

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU) 2016/798**ze dne 11. května 2016****o bezpečnosti železnic****(přepracované znění)****(Text s významem pro EHP)**

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na čl. 91 odst. 1 této smlouvy,

s ohledem na návrh Evropské komise,

po předložení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru ⁽¹⁾,s ohledem na stanovisko Výboru regionů ⁽²⁾,v souladu s řádným legislativním postupem ⁽³⁾,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/49/ES byla podstatně změněna ⁽⁴⁾. Vzhledem k potřebě provést další změny by uvedená směrnice měla být v zájmu přehlednosti přepracována.
- (2) Směrnice 2004/49/ES vytvořila společný regulační rámec pro bezpečnost železnic tím, že harmonizovala obsah bezpečnostních předpisů, osvědčení o bezpečnosti železničních podniků, úkoly a úlohy vnitrostátních bezpečnostních orgánů a vyšetřování nehod. Nicméně aby bylo možné v úsilí o další rozvoj jednotného evropského železničního prostoru pokračovat, je nezbytné zevrubně revidovat směrnici 2004/49/ES.
- (3) Na metro, tramvaje a jiné městské kolejové systémy se v řadě členských států vztahují místní technické požadavky a tyto druhy dopravy jsou vyňaty z oblasti působnosti směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797 ⁽⁵⁾. Pro usnadnění provádění této směrnice a směrnice (EU) 2016/797 by oblast působnosti obou směrnic měla být stejná. Takové místní systémy by proto měly být z oblasti působnosti této směrnice vyloučeny.
- (4) Pokud by některé pojmy uvedené v této směrnici byly vhodně využitelné pro metra a jiné místní systémy, mělo by být členským státům povoleno rozhodnout, aniž by byla dotčena oblast působnosti této směrnice, použít některá z ustanovení této směrnice, jež považují za vhodná. V takových případech by mělo být členským státům povoleno neuplatňovat takové povinnosti, jako je oznamování vnitrostátních předpisů a podávání hlášení.
- (5) Úroveň bezpečnosti železničního systému Unie je obecně vysoká, zejména ve srovnání se silniční dopravou. Bezpečnost železnic by měla být obecně zachovávána a pokud možno soustavně zvyšována, při zohlednění technického a vědeckého pokroku a vývoje práva Unie a mezinárodního práva. Přednost by mělo mít předcházení nehodám. Je třeba rovněž vzít v úvahu dopad lidského faktoru.

⁽¹⁾ Úř. věst. C 327, 12.11.2013, s. 122.

⁽²⁾ Úř. věst. C 356, 5.12.2013, s. 92.

⁽³⁾ Postoj Evropského parlamentu ze dne 26. února 2014 (dosud nezveřejněný v Úředním věstníku) a postoj Rady v prvním čtení ze dne 10. prosince 2015 (Úř. věst. C 57, 12.2.2016, s. 64). Postoj Evropského parlamentu ze dne 28. dubna 2016 (dosud nezveřejněný v Úředním věstníku).

⁽⁴⁾ 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 (Úř. věst. L 164, 30.4.2004, s. 44).

⁽⁵⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797 ze dne 11. května 2016 o interoperabilitě železničního systému v Evropské unii (viz strana 44 v tomto čísle Úředního věstníku).

- (6) Zavede-li členský stát vyšší úroveň bezpečnosti, měl by zajistit, aby přijaté pravidlo nepředstavovalo překážku bránící interoperabilitě nebo nevedlo k diskriminaci.
- (7) Hlavní subjekty působící v železničním systému Unie, provozovatelé infrastruktury a železniční podniky, by měly nést plnou odpovědnost za bezpečnost systému, každý za svou oblast. V případě potřeby by měly spolupracovat při zavádění opatření k usměrňování rizik.
- (8) Aniž je dotčena odpovědnost provozovatelů infrastruktury a železničních podniků za rozvoj a zlepšování železniční bezpečnosti, nemělo by se bránit ostatním aktérům, jako jsou subjekty odpovědné za údržbu, výrobci, dopravci, odesílatelé, příjemci, podniky zajišťující nakládku, vykládku, plnění a vyprazdňování vozů, opravárenské podniky, držitelé vozidel, poskytovatelé služeb a zadavatelé, aby nesli odpovědnost za své produkty, služby a postupy. Každý subjekt v železničním systému Unie by měl být vůči ostatním subjektům odpovědný za úplné a pravdivé sdělení všech informací důležitých pro kontrolu provozuschopnosti vozidel. Zejména se to týká informací o stavu a historii daného vozidla, knihy údržby, výsledovatelnosti nakládkových operací a nákladních listů.
- (9) Každý železniční podnik, provozovatel infrastruktury a subjekt odpovědný za údržbu by měl zajistit, aby jeho subdodavatelé a další strany prováděly opatření k usměrňování rizik. Za tímto účelem by měl každý železniční podnik, provozovatel infrastruktury a subjekt odpovědný za údržbu používat metody pro sledování stanovené ve společných bezpečnostních metodách (CSM). Jejich subdodavatelé by měli tento proces uplatňovat na základě smluv. Protože takové smlouvy jsou základní součástí systému zajišťování bezpečnosti železničních podniků a provozovatelů infrastruktury, měli by železniční podniky a provozovatelé infrastruktury své smlouvy na žádost sdělit Agentuře Evropské unie pro železnice (dále jen „agentura“), zřízené nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/796 ⁽¹⁾, nebo vnitrostátnímu bezpečnostnímu orgánu v rámci činností dohledu.
- (10) Členské státy by měly podporovat kulturu vzájemné důvěry, jistoty a učení, při které by byli zaměstnanci železničních podniků a provozovatelé infrastruktury vybízeni, aby přispívali k rozvoji bezpečnosti při zajištění důvěrnosti.
- (11) 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 nástroje pro posuzování bezpečnosti a výkonnosti provozovatelů na úrovni Unie i na úrovni členských států. Aby bylo možné posoudit, zda systémy plní uvedené CST, a snadněji sledovat stav bezpečnosti železnice, byly zavedeny společné bezpečnostní ukazatele (CSI).
- (12) Vnitrostátní předpisy, které jsou často založeny na vnitrostátních technických normách, jsou 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 snížen objem vnitrostátních předpisů, včetně provozních předpisů. Za tímto účelem by členské státy měly své soubory vnitrostátních předpisů aktualizovat, zastaralé předpisy zrušit a neprodleně o tom informovat Komisi a agenturu.
- (13) Vnitrostátní předpisy by měly být navrhovány a zveřejňovány takovým způsobem, aby jim rozuměli všichni potenciální uživatelé vnitrostátní sítě. Tyto předpisy však často odkazují na jiné dokumenty, jako jsou vnitrostátní normy, evropské normy, mezinárodní normy nebo jiné technické specifikace, které mohou být částečně nebo zcela chráněny právy duševního vlastnictví. Povinnost zveřejňování by se proto neměla vztahovat na žádné dokumenty, na něž vnitrostátní předpis přímo nebo nepřímo odkazuje.
- (14) Vnitrostátní předpisy často obsahují požadavky, které mají význam pro účely interoperability i bezpečnosti. Vzhledem k tomu, že je bezpečnost základním požadavkem směrnice (EU) 2016/797, může být vnitrostátní předpis důležitý pro směrnici (EU) 2016/797 i tuto směrnici. Rozlišování mezi pojmy „vnitrostátní bezpečnostní pravidla“ a „vnitrostátní technická pravidla“ podle definice uvedené ve směrnici 2004/49/ES a směrnici

⁽¹⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/796 ze dne 11. května 2016 o Agentuře Evropské unie pro železnice a o zrušení nařízení (ES) č. 881/2004 (viz strana 1 v tomto čísle Úředního věstníku).

Evropského parlamentu a Rady 2008/57/ES ⁽¹⁾ by proto mělo být zrušeno a oba pojmy by měly být nahrazeny pojmem „vnitrostátní předpisy“, které mají být oznámeny buď podle směrnice (EU) 2016/797, nebo podle této směrnice, nebo podle obou. Vnitrostátní předpisy mají být oznámeny podle směrnice (EU) 2016/797, zejména týkají-li se uvádění strukturálních subsystémů na trh nebo do provozu. Měly by být oznámeny podle této směrnice, vztahují-li se k provozu železničního systému Unie, specifickým otázkám této směrnice, včetně úlohy subjektů, osvědčení o bezpečnosti, schválení z hlediska bezpečnosti a vyšetřování nehod.

- (15) Vzhledem k tomuto postupnému odstraňování překážek interoperability železničního systému Unie a času, který bude v důsledku toho potřebný k přijetí TSI, by měla být přijata opatření zamezující tomu, aby členské státy přijímaly nové vnitrostátní předpisy nebo uskutečňovaly projekty, které by zvýšily rozmanitost současného systému, s výjimkou konkrétních situací stanovených v této směrnici. Systém zajišťování bezpečnosti je uznávaným nástrojem k usměrňování rizik, zatímco provozovatelé infrastruktury a železniční podniky odpovídají za přijetí okamžitých nápravných opatření, která mají zabránit tomu, aby se nehody opakovaly. Členské státy by se měly vyhnout vytváření nových vnitrostátních předpisů ihned po nehodě, pokud tyto nové předpisy nejsou nezbytné jako naléhavé preventivní opatření.
- (16) Systémy řízení a zabezpečení dopravy hrají zásadní úlohu při zajišťování bezpečnosti železnic. V tomto ohledu představuje zavádění evropského systému řízení železničního provozu (ERTMS) v železniční síti Unie významný příspěvek ke zlepšení úrovně bezpečnosti.
- (17) 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.
- (18) Prostřednictvím svých procesů by systém zajišťování bezpečnosti měl na základě využívání znalostí o lidském faktoru a používání uznávaných metod zajistit zohlednění lidských schopností a lidských omezení a vlivů na lidskou výkonnost.
- (19) Železniční nákladní doprava by měla rovněž zahrnovat přepravu nebezpečných věcí. Je však třeba rozlišovat mezi cílem této směrnice, jímž je zachovat a pokud možno zlepšit bezpečnost železničního systému Unie, a cílem směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/68/ES ⁽²⁾, kterým je především úprava klasifikace látek a specifikace jejich obalů, včetně bezpečnosti nakládky, vykládky a použití obalů ve stávajícím železničním systému. Proto, a aniž je dotčena směrnice 2008/68/ES, by měla být v systému zajišťování bezpečnosti železničních podniků a provozovatelů infrastruktury řádně zohledněna možná další rizika vyplývající z přepravy obalů obsahujících nebezpečné věci.
- (20) Všechny železniční podniky by měly podléhat stejným bezpečnostním požadavkům, aby byla zajištěna vysoká úroveň bezpečnosti železnic a rovné podmínky pro všechny železniční podniky. Podmínkou pro přístup železničního podniku k železniční infrastruktuře by mělo být, že je držitelem osvědčení o bezpečnosti. Osvědčení o bezpečnosti by mělo dokládat, že železniční podnik zavedl systém zajišťování bezpečnosti a je schopen v zamýšlené oblasti provozu dodržovat související bezpečnostní normy a předpisy. Pokud agentura vydá jednotné osvědčení o bezpečnosti železničnímu podniku majícímu oblast provozu v jednom či několika členských státech, měla by být jediným orgánem, který posoudí, zda daný železniční podnik správně zavedl systém zajišťování bezpečnosti. Vnitrostátní bezpečnostní orgány, jichž se zamýšlená oblast provozu týká, by měly být zapojeny za účelem posouzení požadavků stanovených příslušnými vnitrostátními předpisy.
- (21) Na základě směrnice 2004/49/ES byly vytvořeny harmonizované metody, které se mají použít na subjekty působící v železničním systému Unie a vnitrostátní bezpečnostní orgány a které se týkají sledování, posuzování shody, dohledu a 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 v oblasti provozu dotčeného železničního podniku.

⁽¹⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/57/ES ze dne 17. června 2008 o interoperabilitě železničního systému ve Společenství (Úř. věst. L 191, 18.7.2008, s. 1).

⁽²⁾ 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).

- (22) Aby byly postupy pro vydávání jednotných osvědčení o bezpečnosti železničním podnikům účinnější a jednodušší, je nezbytné, aby byla agentuře svěřena ústřední úloha při vydávání těchto osvědčení. Je-li oblast provozu omezena na jeden členský stát, měl by mít žadatel možnost si vybrat, zda podá žádost o jednotné osvědčení o bezpečnosti, prostřednictvím jednotného kontaktního místa uvedeného v nařízení (EU) 2016/796, vnitrostátnímu bezpečnostnímu orgánu tohoto členského státu nebo agentuře. Žadatelova volba by měla být závazná, dokud není posuzování žádosti uzavřeno nebo ukončeno. Díky tomuto novému režimu by se železniční systém Unie měl stát účinnějším a efektivnějším, jelikož se sníží administrativní zátěž pro železniční podniky.
- (23) Agentura a vnitrostátní bezpečnostní orgány by měly spolupracovat a případně sdílet své pravomoci v oblasti vydávání jednotných osvědčení o bezpečnosti. Měla by být zavedena jasná procesní ustanovení a ustanovení o rozhodčím řízení pro řešení situací, kdy se agentura a vnitrostátní bezpečnostní orgány neshodnou na hodnocení provedeném v souvislosti s vydáním jednotného osvědčení o bezpečnosti.
- (24) Nové rozdělení funkcí a úkolů mezi vnitrostátní bezpečnostní orgány a agenturu v souvislosti s vydáváním osvědčení o bezpečnosti by mělo být provedeno účinným způsobem. Za tímto účelem by měly být mezi agenturou a vnitrostátními bezpečnostními orgány uzavřeny dohody o spolupráci.
- (25) Dohody o spolupráci by zejména měly zohledňovat zvláštní zeměpisnou a historickou situaci některých členských států, při zajištění řádného fungování vnitřního trhu. Je-li provoz omezen na síť vyžadující ze zeměpisných nebo historických důvodů zvláštní odborné znalosti a jsou-li takové sítě odděleny od zbývajících částí železničního systému Unie, měl by mít žadatel možnost splnit nezbytné formality v daném místě u příslušných vnitrostátních bezpečnostních orgánů. Za tímto účelem a s cílem snížit administrativní zátěž a náklady by mělo být možné v dohodách o spolupráci uzavřených mezi agenturou a příslušnými vnitrostátními bezpečnostními orgány stanovit vhodné rozdělení úkolů, aniž je dotčena konečná odpovědnost agentury za vydávání jednotného osvědčení o bezpečnosti.
- (26) Železniční sítě na území pobaltských států (Estonsko, Lotyšsko a Litva) mají rozchod koleje 1 520 mm, který odpovídá rozchodu koleje v sousedících třetích zemích, ale liší se od rozchodu hlavní železniční sítě v Unii. Tyto pobaltské sítě zdědily společné technické a provozní požadavky, které mezi nimi zajišťují faktickou interoperabilitu, a v tomto kontextu by osvědčení o bezpečnosti vydané v jednom z těchto členských států mohlo platit i pro ostatní sítě tohoto druhu. V zájmu účinného a přiměřeného přidělování zdrojů na osvědčení o bezpečnosti a zájmu snížení finanční a administrativní zátěže pro žadatele by v takových případech měla zvláštní ujednání o spolupráci mezi agenturou a příslušnými vnitrostátními bezpečnostními orgány podle potřeby zahrnovat možnost smluvně zadat úkoly těmto vnitrostátním bezpečnostním orgánům.
- (27) Tato směrnice by neměla vést k nižší úrovni bezpečnosti ani ke zvýšení nákladů v železničním odvětví Unie. Proto by agentura a vnitrostátní bezpečnostní orgány měly převzít plnou odpovědnost za jednotná osvědčení o bezpečnosti, jež vydávají, zejména převzetím smluvní a mimosmluvní odpovědnosti v tomto ohledu. V případě soudního vyšetřování zahrnujícího agenturu nebo její zaměstnance by agentura měla plně spolupracovat s příslušnými orgány dotčeného členského státu či dotčených členských států.
- (28) Je třeba jasně rozlišovat mezi bezprostřední odpovědností agentury a vnitrostátních bezpečnostních orgánů za bezpečnost vyplývající z vydávání osvědčení o bezpečnosti a schválení z hlediska bezpečnosti na jedné straně a úkolem vnitrostátních bezpečnostních orgánů poskytovat vnitrostátní regulační rámec a vykonávat průběžný dohled nad výkonem všech dotčených stran v oblasti bezpečnosti na straně druhé. Každý vnitrostátní bezpečnostní orgán by měl dohlížet na soustavné plnění právní povinnosti uložené železničnímu podniku nebo provozovateli infrastruktury zavést systém zajišťování bezpečnosti. Získání důkazů o takovém plnění povinností může vyžadovat nejen kontroly na místě u dotčeného železničního podniku či provozovatele infrastruktury, ale také úkoly v oblasti dohledu, které mají plnit vnitrostátní bezpečnostní orgány s cílem posoudit, zda železniční podnik nebo provozovatel infrastruktury řádně uplatňuje svůj systém zajišťování bezpečnosti i poté, co mu bylo vydáno osvědčení o bezpečnosti nebo schválení z hlediska bezpečnosti. Vnitrostátní bezpečnostní orgány by měly koordinovat své činnosti dohledu nad železničními podniky usazenými v jednotlivých členských státech a měly by sdílet informace mezi sebou a podle potřeby i s agenturou. Agentura by měla být vnitrostátním bezpečnostním orgánům při této spolupráci nápomocna. V této souvislosti by měly agentura a vnitrostátní bezpečnostní orgány vypracovat nezbytná opatření s cílem usnadnit výměnu informací mezi sebou.

