29. července 1991 o rozvoji železnic Společenství[4] je nezbytné stanovit společný regulační rámec pro bezpečnost železnic. Členské státy dosud vypracovávaly své bezpečnostní předpisy a normy především na základě vnitrostátních zásad, založených na vnitrostátní technické a provozní koncepci. Současně bylo v důsledku rozdílných zásad, koncepcí a kultur obtížné překonat technické překážky a umožnit vznik mezinárodních přepravních služeb.~~

⇩ nový

(1) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/49/ES ze dne 29. dubna 2004 o bezpečnosti železnic Společenství a o změně směrnice Rady 95/18/ES o vydávání licencí železničním podnikům a směrnice 2001/14/ES o přidělování kapacity železniční infrastruktury, zpoplatnění železniční infrastruktury a o vydávání osvědčení o bezpečnosti[5] byla podstatně změněna. Vzhledem k novým změnám by uvedená směrnice měla být z důvodu srozumitelnosti a přehlednosti přepracována.

---

1 Úř. věst. C , , s. .

2 Úř. věst. C , , s. .

3 Úř. věst. C , , s. .

4 ~~Úř. věst. L 237, 24.8.1991, s. 25. Směrnice ve znění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/12/ES (Úř. věst. L 75, 15.3.2001, s. 1).~~

5 Úř. věst. L 164, 30.4.2004, s. 44.

↓ Oprava, Úř. věst. L 220, 21.6.2004, s. 16. 2. bod odůvodnění (přizpůsobený)

~~Směrnice 91/440/EHS, směrnice Rady 95/18/ES ze dne 19. června 1995 o vydávání licencí železničním podnikům[6] a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/14/ES ze dne 26. února 2001 o přidělování kapacity železniční infrastruktury, zpoplatnění železniční infrastruktury a o vydávání osvědčení o bezpečnosti[7] tvoří první etapy regulace evropského železničního trhu a jeho otevření pro služby v mezinárodní železniční nákladní dopravě. Ustanovení o bezpečnosti se však ukázala jako nedostatečná a mezi bezpečnostními požadavky přetrvávají rozdíly, jež ovlivňují optimální fungování železniční dopravy ve Společenství. Zvláště důležitá je harmonizace bezpečnostních předpisů, osvědčení o bezpečnosti železničních podniků, úkolů a úloh bezpečnostních orgánů a vyšetřování nehod a mimořádných událostí.~~

⇩ nový

(2) Směrnice 2004/49/ES vytvořila společný regulační rámec pro bezpečnost železnic tím, že harmonizovala obsah bezpečnostních předpisů, osvědčení o bezpečnosti železničních podniků, úkolů a úloh vnitrostátních bezpečnostních orgánů a vyšetřování nehod. Aby se však v úsilí o vytvoření jednotného trhu pro služby železniční dopravy pokročilo, je třeba uvedenou směrnici důkladně revidovat.

↓ Oprava, Úř. věst. L 220, 21.6.2004, s. 16, 3. bod odůvodnění (přizpůsobený)

~~Na metro, tramvaje a jiné městské kolejové systémy se v řadě členských států vztahují místní nebo regionální bezpečnostní pravidla, dozor nad nimi vykonávají místní nebo regionální orgány a nevztahují se na ně požadavky Společenství na interoperabilitu nebo vydávání licencí. Na tramvaje se kromě toho často vztahují právní předpisy o bezpečnosti silničního provozu, a proto se na ně nemohou plně vztahovat předpisy o bezpečnosti železnic. Z těchto důvodů a v souladu s zásadou subsidiarity, jak je stanovena v článku 5 Smlouvy, by mělo být členským státům umožněno vyloučit tyto městské kolejové systémy z oblasti působnosti této směrnice.~~

⇩ nový

(3) Na metro, tramvaje a jiné městské kolejové systémy se v řadě členských států vztahují místní nebo regionální bezpečnostní předpisy, dozor nad nimi často vykonávají místní nebo regionální orgány a v Unii se na ně nevztahují požadavky na interoperabilitu nebo vydávání licencí. Na tramvaje se kromě toho často vztahují právní předpisy o bezpečnosti silničního provozu, a proto se na ně nemohou plně vztahovat předpisy o bezpečnosti železnic. Z těchto důvodů by tyto městské kolejové systémy měly být

6 ~~Úř. věst. L 143, 27.6.1995, s. 70. Směrnice ve znění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/13/ES (Úř. věst. L 75, 15.3.2001, s. 26).~~

7 ~~Úř. věst. L 75, 15.3.2001, s. 29. Směrnice ve znění rozhodnutí Komise 2002/844/ES (Úř. věst. L 289, 26.10.2002, s. 30).~~

z oblasti působnosti této směrnice vyloučeny. Nebrání to však členským státům v tom, aby ustanovení této směrnice na místní kolejové systémy uplatňovaly dobrovolně, pokud to uznají za vhodné.

🡻 Oprava, Úř. věst. L 220, 21.6.2004, s. 16, 4. bod odůvodnění (přizpůsobený)

~~Úroveň bezpečnosti železničního systému Společenství je obecně vysoká, zejména ve srovnání se silniční dopravou. Je důležité, aby byla úroveň bezpečnosti během probíhající restrukturalizace, při níž dochází k oddělení funkcí dříve integrovaných železničních společností a k přechodu od samoregulace k veřejné regulaci odvětví železniční dopravy, alespoň zachována. Bezpečnost by měla být v souladu s technickým a vědeckým pokrokem a při zohlednění konkurenceschopnosti železniční dopravy dále zvyšována, pokud je to prakticky proveditelné.~~

⇩ nový

(4) Úroveň bezpečnosti železničního systému Unie je obecně vysoká, zejména ve srovnání se silniční dopravou. Je-li to prakticky proveditelné, měla by být bezpečnost v souladu s technickým a vědeckým pokrokem a při zohlednění očekávaného zlepšení konkurenceschopnosti železniční dopravy dále zvyšována.

🡻 Oprava, Úř. věst. L 220, 21.6.2004, s. 16 (přizpůsobený)

(5) ~~Všichni uživatelé~~ Hlavní subjekty v železničním~~ho~~ systému, provozovatelé infrastruktury a železniční podniky, by měl~~y~~ nést plnou odpovědnost za bezpečnost systému, každý za svou oblast. V případě potřeby by měli spolupracovat při zavádění opatření pro usměrňování rizik. Členské státy by měly jasně rozlišovat mezi touto bezprostřední odpovědností za bezpečnost a úkoly ⌦ vnitrostátních ⌫ bezpečnostních orgánů, které spočívají ve stanovení vnitrostátního regulačního rámce a v dozoru nad činností všech provozovatelů.

🡻 Oprava, Úř. věst. L 220, 21.6.2004, s. 16, 6. bod odůvodnění (přizpůsobený)

~~Odpovědnost provozovatelů infrastruktury a železničních podniků za provoz železničního systému nebrání tomu, aby ostatní účastníci, např. výrobci, opravárenské podniky, uživatelé kolejových vozidel, poskytovatelé služeb a zadavatelé byli odpovědni za své výrobky a služby v souladu se směrnicí Rady 96/48/ES ze dne 23. července 1996 o interoperabilitě transevropského vysokorychlostního železničního systému[8] a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/16/ES ze dne 19. prosince 2001 o interoperabilitě transevropského konvenčního železničního systému[9] nebo v souladu s jinými souvisejícími právními předpisy Společenství.~~

[8] ~~Úř. věst. L 235, 17.9.1996, s. 6.~~
[9] ~~Úř. věst. L 110, 20.4.2001, s. 1.~~

⇩ nový

(6) Odpovědnost provozovatelů infrastruktury a železničních podniků za provoz železničního systému nebrání tomu, aby jiné subjekty, například výrobci, dopravci, odesílatelé, plniči, nakládci, subjekty odpovědné za údržbu, opravárenské podniky, držitelé železničních vozů, poskytovatelé služeb a zadavatelé, byly odpovědny za své výrobky a služby. Aby se omezilo riziko, že tyto povinnosti nebudou řádně plněny, by měl být každý příslušný subjekt učiněn odpovědným za své konkrétní postupy. Každý subjekt v železničním systému by měl být ve vztahu k ostatním subjektům odpovědný za úplné a pravdivé sdělení všech informací důležitých pro kontrolu toho, zda jsou vozidla vhodná k provozu. Zejména se to týká informací o stavu a historii vozidla, knihy údržby, sledovatelnosti nakládkových operací a nákladních listů.

🡻 Oprava, Úř. věst. L 220, 21.6.2004, s. 16, 7. bod odůvodnění (přizpůsobený)

~~Požadavky na bezpečnost subsystémů transevropské železniční sítě jsou stanoveny ve směrnici 96/48/ES a ve směrnici 2001/16/ES. Tyto směrnice však nedefinují společné požadavky na úrovni systému a podrobně se nezabývají otázkami regulace, zajištění bezpečnosti a dozoru nad bezpečností. Souběžně s definováním minimální úrovně bezpečnosti subsystémů v technických specifikacích pro interoperabilitu (TSI) bude stále důležitější stanovit také bezpečnostní cíle na úrovni systému.~~

⇩ nový

(7) Každý železniční podnik, provozovatel infrastruktury a subjekt odpovědný za údržbu by měl zajistit, že jeho subdodavatelé a další strany provádějí opatření k usměrňování rizik. Za tímto účelem by měli použít metody pro monitorování stanovené ve společných bezpečnostních metodách (CSM). Jejich subdodavatelé by měli tento proces použít prostřednictvím smluvních ujednání. Protože taková ujednání jsou základní součástí systému zajišťování bezpečnosti železničních podniků a provozovatelů infrastruktury, měli by železniční podniky a provozovatelé infrastruktury oznámit svá smluvní ujednání na žádost Agentuře Evropské unie pro železnice (dále jen „agentura“) nebo vnitrostátnímu bezpečnostnímu orgánu v rámci činností dozoru.

🡻 Oprava, Úř. věst. L 220, 21.6.2004, s. 16, 8. bod odůvodnění (přizpůsobený)

~~Měly by být postupně zaváděny společné bezpečnostní cíle (CST) a společné bezpečnostní metody (CSM), aby bylo zajištěno udržování a podle potřeby a proveditelnosti i zvyšování vysoké úrovně bezpečnosti. Tyto ukazatele by měly poskytnout nástroj pro posuzování úrovně bezpečnosti a výkonů provozovatelů na úrovni Společenství i na úrovni členských států.~~

⇩ nový

(8) Postupně byly zavedeny společné bezpečnostní cíle (CST) a CSM, aby bylo zajištěno udržování vysoké úrovně bezpečnosti a tam, kde je to potřebné a proveditelné, i její zvyšování. Měly by poskytnout nástroj pro posuzování bezpečnosti a výkonnosti provozovatelů na úrovni Unie i na úrovni členských států. Aby bylo možné posoudit, zda systémy CST plní, a snadněji sledovat stav bezpečnosti železnice, byly zavedeny společné bezpečnostní ukazatele (CSI).

🡻 Oprava, Úř. věst. L 220, 21.6.2004, s. 16, 9. bod odůvodnění (přizpůsobený)

~~Informace o bezpečnosti železničního systému jsou vzácné a veřejně nedostupné. Je tedy nezbytné stanovit společné bezpečnostní ukazatele (CSI) umožňující posoudit, zda systém splňuje CST, a usnadňující sledování výkonů železnice v oblasti bezpečnosti. Vnitrostátní definice týkající se CSI mohou však platit nadále během přechodného období a při navrhování prvního souboru CST by tedy měl být náležitě zohledněn pokrok dosažený při vytváření společných definic CSI.~~

⇩ nový

(9) Vnitrostátní předpisy, které jsou často založeny na vnitrostátních technických normách, byly postupně nahrazovány předpisy založenými na společných normách, stanovených na základě CST, CSM a technických specifikací pro interoperabilitu (TSI). K odstranění překážek bránících interoperabilitě by v důsledku rozšíření oblasti působnosti TSI na celý železniční systém Unie a vyřešení „otevřených bodů“ v TSI měl být počet vnitrostátních předpisů snížen. Za tímto účelem by členské státy měly své systémy vnitrostátních předpisů aktualizovat, zastaralé předpisy odstranit a informovat o tom Komisi a agenturu.

🡻 Oprava, Úř. věst. L 220, 21.6.2004, s. 16, 10. bod odůvodnění (přizpůsobený)

~~Vnitrostátní bezpečnostní předpisy, které jsou často založeny na vnitrostátních technických normách, by měly být postupně nahrazovány předpisy založenými na harmonizovaných normách, stanovených na základě TSI. Zavádění nových specifických vnitrostátních předpisů, které nejsou založeny na takových harmonizovaných normách, by mělo být co nejvíce omezeno. Nové vnitrostátní předpisy by měly být v souladu s právními předpisy Společenství a měly by usnadňovat přechod ke společnému přístupu k bezpečnosti železnic. Členský stát by měl před přijetím vnitrostátního bezpečnostního předpisu, který vyžaduje vyšší úroveň bezpečnosti než CST, konzultovat tento krok se všemi zúčastněnými osobami. V tom případě by měla nový návrh předpisu posoudit Komise, která by měla přijmout rozhodnutí, pokud se ukáže, že navrhovaný předpis není v souladu s právními předpisy Společenství nebo představuje prostředek svévolné diskriminace nebo skrytého omezování provozování železniční dopravy mezi členskými státy.~~

⇩ nový

(10) Vzhledem k tomuto postupnému odstraňování překážek bránících interoperabilitě železničního systému a času, který bude v důsledku toho potřebný k přijetí TSI, by měla být učiněna opatření zamezující tomu, aby členské státy přijímaly nové vnitrostátní úpravy nebo uskutečňovaly projekty, které by různorodost současného systému zvýšily. Systém zajišťování bezpečnosti je uznávaným nástrojem k prevenci nehod a železniční podniky jsou odpovědné za přijetí okamžitých nápravných opatření, která mají zabránit tomu, aby se nehody opakovaly. Členské státy by neměly snižovat odpovědnost železničních podniků zaváděním nových vnitrostátních předpisů ihned po nehodě.

🡻 Oprava, Úř. věst. L 220, 21.6.2004, s. 16, 11. bod odůvodnění (přizpůsobený)

~~Současná situace, ve které stále hrají určitou úlohu vnitrostátní bezpečnostní předpisy, by měla být považována za přechodné období směřující ke stavu, v němž budou platit evropské předpisy.~~

⇩ nový

(11) Při provádění svých činností a plnění svých povinností by měli provozovatelé infrastruktury a železniční podniky zavést systém zajišťování bezpečnosti, který splňuje požadavky Unie a obsahuje společné prvky. Informace o bezpečnosti a o zavádění systému zajišťování bezpečnosti by měly být předkládány agentuře a vnitrostátnímu bezpečnostnímu orgánu dotčeného členského státu.

🡻 Oprava, Úř. věst. L 220, 21.6.2004, s. 16, 12. bod odůvodnění (přizpůsobený)

~~Vývoj CST, CSM a CSI a potřeba usnadnit kroky směřující ke společnému přístupu k bezpečnosti železnic vyžadují technickou podporu na úrovni Společenství. Evropská agentura pro železnice zřízená nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 881/2004[10] má za úkol vydávat doporučení týkající se CST, CSM a CSI a další harmonizační opatření a sledovat vývoj bezpečnosti železnic Společenství.~~

⇩ nový

(12) K zajištění vysoké úrovně bezpečnosti železnic a rovných podmínek pro všechny železniční podniky by měly všechny železniční podniky podléhat stejným bezpečnostním požadavkům. Aby byl železničnímu podniku, který je držitelem licence, povolen přístup k železniční infrastruktuře, měl by být držitelem osvědčení o bezpečnosti. Osvědčení o bezpečnosti by mělo dokládat, že železniční podnik zavedl systém zajišťování bezpečnosti a je schopen dodržovat související bezpečnostní normy

[10] ~~Viz str. 3 tohoto Úředního věstníku.~~

a předpisy. U služeb mezinárodní dopravy by mělo stačit, aby byl systém zajišťování bezpečnosti schválen jednou na úrovni Unie.

↓ Oprava, Úř. věst. L 220, 21.6.2004, s. 16, 13. bod odůvodnění (přizpůsobený)

~~Při provádění svých činností a plnění svých povinností by měli provozovatelé infrastruktury a železniční podniky zavést systém zajišťování bezpečnosti, který bude splňovat požadavky Společenství a obsahovat společné prvky. Informace o bezpečnosti a o zavádění systému zajišťování bezpečnosti by měly být předkládány bezpečnostnímu orgánu dotyčného členského státu.~~

⇩ nový

(13) Na základě směrnice 2004/49/ES byly vytvořeny harmonizované metody, které se mají použít na železniční podniky a vnitrostátní bezpečnostní orgány a týkají se sledování, posuzování shody, dozoru, jakož i hodnocení a posuzování rizik. Tento regulační rámec je dostatečně zralý na to, aby se postupně přešlo na „jednotné osvědčení o bezpečnosti“, které by bylo platné po celé Unii. Díky přechodu na jednotné osvědčení o bezpečnosti by se železniční systém měl stát účinnějším a efektivnějším, jelikož se sníží administrativní zátěž pro železniční podniky.

↓ Oprava, Úř. věst. L 220, 21.6.2004, s. 16, 14. bod odůvodnění (přizpůsobený)

~~Systém zajišťování bezpečnosti by měl zohlednit skutečnost, že na ochranu zdraví a na bezpečnost zaměstnanců účastnících se železniční dopravy se plně vztahuje směrnice Rady 89/391/ES ze dne 12. června 1989 o zavádění opatření pro zlepšení bezpečnosti a ochrany zdraví zaměstnanců při práci[11] a zvláštní směrnice k ní. Systém zajišťování bezpečnosti by měl také přihlížet ke směrnici Rady 96/49/ES ze dne 23. července 1996 o sbližování právních předpisů členských států týkajících se železniční přepravy nebezpečných věcí[12].~~

⇩ nový

(14) Jednotné osvědčení o bezpečnosti by mělo být vydáváno na základě důkazu, že železniční podnik systém zajišťování bezpečnosti zavedl. Získání takového důkazu může vyžadovat nejen kontroly na místě u železničního podniku, ale také dozor, jehož cílem je posoudit, zda železniční podnik svůj systém zajišťování bezpečnosti nadále uplatňuje i poté, co mu bylo jednotné osvědčení o bezpečnosti vydáno.

---

11 ~~Úř. věst. L 183, 29.6.1989, s. 1.~~

12 ~~Úř. věst. L 235, 17.9.1996, s. 25. Směrnice naposledy pozměněná směrnicí Komise 2003/29/ES (Úř. věst. L 90, 8.4.2003, s. 47).~~

↓ Oprava, Úř. věst. L 220, 21.6.2004, s. 16, 15. bod odůvodnění (přizpůsobený)

~~K zajištění vysoké úrovně bezpečnosti železnic a rovných podmínek pro všechny železniční podniky by měly železniční podniky podléhat stejným bezpečnostním požadavkům. Osvědčení o bezpečnosti by mělo dokládat, že železniční podnik zavedl systém zajišťování bezpečnosti a je schopen dodržovat platné bezpečnostní normy a předpisy. U služeb mezinárodní dopravy by mělo stačit, aby byl systém zajišťování bezpečnosti schválen v jednom členském státě a aby byla jeho platnost uznána ve Společenství. Dodržování vnitrostátních předpisů by mělo podléhat dodatečnému osvědčení v každém členském státě. Konečným cílem by mělo být zavedení společného osvědčení o bezpečnosti s platností v celém Společenství.~~

⇩ nový

(15) Provozovatel infrastruktury by měl nést hlavní odpovědnost za bezpečnou konstrukci, údržbu a bezpečný provoz své železniční sítě. Pokud jde o jeho systém zajištění bezpečnosti a jiných ustanovení ke splnění bezpečnostních požadavků, měl by provozovatel infrastruktury podléhat schválení z hlediska bezpečnosti ze strany vnitrostátního bezpečnostního orgánu.

↓ Oprava, Úř. věst. L 220, 21.6.2004, s. 16, 16. bod odůvodnění (přizpůsobený)

~~Kromě bezpečnostních požadavků stanovených v osvědčení o bezpečnosti by měly železniční podniky, které jsou držiteli licence, splňovat vnitrostátní předpisy, které jsou slučitelné s právními předpisy Společenství, jsou uplatňovány nediskriminujícím způsobem a týkají se ochrany zdraví, bezpečnosti a sociálních podmínek, včetně právních předpisů týkajících se doby řízení a práv pracovníků a zákazníků podle článků 6 a 12 směrnice 95/18/ES.~~

⇩ nový

(16) Pro subjekty nově vstupující na trh je často nepřekonatelnou překážkou certifikace doprovodu vlaku. Členské státy by měly zajistit, aby železničním podnikům, jež hodlají v příslušné síti provozovat svou činnost, byla k dispozici zařízení provádějící školení a certifikaci doprovodu vlaku, která jsou nezbytná pro dodržování požadavků vnitrostátních předpisů.

