



České vydání

Informace a oznámení

Svazek 59
12. února 2016

Obsah

III Přípravné akty

RADA

2016/C 057/01	Postoj Rady (EU) 2/2016 v prvním čtení k přijetí směrnice Evropského parlamentu a Rady o interoperabilitě železničního systému v Evropské unii ⁽¹⁾ Přijatý Radou dne 10. prosince 2015	1
2016/C 057/02	Prohlášení Komise o informativních dokumentech	59
2016/C 057/03	Odůvodnění Rady: postoj Rady (EU) č. 2/2016 v prvním čtení k přijetí směrnice Evropského parlamentu a Rady o interoperabilitě železničního systému v Evropské unii	60
2016/C 057/04	Postoj Rady (EU) č. 3/2016 v prvním čtení k přijetí směrnice Evropského parlamentu a Rady o bezpečnosti železnic ⁽¹⁾ Přijatý Radou dne 10. prosince 2015	64
2016/C 057/05	Prohlášení Komise o informativních dokumentech	113
2016/C 057/06	Odůvodnění Rady: Postoj Rady (EU) 3/2016 v prvním čtení k přijetí směrnice Evropského parlamentu a Rady o bezpečnosti železnic	114

CS

⁽¹⁾ Text s významem pro EHP

III

(Přípravné akty)

RADA

POSTOJ RADY (EU) 2/2016 V PRVNÍM ČTENÍ

k přijetí směrnice Evropského parlamentu a Rady o interoperabilitě železničního systému
v Evropské unii

(přepřacované znění)

(Text s významem pro EHP)

Přijatý Radou dne 10. prosince 2015

(2016/C 057/01)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na čl. 91 odst. 1 a články 170 a 171 této smlouvy,

s ohledem na návrh Evropské komise,

po postoupení 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 2008/57/ES ⁽⁴⁾ byla několikrát podstatně změněna. Vzhledem k potřebě provést další změny by uvedená směrnice měla být v zájmu přehlednosti přepracována.
- (2) S cílem umožnit občanům Unie, hospodářským subjektům a příslušným orgánům plné využití výhod vyplývajících z vytvoření jednotného evropského železničního prostoru je na místě zejména podporovat propojení a interoperabilitu vnitrostátních železničních sítí, jakož i přístup k těmto sítím, a provádět veškerá opatření, která mohou být nezbytná v oblasti harmonizace technických norem v souladu s článkem 171 Smlouvy o fungování Evropské unie.
- (3) Sledování cíle interoperability v železničním systému Unie by mělo vést k definování optimální úrovně technické harmonizace a mělo by usnadnit, zlepšit a rozvíjet mezinárodní služby železniční dopravy v Unii i se třetími zeměmi a přispět k postupnému vytvoření vnitřního trhu zařízení a služeb pro výstavbu, obnovu, modernizaci a provozování železničního systému Unie.
- (4) V zájmu dotvoření jednotného evropského železničního prostoru, snížení nákladů a zkrácení schvalovacích postupů a zajištění větší bezpečnosti železnic je vhodné zefektivnit postupy pro povolování a harmonizovat je na úrovni Unie.

⁽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.

⁽⁴⁾ 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).

- (5) V řadě členských států podléhají metro, tramvaje a další městské kolejové systémy místním technickým požadavkům. Takovéto systémy místní veřejné dopravy obvykle v Unii nepodléhají vydávání licencí. Tramvaje a další městské kolejové systémy kromě toho vzhledem ke sdílené infrastruktuře často podléhají právním předpisům upravujícím silniční dopravu. Uvedené systémy místní dopravy tudíž nemusí být interoperabilní a měly by být z oblasti působnosti této směrnice vyňaty. To nebrání členským státům v tom, aby ustanovení této směrnice na místní kolejové systémy uplatňovaly dobrovolně, pokud to uznají za vhodné.
- (6) Tram-vlaky jsou koncepcí veřejné dopravy, která umožňuje kombinovaný provoz na městské kolejové infrastruktuře i těžké kolejové infrastruktuře. Členským státům by mělo být povoleno vyloučit z oblasti působnosti opatření k provedení této směrnice 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. V případě, že tram-vlaky využívají železniční infrastrukturu, měl by být zajištěn soulad se všemi základními požadavky, jakož i soulad s očekávanou úrovní bezpečnosti na příslušných tratích. V přeshraničních případech by měly příslušné orgány spolupracovat.
- (7) Obchodní provoz vlaků v celé železniční síti vyžaduje zejména dokonalou kompatibilitu vlastností infrastruktury a vozidel, jakož i účinné propojení informačních a komunikačních systémů různých provozovatelů infrastruktury a železničních podniků. Na této kompatibilitě a propojenosti závisí úroveň výkonnosti, bezpečnost, kvalita služeb a náklady, a zejména interoperabilita železničního systému Unie.
- (8) Regulační rámec pro železnice na úrovni Unie i na úrovni jednotlivých členských států by měl jasně stanovit odpovědnost za dodržování pravidel bezpečnosti, ochrany zdraví a ochrany spotřebitele platných pro železniční síť. Tato směrnice by neměla vést k nižší úrovni bezpečnosti ani ke zvýšení nákladů v železničním systému Unie. Agentura Evropské unie pro železnice (dále jen „agentura“), zřízená nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) .../...⁽¹⁾ (*), a vnitrostátní bezpečnostní orgány by proto měly nést plnou odpovědnost za povolení, jež vydávají.
- (9) Mezi vnitrostátními předpisy, vnitřními řády subjektů působících v železničním systému a technickými specifikacemi uplatňovanými na železniční systémy, subsystemy a konstrukční části panují velké rozdíly, neboť jsou v nich obsaženy technické charakteristiky příznačné pro průmysl v jednotlivých zemích a stanoveny konkrétní rozměry a zařízení, jakož i zvláštní vlastnosti. Tento stav může bránit tomu, aby vlaky běžně jezdily po celém území Unie.
- (10) Pro posílení konkurenceschopnosti unijního odvětví železniční dopravy na světové úrovni je zapotřebí otevřeného a konkurenceschopného trhu.
- (11) Je tudíž vhodné vymezit pro celou Unii základní požadavky týkající se železniční interoperability, které by měly platit pro její železniční systém.
- (12) Vypracování technických specifikací pro interoperabilitu (TSI) prokázalo potřebu vyjasnit vztah mezi základními požadavky a TSI na jedné straně a evropskými normami a jinými akty normativní povahy na straně druhé. Především by měly být jasně odlišeny normy nebo části norem, které by měly být pro dosažení cílů této směrnice prohlášeny za závazné, a „harmonizované normy“, které byly vypracovány v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1025/2012⁽²⁾. Pokud je to nezbytně nutné, mohou TSI výslovně odkazovat na evropské normy nebo specifikace, které se stávají závaznými okamžikem, kdy vstupuje v platnost daná TSI.