- (29) Agentura a vnitrostátní bezpečnostní orgány by měly úzce spolupracovat v případech, kdy vnitrostátní bezpečnostní orgán dojde k závěru, že držitel jednotného osvědčení o bezpečnosti vydaného agenturou již nespĺňuje podmínky pro získání osvědčení. V takovém případě by vnitrostátní bezpečnostní orgán měl agenturu požádat o to, aby osvědčení omežila nebo odebrala. Pro řešení sporů mezi agenturou a vnitrostátním bezpečnostním orgánem by mělo být zavedeno rozhodčí řízení. Zjistí-li vnitrostátní bezpečnostní orgán během dohledu závažné bezpečnostní riziko, měl by informovat agenturu a veškeré další vnitrostátní bezpečnostní orgány příslušné pro oblast, ve které daný železniční podnik působí. Dotčeným vnitrostátním bezpečnostním orgánům by mělo být umožněno uplatnit dočasná bezpečnostní opatření, včetně okamžitého omezení nebo pozastavení příslušných činností. Závažným bezpečnostním rizikem je třeba v této souvislosti rozumět závažné nesplnění právních povinností či bezpečnostních požadavků, což může samo o sobě nebo v kauzální řadě událostí způsobit nehodu nebo závažnou nehodu.
- (30) Agentura by měla být schopna zřídit nástroj usnadňující výměnu informací mezi příslušnými subjekty, které zjistí bezpečnostní riziko spojené se závadou a konstrukčními nedostatky či selháním technického vybavení.
- (31) Jednotné osvědčení o bezpečnosti by mělo být vydáváno na základě důkazu, že železniční podnik zavedl systém zajišťování bezpečnosti.
- (32) Provozovatelé infrastruktury by měli nést hlavní odpovědnost za bezpečnou konstrukci, údržbu a provoz na své železniční síti. Pokud jde o jejich systém zajišťování bezpečnosti, měli by provozovatelé infrastruktury podléhat schválení vnitrostátním bezpečnostním orgánem z hlediska bezpečnosti a dalším ustanovením za účelem splnění bezpečnostních požadavků.
- (33) Vydávání osvědčení doprovodu vlaku může být problematické pro subjekty nově vstupující na trh. 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.
- (34) Subjekt odpovědný za údržbu by měl být certifikován 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 daný subjekt odpovídá. Toto osvědčení by mělo platit v celé Unii a měl by je vydávat orgán, který je schopný provádět 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. Agentura by měla zhodnotit systém udělování osvědčení subjektu odpovědnému za údržbu nákladních vozů a případně by měla doporučit jeho rozšíření na všechna kolejová vozidla.
- (35) Vnitrostátní bezpečnostní orgány by měly být, pokud jde o jejich organizaci, právní strukturu a rozhodování, plně nezávislé na jakémkoli železničním podniku, provozovateli infrastruktury, žadateli, zadavateli nebo na jakémkoliv subjektu uzavírajícím smlouvy o veřejných službách. Měly by své úkoly vykonávat otevřeným a nediskriminujícím způsobem a měly by spolupracovat s agenturou na vytvoření jednotného evropského železničního prostoru a svá rozhodovací kritéria koordinovat. Je-li to nutné, měly by mít členské státy možnost rozhodnout, že jejich vnitrostátní bezpečnostní orgán bude součástí ministerstva odpovědného za odvětví dopravy, za předpokladu, že je zajištěna nezávislost vnitrostátního bezpečnostního orgánu. Aby vnitrostátní bezpečnostní orgány mohly plnit své úkoly, měly by disponovat nezbytnou vnitřní a vnější organizační kapacitou z hlediska lidských a hmotných zdrojů.
- (36) Vnitrostátní inspekční orgány hrají v procesu vyšetřování z hlediska bezpečnosti klíčovou úlohu. Jejich práce je pro stanovení příčin nehody nebo mimořádné události nanejvýš důležitá. Je proto zásadně důležité, aby mohly disponovat finančními a lidskými zdroji nezbytnými pro provádění účinných a efektivních inspekcí. Vnitrostátní inspekční orgány by měly spolupracovat s cílem výměny informací a osvědčených postupů. Měly by zavést program vzájemných hodnocení s cílem sledovat účinnost svých inspekcí. Zprávy z procesu vzájemného hodnocení by měly být poskytnuty agentuře, aby jí tak bylo umožněno sledovat celkový stav bezpečnosti železničního systému Unie.

- (37) Vážné nehody na železnici jsou vzácné. Mohou však mít katastrofální důsledky a u veřejnosti vyvolat znepokojení co do stavu bezpečnosti železničního systému Unie. Veškeré nehody by proto měly být vyšetřeny z hlediska bezpečnosti, aby se znovu neopakovaly, a výsledky vyšetřování by se měly zpřístupnit veřejnosti. Jiné nehody a mimořádné události by také měly být předmětem vyšetřování z hlediska bezpečnosti, pokud se týkají důležitých předpokladů pro vznik vážných nehod.
- (38) Vyšetřování z hlediska bezpečnosti by mělo být vedeno odděleně od jakéhokoli soudního vyšetřování dané mimořádné události a osoby je provádějící by měly mít přístup k důkazům a ke svědkům. Mělo by být prováděno stálým orgánem, který by byl nezávislý na subjektech působících v železničním systému Unie. Tento orgán by měl vykonávat činnost tak, aby bylo možné vyloučit jakýkoli střet zájmů a jakékoli možné spojení s příčinami událostí, které jsou předmětem vyšetřování. Zejména by neměla být jeho funkční nezávislost ovlivněna tehdy, má-li z organizačních důvodů a z důvodů právní struktury úzký vztah k vnitrostátnímu bezpečnostnímu orgánu, agentuře 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.
- (39) Vyšetřování po vážné nehodě by mělo být vedeno tak, aby všechny strany měly možnost být vyslechnuty a měly přístup k výsledkům. Zejména by měl inspekční orgán během vyšetřování informovat strany, u nichž se domnívá, že mají v souvislosti s danou událostí odpovědnost za bezpečnost, o vývoji vyšetřování a měl by vzít na vědomí jejich názory a stanoviska. To umožní inspekčním orgánům získat jakékoliv doplňující informace a mít povědomí o různých názorech na jejich práci tak, aby mohly vyšetřování provést co nejvhodněji. Cílem těchto konzultací by v žádném případě nemělo být zabývat se otázkou viny nebo odpovědnosti, ale spíše sběr skutečných důkazů a získávání zkušeností pro další zlepšování bezpečnosti. Inspekční orgán by však měl mít možnost výběru informací, které zamýšlí sdílet s těmito stranami tak, aby se zabránilo zbytečnému tlaku, s výjimkou případů, kdy to vyžadují osoby vedoucí soudní řízení. Inspekční orgán by měl zohlednit odůvodněné potřeby případných obětí a jejich příbuzných být informováni.
- (40) S cílem zvýšit efektivnost činností inspekčních orgánů a usnadnit jim plnění jejich úkolů, měly by mít tyto orgány včas přístup na místo nehody, v případě nutnosti ve spolupráci s jakýmkoli věcně příslušným justičním 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.
- (41) V případě, že přímá příčina nehody nebo mimořádné události patrně souvisí s lidskou činností, je třeba věnovat pozornost konkrétním okolnostem, jakož i způsobu, jakým zaměstnanci provádějí běžné činnosti za normálního provozu, včetně provedení rozhraní člověk-stroj, vhodnosti postupů, existence protichůdných cílů, pracovního vytížení a jakýchkoli dalších okolností, které mohou událost ovlivnit, včetně fyzických, pracovního stresu, únavy nebo psychologické způsobilosti.
- (42) Mělo by se usilovat o to, aby byla v celé Unii zajištěna dostupná vysoká míra odborné přípravy a pokročilá kvalifikace.
- (43) Za účelem doplnění nebo změny jiných než podstatných prvků této směrnice by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o CSM a CST a jejich revize. 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.
- (44) K zajištění jednotných podmínek pro provádění této směrnice by Komisi měly být svěřeny prováděcí pravomoci s ohledem na pověření agentury vypracováním CSM a CST a jejich změn a předložením příslušných doporučení Komisi, praktická pravidla pro účely bezpečnostní certifikace, podrobná ustanovení určující, které z požadavků stanovených v příloze III se mají použít na funkce údržby prováděné údržbářskými dílnami, včetně podrobných ustanovení zaručujících jednotné provádění pravidel udělování osvědčení údržbářským dílnám v souladu

s příslušnými CSM a TSI, podrobná ustanovení určující, které z požadavků stanovených v příloze III se mají použít za účelem udělování osvědčení subjektům zabývajícím se údržbou vozidel jiných než nákladní vozy na základě technických vlastností takových vozidel, včetně podrobných ustanovení zajišťujících jednotné provádění podmínek pro udělení osvědčení subjektu zabývajícím se údržbou vozidel jiných než nákladní vozy, v souladu s příslušnými CSM a TSI a s ohledem na strukturu zprávy o vyšetřování nehody či mimořádné události. Tyto pravomoci by měly být vykonávány v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011⁽¹⁾.

- (45) Členské státy by měly stanovit pravidla pro sankce za porušení vnitrostátních předpisů přijatých na základě této směrnice a zajistit jejich uplatňování. Tyto sankce by měly být účinné, přiměřené a odrazující.
- (46) Jelikož cílů této směrnice, totiž koordinace činností členských států v oblasti regulace bezpečnosti, dohledu nad bezpečností, vyšetřování nehod a stanovení CST, CSM, CSI a společných požadavků pro jednotná osvědčení o bezpečnosti, nemůže být dosaženo uspokojivě členskými státy, ale spíše 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 pro dosažení těchto cílů.
- (47) Povinnost provést tuto směrnici ve vnitrostátním právu by měla být omezena na ta ustanovení, která v porovnání se směrnicí 2004/49/ES představují věcnou změnu. Povinnost provést ve vnitrostátním právu nezměněná ustanovení vyplývá z uvedené směrnice.
- (48) Touto směrnicí by neměly být dotčeny povinnosti členských států týkající se lhůt pro provedení směrnic ve vnitrostátním právu uvedených v části B přílohy IV,

PŘIJALY TUTO SMĚRNICI:

KAPITOLA I

OBECNÁ USTANOVENÍ

Článek 1

Předmět

Tato směrnice obsahuje ustanovení, jejichž cílem je zajistit rozvoj a zvyšování bezpečnosti železničního systému Unie a zlepšit přístup k trhu služeb železniční dopravy:

- a) harmonizací regulační struktury v členských státech;
- b) vymezením odpovědnosti jednotlivých subjektů působících v železničním systému Unie;
- c) přípravou společných bezpečnostních cílů (CST) a společných bezpečnostních metod (CSM) s cílem postupně odstranit potřebu vnitrostátních předpisů;
- d) stanovením zásad pro vydávání, obnovování, změnu, omezování a odebrání osvědčení o bezpečnosti a schválení z hlediska bezpečnosti;
- e) povinným zřízením vnitrostátního bezpečnostního orgánu a inspekčního orgánu pro vyšetřování nehod a mimořádných událostí pro každý členský stát a
- f) definováním společných zásad pro zajišťování a regulaci bezpečnosti železnic a pro dohled nad bezpečností železnic.

⁽¹⁾ Nařízení 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 (Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13).

Článek 2

Oblast působnosti

1. Tato směrnice se vztahuje na železniční systém v členských státech, který se může dělit na subsystémy podle strukturálních a funkčních oblastí. Vztahuje se na bezpečnostní požadavky systému jako celku, včetně zajišťování bezpečného provozování infrastruktury a dopravy a součinnosti železničních podniků, provozovatelů infrastruktury a dalších subjektů působících v železničním systému Unie.
2. Tato směrnice se nevztahuje na:
 - a) metro;
 - b) tramvaje a městská kolejová vozidla a na infrastrukturu, kterou využívají výhradně tato vozidla, ani
 - c) sítě, které jsou funkčně oddělené od zbytku železničního systému Unie a jsou určeny pouze pro provozování místní, městské nebo příměstské osobní dopravy, a na podniky využívající výhradně tyto sítě.
3. Členské státy mohou z oblasti působnosti opatření, která přijmou k provedení této směrnice, vyloučit:
 - a) železniční infrastrukturu v soukromém vlastnictví, včetně vedlejších kolejí, používanou vlastníkem nebo provozovatelem pro účely jejich nákladní dopravy či osobní dopravy pro nekomerční účely a vozidla používaná výlučně na této infrastruktuře;
 - b) infrastrukturu a vozidla vyhrazené výlučně pro místní, historické nebo turistické využití;
 - c) městskou kolejovou infrastrukturu příležitostně využívanou pro těžká kolejová vozidla za provozních podmínek městských kolejových systémů, pouze pokud je nezbytná k používání takových vozidel z důvodů propojenosti, a
 - d) vozidla používaná především na městské kolejové infrastruktuře, která jsou však vybavena některými díly pro těžká kolejová vozidla nezbytnými pro umožnění tranzitu na omezeném úseku těžké kolejové infrastruktury, a to pouze z důvodů propojenosti.
4. Bez ohledu na odstavec 2 se mohou členské státy v souladu s vnitrostátními právními předpisy rozhodnout, že tam, kde je to vhodné, použijí ustanovení této směrnice na metro a jiné místní systémy.

Článek 3

Definice

Pro účely této směrnice se rozumí:

- 1) „železničním systémem Unie“ železniční systém Unie ve smyslu čl. 2 bodu 1 směrnice (EU) 2016/797;
- 2) „provozovatelem infrastruktury“ provozovatel infrastruktury ve smyslu čl. 3 bodu 2 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU ⁽¹⁾;
- 3) „železničním podnikem“ železniční podnik ve smyslu čl. 3 bodu 1 směrnice 2012/34/EU a jakýkoli jiný veřejný nebo soukromý podnik, jehož činností je železniční přeprava zboží nebo cestujících, přičemž tento podnik zajišťuje trakci; jsou zde rovněž zahrnuty podniky, které poskytují pouze trakci;
- 4) „technickou specifikací pro interoperabilitu“ (TSI) specifikace přijatá v souladu se směrnicí (EU) 2016/797, která se vztahuje na každý subsystém nebo část subsystému tak, aby bylo vyhověno základním požadavkům a zajištěna interoperabilita železničního systému Unie;
- 5) „společnými bezpečnostními cíli (CST)“ minimální úroveň bezpečnosti, jichž má systém jako celek, a je-li to proveditelné, jednotlivé části železničního systému Unie (například konvenční železniční systém, vysokorychlostní železniční systém, dlouhé železniční tunely nebo tratě používané výhradně pro nákladní dopravu) dosáhnout;

⁽¹⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU ze dne 21. listopadu 2012 o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru (Úř. věst. L 343, 14.12.2012, s. 32).

- 6) „společnými bezpečnostními metodami (CSM)“ metody popisující posuzování úrovní bezpečnosti, dosahování bezpečnostních cílů a dodržování jiných bezpečnostních požadavků;
- 7) „vnitrostátním bezpečnostním orgánem“ vnitrostátní subjekt pověřený úkoly, které se týkají bezpečnosti železnic podle této směrnice, nebo jakýkoli subjekt pověřený těmito úkoly více členskými státy s cílem zajistit jednotný bezpečný režim;
- 8) „vnitrostátními předpisy“ všechny závazné předpisy přijaté v členském státě bez ohledu na to, kdo je vydal, které obsahují požadavky na bezpečnost železnic nebo technické požadavky jiné než požadavky stanovené předpisy Unie nebo mezinárodními předpisy a které se v uvedeném členském státě vztahují na železniční podniky, provozovatele infrastruktury nebo třetí strany;
- 9) „systémem zajišťování bezpečnosti“ systém, činnosti a postupy, které zavedl provozovatel infrastruktury nebo železniční podnik k zajištění bezpečnosti svých činností;
- 10) „pověřeným vyšetřujícím“ osoba pověřená organizací, vedením a kontrolou vyšetřování;
- 11) „nehodou“ nečekaná nebo nezamýšlená náhlá událost nebo určitý sled takových událostí, které mají za následek vznik škody; nehody se dělí do těchto kategorií: srážka, vykolejení, nehody na přejezdech, nehody osob, na kterých se podílejí pohybující se kolejová vozidla, požáry a jiné nehody;
- 12) „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 nehoda se stejnými důsledky, která má zřejmý dopad na regulaci bezpečnosti železnic nebo na zajišťování bezpečnosti; „rozsáhlou škodou“ se rozumí škoda, jejíž výši může inspekční orgán ihned odhadnout nejméně na 2 miliony EUR;
- 13) „mimořádnou událostí“ jakákoli událost jiná než nehoda nebo vážná nehoda, která má vliv na bezpečnost železničního provozu;
- 14) „vyšetřováním“ postup vedený za účelem předcházení nehodám a mimořádným událostem, který zahrnuje shromažďování a vyhodnocování informací a vypracovávání závěrů, včetně stanovování příčin a podle potřeby vydávání bezpečnostních doporučení;
- 15) „příčinami“ jednání, opomenutí, události nebo okolnosti nebo jejich kombinace, které vedly k nehodě nebo mimořádné události;
- 16) „městskou kolejovou dráhou“ systém kolejové dopravy pro městské nebo příměstské oblasti s odolností vůči nárazu C-III nebo C-IV (podle normy EN 15227:2011) a maximální pevností vozidla 800 kN (podélná tlaková síla spřáhla); městské kolejové systémy mohou používat vlastní kolejové těleso nebo těleso uložené ve vozovce a obvykle nedochází k výměně vozidel mezi nimi a dálkovou osobní nebo nákladní dopravou;
- 17) „subjektem posuzování shody“ subjekt, který byl oznámen nebo určen jako odpovědný za činnosti posuzování shody, včetně kalibrace, zkoušení, certifikace a kontroly; subjekt posuzování shody je po oznámení členským státem označován jako oznámený subjekt; subjekt posuzování shody je po určení členským státem označován jako určený subjekt;
- 18) „prvky interoperability“ prvky interoperability ve smyslu čl. 2 bodu 7 směrnice (EU) 2016/797;
- 19) „držitelem“ fyzická nebo právnická osoba, která vozidlo vlastní nebo má právo je užívat, užívá vozidlo jako dopravní prostředek a je zapsána jako vlastník vozidla nebo jako osoba oprávněná je užívat v registru vozidel uvedeném v článku 47 směrnice (EU) 2016/797;
- 20) „subjektem odpovědným za údržbu“ subjekt odpovědný za údržbu vozidla a zapsaný jako takový v registru vozidel uvedeném v článku 47 směrnice (EU) 2016/797;
- 21) „vozidlem“ železniční vozidlo, které je vhodné k provozování po vlastní ose na železničních tratích, s trakcí nebo bez ní; vozidlo se skládá z jednoho nebo několika strukturálních a funkčních subsystémů;

- 22) „výrobce“ výrobce ve smyslu čl. 2 bodu 36 směrnice (EU) 2016/797;
- 23) „odesílatelem“ podnik, který odesílá zboží buď svým jménem, nebo jménem třetí strany;
- 24) „příjemcem“ fyzická nebo právnická osoba, která přijímá zboží na základě smlouvy o přepravě; je-li přeprava prováděna bez smlouvy o přepravě, považuje se za příjemce fyzická či právnická osoba přebírající odpovědnost za zboží při příjezdu;
- 25) „podnikem zajišťujícím nakládku vozů“ podnik, který nakládá balené zboží, malé kontejnery nebo přenosné cisterny na vůz či do vozu či kontejneru nebo který nakládá na vůz kontejner, kontejner pro volně ložený náklad, vícečlánkový kontejner na plyn, cisternový kontejner nebo přenosnou cisternu;
- 26) „podnikem zajišťujícím vykládku vozů“ podnik, který vykládá z vozu kontejner, kontejner pro volně ložený náklad, vícečlánkový kontejner na plyn, cisternový kontejner nebo přenosnou cisternu, nebo podnik, který vykládá balené zboží, malé kontejnery nebo přenosné cisterny z vozu nebo kontejneru, nebo podnik, který vykládá zboží z cisterny (cisternového vozu, vozu se snímatelnou cisternou, přenosnou cisternou nebo cisternovým kontejnerem) nebo z bateriového vozu či vícečlánkového kontejneru na plyn nebo z vozu nebo z velkého kontejneru či malého kontejneru pro volně ložený náklad či kontejneru pro volně ložený náklad;
- 27) „podnikem zajišťujícím plnění vozů“ podnik, který plní zboží do cisterny (včetně 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;
- 28) „podnikem zajišťujícím vyprazdňování vozů“ podnik, který vykládá zboží z cisterny (včetně cisternového vozu, vozu se snímatelnou cisternou, přenosnou cisternou nebo cisternovým kontejnerem), z vozu, z velkého nebo malého kontejneru pro volně ložený náklad nebo z bateriového vozu či vícečlánkového kontejneru na plyn;
- 29) „dopracem“ podnik, který poskytuje přepravní služby na základě smlouvy o přepravě;
- 30) „zadavatelem“ veřejný nebo soukromý subjekt, který objedná projekt, výstavbu, obnovu nebo modernizaci subsystému;
- 31) „druhem činnosti“ druh osobní dopravy, která zahrnuje či nezahrnuje vysokorychlostní služby, nákladní dopravy, která zahrnuje či nezahrnuje služby týkající se nebezpečných věcí, nebo pouze posunovací služby;
- 32) „rozsahem činnosti“ rozsah podle počtu cestujících či objemu zboží a odhadované velikosti železničního podniku podle počtu zaměstnanců pracujících v odvětví železniční dopravy (tj. jako mikropodnik, malý podnik, střední podnik nebo velký podnik);
- 33) „oblastí provozu“ síť nebo sítě v jednom či několika členských státech, kde má železniční podnik v úmyslu zajišťovat svůj provoz.