↓ Oprava, Úř. věst. L 220, 21.6.2004, s. 16, 17. bod odůvodnění (přizpůsobený)

~~Každý provozovatel infrastruktury nese hlavní odpovědnost za bezpečnou konstrukci, údržbu a bezpečný provoz své železniční sítě. Souběžně s vydáním osvědčení o bezpečnosti železničním podnikům by měl provozovatel infrastruktury podléhat schválení bezpečnostního orgánu, které se týká jeho systému zajišťování bezpečnosti a ostatních předpisů zajišťujících plnění bezpečnostních požadavků.~~

⇩ nový

(17) Subjekt odpovědný za údržbu by měl získat osvědčení pro nákladní vozy. Je-li subjektem odpovědným za údržbu provozovatel infrastruktury, mělo by být získání tohoto osvědčení součástí postupu schvalování z hlediska bezpečnosti. Osvědčení vydané takovému subjektu by mělo zaručovat, že požadavky na údržbu plynoucí z této směrnice jsou splněny u všech nákladních vozů, za něž je daný subjekt odpovědný. Toto osvědčení by mělo platit v celé Unii a měl by je vydávat orgán, který je schopný provést audit systému údržby vytvořeného subjektem. Protože nákladní vozy jsou často používány v mezinárodní dopravě a protože subjekt odpovědný za údržbu může chtít využívat dílny usazené ve více členských státech, měl by být orgán vydávající osvědčení schopen provádět kontroly po celé Unii.

🡻 Oprava, Úř. věst. L 220, 21.6.2004, s. 16, 18. bod odůvodnění (přizpůsobený)

~~Členské státy by se měly snažit podporovat žadatele, kteří si přejí vstoupit na trh jako železniční podniky, zejména by měly poskytovat informace a bezodkladně vyřizovat žádosti o udělení osvědčení o bezpečnosti. Pro železniční podniky, které provozují služby mezinárodní dopravy, je důležité, aby byly postupy v různých členských státech obdobné. I když budou osvědčení o bezpečnosti obsahovat po přechodnou dobu vnitrostátní prvky, mělo by být možné harmonizovat jejich společné části a usnadnit vznik společného vzoru.~~

⇩ nový

(18) Pokud jde o organizaci, právní strukturu a rozhodování, měly by být vnitrostátní bezpečnostní orgány zcela nezávislé na jakémkoli železničním podniku, provozovateli infrastruktury, žadateli a zadavateli. Měly by své úkoly vykonávat otevřeným a nediskriminujícím způsobem, spolupracovat s agenturou na vytvoření jednotného železničního prostoru a koordinovat svá rozhodovací kritéria. Ke zvýšení efektivnosti by se mohly dva či více členských států rozhodnout, že zaměstnance a zdroje příslušných vnitrostátních bezpečnostních orgánů sloučí.

🡻 Oprava, Úř. věst. L 220, 21.6.2004, s. 16, 19. bod odůvodnění (přizpůsobený)

~~Certifikace doprovodu vlaku a schvalování již používaných kolejových vozidel do provozu na různých vnitrostátních sítích je pro nové subjekty vstupující na trh často nepřekonatelnou překážkou. Členské státy by měly zajistit, aby železničním podnikům žádajícím o udělení osvědčení o bezpečnosti byla k dispozici zařízení provádějící školení a certifikaci doprovodu vlaku, která jsou nezbytná pro dodržování požadavků vnitrostátních předpisů. Pro schvalování používaných kolejových vozidel do provozu by měl být stanoven společný postup.~~

⇩ nový

(19) Je-li vnitrostátní bezpečnostní orgán požádán, aby dohlížel na železniční podnik usazený v různých členských státech, měla by agentura informovat ostatní příslušné vnitrostátní bezpečnostní orgány a postarat se o nezbytnou koordinaci činností dozoru.

🡻 Oprava, Úř. věst. L 220, 21.6.2004, s. 16, 20. bod odůvodnění (přizpůsobený)

~~Doby řízení a odpočinku strojvedoucích a doprovodu vlaku, který plní úkoly týkající se bezpečnosti, mají značný význam pro úroveň bezpečnosti železničního systému. Tyto aspekty spadají pod články 137 až 139 Smlouvy a jsou již předmětem jednání mezi sociálními partnery v rámci výboru pro kolektivní vyjednávání zřízeného podle rozhodnutí Komise 98/500/ES[13].~~

🡻 Oprava, Úř. věst. L 220, 21.6.2004, s. 16, 21. bod odůvodnění (přizpůsobený)

~~Vývoj bezpečného železničního systému ve Společenství vyžaduje vytvoření harmonizovaných podmínek pro udělování vhodných průkazů způsobilosti strojvedoucím a doprovodu vlaku, který plní úkoly týkající se bezpečnosti; Komise v této souvislosti oznámila svůj záměr navrhnout v blízké době další právní předpisy. Pokud jde o jiné zaměstnance, kteří plní důležité úkoly týkající se bezpečnosti, je jejich způsobilost již stanovována na základě směrnic 96/48/ES a 2001/16/ES.~~

🡻 Oprava, Úř. věst. L 220, 21.6.2004, s. 16, 22. bod odůvodnění (přizpůsobený)

~~Jako součást nového společného regulačního rámce pro bezpečnost železnic by měly být ve všech členských státech zřízeny vnitrostátní orgány pověřené regulační a kontrolní činností v oblasti železniční bezpečnosti. Aby byla usnadněna jejich spolupráce na úrovni Společenství, měl by jim být přidělen tentýž rozsah úkolů a minimálních povinností. Vnitrostátním bezpečnostním orgánům by měla být poskytnuta vysoká míra nezávislosti. Při plnění svých úkolů by měly postupovat otevřeně a bez diskriminace tak, aby napomohly tvorbě jednotného železničního systému Společenství, a měly by dále spolupracovat na koordinaci svých rozhodovacích kritérií, zejména pokud jde o osvědčení o bezpečnosti železničních podniků, které provozují služby mezinárodní dopravy.~~

[13] ~~Rozhodnutí Komise 98/500/ES ze dne 20. května 1998 o zřízení výborů pro kolektivní vyjednávání k podpoře dialogu mezi sociálními partnery na evropské úrovni (Úř. věst. L 225, 12.8.1998, s. 27).~~

↓ Oprava, Úř. věst. L 220, 21.6.2004, s. 16, 23. bod odůvodnění (přizpůsobený)

(~~23~~20) Vážné nehody na železnici jsou vzácné. Mohou však mít katastrofální důsledky a u veřejnosti vyvolat znepokojení vzhledem k bezpečnosti železničního systému. Veškeré nehody by proto měly být vyšetřeny z hlediska bezpečnosti, aby se znovu neopakovaly, a výsledky vyšetřování by se měly zveřejnit. Jiné nehody a mimořádné události ⌦ by také měly být předmětem vyšetřování z hlediska bezpečnosti, pokud ⌫ by mohly být významnými předchůdci možných budoucích vážných nehod~~, a měly by tedy také být předmětem vyšetřování z hlediska bezpečnosti~~.

↓ Oprava, Úř. věst. L 220, 21.6.2004, s. 16, 24. bod odůvodnění

(~~24~~21) Vyšetřování z hlediska bezpečnosti by mělo být vedeno odděleně od soudního vyšetřování mimořádné události a v jeho rámci by měl být umožněn přístup k důkazům a ke svědkům. Mělo by být prováděno stálým orgánem, který by byl nezávislý na subjektech působících v odvětví železniční dopravy. Orgán by měl vykonávat činnost tak, aby byl vyloučen jakýkoli střet zájmů a jakékoli možné spojení s příčinami vzniku událostí; zejména nesmí být jeho funkční nezávislost ovlivněna tehdy, má-li z organizačních důvodů a z důvodů právní struktury úzký vztah k vnitrostátnímu bezpečnostnímu orgánu nebo k regulačnímu orgánu v odvětví železnic. Jeho vyšetřování by měla být vedena co nejotevřeněji. Pro každou událost by měl inspekční orgán ustavit příslušnou vyšetřovací skupinu disponující potřebnou odbornou způsobilostí ke zjišťování bezprostředních a skrytých příčin.

⇩ nový

(22) Aby se zvýšila efektivnost činností inspekčního orgánu a aby byl podpořen při plnění svých úkolů, měl by mít inspekční orgán včas přístup na místo nehody, a je-li to nezbytné, ve spolupráci se soudním orgánem. Zprávy o vyšetřování a veškerá zjištění a doporučení poskytují zásadní informace pro další zlepšování bezpečnosti železnic a měly by být veřejně zpřístupněny na úrovni Unie. Subjekt, kterému jsou bezpečnostní doporučení určena, by se jimi měl řídit a inspekční orgán by měl obdržet zprávu o provedených opatřeních.

(23) Členské státy by měly stanovit pravidla pro sankce za porušení ustanovení této směrnice a zajistit jejich uplatňování. Tyto sankce by měly být účinné, přiměřené a odrazující.

(24) Jelikož cílů opatření navržených v této směrnici, totiž koordinace činností členských států v oblasti regulace bezpečnosti, dozoru nad bezpečností, vyšetřování nehod a stanovení společných bezpečnostních cílů, společných bezpečnostních metod, společných bezpečnostních ukazatelů a společných požadavků pro jednotná osvědčení o bezpečnosti, nemůže být uspokojivě dosaženo na úrovni členských států, a proto jich může být lépe dosaženo na úrovni Unie, může Unie přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity, stanovenou v článku 5 Smlouvy o Evropské unii. V souladu se zásadou proporcionality, stanovenou v uvedeném článku, nepřekračuje tato směrnice rámec toho, co je nezbytné k dosažení těchto cílů.

↓ Oprava, Úř. věst. L 220, 21.6.2004, s. 16, 25. bod odůvodnění (přizpůsobený)

~~Zprávy o vyšetřování a veškerá zjištění a doporučení poskytují zásadní informace pro další zlepšování bezpečnosti železnic a měly by být veřejně dostupné na úrovni Společenství. Subjekt, kterému jsou bezpečnostní doporučení určena, by se jimi měl řídit a inspekční orgán by měl obdržet zprávu o provedených opatřeních.~~

⇩ nový

(25) Za účelem doplnění nebo změny určitých prvků této směrnice, které nejsou podstatné, by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy, pokud jde o společné bezpečnostní metody a jejich revizi, revizi společných bezpečnostních ukazatelů a společných bezpečnostních cílů. Je obzvláště důležité, aby Komise v rámci přípravné činnosti vedla odpovídající konzultace, a to i na odborné úrovni. Při přípravě a vypracovávání aktů v přenesené pravomoci by Komise měla zajistit, aby byly příslušné dokumenty předány současně, včas a vhodným způsobem Evropskému parlamentu a Radě.

(26) K zajištění jednotných podmínek pro provádění této směrnice by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci, pokud jde o požadavky na systém zajišťování bezpečnosti a jeho prvky, přezkum systému udělování osvědčení subjektům odpovědným za údržbu nákladních vozů a rozšíření na další kolejová vozidla a hlavní obsah zprávy o vyšetřování nehod a mimořádných událostí. Tyto pravomoci by měly být vykonávány v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ze dne 16. února 2011, kterým se stanoví pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí[14].

(27) Povinnost provést tuto směrnici do vnitrostátního práva by se měla omezovat na ustanovení, která v porovnání s předchozí směrnicí představují podstatnou změnu. Povinnost provést do vnitrostátního práva nezměněná ustanovení vyplývá z předchozí směrnice.

(28) Touto směrnicí by neměly být dotčeny povinnosti členských států týkající se lhůt pro provedení směrnic do vnitrostátního práva, uvedených v příloze IV části B.

↓ Oprava, Úř. věst. L 220, 21.6.2004, s. 16, 26. bod odůvodnění (přizpůsobený)

~~Jelikož cílů navrženého opatření, totiž koordinace činností členských států v oblasti regulace bezpečnosti, dozoru nad bezpečností, vyšetřování nehod a mimořádných událostí a stanovení společných bezpečnostních cílů na úrovni Společenství, společných bezpečnostních metod, společných bezpečnostních ukazatelů a společných požadavků osvědčení o bezpečnosti, nemůže být uspokojivě dosaženo na úrovni členských států, a proto jich, z důvodu rozsahu navržených kroků, může být lépe dosaženo na úrovni Společenství, může Společenství přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy.~~

[14] Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13.

~~V souladu se zásadou proporcionality, stanovenou v uvedeném článku, nepřekračuje tato směrnice rámec toho, co je nezbytné k dosažení těchto cílů.~~

↓ Oprava, Úř. věst. L 220, 21.6.2004, s. 16, 27. bod odůvodnění (přizpůsobený)

~~Opatření nezbytná k provedení této směrnice by měla být přijata v souladu s rozhodnutím Rady 1999/468/ES ze dne 28. června 1999 o postupech pro výkon prováděcích pravomocí svěřených Komisi[15].~~

↓ Oprava, Úř. věst. L 220, 21.6.2004, s. 16, 28. bod odůvodnění (přizpůsobený)

~~Cílem této směrnice je reorganizovat a sjednotit související právní předpisy Společenství o bezpečnosti železnic. Proto by měla být ustanovení o osvědčení o bezpečnosti železničních podniků, která byla dosud obsažena ve směrnici 2001/14/ES, společně se všemi odkazy na osvědčení o bezpečnosti zrušena. Směrnice 95/18/ES obsahovala požadavky na kvalifikaci provozního personálu z hlediska bezpečnosti a na bezpečnost kolejových vozidel; tyto požadavky jsou zahrnuty do požadavků osvědčení o bezpečnosti podle této směrnice, a neměly by tedy nadále být součástí požadavků pro vydání licence. Železniční podnik, který je držitelem licence, musí být držitelem osvědčení o bezpečnosti, aby mu byl povolen přístup k železniční infrastruktuře.~~

↓ Oprava, Úř. věst. L 220, 21.6.2004, s. 16, 29. bod odůvodnění (přizpůsobený)

~~Členské státy by měly stanovit pravidla pro sankce za porušení ustanovení této směrnice a zajistit jejich uplatňování. Tyto sankce by měly být účinné, přiměřené a odrazující.~~

↓ Oprava, Úř. věst. L 220, 21.6.2004, s. 16 (přizpůsobený)
⇨ nový

PŘIJALY TUTO SMĚRNICI:

KAPITOLA I

OBECNÁ USTANOVENÍ

Článek 1

Předmět

---

15 ~~Úř. věst. L 184, 17.7.1999, s. 23.~~

~~Účelem této směrnice je~~ ⌦ Tato směrnice obsahuje ustanovení, jejichž cílem je ⌫ zajistit rozvoj a zvyšování bezpečnosti na železnicích ~~Společenství~~ ⌦ Unie ⌫ a zlepšit přístup k trhu služeb železniční dopravy:

a) harmonizací regulační struktury v členských státech,

b) vymezením odpovědnosti jednotlivých subjektů ⌦ železničního systému ⌫ ,

c) přípravou společných bezpečnostních cílů a společných bezpečnostních metod s cílem ~~více harmonizovat~~ ⇨ postupně snižovat potřebu ⇦ vnitrostátních předpisů~~y~~,

d) povinným zřízením ~~v každém členském státě~~ ⌦ vnitrostátního ⌫ bezpečnostního orgánu a inspekčního orgánu pro vyšetřování nehod a mimořádných událostí ⇨ pro každý ⇦ členský stát,

e) definováním společných zásad pro zajišťování a regulaci bezpečnosti železnic a pro dozor nad bezpečností železnic.

Článek 2

Oblast působnosti

1. Tato směrnice se vztahuje na železniční systém v členských státech, který se může dělit na subsystémy podle strukturálních a ~~provozních~~ ⇨ funkčních ⇦ oblastí. Vztahuje se na bezpečnostní požadavky systému jako celku, včetně zajišťování bezpečného provozování infrastruktury a dopravy~~;~~ a ~~rovněž~~ ~~na~~ součinnosti železničních podniků ⇨ , ⇦ ~~a~~ provozovatelů infrastruktury ⇨ a dalších subjektů železničního systému ⇦.

2. ⇨Z oblasti působnosti této směrnice jsou vyloučeny následující systémy: ⇦

~~Členské státy mohou z opatření, která přijmou k provedení této směrnice, vyloučit:~~

a) metro, tramvaje a ~~jiné~~ městské kolejové systémy;

b) sítě, které jsou funkčně oddělené od zbytku železničního systému a jsou určeny pouze pro provozování místní, městské nebo příměstské osobní dopravy a železniční podniky využívající výhradně tyto sítě.

⌦ 3. Členské státy mohou z oblasti působnosti opatření, která přijmou k provedení této směrnice, vyloučit: ⌫

a~~c~~) železniční infrastruktury v soukromém vlastnictví ⇨ a vozidla používaná výlučně na takových infrastrukturách ⇦ , které slouží výhradně vlastníkovi ~~k využití infrastruktury~~ ~~vlastníka~~ pro jeho nákladní dopravu;

⇨ b) infrastruktury a vozidla vyhrazené výlučně pro místní, historické nebo turistické využití. ⇦

🡻 2008/110/ES čl. 1 bod 1

~~d) historická vozidla, která jsou provozována na vnitrostátních sítích, pokud splňují vnitrostátní bezpečnostní pravidla a předpisy týkající se bezpečného provozu takových vozidel;~~

~~e) historické, muzejní a turistické železnice, které jsou provozovány na vlastní síti, včetně opraven, vozidel a zaměstnanců.~~

↓ Oprava, Úř. věst. L 220, 21.6.2004, s. 16

Článek 3

Definice

Pro účely této směrnice se rozumí:

~~a) „železničním systémem“ souhrn subsystémů pro strukturální a provozní oblasti definovaných ve směrnicích 96/48/ES a 2001/16/ES a řízení a provoz systému jako celku;~~

⇩ nový

a) „železničním systémem“ železniční systém Unie, jak je definován v článku 2 směrnice [xx o interoperabilitě železničního systému];

↓ Oprava, Úř. věst. L 220, 21.6.2004, s. 16

~~b) „provozovatelem infrastruktury“ subjekt nebo podnik pověřený zejména zřizováním a údržbou železniční infrastruktury nebo její části, jak jsou definovány v článku 3 směrnice 91/440/EHS, což může rovněž zahrnovat provozování kontrolních a bezpečnostních systémů infrastruktury. Funkcemi provozovatele infrastruktury v rámci sítě nebo její části mohou být pověřeny různé subjekty nebo podniky;~~

⇩ nový

b) „provozovatelem infrastruktury“ provozovatel infrastruktury, jak je definován v článku 2 směrnice 2001/14/ES[16];

↓ Oprava, Úř. věst. L 220, 21.6.2004, s. 16 (přizpůsobený) ⇨ nový

c) „železničním podnikem“ železniční podnik, jak je definován v~~e~~ ⇨ článku 2 ⇦ směrnic~~i~~e 2001/14/ES, a jakýkoli jiný veřejný nebo soukromý podnik, jehož předmětem činnosti je železniční přeprava zboží nebo cestujících, přičemž železniční podnik musí zajišťovat provoz drážních vozidel, včetně podniků zajišťujících pouze provoz drážních vozidel;

d) „technick~~ými~~ou specifikac~~emi~~í pro interoperabilitu (TSI)“ specifikace, kter~~é~~á se vztahuj~~í~~e na každý subsystém nebo část subsystému tak, aby vyhověl základním požadavkům~~,~~ a zajišťoval~~ují~~ interoperabilitu ~~transevropského vysokorychlostního a konvenčního~~ železničního systému ve smyslu ⇨ článku 2 směrnice xx ⇦ ~~směrnice 96/48/ES a směrnice 2001/16/ES;~~ ⇨o interoperabilitě železničního systému ⇦

[16] Úř. věst. L 75, 15.3.2001, s. 29.

e) „společnými bezpečnostními cíli (CST)“ úrovně bezpečnosti, jichž musí jednotlivé části železničního systému (např. konvenční železniční systém, vysokorychlostní železniční systém, dlouhé železniční tunely nebo tratě používané výhradně pro nákladní dopravu) a systém jako celek alespoň dosáhnout, vyjádřené v kritériích přijatelnosti rizika;

~~f) „společnými bezpečnostními metodami (CSM)“ metody vypracované k popisu způsobu posuzování úrovně bezpečnosti, stupně dosažení bezpečnostních cílů a dodržování jiných bezpečnostních požadavků;~~