⁽¹⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) .../... ze dne ... o Agentuře Evropské unie pro železnice a o zrušení nařízení (ES) č. 881/2004 (Úř. věst. L ...).

(*) Nařízení obsažené v dokumentu 2013/0014 (COD) (Úř. věst. C 56, 12.2.2016, s. 1).

⁽²⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1025/2012 o evropské normalizaci, změně směrnice Rady 89/686/EHS a 93/15/EHS a směrnic Evropského parlamentu a Rady 94/9/ES, 94/25/ES, 95/16/ES, 97/23/ES, 98/34/ES, 2004/22/ES, 2007/23/ES, 2009/23/ES a 2009/105/ES, a kterým se ruší rozhodnutí Rady č. 87/95/EHS a rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 1673/2006/ES (Úř. věst. L 316, 14.11.2012, s. 12).

- (13) Za účelem skutečného zvýšení konkurenceschopnosti odvětví železniční dopravy Unie, a aniž by se narušila hospodářská soutěž mezi hlavními subjekty působícími v železničním systému Unie, by TSI a doporučení agentury k těmto TSI měly být vypracovávány při dodržení zásad otevřenosti, konsensu a transparentnosti podle definice uvedené v příloze II nařízení (EU) č. 1025/2012.
- (14) Kvalita služeb železniční dopravy v Unii závisí mimo jiné na dokonalé kompatibilitě vlastností sítě (v nejširším slova smyslu, tj. pevných částí všech dotčených subsystémů) s vlastnostmi vozidel (včetně palubních součástí všech dotčených subsystémů). Na této kompatibilitě závisí úroveň výkonnosti, bezpečnost, kvalita služeb a náklady.
- (15) TSI mají přímý nebo potenciální dopad na pracovníky zapojené do provozu a údržby subsystémů. Při přípravě TSI by proto agentura měla tam, kde je to vhodné, konzultovat sociální partnery.
- (16) Určitá TSI by měla stanovit veškeré podmínky, jež má prvek interoperability splňovat, a postup, který má být dodržen při posuzování shody. Navíc je nezbytné stanovit, že každý prvek by měl být postupem uvedeným v TSI posouzen z hlediska shody a vhodnosti pro použití a že by měl mít odpovídající certifikát obsahující buď posouzení shody samostatně uvažovaného prvku interoperability s technickými specifikacemi, které se musí dodržet, nebo posouzení vhodnosti pro použití prvku interoperability s ohledem na příslušné železniční prostředí, pokud jde o technické specifikace.
- (17) Při vypracovávání nových TSI by vždy mělo být cílem zajistit kompatibilitu se stávajícími subsystémy. Tak se prostřednictvím požadavku na modernizaci nebo obnovu stávajících subsystémů za účelem zajištění zpětné kompatibility přispěje k podpoře konkurenceschopnosti železniční dopravy a zabrání zbytečným dodatečným nákladům. Ve výjimečných případech, kdy nebude možné kompatibilitu zajistit, by mělo být možné, aby TSI vytvořily rámec nutný pro rozhodnutí o tom, zda je pro stávající subsystém zapotřebí nového rozhodnutí nebo povolení k uvedení do provozu či k uvedení na trh, a stanovily příslušné lhůty.
- (18) Nelze-li některé technické aspekty odpovídající základním požadavkům do TSI výslovně zahrnout, měly by být tyto aspekty, které je třeba ještě vyřešit, uvedeny jako „otevřené body“ v příloze uvedené TSI. U těchto otevřených bodů a v konkrétních případech by se v zájmu souladu se stávajícími systémy měly použít vnitrostátní předpisy, které může v členském státě přijmout jakýkoli příslušný orgán s celostátní, regionální nebo místní působností. Aby bylo zamezeno nadbytečnému ověřování a zbytečné administrativní zátěži, měly by být vnitrostátní předpisy rovněž klasifikovány, aby se zajistila rovnocennost mezi vnitrostátními předpisy různých členských států, které se týkají téhož tématu.
- (19) Měl by být stanoven postup, který má být dodržován v případě základních požadavků použitelných pro subsystém, jenž dosud není upraven v odpovídající TSI. V tom případě by měly být prováděním postupů posuzování shody a ověřování pověřeny určené subjekty podle této směrnice.
- (20) Tato směrnice by se měla vztahovat na celý železniční systém Unie a oblast působnosti TSI by měla být rozšířena i na vozidla a sítě, jež nejsou zahrnuty do transevropského železničního systému. Příloha I směrnice 2008/57/ES by tudíž měla být zjednodušena.
- (21) Funkční a technické specifikace, které mají subsystémy a jejich rozhraní splňovat, se mohou lišit podle užívání dotčených subsystémů, například podle kategorií tratí a vozidel, především se zřetelem k zajištění soudržnosti mezi vysokorychlostními a konvenčními železničními systémy.
- (22) S cílem zajistit postupné zavádění železniční interoperability v celé Unii a postupné snížení různorodosti stávajících systémů by měly TSI určit ustanovení, která se mají použít v případě obnovy nebo modernizace stávajících subsystémů, a mohou zahrnovat návrhy na dokončení cílového systému po fázích. Avšak v zájmu zachování konkurenceschopnosti železničního odvětví a v zájmu zamezení nepřiměřeným nákladům by vstup nových či pozměněných TSI v platnost neměl vést k okamžitému přizpůsobování vozidel a infrastruktury novým specifikacím.
- (23) V TSI by se mělo uvést, kdy si modernizace a obnova infrastruktury a vozidel vyžádají nové povolení. Ve všech případech modernizace a obnovy infrastruktury by měl žadatel prostřednictvím jednotného kontaktního místa uvedeného v nařízení (EU) .../... (*) předložit vnitrostátnímu bezpečnostnímu orgánu dokumentaci, aby tento orgán mohl rozhodnout, zda je na základě kritérií stanovených touto směrnicí zapotřebí nové povolení. V případě