KAPITOLA II

ROZVOJ A ZAJIŠŤOVÁNÍ BEZPEČNOSTI ŽELEZNIC

Článek 4

Úloha subjektů působících v železničním systému Unie při rozvoji a zvyšování bezpečnosti železnic

1. S cílem rozvíjet a zvyšovat bezpečnost železnic členské státy v mezích svých pravomocí:
 - a) zajišťují, aby byla obecně zachována a pokud možno soustavně zvyšována bezpečnost železnic, přičemž zohledňují vývoj práva Unie a mezinárodních předpisů i technický a vědecký pokrok a upřednostňují předcházení nehodám;
 - b) zajišťují, aby byly všechny platné právní předpisy prosazovány otevřeným a nediskriminujícím způsobem, čímž podporují rozvoj jednotného evropského systému železniční dopravy;
 - c) zajišťují, aby opatření k rozvoji a zlepšování bezpečnosti železnic zohledňovala potřebu systémového přístupu;

- d) zajišťují, aby odpovědnost za bezpečné provozování železničního systému Unie a usměrňování rizik s tím spojených nesli provozovatelé infrastruktury a železniční podniky, každý z nich za svou část systému, tím, že jim uloží, aby:
 - i) zavedli nezbytná opatření k usměrňování rizik podle čl. 6 odst. 1 písm. a) a podle potřeby na nich spolupracovali,
 - ii) používali předpisy Unie a vnitrostátní předpisy,
 - iii) zaváděli systémy zajišťování bezpečnosti v souladu s touto směrnicí,
- e) aniž je dotčena občanskoprávní odpovědnost podle právního řádu členských států, zajišťují, aby každý provozovatel infrastruktury a každý železniční podnik nesl vůči uživatelům, zákazníkům, dotčeným pracovníkům a dalším subjektům uvedeným v odstavci 4 odpovědnost za svou část systému a za její bezpečný provoz, včetně dodávek materiálu a subdodávek služeb,
- f) vypracovávají a zveřejňují roční plány v oblasti bezpečnosti stanovící opatření určená k dosažení CST a
- g) podle potřeby podporují agenturu v její činnosti spočívající ve sledování vývoje bezpečnosti železnic na úrovni Unie.

2. Agentura zajišťuje v mezích svých pravomocí, aby byla obecně zachována a pokud možno soustavně zvyšována bezpečnost železnic, přičemž zohledňuje vývoj práva Unie a technický a vědecký pokrok a upřednostňuje předcházení vážným nehodám.

3. Železniční podniky a provozovatelé infrastruktury:

- a) zavádějí nezbytná opatření k usměrňování rizik podle čl. 6 odst. 1 písm. a) a podle potřeby na nich spolupracují vzájemně i s dalšími subjekty;
- b) ve svých systémech zajišťování bezpečnosti zohledňují rizika spojená s činnostmi dalších subjektů a třetích stran;
- c) kde je to vhodné, smluvně zavazují ostatní subjekty uvedené v odstavci 4, které mohou mít vliv na bezpečný provoz železničního systému Unie, aby provedly opatření k usměrňování rizik, a
- d) zajišťují, aby jejich subdodavatelé prováděli opatření k usměrňování rizik tím, že uplatní CSM pro postupy sledování stanovené v CSM pro sledování podle čl. 6 odst. 1 písm. c), a aby tak bylo stanoveno ve smlouvách, které budou sděleny na žádost agentury nebo vnitrostátního bezpečnostního orgánu.

4. Aniž je dotčena odpovědnost železničních podniků a provozovatelů infrastruktury podle odstavce 3, subjekty odpovědné za údržbu a všechny další subjekty mající potenciální dopad na bezpečný provoz železničního systému Unie, včetně výrobců, opravárenských podniků, držitelů, poskytovatelů služeb, zadavatelů, dopravců, odesílatelů, příjemců a podniků zajišťujících nakládku, vykládku, plnění a vyprazdňování vozů:

- a) zavádějí nezbytná opatření k usměrňování rizik a podle potřeby na nich spolupracují s dalšími subjekty;
- b) zajišťují, aby subsystémy, příslušenství, vybavení a služby, které dodávají, splňovaly stanovené požadavky a podmínky použití tak, aby mohly být dotčeným železničním podnikem nebo provozovatelem infrastruktury bezpečně provozovány.

5. Železniční podniky, provozovatelé infrastruktury a kterýkoli subjekt uvedený v odstavci 4, které zjistí bezpečnostní riziko spojené se závadou a konstrukčními nedostatky či selháním technického vybavení, a to i na strukturálních subsystémech, nebo jsou o takovém riziku informovány, v mezích svých pravomocí:

- a) přijmou veškerá nezbytná opatření k řešení zjištěného bezpečnostního rizika;

b) nahlásí tato rizika příslušným zúčastněným stranám s cílem umožnit jim přijmout veškerá nezbytná nápravná opatření a zajistit tak nepřetržitý stav bezpečnosti železničního systému Unie. Agentura může zřídit nástroj, který usnadní tuto výměnu informací mezi příslušnými subjekty s přihlédnutím k soukromí zúčastněných uživatelů, výsledkům analýzy nákladů a přínosů, jakož i k informatickým aplikacím a registrům, které agentura již zavedla.

6. V případě výměny vozidel mezi železničními podniky poskytne každý zúčastněný subjekt veškeré informace důležité pro bezpečný provoz, včetně informací o stavu a historii dotyčného vozidla, části knihy údržby pro účely sledovatelnosti, výsledovatelnosti nákladkových operací a nákladních listů.

Článek 5

Společné bezpečnostní ukazatele (CSI)

1. S cílem usnadnit posuzování stupně dosažení CST a k zajištění sledování obecného vývoje bezpečnosti železnic shromažďují členské státy informace o CSI prostřednictvím výročních zpráv vnitrostátních bezpečnostních orgánů podle článku 19.

2. CSI jsou stanoveny v příloze I.

Článek 6

Společné bezpečnostní metody (CSM)

1. V CSM se popisuje, jakým způsobem se posuzují úrovně bezpečnosti, stupeň dosažení bezpečnostních cílů a soulad s ostatními bezpečnostními požadavky, případně i prostřednictvím nezávislého hodnotícího orgánu, a to vypracováním a stanovením:

- a) metod pro hodnocení a posuzování rizik;
- b) metod pro posuzování shody s požadavky uvedenými v osvědčeních o bezpečnosti a ve schváleních z hlediska bezpečnosti udělených podle článků 10 a 12;
- c) metod pro dohled, které mají používat vnitrostátní bezpečnostní orgány, a metod pro sledování, které mají používat železniční podniky, provozovatelé infrastruktury a subjekty odpovědné za údržbu;
- d) metod pro posuzování úrovně bezpečnosti a stavu bezpečnosti provozovatelů železnic na vnitrostátní úrovni a na úrovni Unie;
- e) metod pro posuzování stupně dosažení bezpečnostních cílů na vnitrostátní úrovni a na úrovni Unie a
- f) veškerých dalších metod pro jakýkoli proces v rámci systému zajišťování bezpečnosti, které je třeba harmonizovat na úrovni Unie.

2. Komise prostřednictvím prováděcích aktů pověří agenturu, aby vypracovala CSM a jejich změny a aby Komise předložila příslušná doporučení na základě jasného odůvodnění potřeby nových nebo změněných CSM a jejich dopadu na stávající předpisy a na úroveň bezpečnosti železničního systému Unie. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 28 odst. 3. Nevydá-li výbor uvedený v článku 28 (dále jen „výbor“) žádné stanovisko, Komise navrhaný prováděcí akt nepřijme a použije se čl. 5 odst. 4 třetí pododstavec nařízení (EU) č. 182/2011.

Při vypracování, přijetí a přezkumu CSM se zohlední stanovisko uživatelů, vnitrostátních bezpečnostních orgánů a zúčastněných stran, včetně tam, kde je to vhodné, sociálních partnerů. K doporučením se přiloží zpráva o výsledcích této konzultace a zpráva o posouzení dopadů nových nebo změněných CSM, jež mají být přijaty.

3. Během výkonu pověření podle odstavce 2 je výbor agenturou nebo Komisí soustavně a pravidelně informován o přípravné práci na CSM. Během této práce může Komise agentuře podat veškerá užitečná doporučení týkající se CSM a poskytnout analýzu nákladů a přínosů. Komise může zejména požadovat, aby agentura posoudila alternativní řešení a aby posouzení nákladů a přínosů těchto alternativních řešení bylo uvedeno ve zprávě připojené k návrhu CSM.

Komisi je při provádění úkolů uvedených v prvním pododstavci nápomocen výbor.

4. Komise posoudí doporučení vydané agenturou s cílem ověřit, zda bylo splněno pověření podle odstavce 2. Pokud pověření splněno nebylo, požádá Komise agenturu, aby své doporučení přezkoumala, přičemž poukáže na body pověření, které nebyly splněny. V odůvodněných případech může Komise postupem podle odstavce 2 rozhodnout o změně pověření uděleného agentuře.

Komisi je při provádění úkolů uvedených v prvním pododstavci nápomocen výbor.

5. CSM jsou pravidelně revidovány s ohledem na zkušenosti získané při jejich používání a celkový vývoj bezpečnosti železnic a s cílem bezpečnost obecně zachovávat a pokud možno soustavně zvyšovat.

6. Na základě doporučení vydaného agenturou a v návaznosti na posouzení podle odstavce 4 tohoto článku je Komise zmocněna přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 27, pokud jde o obsah CSM a jejich případné změny.

7. Členské státy neprodleně přijmou nezbytné změny svých vnitrostátních předpisů na základě přijetí CSM a jejich změn.

Článek 7

Společné bezpečnostní cíle (CST)

1. CST stanoví minimální úroveň bezpečnosti, kterých má dosáhnout systém jako celek, a je-li to proveditelné, jednotlivé části železničního systému v každém členském státě a v Unii. CST mohou být vyjádřeny v kritériích přijatelnosti rizik nebo v cílových úrovních bezpečnosti a zohledňují zejména:

- a) jednotlivá rizika pro cestující, pracovníky včetně zaměstnanců nebo subdodavatelů, uživatele přejezdů a ostatní osoby, a aniž jsou dotčena stávající vnitrostátní a mezinárodní pravidla odpovědnosti za škodu, jednotlivá rizika pro nepovolané osoby;
- b) rizika pro společnost.

2. Komise prostřednictvím prováděcích aktů pověří agenturu, aby vypracovala CST a jejich změny a aby jí předložila příslušná doporučení na základě jasného odůvodnění potřeby nového nebo změněného CST a jeho dopadu na stávající předpisy. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 28 odst. 3. Nevydá-li výbor žádné stanovisko, Komise navrhaný prováděcí akt nepřijme a použije se čl. 5 odst. 4 třetí pododstavec nařízení (EU) č. 182/2011.

3. Během výkonu pověření podle odstavce 2 je výbor agenturou nebo Komisí soustavně a pravidelně informován o přípravné práci na CST. Během této práce může Komise agentuře podat veškerá užitečná doporučení týkající se CST a poskytnout analýzu nákladů a přínosů. Komise může zejména požadovat, aby agentura posoudila alternativní řešení a aby posouzení nákladů a přínosů těchto alternativních řešení bylo uvedeno ve zprávě připojené k návrhu CST.

Komisi je při provádění úkolů uvedených v prvním pododstavci nápomocen výbor.

4. Komise posoudí doporučení vydané agenturou s cílem ověřit, zda bylo splněno pověření podle odstavce 2. Pokud pověření splněno nebylo, požádá Komise agenturu, aby své doporučení přezkoumala, přičemž poukáže na body pověření, které nebyly splněny. V odůvodněných případech může Komise postupem podle odstavce 2 rozhodnout o změně pověření uděleného agentuře.

Komisi je při provádění úkolů uvedených v prvním pododstavci nápomocen výbor.

5. CST jsou pravidelně revidovány s ohledem na celkový vývoj bezpečnosti železnic. Revidované CST odrážejí všechny prioritní oblasti, v nichž je třeba bezpečnost dále zvyšovat.
6. Na základě doporučení vydaného agenturou a v návaznosti na posouzení podle odstavce 4 tohoto článku je Komise zmocněna přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 27, pokud jde o obsah CST a jejich případné změny.
7. Členské státy přijmou nezbytné změny svých vnitrostátních předpisů s cílem dosáhnout alespoň CST a případných revidovaných CST v souladu s časovým plánem jejich provádění. Tyto změny se zohlední v ročních plánech v oblasti bezpečnosti uvedených v čl. 4 odst. 1 písm. f). V souladu s článkem 8 oznámí členské státy tyto předpisy Komisi.

Článek 8

Vnitrostátní předpisy v oblasti bezpečnosti

1. Vnitrostátní předpisy oznámené do 15. června 2016 podle směrnice 2004/49/ES se použijí, pokud:
 - a) patří mezi druhy uvedené v příloze II a
 - b) jsou v souladu s právem Unie, včetně zejména TSI, CST a CSM, a
 - c) by neměly za následek svévolnou diskriminaci nebo skryté omezování provozu železniční dopravy mezi členskými státy.
2. Členské státy do 16. června 2018 přezkoumají vnitrostátní předpisy uvedené v odstavci 1 a zruší:
 - a) veškeré vnitrostátní předpisy, které nebyly oznámeny nebo které nesplňují kritéria uvedená v odstavci 1;
 - b) veškeré vnitrostátní předpisy, které se v důsledku právních předpisů Unie, včetně zejména TSI, CST a CSM, staly nadbytečnými.

Členské státy k tomu mohou využít nástroj pro správu předpisů uvedený v čl. 27 odst. 4 nařízení (EU) 2016/796 a mohou agenturu požádat, aby posoudila, zda konkrétní předpisy splňují kritéria uvedená v tomto odstavci.
3. Členské státy mohou přijmout nové vnitrostátní předpisy podle této směrnice pouze v těchto případech:
 - a) jestliže předpisy týkající se stávajících bezpečnostních metod nejsou zahrnuty v žádné CSM;
 - b) jestliže se na provozní předpisy příslušné železniční síti dosud nevztahují TSI;
 - c) jako naléhavé preventivní opatření, zvláště v návaznosti na nehodu či mimořádnou událost;
 - d) jestliže je již oznámený předpis třeba revidovat;
 - e) jestliže se na předpisy o požadavcích na zaměstnance, kteří plní důležité úkoly z hlediska bezpečnosti, včetně kritérií výběru, fyzické a psychické způsobilosti a odborného výcviku, dosud nevztahuje žádná TSI ani směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/59/ES⁽¹⁾.
4. Členské státy předloží agentuře a Komisi prostřednictvím vhodného informačního systému v souladu s článkem 27 nařízení (EU) 2016/796 návrhy nových vnitrostátních předpisů před jejich plánovaným zavedením do vnitrostátního právního řádu, aby mohly být včas posouzeny ve lhůtách uvedených v čl. 25 odst. 1 nařízení (EU) 2016/796. Členské státy zajistí, aby byl návrh v dostatečně pokročilém stadiu přípravy, s cílem umožnit agentuře provést posouzení podle čl. 25 odst. 2 nařízení (EU) 2016/796.
5. V případě naléhavých preventivních opatření mohou členské státy přijmout a používat nový předpis okamžitě. Tento předpis musí být oznámen podle čl. 27 odst. 2 nařízení (EU) 2016/796 a předložen agentuře k posouzení v souladu s čl. 26 odst. 1, 2 a 5 nařízení (EU) 2016/796.
6. 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 po nabytí účinnosti dotčeného vnitrostátního předpisu, použije se postup stanovený v článku 26 nařízení (EU) 2016/796.

⁽¹⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/59/ES ze dne 23. října 2007 o vydávání osvědčení strojvedoucím obsluhujícím hnací vozidla a vlaky v železničním systému Společenství (Úř. věst. L 315, 3.12.2007, s. 51).

7. Přijaté vnitrostátní předpisy oznámí členské státy agentuře a Komisi. Použijí k tomu příslušný informační systém v souladu s článkem 27 nařízení (EU) 2016/796. Členské státy zajistí, aby stávající vnitrostátní předpisy byly snadno přístupné a veřejné a aby používaly pojmy, jež jsou srozumitelné všem dotčeným stranám. Členské státy mohou být požádány, aby poskytly doplňující informace o svých vnitrostátních předpisech.
8. Členské státy se mohou rozhodnout, že neoznámí předpisy a omezení výhradně místní povahy. V takových případech uvedou tyto předpisy a omezení v registrech infrastruktury uvedených v článku 49 směrnice (EU) 2016/797 nebo uvedou ve zprávě o síti uvedené v článku 27 směrnice 2012/34/EU, kde jsou tato pravidla a omezení zveřejněna.
9. Na vnitrostátní předpisy oznamované podle tohoto článku se nevztahuje oznamovací postup stanovený ve směrnici Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/1535 ⁽¹⁾.
10. Agentura posuzuje návrhy vnitrostátních předpisů a stávající vnitrostátní předpisy postupy stanovenými v článcích 25 a 26 nařízení (EU) 2016/796.
11. Aniž je dotčen odstavec 8, vnitrostátní předpisy, které nejsou oznámeny v souladu s tímto článkem, se pro účely této směrnice nepoužijí.