⌦ f) „společnými bezpečnostními metodami (CSM)“ metody popisující posuzování úrovní bezpečnosti a dosažení bezpečnostních cílů a dodržování jiných bezpečnostních požadavků; ⌫

g) „ ⌦ vnitrostátním ⌫ bezpečnostním orgánem“ vnitrostátní subjekt pověřený úkoly, které se týkají ~~se~~ bezpečnosti železnic podle této směrnice, nebo jakýkoli ~~dvoustranný~~ subjekt zřízený společně ~~dvěma~~ ⌦ několika ⌫ členskými státy, jemuž jsou svěřeny tyto úkoly s cílem zajistit jednotný bezpečný režim ~~pro specializované přeshraniční infrastruktury~~;

h) „vnitrostátními ~~bezpečnostními~~ předpisy“ všechny ⇨ závazné ⇦ předpisy obsahující bezpečnostní ⇨ nebo technické ⇦ požadavky na železnici stanovené na úrovni členského státu a použitelné na ~~více než jeden~~ železniční ~~podnik~~ ⇨ podniky ⇦ ~~,~~ bez ohledu na to, kdo je vydal;

i) „systémem zajišťování bezpečnosti“ systém a činnosti, které zavedl provozovatel infrastruktury nebo železniční podnik k zajištění bezpečnosti svých činností;

j) „pověřeným vyšetřujícím“ osoba pověřená organizací, vedením a kontrolou vyšetřování;

k) „nehodou“ nečekaná nebo nezamýšlená nepříznivá událost nebo určitý sled takových událostí, které mají za následek škodu; nehody se dělí do těchto kategorií: srážka, vykolejení, nehody na přejezdech, nehody osob způsobené pohybujícím se kolejovým vozidlem, požáry a jiné nehody;

l) „vážnou nehodou“ jakákoli srážka vlaků nebo vykolejení vlaků s následkem usmrcení nejméně jedné osoby, závažného zranění nejméně pěti osob~~,~~ nebo rozsáhlé škody na kolejovém vozidle, infrastruktuře nebo na životním prostředí nebo jiná podobná nehoda se zřejmým dopadem na regulaci bezpečnosti železnic nebo na zajišťování bezpečnosti; „rozsáhlou škodou“ ⌦ zmíněnou výše ⌫ se rozumí škoda, jejíž výši může inspekční orgán ihned odhadnout nejméně na 2 miliony EUR;

m) „mimořádnou událostí“ jakákoli událost jiná než nehoda nebo vážná nehoda, ke které dojde v souvislosti s provozem vlaků a která ovlivní bezpečnost provozu;

n) „vyšetřováním“ postup vedený za účelem předcházení nehodám a mimořádným událostem, který zahrnuje shromažďování a vyhodnocování informací, vypracovávání závěrů, včetně stanovování příčin a podle potřeby vydávání bezpečnostních doporučení;

o) „příčinami“ jednání, opomenutí, události nebo okolnosti nebo jejich kombinace, které vedly k nehodě nebo mimořádné události;

~~p) „agenturou“ Evropská agentura pro železnice, totiž agentura Společenství pro bezpečnost a interoperabilitu;~~

⇩ nový

p) „městskou dráhou“ systém kolejové dopravy pro městské a/nebo příměstské oblasti s nižší kapacitou a nižší rychlostí než systémy železniční přepravy a metra, avšak vyšší kapacitou a vyšší rychlostí než tramvajové systémy. Městské kolejové systémy mohou používat vlastní kolejové těleso nebo těleso uložené ve vozovce a obvykle nevyměňují vozidla s dálkovou osobní nebo nákladní dopravou;

🡻 Oprava, Úř. věst. L 220, 21.6.2004, s. 16 (přizpůsobený)
⇨ nový

q) „oznámenými subjekty“ subjekty pověřené posuzováním shody prvků interoperability nebo jejich vhodnosti pro použití ~~prvků interoperability~~ nebo posuzováním postupů ~~ES~~ „EC“ pro ověřování subsystémů~~, jak jsou definovány ve směrnicích 96/48/ES a 2001/16/ES~~;

r) „prvky interoperability“ veškeré základní části, skupiny částí, podsestavy nebo úplné sestavy zařízení, které jsou nebo mají být v budoucnu zahrnuty do subsystému a na nichž přímo nebo nepřímo závisí interoperabilita ~~vysokorychlostního nebo konvenčního~~ železničního systému, jak je definována v~~e~~ ⇨ článku 2 směrnice xx o interoperabilitě železničního systému; ⇦ ~~směrnicích 96/48/ES a 2001/16/ES. Pojetí „prvku“ zahrnuje jak hmotné předměty, tak nehmotné předměty, jako je programové vybavení~~;

🡻 2008/110/ES čl. 1 bod 2 (přizpůsobený)
⇨ nový

s) „držitelem“ osoba nebo subjekt, jenž vozidlo vlastní nebo má právo jej užívat, užívá vozidlo jako dopravní prostředek a je zapsán jako takový ve vnitrostátním registru vozidel ⇨ uvedeném ⇦ ~~podle článku 33 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/57/ES ze dne 17. června 2008~~ ⌦ v článku 43 směrnice XX ⌫ o interoperabilitě železničního systému ~~ve Společenství (přepracované znění)~~[17] ~~(dále jen „směrnice o interoperabilitě železnic“)~~;

t) „subjektem odpovědným za údržbu“ subjekt odpovědný za údržbu vozidla a zapsaný jako takový ve vnitrostátním registru vozidel;

u) „vozidlem“ železniční vozidlo, které může být provozováno po vlastní ose na železničních tratích, s trakcí nebo bez ní, ⇨ se stabilním nebo proměnlivým řazením ⇦ . Vozidlo se skládá z jednoho nebo několika strukturálních a funkčních subsystémů ~~nebo částí těchto subsystémů.~~;

[17] ~~Úř. věst. L 191, 18.7.2008, s. 1.~~

⇩ nový

v) „výrobcem“ jakákoli fyzická nebo právnická osoba, která vyrábí prvek nebo subsystém interoperability nebo si ho nechá navrhnout či vyrobit a uvádí ho na trh pod svým jménem nebo obchodní značkou;

w) „odesílatelem“ podnik, který odesílá zboží buď svým jménem, nebo jménem třetí strany;

x) „nakládcem“ podnik, který nakládá balené zboží, včetně nebezpečných věcí, malé kontejnery nebo přenosné cisterny na vůz či do kontejneru nebo který nakládá na vůz kontejner, kontejner pro volně ložený náklad, vícečlánkový kontejner na plyn (MEGC), cisternový kontejner nebo přenosnou cisternu;

y) „plničem“ podnik, který plní zboží, včetně nebezpečných věcí, do cisterny (cisternového vozu, vozu se snímatelnou cisternou, přenosnou cisternou nebo cisternovým kontejnerem), do vozu, do velkého nebo malého kontejneru pro volně ložený náklad nebo do bateriového vozu či vícečlánkového kontejneru na plyn (MEGC).

🡻 Oprava, Úř. věst. L 220, 21.6.2004, s. 16 (přizpůsobený)
⇨ nový

KAPITOLA II

ROZVOJ A ZAJIŠŤOVÁNÍ BEZPEČNOSTI

Článek 4

⇨Úloha subjektů železničního systému při rozvoji ⇦ ~~Rozvoj~~ a zvyšování bezpečnosti železnic

1. Členské státy ⇨ a agentura ⇦ zajistí, aby byla všeobecně zachována a v proveditelné míře stále zvyšována bezpečnost železnic, přičemž zohlední vývoj právních předpisů ~~Společenství~~ ⌦ Unie ⌫ a technický a vědecký pokrok a upřednostní předcházení vážným nehodám.

~~Členské státy zajistí, aby byly otevřeným a nediskriminujícím způsobem stanoveny, používány a prosazovány bezpečnostní předpisy, čímž bude podporován vznik jednotného evropského systému železniční dopravy.~~

~~2. Členské státy zajistí, aby opatření k rozvoji a zlepšování bezpečnosti železnic zohledňovala potřebu systémového přístupu.~~

🡻 Oprava, Úř. věst. L 220, 21.6.2004, s. 16 (přizpůsobený)
➔[1] 2008/110/ES čl. 1 bod 3
⇨ nový

2. Členské státy zajistí, aby odpovědnost za bezpečné provozování železničního systému a usměrňování rizik s tím spojených nesli provozovatelé infrastruktury a železniční podniky, tím, že jim uloží, aby:

a) zavedli nezbytná opatření ~~pro kontrolu~~ k usměrňování rizik a podle potřeby na nich spolupracovali~~;~~;

b) používali vnitrostátní ~~bezpečnostní~~ předpisy ⌦ a předpisy Unie ⌫ ~~a normy,~~;

c) ~~a~~ zaváděli systémy zajišťování bezpečnosti v souladu s touto směrnicí.

Aniž je dotčena občanskoprávní odpovědnost podle právního řádu členských států, nese každý provozovatel infrastruktury a každý železniční podnik vůči uživatelům, zákazníkům, dotčeným zaměstnancům a třetím osobám odpovědnost za svou část systému a za jeho bezpečný provoz, včetně dodávek materiálu a subdodávek služeb. ⇨Provozovatelé infrastruktury a železniční podniky ve svých systémech zajišťování bezpečnosti rovněž zohlední rizika spojená s činností třetích stran. ⇦

3~~4~~. ~~Tímto není dotčena odpovědnost každého~~ ⌦ Každý ⌫ výrobce, opravárenský~~ého~~ podnik~~u~~, ➔1 držitel~~e~~ ← , poskytovatel~~e~~ služeb a zadavatel~~e~~ ~~zajistit~~ ⌦ zajistí ⌫ , aby kolejová vozidla, zařízení, příslušenství, vybavení a služby, které dodávají, splňovaly stanovené požadavky a podmínky použití tak, aby mohly být železničním podnikem nebo provozovatelem infrastruktury bezpečně uvedeny do provozu.

⇩ nový

4. Všechny subjekty, jejichž role souvisí se zajišťováním bezpečnosti, zavedou nezbytná opatření k usměrňování rizik, případně ve spolupráci s ostatními. Kromě železničních podniků a provozovatelů infrastruktury mezi tyto subjekty patří:

a) subjekty odpovědné za údržbu vozidel;

b) odesílatelé, nakládci a plniči, kteří se účastní bezpečných nakládkových operací;

c) výrobci, kteří jsou odpovědní za navrhování a výrobu bezpečných železničních vozidel, dílů, částí nebo podsestav vozidel, železniční infrastruktury, subsystému energie a traťového subsystému řízení, jakož i za vydávání předběžné dokumentace o údržbě související s vozidlem.

5. Každý železniční podnik, provozovatel infrastruktury a subjekt odpovědný za údržbu zajistí, že jeho subdodavatelé provádějí opatření k usměrňování rizika. Za tímto účelem použije každý železniční podnik, provozovatel infrastruktury a subjekt odpovědný za údržbu společné metody pro procesy sledování stanovené nařízením (EU) č. 1078/2012[18]. Jejich subdodavatelé tento proces použijí prostřednictvím smluvních ujednání. Železniční podniky, provozovatelé infrastruktury a subjekty odpovědné za údržbu oznámí svá smluvní ujednání na žádost agentuře nebo vnitrostátnímu bezpečnostnímu orgánu.

6. Kterýkoli subjekt železničního systému, který zjistí bezpečnostní riziko spojené se závadou a konstrukčními nedostatky či selháním technického vybavení, a to i na strukturálních subsystémech, oznámí tato rizika ostatním stranám zapojeným do systému, aby tyto strany mohly přijmout nezbytná nápravná opatření k zajištění nepřetržitého stavu bezpečnosti železničního systému.

7. V případě výměny vozidel mezi železničními podniky si všechny subjekty vymění také veškeré informace týkající se bezpečného provozu. Tyto informace zahrnují informace o stavu a historii vozidla, části knihy údržby, sledovatelnost operací nakládání a nákladní listy.

[18] Úř. věst. L 320, 17.11.2012, s. 8.

Tyto informace musí být natolik podrobné, aby byl železniční podnik schopen posoudit rizika provozu daného vozidla.

↓ Oprava, Úř. věst. L 220, 21.6.2004, s. 16 (přizpůsobený)

Článek 5

Společné bezpečnostní ukazatele

1. S cílem usnadnit posuzování stupně dosažení CST a k zajištění sledování obecného vývoje bezpečnosti železnic členské státy shromažďují informace o společných bezpečnostních ukazatelích (CSI) prostřednictvím výročních zpráv vnitrostátních bezpečnostních orgánů podle článku 18.

~~Prvním referenčním rokem pro CSI bude rok 2006; zpráva o nich bude podána v následujícím roce jako součást výroční zprávy.~~

CSI se stanoví způsobem uvedeným v příloze I.

⇩ nový

2. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 26, pokud jde o revizi přílohy I, zejména za účelem aktualizace CSI s ohledem na technický vývoj a za účelem změny společných metod pro stanovení výše škod při nehodách.

↓ 2008/110/ES čl. 1 bod 4 (přizpůsobený)

~~2. Do 30. dubna 2009 bude revidována příloha I, zejména za účelem zahrnutí společných definic CSI a společných metod pro stanovení výše škod při nehodách. Toto opatření, jehož účelem je změnit jiné než podstatné prvky této směrnice, se přijme regulativním postupem s kontrolou podle čl. 27 odst. 2a.~~

↓ Oprava, Úř. věst. L 220, 21.6.2004, s. 16

Článek 6

Společné bezpečnostní metody

↓ 2008/110/ES čl. 1 bod 5 písm. a) (přizpůsobený)

~~1. První soubor CSM, zahrnující alespoň metody uvedené v odst. 3 písm. a), přijme Komise do 30. dubna 2008. Zveřejní jej v *Úředním věstníku Evropské unie*.~~

~~Druhý soubor CSM, zahrnující zbývající metody uvedené v odstavci 3, přijme Komise do 30. dubna 2010. Zveřejní jej v *Úředním věstníku Evropské unie*.~~

~~Tato opatření, jejichž účelem je změnit jiné než podstatné prvky této směrnice jejím doplněním, se přijmou regulativním postupem s kontrolou podle čl. 27 odst. 2a.~~

↓ Oprava, Úř. věst. L 220, 21.6.2004, s. 16 (přizpůsobený) ⇨ nový

~~2. Návrhy CSM a návrhy revidovaných CSM vypracovává agentura na základě pověření, která budou přijata postupem podle čl. 27 odst. 2.~~

~~Návrhy CSM vycházejí z posouzení stávajících metod členských států.~~

~~3~~1. CSM popíší, jakým způsobem se posuzují~~e~~ ~~úroveň~~ ⌦ úrovně ⌫ bezpečnosti, ~~a~~ stupeň dosažení bezpečnostních cílů a soulad s ostatními bezpečnostními požadavky~~; k tomu~~ , a pro tento účel budou vypracovány a stanoveny:

a) metody pro hodnocení a posuzování rizik~~,~~;

b) metody pro posuzování shody s požadavky stanovenými v osvědčeních o bezpečnosti a ve schváleních z hlediska bezpečnosti udělených podle článků 10 a 11~~,~~;

~~a~~

↓ 2008/110/ES čl. 1 bod 5 písm. b)

~~c) metody umožňující kontroly toho, zda jsou strukturální subsystémy železničního systému provozovány a udržovány v souladu s odpovídajícími základními požadavky, pokud tyto metody nejsou dosud zahrnuty v TSI. .~~

⇩ nový

c) metody pro dozor, které mají používat vnitrostátní bezpečnostní orgány, a metody pro sledování, které mají používat železniční podniky, provozovatelé infrastruktury a subjekty odpovědné za údržbu;

d) jiné metody pro jakýkoli proces v rámci systému zajišťování bezpečnosti, který je třeba harmonizovat na úrovni Unie.

↓ 2008/110/ES čl. 1 bod 5 písm. c)

~~4. CSM jsou pravidelně revidovány, přičemž jsou zohledňovány zkušenosti získané při jejich používání, celkový vývoj bezpečnosti železnic a povinnosti členských států podle čl. 4 odst. 1. Toto opatření, jehož účelem je změnit jiné než podstatné prvky této směrnice, včetně jejím doplněním, se přijme regulativním postupem s kontrolou podle čl. 27 odst. 2a.~~

⇩ nový

2. Komise vydá pověření agentuře, aby vypracovala návrh nových CSM uvedených v odst. 1 písm. d), prováděla revizi všech CSM a aktualizovala je s cílem zohlednit vývoj technologií či sociálních požadavků a poskytla Komisi příslušná doporučení.

Při přípravě doporučení zohlední agentura stanovisko uživatelů a zúčastněných stran. K doporučením se přiloží zpráva o výsledcích této konzultace a zpráva o posouzení dopadů nových CSM, jež mají být přijaty.

3. CSM jsou pravidelně revidovány, přičemž jsou zohledňovány zkušenosti získané při jejich používání a celkový vývoj bezpečnosti železnic, s cílem bezpečnost obecně udržovat a, je-li to v rozumné míře možné, neustále zlepšovat.

4. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 26, kterými se stanoví CSM a přepracované CSM.

↓ Oprava, Úř. věst. L 220, 21.6.2004, s. 16 (přizpůsobený)

5. Členské státy přijmou nezbytné změny svých vnitrostátních ~~bezpečnostních~~ předpisů na základě přijetí CSM a jejich revizí.

Článek 7

Společné bezpečnostní cíle

~~1. CST se stanoví, přijímají a revidují podle postupu stanoveného v tomto článku.~~

~~2. Návrhy CST a návrhy revidovaných CST vypracovává agentura na základě pověření, která budou přijata postupem podle čl. 27 odst. 2.~~

↓ 2008/110/ES čl. 1 bod 6 písm. a) (přizpůsobený)

~~3. První soubor návrhů CST bude založen na posouzení stávajících cílů a na výkonech dosahovaných členskými státy v oblasti bezpečnosti a zajistí, aby v žádném členském státě nedošlo ke snížení současných výkonů železničního systému z hlediska bezpečnosti. Tento soubor přijme Komise do 30. dubna 2009 a zveřejní jej v *Úředním věstníku Evropské unie*. Toto opatření, jehož účelem je změnit jiné než podstatné prvky této směrnice, včetně jejím doplněním, se přijme regulativním postupem s kontrolou podle čl. 27 odst. 2a.~~

~~Druhý soubor návrhů CST bude vycházet ze zkušeností získaných s prvním souborem CST a jeho používáním. Návrhy budou odrážet všechny prioritní oblasti, v nichž je třeba bezpečnost dále zvyšovat. Tento soubor přijme Komise do 30. dubna 2011 a zveřejní jej v *Úředním věstníku Evropské unie*. Toto opatření, jehož účelem je změnit jiné než podstatné prvky této směrnice, včetně jejím doplněním, se přijme regulativním postupem s kontrolou podle čl. 27 odst. 2a.~~

↓ Oprava, Úř. věst. L 220, 21.6.2004, s. 16 (přizpůsobený)

1.~~4.~~ CST definují ⌦ minimální ⌫ úrovně bezpečnosti, kterých musí v každém členském státě jednotlivé části železničního systému a systém jako celek ~~minimálně~~ dosáhnout a které se vyjadřují v kritériích přijatelnosti těchto rizik:

a) jednotlivá rizika pro cestující, zaměstnance včetně zaměstnanců subdodavatelů, uživatele přejezdů a ostatní uživatele, a aniž jsou dotčeny stávající vnitrostátní a mezinárodní právní předpisy o odpovědnosti, jednotlivá rizika pro nepovolané osoby v železničních objektech;

b) rizika pro společnost.

⇩ nový

2. Komise vydá agentuře pověření, aby navrhla revidované CST a předložila Komisi příslušná doporučení.

3. CST jsou pravidelně revidovány, přičemž je zohledňován celkový vývoj bezpečnosti železnic. Přepracované CST odrážejí všechny prioritní oblasti, v nichž je třeba bezpečnost dále zvyšovat.

4. Komisi je v souladu s článkem 26 svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci, kterými se stanoví revidované CST.

🡻 2008/110/ES čl. 1 bod 6 písm. b) (přizpůsobený)

~~5. CST jsou pravidelně revidovány, přičemž je zohledňován celkový vývoj bezpečnosti železnic. Toto opatření, jehož účelem je změnit jiné než podstatné prvky této směrnice, včetně jejím doplněním, se přijme regulativním postupem s kontrolou podle čl. 27 odst. 2a.~~

🡻 Oprava, Úř. věst. L 220, 21.6.2004, s. 16 (přizpůsobený)

5,6. Členské státy přijmou nezbytné změny svých vnitrostátních ~~bezpečnostních~~ předpisů s cílem dosáhnout alespoň CST a revidovaných CST v souladu s odpovídajícím časovým plánem jejich provádění. V souladu s čl. 8 ~~odst. 3~~ oznámí tyto předpisy Komisi.

Článek 8

Vnitrostátní ~~bezpečnostní~~ předpisy

~~Při uplatňování této směrnice členské státy stanoví závazné vnitrostátní bezpečnostní předpisy a zajistí, aby byly zveřejněny a zpřístupněny všem provozovatelům infrastruktury, železničním podnikům, žadatelům o osvědčení o bezpečnosti a žadatelům o schválení z hlediska bezpečnosti, přičemž jazyk předpisů musí být jasný a srozumitelný zúčastněným osobám.~~

⇩ nový

1. Členské státy mohou stanovit nové vnitrostátní předpisy pouze v následujících případech:

a) jestliže předpisy týkající se stávajících bezpečnostních metod nejsou zahrnuty v některé CSM;

b) jako naléhavé preventivní opatření, zvláště v návaznosti na nehodu.