(*) Nařízení obsažené v dokumentu 2013/0014 (COD).

modernizace a obnovy vozidel s povolením k uvádění na trh by měl být žadatel schopen rozhodnout, zda je třeba, aby požádal vnitrostátní bezpečnostní orgán nebo agenturu o nové povolení na základě kritérií stanovených touto směrnicí.

- (24) S ohledem na přístup postupného odstraňování překážek bránících interoperabilitě železničního systému Unie a na čas, který bude v důsledku toho potřebný k přijetí všech TSI, by měla být přijata opatření zamezující tomu, aby členské státy přijímaly nové vnitrostátní předpisy nebo uskutečňovaly projekty, které zvyšují různorodost současného systému.
- (25) Za účelem odstranění překážek interoperability a v důsledku rozšíření oblasti působnosti TSI na celý železniční systém Unie by se objem vnitrostátních předpisů měl postupně snižovat. V rámci vnitrostátních předpisů by se mělo přísně rozlišovat mezi předpisy platnými výhradně pro stávající systémy a předpisy, jež jsou nezbytné k postihu otevřených bodů v TSI. Předpisy druhého typu by měly být v důsledku uzavírání otevřených bodů v TSI postupně zrušeny.
- (26) Vnitrostátní předpisy by měly být navrhovány a zveřejňovány takovým způsobem, aby jim rozuměli všichni potenciální uživatelé vnitrostátní sítě. Tyto předpisy 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 dokumenty, na něž vnitrostátní předpis přímo nebo nepřímo odkazuje.
- (27) Přijetí postupného přístupu uspokojuje cíl interoperability železničního systému Unie charakterizovaného starou vnitrostátní infrastrukturou a vozidly vyžadujícími značné investice na přizpůsobení nebo na obnovu, přičemž zvláštní pozornost by měla být věnována tomu, aby byla zachována konkurenceschopnost železnice ve srovnání s jinými druhy dopravy.
- (28) S ohledem na rozsah a složitost železničního systému Unie se z praktických důvodů ukázalo nezbytné rozčlenit tento systém do těchto subsystémů: infrastruktura, traťové řízení a zabezpečení, palubní řízení a zabezpečení, energie, kolejová vozidla, provoz a řízení dopravy, údržba, využití telematiky v osobní a nákladní dopravě. Pro každý z těchto subsystémů je třeba přesně stanovit základní požadavky a určit technické specifikace, zejména s ohledem na prvky a na rozhraní, k uspokojení těchto základních požadavků. Uvedený systém se přitom dělí na pevné a mobilní prvky zahrnující na jedné straně síť, jež je složena z tratí, stanic, terminálů a všech druhů pevně instalovaného vybavení potřebného k zajištění bezpečného a nepřetržitého provozu tohoto systému, a na straně druhé všechna vozidla pohybující se po této síti. Proto je vozidlo pro účely této směrnice složeno z jednoho subsystému („kolejová vozidla“) a případně z jiných subsystémů (především subsystému „palubní řízení a zabezpečení“). Ačkoli je systém rozdělen do několika prvků, měla by mít o něm agentura i nadále přehled, aby podpořila interoperabilitu a bezpečnost.
- (29) Úmluva Organizace spojených národů o právech osob se zdravotním postižením, již je Unie stranou, stanoví přístupnost jako jednu ze svých obecných zásad a po státech, které jsou stranami uvedené úmluvy, požaduje, aby přijaly vhodná opatření k zajištění přístupu osob se zdravotním postižením na rovnoprávném základě s ostatními, a to i vypracováním, vyhlášením a kontrolou provádění minimálních standardů a pokynů pro přístupnost. Přístupnost pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace je proto v oblasti interoperability železničního systému Unie základním požadavkem.
- (30) Nikdo nemá být diskriminován, přímo ani nepřímo, na základě zdravotního postižení. S cílem zajistit, aby všichni občané Unie mohli využívat výhod plynoucích z vytvoření jednotného evropského železničního prostoru, by členské státy měly prosazovat železniční systém přístupný pro všechny.
- (31) Provádění ustanovení vztahujících se na interoperabilitu železničního systému Unie by nemělo vést k vytváření nepřiměřených nákladů ani narušovat zachování interoperability stávajících železničních sítí.
- (32) TSI mají rovněž dopad na podmínky, za kterých uživatelé využívají železniční dopravu, a je proto nezbytné s nimi a případně rovněž s organizacemi osob se zdravotním postižením konzultovat hlediska, která se jich týkají.
- (33) Jednotlivým dotčeným členskými státy by mělo být povoleno neuplatňovat určité TSI v omezeném počtu náležitě odůvodněných situací. Tyto situace a postupy, kterými je třeba se v případě neuplatňování dané TSI řídit, by měly být jasně definovány.
- (34) Vypracování TSI a jejich uplatňování v železničním systému Unie by nemělo brzdit technologické inovace, které by měly směřovat ke zvýšení hospodářské výkonnosti.