Článek 9

Systémy zajišťování bezpečnosti

1. Provozovatelé infrastruktury a železniční podniky zavedou vlastní systémy zajišťování bezpečnosti s cílem zajistit, že železniční systém Unie je schopen dosáhnout alespoň CST, že je v souladu s bezpečnostními požadavky stanovenými v TSI a že jsou používány odpovídající části CSM a vnitrostátní předpisy oznámené podle článku 8.
2. Všechny důležité části systému zajišťování bezpečnosti musí být zdokumentovány a musí být zejména 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. Musí platit jednoznačný závazek důsledně uplatňovat poznatky a metody týkající se lidského faktoru. Provozovatelé infrastruktury a železniční podniky podporují prostřednictvím systému zajišťování bezpečnosti kulturu vzájemné důvěry, jistoty a učení, při které jsou zaměstnanci vybízeni k tomu, aby přispívali k rozvoji bezpečnosti při zaručení důvěrnosti.
3. Systém zajišťování bezpečnosti zahrnuje tyto základní prvky:
 - 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 stávajících, nových a změněných technických a provozních norem nebo jiných závazných podmínek stanovených v TSI, vnitrostátních předpisech uvedených v článku 8 a v příloze II, v jiných příslušných předpisech nebo v úředních rozhodnutích;
 - d) postupy pro zajištění souladu s normami a jinými závaznými podmínkami po dobu životnosti zařízení a po dobu provozu;
 - e) postupy a metody zjišťování a posuzování rizika a zavádění opatření k usměrňování rizik v případě, že změna provozních podmínek nebo zavedení nových materiálů představují nová rizika pro infrastrukturu nebo rozhraní člověk-stroj-organizace;
 - f) poskytování programů pro školení zaměstnanců a pro systémy za účelem udržení kvalifikace zaměstnanců a odpovídající úrovně plnění úkolů, včetně opatření pro fyzickou a psychickou způsobilost zaměstnanců;

⁽¹⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/1535 ze dne 9. září 2015 o postupu při poskytování informací v oblasti technických předpisů a předpisů pro služby informační společnosti (Úř. věst. L 241, 17.9.2015, s. 1).

- g) opatření zajišťující poskytování dostatečných informací uvnitř organizace a podle potřeby mezi organizacemi železničního systému;
- h) postupy a vzory pro dokumentování bezpečnostních informací a stanovení postupu pro řízení nastavení nejdůležitějších bezpečnostních informací;
- i) postupy zajišťující, aby byly nehody, mimořádné události, nebezpečné situace a jiné nebezpečné jevy oznamovány, vyšetřovány a analyzovány a aby byla přijímána nezbytná preventivní opatření;
- j) zajištění zásahových plánů, varování a informací v případě mimořádné situace, jež jsou dohodnuty s příslušnými orgány veřejné správy, a
- k) ustanovení o provádění pravidelných vnitřních auditů systému zajišťování bezpečnosti.

Provozovatelé infrastruktury a železniční podniky zahrnou jakýkoli jiný prvek nezbytný pro pokrytí bezpečnostních rizik v souladu s posouzením rizik vznikajících z jejich vlastní činnosti.

4. Systém zajišťování bezpečnosti musí být přizpůsoben druhu, rozsahu, oblasti provozu a jiným podmínkám vykonávaných činností. Musí zajišťovat usměrňování všech rizik spojených s činností provozovatele infrastruktury nebo železničního podniku, včetně zajišťování údržby, aniž je dotčen článek 14, dodávek materiálu a využívání subdodavatelů. Aniž jsou dotčeny stávající vnitrostátní a mezinárodní pravidla odpovědnosti za škodu, musí systém zajišťování bezpečnosti, je-li to vhodné a přiměřené, zohledňovat také rizika vyplývající z činností jiných subjektů uvedených v článku 4.

5. Systém zajišťování bezpečnosti každého provozovatele infrastruktury musí zohledňovat důsledky činnosti různých železničních podniků na síti a musí zajistit, aby mohly všechny železniční podniky vykonávat svou činnost v souladu s TSI a vnitrostátními předpisy a v souladu s podmínkami stanovenými v jejich osvědčení o bezpečnosti.

Systémy zajišťování bezpečnosti musí být vypracovány s cílem koordinovat postupy provozovatele infrastruktury v případě mimořádných situací se všemi železničními podniky, které využívají jeho infrastrukturu, s pohotovostními službami, aby se usnadnil rychlý zásah záchranných složek, a se všemi ostatními subjekty, které by se mohly podílet na řešení mimořádné situace. V případě přeshraniční infrastruktury musí spolupráce mezi příslušnými provozovateli infrastruktury usnadňovat nezbytnou koordinaci a připravenost příslušných pohotovostních služeb na obou stranách hranice.

Po vážné nehodě musí železniční podnik poskytnout obětem pomoc, pokud jde o postupy pro vyřizování stížností podle právních předpisů Unie, zejména podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007 ⁽¹⁾, aniž jsou tím dotčeny povinnosti jiných stran. Při této pomoci musí být využity prostředky pro komunikaci s rodinami obětí a tato pomoc musí zahrnovat psychologickou podporu pro oběti nehody a jejich rodiny.

6. Všichni provozovatelé infrastruktury a všechny železniční podniky předloží každoročně do 31. května 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) zprávu o vývoji vnitrostátních bezpečnostních ukazatelů a CSI uvedených v článku 5, pokud je to pro dotčnou organizaci významné;
- c) výsledky vnitřního bezpečnostního auditu;
- d) údaje o nedostacích a selháních v železničním provozu a provozování infrastruktury, které by mohly být pro vnitrostátní bezpečnostní orgán důležité, včetně přehledu informací poskytnutých příslušnými subjekty podle čl. 4 odst. 5 písm. b) a
- e) zprávu o uplatňování příslušných CSM.

⁽¹⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007 ze dne 23. října 2007 o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě (Úř. věst. L 315, 3.12.2007, s. 14).

7. Na základě informací poskytnutých vnitrostátními bezpečnostními orgány podle článků 17 a 19 může agentura vydat Komisi doporučení týkající se CSM, jež se vztahuje na prvky systému zajišťování bezpečnosti, které je třeba harmonizovat na úrovni Unie, a to i prostřednictvím harmonizovaných norem, jak uvádí čl. 6 odst. 1 písm. f). V takovém případě se použije čl. 6 odst. 2.

KAPITOLA III

OSVĚDČENÍ O BEZPEČNOSTI A SCHVÁLENÍ Z HLEDISKA BEZPEČNOSTI

Článek 10

Jednotné osvědčení o bezpečnosti

1. Aniž je dotčen odstavec 9, udělí se přístup k železniční infrastruktuře pouze železničním podnikům, které jsou držiteli jednotného osvědčení o bezpečnosti vydaného agenturou podle odstavců 5 až 7 či vnitrostátním bezpečnostním orgánem podle odstavce 8.

Účelem jednotného osvědčení o bezpečnosti je doložit, že dotčený železniční podnik zavedl svůj systém zajišťování bezpečnosti a že je schopen zajistit v zamýšlené oblasti provozu bezpečný provoz.

2. V žádosti o jednotné osvědčení o bezpečnosti železniční podnik uvede druh a rozsah železničního provozu, na které se žádost vztahuje, a zamýšlenou oblast provozu.

3. K žádosti o jednotné osvědčení o bezpečnosti se přiloží soubor dokumentů dokládající, že žadatel:

- a) zavedl systém zajišťování bezpečnosti v souladu s článkem 9 a splňuje požadavky stanovené v TSI, CSM a CST a jiných příslušných právních předpisech za účelem usměrňování rizik a bezpečného poskytování dopravních služeb a
- b) splňuje případné požadavky stanovené v příslušných vnitrostátních předpisech oznámených podle článku 8.

Tato žádost a údaje týkající se všech žadatelů, fází v rámci příslušných postupů a jejich výsledků a případně všech žádostí a rozhodnutí odvolacího senátu se podávají prostřednictvím jednotného kontaktního místa uvedeného v článku 12 nařízení (EU) 2016/796.

4. Agentura, nebo v případech stanovených v odstavci 8 vnitrostátní bezpečnostní orgán, vydá jednotné osvědčení o bezpečnosti nebo informuje žadatele o zamítavém rozhodnutí v předem stanovené a přiměřené lhůtě a v každém případě do čtyř měsíců poté, co žadatel předložil všechny požadované a případné doplňující informace. Agentura, nebo v případech stanovených v odstavci 8 vnitrostátní bezpečnostní orgán, použije praktická pravidla týkající se postupu certifikace stanovená v prováděcím aktu uvedeném v odstavci 10.

5. Agentura vydá jednotné osvědčení o bezpečnosti železničním podnikům majícím oblast provozu v jednom či více členských státech. Pro vydání takového osvědčení agentura:

- a) posoudí prvky stanovené v odst. 3 prvním pododstavci písm. a) a
- b) neprodleně postoupí celý soubor dokumentů železničního podniku vnitrostátním bezpečnostním orgánům, jichž se zamýšlená oblast provozu týká, k posouzení prvků stanovených v odst. 3 prvním pododstavci písm. b).

V rámci uvedených posouzení jsou agentura nebo vnitrostátní bezpečnostní orgány oprávněny provést návštěvy a kontroly na místě u železničního podniku a audity a mohou požádat o příslušné doplňující informace. Agentura a vnitrostátní bezpečnostní orgány koordinují pořádání těchto návštěv, auditů a kontrol.

6. Do jednoho měsíce od obdržení žádosti o jednotné osvědčení o bezpečnosti agentura železniční podnik informuje, že soubor dokumentů je úplný, nebo požádá o příslušné doplňující informace a stanoví přiměřenou lhůtu pro jejich poskytnutí. Pokud jde o úplnost, relevantnost a jednotnost souboru dokumentů, může agentura rovněž posoudit prvky uvedené v odst. 3 prvním pododstavci písm. b).

Agentura před rozhodnutím o vydání jednotného osvědčení o bezpečnosti plně zohlední posouzení podle odstavce 5.

Agentura nese plnou odpovědnost za jednotná osvědčení o bezpečnosti, která vydá.

7. Nesouhlasí-li agentura se zamítavým posouzením provedeným jedním nebo více vnitrostátními bezpečnostními orgány podle odst. 5 prvního pododstavce písm. b), uvědomí o tom dotyčný orgán či orgány a uvede důvody svého nesouhlasu. Agentura a vnitrostátní bezpečnostní orgán či orgány spolupracují s cílem dohodnout se na vzájemně přijatelném posouzení. V případě nutnosti se mohou agentura a vnitrostátní bezpečnostní orgán či orgány rozhodnout zapojit do tohoto postupu i železniční podnik. Není-li možné se na vzájemně přijatelném posouzení dohodnout do jednoho měsíce poté, co agentura uvědomí vnitrostátní bezpečnostní orgán či orgány o svém nesouhlasu, přijme agentura konečné rozhodnutí, ledaže vnitrostátní bezpečnostní orgán či orgány záležitost předloží k rozhodčímu řízení odvolacímu senátu zřízenému podle článku 55 nařízení (EU) 2016/796. Odvolací senát rozhodne o potvrzení návrhu rozhodnutí agentury do jednoho měsíce od podání žádosti vnitrostátního bezpečnostního orgánu či orgánů.

Souhlasí-li odvolací senát s agenturou, agentura neprodleně rozhodne.

Souhlasí-li odvolací senát se zamítavým posouzením vnitrostátního bezpečnostního orgánu, udělí agentura jednotné osvědčení o bezpečnosti pro oblast provozu s výjimkou těch částí sítě, které obdržely zamítavé posouzení.

Nesouhlasí-li agentura s pozitivním posouzením provedeným jedním nebo více vnitrostátními bezpečnostními orgány podle odst. 5 prvního pododstavce písm. b), uvědomí o tom dotyčný orgán či orgány a uvede důvody svého nesouhlasu. Agentura a vnitrostátní bezpečnostní orgán či orgány spolupracují s cílem dohodnout se na vzájemně přijatelném posouzení. V případě nutnosti se mohou agentura a vnitrostátní bezpečnostní orgán či orgány rozhodnout zapojit do tohoto postupu i žadatele. Nelze-li do jednoho měsíce poté, co agentura uvědomí vnitrostátní bezpečnostní orgán či orgány o svém nesouhlasu, dosáhnout dohody na vzájemně přijatelném posouzení, přijme agentura své konečné rozhodnutí.

8. Je-li oblast provozu omezena na jeden členský stát, může vnitrostátní bezpečnostní orgán tohoto členského státu na vlastní odpovědnost a na žádost žadatele vydat jednotné osvědčení o bezpečnosti. Pro vydání takových osvědčení vnitrostátní bezpečnostní orgán posoudí soubor dokumentů, pokud jde o všechny prvky uvedené v odstavci 3, a uplatní praktická pravidla stanovená v prováděcích aktech uvedených v odstavci 10. V rámci uvedených posouzení je vnitrostátní bezpečnostní orgán oprávněn provést návštěvy a kontroly na místě u železničního podniku a auditů. Do jednoho měsíce od obdržení žádosti informuje vnitrostátní bezpečnostní orgán žadatele, že soubor dokumentů je úplný, nebo požádá o příslušné doplňující informace. Jednotné osvědčení o bezpečnosti je po konzultaci s příslušnými vnitrostátními bezpečnostními orgány rovněž platné bez rozšíření oblasti provozu pro železniční podniky jedoucí do stanic sousedních členských států s podobnými vlastnostmi sítě a s podobnými provozními předpisy, jsou-li tyto stanice blízko hranic. Tyto konzultace je možno provádět případ od případu nebo mohou být upraveny v přeshraničních dohodách mezi členskými státy nebo vnitrostátními bezpečnostními orgány.

Vnitrostátní bezpečnostní orgán nese plnou odpovědnost za jednotná osvědčení o bezpečnosti, která vydá.

9. Členský stát může provozovatelům ze třetích zemí umožnit dojet na stanici na svém území určenou k přeshraničnímu provozu a umístěnou v blízkosti své hranice, aniž by bylo vyžadováno jednotné osvědčení o bezpečnosti, je-li odpovídající úroveň bezpečnosti zajištěna:

- a) přeshraniční dohodou mezi dotčeným členským státem a sousední třetí zemí nebo
- b) smlouvami mezi provozovatelem ze třetí země a železničním podnikem nebo provozovatelem infrastruktury, který má jednotné osvědčení o bezpečnosti nebo schválení z hlediska bezpečnosti pro provoz na této síti, jsou-li aspekty týkající se bezpečnosti uvedené v těchto smlouvách řádně zohledněny v jejich systému zajišťování bezpečnosti.

10. Komise přijme do 16. června 2018 prostřednictvím prováděcích aktů praktická pravidla, jimiž upřesní:
- způsob, jak má žadatel plnit požadavky týkající se jednotného osvědčení o bezpečnosti stanovené v tomto článku, a rovněž seznam požadovaných dokumentů;
 - podrobnosti postupu certifikace, jako jsou jeho jednotlivé fáze a lhůty pro každou tuto fázi;
 - způsob, jak mají agentura a vnitrostátní bezpečnostní orgán plnit požadavky stanovené v tomto článku v jednotlivých fázích postupu vyřizování žádostí a certifikačního postupu, včetně při posuzování souborů dokumentů předložených žadateli, a
 - doby platnosti jednotných osvědčení o bezpečnosti vydaných agenturou či vnitrostátními bezpečnostními orgány, zejména v případě aktualizace jednotného osvědčení o bezpečnosti v důsledku změny druhu, rozsahu a oblasti provozu.

Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 28 odst. 3. Zohlední zkušenosti získané během provádění nařízení Komise (ES) č. 653/2007 ⁽¹⁾ a nařízení Komise (EU) č. 1158/2010 ⁽²⁾ a zkušenosti získané při přípravě dohod o spolupráci uvedených v čl. 11 odst. 1.

11. Jednotná osvědčení o bezpečnosti uvádějí druh a rozsah železničního provozu, na který se vztahují, a oblast provozu. Jednotné osvědčení o bezpečnosti se může rovněž vztahovat na vedlejší koleje ve vlastnictví železničního podniku, jsou-li zahrnuty do jeho systému zajišťování bezpečnosti.

12. Všechna rozhodnutí o zamítnutí vydání jednotného osvědčení o bezpečnosti nebo o vyloučení části sítě v souladu se zamítavým posouzením podle odstavce 7 musí být řádně zdůvodněna. Žadatel může ve lhůtě jednoho měsíce od obdržení rozhodnutí požádat agenturu či případně vnitrostátní bezpečnostní orgán o jeho přezkoumání. Agentura nebo vnitrostátní bezpečnostní orgán své rozhodnutí potvrdí nebo zruší ve lhůtě dvou měsíců ode dne obdržení žádosti o přezkum.

Je-li potvrzeno zamítavé rozhodnutí agentury, může se žadatel odvolat k odvolacímu senátu určenému podle článku 55 nařízení (EU) 2016/796.

Je-li potvrzeno zamítavé rozhodnutí vnitrostátního bezpečnostního orgánu, může se proti němu žadatel odvolat k odvolacímu orgánu podle vnitrostátního práva. Členské státy mohou pro účely tohoto odvolacího řízení určit regulační subjekt uvedený v článku 56 směrnice 2012/34/EU. V takovém případě se použije čl. 18 odst. 3 této směrnice.

13. Jednotné osvědčení o bezpečnosti vydané agenturou nebo vnitrostátním bezpečnostním orgánem podle tohoto článku lze obnovit na žádost železničního podniku nejpozději vždy po pěti letech. Aktualizuje se plně nebo zčásti, kdykoli se podstatně mění druh nebo rozsah provozu.

14. Má-li žadatel již jednotné osvědčení o bezpečnosti vydané podle odstavců 5 až 7 a přeje-li si rozšířit svoji oblast provozu, nebo má-li již jednotné osvědčení o bezpečnosti vydané podle odstavce 8 a přeje-li si rozšířit oblast provozu na další členský stát, doplní soubor dokumentů o příslušné dokumenty uvedené v odstavci 3 týkající se doplňované oblasti provozu. Železniční podnik předloží soubor dokumentů agentuře, která po provedení postupů stanovených v odstavcích 4 až 7 vydá aktualizované jednotné osvědčení o bezpečnosti vztahující se na rozšířenou oblast provozu. V takovém případě se za účelem posouzení souboru dokumentů stanoveného v odst. 3 prvním pododstavci písm. b) konzultují pouze vnitrostátní bezpečnostní orgány dotčené rozšířením provozu.