Členské státy zajistí, že vnitrostátní předpisy zohledňují potřebu systémového přístupu.

2. Má-li členský stát v úmyslu zavést nový vnitrostátní předpis, oznámí návrh tohoto předpisu agentuře a Komisi prostřednictvím příslušného systému IT v souladu s článkem 23 nařízení (EU) č. …/… [nařízení o agentuře].

3. Dozví-li se agentura o oznámeném či neoznámeném vnitrostátním předpisu, který se stal nadbytečným nebo je v rozporu s CSM či jinými právními předpisy Unie přijatými poté, co se

začal vnitrostátní předpis používat, použije se postup stanovený v článku 22 nařízení (EU) č. .../... [nařízení o agentuře].

4. Členské státy zajistí, že vnitrostátní předpisy jsou zveřejněny bezplatně a v jazyce, který je srozumitelný pro všechny dotčené strany.

5. Na vnitrostátní předpisy oznámené podle tohoto článku se nevztahuje postup pro oznámení stanovený ve směrnici 98/34/ES.

↓ Oprava, Úř. věst. L 220, 21.6.2004, s. 16 (přizpůsobený)

~~2. Do 30. dubna 2005 oznámí členské státy Komisi všechny platné vnitrostátní bezpečnostní předpisy, jak je uvedeno v příloze II, a uvedou oblast jejich působnosti.~~

~~V oznámení se dále uvedou informace o hlavním obsahu předpisů s odkazem na právní normy, o druhu právního předpisu a o tom, který orgán nebo subjekt je pověřen jejich zveřejněním.~~

~~3. Nejpozději čtyři roky po vstupu této směrnice v platnost zhodnotí agentura způsob, jakým jsou vnitrostátní bezpečnostní předpisy podle odstavce 1 zveřejňovány a zpřístupňovány. Předloží také Komisi vhodná doporučení týkající se zveřejňování těchto předpisů s cílem zajistit snadnější přístup k důležitým informacím.~~

~~4. Členské státy neprodleně oznámí Komisi veškeré změny oznámených vnitrostátních bezpečnostních předpisů a všechny případně nově přijaté předpisy, pokud se tyto předpisy netýkají výhradně zavádění TSI.~~

~~5. S cílem omezit zavádění nových zvláštních vnitrostátních předpisů na minimum, a zabránit tak vzniku dalších překážek, a dále s cílem postupně harmonizovat bezpečnostní předpisy sleduje Komise zavádění nových vnitrostátních předpisů členskými státy.~~

~~6. Pokud po přijetí CST členský stát hodlá zavést nový vnitrostátní bezpečnostní předpis, který vyžaduje vyšší úroveň bezpečnosti než CST, nebo pokud členský stát hodlá zavést nový vnitrostátní bezpečnostní předpis, který může mít vliv na činnost železničních podniků z jiných členských států na území dotyčného členského státu, musí jeho návrh včas konzultovat se všemi zúčastněnými osobami, přičemž se použije postup uvedený v odstavci 7.~~

~~7. Členský stát předloží návrh bezpečnostního předpisu Komisi k posouzení a uvede důvody pro jeho zavedení.~~

~~Pokud Komise zjistí, že návrh bezpečnostního předpisu není slučitelný s CSM nebo s možností dosáhnout alespoň CST nebo že je prostředkem svévolné diskriminace nebo skrytého omezování provozování železniční dopravy mezi členskými státy, přijme postupem podle čl. 27 odst. 2 rozhodnutí určené dotyčnému členskému státu.~~

~~Pokud má Komise vážné pochybnosti o slučitelnosti návrhu bezpečnostního předpisu s CSM nebo s možností dosáhnout alespoň CST nebo pokud má za to, že je návrh prostředkem svévolné diskriminace nebo skrytého omezování provozování železniční dopravy mezi členskými státy, neprodleně vyrozumí dotyčný členský stát, který pozastaví přijetí předpisu, jeho vstup v platnost nebo jeho uplatňování, dokud není ve lhůtě šesti měsíců přijato postupem podle čl. 27 odst. 2 rozhodnutí.~~

Článek 9

Systémy zajišťování bezpečnosti

1. Provozovatelé infrastruktury a železniční podniky stanoví vlastní systémy zajišťování bezpečnosti, aby zajistili, že železniční systém je schopen dosáhnout alespoň CST, že je v souladu s ~~vnitrostátními bezpečnostními předpisy podle článku 8 a přílohy II a s~~ bezpečnostními požadavky stanovenými v TSI a že jsou používány odpovídající části CSM ⌦ a předpisy oznámené podle článku 8 ⌫ .

2. Systém zajišťování bezpečnosti musí splňovat požadavky ~~a obsahovat prvky uvedené v příloze III~~ přizpůsobené druhu, rozsahu a jiným podmínkám vykonávaných činností. Systém zajistí zvládání všech rizik spojených s činností provozovatele infrastruktury nebo železničního podniku, včetně zajišťování údržby a dodávek materiálu a využívání subdodavatelů. Aniž jsou dotčeny stávající vnitrostátní a mezinárodní předpisy o odpovědnosti, systém zajišťování bezpečnosti případně a přiměřeně zohlední také rizika vyplývající z činností jiných osob.

⇩ nový

Prvky systému zajišťování bezpečnosti stanoví Komise formou prováděcích aktů. Tyto prováděcí akty se přijímají v souladu s přezkumným postupem podle čl. 27 odst. 2.

🡻 Oprava, Úř. věst. L 220, 21.6.2004, s. 16 (přizpůsobený)

3. Systém zajišťování bezpečnosti každého provozovatele infrastruktury musí zohledňovat důsledky, které vyplývají z činnosti jiných železničních podniků na síti, a obsahovat opatření, která zajistí, aby mohly všechny železniční podniky vykonávat svou činnost v souladu s TSI a vnitrostátními ~~bezpečnostními~~ předpisy a v souladu s podmínkami stanovenými v jejich osvědčení o bezpečnosti. ~~Dále~~ ⌦ Systémy zajišťování bezpečnosti ⌫ musí být vypracovány s cílem koordinovat postupy provozovatele infrastruktury v případě mimořádných situací~~ch~~ se všemi železničními podniky, které využívají jeho infrastrukturu.

4. Všichni provozovatelé infrastruktury a všechny železniční podniky předloží každoročně do 30. června ⌦ vnitrostátnímu ⌫ bezpečnostnímu orgánu výroční zprávu o bezpečnosti za předcházející kalendářní rok. Zpráva o bezpečnosti obsahuje:

a) informace o tom, jak jsou plněny bezpečnostní cíle organizace, a výsledky plánů v oblasti bezpečnosti;

b) vývoj vnitrostátních bezpečnostních ukazatelů a CSI stanovených v příloze I, pokud je to pro dotyčnou organizaci významné;

c) výsledky vnitřního bezpečnostního auditu;

d) údaje o nedostatcích a selháních v železničním provozu a provozování infrastruktury, které by mohly být pro ⌦ vnitrostátní ⌫ bezpečnostní orgán důležité.

🡻 Oprava, Úř. věst. L 220, 21.6.2004, s. 16
⇨ nový

KAPITOLA III

OSVĚDČENÍ O BEZPEČNOSTI A SCHVÁLENÍ Z HLEDISKA BEZPEČNOSTI

Článek 10

~~Osvědčení o bezpečnosti~~ ⇨ Jednotné osvědčení o bezpečnosti ⇦

⇩ nový

1. Přístup k železniční infrastruktuře se udělí pouze železničním podnikům, které jsou držiteli jednotného osvědčení o bezpečnosti.

2. Jednotné osvědčení o bezpečnosti uděluje agentura na základě důkazů, že železniční podnik zavedl systém zajišťování bezpečnosti v souladu s článkem 9 a splňuje požadavky stanovené v TSI a jiných příslušných právních předpisech, a že tím usměrňuje rizika a poskytuje dopravní služby v síti bezpečně.

3. V jednotném osvědčení o bezpečnosti se uvádí typ a rozsah železničního provozu, na něž se osvědčení vztahuje. Osvědčení je pro rovnocenné typy provozu platné po celé Unii.

🡻 Oprava, Úř. věst. L 220, 21.6.2004, s. 16

~~1. Má-li být železničnímu podniku povolen přístup na železniční infrastrukturu, musí být držitelem osvědčení o bezpečnosti podle této kapitoly. Osvědčení o bezpečnosti se může vztahovat na celou železniční síť členského státu, nebo pouze na její určitou část.~~

🡻 2008/110/ES čl. 1 bod 7 písm. a)

~~Účelem osvědčení o bezpečnosti je prokázat, že železniční podnik zavedl vlastní systém zajišťování bezpečnosti a je schopen plnit požadavky stanovené v TSI, v jiných souvisejících předpisech Společenství a ve vnitrostátních bezpečnostních předpisech, a zvládat tak rizika a poskytovat bezpečné přepravní služby v rámci sítě.~~

🡻 Oprava, Úř. věst. L 220, 21.6.2004, s. 16

~~2. Osvědčení o bezpečnosti se skládá z:~~

~~a) osvědčení o uznání systému zajišťování bezpečnosti železničního podniku, jak je popsán v článku 9 a příloze III,~~

~~a~~

↓ 2008/110/ES čl. 1 bod 7 písm. b)

~~b) osvědčení o uznání opatření přijatých železničním podnikem s cílem plnit specifické požadavky nezbytné pro bezpečné poskytování služeb v rámci sítě. Tyto požadavky se mohou týkat používání TSI a vnitrostátních bezpečnostních předpisů, včetně předpisů o provozu sítě, uznávání certifikace personálu a schvalování provozu vozidel, které železniční podnik používá. Udělování osvědčení je založeno na dokumentaci podle přílohy IV předložené železničním podnikem.~~

↓ Oprava, Úř. věst. L 220, 21.6.2004, s. 16

~~3. Osvědčení podle odstavce 2 uděluje bezpečnostní orgán členského státu, v němž železniční podnik poprvé zahajuje svou činnost.~~

~~V osvědčení uděleném podle odstavce 2 je nutno uvést typ a rozsah poskytovaných železničních služeb, na něž se osvědčení vztahuje. Osvědčení udělené podle odst. 2 písm. a) je platné pro rovnocenné služby v železniční dopravě v celém Společenství.~~

~~4. Bezpečnostní orgán členského státu, v němž hodlá železniční podnik poskytovat další služby železniční dopravy, udělí nezbytné doplňující vnitrostátní osvědčení podle odst. 2 písm. b).~~

⇩ nový

4. Tři měsíce před začátkem provozování nové služby předá železniční podnik příslušnému vnitrostátnímu bezpečnostnímu orgánu dokumentaci, která dokládá, že:

a) železniční podnik bude dodržovat provozní předpisy, včetně vnitrostátních předpisů, jež mu byly sděleny podle čl. 8 odst. 4, a posuzovat bezpečnost svého provozu, přičemž zohlední požadavky nařízení Komise (ES) č. 352/2009[19] a zajistí, že v rámci svého systému zajišťování bezpečnosti řídí veškerá rizika a přijímá všechna nezbytná opatření pro bezpečný provoz;

b) železniční podnik přijal opatření nezbytná ke spolupráci a koordinaci s provozovatelem/provozovateli infrastruktury sítě/sítí, v níž/nichž hodlá provozovat svou činnost;

c) železniční podnik učinil veškeré kroky nezbytné k zajištění bezpečného poskytování své služby;

d) železničnímu podniku byla udělena licence vydaná v souladu se směrnicí Rady 95/18/ES[20];

e) typ a rozsah zamýšleného provozu odpovídá typu a rozsahu uvedeným v jeho jednotném osvědčení o bezpečnosti.

Má-li vnitrostátní bezpečnostní orgán o splnění jedné či více podmínek pochyby, požádá železniční podnik o další informace. Tato výměna informací však nesmí mít za následek

[19] Úř. věst. L 108, 29.4.2009, s. 4.
[20] Úř. věst. L 143, 27.6.1995, s. 70.

pozastavení ani odklad zahájení provozu. Jestliže vnitrostátní bezpečnostní orgán nalezne důkazy o tom, že jedna nebo více podmínek nejsou splněny, předá záležitost agentuře, která přijme vhodná opatření, mimo jiné může osvědčení odebrat.

⬇ Oprava, Úř. věst. L 220, 21.6.2004, s. 16 ⇨ nový

5. Jednotné ~~O~~osvědčení o bezpečnosti lze obnovit na žádost železničního podniku nejpozději vždy po pěti letech. Aktualizuje se zcela nebo zčásti, kdykoli se podstatně mění druh nebo rozsah ~~služeb~~ provozu.

Držitel jednotného osvědčení o bezpečnosti ~~neprodleně~~ vyrozumí ⇨ agenturu ⇦ ~~příslušný bezpečnostní orgán~~ neprodleně o ~~všech~~ jakýchkoli důležitých změnách podmínek ~~příslušných částí~~ jednotného osvědčení o bezpečnosti. Dále ⇨ agenturu ⇦ vyrozumí ~~příslušný bezpečnostní orgán~~ o zavedení nové kategorie zaměstnanců nebo nových typů ~~typy~~ kolejových vozidel.

⇨ Agentura ⇦ ~~Bezpečnostní orgán~~ může požadovat, aby bylo~~y~~ ~~příslušné části~~ jednotné osvědčení o bezpečnosti revidováno~~y~~ z důvodu podstatných změn právního rámce v oblasti bezpečnosti.

~~6. Pokud bezpečnostní orgán zjistí, že držitel osvědčení o bezpečnosti, které orgán vydal, již nesplňuje podmínky pro jeho udělení, odebere část a) nebo část b) osvědčení a uvede důvody svého rozhodnutí. Bezpečnostní orgán, který odebral doplňující vnitrostátní osvědčení vydané podle odstavce 4, neprodleně uvědomí o svém rozhodnutí bezpečnostní orgán, který udělil osvědčení podle odst. 2 písm. a).~~

~~Bezpečnostní orgán musí odebrat osvědčení o bezpečnosti také tehdy, pokud je zjevné, že je jeho držitel v období jednoho roku od vydání nepoužil zamýšleným způsobem.~~

⇩ nový

6. Pokud vnitrostátní bezpečnostní orgán zjistí, že držitel jednotného osvědčení o bezpečnosti již nesplňuje podmínky pro jeho udělení, požádá agenturu, aby osvědčení odebrala. Agentura může jednotné osvědčení o bezpečnosti odebrat a své rozhodnutí odůvodní. Agentura to neprodleně oznámí všem vnitrostátním bezpečnostním orgánům sítí, v nichž daný železniční podnik zajišťuje svůj provoz.

⬇ Oprava, Úř. věst. L 220, 21.6.2004, s. 16 ⇨ nový

7~~6~~. ⇨ Agentura ⇦ ~~Bezpečnostní orgán~~ uvědomí ~~agenturu~~ ⇨ vnitrostátní bezpečnostní orgány ⇦ do jednoho měsíce o vydání, obnovení, změně nebo odebrání ⇨ jednotného ⇦ osvědčení ~~osvědčeních~~ o bezpečnosti ~~podle odstavce 2 písm. a),~~ ~~která vydá, obnoví, změní nebo odebere~~. Uvede název a adresu železničního podniku, datum vydání, rozsah a platnost osvědčení ~~o bezpečnosti~~, a v případě odebrání rovněž důvody svého rozhodnutí.

~~7. Do 30. dubna 2009 zhodnotí agentura vývoj v oblasti osvědčování o bezpečnosti a předloží Komisi zprávu s doporučeními týkajícími se strategie směřování k jednotnému osvědčení o bezpečnosti ve Společenství. Komise přijme na základě doporučení vhodná opatření.~~

⇩ nový

8. Agentura průběžně sleduje účinnost opatření pro vydávání jednotného osvědčení o bezpečnosti a pro dozor vykonávaný vnitrostátními bezpečnostními orgány a případně Komisi doporučí, jak je zlepšit. Doporučení se může mimo jiné týkat CSM, jež se vztahuje na proces v rámci systému zajišťování bezpečnosti, který je třeba harmonizovat na úrovni Unie, jak uvádí čl. 6 odst. 1 písm. d).

⇩ nový

Článek 11

Žádosti o jednotné osvědčení o bezpečnosti

1. Žádosti o jednotné osvědčení o bezpečnosti se předkládají agentuře. Agentura rozhodne o žádosti neprodleně a ve všech případech nejpozději do čtyř měsíců od okamžiku, kdy obdrží všechny informace a všechny doplňující informace, které si vyžádá. Pokud je žadatel vyzván, aby předložil doplňující informace, urychleně je předloží.

2. Agentura poskytne podrobné pokyny o tom, jak jednotné osvědčení o bezpečnosti získat. Sestaví výčet požadavků stanovených pro účely čl. 10 odst. 2 a zveřejní všechny související dokumenty.

3. Pokyny pro podávání žádostí, které popisují a vysvětlují požadavky na jednotné osvědčení o bezpečnosti a uvádějí výčet požadovaných dokumentů, jsou zpřístupněny žadatelům zdarma. Na rozšiřování těchto informací s agenturou spolupracují vnitrostátní bezpečnostní orgány

🡻 Oprava, Úř. věst. L 220, 21.6.2004, s. 16 (přizpůsobený)
⇨ nový

Článek ~~II~~ ⌦ 12 ⌫

Schvalování provozovatelů infrastruktury z hlediska bezpečnosti

1. Provozovatel infrastruktury musí k tomu, aby mohl spravovat a provozovat železniční infrastrukturu, získat schválení z hlediska bezpečnosti, které obdrží od ⌦ vnitrostátního ⌫ bezpečnostního orgánu v členském státu, v němž je usazen.

Schválení z hlediska bezpečnosti se skládá z~~:~~

~~a)~~ osvědčení o uznání systému zajišťování bezpečnosti provozovatele infrastruktury~~, jak je popsáno~~ ⌦ stanoveného ⌫ v článku 9 ~~a příloze III~~, kter~~ý~~ý~~á~~ ⌦ obsahuje ⌫ postupy a ustanovení ~~splňující~~ ⌦ ke splnění ⌫ požadavků~~y~~ nezbytn~~ých~~é pro bezpečné projektování, údržbu a provoz železniční infrastruktury, případně i včetně údržby a provozu systému řízení a zabezpečení dopravy.

~~a~~

~~b) osvědčení o uznání předpisů provozovatele infrastruktury, které přijal s cílem splnit specifické požadavky nezbytné pro bezpečné projektování, údržbu a provoz železniční infrastruktury, případně i včetně údržby a provozu systému řízení a zabezpečení dopravy.~~

2. Schválení z hlediska bezpečnosti lze obnovit na žádost provozovatele infrastruktury ~~nejpozději~~ vždy po pěti letech. Obnoví se zcela nebo z části, kdykoli dojde k podstatným změnám v infrastruktuře, v systému zabezpečení nebo v systému dodávek energie nebo v zásadách provozu nebo údržby infrastruktury. Držitel schválení z hlediska bezpečnosti o všech takových změnách neprodleně vyrozumí vnitrostátní bezpečnostní orgán.

Vnitrostátní ~~B~~bezpečnostní orgán může požadovat, aby bylo schválení z hlediska bezpečnosti revidováno z důvodu podstatných změn právního rámce v oblasti bezpečnosti.

Pokud vnitrostátní bezpečnostní orgán zjistí, že schválený provozovatel infrastruktury již nesplňuje podmínky schválení z hlediska bezpečnosti, odebere schválení a uvede důvody svého rozhodnutí.

⇩ nový

3. Bezpečnostní orgán rozhodne o žádosti o schválení z hlediska bezpečnosti neprodleně a ve všech případech nejpozději do čtyř měsíců od okamžiku, kdy obdrží všechny informace a všechny doplňující informace, které si vyžádá.

🡻 Oprava, Úř. věst. L 220, 21.6.2004, s. 16

~~3~~4. Vnitrostátní ~~B~~bezpečnostní orgán uvědomí agenturu do jednoho měsíce o schváleních z hlediska bezpečnosti, která vydá, obnoví, změní nebo odebere. Uvede název a adresu provozovatele infrastruktury, datum vydání, rozsah a platnost schválení z hlediska bezpečnosti a v případě odebrání důvody svého rozhodnutí.