- (35) S cílem vyhovět příslušným předpisům o postupech zadávání zakázek v odvětví železnic, a zejména směrnici Evropského parlamentu a Rady 2014/25/EU⁽¹⁾, mají zadavatelé zahrnout technické specifikace do obecných dokladů nebo do smluvních podmínek týkajících se každé zakázky. Za tímto účelem je nezbytné vytvořit soubor pravidel, na která budou tyto technické specifikace odkazovat.
- (36) Je v zájmu Unie, aby existoval mezinárodní systém normalizace schopný vytvářet normy, které budou skutečně používány mezinárodními obchodními partnery a které budou vyhovovat požadavkům politiky Unie. Evropské normalizační organizace by proto měly pokračovat ve své spolupráci s mezinárodními normalizačními subjekty.
- (37) Zadavatelem, který objedná projekt, výstavbu, obnovu nebo modernizaci subsystému, může být železniční podnik, provozovatel infrastruktury, subjekt odpovědný za údržbu, držitel nebo koncesionář odpovědný za provedení projektu. Zadavatelé by měli definovat požadavky nezbytné pro doplnění evropských specifikací nebo jiných norem. Tyto specifikace by měly splňovat základní požadavky harmonizované na úrovni Unie, jimž má železniční systém Unie vyhovovat.
- (38) Postupy upravující posuzování shody nebo vhodnosti pro použití jednotlivých prvků by měly být založeny na použití modulů pro postupy posuzování shody, vhodnosti pro použití a „ES“ ověřování, které mají být použity v technických specifikacích pro interoperabilitu přijatých na základě této směrnice. Pokud je to možné, je v zájmu podpory rozvoje daného průmyslu vhodné vypracovat postupy zahrnující systém zabezpečování jakosti.
- (39) Shoda prvků je vázána především na oblast jejich použití s cílem zaručit interoperabilitu systému, a nikoli jen jejich volný pohyb na trhu Unie. Měla by být posouzena vhodnost pro použití prvků rozhodujících z hlediska bezpečnosti, dostupnosti nebo hospodárnosti systému. Není proto nezbytné, aby výrobce opatřil označením CE prvky podléhající této směrnici. Na základě posouzení shody nebo vhodnosti pro použití by mělo stačit prohlášení výrobce o shodě.
- (40) Výrobci jsou nicméně povinni opatřit označením CE určité konstrukční části, aby osvědčili jejich shodu s jinými právními předpisy Unie, které se na tyto konstrukční části vztahuje.
- (41) Při vstupu určité TSI v platnost je určitý počet prvků interoperability již na trhu. Mělo by být stanoveno přechodné období, aby mohly být tyto prvky začleněny do subsystému, i když nejsou zcela v souladu s touto TSI.
- (42) Subsystémy tvořící železniční systém Unie by měly podléhat postupu ověřování. Toto ověřování by mělo umožnit subjektům, které jsou odpovědné za uvedení subsystémů do provozu nebo na trh, aby se ujistily, že ve fázích návrhu, výstavby a uvedení do provozu jsou výsledky v souladu s platnými právními, technickými a provozními předpisy. Toto ověřování by mělo vést k tomu, aby se výrobci mohli spoléhat na rovné zacházení ve všech členských státech.
- (43) Po uvedení subsystému do provozu nebo na trh by mělo být vyvinuto úsilí o zajištění toho, aby byl subsystém provozován a udržován v souladu se základními požadavky, které se na něj vztahují. Za dodržování těchto požadavků je podle směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) .../...⁽²⁾ (*) odpovědný provozovatel infrastruktury, železniční podnik nebo subjekt odpovědný za údržbu, a to každý za sebe.
- (44) Pokud se při provozu zdá, že vozidlo či typ vozidla nesplňuje jeden z použitelných základních požadavků, měly by dotčené železniční podniky přijmout nezbytná nápravná opatření, aby zajistily shodu vozidla nebo vozidel. Pokud navíc toto porušení shody vede k závažnému bezpečnostnímu riziku, mělo by být možné, aby vnitrostátní bezpečnostní orgány odpovědné za dohled nad provozem vozidla přijaly potřebná dočasná bezpečnostní opatření, včetně okamžitého omezení nebo pozastavení dotčeného provozu. Pokud jsou nápravná opatření nedostačující a závažné bezpečnostní riziko vzniklé v důsledku porušení shody přetrvává, měly by mít vnitrostátní bezpečnostní orgány nebo agentura možnost dané povolení zrušit nebo změnit. Závažným bezpečnostním rizikem je třeba v této

⁽¹⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/25/EU ze dne 26. února 2014 o zadávání zakázek subjekty působícími v odvětví vodního hospodářství, energetiky, dopravy a poštovních služeb a o zrušení směrnice 2004/17/ES (Úř. věst. L 94, 28.3.2014, s. 243).