⁽¹⁾ Nařízení Komise (ES) č. 653/2007 ze dne 13. června 2007 o používání společného evropského vzoru pro osvědčení o bezpečnosti a žádosti podle článku 10 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/49/ES a o platnosti osvědčení o bezpečnosti předkládaných podle směrnice 2001/14/ES (Úř. věst. L 153, 14.6.2007, s. 9).

⁽²⁾ Nařízení Komise (EU) č. 1158/2010 ze dne 9. prosince 2010 o společné bezpečnostní metodě pro posuzování shody s požadavky pro získání osvědčení o bezpečnosti železnic (Úř. věst. L 326, 10.12.2010, s. 11).

Obdržel-li železniční podnik v souladu s odstavcem 8 jednotné osvědčení o bezpečnosti a přeje-li si rozšířit oblast provozu v daném členském státě, doplní soubor dokumentů o příslušné dokumenty uvedené v odstavci 3 týkající se doplňované oblasti provozu. Železniční podnik předloží soubor dokumentů, prostřednictvím jednotného kontaktního místa uvedeného v nařízení (EU) 2016/796, vnitrostátnímu bezpečnostnímu orgánu, který po provedení postupů stanovených v odstavci 8 vydá aktualizované jednotné osvědčení o bezpečnosti vztahující se na rozšířenou oblast provozu.

15. Agentura a příslušné vnitrostátní bezpečnostní orgány mohou požadovat, aby bylo jimi vydané jednotné osvědčení o bezpečnosti revidováno z důvodu podstatných změn právního rámce v oblasti bezpečnosti.

16. Agentura uvědomí příslušné vnitrostátní bezpečnostní orgány neprodleně a v každém případě do dvou týdnů o vydání jednotného osvědčení o bezpečnosti. Agentura uvědomí příslušné vnitrostátní bezpečnostní orgány neprodleně v případě obnovení, změny nebo odebrání jednotného osvědčení o bezpečnosti. Uvede název a adresu železničního podniku, datum vydání, druh, rozsah, platnost a oblast provozu jednotného osvědčení o bezpečnosti a v případě odebrání rovněž důvody svého rozhodnutí. V případě jednotných osvědčení o bezpečnosti vydaných vnitrostátními bezpečnostními orgány poskytne příslušný vnitrostátní bezpečnostní orgán či orgány stejné informace agentuře v téže lhůtě.

Článek 11

Spolupráce mezi agenturou a vnitrostátními bezpečnostními orgány při vydávání jednotných osvědčení o bezpečnosti

1. Pro účely čl. 10 odst. 5 a 6 této směrnice uzavřou agentura a vnitrostátní bezpečnostní orgány dohody o spolupráci v souladu s článkem 76 nařízení (EU) 2016/796. Tyto dohody mohou být konkrétní nebo rámcové a může se na nich podílet jeden nebo více vnitrostátních bezpečnostních orgánů. Obsahují podrobný popis úkolů a podmínek pro produkty, lhůty uplatňované na jejich dodávku a rozdělení poplatků, které má hradit žadatel.

2. Dohody o spolupráci mohou obsahovat také zvláštní ujednání o spolupráci v případě, že sítě vyžadují ze zeměpisných nebo historických důvodů zvláštní odborné znalosti, s cílem snížit administrativní zátěž a náklady pro žadatele. Jsou-li takové sítě od zbývajících částí železničního systému Unie odděleny, mohou taková zvláštní ujednání o spolupráci zahrnovat možnost smluvního zadání úkolů příslušným vnitrostátním bezpečnostním orgánům, je-li to nezbytné pro zajištění účinného a úměrného přidělování zdrojů pro certifikaci. Uvedené dohody o spolupráci se uzavřou dříve, než agentura začne plnit úkoly spojené s vydáváním osvědčení v souladu s čl. 31 odst. 3.

3. V členských státech, jejichž železniční sítě mají rozchod koleje odlišný od rozchodu koleje hlavní železniční sítě v Unii a sdílejí technické a provozní požadavky se sousedními třetími zeměmi, uzavřou všechny dotčené vnitrostátní bezpečnostní orgány v těchto členských státech s agenturou vedle dohod o spolupráci podle odstavce 2 mnohostrannou dohodu, která případně zahrnuje podmínky s cílem usnadnit rozšíření oblasti provozu uvedené v osvědčeních o bezpečnosti v dotčených členských státech.

Článek 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 od vnitrostátního bezpečnostního orgánu v členském státu, ve kterém se infrastruktura nachází.

Schválení z hlediska bezpečnosti zahrnuje osvědčení o uznání systému zajišťování bezpečnosti provozovatele infrastruktury stanoveného v článku 9 a obsahuje postupy a ustanovení splňující požadavky nezbytné pro bezpečné projektování, údržbu a provoz železniční infrastruktury, případně i včetně údržby a provozu systému řízení a zabezpečení dopravy.

Vnitrostátní bezpečnostní orgán vysvětlí požadavky týkající se schválení z hlediska bezpečnosti a nezbytných dokumentů, a to případně formou pokynů pro podávání žádostí.

2. Schválení z hlediska bezpečnosti je platné po dobu pěti let a lze je na žádost provozovatele infrastruktury obnovit. Reviduje se zcela nebo zčásti, kdykoli dojde k podstatným změnám v subsystémech infrastruktury, zabezpečení nebo energie nebo v zásadách jejich provozu a údržby. Provozovatel infrastruktury o všech takových změnách neprodleně vyrozumí vnitrostátní bezpečnostní orgán.

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

3. Vnitrostátní bezpečnostní orgán rozhodne o žádosti o schválení z hlediska bezpečnosti neprodleně a v každém případě do čtyř měsíců od okamžiku, kdy od žadatele obdrží všechny povinné informace a veškeré doplňující informace, které si vyžádá.

4. Vnitrostátní bezpečnostní orgán uvědomí agenturu neprodleně a v každém případě do dvou týdnů o schváleních z hlediska bezpečnosti, která vydá, obnoví, změní nebo odebere. Uvede název a adresu provozovatele infrastruktury, datum vydání, rozsah a dobu platnosti schválení z hlediska bezpečnosti a v případě odebrání důvody svého rozhodnutí.

5. V případě přeshraniční infrastruktury příslušné vnitrostátní bezpečnostní orgány spolupracují za účelem vydání schválení z hlediska bezpečnosti.

Článek 13

Přístup ke školicím zařízením

1. Členské státy zajistí, aby železniční podniky, provozovatelé infrastruktury a jejich zaměstnanci plnící rozhodující úkoly týkající se bezpečnosti měli rovný a nediskriminující přístup ke školicím zařízením pro strojvedoucí a doprovod vlaku, kdykoli je takové školení nezbytné pro provozování služeb v jejich síti.

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

Pokud součástí školení nejsou zkoušky a vydávání osvědčení, zajistí členské státy, aby zaměstnanci železničních podniků a provozovatelů infrastruktury měli k těmto osvědčením přístup.

Vnitrostátní bezpečnostní orgán zajistí, aby školení byla v souladu s požadavky stanovenými ve směrnici 2007/59/ES, v TSI nebo ve vnitrostátních předpisech uvedených v čl. 8 odst. 3 písm. e) této směrnice.

2. Pokud školicí zařízení nabízí pouze 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 nábore nových strojvedoucích, doprovodu vlaku a zaměstnanců plnících rozhodující úkoly týkající se bezpečnosti mohou železniční podniky zohlednit všechna dřívější školení, kvalifikaci a praxi získané u jiných železničních podniků. Pro tyto účely jsou tyto zaměstnanci oprávněni k přístupu ke všem dokumentům, které osvědčují jejich školení, kvalifikaci a zkušenosti, mohou si pořizovat jejich kopie a mohou tyto dokumenty dále předávat.

4. Železniční podniky a provozovatelé infrastruktury odpovídají za úroveň školení a za kvalifikaci svých zaměstnanců provádějících rozhodující práce týkající se bezpečnosti.

Článek 14

Údržba vozidel

1. Každému vozidlu se před použitím na síti přidělí subjekt odpovědný za údržbu a tento subjekt musí být zapsán v registru vozidel v souladu s článkem 47 směrnice (EU) 2016/797.

2. Aniž je dotčena odpovědnost železničních podniků a provozovatelů infrastruktury za bezpečné provozování vlaku podle článku 4, subjekt odpovědný za údržbu zajistí, aby vozidla, za jejichž údržbu je odpovědný, byla v bezpečném provozuschopném stavu. Za tímto účelem pro ně zřídí systém údržby a jeho prostřednictvím:

- a) zajišťuje, aby byla vozidla udržována v souladu s knihou údržby každého vozidla a s platnými požadavky včetně pravidel pro údržbu a příslušných ustanovení TSI;
- b) zavádí nezbytné metody hodnocení a posuzování rizik stanovené v CSM podle čl. 6 odst. 1 písm. a), případně ve spolupráci s dalšími subjekty;
- c) zajišťuje, aby jeho subdodavatelé prováděli opatření k usměrňování rizik tím, že použijí CSM pro sledování uvedené v čl. 6 odst. 1 písm. c), a aby tak bylo stanovené ve smlouvách, které budou sděleny na žádost agentury nebo vnitrostátního bezpečnostního orgánu, a
- d) zajišťuje výsledovatelnost činností údržby.

3. Systém údržby sestává z těchto funkcí:

- a) funkce řízení, jejímž účelem je dohlížet na funkce údržby uvedené v písmenech b), c) a d) a tyto funkce koordinovat a zajistit bezpečný stav vozidla v železničním systému;
- b) funkce rozvoje údržby, jež spočívá v odpovědnosti za správu dokumentace o údržbě, včetně jejího uspořádání, na základě údajů o konstrukci a provozu a rovněž na základě výkonnosti a využívání zkušeností;
- c) funkce řízení údržby vozidlového parku, jejímž účelem je řídit vyjímání vozidel z provozu za účelem provedení údržby a jejich vracení do provozu po provedení údržby;
- d) funkce provádění údržby, jejímž účelem je provádět požadovanou technickou údržbu vozidla nebo jeho částí, včetně dokumentace o uvolnění do provozu.

Subjekt odpovědný za údržbu provádí funkci řízení sám, ale funkce údržby uvedené v prvním pododstavci písm. b) až d) nebo jejich částí může zadat jiným smluvním stranám, jako jsou údržbářské dílny.

Subjekt odpovědný za údržbu zajistí, aby všechny funkce uvedené v prvním pododstavci byly v souladu s požadavky a hodnotícími kritérii stanovenými v příloze III.

Údržbářské dílny uplatňují příslušné oddíly přílohy III uvedené v prováděcích aktech přijatých podle odst. 8 prvního pododstavce písm. a), které souvisejí s funkcemi a činnostmi, pro něž má být vydáno osvědčení.

4. V případě nákladních vozů a po přijetí prováděcích aktů podle odst. 8 prvního pododstavce písm. b) v případě jiných vozidel obdrží každý subjekt odpovědný za údržbu v souladu s níže uvedenými podmínkami od akreditovaného nebo uznaného orgánu nebo od vnitrostátního bezpečnostního orgánu osvědčení subjektu odpovědného za údržbu:

- a) akreditace a uznávání postupů udělování osvědčení jsou založeny na kritériích nezávislosti, odbornosti a nestrannosti;
- b) systém udělování osvědčení poskytuje důkazy o tom, že subjekt odpovědný za údržbu zavedl systém údržby s cílem zajistit bezpečný provozuschopný stav všech vozidel, za jejichž údržbu je odpovědný;
- c) při udělování osvědčení subjektu odpovědnému za údržbu se vychází z posouzení jeho schopnosti plnit příslušné požadavky a hodnotící kritéria uvedené v příloze III a soustavně je uplatňovat. Udělování osvědčení zahrnuje systém dohledu, který zajišťuje průběžné dodržování uvedených požadavků a hodnotících kritérií poté, co bylo osvědčení subjektu odpovědného za údržbu uděleno;
- d) při udělování osvědčení údržbářským dílnám se vychází z dodržování příslušných oddílů přílohy III použitých na příslušné funkce a činnosti, pro něž má být osvědčení uděleno.

Pokud je subjektem odpovědným za údržbu železniční podnik nebo provozovatel infrastruktury, může splnění podmínek uvedených v prvním pododstavci tohoto odstavce ověřovat vnitrostátní bezpečnostní orgán postupy uvedenými v článku 10 nebo 12 a toto splnění může být potvrzeno na osvědčeních vydaných uvedenými postupy.

5. Osvědčení vydaná v souladu s odstavcem 4 jsou platná v celé Unii.

6. Na základě doporučení agentury přijme Komise prostřednictvím prováděcích aktů podrobná ustanovení o podmínkách udělování osvědčení uvedených v odst. 4 prvním pododstavci subjektům odpovědným za údržbu nákladních vozů, včetně požadavků stanovených v příloze III, v souladu s příslušnými CSM a TSI a v případě potřeby uvedená ustanovení změní.

Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 28 odst. 3.

Dokud nebudou prováděcí akty uvedené v tomto odstavci použitelné, nadále se použije systém udělování osvědčení týkající se nákladních vozů stanovený nařízením Komise (EU) č. 445/2011 ⁽¹⁾.

7. Agentura do 16. června 2018 zhodnotí systém udělování osvědčení subjektům odpovědným za údržbu nákladních vozů, zvaží, zda je vhodné rozšířit tento systém na všechny vozy a zavést povinné osvědčení údržbářských dílen, a předloží svou zprávu Komisi.

8. Na základě hodnocení provedeného agenturou podle odstavce 7 Komise prostřednictvím prováděcích aktů případně přijme a v případě potřeby následně změní podrobná ustanovení určující, které z požadavků stanovených v příloze III se použijí pro účely:

- a) funkcí údržby vykonávaných údržbářskými dílnami, včetně podrobných ustanovení zaměřených na zajištění jednotného uplatňování podmínek pro udělování osvědčení údržbářským dílnám, v souladu s příslušnými CSM a TSI;
- b) udělování osvědčení subjektům odpovědným za údržbu vozidel jiných než nákladní vozy na základě jejich technických vlastností, včetně podrobných ustanovení zaměřených na zajištění jednotného uplatňování podmínek pro udělení osvědčení subjektem odpovědným za údržbu vozidel jiných než nákladní vozy v souladu s příslušnými CSM a TSI.

Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 28 odst. 3.

Článek 15

Výjimky ze systému udělování osvědčení subjektům odpovědným za údržbu

1. Členské státy mohou povinnost určit subjekt odpovědný za údržbu splnit jinými opatřeními než systémem údržby stanoveným v článku 14 v případě:

- a) vozidel registrovaných ve třetí zemi a udržovaných podle právních předpisů této země;
- b) vozidel používaných na sítích nebo tratích, jejichž rozchod koleje se liší od rozchodu koleje hlavní železniční sítě v Unii, pro něž je splnění požadavků stanovených v čl. 14 odst. 2 zajištěno mezinárodními dohodami se třetími zeměmi;
- c) nákladních a osobních vozů, které jsou ve společném užívání se třetími zeměmi, jejichž rozchod koleje se liší od rozchodu koleje hlavní železniční sítě v Unii;
- d) vozidel používaných na sítích podle čl. 2 odst. 3 a vojenských zařízení a zvláštní dopravy, pro něž se před uvedením do provozu požaduje vydání jednotlivého povolení vnitrostátním bezpečnostním orgánem. V tomto případě se výjimka udělí na dobu nejvýše pěti let.

⁽¹⁾ Nařízení Komise (EU) č. 445/2011 ze dne 10. května 2011 o systému udělování osvědčení pro subjekty odpovědné za údržbu nákladních vozů a o změně nařízení (ES) č. 653/2007 (Úř. věst. L 122, 11.5.2011, s. 22).

2. Alternativní opatření uvedená v odstavci 1 jsou uplatňována prostřednictvím výjimek udělovaných příslušným vnitrostátním bezpečnostním orgánem nebo agenturou:
- při registraci vozidel podle článku 47 směrnice (EU) 2016/797, pokud se týče určení subjektu odpovědného za údržbu;
 - při vydávání jednotných osvědčení o bezpečnosti a schválení z hlediska bezpečnosti železničním podnikům a provozovatelům infrastruktury podle článků 10 a 12 této směrnice, pokud se týče určení subjektu odpovědného za údržbu či udělení osvědčení takovému subjektu.
3. Výjimky se s odůvodněním uvedou ve výroční zprávě o bezpečnosti uvedené v článku 19. Pokud se zdá, že na železničním systému Unie 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 zrušil.

KAPITOLA IV

VNITROSTÁTNÍ BEZPEČNOSTNÍ ORGÁNY

Článek 16

Úkoly

- Každý členský stát zřídí vnitrostátní bezpečnostní orgán. Členské státy zajistí, aby vnitrostátní bezpečnostní orgán disponoval nezbytnou vnitřní a vnější organizační kapacitou z hlediska lidských a hmotných zdrojů. Tento orgán musí být, pokud jde o organizaci, právní strukturu a rozhodování, nezávislý na jakémkoli železničním podniku, provozovateli infrastruktury, žadateli nebo zadavateli a na jakémkoliv subjektu uzavírajícím smlouvy o veřejných službách. Je-li tato nezávislost zaručena, může být tento orgán odborem ministerstva odpovědného za dopravní záležitosti.
- Vnitrostátní bezpečnostní orgán je pověřen nejméně těmito úkoly:
 - povolovat uvádění subsystémů „traťové řízení a zabezpečení“, „energie“ a „infrastruktura“, tvořících železniční systém Unie, do provozu v souladu s čl. 18 odst. 2 směrnice (EU) 2016/797;
 - vydávat, obnovovat, měnit a odebírat povolení k uvedení vozidla na trh podle čl. 21 odst. 8 směrnice (EU) 2016/797;
 - podporovat agenturu při vydávání, obnově, změně a odebírání povolení k uvedení vozidla na trh podle čl. 21 odst. 5 směrnice (EU) 2016/797 a povolení typu vozidla podle článku 24 směrnice (EU) 2016/797;
 - dohlížet na svém území na to, aby byly prvky interoperability v souladu se základními požadavky uvedenými v článku 8 směrnice (EU) 2016/797;
 - zajišťovat, aby byla udělována čísla vozidlu v souladu s článkem 46 směrnice (EU) 2016/797, aniž je dotčen čl. 47 odst. 4 uvedené směrnice;
 - pomáhat agentuře s vydáváním, obnovou, změnou a odebíráním jednotných osvědčení o bezpečnosti udělených v souladu s čl. 10 odst. 5 této směrnice;
 - vydávat, obnovovat, měnit a odebírat jednotná osvědčení o bezpečnosti udělená podle čl. 10 odst. 8 této směrnice;
 - vydávat, obnovovat, měnit a odebírat schválení z hlediska bezpečnosti udělená podle článku 12 této směrnice;
 - sledovat, podporovat a případně uplatňovat a aktualizovat regulační rámec v oblasti bezpečnosti, včetně systému vnitrostátních předpisů;
 - provádět dohled nad železničními podniky a provozovateli infrastruktury podle článku 17 této směrnice;
 - případně v souladu s vnitrostátním právem vydávat, obnovovat, měnit a odebírat licence strojvedoucího podle směrnice 2007/59/ES;
 - případně v souladu s vnitrostátním právem vydávat, obnovovat, měnit a odebírat osvědčení subjektům odpovědným za údržbu.