~~*Článek 12*~~

~~**Požadavky na žádost o osvědčení o bezpečnosti a schválení z hlediska bezpečnosti**~~

~~1. Bezpečnostní orgán rozhodne o žádosti o osvědčení o bezpečnosti nebo schválení z hlediska bezpečnosti neprodleně ve všech případech nejpozději do čtyř měsíců od okamžiku, kdy obdrží všechny informace a všechny doplňující informace, které si vyžádá. Pokud je žadatel vyzván, aby předložil doplňující informace, urychleně je předloží.~~

~~2. S cílem usnadnit vznik nových železničních podniků a usnadnit železničním podnikům z jiných členských států podávání žádostí poskytne bezpečnostní orgán podrobné pokyny o způsobu získání osvědčení o bezpečnosti. Sestaví výčet požadavků stanovených podle čl. 10 odst. 2 a zpřístupní žadatelům všechny související dokumenty.~~

~~Bezpečnostní orgán poskytne zvláštní pokyny železničním podnikům, které žádají o osvědčení o bezpečnosti týkající se služeb na určité omezené části infrastruktury, zejména výslovně uvede předpisy, které platí pro dotyčnou část.~~

~~3. Pokyny pro podávání žádostí, které popisují a vysvětlují požadavky na osvědčení o bezpečnosti a uvádějí výčet dokumentů, jež musí být předloženy, jsou zpřístupněny žadateli zdarma. Všechny žádosti o osvědčení o bezpečnosti musí být podány v jazyce, který bezpečnostní orgán vyžaduje.~~

↓ Oprava, Úř. věst. L 220, 21.6.2004, s. 16 (přizpůsobený)

Článek 13

Přístup ke školicím zařízením

1. Členské státy zajistí, aby ~~měly~~ železniční podniky ~~žádající o osvědčení o bezpečnosti~~ měly rovný a nediskriminující přístup ke školicím zařízením pro strojvedoucí a doprovod vlaku, kdykoli je takové školení nezbytné pro provozování služeb v jejich síti nebo pro splnění požadavků na získání osvědčení o bezpečnosti ⌦ a požadavků k získání licencí a osvědčení podle směrnice 2007/59/ES[21] ⌫ .

Poskytované služby musí zahrnovat školení zaměřené na nezbytnou znalost tratě, na provozní předpisy a postupy, systémy řízení a zabezpečení a náhradní nouzové postupy používané na obsluhovaných tratích.

Členské státy rovněž zajistí, aby provozovatelé infrastruktury a jejich zaměstnanci, kteří plní rozhodující úkoly z hlediska bezpečnosti, měli rovný a nediskriminující přístup ke školicím zařízením.

Pokud součástí školení nejsou zkoušky a certifikace, zajistí členské státy, aby železniční podniky měly ~~přístup~~ k této certifikaci přístup~~, pokud je podmínkou udělení osvědčení o bezpečnosti~~.

Vnitrostátní ~~B~~bezpečnostní orgán zajistí, aby školení nebo případně certifikace byly v souladu s ~~bezpečnostními~~ požadavky stanovenými ⌦ ve směrnici 2007/59/ES, ⌫ v TSI nebo ve vnitrostátních ~~bezpečnostních~~ předpisech ⌦ uvedených v ⌫ ~~podle~~ článku 8 ~~a přílohy II~~.

2. Pokud školicí zařízení nabízí pouze jeden železniční podnik nebo provozovatel infrastruktury, zajistí členské státy, aby byla k dispozici jiným železničním podnikům za přiměřenou a nediskriminující cenu, která se odvíjí od nákladů a může zahrnovat ziskovou marži.

3. Při náboru nových strojvedoucích, doprovodu vlaku a zaměstnanců plnících rozhodující úkoly z hlediska bezpečnosti musí být železniční podniky schopny zohlednit všechna dřívější školení, kvalifikaci a praxi u jiných železničních podniků. Pro tyto účely jsou tito zaměstnanci oprávněni k přístupu ke všem dokumentům, které osvědčují jejich školení, kvalifikaci a zkušenosti, mohou pořizovat jejich kopie a mohou tyto dokumenty dále předávat.

4. ~~Ve všech případech~~ ⌦ Železniční podniky a provozovatelé infrastruktury ⌫ odpovídají~~á každý železniční podnik a každý provozovatel infrastruktury~~ za úroveň školení a za kvalifikaci svých zaměstnanců provádějících práce související s bezpečností~~, jak je stanoveno v článku 9 a v příloze III~~.

↓ 2008/57/ES článek 40

---

[21] Úř. věst. L 315, 3.12.2007, s. 51.

↓ 2008/110/ES čl. 1 bod 8 (přizpůsobený)
⇨ nový

Článek 14~~a~~

Údržba vozidel

1. Každému vozidlu se před uvedením do provozu nebo použitím na síti přidělí subjekt odpovědný za údržbu a tento subjekt se zapíše do vnitrostátního registru vozidel podle článku 43~~33~~ směrnice XX ~~o interoperabilitě železnic~~ o interoperabilitě železničního systému.

2. Subjektem odpovědným za údržbu může být i železniční podnik, provozovatel infrastruktury nebo držitel vozidla.

3. Aniž je dotčena odpovědnost železničních podniků a provozovatelů infrastruktury za bezpečné provozování vlaku podle článku 4, subjekt zajistí prostřednictvím systému údržby, že vozidla, za jejichž údržbu je odpovědný, jsou v bezpečném provozuschopném stavu. Za tímto účelem subjekt odpovědný za údržbu zajistí, aby byla vozidla udržována v souladu s:

a) knihou údržby každého vozidla;~~,~~

b) platnými požadavky včetně pravidel pro údržbu a ustanovení TSI.

Subjekt odpovědný za údržbu provádí údržbu sám nebo využívá služby smluvních opraven.

4. V případě nákladních vozů obdrží každý subjekt odpovědný za údržbu osvědčení od orgánu akreditovaného nebo uznaného v souladu s ⇨ nařízením Komise (EU) č. 445/2011[22] ⇦ ~~odstavcem 5~~ nebo od vnitrostátního bezpečnostního orgánu. ~~Akreditace je založena na kritériích nezávislosti, odbornosti a nestrannosti, jak jsou obsaženy například v příslušných evropských normách řady EN 45000.~~ Uznání je rovněž založeno na kritériích nezávislosti, odbornosti a nestrannosti.

Pokud je subjektem odpovědným za údržbu ~~železniční podnik nebo~~ provozovatel infrastruktury, prověřuje soulad s ⇨ nařízením (EU) č. 445/2011 ⇦ ~~požadavky přijatými podle odstavce 5~~ příslušný vnitrostátní bezpečnostní orgán postupy uvedenými v ~~článcích~~ ⌦ článku 12 ⌫ ~~10 či 11~~ a tento soulad je potvrzen na osvědčeních zmíněných v těchto postupech.

~~5. Na základě doporučení agentury přijme Komise do 24. prosince 2010 opatření, kterým se zavádí systém udělování osvědčení pro subjekty odpovědné za údržbu nákladních vozů. Osvědčení udělená v souladu s tímto systémem potvrdí soulad s požadavky podle odstavce 3.~~

~~Opatření zahrnuje požadavky na:~~

~~a) systém údržby zavedený subjektem;~~

~~b) formu a dobu platnosti osvědčení uděleného subjektu;~~

~~c) kritéria pro akreditaci či uznání subjektu či subjektů odpovědných za udělování osvědčení a zajištění kontrol, jež jsou nezbytné pro fungování systému udělování osvědčení;~~

~~d) datum zahájení provozu systému udělování osvědčení, včetně přechodného období v délce jednoho roku pro stávající subjekty odpovědné za údržbu.~~

[22] Úř. věst. L 122, 11.5.2011, s. 22.

~~Toto opatření, jehož účelem je změnit jiné než podstatné prvky této směrnice jejím doplněním, se přijme regulativním postupem s kontrolou podle čl. 27 odst. 2a.~~

~~Komise na doporučení agentury toto opatření do 24. prosince 2018 přezkoumá s cílem zahrnout do něj všechna vozidla a bude-li to nezbytné, aktualizovat systém udělování osvědčení vztahující se na nákladní vozy.~~

5~~6~~. Osvědčení udělená v souladu s odstavcem 4~~5~~ jsou platná v celé~~m~~ ⌦ Unii ⌫ ~~Společenství~~.

~~7. Agentura do tří let po vstupu dotyčného opatření v platnost předloží Komisi zprávu, v níž zhodnotí postup udělování osvědčení zavedený podle odstavce 5.~~

⇩ nový

6. Do 31. května 2014 zhodnotí agentura systém udělování osvědčení subjektu odpovědnému za údržbu nákladních vozů, zváží, zda je vhodné rozšířit tento systém na všechny vozy, a předloží Komisi zprávu.

7. Komise do 24. prosince 2016 stanoví prostřednictvím prováděcích aktů společné podmínky pro udělení osvědčení subjektům odpovědným za údržbu všech vozů.

Tyto prováděcí akty se přijímají v souladu s přezkumným postupem podle čl. 27 odst. 2.

Dokud nebudou přijaty prováděcí akty uvedené v prvním pododstavci, nadále se použije systém udělování osvědčení týkající se nákladních vozů přijatý nařízením (EU) č. 445/2011.

🡻 2008/110/ES čl. 1 bod 8 (přizpůsobený)
⇨ nový

⌦ Článek 15 ⌫

⌦ Výjimky ze systému udělování osvědčení subjektům odpovědným za údržbu ⌫

1~~8~~. Členské státy se mohou rozhodnout, že ~~splní~~ povinnost určit subjekt odpovědný za údržbu a vydat mu osvědčení splní prostřednictvím ~~alternativních~~ jiných opatření ⇨ , než je systém udělování osvědčení stanovený v článku 14, ⇦ v případech:

a) vozidel registrovaných ve třetí zemi a udržovaných podle právních předpisů této země;

b) vozidel používaných na sítích nebo tratích, jejichž rozchod kolejí je odlišný od rozchodu kolejí hlavní železniční sítě v~~e~~ ⌦ Unii ⌫ ~~Společenství~~, pro něž je splnění požadavku uvedeného v čl. 14 odst.~~avci~~ 3 zajištěno mezinárodními dohodami se třetími zeměmi;

c) vozidel ~~uvedených v~~ ⌦ , na něž se vztahuje ⌫ ~~čl.~~ článek 2~~.~~ ~~odst. 2.~~ a vojenských zařízení a zvláštní dopravy, pro něž se před poskytnutím služby požaduje vydání *ad hoc* povolení vnitrostátním bezpečnostním orgánem. V tomto případě se výjimka udělí na dobu~~y~~ nejvýše pěti let.

2. ~~Taková alternativní opatření~~ ⌦ Alternativní opatření uvedená v odstavci 1 ⌫ jsou uplatňována prostřednictvím výjimek udělovaných příslušným vnitrostátním bezpečnostním orgánem ⌦ nebo agenturou ⌫ :

a) při registraci vozidel podle článku 43~~33~~ směrnice xx o interoperabilitě železničního systému ~~směrnice o interoperabilitě železnic~~, pokud se týče určení subjektu odpovědného za údržbu;

b) při vydávání osvědčení o bezpečnosti a schválení z hlediska bezpečnosti železničním podnikům a provozovatelům infrastruktury podle článků 10 a 12~~11~~ této směrnice, pokud se týče určení subjektu odpovědného za údržbu či udělení osvědčení takovému subjektu.

3. Tyto výjimky se s odůvodněním uvedou ve výroční zprávě o bezpečnosti uvedené v článku 18 ~~této směrnice~~. Pokud se zdá, že na železničním systému ⌦ Unie ⌫ ~~Společenství~~ vzniká nepřiměřené riziko, agentura o tom neprodleně uvědomí Komisi. Komise naváže spojení s dotčenými stranami a případně požádá daný členský stát, aby své rozhodnutí o výjimce stáhl.

🡻 Oprava, Úř. věst. L 220, 21.6.2004, s. 16 (přizpůsobený)

~~*Článek 15*~~

~~Harmonizace osvědčení o bezpečnosti~~

~~1. Do 30. dubna 2009 budou postupem podle čl. 27 odst. 2 přijata rozhodnutí o společných harmonizovaných požadavcích podle čl. 10 odst. 2 písm. b) a přílohy IV a o společné podobě pokynů pro žadatele.~~

~~2. Agentura doporučí společné harmonizované požadavky a společnou podobu pokynů pro žadatele na základě pověření, které bude přijato postupem podle čl. 27 odst. 2.~~

KAPITOLA IV

⌦ VNITROSTÁTNÍ ⌫ BEZPEČNOSTNÍ ORGÁNY

Článek 16

Úkoly

1. Každý členský stát zřídí bezpečnostní orgán. Tento orgán~~, jímž může být ministerstvo odpovědné za dopravu,~~ musí být, pokud jde o organizaci, právní strukturu a rozhodování, nezávislý na jakémkoli železničním podniku, provozovateli infrastruktury, žadateli a zadavateli.

⇩ nový

2. Vnitrostátní bezpečnostní orgán je pověřen nejméně těmito úkoly:

a) povolovat uvádění subsystémů energie a infrastruktury tvořících železniční systém do provozu v souladu s čl. 18 odst. 2 směrnice XX o interoperabilitě železničního systému;

b) provádět dozor nad dodržováním základních požadavků u prvků interoperability, jež jsou stanoveny v článku [x] směrnice [XX] o interoperabilitě železničního systému;

c) udělovat evropské číslo vozidla v souladu s článkem 42 směrnice [XX] o interoperabilitě železničního systému;

d) pomáhat agentuře na její žádost s vydáváním, obnovou, změnou a odebráním jednotných osvědčení o bezpečnosti udělených v souladu s článkem 10 a kontrolovat, zda podmínky a požadavky v nich stanovené jsou plněny a zda železniční podniky vykonávají svou činnost v souladu s požadavky práva Unie či vnitrostátního práva;

e) vydávat, obnovovat, měnit a odebírat schválení z hlediska bezpečnosti udělená podle článku 12 a kontrolovat, zda podmínky a požadavky v nich stanovené jsou plněny a zda provozovatelé infrastruktury vykonávají svou činnost v souladu s požadavky práva Unie či vnitrostátního práva;

f) sledovat, podporovat a případně uplatňovat a aktualizovat regulační rámec v oblasti bezpečnosti, včetně systému vnitrostátních předpisů;

g) provádět dozor nad železničními podniky v souladu s přílohou IV nařízení (EU) č. 1158/2010[23] a s nařízením (EU) č. 1077/2012[24];

h) provádět dozor nad řádnou registrací vozidel ve vnitrostátním registru vozidel a nad tím, aby údaje o bezpečnosti v něm obsažené byly správné a aktuální.

3. Vnitrostátní bezpečnostní orgán členského státu, ve kterém železniční podnik vykonává svou činnost, přijme veškerá nezbytná opatření ke koordinaci s agenturou a ostatními bezpečnostními orgány, aby se zajistilo, že jsou sdíleny klíčové informace o daném železničním podniku, zejména informace o známých rizicích a o stavu bezpečnosti daného podniku. Vnitrostátní bezpečnostní orgán rovněž sdílí informace s dalšími příslušnými vnitrostátními bezpečnostními orgány, zjistí-li, že železniční podnik nepřijímá nezbytná opatření ke kontrole rizik.

Vyvstanou-li obavy ohledně stavu bezpečnosti železničních podniků pod dozorem, vnitrostátní bezpečnostní orgán o tom okamžitě informuje agenturu. Agentura přijme vhodné opatření uvedené v čl. 10 odst. 6.

↓ Oprava, Úř. věst. L 220, 21.6.2004, s. 16

~~2. Vnitrostátní bezpečnostní orgán je pověřen nejméně těmito úkoly:~~

↓ 2008/110/ES čl. 1 bod 9 písm. a)

~~a) povolovat uvádění strukturálních subsystémů tvořících železniční systém do provozu podle článku 15 směrnice o interoperabilitě železnic a kontrolovat, že jsou provozovány a udržovány v souladu s příslušnými základními požadavky;~~

↓ 2008/110/ES čl. 1 bod 9 písm. b)

---

[23] Úř. věst. L 326, 10.12.2010, s. 11.
[24] Úř. věst. L 320, 17.11.2012, s. 3.

↓ Oprava, Úř. věst. L 220, 21.6.2004, s. 16

~~e) provádět dozor nad dodržováním základních požadavků u prvků interoperability, jak je stanoveno v článku 12 směrnic 96/48/ES a 2001/16/ES;~~

~~d) schvalovat uvádění nových a podstatně změněných kolejových vozidel, na která se dosud nevztahuje TSI, do provozu;~~

~~e) vydávat, obnovovat, měnit a odebírat příslušné části osvědčení o bezpečnosti a schválení z hlediska bezpečnosti, jež byly uděleny podle článků 10 a 11, a kontrolovat, zda jsou plněny stanovené podmínky a požadavky a zda provozovatelé infrastruktury a železniční podniky vykonávají svou činnost v souladu s požadavky vnitrostátního práva nebo práva Společenství;~~

~~f) sledovat, podporovat a případně uplatňovat a dále rozvíjet regulační rámec v oblasti bezpečnosti, včetně systému vnitrostátních bezpečnostních předpisů;~~

↓ 2008/110/ES čl. 1 bod 9 písm. c)

~~g) provádět dozor nad řádnou registrací vozidel ve vnitrostátním registru vozidel a nad tím, aby údaje o bezpečnosti v něm obsažené byly správné a aktuální;~~

↓ Oprava, Úř. věst. L 220, 21.6.2004, s. 16 (přizpůsobený)
⇨ nový

4. Úkoly uvedené v odstavci 2 nesmějí být přeneseny na žádného provozovatele infrastruktury, železniční podnik nebo zadavatele, ani jim nesmějí být smluvně zadány.

Článek 17

Zásady rozhodování

1. ⌦ Vnitrostátní ⌫ ~~B~~bezpečnostní ~~orgán~~ ⌦ orgány ⌫ ~~vykonává~~ ⌦ vykonávají ⌫ své úkoly otevřeným, nediskriminujícím a transparentním způsobem. Zejména ~~umožňuje~~ ⌦ umožňují ⌫ vyjádření všech stran a ~~odůvodňuje~~ ⌦ odůvodňují ⌫ svá rozhodnutí.

Neprodleně ~~vyřizuje~~ ⌦ vyřizují ⌫ požadavky a žádosti, bez odkladu ~~sděluje~~ ⌦ sdělují ⌫ své požadavky na informace a všechna svá rozhodnutí ~~přijímá~~ ⌦ přijímají ⌫ do čtyř měsíců po předložení všech vyžádaných informací. Při vykonávání svých úkolů podle článku 16 ~~může~~ ⌦ mohou ⌫ kdykoli požádat o technickou spolupráci provozovatele infrastruktury a železniční podniky nebo jiné kvalifikované subjekty.

Při rozvoji vnitrostátního regulačního rámce vede ⌦ vnitrostátní ⌫ bezpečnostní orgán konzultace se všemi dotčenými a zúčastněnými osobami, včetně provozovatelů infrastruktury, železničních podniků, výrobců, opravárenských podniků, uživatelů a zástupců zaměstnanců.

2. ⌦Agentura a vnitrostátní ⌫ ~~B~~bezpečnostní ~~orgán~~ ⌦ orgány ⌫ smí provádět veškeré kontroly a šetření, které jsou nezbytné pro plnění ~~jeho~~ ⌦ jejich ⌫ úkolů, a je ~~mu~~ ⌦ jim ⌫ umožněn přístup ke všem důležitým dokumentům, do všech objektů a k veškerému zařízení a vybavení provozovatelů infrastruktury a železničních podniků.

3. Členské státy přijmou nezbytná opatření, jimiž zajistí, aby rozhodnutí přijatá ⌦ vnitrostátním ⌫ bezpečnostním orgánem podléhala soudnímu přezkumu.

4. ⌦ Vnitrostátní ⌫ ~~B~~bezpečnostní orgány vedou ⇨ v rámci sítě vytvořené agenturou ⇦ intenzivní výměnu názorů a zkušeností ⇨ , aby harmonizovaly svá rozhodovací kritéria v celé Unii. ⇦ ~~s cílem harmonizovat svá rozhodovací kritéria v celém Společenství. Jejich spolupráce se zaměří zejména na usnadnění a koordinaci udělování osvědčení o bezpečnosti železničních podniků, kterým byly postupem podle článku 15 směrnice 2001/14/ES přiděleny mezinárodní trasy vlaků.~~

~~Agentura jim poskytuje v těchto úkolech podporu.~~

⇩ nový

5. Rozsah spolupráce mezi agenturou a vnitrostátními bezpečnostními orgány ve všech záležitostech týkajících se kontrol na místě v souvislosti s vydáváním jednotného osvědčení o bezpečnosti a dozoru nad železničními podniky po vydání jednotného osvědčení o bezpečnosti se stanoví ve smluvních či jiných ujednáních mezi agenturou a vnitrostátními bezpečnostními orgány.

⇩ Oprava, Úř. věst. L 220, 21.6.2004, s. 16

Článek 18

Výroční zpráva

Vnitrostátní ~~B~~bezpečnostní orgán každoročně zveřejní výroční zprávu o své činnosti za předcházející rok a předá ji do 30. září agentuře. Zpráva obsahuje informace o:

a) vývoji bezpečnosti železnic, včetně souhrnu CSI uvedených v příloze I na úrovni členského státu;

b) důležitých změnách v právních předpisech týkajících se bezpečnosti železnic;

c) vývoji udělování osvědčení o bezpečnosti a schvalování z hlediska bezpečnosti;

d) výsledcích a zkušenostech týkajících se dozoru nad provozovateli infrastruktury a železničními podniky;

⇩ 2008/110/ES čl. 1 bod 10 (přizpůsobený)
⇨ nový

e) výjimkách, o nichž bylo rozhodnuto podle čl. ~~14a~~ ⌦ 14 ⌫ odst. 8~~.~~;

⇨ f) všech kontrol či auditech železničních podniků vykonávajících svou činnost v daném členském státě, jež byly provedeny v rámci činností dozoru. ⇦

↓ Oprava, Úř. věst. L 220, 21.6.2004, s. 16

KAPITOLA V

VYŠETŘOVÁNÍ NEHOD A MIMOŘÁDNÝCH UDÁLOSTÍ

Článek 19

Vyšetřovací povinnost

1. Členské státy zajistí, aby po vážných nehodách v železničním systému provedl inspekční orgán podle článku 21 jejich vyšetření s cílem pokud možno zvýšit bezpečnost železnic a zabránit nehodám.