⁽²⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) .../... ze dne ... o bezpečnosti železnic (Úř. věst. L ...).

(*) Směrnice obsažená v dokumentu 2013/0016 (COD) (viz strana 64 tohoto Úředního věstníku).

souvislosti rozumět závažné nesplnění právních povinností či bezpečnostních požadavků, které může samo o sobě nebo v kauzálním řetězci způsobit nehodu nebo závažnou nehodu. Postup v případě zrušení by se měl opírat o patřičnou výměnu informací mezi agenturou a vnitrostátními bezpečnostními orgány včetně použití registrů.

- (45) Měly by být objasněny jednotlivé úlohy a úkoly všech zapojených subjektů se zřetelem k postupům pro uvádění vozidel na trh a jejich používání a se zřetelem k uvádění pevných zařízení do provozu.
- (46) Agentura a vnitrostátní bezpečnostní orgány by měly spolupracovat a případně sdílet pravomoci ve věci vydávání povolení, při řádném zohlednění bezpečnosti. Proto by měly být mezi agenturou a vnitrostátními bezpečnostními orgány uzavřeny dohody o spolupráci.
- (47) Aby se zajistilo, že zařízení evropského systému řízení železničního provozu (ERTMS) vyhoví platným specifikacím, a aby dodatečné požadavky v souvislosti s ERTMS nenarušovaly interoperabilitu, měla by agentura vystupovat jako systémový orgán ERTMS. Agentura by proto měla být pověřena posuzováním zamýšlených technických řešení předtím, než bude zahájeno nebo zveřejněno jakékoli nabídkové řízení týkající se traťového zařízení ERTMS, aby ověřila, zda jsou to technická řešení v souladu s příslušnými TSI a zda jsou plně interoperabilní.

V rámci postupu ověřování by se mělo zamezit jakémukoli vzájemnému překrývání tohoto posuzování agenturou s úkoly oznámených subjektů. Pokud byl postup ověřování oznámeným subjektem již zahájen nebo je již k dispozici jakýkoli certifikát shody, měl by tedy žadatel agenturu informovat. Žadatel by měl mít možnost požádat agenturu o toto posouzení buď pro jednotlivé projekty ERTMS, nebo pro kombinaci projektů, trať, skupinu tratí nebo sítí.

- (48) Vstup této směrnice v platnost by neměl způsobit odklad spuštění projektů ERTMS, u nichž bylo nabídkové řízení nebo uzavírání smluv dokončeno.
- (49) Aby se usnadnilo uvádění vozidel na trh a snížila se administrativní zátěž, měl by být zaveden pojem povolení k uvedení vozidla na trh, které by platilo v celé Unii. Zatímco povolení k uvedení vozidel na trh umožní obchody s vozidly kdekoliv na trhu Unie, smí být vozidlo používáno pouze v oblasti použití, pro niž je povolení uděleno. V této souvislosti by mělo být pro každé rozšíření oblasti nutné aktualizovat povolení pro vozidlo. Je nezbytné, aby vozidla, kterým bylo povolení již uděleno podle dřívějších směrnic, obdržela rovněž povolení k uvedení na trh, mají-li být používána v sítích, na něž se jejich povolení nevztahuje.
- (50) Je-li oblast použití omezena na síť nebo sítě v jednom členském státě, měl by si žadatel moci zvolit, zda žádost o povolení vozidla podá prostřednictvím jednotného kontaktního místa uvedeného v nařízení (EU) .../... (*) vnitrostátnímu bezpečnostnímu orgánu tohoto členského státu, nebo agentuře. Žadatelova volba by měla být závazná, dokud není posouzení žádosti dokončeno nebo uzavřeno.
- (51) Žadatel by měl mít k dispozici vhodné řízení, v němž by se mohl odvolat proti rozhodnutí agentury nebo vnitrostátních bezpečnostních orgánů nebo napadnout jejich nečinnost. Kromě toho by měla být zavedena jasná procesní ustanovení a ustanovení o řešení sporů pro řešení situací, kdy se agentura a vnitrostátní bezpečnostní orgány neshodnou na hodnocení provedeném v souvislosti s vydáním povolení pro vozidla.
- (52) Jsou zapotřebí konkrétní opatření včetně dohod o spolupráci, jež by měly zohledňovat zvláštní zeměpisnou a historickou situaci některých členských států, při zajištění řádného fungování vnitřního trhu.
- (53) Je-li provoz omezen na sítě 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, které budou uzavřeny mezi agenturou a příslušnými vnitrostátními bezpečnostními orgány, stanovit vhodné rozdělení úkolů, aniž je dotčena konečná odpovědnost agentury za vydávání povolení.

(*) Nařízení obsažené v dokumentu 2013/0014 (COD).