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

Článek 17

Dohled

1. Vnitrostátní bezpečnostní orgány dohlížejí na to, aby železniční podniky a provozovatelé infrastruktury soustavně plnili svou právní povinnost používat systém zajišťování bezpečnosti podle článku 9.

Za tímto účelem vnitrostátní bezpečnostní orgány uplatňují zásady stanovené v příslušné CSM pro dohled uvedené v čl. 6 odst. 1 písm. c) s cílem zajistit, aby činnosti dohledu zahrnovaly zejména kontrolu toho, zda železniční podniky a provozovatelé infrastruktury uplatňují:

- a) systémy zajišťování bezpečnosti, ke sledování jejich účinnosti;
- b) jednotlivé nebo částečné prvky systému zajišťování bezpečnosti včetně provozních činností, zajišťování údržby a materiálu a využívání subdodavatelů, ke sledování jejich účinnosti, a
- c) příslušné CSM uvedené v článku 6. Činnosti dohledu týkající se tohoto písmene se rovněž v příslušných případech vztahují na subjekty odpovědné za údržbu.

2. Železniční podniky informují příslušné vnitrostátní bezpečnostní orgány alespoň dva měsíce před zahájením jakékoliv nové služby v železniční dopravě s cílem umožnit jim plánování činností dohledu. Železniční podniky rovněž poskytnou rozpis kategorií zaměstnanců a typů vozidel.

3. Držitel jednotného osvědčení o bezpečnosti neprodleně informuje příslušné vnitrostátní bezpečnostní orgány o všech významných změnách informací uvedených v odstavci 2.

4. Příslušné orgány určené členskými státy zajistí, aby bylo sledováno dodržování použitelných pravidel týkajících se pracovní doby, doby řízení a doby odpočinku strojvedoucích. Pokud dodržování použitelných pravidel nesledují vnitrostátní bezpečnostní orgány samy, spolupracují s nimi příslušné orgány s cílem umožnit jim plnit jejich úlohu spočívající v dohledu nad bezpečností železnic.

5. Pokud vnitrostátní bezpečnostní orgán zjistí, že držitel jednotného osvědčení o bezpečnosti již nesplňuje podmínky pro jeho udělení, požádá agenturu, aby osvědčení omežila nebo odebrala. Agentura neprodleně uvědomí všechny příslušné vnitrostátní bezpečnostní orgány. Pokud se agentura rozhodne jednotné osvědčení o bezpečnosti omezit nebo odebrat, uvede důvody svého rozhodnutí.

V případě neshody mezi agenturou a vnitrostátním bezpečnostním orgánem se použije rozhodčí řízení uvedené v čl. 10 odst. 7. Je-li výsledkem tohoto rozhodčího řízení, že jednotné osvědčení o bezpečnosti nemá být omezeno ani odebráno, pozastavuje se platnost dočasných bezpečnostních opatření uvedených v odstavci 6 tohoto článku.

Vydal-li vnitrostátní bezpečnostní orgán jednotné osvědčení o bezpečnosti podle čl. 10 odst. 8 sám, může osvědčení omezit nebo odebrat, přičemž uvede důvody svého rozhodnutí a informuje agenturu.

Držitel jednotného osvědčení o bezpečnosti, jemuž agentura či vnitrostátní bezpečnostní orgán omezil nebo odebral osvědčení, má právo podat odvolání podle čl. 10 odst. 12.

6. Zjistí-li vnitrostátní bezpečnostní orgán během dohledu závažné bezpečnostní riziko, může kdykoliv uplatnit dočasná bezpečnostní opatření, včetně okamžitého omezení nebo pozastavení dotčených činností. Bylo-li jednotné osvědčení o bezpečnosti vydáno agenturou, vnitrostátní bezpečnostní orgán o tom neprodleně agenturu uvědomí a poskytne podpůrné důkazy pro své rozhodnutí.

Shledá-li agentura, že držitel jednotného osvědčení o bezpečnosti již nesplňuje podmínky osvědčení, neprodleně toto osvědčení omezí nebo odebere.

Shledá-li agentura, že jsou opatření uplatněná vnitrostátním bezpečnostním orgánem nepřiměřená, může jej požádat, aby tato opatření zrušil nebo změnil. Agentura a vnitrostátní bezpečnostní orgán spolupracují s cílem dosáhnout vzájemně přijatelného řešení. V případě nutnosti se tohoto postupu účastní rovněž železniční podnik. Není-li tento postup úspěšný, rozhodnutí vnitrostátního bezpečnostního orgánu o uplatnění dočasných opatření zůstává v platnosti.

Rozhodnutí vnitrostátního bezpečnostního orgánu týkající se dočasných bezpečnostních opatření podléhá vnitrostátnímu soudnímu přezkumu uvedenému v čl. 18 odst. 3. V takovém případě se dočasná bezpečnostní opatření uplatňují až do provedení soudního přezkumu, aniž je dotčen odstavec 5 tohoto článku.

Je-li trvání dočasného opatření delší než tři měsíce, požádá vnitrostátní bezpečnostní orgán agenturu, aby jednotné osvědčení o bezpečnosti omezila nebo odebrala, a použije se postup podle odstavce 5 tohoto článku.

7. Vnitrostátní bezpečnostní orgán dohlíží na subsystemy „traťové řízení a zabezpečení“, „energie“ a „infrastruktura“ a zajišťuje, aby splňovaly základní požadavky. V případě přeshraniční infrastruktury vykonává své činnosti dohledu ve spolupráci s dalšími příslušnými vnitrostátními bezpečnostními orgány. Pokud vnitrostátní bezpečnostní orgán zjistí, že provozovatel infrastruktury již nesplňuje podmínky svého schválení z hlediska bezpečnosti, omezí nebo odebere toto schválení a uvede důvody svého rozhodnutí.

8. Při dohledu nad účinností systémů zajišťování bezpečnosti provozovatelů infrastruktury a železničních podniků mohou vnitrostátní bezpečnostní orgány vzít v úvahu stav bezpečnosti u subjektů uvedených v čl. 4 odst. 4 této směrnice a případně školicích středisek uvedených ve směrnici 2007/59/ES, pokud jejich činnosti mají dopad na bezpečnost železnic. Tento odstavec se použije, aniž je dotčena odpovědnost železničních podniků a provozovatelů infrastruktury uvedená v čl. 4 odst. 3 této směrnice.

9. Vnitrostátní bezpečnostní orgány členských států, v nichž železniční podnik vykonává svou činnost, spolupracují při koordinaci svých činností dohledu nad tímto železničním podnikem s cílem zajistit, aby všechny klíčové informace o tomto konkrétním železničním podniku byly sdíleny, zejména pokud jde o známá rizika a jeho stav bezpečnosti. Vnitrostátní bezpečnostní orgán rovněž sdílí informace s jinými příslušnými vnitrostátními bezpečnostními orgány a agenturou, zjistí-li, že železniční podnik nepřijímá nezbytná opatření k usměrňování rizik.

Tato spolupráce zajišťuje, aby byl dohled dostatečně účinný a aby se zabránilo zdvojení kontrol a auditů. Vnitrostátní bezpečnostní orgány mohou vypracovat společný plán dohledu s cílem zajistit, aby audity a jiné kontroly byly prováděny pravidelně, při zohlednění druhu a rozsahu přepravních služeb v každém z dotčených členských států.

Agentura napomáhá těmto činnostem koordinace vypracováváním pokynů.

10. Vnitrostátní bezpečnostní orgány mohou zaslat provozovatelům infrastruktury a železničním podnikům upozornění, pokud tito neplní své povinnosti uvedené v odstavci 1.

11. Vnitrostátní bezpečnostní orgány využívají informace získané agenturou při posuzování uvedeném v čl. 10 odst. 5 prvním pododstavci písm. a) k dohledu nad železničním podnikem po vydání jeho jednotného osvědčení o bezpečnosti. Informace získané během postupu schvalování z hlediska bezpečnosti podle článku 12 využívají k dohledu nad provozovatelem infrastruktury.

12. Pro účely obnovení jednotného osvědčení o bezpečnosti agentura, nebo příslušný vnitrostátní bezpečnostní orgán v případě osvědčení o bezpečnosti vydaného v souladu s čl. 10 odst. 8, použije informace získané během činností dohledu. Pro účely obnovení schválení z hlediska bezpečnosti vnitrostátní bezpečnostní orgán rovněž použije informace získané během svých činností dohledu.

13. Agentura a vnitrostátní bezpečnostní orgány vypracují nezbytná opatření pro koordinaci a zajištění úplné výměny informací uvedených v odstavcích 10, 11 a 12.

Článek 18

Zásady rozhodování

1. Agentura při posuzování žádostí o jednotné osvědčení o bezpečnosti v souladu s čl. 10 odst. 1 a vnitrostátní bezpečnostní orgány plní své úkoly otevřeným, nediskriminujícím a transparentním způsobem. Zejména umožňují vyjádření všech zúčastněných stran a uvádějí důvody svých rozhodnutí.

Neprodleně vyřizují požadavky a žádosti, bez odkladu sdělují své požadavky na informace a všechna svá rozhodnutí přijímají do čtyř měsíců poté, co žadatel předloží všechny příslušné informace. Při vykonávání svých úkolů podle článku 16 mohou kdykoli požádat o technickou spolupráci provozovatele infrastruktury a železniční podniky nebo jiné kvalifikované subjekty.

Při rozvoji vnitrostátního regulačního rámce vedou vnitrostátní bezpečnostní orgány konzultace se všemi subjekty a zúčastněnými stranami, včetně provozovatelů infrastruktury, železničních podniků, výrobců, opravárenských podniků, uživatelů a zástupců zaměstnanců.

2. Vnitrostátní bezpečnostní orgány smějí provádět veškeré kontroly, audity a šetření, které jsou nezbytné pro plnění jejich úkolů, a je jim umožněn přístup ke všem důležitým dokumentům, do všech objektů a k veškerému zařízení a vybavení provozovatelů infrastruktury a železničních podniků a případně jakéhokoliv subjektu uvedeného v článku 4. Agentura má stejná práva ve vztahu k železničním podnikům při provádění svých úkolů spojených s certifikací podle čl. 10 odst. 5.

3. Členské státy přijmou nezbytná opatření, jimiž zajistí, aby rozhodnutí přijatá vnitrostátními bezpečnostními orgány podléhala soudnímu přezkumu.

4. Vnitrostátní bezpečnostní orgány vedou zejména v síti vytvořené agenturou intenzivní výměnu názorů a zkušeností, aby harmonizovaly svá rozhodovací kritéria v celé Unii.

Článek 19

Výroční zpráva

Vnitrostátní bezpečnostní orgány zveřejní výroční zprávu o své činnosti za předcházející rok a předají ji do 30. září agentuře. Zpráva obsahuje informace o:

- a) vývoji bezpečnosti železnic, včetně souhrnu CSI na úrovni členského státu, podle čl. 5 odst. 1;
- 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 dohledu nad provozovateli infrastruktury a železničními podniky, včetně počtu a výsledků kontrol a auditů;
- e) výjimkách, o nichž bylo rozhodnuto podle článku 15 a
- f) zkušenostech železničních podniků a provozovatelů infrastruktury s uplatňováním příslušných CSM.

KAPITOLA V

VYŠETŘOVÁNÍ NEHOD A MIMORÁDNÝCH UDÁLOSTÍ

Článek 20

Vyšetřovací povinnost

1. Členské státy zajistí, aby inspekční orgán uvedený v článku 22 vyšetřil vážné nehody v železničním systému Unie. Cílem vyšetřování je podle možností zvýšit bezpečnost železnic a předcházet nehodám.

2. Inspekční orgán podle článku 22 může rovněž vyšetřovat nehody a mimořádné události, které by mohly za jiných okolností vést k vážným nehodám, včetně technických poruch strukturálních subsystémů nebo prvků interoperability železničního systému Unie.

Inspekční orgán může rozhodnout, zda mají být takové nehody nebo mimořádné události vyšetřovány. 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 železnic 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 články 21 a 23 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 21

Právní povaha vyšetřování

1. Členské státy definují ve svých právních systémech právní povahu vyšetřování nehod a mimořádných událostí, jež umožní pověřeným vyšetřujícím plnit jejich úkoly co nejdříve a v co nejkratší době.
2. V souladu se svými vnitrostátními právními předpisy členské státy zajistí, aby orgány odpovědné za jakékoliv soudní šetření plně spolupracovaly a aby byl vyšetřujícím co nejdříve umožněn přístup k informacím a důkazům důležitým pro vyšetřování. Povolí jim zejména:
 - a) okamžitý přístup na místo nehody nebo mimořádné události, do dotyčného kolejového vozidla, k související infrastruktuře a řídicím a zabezpečovacím zařízením;
 - b) okamžité zajišťování důkazů a kontrolované odstraňování troskek, zařízení nebo součástí infrastruktury za účelem prozkoumání nebo analýzy;
 - c) neomezený 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 železničních zaměstnanců účastnících se nehody nebo mimořádné události a jiných svědků a
 - g) přístup k veškerým souvisejícím informacím nebo záznamům, které se nacházejí v držení provozovatele infrastruktury, železničního podniku, subjektů odpovědných za údržbu a vnitrostátního bezpečnostního orgánu.
3. Agentura spolupracuje s inspekčním orgánem, zahrnuje-li vyšetřování vozidla povolená agenturou nebo železniční podniky s osvědčením od agentury. Inspekčnímu orgánu neprodleně poskytne požadované informace a záznamy a na žádost podá vysvětlení.
4. Vyšetřování se vede nezávisle na jakémkoli soudním šetření.

Článek 22

Inspekční orgán

1. Každý členský stát zajistí, aby vyšetřování nehod a mimořádných událostí podle článku 20 prováděl stálý orgán, jehož členem je alespoň jedna odborně způsobilá osoba schopná v případě nehody nebo mimořádné události zastávat funkci pověřeného vyšetřujícího. Tento orgán musí být, pokud jde o organizaci, právní strukturu a rozhodování, nezávislý na jakémkoli provozovateli infrastruktury, železničním podniku, zpoplatňujícím orgánu, přidělovacím orgánu a subjektu posuzování shody a na komkoli, jehož zájmy by mohly být v rozporu s úkoly, které jsou inspekčnímu orgánu svěřeny. Dále musí být funkčně nezávislý na vnitrostátním bezpečnostním orgánu, na agentuře 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 musí být poskytnuto postavení, které jim poskytuje nezbytné záruky nezávislosti.
3. Členské státy uloží železničním podnikům, provozovatelům infrastruktury a případně vnitrostátním bezpečnostním orgánům povinnost neprodleně hlásit inspekčnímu orgánu nehody a mimořádné události podle článku 20 a poskytovat veškeré dostupné informace. Ve vhodných případech musí být toto hlášení aktualizováno, jakmile jsou k dispozici jakékoliv chybějící informace.

Inspekční orgán rozhodne neprodleně a v každém případě do dvou měsíců od obdržení oznámení o nehodě nebo mimořádné události o zahájení nebo nezahájení vyšetřování.

4. Inspekční orgán může kombinovat své úkoly podle této směrnice s vyšetřováním jiných událostí než železničních nehod a mimořádných událostí, pokud taková jiná vyšetřování neohroží jeho nezávislost.
5. Inspekční orgán může v případě potřeby, a neohrožuje-li to jeho nezávislost stanovenou v odstavci 1, požádat inspekční orgány jiných členských států nebo agenturu, aby mu byly nápomocny tím, že mu poskytnou odborný posudek nebo pro něj provedou technickou inspekci, analýzy nebo vyhodnocení.
6. Členské státy mohou pověřit inspekční orgán vyšetřováním železničních nehod a mimořádných událostí, které nejsou uvedeny v článku 20.
7. Inspekční orgány vedou intenzivní výměnu názorů a zkušeností za účelem vypracování společných vyšetřovacích metod, přípravy společných zásad pro opatření navazující na bezpečnostní doporučení a přizpůsobení vědeckému a technickému pokroku.

Aniž je dotčen odstavec 1, poskytuje agentura inspekčním orgánům při plnění tohoto úkolu podporu v souladu s čl. 38 odst. 2 nařízení (EU) 2016/796.

Inspekční orgány za podpory agentury v souladu s čl. 38 odst. 2 nařízení (EU) 2016/796 zavedou program vzájemných hodnocení, do něhož by se měly zapojit všechny inspekční orgány s cílem sledovat svou účinnost a nezávislost. Inspekční orgány za podpory sekretariátu uvedeného v čl. 38 odst. 2 nařízení (EU) 2016/796 zveřejní:

- a) společný program vzájemných hodnocení a kritéria hodnocení a
- b) výroční zprávu o programu, v níž budou uvedeny zjištěné silné stránky a návrhy na zlepšení.

Zprávy o vzájemných hodnoceních se poskytnou všem inspekčním orgánům a agentuře. Zveřejňují se na dobrovolném základě.

Článek 23

Postup vyšetřování

1. Nehodu nebo mimořádnou událost podle článku 20 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 ní na hraničním úseku dráhy mezi členskými státy nebo v jeho blízkosti, dohodnou se příslušné inspekční orgány na tom, který z nich má vyšetřování vést, nebo se dohodnou na společném vyšetřování. V prvním případě se může druhý inspekční orgán účastnit vyšetřování a má neomezený přístup k jeho výsledkům.

K účasti na vyšetřování se podle potřeby přizvou inspekční orgány z jiných členských států, pokud:

- a) účastníkem nehody nebo mimořádné události je železniční podnik, který je v jednom z těchto členských států usazený a je v něm držitelem licence, nebo
- b) se nehody nebo mimořádné události účastní vozidlo, jež je registrováno nebo jehož údržba je prováděna v jednom z těchto členských států.

Inspekčním orgánům z přizvaných členských států jsou přiznány pravomoci nezbytné k tomu, aby mohly být na požádání nápomocny při sběru důkazů pro inspekční orgány jiných členských států.

Inspekční orgány z přizvaných členských států mají přístup k informacím a důkazům nezbytným k tomu, aby se mohly účinně podílet na vyšetřování při řádném zohlednění vnitrostátních právních předpisů týkajících se soudních řízení.