2. Kromě vážných nehod může inspekční orgán podle článku 21 šetřit nehody a mimořádné události, které by mohly za jiných okolností vést k vážným nehodám, včetně technických poruch strukturálních subsystémů nebo prvků interoperability evropského železničního systému.

Inspekční orgán může v rámci svého uvážení rozhodnout, zda bude nebo nebude u takové nehody nebo mimořádné události provádět vyšetřování. Při svém rozhodování bere v úvahu tyto skutečnosti:

a) závažnost nehody nebo mimořádné události;

b) skutečnost, zda se jedná o sled nehod nebo mimořádných událostí významných pro systém jako celek;

c) dopad nehody nebo mimořádné události na bezpečnost na úrovni ~~Společenství~~ Unie;

~~a~~

d) požadavky provozovatelů infrastruktury, železničních podniků, vnitrostátního bezpečnostního orgánu nebo členských států.

3. Rozsah vyšetřování a jeho postup stanoví inspekční orgán s ohledem na ~~zásady a cíle~~ články ~~uvedené~~ 20 a 22 a na předpokládané poznatky, které bude možno z nehody nebo mimořádné události získat pro účely zvýšení bezpečnosti.

4. Vyšetřování se v žádném případě nezabývá otázkou viny nebo odpovědnosti.

Článek 20

Právní povaha vyšetřování

1. Členské státy definují v rámci svých právních systémů právní povahu vyšetřování nehod a mimořádných událostí a umožní odpovědným vyšetřovatelům plnit jejich úkoly co nejúčinněji a v co nejkratší době.

~~2. V souladu s platnými právními předpisy členských států a případně ve spolupráci s orgány příslušnými pro soudní šetření musí být vyšetřovatelům co nejdříve umožněn:~~

⇩ nový

2. V souladu s platnými právními předpisy členské státy zajistí, aby orgány odpovědné za soudní šetření plně spolupracovaly a aby vyšetřovatelům byly co nejdříve umožněny:

🡻 Oprava, Úř. věst. L 220, 21.6.2004, s. 16 (přizpůsobený)

a) přístup na místo nehody nebo mimořádné události, do dotyčného kolejového vozidla, k související infrastruktuře a řídícím a zabezpečovacím zařízením;

b) okamžité zajišťování důkazů, kontrola~~u~~ odstraňování trosek, zařízení nebo součástí infrastruktury za účelem prozkoumání nebo analýzy;

c) přístup k záznamům palubních záznamových zařízení, k zařízení pro záznam ústních hlášení a k záznamu o činnosti systému řízení a zabezpečení a použití těchto záznamů;

d) přístup k výsledkům ohledání ostatků obětí;

e) přístup k výsledkům vyšetřování doprovodu vlaku a jiných železničních zaměstnanců, kteří byli účastníky nehody nebo mimořádné události;

f) výslech dotčených železničních zaměstnanců a jiných svědků;

g) přístup k veškerým souvisejícím informacím nebo záznamům, které se nacházejí v držení provozovatele infrastruktury, dotyčného železničního podniku a ⌦ vnitrostátního ⌫ bezpečnostního orgánu.

3. Vyšetřování se vede nezávisle na jakémkoli soudním vyšetřování.

Článek 21

Inspekční orgán

1. Každý členský stát zajistí, aby vyšetřování nehod a mimořádných událostí podle článku 19 prováděl stálý orgán, jehož členem je alespoň jedna odborně způsobilá osoba schopná v případě nehody nebo mimořádné události zastávat funkci pověřeného vyšetřovatele. Tento orgán je, pokud jde o organizaci, právní strukturu a rozhodování, nezávislý na jakémkoli provozovateli infrastruktury, železničním podniku, zpoplatňujícím orgánu, přidělovacím orgánu, oznámeném subjektu a na komkoli, jehož zájmy by mohly být v rozporu s úkoly, které jsou svěřeny inspekčnímu orgánu. Dále je funkčně nezávislý na ⌦ vnitrostátním ⌫ bezpečnostním orgánu a na jakémkoli regulačním orgánu v odvětví železniční dopravy.

2. Inspekční orgán vykonává své úkoly nezávisle na subjektech uvedených v odstavci 1 a musí být za tímto účelem schopen získat dostatečné prostředky. Jeho zaměstnancům je poskytnuto postavení, které jim poskytuje nezbytné záruky nezávislosti.

3. Členské státy zajistí, aby železniční podniky, provozovatelé infrastruktury a případně ⌦ vnitrostátní ⌫ bezpečnostní orgán byli povinni neprodleně hlásit inspekčnímu orgánu nehody a mimořádné události podle článku 19. Inspekční orgán musí být schopen na tato hlášení reagovat a učinit nezbytná opatření, aby mohl nejpozději do jednoho týdne od obdržení hlášení o nehodě nebo mimořádné události zahájit vyšetřování.

4. Inspekční orgán může kombinovat své úkoly podle této směrnice s vyšetřováním jiných událostí než železničních nehod a mimořádných událostí, pokud takové vyšetřování neohrozí jeho nezávislost.

5. Inspekční orgán může v případě potřeby požádat o pomoc inspekční orgány jiných členských států nebo agenturu, aby mu poskytly odborný posudek nebo pro něj provedly technickou inspekci, analýzy nebo vyhodnocení.

6. Členské státy mohou pověřit inspekční orgán vyšetřováním železničních nehod a mimořádných událostí, které nejsou uvedeny v článku 19.

7. Inspekční orgány povedou intenzivní výměnu názorů a zkušeností ~~s cílem~~ za účelem vypracování společných metod vyšetřování nehod a mimořádných událostí, přípravy společných zásad pro následná přezkoumání bezpečnostních doporučení a jejich přizpůsobování vědeckému a technickému pokroku.

Agentura jim poskytuje při plnění tohoto úkolu podporu.

Článek 22

Postup vyšetřování

1. Nehody nebo mimořádné události podle článku 19 vyšetřuje inspekční orgán členského státu, ve kterém k nehodě nebo mimořádné události došlo. Není-li možné určit, ve kterém členském státu k nehodě nebo mimořádné události došlo, nebo došlo-li k nim na hraničním úseku dráhy mezi členskými státy nebo v jeho blízkosti, dohodnou se příslušné orgány na tom, který z nich vyšetřování povede, nebo se dohodnou na společném vyšetřování. V prvním případě se může druhý orgán účastnit vyšetřování a má neomezený přístup k jeho výsledkům.

K účasti na vyšetřování se přizve inspekční orgán z dalšího členského státu, pokud je účastníkem nehody nebo mimořádné události železniční podnik usazený v dotyčném členském státě a je v něm držitelem licence.

Tento odstavec nebrání členským státům v dohodě o spolupráci příslušných orgánů na vyšetřování za jiných okolností.

2. U každé nehody nebo mimořádné události připraví příslušný inspekční orgán vhodné prostředky, jejichž součástí jsou odborné provozní a technické posudky nezbytné pro vedení vyšetřování. Odborné posudky může dodat orgán nebo externí subjekt v závislosti na povaze šetřené nehody nebo mimořádné události.

3. Vyšetřování je vedeno s co největší otevřeností tak, aby všechny strany mohly být vyslechnuty a měly přístup k výsledkům. Dotyčný provozovatel infrastruktury a železniční podniky, ⌦ vnitrostátní ⌫ bezpečnostní orgán, oběti a jejich příbuzní, vlastníci poškozeného majetku, výrobci, zasahující záchranná služba a zástupci zaměstnanců a uživatelů musí být pravidelně informováni o vyšetřování a jeho postupu a podle možností jim musí být umožněno předkládat stanoviska a názory k průběhu vyšetřování a připomínky k informacím uvedeným v návrhu zpráv.

4. Inspekční orgán uzavře šetření na místě nehody co nejdříve, aby mohl provozovatel infrastruktury tuto infrastrukturu co nejrychleji obnovit a otevřít ji železniční dopravě.

Článek 23

Zprávy

1. O každém vyšetřování nehody nebo mimořádné události podle článku 19 se vypracuje zpráva, jejíž forma odpovídá druhu a závažnosti nehody nebo mimořádné události a významnosti zjištěných závěrů. Ve zprávě se uvedou cíle vyšetřování ve smyslu čl. 19 odst. 1 a případně i bezpečnostní doporučení.

2. Inspekční orgán zveřejní závěrečnou zprávu co nejdříve, zpravidla do dvanácti měsíců od události. ~~Zpráva musí co nejpřesněji odpovídat struktuře stanovené v příloze V.~~ Zpráva, včetně bezpečnostních doporučení, musí být zaslána příslušným stranám uvedeným v čl. 22 odst. 3 a zúčastněným orgánům a osobám v jiných členských státech.

⇩ nový

Obsah zpráv o vyšetřování nehod a mimořádných událostí stanoví Komise formou prováděcích aktů. Tyto prováděcí akty se přijímají v souladu s přezkumným postupem podle čl. 27 odst. 2.

🡻 Oprava, Úř. věst. L 220, 21.6.2004, s. 16

3. Každoročně nejpozději do 30. září zveřejní inspekční orgán výroční zprávu o vyšetřování nehod a mimořádných událostí za minulý rok, o vydaných bezpečnostních doporučeních a o opatřeních přijatých v souvislosti s dříve vydanými doporučeními.

🡻 Oprava, Úř. věst. L 220, 21.6.2004, s. 16 (přizpůsobený)

Článek 24

Informace, které mají být podávány agentuře

1. Rozhodne-li se inspekční orgán o zahájení vyšetřování, uvědomí o tom do jednoho týdne agenturu. V ohlášení uvede datum, čas a místo události, její povahu a následky, pokud jde o usmrcení, zranění a materiální škody.

2. Inspekční orgán předá agentuře kopii závěrečné zprávy podle čl. 23 odst. 2 a kopii výroční zprávy podle čl. 23 odst. 3.

Článek 25

Bezpečnostní doporučení

1. Bezpečnostní doporučení, které vydal inspekční orgán, v žádném případě nepředjímá zavinění nebo odpovědnost za nehodu nebo mimořádnou událost.

2. Doporučení jsou určena ⌦ agentuře, vnitrostátnímu ⌫ bezpečnostnímu orgánu, a pokud to vyžaduje povaha~~u~~ doporučení, jiným subjektům nebo orgánům v členském státě nebo jiným členským státům. Členské státy a jejich ⌦ vnitrostátní ⌫ bezpečnostní orgány přijmou nezbytná opatření k tomu, aby zajistily, že bezpečnostní doporučení, která vydaly inspekční orgány, budou řádně vzata v úvahu a realizována.

3. ⌦ Vnitrostátní ⌫ ~~B~~bezpečnostní orgán a jiné orgány nebo subjekty nebo popřípadě členské státy, jimž byla doporučení určena, podají alespoň jednou ročně inspekčnímu orgánu zprávu o opatřeních, která byla nebo budou přijata v návaznosti na jeho doporučení.

KAPITOLA VI

ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

↓ 2008/110/ES čl. 1 bod 11 (přizpůsobený)

~~*Článek 26*~~

~~Přizpůsobování příloh~~

~~Přílohy se přizpůsobují vědeckému a technickému pokroku. Toto opatření, jehož účelem je změnit jiné než podstatné prvky této směrnice, se přijme regulativním postupem s kontrolou podle čl. 27 odst. 2a.~~

⇩ nový

Článek 26

Výkon přenesené pravomoci

1. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci je svěřena Komisi za podmínek stanovených v tomto článku.

2. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedená v čl. 5 odst. 2 a čl. 7 odst. 2 je svěřena Komisi na dobu neurčitou.

3. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci uvedené v čl. 5 odst. 2 a čl. 7 odst. 2 kdykoli zrušit. Rozhodnutím o zrušení se ukončuje přenesení pravomoci v něm blíže určené. Rozhodnutí nabývá účinku prvním dnem po zveřejnění v Úředním věstníku Evropské unie nebo k pozdějšímu dni, který je v něm upřesněn. Nedotýká se platnosti již platných aktů v přenesené pravomoci.

4. Přijetí aktu v přenesené pravomoci Komise neprodleně oznámí současně Evropskému parlamentu a Radě.

5. Akt v přenesené pravomoci přijatý podle čl. 5 odst. 2 a čl. 7 odst. 2 vstoupí v platnost, pouze pokud proti němu Evropský parlament nebo Rada nevysloví námitky ve lhůtě dvou měsíců ode dne, kdy jim byl tento akt oznámen, nebo pokud Evropský parlament i Rada před uplynutím této lhůty informují Komisi o tom, že námitky nevysloví. Z podnětu Evropského parlamentu nebo Rady se tato lhůta prodlouží o dva měsíce.

↓ Oprava, Úř. věst. L 220, 21.6.2004, s. 16
⇨ nový

Článek 27

Postup projednávání ve výboru

~~1. Komisi je nápomocen výbor zřízený článkem 21 směrnice 96/48/ES.~~

⇨ 1. Komisi je nápomocen výbor. Tento výbor je výborem ve smyslu nařízení (EU) č. 182/2011. ⇦

~~2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použijí se články 5 a 7 rozhodnutí 1999/468/ES s ohledem na článek 8 zmíněného rozhodnutí.~~

⇨ 2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se článek 5 nařízení (EU) č. 182/2011. ⇦

~~Doba uvedená v čl. 5 odst. 6 rozhodnutí 1999/468/ES je tři měsíce.~~

↓ 2008/110/ES čl. 1 bod 12 písm. a) (přizpůsobený)

~~2a. Odkazuje-li se na tento odstavec, použijí se čl. 5a odst. 1 až 4 a článek 7 rozhodnutí 1999/468/ES s ohledem na článek 8 zmíněného rozhodnutí.~~

↓ Oprava, Úř. věst. L 220, 21.6.2004, s. 16 (přizpůsobený)

~~3. Odkazuje-li se na tento odstavec, použijí se články 3 a 7 rozhodnutí 1999/468/ES s ohledem na článek 8 zmíněného rozhodnutí.~~

↓ 2008/110/ES čl. 1 bod 12 písm. b)

↓ Oprava, Úř. věst. L 220, 21.6.2004, s. 16

~~*Článek 28*~~

~~**Prováděcí opatření**~~

~~1. Členské státy mohou upozornit Komisi na jakákoli opatření týkající se provádění této směrnice. Patřičná rozhodnutí se přijímají v souladu s postupem podle čl. 27 odst. 2.~~

~~2. Na žádost členského státu nebo z vlastního podnětu posoudí Komise ve zvláštních případech uplatňování a dodržování ustanovení o osvědčení o bezpečnosti a o schvalování z hlediska bezpečnosti a do dvou měsíců od obdržení takové žádosti rozhodne postupem podle čl. 27 odst. 2, zda lze dotyčné opatření dále uplatňovat. Komise sdělí své rozhodnutí Evropskému parlamentu, Radě a členským státům.~~

↓ Oprava, Úř. věst. L 220, 21.6.2004, s. 16 (přizpůsobený)

KAPITOLA VII

OBECNÁ A ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

Článek 29

Změny směrnice 95/18/ES

Směrnice 95/18/ES se mění takto:

1. Článek 8 se nahrazuje tímto:

„Článek 8

Požadavky týkající se odborné způsobilosti jsou splněny, pokud žádající železniční podnik má nebo bude mít organizaci řízení a znalosti nebo zkušenosti nezbytné pro vykonávání bezpečného a spolehlivého řízení provozu a kontroly druhů činností uvedených v licenci.“

2. V příloze se zrušuje oddíl II.

Článek 30

Změny směrnice 2001/14/ES

Směrnice 2001/14/ES se mění takto:

1. Název se nahrazuje tímto:

„Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/14/ES ze dne 26. února 2001 o přidělování kapacity železniční infrastruktury a zpoplatnění železniční infrastruktury“;

2. Čl. 30 odst. 2 písm. f) se nahrazuje tímto:

„f) ustanovení o přístupu podle článku 10 směrnice Rady 91/440/EHS ze dne 29. července 1991 o rozvoji železnic Společenství[25], ve znění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/51/ES ze dne 29. dubna 2004, kterou se mění směrnice Rady 91/440/EHS o rozvoji železnic Společenství[26].“

3. Článek 32 se zrušuje.

4. V článku 34 se odstavec 2 nahrazuje tímto:

„2. Na žádost členského státu nebo z vlastního podnětu posoudí Komise ve zvláštních případech uplatňování a dodržování ustanovení o zpoplatnění a přidělování kapacity a do dvou měsíců od obdržení takové žádosti rozhodne postupem podle čl. 35 odst. 2, zda lze dotyčné opatření dále uplatňovat. Komise sdělí své rozhodnutí Evropskému parlamentu, Radě a členským státům.“

25 Úř. věst. L 237, 24.8.1991, s. 25.

26 Úř. věst. L 164, 30.4.2004, s. 164.

Článek ~~31~~ ⌦ 28 ⌫

Zpráva a další opatření ~~Společenství~~ ⌦ Unie ⌫

~~Komise předloží Evropskému parlamentu a Radě do 30. dubna 2007 a dále každých pět let zprávu o provádění této směrnice.~~

⇩ nový

Na základě příslušných informací poskytnutých agenturou předloží Komise Evropskému parlamentu a Radě do [přesné datum doplní OPOCE – *pět let po vstupu v platnost*] a každých pět let poté zprávu o provádění této směrnice.

⇩ Oprava, Úř. věst. L 220, 21.6.2004, s. 16 (přizpůsobený)

Ke zprávě se podle potřeby přiloží návrhy na další opatření ~~Společenství~~ ⌦ Unie ⌫ .

Článek ~~32~~ ⌦ 29 ⌫

Sankce

Členské státy stanoví pravidla pro sankce za porušení vnitrostátních ustanovení přijatých na základě této směrnice a přijmou veškerá opatření nezbytná pro jejich uplatňování. Stanovené sankce musí být účinné, přiměřené, nediskriminující a odrazující.

Členské státy oznámí tato pravidla Komisi ve lhůtě uvedené v článku ~~33~~ ⌦ čl. 32 odst. 1 ⌫ a neprodleně jí oznámí jakékoli jejich pozdější změny.

⇩ nový

Článek 30

Přechodná ustanovení

Přílohy III a V směrnice 2004/49/ES se použijí až do data, od něhož jsou použitelné prováděcí akty uvedené v čl. 6 odst. 2 a 3, čl. 9 odst. 2 čl. 14 odst. 7 a čl. 23 odst. 2 této směrnice.

Do [přesné datum doplní OPOCE – *dva roky po vstupu v platnost*] vnitrostátní bezpečnostní orgány nadále vydávají osvědčení o bezpečnosti v souladu s ustanoveními směrnice 2004/49/ES. Tato osvědčení o bezpečnosti jsou platná až do data v nich stanoveného.

Článek 31

Doporučení a stanoviska agentury

V souladu s článkem 15 nařízení …/… [nařízení o agentuře] vydává agentura doporučení a stanoviska k provádění této směrnice. Tato doporučení a stanoviska budou sloužit jako základ pro opatření Unie přijatá podle této směrnice.

⬇ Oprava, Úř. věst. L 220, 21.6.2004, s. 16 (přizpůsobený) ⇨ nový

Článek ~~33~~ ⌦ 32 ⌫

Provedení

1. Členské státy uvedou v účinnost právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s ~~touto směrnicí~~ ⌦ články 2, 3, 4, 8, 10, 16, 18, 20 a přílohou I ⌫ do ⇨ [přesné datum doplní OPOCE – *dva roky po vstupu v platnost*] ⇦ ~~30. dubna 2006~~. ~~Neprodleně o nich uvědomí Komisi.~~ ⇨ Znění těchto ustanovení neprodleně sdělí Komisi. ⇦

2. Tato opatření přijatá členskými státy musí obsahovat odkaz na tuto směrnici nebo musí být takový odkaz učiněn při jejich úředním vyhlášení. ⇨Musí rovněž obsahovat prohlášení, že odkazy ve stávajících právních a správních předpisech na směrnice zrušené touto směrnicí se považují za odkazy na tuto směrnici. Způsob odkazu a znění prohlášení si stanoví členské státy. ⇦ ~~Způsob odkazu si stanoví členské státy.~~

⇩ nový

Členské státy sdělí Komisi znění hlavních ustanovení vnitrostátních právních předpisů, které přijmou v oblasti působnosti této směrnice.