- (54) Železniční sítě v pobaltských státech (Estonsko, Lotyšsko a Litva) mají rozchod kolejí 1 520 mm, který odpovídá rozchodu kolejí v sousedních 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 povolení vozidla vydané v jednom z těchto členských států mohlo platit i pro ostatní sítě tohoto druhu. V zájmu účinného a přiměřeného přidělování zdrojů na povolení k uvedení vozidla na trh nebo povolení typu pro vozidla a v 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.
- (55) Členské státy s významným podílem železniční dopravy se třetími zeměmi, s nimiž sdílejí rozchod koleje, který se liší od rozchodu hlavní železniční sítě v Unii, by měly mít možnost zachovat odlišné postupy pro povolování vozidel v případech nákladních a osobních vozů, jež jsou ve společném užívání s dotýčnými třetími zeměmi.
- (56) Na žádost držitele vozidla by měly příslušné orgány členských států vozidlu přidělit evropské číslo vozidla (EČV) pro účely vysledovatelnosti a z důvodů bezpečnosti. Informace o vozidle by poté měly být zapsány do registru vozidel. Do těchto registrů vozidel by měly mít možnost nahlédnout všechny členské státy a určité významné hospodářské subjekty v Unii. Údaje ve vnitrostátních registrech vozidel by měly mít jednotný formát. Proto by pro ně měly existovat společné provozní a technické specifikace. V zájmu snížení administrativní zátěže a nedůvodných nákladů by Komise měla přijmout specifikace pro evropský registr vozidel, který by zahrnul vnitrostátní registry vozidel, s cílem vytvořit společný nástroj a zároveň umožnit, aby byly na vnitrostátní úrovni zachovány další funkce, které jsou pro konkrétní potřeby členských států relevantní.
- (57) K zajištění vysledovatelnosti vozidel a jejich minulosti by se měly spolu s dalšími údaji o vozidlech zaznamenávat odkazy na povolení k uvedení vozidla na trh.
- (58) Měly by být zavedeny postupy kontroly kompatibility vozidel a tratí, na nichž se mají použít, po vydání povolení k uvedení vozidla na trh a před použitím vozidla železničním podnikem v jeho oblasti použití vymezené v povolení k uvedení vozidla na trh.
- (59) Oznamované subjekty odpovědné za přezkoumání postupů posuzování shody nebo vhodnosti prvků pro použití, spolu s postupem posuzování subsystémů, by měly co nejužší koordinovat svá rozhodnutí, zejména pokud neexistují žádné evropské specifikace.
- (60) Transparentní akreditaci podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 765/2008⁽¹⁾, zajišťující nezbytnou míru důvěry v certifikáty shody, by měly vnitrostátní orgány v celé Unii považovat za přednostní způsob prokázání odborné způsobilosti oznamovaných subjektů a obdobně subjektů pověřených kontrolou souladu s vnitrostátními předpisy. Vnitrostátní orgány by však měly mít možnost usoudit, že mají vhodné prostředky k tomu, aby toto hodnocení provedly samy. V takovém případě by s cílem zajistit náležitou úroveň věrohodnosti hodnocení prováděného jinými vnitrostátními orgány měly Komise a ostatním členským státům poskytnout nezbytné doklady o tom, že hodnocené subjekty posuzování shody splňují příslušné požadavky právních předpisů.
- (61) Tato směrnice by měla požadavky na interoperabilitu stanovit pouze u prvků interoperability a subsystémů. Pro snazší dosažení souladu s uvedenými požadavky je nezbytné stanovit předpoklad shody u prvků interoperability a subsystémů, které odpovídají harmonizovaným normám přijatým v souladu s nařízením (EU) č. 1025/2012 pro účely stanovení podrobných technických specifikací týkajících se těchto požadavků.
- (62) Kromě opatření přijatých podle této směrnice by měly existovat rovněž iniciativy, které by se zaměřovaly na poskytování finanční podpory inovativním a interoperabilním technologiím v železničním odvětví Unie.

⁽¹⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 765/2008 ze dne 9. července 2008, kterým se stanoví požadavky na akreditaci a dozor nad trhem týkající se uvádění výrobků na trh a kterým se zrušuje nařízení (EHS) č. 339/93 (Úř. věst. L 218, 13.8.2008, s. 30).