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

2. U každé nehody nebo mimořádné události připraví orgán příslušný pro vyšetřování vhodné prostředky, jejichž součástí jsou odborné provozní a technické znalosti nezbytné pro vedení vyšetřování. Odborné znalosti 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. Dotčenému provozovateli infrastruktury a železničním podnikům, vnitrostátnímu bezpečnostnímu orgánu, agentuře, obětem a jejich příbuzným, vlastníkům poškozeného majetku, výrobcům, zasahující záchranné službě a zástupcům zaměstnanců a uživatelů je dána možnost poskytnout příslušné odborné informace s cílem zlepšit kvalitu zprávy o vyšetřování. Inspekční orgán rovněž zohlední odůvodněné potřeby obětí a jejich příbuzných a informuje je o pokroku ve vyšetřování.

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 24

Zprávy

1. O každém vyšetřování nehody nebo mimořádné události podle článku 20 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. 20 odst. 1 a případná bezpečnostní doporučení.

2. Inspekční orgán zveřejní závěrečnou zprávu co nejdříve, zpravidla do dvanácti měsíců od události. Pokud nelze závěrečnou zprávu zveřejnit do dvanácti měsíců, zveřejní inspekční orgán alespoň u příležitosti každého výročí nehody prozatímní prohlášení, v němž uvede podrobné informace o pokroku dosaženém při vyšetřování a o všech vznesených bezpečnostních otázkách. Zpráva, včetně bezpečnostních doporučení, musí být zaslána příslušným stranám uvedeným v čl. 23 odst. 3 a dotčeným orgánům a osobám v jiných členských státech.

Komise s přihlédnutím ke zkušenostem získaným inspekčními orgány stanoví prostřednictvím prováděcích aktů systém podávání zpráv, který má být pro účely podávání zpráv o vyšetřování nehod a mimořádných událostí co nejdůsledněji dodržován. Tento systém podávání zpráv zahrnuje tyto prvky:

- a) popis události a jejích souvislostí;
- b) záznam o vyšetřováních a šetřeních týkajících se mj. systému zajišťování bezpečnosti, uplatňovaných pravidel a předpisů, fungování vozidlového parku a technických zařízení, personálního uspořádání, dokumentace o operačním systému a předchozích událostí obdobné povahy;

- c) analýzu a závěry týkající se příčin události, včetně doprovodných faktorů, pokud jde o
- i) jednání zapojených osob,
 - ii) stav vozidlového parku nebo technických zařízení,
 - iii) dovednosti zaměstnanců, postupy a údržbu,
 - iv) aspekty regulačního rámce a
 - v) uplatňování systému zajišťování bezpečnosti.

Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 28 odst. 3.

3. Každoročně 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.

Článek 25

Informace, které mají být podávány agentuře

1. Rozhodne-li inspekční orgán o zahájení vyšetřování, uvědomí o tom do sedmi dnů agenturu. Ve sdělení 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 uvedené v čl. 24 odst. 2 a kopii výroční zprávy uvedené v čl. 24 odst. 3.

Článek 26

Bezpečnostní doporučení

1. Bezpečnostní doporučení, které vydal inspekční orgán, v žádném případě nezakládá domněnku viny nebo odpovědnosti za nehodu nebo mimořádnou událost.
2. Doporučení jsou určena vnitrostátnímu bezpečnostnímu orgánu, a pokud to vyžaduje povaha doporučení, agentuře, jiným subjektům nebo orgánům v dotčeném členském státě nebo jiným členským státům. Členské státy, jejich vnitrostátní bezpečnostní orgány a agentura v mezích svých pravomocí přijmou nezbytná opatření k tomu, aby zajistily, že bezpečnostní doporučení, která vydaly inspekční orgány, jsou řádně vzata v úvahu a případně realizována.
3. Agentura, vnitrostátní bezpečnostní orgán a jiné orgány nebo subjekty nebo popřípadě členské státy, jimž byla doporučení určena, podávají pravidelně inspekčnímu orgánu zprávu o opatřeních, která byla nebo budou přijata v návaznosti na vydaná doporučení.

KAPITOLA VI

PŘECHODNÁ A ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

Článek 27

Výkon přenesení 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. 6 odst. 6 a čl. 7 odst. 6 je svěřena Komisi na dobu pěti let od 15. června 2016. Komise vypracuje zprávu o přenesené pravomoci nejpozději devět měsíců před koncem tohoto pětiletého období. Přenesení pravomoci se automaticky prodlužuje o stejně dlouhá období, pokud Evropský parlament nebo Rada nevyvolá proti tomuto prodloužení námitku nejpozději tři měsíce před koncem každého z těchto období.
3. Je obzvláště důležité, aby Komise v souladu se zavedenou praxí prováděla před přijetím těchto aktů v přenesené pravomoci konzultace s odborníky, včetně odborníků z členských států.

4. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci uvedené v čl. 6 odst. 6 a čl. 7 odst. 6 kdykoli zrušit. Rozhodnutím o zrušení se ukončuje přenesení pravomocí 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.
5. Přijetí aktu v přenesené pravomoci Komise neprodleně oznámí současně Evropskému parlamentu a Radě.
6. Akt v přenesené pravomoci přijatý podle čl. 6 odst. 6 a čl. 7 odst. 6 vstoupí v platnost, pouze pokud proti němu buď 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.

Článek 28

Postup projednávání ve výboru

1. Komisi je nápomocen výbor uvedený v článku 51 směrnice (EU) 2016/797. Tento výbor je výborem ve smyslu nařízení (EU) č. 182/2011.
2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se článek 4 nařízení (EU) č. 182/2011.
3. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se článek 5 nařízení (EU) č. 182/2011. Nevydá-li výbor žádné stanovisko, Komise navrhaný prováděcí akt nepřijme a použije se čl. 5 odst. 4 třetí pododstavec nařízení (EU) č. 182/2011.

Článek 29

Zpráva a další opatření Unie

1. Komise předloží Evropskému parlamentu a Radě do 16. června 2021 a dále každých pět let zprávu o uplatňování této směrnice, zejména s cílem sledovat účinnost opatření pro vydávání jednotných osvědčení o bezpečnosti.

Ke zprávě podle potřeby přiloží návrhy na další opatření Unie.

2. Agentura zhodnotí vývoj v oblasti kultury bezpečnosti včetně hlášení událostí. Do 16. června 2024 předloží Komisi zprávu, která bude případně obsahovat zlepšení, která je v systému třeba provést. Komise přijme na základě těchto doporučení vhodná opatření a v případě potřeby navrhne změny této směrnice.

3. Do dne 16. prosince 2017 podá Komise zprávu Evropskému parlamentu a Radě o opatřeních, která byla přijata za účelem dosažení těchto cílů:

- a) povinnost výrobců označit konstrukční části zásadně důležité pro bezpečnost provozované na evropských železničních sítích identifikačním kódem, který jasně označuje konstrukční část, jméno výrobce a důležité výrobní údaje;
- b) plná vysledovatelnost konstrukčních částí zásadně důležitých pro bezpečnost, vysledovatelnost činností jejich údržby a zjištění jejich provozní životnosti a
- c) stanovení společných povinných zásad pro údržbu těchto konstrukčních částí.

Článek 30

Sankce

Členské státy stanoví pravidla pro sankce za porušení vnitrostátních předpisů 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 čl. 33 odst. 1 a neprodleně jí oznámí jakékoli jejich pozdější změny.

Článek 31

Přechodná ustanovení

1. Příloha V směrnice 2004/49/ES se použije do dne použitelnosti prováděcích aktů uvedených v čl. 24 odst. 2 této směrnice.
2. Aniž je dotčen odstavec 3 tohoto článku, použije se na železniční podniky, kterým musí být mezi dnem 15. června 2016 a 16. června 2019 vydáno osvědčení, směrnice 2004/49/ES. Tato osvědčení o bezpečnosti pozbývají platnosti dnem v nich stanoveným.
3. Agentura začne provádět úkoly spojené s vydáváním osvědčení podle článku 10 nejpozději od 16. června 2019 ohledně oblasti provozu v členských státech, které nepodaly agentuře a Komisi oznámení podle čl. 33 odst. 2. Odchylně od článku 10 mohou vnitrostátní bezpečnostní orgány členských států, které podaly agentuře a Komisi oznámení podle čl. 33 odst. 2, pokračovat ve vydávání osvědčení podle směrnice 2004/49/ES do 16. června 2020.

Článek 32

Doporučení a stanoviska agentury

V souladu s článkem 13 nařízení (EU) 2016/796 vydává agentura doporučení a stanoviska pro účely uplatňování této směrnice. Tato doporučení a stanoviska se mohou zohlednit při přijímání právních aktů Unie podle této směrnice.

Článek 33

Provedení

1. Členské státy uvedou v účinnost právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s články 2, 3, 4 a 8 až 11, čl. 12 odst. 5, čl. 15 odst. 3, články 16 až 19, čl. 21 odst. 2, čl. 23 odst. 3 a 7, čl. 24 odst. 2, čl. 26 odst. 3 a s přílohami II a III do dne 16. června 2019. Znění těchto předpisů neprodleně sdělí Komisi.
2. Členské státy mohou lhůtu pro provedení ve vnitrostátním právu uvedenou v odstavci 1 prodloužit o jeden rok. Za tímto účelem členské státy, které neuvedou právní a správní předpisy v účinnost ve lhůtě stanovené v odstavci 1, tuto skutečnost oznámí agentuře a Komisi do 16. prosince 2018 s uvedením důvodů pro toto prodloužení.
3. Tyto předpisy přijaté 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 směrnici zrušenou touto směrnicí se považují za odkazy na tuto směrnici. Způsob odkazu a znění prohlášení si stanoví členské státy.
4. Povinnost provést tuto směrnici ve vnitrostátním právu se nevztahuje na Kypr a na Maltu, dokud na jejich území neexistuje žádný železniční systém.

Jakmile však některý veřejný nebo soukromý subjekt podá oficiální žádost o výstavbu železniční tratě za účelem jejího provozování jedním nebo více železničními podniky, přijme dotčený členský stát do dvou let od obdržení uvedené žádosti právní předpisy k provedení této směrnice.

Článek 34

Zrušení

Směrnice 2004/49/ES ve znění směrnic uvedených v části A přílohy IV se zrušuje s účinkem ode dne 16. června 2020, aniž jsou dotčeny povinnosti členských států týkající se lhůt pro provedení zmíněných směrnic ve vnitrostátním právu a jejich použitelnost uvedených v části B přílohy IV.

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

Článek 35

Vstup v platnost

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

Článek 36

Určení

Tato směrnice je určena členskými státy.

Ve Štrasburku dne 11. května 2016.

Za Evropský parlament
předseda
M. SCHULZ

Za Radu
předsedkyně
J. A. HENNIS-PLASSCHAERT

PŘÍLOHA I

SPOLEČNÉ BEZPEČNOSTNÍ UKAZATELE

Vnitrostátní bezpečnostní orgány předkládají jednou za rok zprávu o společných bezpečnostních ukazatelích (CSI).

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.

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

1. Ukazatele týkající se nehod

1.1 Celkový a relativní (na vlakové kilometry) počet významných nehod u následujících druhů nehod:

- srážka vlaku s železničním vozidlem,
- srážka vlaku s překážkou v průjezdném průřezu,
- vykolejení vlaku,
- nehody na úrovňovém přejezdu, včetně nehod, jejichž účastníky byli chodci na úrovňových přejezdech, a další rozdělení podle pěti typů úrovňových přejezdů definovaných v bodě 6.2,
- nehody osob způsobené pohybujícím se kolejovým vozidlem, kromě sebevražd a pokusů o sebevraždu,
- požár kolejových vozidel,
- ostatní.

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

1.2 Celkový a relativní (na vlakové kilometry) počet vážně zraněných a usmrcených osob podle následujících kategorií:

- cestující (také ve vztahu k celkovému počtu osobokilometrů a vlakových kilometrů v osobní dopravě),
- zaměstnanec nebo smluvní subjekt,
- uživatel úrovňového přejezdu,
- nepovolaná osoba,
- jiná osoba na nástupišti,
- jiná osoba, která není na nástupišti.

2. Ukazatele týkající se nebezpečných věcí

Celkový a relativní (na vlakové kilometry) počet nehod spojených s přepravou nebezpečných věcí po železnici podle následujících kategorií:

- nehoda, na které se podílelo alespoň jedno železniční vozidlo přepravující nebezpečné věci, jak stanoví dodatek,
- počet takovýchto nehod, při kterých došlo k uvolnění nebezpečných věcí.

3. Ukazatele týkající se sebevražd

Celkový a relativní (na vlakové kilometry) počet sebevražd a pokusů o sebevraždu.

4. Ukazatele týkající se původců nehod

Celkový a relativní (na vlakové kilometry) počet původců nehod a jejich rozdělení podle následujících druhů původců:

- lom kolejnice,
- vybočení koleje a jiné nespojitosti koleje,
- selhání návěstních systémů,

- projetá návěstidla zakazující jízdu při přejezdu nebezpečného místa,
- projetá návěstidla zakazující jízdu bez přejezdu nebezpečného místa,
- lom kola u provozovaných kolejových vozidel,
- lom nápravy u provozovaných kolejových vozidel.

Uvádějí se všichni původci, bez ohledu na to, zda byli či nebyli příčinou nehod. (Původci, kteří mají za následek významnou nehodu, se rovněž uvádějí podle ukazatelů týkajících se původců; původci, kteří nemají za následek významnou nehodu, se uvádějí pouze podle ukazatelů týkajících se původců).

5. Ukazatele pro stanovení hospodářského dopadu nehod

Celkové v EUR a relativní (na vlakové kilometry):

- počet úmrtí a vážných zranění násobený hodnotou prevence nehody (Value of Preventing a Casualty, VPC),
- náklady na škody na životním prostředí,
- náklady na hmotné škody na kolejovém vozidle nebo infrastruktuře,
- náklady na zpoždění v důsledku nehod.

Vnitrostátní bezpečnostní orgány musí informovat o hospodářském dopadu významných nehod.

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

6. Ukazatele týkající se technické bezpečnosti infrastruktury a jejího uplatňování

6.1 Procento tratí s provozovanými vlakovými zabezpečovacími systémy (Train Protection System, TPS) a procento vlakových kilometrů s využitím palubních systémů TPS, kde tyto systémy poskytují:

- výstražné zařízení,
- výstražné zařízení a automatické zastavení,
- výstražné zařízení a automatické zastavení a nespojitě sledování rychlosti,
- výstražné zařízení a automatické zastavení a nepřetržité sledování rychlosti.

6.2 Počet úrovnových přejezdů (celkový počet, na kilometr trati a kilometr kolejí) podle následujících pěti druhů:

- a) pasivní úrovnový přejezd,
- b) aktivní úrovnový přejezd:
 - i) manuální,
 - ii) automatický s výstrahou na straně uživatele,
 - iii) automatický se zábranou na straně uživatele,
 - iv) se zabezpečením v traťové části.

—

Dodatek

Společné definice pro CSI a metody pro výpočet hospodářského dopadu nehod**1. Ukazatele týkající se nehod**

- 1.1 „Významnou nehodou“ se rozumí každá nehoda, na které se podílí nejméně jedno železniční vozidlo v pohybu a při níž je usmrčena nebo vážně zraněna 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, 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, včetně nezátížených lokomotiv, tj. lokomotiv jedoucích samostatně.
- 1.5 „Srážkou vlaku s železničním vozidlem“ se rozumí čelní, zadní nebo boční srážka mezi částí vlaku a částí jiného vlaku nebo železničního vozidla, nebo srážka s posunovacími kolejovým vozidlem.
- 1.6 „Srážkou vlaku s překážkou v průjezdném průřezu“ se rozumí srážka mezi částí vlaku a předměty pevně nebo dočasně přítomnými na trati nebo v její blízkosti (kromě předmětů na úrovnových přejezdech, pokud je ztratí přejíždějící vozidlo nebo uživatel), včetně kolize s trolejovým vedením.
- 1.7 „Vykojením vlaku“ se rozumí případ, kdy nejméně jedno kolo vlaku opustí koleje.
- 1.8 „Nehodou na úrovnovém přejezdu“ se rozumí nehoda na úrovnovém přejezdu, na které se podílí nejméně jedno železniční vozidlo a jedno či více přejíždějících vozidel, jiní křižující uživatelé jako chodci nebo jiné předměty dočasně přítomné na trati nebo v její blízkosti, pokud je ztratí překračující vozidlo nebo uživatel.
- 1.9 „Nehodou osob způsobenou pohybujícím se kolejovým vozidlem“ se rozumí nehoda jedné nebo více osob, které jsou zasaženy buď 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 nebo jsou zasaženy uvolněnými předměty při jízdě ve vozidlech.
- 1.10 „Požárem kolejových vozidel“ se rozumí požár nebo výbuch, ke kterému dojde v železničním vozidle (včetně jeho nákladu) v době, kdy se pohybuje mezi výchozí a cílovou stanicí, včetně doby, kdy stojí ve výchozí stanici, cílové stanici nebo v jednotlivých zastávkách, a rovněž během přerazování souprav.
- 1.11 „Jinou nehodou“ se rozumí jiná nehoda než srážka vlaku se železničním vozidlem, srážka vlaku s překážkou v průjezdném průřezu, vykojení vlaků, nehoda na úrovnovém přejezdu, nehoda osob způsobená pohybujícím se kolejovým vozidlem a požár kolejových vozidel.
- 1.12 „Cestujícím“ se rozumí osoba cestující po železnici (kromě obsluhy vlaku), přičemž pouze pro účely statistiky nehod se započítávají i cestující, kteří se snaží naskočit na jedoucí vlak nebo z jedoucího vlaku vyskočit.
- 1.13 „Zaměstnancem nebo smluvním subjektem“ se rozumí každá osoba, jejíž zaměstnání souvisí se železnicí a která v okamžiku nehody vykonává práci, včetně personálu smluvních subjektů, samostatně výdělečně činných subjektů, členů posádky vlaku a osob obsluhujících kolejová vozidla a zařízení infrastruktury.
- 1.14 „Uživatelé úrovnového přejezdu“ se rozumí osoba využívající úrovnový přejezd k překonání železniční trati jakýmkoli dopravním prostředkem nebo k jeho přechodu pěšky.
- 1.15 „Nepovolanou osobou“ se rozumí osoba přítomná v prostoru železnic, kde je její přítomnost zakázána, s výjimkou uživatele úrovnového přejezdu.
- 1.16 „Jinou osobou na nástupišti“ se rozumí každá osoba, která je na železničním nástupišti a která není definována jako „cestující“, „zaměstnanec nebo smluvní subjekt“, „uživatel úrovnového přejezdu“, „jiná osoba, která není na nástupišti“ ani „nepovolaná osoba“.