3. Povinnost provést tuto směrnici do vnitrostátního práva se nevztahuje na Kyperskou republiku a na Republiku Malta, dokud na jejich území nebude vytvořen železniční systém.

Jakmile však veřejný nebo soukromý subjekt předloží oficiální žádost o výstavbu železniční tratě za účelem toho, aby ji provozoval jeden nebo více železničních podniků, dotčené členské státy přijmou právní předpisy k provedení této směrnice do vnitrostátního práva do jednoho roku od obdržení uvedené žádosti.

Článek 33

Zrušení

Směrnice 2004/49/ES ve znění směrnic uvedených v příloze II části A se zrušuje s účinkem ode dne [přesné datum doplní OPOCE – *dva roky po vstupu v platnost*], aniž jsou dotčeny povinnosti členských států týkající se lhůt pro provedení směrnic uvedených v příloze II části B do vnitrostátního práva.

Odkazy na zrušenou směrnici se považují za odkazy na tuto směrnici v souladu se srovnávací tabulkou obsaženou v příloze III.

⬇ Oprava, Úř. věst. L 220, 21.6.2004, s. 16 (přizpůsobený)

Článek 34

Vstup v platnost

Tato směrnice vstupuje v platnost ⌦ dvacátým ⌫ dnem ⌦ po ⌫ vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

⇩ nový

Články 10 a 11 se použijí od [přesné datum doplní OPOCE – *dva roky po vstupu v platnost*].

🡻 Oprava, Úř. věst. L 220, 21.6.2004, s. 16 (přizpůsobený)

Článek 35

Určení

Tato směrnice je určena členským státům.

V Bruselu dne

⌦*Za Evropský parlament*	*Za Radu* ⌫
⌦*předseda*	*předseda* ⌫

↓ 2009/149/ES článek 1 a příloha (přizpůsobený)

PŘÍLOHA I

SPOLEČNÉ BEZPEČNOSTNÍ UKAZATELE

⌦ Vnitrostátní ⌫ ~~B~~bezpečnostní orgány předkládají zprávu o společných bezpečnostních ukazatelích jednou za rok. ~~Prvním obdobím, za které podávají zprávu, je rok 2010.~~

~~Pokud se předkládají ukazatele pro činnosti podle čl. 2 odst. 2 písm. a) a b), měly by být uváděny samostatně.~~

Pokud se po předložení zprávy objeví nové skutečnosti nebo chyby, provede ⌦ vnitrostátní ⌫ bezpečnostní orgán změnu nebo opravu ukazatelů za daný rok při první vhodné příležitosti a nejpozději v následující výroční zprávě.

Pokud jde o ukazatele týkající se nehod ~~pod~~ ~~položkou~~ uvedené v ⌦ bodě ⌫ 1, použije se nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 91/2003 ~~ze dne 16. prosince 2002 o statistice železniční dopravy~~[1], pokud jsou informace k dispozici.

1. ***Ukazatele týkající se nehod***

1.1. Celkový a relativní (na vlakový kilometr) počet vážných nehod a poruch podle následujících druhů nehod:

i) ~~srážky~~ ⌦ srážka ⌫ vlaků ⌦ s železničními vozidly ⌫ ~~;~~ ~~včetně srážek s překážkami v průjezdném průřezu,~~

⌦ ii) srážka vlaků s překážkami v průjezdném průřezu~~;~~ ⌫

iii) vykolejení vlaků~~;~~

iv) nehody na úrovňových přejezdech, včetně nehod, jejichž účastníky byli chodci~~;~~

v) nehody osob ~~způsobené~~ ⌦ , na kterých se podílí ⌫ pohybujícím se kolejovým vozidlem, kromě sebevražd~~;~~

vi) požáry kolejových vozidel~~;~~

vii) ~~jiné~~ ⌦ jiný ⌫ .

Každá vážná nehoda se uvede pod druhem původní nehody, i když jsou důsledky druhotné nehody závažnější, ~~např.~~ například požár po vykolejení.

1.2. Celkový a relativní (na vlakový kilometr) počet vážně zraněných a usmrcených osob podle následujících kategorií:

i) cestující (také ve vztahu k celkovému počtu osobokilometrů a vlakových kilometrů v osobní dopravě)~~;~~

ii) ~~zaměstnanci~~ ⌦ zaměstnanec ⌫ , včetně personálu smluvních subjektů~~;~~

iii) uživatelé úrovňových přejezdů~~;~~

iv) nepovolané osoby ~~v prostoru železnic~~~~;~~

v) ~~jiné~~ ⌦ jiná ⌫ .

[1] Úř. věst. L 14, 21.1.2003, s. 1.

2. ***Ukazatele týkající se nebezpečných věcí***

Celkový a relativní (na vlakový kilometr) počet nehod při přepravě nebezpečných věcí podle následujících kategorií:

i) nehody, na kterých se podílelo alespoň jedno železniční vozidlo přepravující nebezpečné věci, jak stanoví dodatek;

ii) počet takovýchto nehod, při kterých došlo k uvolnění nebezpečných věcí.

3. ***Ukazatele týkající se sebevražd***

Celkový a relativní (na vlakový kilometr) počet sebevražd.

4. ***Ukazatele týkající se původců nehod***

Celkový a relativní (na vlakový kilometr) počet:

i) lomů kolejnice;

ii) vybočení koleje ⌦ a nespojitostí koleje ⌫ ;

iii) selhání návěstních systémů;

iv) projetých návěstidel zakazujících jízdu;

v) lomů dvojkolí u provozovaných kolejových vozidel;

⌦ vi) lomů náprav u provozovaných kolejových vozidel. ⌫

Uvádějí se všichni původci, vedoucí i nevedoucí k nehodám. Původci vedoucí k nehodě se uvádějí pod CSI mezi původci. Nehody, které se staly, jsou-li vážné, se uvádějí pod CSI mezi nehodami uvedenými v položce 1.

5. ***Ukazatele pro stanovení hospodářského dopadu nehod***

~~Celkové v EUR a relativní (na vlakový kilometr):~~

~~– počet úmrtí a vážných zranění násobený hodnotou prevence nehody (VPC),~~

~~– náklady na škody na životním prostředí,~~

~~– náklady na hmotné škody na kolejovém vozidle nebo infrastruktuře,~~

~~– náklady na zpoždění v důsledku nehod.~~

~~Bezpečnostní orgány podají zprávu buď o hospodářském dopadu všech nehod nebo o hospodářském dopadu pouze vážných nehod. Tato možnost musí být jasně označena ve výroční zprávě uvedené v článku 18.~~

~~VPC je hodnota, kterou společnost přisuzuje prevenci nehody, a jako taková není základem pro odškodnění mezi stranami, které jsou účastníky nehod.~~

⇩ nový

Agentura stanoví jednotkové náklady na základě údajů shromážděných až do vstupu této směrnice v platnost.

↓ 2009/149/ES článek 1 a příloha (přizpůsobený)

6. ***Ukazatele týkající se technické bezpečnosti infrastruktury a jejího uplatňování***

6.1. Procento tratí s provozovaným automatickým vlakovým zabezpečovacím zařízením (ATP) a procento vlakových kilometrů při použití systémů ATP.

6.2. Počet úrovňových přejezdů (celkový počet, na kilometr trati a kilometr kolejí) podle následujících osmi druhů:

a) aktivní úrovňové přejezdy s:

i) výstražným zařízením na straně uživatele ovládaným automaticky jízdou;

ii) zabezpečovacím zařízením na straně uživatele ovládaným automaticky jízdou;

iii) zabezpečovacím a výstražným zařízením na straně uživatele ovládaným automaticky jízdou;

iv) zabezpečovacím a výstražným zařízením na straně uživatele ovládaným automaticky jízdou a ⌦ závislým ⌫ kolejovým zabezpečovacím zařízením;

v) výstražným zařízením na straně uživatele ovládaným obsluhou;

vi) zabezpečovacím zařízením na straně uživatele ovládaným obsluhou;

vii) zabezpečovacím a výstražným zařízením na straně uživatele ovládaným obsluhou;

b) pasivní úrovňové přejezdy.

7. ***Ukazatele týkající se zajištění bezpečnosti***

Interní audity prováděné provozovateli infrastruktury a železničními podniky podle dokumentace systému zajišťování bezpečnosti. Celkový počet provedených auditů a tento počet vyjádřený jako procentní podíl z předepsaných nebo plánovaných auditů.

8. ***Definice***

Společné definice pro CSI a metody pro stanovení hospodářského dopadu nehod jsou uvedeny v dodatku.

Dodatek

SPOLEČNÉ DEFINICE PRO CSI A METODY PRO STANOVENÍ HOSPODÁŘSKÉHO DOPADU NEHOD

1. ***Ukazatele týkající se nehod***

1.1 „Vážnou nehodou“ se rozumí každá nehoda, na které se podílí nejméně jedno železniční vozidlo v pohybu a při níž je vážně zraněna nebo usmrcena nejméně jedna osoba nebo při níž dojde ke značným hmotným škodám na vozidle, na kolejích, na jiných zařízeních nebo na životním prostředí nebo která má za následek rozsáhlé narušení dopravy. Vyjímají se nehody v dílnách, skladech a vozovnách.

1.2 „Značnými hmotnými škodami na vozidle, na kolejích, na jiných zařízeních nebo na životním prostředí“ se rozumí škoda ve výši nejméně 150 000 EUR.

1.3 „Rozsáhlým narušením dopravy“ se rozumí přerušení provozu vlaků na hlavní železniční trati nejméně na šest hodin.

1.4 „Vlakem“ se rozumí jedno nebo několik železničních vozidel, které je taženo (která jsou tažena) jednou nebo několika lokomotivami nebo kolejovými vozidly, nebo jedno samostatně jedoucí železniční vozidlo, které pod určitým číslem nebo určitým označením jede ze stanoveného výchozího bodu do stanoveného koncového bodu. Nezatížená lokomotiva, ~~tj.~~ například lokomotiva jedoucí sama, je považována za vlak.

1.5 „~~Srážkami~~ Srážkou vlaků~~, včetně srážek s překážkami v průjezdném průřezu~~“ se rozumí čelní~~,~~ ~~nebo~~ zadní ~~srážka mezi dvěma vlaky~~ nebo boční srážka mezi částí vlaku a částí jiného ~~vlaku, nebo srážka vlaku s~~ ⌦ vlaku nebo železničního vozidla, nebo srážka s posunovacími kolejovými vozidly ⌫ ~~:~~.

~~i) posunovacími kolejovými vozidly,~~

~~ii) předměty pevně nebo dočasně přítomnými na trati nebo v její blízkosti (kromě předmětů na úrovňových přejezdech, pokud je ztratí překračující vozidlo nebo uživatel).~~

⌦ 1.6 „Srážkou s překážkami v průjezdném průřezu“ se rozumí srážka mezi částí vlaku a předměty pevně nebo dočasně přítomnými na trati nebo v její blízkosti (kromě předmětů na úrovňových přejezdech, pokud je ztratí překračující vozidlo nebo uživatel). Je zde zahrnuta také srážka s trolejovým vedením. ⌫

1.~~6~~7 „Vykolejením vlaku“ se rozumí případ, kdy nejméně jedno kolo vlaku opustí koleje.

1.~~7~~8 „Nehodami na úrovňových přejezdech“ se rozumí nehody na úrovňových přejezdech, na kterých se podílí nejméně jedno železniční vozidlo a jedno či více přejíždějících vozidel, jiní překračující uživatelé jako chodci nebo jiné předměty dočasně přítomné na trati nebo v její blízkosti, pokud je ztratí překračující vozidlo/uživatel.

1.~~8~~9 „Nehodami osob ~~způsobenými~~ ⌦ , na kterých se podílí ⌫ pohybujícím se kolejovým vozidlem,“ se rozumí nehody jedné nebo více osob, které byly buď zasaženy železničním vozidlem, nebo předmětem připevněným k železničnímu vozidlu nebo předmětem, který se z vozidla oddělil. Patří k nim také osoby, které spadnou ze železničních vozidel, a rovněž osoby, které spadnou z vozidel~~,~~ nebo ~~osoby~~ jsou zasaženy ~~při jízdě~~ ve vozidlech uvolněnými předměty za jízdy.

1.~~9~~10 „Požáry kolejových vozidel“ se rozumí požáry a výbuchy, ke kterým dojde v železničních vozidlech (včetně jejich nákladu) v době, kdy se pohybují mezi výchozí a cílovou stanicí, včetně doby, kdy stojí ve výchozí stanici, cílové stanici nebo v jednotlivých zastávkách, a rovněž během přeřazování souprav.

1.~~10~~11 „Jinými druhy ~~nehod~~ ⌦ nehody ⌫ “ se rozumí jiné nehody než ty, které již byly zmíněny (srážky vlaků, vykolejení vlaků, nehody na úrovňových přejezdech, nehody osob způsobené pohybujícím se kolejovým vozidlem a požáry kolejových vozidel).

1.~~11~~12 „Cestujícím“ se rozumí osoba cestující po železnici kromě obsluhy vlaku. Pro účely statistiky nehod k nim patří také cestující, kteří se snaží naskočit na jedoucí vlak nebo z jedoucího vlaku vyskočit.

1.~~12~~13 „~~Zaměstnanci~~ ⌦ Zaměstnancem ⌫ (včetně personálu smluvních subjektů a osob samostatně výdělečně činných ve smluvním poměru)“ se rozumí ~~všechny osoby, jejichž~~ osoba, jejíž zaměstnání souvisí se železnicí a ~~které jsou~~ která je v okamžiku nehody v zaměstnání. Tento pojem zahrnuje členy osádky vlaku a osoby obsluhující železniční vozidla a součásti infrastruktury.

1.~~13~~14 „~~Uživateli~~ ⌦ Uživatelem ⌫ úrovňových přejezdů“ se rozumí ~~všechny osoby~~ ⌦ osoba ⌫ využívající úrovňový přejezd k překonání železniční trati jakýmkoli dopravním prostředkem nebo k jeho přechodu pěšky.

1.~~14~~15 ~~„Nepovolanými osobami v prostoru železnic“~~ ⌦ „Nepovolanou osobou“ ⌫ se rozumí ~~všechny osoby~~ osoba přítomn~~ých~~á v prostoru železnic, kde je ~~jejich~~ její přítomnost zakázána, s výjimkou uživatelů úrovňových přejezdů.

1.~~15~~16 „Jinými (třetími stranami)“ se rozumí všechny osoby, které nejsou definovány jako „cestující“, „zaměstnanci včetně personálu smluvních subjektů“, „~~uživatelé~~ ⌦ uživatel ⌫ úrovňových přejezdů“ nebo „nepovolané osoby ~~v prostoru železnic~~“.

1.~~16~~17 „Úmrtím (~~usmrcenými osobami~~ usmrcenou osobou)“ se rozumí ~~všechny osoby~~ osoba, kter~~ých~~á byl~~i~~a bezprostředně usmrcen~~i~~a nebo zemřel~~i~~a na následky nehody do 30 dnů po nehodě, přičemž se vyjímají osoby, které spáchaly sebevraždu.

1.~~17~~18 „Zraněním (těžce ~~zraněnými osobami~~ zraněnou osobou)“ se rozumí ~~všechny~~ zraněn~~ých~~á osob~~y~~a, kter~~ých~~á byl~~i~~a po nehodě hospitalizován~~i~~a na více než 24 hodin, přičemž se vyjímají osoby, které se pokusily o sebevraždu.

2. ***Ukazatele týkající se nebezpečných věcí***

2.1 „~~Nehodami spojenými~~ Nehodou spojenou s přepravou nebezpečných věcí“ se rozumí ~~všechny~~ nehod~~y~~a nebo mimořádn~~ých~~á událost~~i~~, kter~~ých~~é je nutno podle oddílu 1.8.5 RID[1]/ADR ohlásit.

2.2 „Nebezpečnými věcmi“ se rozumí takové látky a předměty, jejichž přeprava je podle RID zakázána, nebo je povolena pouze za podmínek v něm stanovených.

3. ***Ukazatele týkající se sebevražd***

3.1 „Sebevraždou“ se rozumí úmyslné zranění sebe sama s následkem smrti, ~~jak je registrováno a klasifikováno~~ zaznamenané a klasifikované příslušným vnitrostátním orgánem.

4. ***Ukazatele týkající se původců nehod***

4.1 „Lomem kolejnice“ se rozumí kolejnice rozdělená do dvou nebo více kusů, nebo kolejnice, ze které se oddělí kus kovu, čímž se na temeni kolejnice vytvoří mezera o délce více než 50 mm a hloubce více než 10 mm.

[1] RID, Řád pro mezinárodní železniční přepravu nebezpečných věcí, přijatý podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/68/ES ze dne 24. září 2008 o pozemní přepravě nebezpečných věcí (Úř. věst. L 260, 30.9.2008, s. 13).

4.2 „Vybočením koleje ⌦ a nespojitostí koleje ⌫ “ se rozumí závady související se spojitostí a geometrií koleje, které ~~pro zachování bezpečnosti~~ vyžadují zablokování koleje nebo okamžité snížení povolené rychlosti.

4.3 „Selháním návěstních systémů“ se rozumí ⌦ technické ⌫ selhání návěstního systému (buď pro infrastrukturu, nebo pro kolejová vozidla) vedoucí k tomu, že návěstní informace jsou méně omezující, než je požadováno.

4.4 „Projetými návěstidly zakazujícími jízdu“ se rozumí případ, kdy kterákoli část vlaku překročí svou schválenou jízdu.

Neschválenou jízdou se rozumí projetí:

– traťové světelné návěsti nebo semaforu zakazujících jízdu nebo návěsti STŮJ v případě, kdy nefunguje automatický systém řízení vlaků (ATCS) nebo systém ATP,

– konce bezpečné vlakové cesty nastaveného v systému ATCS nebo ATP,

– místa oznámeného ústním nebo písemným schválením v souladu s předpisy,

– návěstidel (kromě zarážedel) nebo ručních návěstí.

Nejsou zahrnuty případy, kdy vozidla bez připojené trakční jednotky nebo vlak bez obsluhy projedou návěstidla zakazující jízdu. Nejsou zahrnuty případy, kdy z jakéhokoli důvodu není návěstí změněno na zákaz jízdy včas tak, aby mohl strojvedoucí vlak před návěstím zastavit.

Vnitrostátní bezpečnostní orgány mohou o uvedených čtyřech ukazatelích podávat samostatné zprávy a ~~uvedou~~ ⌦ musí uvést ⌫ alespoň souhrnný ukazatel obsahující údaje o všech čtyřech položkách.

4.5 „~~Lomy~~ ⌦ Lomem ⌫ dvojkolí ~~a náprav~~“ se rozumí lom~~y~~ ovlivňující podstatné části kola ~~nebo nápravy~~ a vytvářející riziko nehody (vykolejení nebo srážky).

⌦ 4.6. „Lomem nápravy“ se rozumí lom ovlivňující podstatné části nápravy a vytvářející riziko nehody (vykolejení nebo srážky). ⌫

5. ***Společná metodika pro stanovení hospodářského dopadu nehod***

⇩ nový

Agentura vypracuje metodologii pro výpočet jednotkových nákladů na základě údajů shromážděných před vstupem této směrnice v platnost.

🡻 2009/149/ES článek 1 a příloha (přizpůsobený)

~~5.1. Hodnotu prevence nehody (VPC) tvoří:~~

~~1) Hodnota bezpečnosti jako taková: hodnoty ochoty platit založené na deklarovaných preferenčních studiích provedených v členském státě, pro který jsou používány.~~

~~2) Přímé a nepřímé hospodářské náklady: hodnoty nákladů odhadnuté v členském státě, které tvoří:~~

~~– náklady na lékařskou péči a rehabilitaci,~~

– – – právní náklady a soudní výlohy, náklady na policii, soukromé vyšetřování nehod, havarijní služby a správní náklady pojištění,

– – – výrobní ztráty: společenská hodnota zboží a služeb, které mohly být vyrobeny a poskytnuty danou osobou, pokud by se nehoda nestala.

5.2. Společné zásady pro určení hodnoty bezpečnosti jako takové a přímých/nepřímých hospodářských nákladů:

V případě hodnoty bezpečnosti jako takové vychází posouzení, zda jsou dostupné odhady přiměřené či nikoli, z těchto úvah:

– – odhady se vztahují k systému ohodnocování snižování rizika úmrtnosti v odvětví dopravy a uplatňují přístup založený na ochotě platit podle deklarovaných preferenčních metod,

– výběrový soubor respondentů použitý pro dané hodnoty je reprezentativní pro dotčené obyvatelstvo. Soubor musí zejména odrážet věkové/příjmové rozdělení společně s ostatními příslušnými socio-ekonomickými/demografickými vlastnostmi obyvatelstva,

– metoda pro zjišťování hodnot ochoty platit: průzkum musí být navržen tak, aby otázky byly pro respondenty jasné/smysluplné.

Přímé a nepřímé hospodářské náklady se odhadují na základě skutečných nákladů, které společnosti vzniknou.