- (63) Za účelem doplnění 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 konkrétní cíle každé TSI. 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.
- (64) Za účelem zajištění jednotných podmínek pro provedení této směrnice by Komisi měly být svěřeny prováděcí pravomoci týkající se TSI a jejich změn včetně změn nezbytných k odstranění nedostatků v TSI, vzoru ES prohlášení o shodě nebo vhodnosti pro použití prvků interoperability a průvodních dokumentů, údajů, jež mají být zahrnuty do souboru dokumentů, který by měl být přiložen k žádosti o neuplatnění jedné nebo více TSI či jejich částí, formátu a metod předání uvedeného souboru a případně rozhodnutí o neuplatnění TSI, klasifikace oznámených vnitrostátních předpisů do různých skupin s cílem usnadnit kontroly kompatibility mezi pevným a mobilním zařízením, podrobností souvisejících s postupy ES ověřování, postupu ověřování v případě vnitrostátních předpisů a vzorů ES prohlášení o ověření a vzorů dokumentů z technického souboru, který by měl být k prohlášení o ověření přiložen, jakož i vzorů certifikátů o ověření, praktických pravidel týkajících se povolení typu vozidla, vzoru prohlášení o shodě typu a případně modulů pro posuzování shody ad hoc, vnitrostátních registrů vozidel, evropského registru vozidel a registru povolení k uvedení typů vozidel na trh a společných specifikací týkajících se obsahu, formátu údajů, funkčního a technického provedení, režimu provozu a pravidel vkládání a prohlížení údajů registru infrastruktury. Tyto pravomoci by měly být vykonávány v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011⁽¹⁾.
- (65) TSI by se měly pravidelně revidovat. Pokud jsou v TSI zjištěny nedostatky, měla by být agentura požádána, aby vydala stanovisko, které může být za určitých podmínek zveřejněno a používáno všemi zúčastněnými stranami (včetně odvětví a oznámených subjektů) jako přijatelný způsob prokazování souladu až do revize dotčených TSI.
- (66) Prováděcí akty, jimiž se stanoví nové TSI nebo jimiž se mění TSI, by měly odrážet konkrétní cíle, jež Komise stanoví prostřednictvím aktů v přenesené pravomoci.
- (67) K přípravě agentury na posílenou úlohu podle této směrnice je třeba podniknout určité organizační kroky. Z tohoto důvodu by mělo být stanoveno vhodné přechodné období. Během něj by Komise měla přezkoumat pokrok, jehož agentura v přípravě na svou posílenou úlohu dosahuje. Následně by Komise měla pravidelně předkládat zprávy o pokroku v uplatňování této směrnice. Tyto zprávy by měly zejména obsahovat hodnocení procesu povolování vozidel, případů, kdy TSI nejsou uplatňovány, a používání registrů. Komise by měla rovněž podávat zprávy o opatřeních přijatých k identifikaci a vysledovatelnosti konstrukčních částí zásadně důležitých pro bezpečnost.
- (68) Členskými státy, vnitrostátními bezpečnostními orgány a zúčastněným stranám je nutno na přípravu provedení této směrnice poskytnout dostatek času.
- (69) Jelikož cíle této směrnice, totiž interoperability železničního systému v celé Unii, nemůže být dosaženo uspokojivě členskými státy, ale spíše jej, z důvodu jeho rozsahu a účinků, 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 tohoto cíle.
- (70) Povinnost provést tuto směrnici ve vnitrostátním právu by měla být omezena na ta ustanovení, která představují věcnou změnu v porovnání se směrnicí 2008/57/ES. Povinnost provést ve vnitrostátním právu nezměněná ustanovení vyplývá ze směrnice 2008/57/ES.
- (71) Touto směrnicí by neměly být dotčeny povinnosti členských států týkající se lhůt pro provedení směrnic ve vnitrostátním právu uvedených v části B přílohy V,

⁽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).

PŘIJALY TUTO SMĚRNICI:

KAPITOLA I
OBECNÁ USTANOVENÍ

Článek 1

Předmět a oblast působnosti

1. Tato směrnice stanoví podmínky, které je třeba splnit pro dosažení interoperability v železničním systému Unie způsobem, který je v souladu se směrnicí (EU) .../... (*), s cílem vymezit optimální úroveň technické harmonizace, usnadnit, zlepšit a rozvíjet služby železniční dopravy v Unii a se třetími zeměmi a přispět k dokončení jednotného evropského železničního prostoru a postupného dosažení jednotného trhu. Tyto podmínky se týkají navrhování, výroby, výstavby, uvedení do provozu, modernizace, obnovy, provozování a údržby součástí tohoto systému a rovněž odborné způsobilosti, ochrany zdraví a bezpečnosti zaměstnanců, kteří se podílejí na provozu a údržbě tohoto systému.
2. Tato směrnice obsahuje ustanovení týkající se prvků interoperability, rozhraní a postupů u každého subsystému a podmínek celkové kompatibility železničního systému Unie požadovaných pro dosažení jeho interoperability.
3. Tato směrnice se nevztahuje na:
 - a) metro;
 - b) tramvaje a městská kolejová vozidla a na infrastrukturu, kterou využívají výhradně tato vozidla;
 - 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.
4. Členské státy mohou z oblasti působnosti opatření, která přijmou k provedení této směrnice, vyloučit:
 - a) železniční infrastrukturu v soukromém vlastnictví, včetně vedlejších kolejí, používanou jejím 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.
5. V případě tram-vlaků provozovaných v rámci železničního systému Unie, pro něž neexistují TSI, platí toto:
 - a) dotčené členské státy zajistí, aby byly přijaty vnitrostátní předpisy nebo jiná vhodná dostupná opatření s cílem zaručit, že tyto tram-vlaky splní příslušné základní požadavky;
 - b) členské státy mohou přijmout vnitrostátní předpisy s cílem upřesnit postup povolování těchto tram-vlaků. Orgán vydávající povolení vozidla konzultuje příslušný vnitrostátní bezpečnostní orgán s cílem zajistit, aby smíšený provoz tram-vlaků a těžkých kolejových vozidel splňoval všechny základní požadavky i příslušné společné bezpečnostní cíle (CST);

(*) Směrnice obsažená v dokumentu 2013/0016 (COD).

- c) odchýlně od článku 21 v případě přeshraničního provozu spolupracují na vydání povolení vozidel relevantní příslušné orgány.

Tento odstavec se nevztahuje na vozidla, která jsou vyňata z oblasti působnosti této směrnice podle odstavců 3 a 4 tohoto článku.