- 1.17 „Jinou osobou, která není na nástupišti“ se rozumí každá osoba, která není na železničním nástupišti a která není definována jako „cestující“, „zaměstnanec nebo smluvní subjekt“, „uživatel úrovnového přejezdu“, „jiná osoba na nástupišti“ ani „nepovolaná osoba“.
- 1.18 „Úmrtím (usmrcenou osobou)“ se rozumí každá osoba, která byla bezprostředně usmrcena nebo zemřela na následky nehody do 30 dnů po nehodě, přičemž se vyjímají osoby, které spáchaly sebevraždu.
- 1.19 „Vážným zraněním (vážně zraněnou osobou)“ se rozumí každá zraněná osoba, která byla po nehodě hospitalizována na více než 24 hodin, přičemž se vyjímají osoby, které se pokusily o sebevraždu.

2. Ukazatele týkající se nebezpečných věcí

- 2.1 „Nehodou spojenou s přepravou nebezpečných věcí“ se rozumí nehoda nebo mimořádná událost, kterou 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, zaznamenané a klasifikované příslušným vnitrostátním orgánem.
- 3.2 „Pokusem o sebevraždu“ se rozumí úmyslné zranění sebe sama, které má za následek vážné zranění.

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.
- 4.2 „Vybočením koleje a jinou nespojitostí koleje“ se rozumí jakákoli porucha související se spojitostí a geometrií koleje, která vyžaduje vyřazení koleje z provozu nebo okamžitě omezení 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 při přejezdu nebezpečného místa“ se rozumí případ, kdy kterákoli část vlaku překročí svou schválenou jízdu a projede za nebezpečné místo.
- 4.5 „Projetými návěstidly zakazujícími jízdu bez přejezdu nebezpečného místa“ se rozumí případ, kdy kterákoli část vlaku překročí svou schválenou jízdu, ale neprojede za nebezpečné místo.

Neschválenou jízdu podle výše uvedených bodů 4.4 a 4.5 se rozumí projetí:

- traťové světelné návěsti nebo semaforu zakazujícího jízdu nebo návěsti STÚJ v případě, kdy nefunguje vlakový zabezpečovací systém (Train Protection System, TPS),
- konce bezpečné vlakové cesty nastaveného v systému TPS,
- 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 podávat samostatné zprávy o čtyřech ukazatelích neschválené jízdy uvedených v odrážkách tohoto bodu a uvedou alespoň souhrnný ukazatel obsahující údaje o všech čtyřech ukazatelích.

- 4.6 „Lomem kola u provozovaných kolejových vozidel“ se rozumí lom ovlivňující kolo a vytvářející riziko nehody (vykolejení nebo srážky).

⁽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).

4.7 „Lomem nápravy u provozovaných kolejových vozidel“ se rozumí lom ovlivňující nápravu a vytvářející riziko nehody (vykolejení nebo srážky).

5. Společná metodika pro stanovení hospodářského dopadu nehod

5.1 Hodnotu prevence nehody (VPC) tvoří:

- 1) Hodnota bezpečnosti jako taková: hodnoty „ochoty platit“ (Willingness to Pay, WTP), založené na deklarovaných preferenčních studiích provedených v členském státě, pro který jsou uplatňovány.
- 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, pohotovostní služby a administrativní náklady pojištění,
 - výrobní ztráty: společenská hodnota zboží a služeb, které mohly být vyrobeny a poskytnuty danou osobou, pokud by se nehoda nestala.

Při výpočtu nákladů v případě obětí se smrtelné nehody a vážná zranění posuzují odděleně (odlišné VPC za úmrtí a vážné zranění).

5.2 Společné zásady pro určení hodnoty bezpečnosti jako takové a přímých nebo 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 nebo 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 Definice

5.3.1 „Náklady na škody na životním prostředí“ se rozumějí náklady, které mají železniční podniky a provozovatelé infrastruktury uhradit za uvedení poškozené oblasti do stavu před železniční nehodou, odhadnuté na základě jejich zkušeností.

5.3.2 „Náklady na hmotné škody na kolejovém vozidle nebo infrastruktuře“ se rozumějí 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, přičemž tyto náklady odhadují železniční podniky a provozovatelé infrastruktury na základě svých zkušeností, včetně nákladů, které souvisejí s pronájmem kolejových vozidel náhradou za vozidla poškozená.

5.3.3 „Náklady na zpoždění v důsledku nehod“ se rozumějí peněžní hodnota zpoždění, která vznikne 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):

$$VT_p = [VT \text{ osob cestujících v souvislosti s prací}] * [\text{průměrné procento osob cestujících v souvislosti s prací za rok}] + [VT \text{ osob, které necestují v souvislosti s prací}] * [\text{průměrné procento osob, které necestují v souvislosti s prací, za rok}]$$

VT_p se měří v EUR na cestujícího a hodinu.

„Osobami cestujícími v souvislosti s prací“ se rozumějí osoby, které cestují v souvislosti se svou profesní činností s výjimkou dojíždění do práce.

Hodnota času pro nákladní vlak (hodina)

$$VT_f = [VT \text{ nákladních vlaků}] * [(tunokilometry)/(vlakové kilometry)]$$

VT_f se měří v EUR na nákladní tunu a hodinu

Průměrný počet tun věcí přepravených vlakem během jednoho roku = (tunokilometry)/(vlakové kilometry)

CM = náklady na 1 minutu zpoždění vlaku

Osobní vlak

$$CM_p = K1 * (VT_p/60) * [(osobokilometry)/(vlakové kilometry)]$$

Průměrný počet cestujících na vlak během jednoho roku = (osobokilometry)/(vlakové kilometry)

Nákladní vlak

$$CM_f = K2 * (VT_f/60)$$

Faktory K1 a K2 jsou mezi hodnotou času a hodnotou zpoždění, podle odhadu deklarovaných preferenčních studií, aby bylo zohledněno, že čas zmařený následkem zpoždění je vnímán výrazně negativněji než běžný cestovní čas.

Náklady na zpoždění v důsledku nehody = $CM_p * (\text{minuty zpoždění osobních vlaků}) + CM_f * (\text{minuty zpoždění nákladních vlaků})$

Oblast působnosti modelu

Náklady na zpoždění se stanoví pro všechny významné nehody, a to takto:

- skutečná zpoždění na železničních tratích, kde došlo k nehodám, změřená v konečné stanici,
- 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 „Vlakovým zabezpečovacím systémem (Train Protection System, TPS)“ se rozumí systém, který pomáhá prosazovat uposlechnutí návěstidel a omezení rychlosti.

6.2 „Palubními systémy“ se rozumějí systémy napomáhající strojvedoucímu dodržovat traťovou signalizaci a signalizaci v kabině, čímž se zajistí zabezpečení před nebezpečnými místy a prosazení omezení rychlosti. Palubní TPS jsou popsány takto:

- a) Výstražné zařízení, které automaticky spustí výstrahu strojvedoucímu.
- b) Výstražné zařízení a automatické zastavení, které automaticky spustí výstrahu strojvedoucímu a provede automatické zastavení při projetí kolem návěsti pro zákaz jízdy.
- c) Výstražné zařízení a automatické zastavení a nespojitě sledování rychlosti poskytuje zabezpečení před nebezpečnými místy, přičemž „nespojité sledování rychlosti“ se rozumí kontrola rychlosti na některých místech (detektory rychlosti) při přibližování se k návěsti.
- d) Výstražné zařízení a automatické zastavení a nepřetržitě sledování rychlosti poskytuje zabezpečení před nebezpečnými místy a trvalý dohled nad omezeními rychlosti tratě, přičemž „nepřetržitým sledování rychlosti“ se rozumí nepřetržitá indikace a dodržování maximální povolené cílové rychlosti na všech úsecích tratí.

Typ d) se považuje za systém automatického vlakového zabezpečovacího zařízení (ATP).

6.3 „Úrovnovým přejezdem“ se rozumí úrovněvá křižovatka mezi silnicí či komunikací a železnicí, 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.

6.4 „Silnicí“ se pro účely statistiky nehod na železnici rozumí každá veřejná nebo soukromá silnice, ulice nebo dálnice, včetně přilehlých chodníků a cyklistických pruhů.

6.5 „Komunikací“ se rozumí trasa, jiná než silnice, určená pro přechod lidí, zvířat, vozidel nebo strojů.

6.6 „Pasivním úrovnovým přejezdem“ se rozumí úrovněvý přejezd bez jakékoli formy výstražného systému nebo zabezpečení aktivovaného v okamžiku, kdy pro uživatele není bezpečné přejezd překročit.

6.7 „Aktivním úrovnovým přejezdem“ se rozumí úrovněvý přejezd, kde jsou jeho uživatelé chráněni nebo varováni před přibližujícím se vlakem zařízením, které je aktivováno v okamžiku, kdy pro uživatele není bezpečné přejezd překročit.

— Zabezpečení za pomoci fyzických zařízení zahrnuje:

- poloviční nebo úplné závory,
- zábrany.

- Varování za pomoci pevného zařízení na úrovňových přejezdech:
 - viditelná zařízení: světla,
 - slyšitelná zařízení: zvony, houkačky, klaksony atd.

Aktivní úrovňové přejezdy jsou klasifikovány takto:

- a) Manuální: úrovňový přejezd, kde je zabezpečení nebo výstražné zařízení na straně uživatele ručně aktivováno zaměstnancem železnice.
- b) Automatický s výstrahou na straně uživatele: úrovňový přejezd, kde je výstraha na straně uživatele aktivována příjíždějícím vlakem.
- c) Automatický se zábranou na straně uživatele: úrovňový přejezd, kde je zábrana na straně uživatele aktivována příjíždějícím vlakem. To zahrnuje úrovňový přejezd, který má výstrahu i zábranu na straně uživatele.
- d) Se zabezpečením v traťové části: úrovňový přejezd, kde návěstidlo nebo jiný zabezpečovací systém dovolí vlaku pokračovat pouze v případě, kdy je úrovňový přejezd na straně uživatele zabezpečen a nenarušen.

7. Definice srovnávacích základů

- 7.1 „Vlakovým kilometrem“ se rozumí měrná jednotka odpovídající pohybu vlaku na vzdálenost jednoho kilometru. Je-li známa, 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.
 - 7.2 „Osobokilometrem“ se rozumí měrná jednotka odpovídající přepravě jednoho cestujícího po železnici na vzdálenost jednoho kilometru. Zohlední se pouze vzdálenost překonaná na území vykazující země.
 - 7.3 „Kilometrem tratí“ se rozumí délka železniční sítě v členských státech měřená v kilometrech, jejíž rozsah je stanoven v článku 2. U vícekolejných železničních tratí se započítává pouze vzdálenost mezi výchozím a koncovým bodem.
 - 7.4 „Kilometrem kolejí“ se rozumí délka železniční sítě v členských státech měřená v kilometrech, jejíž rozsah je stanoven v článku 2. Započítává se každá kolej vícekolejně železniční tratě.
-

PŘÍLOHA II

OZNÁMENÍ VNITROSTÁTNÍCH BEZPEČNOSTNÍCH PŘEDPISŮ

Vnitrostátní bezpečnostní předpisy oznámené podle čl. 8 odst. 1 písm. a) 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;
 - 3) společné provozní předpisy pro železniční síť, na které se dosud nevztahují TSI, včetně předpisů týkajících se zabezpečovacího systému a systému řízení provozu;
 - 4) předpisy, kterými se stanoví požadavky na doplňující vnitřní provozní předpisy (podnikové předpisy), které musí stanovit provozovatelé infrastruktury a železniční podniky;
 - 5) 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 žádná TSI;
 - 6) předpisy týkající se vyšetřování nehod a mimořádných událostí.
-

PŘÍLOHA III

Požadavky a hodnotící kritéria pro organizace žádající o osvědčení pro subjekt odpovědný za údržbu nebo o osvědčení pro funkce údržby zadané subjektem odpovědným za údržbu vnějším subjektu

Všechny důležité části řízení organizace musí být zdokumentovány a musí být popsáno především rozdělení povinností v rámci organizace a mezi organizací a subdodavateli. 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 průběžné zlepšování.

Na čtyři funkce subjektu odpovědného za údržbu, které musí organizace zajistit buď sama, nebo prostřednictvím smluvních ujednání, se vztahují tyto základní požadavky:

- 1) Vedení – závazek k rozvoji a provádění systému údržby organizace a k průběžnému zlepšování jeho účinnosti;
- 2) posouzení rizik – strukturovaný přístup k posouzení rizik spojených s údržbou vozidel, včetně rizik přímo vyplývajících z provozních postupů a činností dalších organizací nebo osob, a k určení vhodných opatření k usměrňování rizik;
- 3) Sledování – strukturovaný přístup k zajištění toho, aby opatření k usměrňování rizik byla zavedena, správně fungovala a plnila cíle organizace;
- 4) průběžné zlepšování – strukturovaný přístup k analyzování informací shromážděných v průběhu pravidelného sledování a provádění auditů či z jiných příslušných zdrojů a pro využívání výsledků pro ponaučení a přijetí preventivních či nápravných opatření k zachování nebo zvýšení úrovně bezpečnosti;
- 5) struktura a odpovědnost – strukturovaný přístup k vymezení odpovědností jednotlivců a skupin v zájmu zajištění plnění bezpečnostních cílů organizace;
- 6) řízení způsobilosti – strukturovaný přístup k zajištění toho, aby zaměstnanci měli potřebnou způsobilost k bezpečnému, účinnému a efektivnímu plnění cílů organizace za všech okolností;
- 7) Informace – strukturovaný přístup k zajištění toho, aby osoby provádějící posouzení a přijímající rozhodnutí na všech úrovních organizace měly přístup k důležitým informacím, a k zajištění úplnosti a dostatečnosti informací;
- 8) Dokumentace – strukturovaný přístup k zajištění zpětné vysledovatelnosti veškerých významných informací;
- 9) uzavírání smluv – strukturovaný přístup k zajištění toho, aby subdodavatelské činnosti byly vhodně řízeny v zájmu dosahování cílů organizace a pokrytí všech kompetencí a požadavků;
- 10) činnosti údržby – strukturovaný přístup k zajištění toho, aby:
 - byly určeny a správně řízeny veškeré činnosti údržby ovlivňující bezpečnost a součásti, jež jsou klíčové z hlediska bezpečnosti, a aby byly identifikovány veškeré změny v činnostech údržby ovlivňujících bezpečnost a byly řádně řízeny na základě využívání zkušeností a uplatňování společných bezpečnostních metod pro posouzení rizik podle čl. 6 odst. 1 písm. a) a řádně dokumentovány,
 - existovala shoda se základními požadavky interoperability,
 - byla zaváděna a kontrolována údržbářská zařízení, vybavení a nástroje speciálně vyvinuté a potřebné pro provádění údržby,
 - byla provedena analýza výchozí dokumentace k vozidlu za účelem poskytnutí první knihy údržby a za účelem zajištění jejího správného provedení vypracováním příkazů k provedení údržby,
 - součásti (včetně náhradních dílů) a materiály byly používány tak, jak je určeno v příkazech k provedení údržby a dokumentaci dodavatelů; aby byly skladovány, bylo s nimi zacházeno a byly přepravovány vhodným způsobem, jak je určeno v příkazech k provedení údržby a dokumentaci dodavatelů, a aby vyhovovaly příslušným vnitrostátním a mezinárodním pravidlům a rovněž požadavkům příslušných příkazů k provedení údržby,

- byla určena, stanovena, rozeznána a zajištěna vhodná a dostatečná zařízení, vybavení a nástroje, byly o nich vedeny záznamy a byly k dispozici, aby bylo možné provádět služby údržby podle příkazů k provedení údržby a jiných platných specifikací, čímž se zajistí bezpečné provádění údržby a ergonomická ochrana a ochrana zdraví,
- organizace měla postupy zajišťující, že její měřicí zařízení a veškeré zařízení, vybavení a nástroje jsou používány, kalibrovány, chráněny a udržovány správně a v souladu s dokumentovanými postupy;

11) kontrolní činnosti – strukturovaný přístup k zajištění toho, aby:

- vozidla byla včas vyňata z provozu za účelem plánované a preventivní údržby nebo opravných prací, nebo kdykoli je zjištěna nějaká závada nebo jiná potřeba,
 - byla přijímána nutná opatření v zájmu kontroly kvality,
 - úkoly údržby byly prováděny v souladu s příkazy k provedení údržby a aby bylo vydáno oznámení o navrácení do provozu obsahující eventuální omezení použití,
 - byl oznámen, vyšetřen a analyzován možný případ nesouladu v uplatňování systému řízení, který by mohl vést k nehodám, mimořádným událostem nebo jiným nebezpečným jevům, a aby byla přijata nezbytná preventivní opatření v souladu se společnou bezpečnostní metodou pro sledování podle čl. 6 odst. 1 písm. c),
 - probíhal proces pravidelných vnitřních auditů a monitorování v souladu se společnou bezpečnostní metodou pro sledování podle čl. 6 odst. 1 písm. c).
-

PŘÍLOHA IV

ČÁST A

Zrušená směrnice a její následné změny

(uvedené v článku 34)

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 k 2004/49/ES	(Úř. věst. L 220, 21.6.2004, s. 16)
Směrnice Komise 2014/88/EU	(Úř. věst. L 201, 10.7.2014, s. 9)

ČÁST B

Lhůty pro provedení ve vnitrostátním právu

(uvedené v článku 34)

Směrnice	Lhůta pro provedení
2004/49/ES	30. dubna 2006
2008/57/ES	19. července 2010
2008/110/ES	24. prosince 2010
Směrnice Komise 2009/149/ES	18. června 2010
Směrnice Komise 2014/88/EU	30. července 2015

PŘÍLOHA V

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 11	Článek 12
Článek 12	–
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 28	–
Článek 29	–
Článek 30	–
Článek 31	Článek 29
Článek 32	Článek 30
–	Článek 31
–	Článek 32
Článek 33	Článek 33

Směrnice 2004/49/ES	Tato směrnice
–	Článek 34
Článek 34	Článek 35
Článek 35	Článek 36
Příloha I	Příloha I
Příloha II	Příloha II
Příloha III	–
Příloha IV	–
Příloha V	–
–	Příloha III

Prohlášení Komise o informativních dokumentech

Komise připomíná, že Evropský parlament, Rada a Komise uznaly ve společném politickém prohlášení o informativních dokumentech ze dne 27. října 2011, že informace, které členské státy poskytují Komisi ve věci provádění směrnic do vnitrostátního práva, „musí být jasné a přesné“, aby Komisi usnadnily plnění jejího úkolu dohlížet na uplatňování práva Unie. V případě těchto informativních dokumentů by to bylo účelné. Komise vyjadřuje politování nad tím, že konečné znění neobsahuje ustanovení v tomto smyslu.