5.3. „Náklady na škody na životním prostředí“ se rozumí náklady, které mají železniční podniky/provozovatelé infrastruktury uhradit za uvedení poškozené oblasti do stavu před železniční nehodou, odhadnuté na základě jejich zkušenosti.

5.4. „Náklady na hmotné škody na kolejovém vozidle nebo infrastruktuře“ se rozumí náklady na poskytnutí nového kolejového vozidla nebo infrastruktury, se stejnými funkcemi a technickými parametry jako poškozené kolejové vozidlo nebo infrastruktura, které již nelze opravit, a náklady na uvedení opravitelného kolejového vozidla nebo infrastruktury do stavu před nehodou. Oboje náklady odhadují železniční podniky/provozovatelé infrastruktury na základě svých zkušeností. Patří k nim také náklady související s pronájmem kolejového vozidla náhradou za vozidla poškozená.

5.5. „Náklady na zpoždění v důsledku nehod“ se rozumí peněžní hodnota zpoždění, která vzniknou uživatelům železniční dopravy (cestujícím a zákazníkům nákladní železniční dopravy) v důsledku nehod, vypočítaná podle tohoto modelu:

VT	=	peněžní hodnota úspory cestovního času Hodnota času pro cestujícího vlakem (hodina): VT_p = [VT cestujících jedoucích do práce]*[průměrné procento cestujících jedoucích do práce za rok] + [VT cestujících nejedoucích do práce]*[průměrné procento cestujících nejedoucích do práce za rok] VT měřena v EUR na cestujícího a hodinu Hodnota času pro nákladní vlak (hodina) VT_n = [VT nákladních vlaků]*[(tunokilometry)/(vlakové kilometry)] VT se měří v EUR na nákladní tunu a hodinu Průměrný počet tun věcí přepravených vlakem během jednoho roku =

		~~(tunokilometry)/(vlakové kilometry)~~
~~C_M~~	~~=~~	~~náklady na 1 minutu zpoždění vlaku~~ ~~*Osobní vlak*~~ ~~$C_{MP} = K_1*(VT_P/60)*[(osobokilometry)/(vlakové kilometry)]$~~ ~~Průměrný počet cestujících na vlak během jednoho roku = (osobokilometry)/(vlakové kilometry)~~ ~~*Nákladní vlak*~~ ~~$C_{MP} = K_2* (VT_P/60)$~~ ~~Faktory K_1 a K_2 jsou mezi hodnotou času a hodnotou zpoždění, podle odhadu deklarovaných preferenčních studií, aby bylo zohledněno, že zmařený čas následkem zpoždění je vnímán výrazně negativněji než běžný cestovní čas.~~ ~~Náklady na zpoždění v důsledku nehody = C_{MP}*(minuty zpoždění osobních vlaků) + C_{MP}*(minuty zpoždění nákladních vlaků)~~

~~*Oblast působnosti modelu*~~

~~Náklady na zpoždění se stanoví pro všechny nehody, vážné i lehké.~~

~~Zpoždění se stanoví takto:~~

– ~~skutečná zpoždění na železničních tratích, kde došlo k nehodám,~~

– ~~skutečná zpoždění nebo, není-li to možné, odhadovaná zpoždění na ostatních dotčených tratích.~~

6. ***Ukazatele týkající se technické bezpečnosti infrastruktury a jejího uplatňování***

6.1 „Automatickým vlakovým zabezpečovacím zařízením (ATP)“ se rozumí systém, který vynucuje uposlechnutí návěstidel a omezení rychlosti její kontrolou, včetně automatického zastavení před návěstidly.

6.2 „Úrovňovým přejezdem“ se rozumí úrovňová křižovatka mezi železnicí a komunikací uznaná provozovatelem infrastruktury a otevřená pro veřejné nebo soukromé uživatele. Vyjímají se komunikace mezi nástupišti ve stanicích, jakož i přechody přes koleje určené pouze pro zaměstnance.

6.3 „Komunikací“ se rozumí veřejná nebo soukromá cesta, ulice, silnice nebo dálnice, včetně pěšin a cyklistických stezek, nebo jiné cesty určené pro <u>průchod</u> ~~přechod~~ lidí<u>,</u> ~~,~~ <u>nebo</u> zvířat<u>,</u> ~~,~~ <u>a průjezd</u> vozidel nebo strojů.

6.4 „Aktivním úrovňovým přejezdem“ se rozumí úrovňový přejezd, kde jsou jeho uživatelé chráněni nebo varováni před přibližujícím se vlakem aktivací zařízení, není-li pro uživatele bezpečné přejezd překročit.

– Zabezpečení za pomoci fyzických zařízení:
  – částečné nebo úplné zábrany,
  – závory.
– Varování za pomoci pevného zařízení na úrovňových přejezdech:
  – viditelná zařízení: světla,

– slyšitelná zařízení: zvony, houkačky, klaksony atd.,

– fyzická zařízení, např. vibrace ~~z důvodu nerovností vozovky~~ navozená zpomalovacími prahy.

Aktivní úrovňové přejezdy jsou klasifikovány takto:

1) „Úrovňovým přejezdem se zabezpečovacím a/nebo výstražným zařízením na straně uživatele ~~přejezdu~~ ovládaným automaticky jízdou“ se rozumí úrovňový přejezd, kde je zabezpečovací a/nebo výstražné zařízení aktivováno přibližujícím se vlakem ⌦ nebo kde je závislé kolejové zabezpečovací zařízení ⌫ .

Tyto jsou klasifikovány jako úrovňové přejezdy s(e):

i) výstražným zařízením na straně uživatele ovládaným automaticky jízdou;

ii) zabezpečovacím zařízením na straně uživatele ovládaným automaticky jízdou;

iii) zabezpečovacím a výstražným zařízením na straně uživatele ovládaným automaticky jízdou;

iv) zabezpečovacím a výstražným zařízením na straně uživatele ovládaným automaticky jízdou a kolejovým zabezpečovacím zařízením.

„⌦ Závislým ⌫ ~~K~~kolejovým zabezpečovacím zařízením“ se rozumí návěstidlo nebo jiný vlakový zabezpečovací systém, který vlaku dovolí pokračovat pouze v případě, že je úrovňový přejezd na straně uživatele zabezpečen a nenarušen; nenarušenost je zajištěna pomocí dohledu a/nebo systému zjišťování překážek.

2) „Úrovňovým přejezdem se zabezpečovacím a/nebo výstražným zařízením na straně uživatele ~~přejezdu~~ ovládaným obsluhou“ se rozumí úrovňový přejezd, kde je zabezpečovací a/nebo výstražné zařízení ručně aktivováno ~~obsluhou~~ ⌦ železničním zaměstnancem ⌫ a kde není závislé ⌦ kolejové zabezpečovací zařízení ⌫ ~~návěstidlo, které by vlaku ukazovalo povolený průjezd pouze v případě aktivace zabezpečovacího a/nebo výstražného zařízení přejezdu~~.

Tyto jsou klasifikovány jako úrovňové přejezdy s(e):

v) výstražným zařízením na straně uživatele ovládaným obsluhou;

vi) zabezpečovacím zařízením na straně uživatele ovládaným obsluhou;

vii) zabezpečovacím a výstražným zařízením na straně uživatele ovládaným obsluhou.

6.5 „Pasivním úrovňovým přejezdem“ se rozumí úrovňový přejezd bez jakékoli formy výstražného nebo zabezpečovacího systému aktivovaného, pokud je pro uživatele překročení přejezdu nebezpečné.

7. ***Ukazatele týkající se zajištění bezpečnosti***

7.1 „Auditem“ se rozumí systematický, nezávislý a zdokumentovaný proces získávání důkazních informací a jejich objektivního hodnocení s cílem určit rozsah, v jakém jsou splněna auditorská kritéria.

8. ***Definice srovnávacích základen***

8.1 „Vlakovým kilometrem“ se rozumí měrná jednotka odpovídající pohybu vlaku na vzdálenost jednoho kilometru. Je-li známá, zohledňuje se skutečně ujetá vzdálenost, v

opačném případě se použije standardní síťová vzdálenost mezi výchozím a koncovým bodem. Zohlední se pouze vzdálenost překonaná na území vykazující země.

8.2 „Osobokilometrem“ se rozumí měrná jednotka odpovídající přepravě jednoho cestujícího po železnici na vzdálenost jednoho kilometru. Zohlední se pouze vzdálenost překonaná na území vykazující země.

8.3 „Kilometrem trati“ se rozumí délka železniční sítě měřená v kilometrech v členských státech, jejichž působnost je stanovena v článku 2. U vícekolejných železničních tratí se započítává pouze vzdálenost mezi výchozím a koncovým bodem.

8.4 „Kilometrem kolejí“ se rozumí délka železniční sítě měřená v kilometrech v členských státech, jejichž působnost je stanovena v článku 2. Započítává se každá kolej vícekolejné železniční tratě.

↓ Oprava, Úř. věst. L 220, 21.6.2004, s. 16

~~PŘÍLOHA II~~

~~OZNÁMENÍ VNITROSTÁTNÍCH BEZPEČNOSTNÍCH PŘEDPISŮ~~

~~Vnitrostátní bezpečnostní předpisy, které mají být oznámeny Komisi v souladu s postupem podle článku 8, zahrnují:~~

~~1. předpisy týkající se stávajících vnitrostátních bezpečnostních cílů a bezpečnostních metod;~~

~~2. předpisy týkající se požadavků na systém zajišťování bezpečnosti a osvědčení o bezpečnosti železničních podniků;~~

↓ 2008/110/ES čl. 1 bod 13

↓ Oprava, Úř. věst. L 220, 21.6.2004, s. 16

~~4. společné provozní předpisy pro železniční síť, na kterou se dosud nevztahují TSI, včetně předpisů týkajících se zabezpečovacího systému a systému řízení provozu;~~

~~5. předpisy, kterými se stanoví požadavky na doplňující vnitřní provozní předpisy (podnikové předpisy), které musí stanovit provozovatelé infrastruktury a železniční podniky;~~

~~6. předpisy o požadavcích na zaměstnance, kteří plní důležité úkoly z hlediska bezpečnosti, včetně kritérií výběru, zdravotní způsobilosti a odborného výcviku a certifikace, pokud se na ně dosud nevztahuje TSI;~~

~~7. předpisy týkající se vyšetřování nehod a mimořádných událostí.~~

PŘÍLOHA III

SYSTÉMY ZAJIŠŤOVÁNÍ BEZPEČNOSTI

1. POŽADAVKY NA SYSTÉMY ZAJIŠŤOVÁNÍ BEZPEČNOSTI

Všechny důležité části systému zajišťování bezpečnosti musí být zdokumentovány, a zejména dokumentací musí být popsáno rozdělení povinností v rámci organizace provozovatele infrastruktury a železničního podniku. Musí být uvedeno, jakým způsobem zabezpečuje vedení podniku řízení na různých úrovních, jakým způsobem jsou zapojeni zaměstnanci a jejich zástupci na všech úrovních a jak je zajištěno soustavné zlepšování systému zajišťování bezpečnosti.

2. ZÁKLADNÍ PRVKY SYSTÉMU ZAJIŠŤOVÁNÍ BEZPEČNOSTI

Základními prvky systému zajišťování bezpečnosti jsou:

a) bezpečnostní zásady schválené výkonným ředitelem organizace a sdělené všem zaměstnancům;

b) kvalitativní a kvantitativní cíle organizace v oblasti zachování a zvyšování bezpečnosti a plány a postupy pro dosažení těchto cílů;

c) postupy zajišťující dodržování existujících, nových a změněných technických a provozních norem nebo jiných závazných podmínek stanovených

– v TSI,

nebo

– ve vnitrostátních bezpečnostních předpisech podle článku 8 a přílohy II,

nebo

– v jiných příslušných předpisech,

nebo

– v rozhodnutích orgánů

a postupy pro zajištění souladu s normami a jinými závaznými podmínkami po dobu životnosti zařízení a po dobu jeho provozu;

d) postupy a metody posuzování rizika a zavádění opatření pro usměrňování rizika v případě, že změna provozních podmínek nebo nové materiály představují nová rizika pro infrastrukturu nebo provoz;

e) opatření programů pro školení zaměstnanců a pro systémy, za účelem zajištění kvalifikace zaměstnanců a odpovídající úrovně plnění úkolů;

f) opatření zajišťující poskytování nezbytných informací v rámci organizace a podle potřeby mezi organizacemi používajícími tutéž infrastrukturu;

g) postupy a vzory pro dokumentování bezpečnostních informací a stanovení postupu pro kontrolu nastavení nejdůležitějších bezpečnostních informací;

h) postupy zajišťující, že jsou nehody, mimořádné události, nebezpečné situace a jiné nebezpečné jevy oznamovány, vyšetřovány a analyzovány a že jsou přijímána nezbytná preventivní opatření;

~~i) opatření zásahových, varovných a informačních plánů v případě mimořádné situace, jež jsou dohodnuty s příslušnými orgány veřejné správy;~~

~~j) ustanovení o provádění pravidelných vnitřních auditů systému zajišťování bezpečnosti.~~

PŘÍLOHA IV

PROHLÁŠENÍ K ZVLÁŠTNÍ ČÁSTI OSVĚDČENÍ O BEZPEČNOSTI PRO SÍŤ

Bezpečnostnímu orgánu musí být pro účely vystavení zvláštní části osvědčení o bezpečnosti, která se týká sítě, předloženy následující dokumenty:

- podklady železničního podniku k TSI nebo částem TSI a případně k vnitrostátním bezpečnostním předpisům a jiným předpisům vztahujícím se na jeho provoz, zaměstnance a kolejová vozidla a doklad o tom, jakým způsobem je systémem zajišťování bezpečnosti zajištěno jejich dodržování,

- podklady železničního podniku k různým kategoriím zaměstnanců nebo subdodavatelů zařazených do provozu, včetně dokladů o tom, že splňují požadavky TSI nebo vnitrostátních předpisů a že jim byla řádně schválena odborná způsobilost,

- podklady železničního podniku k různým typům kolejových vozidel použitých v provozu, včetně dokladů o tom, že splňují požadavky TSI nebo vnitrostátních předpisů a že byla řádně schválena jejich technická způsobilost.

S cílem odstranit souběžnou práci a snížit množství informací by měl být pro prvky, které splňují požadavky TSI a jiné požadavky směrnic 96/48/ES a 2001/16/ES, předložen pouze souhrn dokumentace.

PŘÍLOHA V

HLAVNÍ OBSAH ZPRÁVY O VYŠETŘOVÁNÍ NEHODY NEBO MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI

1. SHRNUTÍ

Shrnutí obsahuje krátký popis události, kdy a kde k ní došlo a jaké jsou její následky. Uvedou se v něm bezprostřední příčiny, faktory, které se na ní podílely a hlavní příčiny zjištěné při vyšetřování. Uvedou se hlavní doporučení a jejich adresáti.

2. ÚDAJE TÝKAJÍCÍ SE BEZPROSTŘEDNĚ UDÁLOSTI

1. Událost:

– datum, přesný čas a místo události,

– popis průběhu události a místa nehody, včetně činnosti integrovaného záchranného systému a záchranné služby,

– rozhodnutí o zahájení vyšetřování, složení vyšetřujícího týmu a způsob vedení vyšetřování.

2. Pozadí události:

– zúčastnění zaměstnanci a subdodavatelé a jiné strany a svědci,

– vlaky a jejich řazení, včetně registračních čísel jednotlivých kolejových vozidel,

– popis infrastruktury a zabezpečovacího systému — koleje, výhybky, stavědla, návěstidla a vlakové zabezpečovací zařízení,

– komunikační prostředky,

– práce prováděné na místě a v jeho blízkosti,

– aktivace plánu pro případ mimořádné události na železnici a návazných postupů,

– aktivace plánu integrovaného záchranného systému, policejních a zdravotnických záchranných služeb a návazných postupů.

3. Úmrtí, zranění a hmotné škody:

– cestující a třetí osoby, zaměstnanci, včetně subdodavatelů,

– přepravované věci, zavazadla a jiný majetek,

– kolejová vozidla, infrastruktura a životní prostředí.

4. Vnější okolnosti:

– povětrnostní podmínky a geografické údaje.

3. ZÁZNAM O VYŠETŘOVÁNÍ A VYSVĚTLENÍ

1. Souhrn svědectví (podléhá ochraně identity osob):

– železniční zaměstnanci, včetně subdodavatelů,

– jiní svědci.

2. Systém zajišťování bezpečnosti:

– rámcová organizace a způsob udělování a provádění pokynů,

– požadavky na zaměstnance a uplatňování těchto požadavků,

– postupy vnitřní kontroly a auditu a jejich výsledky,

– rozhraní mezi různými subjekty, které se podílejí na infrastruktuře.

3. Předpisy a nařízení

– příslušné předpisy a nařízení práva Společenství a vnitrostátního práva,

– jiné předpisy, např. provozní předpisy, místní pravidla, požadavky na zaměstnance, předpisy údržby a použitelné normy.

4. Fungování kolejových vozidel a technických zařízení:

– systém řízení a zabezpečení, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat,

– infrastruktura,

– komunikační prostředky,

– kolejová vozidla, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat.

5. Dokumentace o provozním systému:

– opatření přijatá zaměstnanci, pokud jde o řízení a zabezpečení dopravy,

– výměna ústních hlášení v souvislosti s událostí, včetně údajů ze záznamového zařízení,

– opatření přijatá k ochraně a zabezpečení místa události.

6. Rozhraní člověk-stroj-organizace:

– pracovní doba zaměstnanců, kteří byli účastníky události,

– zdravotní stav a osobní situace, které měly dopad na událost, včetně fyzického nebo psychického stresu,

– konstrukce zařízení, které ovlivňuje rozhraní člověk-stroj.

7. Dřívější události podobné povahy.

4. ANALÝZA A ZÁVĚRY

1. Konečný přehled sledu událostí:

– vyhotovení závěrů o události založené na skutečnostech zjištěných v položce 3.

2. Rozbor:

– analýza skutečností zjištěných v položce 3 s cílem vyvodit závěry, pokud jde o příčiny události a činnost záchranných služeb.

3. Závěry:

– přímé a bezprostřední příčiny události, včetně faktorů, které k ní přispěly a které souvisely s jednáním zúčastněných osob nebo se stavem kolejových vozidel nebo technických zařízení,

– zásadní příčiny související s kvalifikací, postupy a údržbou,

– příčiny mající původ v právním rámci a v používání systému zajišťování bezpečnosti.

4. Doplňující zjištění:

- nedostatky a opomenutí zjištěné během vyšetřování, které se nevztahují k závěrům o příčinách.

5. PŘIJATÁ OPATŘENÍ

- Seznam opatření, která byla v důsledku události již učiněna nebo přijata.

6. DOPORUČENÍ

↑

PŘÍLOHA II

ČÁST A

Zrušená směrnice a seznam jejích následných změn

(uvedeno v článku 32)

Směrnice 2004/49/ES	(Úř. věst. L 164, 30.4.2004, s. 44)
Směrnice 2008/57/ES	(Úř. věst. L 191, 18.7.2008, s. 1)
Směrnice 2008/110/ES	(Úř. věst. L 345, 23.12.2008, s. 62)
Směrnice Komise 2009/149/ES	(Úř. věst. L 313, 28.11.2009, s. 65)
Oprava směrnice 2004/49/ES	(Úř. věst. L 220, 21.6.2004, s. 16)

ČÁST B

Lhůty pro provedení do vnitrostátního práva

(uvedeno v článku 32)

Směrnice	Lhůta pro provedení
2004/49/ES	30. dubna 2006
2008/57/ES	19. července 2010
2008/110/ES	24. prosince 2010
2009/149/ES	18. června 2010

PŘÍLOHA III

SROVNÁVACÍ TABULKA

Směrnice 2004/49/ES	Tato směrnice
Článek 1	Článek 1
Článek 2	Článek 2
Článek 3	Článek 3
Článek 4	Článek 4
Článek 5	Článek 5
Článek 6	Článek 6
Článek 7	Článek 7
Článek 8	Článek 8
Článek 9	Článek 9
Článek 10	Článek 10
Článek 11	Článek 12
Článek 12	Článek 11
Článek 13	Článek 13
Čl. 14a odst. 1 až 7	Článek 14
Čl. 14a odst. 8	Článek 15
Článek 15	--
Článek 16	Článek 16
Článek 17	Článek 17
Článek 18	Článek 18
Článek 19	Článek 19
Článek 20	Článek 20
Článek 21	Článek 21
Článek 22	Článek 22
Článek 23	Článek 23

Článek 24	Článek 24
Článek 25	Článek 25
Článek 26	--
--	Článek 26
Článek 27	Článek 27
Článek 28	--
Článek 29	--
Článek 30	--
Článek 31	Článek 28
Článek 32	Článek 29
--	Článek 30
--	Článek 31
Článek 33	Článek 32
--	Článek 33
Článek 34	Článek 34
Článek 35	Článek 35
Příloha I	Příloha I
Příloha II	--
Příloha III	--
Příloha IV	--
Příloha V	--
--	Příloha II