Článek 2

Definice

Pro účely této směrnice se rozumí:

- 1) „železničním systémem Unie“ prvky uvedené v příloze I;
- 2) „interoperabilitou“ schopnost železničního systému umožnit bezpečný a nepřerušovaný provoz vlaků dosahujících stanovených úrovní výkonnosti;
- 3) „vozidlem“ železniční vozidlo, které je vhodné k provozování po vlastní ose na železničních tratích, s trakcí nebo bez ní. Vozidlo se skládá z jednoho či více strukturálních a funkčních subsystémů;
- 4) „sítí“ tratě, stanice, terminály a všechny druhy pevně instalovaného vybavení potřebného k zajištění bezpečného a nepřetržitého provozu železničního systému Unie;
- 5) „subsystémy“ strukturální nebo funkční části železničního systému Unie uvedené v příloze II;
- 6) „mobilními subsystémy“ subsystém kolejová vozidla a subsystém palubní řízení a zabezpečení;
- 7) „prvky interoperability“ veškeré základní konstrukční části, skupiny konstrukčních částí, podsestavy nebo úplné sestavy zařízení, které jsou nebo mají být v budoucnu zahrnuty do subsystému a na nichž přímo nebo nepřímo závisí interoperabilita železničního systému, včetně hmotných i nehmotných předmětů;
- 8) „výrobkem“ výrobek získaný výrobním procesem, včetně prvků interoperability a subsystémů;
- 9) „základními požadavky“ veškeré podmínky stanovené v příloze III, které železniční systém Unie, subsystémy a prvky interoperability, včetně rozhraní, musí splňovat;
- 10) „evropskou specifikací“ specifikace, která spadá do jedné z těchto kategorií:
 - společná technická specifikace ve smyslu přílohy VIII směrnice 2014/25/EU;
 - evropské technické schválení uvedené v článku 60 směrnice 2014/25/EU; nebo
 - evropská norma ve smyslu čl. 2 odst. 1 písm. b) nařízení (EU) č. 1025/2012;
- 11) „technickou specifikací pro interoperabilitu“ (TSI) specifikace přijatá v souladu s touto směrnicí, která se vztahuje na každý subsystém nebo část subsystému tak, aby bylo vyhověno základním požadavkům a zajištěna interoperabilita železničního systému Unie;
- 12) „základním parametrem“ všechny regulační, technické nebo provozní podmínky, které jsou rozhodující pro interoperabilitu a jsou upřesněny v příslušných TSI;
- 13) „zvláštním případem“ jakákoli část železničního systému, která v TSI vyžaduje zvláštní dočasná nebo trvalá ustanovení kvůli zeměpisným, topografickým nebo urbanistickým omezením nebo omezením, která postihují kompatibilitu se stávajícím systémem, zejména železniční tratě a sítě oddělené od zbytku Unie, průjezdný průřez, rozchod koleje nebo osovou vzdálenost kolejí a vozidla určená výhradně pro místní nebo regionální použití nebo pro historické účely, jakož i vozidla pocházející ze třetích zemí nebo určená pro třetí země;
- 14) „modernizací“ větší úprava subsystému nebo jeho části, která vede ke změně v technické dokumentaci přiložené k ES prohlášení o ověření, pokud tato dokumentace existuje, a která zlepšuje celkovou výkonnost subsystému;
- 15) „obnovou“ rozsáhlé práce na výměně subsystému nebo jeho části, které nemění celkovou výkonnost subsystému;
- 16) „stávajícím železničním systémem“ infrastruktura sestávající z tratí a pevných zařízení stávající železniční sítě a z vozidel všech kategorií a původu, která na této infrastruktuře jezdí;

- 17) „výměnou v rámci údržby“ výměna dílů za díly s totožnou funkcí a výkonem při pravidelné údržbě nebo opravných pracích;
- 18) „tram-vlakem“ vozidlo konstruované pro kombinovaný provoz na městské kolejové infrastruktuře i těžké kolejové infrastruktuře;
- 19) „uvedením do provozu“ všechny činnosti, jimiž se subsystém uvádí do běžného provozu;
- 20) „zadavatelem“ veřejný nebo soukromý subjekt, který objedná projekt, výstavbu, obnovu nebo modernizaci subsystému;
- 21) „držitelem“ fyzická nebo právnická osoba, jež 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;
- 22) „žadatelem“ fyzická nebo právnická osoba žádající o povolení, ať je jí železniční podnik, provozovatel infrastruktury nebo jakákoli jiná osoba či právní subjekty, jako je výrobce, vlastník či držitel. Pro účely článku 15 se „žadatelem“ rozumí zadavatel nebo výrobce nebo jejich zplnomocnění zástupci; pro účely článku 19 se „žadatelem“ rozumí fyzická nebo právnická osoba žádající rozhodnutí agentury o schválení technických řešení navržených pro projekty traťového zařízení ERTMS;
- 23) „projektem v pokročilé fázi vývoje“ jakýkoli projekt, jehož etapa plánování či výstavby je v takové fázi, že by jakákoli změna v technické specifikaci mohla ohrozit životaschopnost projektu v plánované podobě;
- 24) „harmonizovanou normou“ evropská norma ve smyslu čl. 2 odst. 1 písm. c) nařízení (EU) č. 1025/2012;
- 25) „vnitrostátním bezpečnostním orgánem“ bezpečnostní orgán ve smyslu čl. 3 bodu 7 směrnice (EU) .../... (*);
- 26) „typem“ typ vozidla definující základní konstrukční vlastnosti vozidla, na něž se vztahuje certifikát přezkoušení typu nebo certifikát přezkoumání návrhu popsany v příslušném modulu ověřování;
- 27) „řadou“ soubor shodných vozidel jednoho konstrukčního typu;
- 28) „subjektem odpovědným za údržbu“ subjekt odpovědný za údržbu ve smyslu čl. 3 bodu 20 směrnice (EU) .../... (*);
- 29) „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 s dálkovou osobní nebo nákladní dopravou;
- 30) „vnitrostátními předpisy“ všechny závazné předpisy obsahující požadavky na bezpečnost železnic nebo technické požadavky přijaté v členském státě bez ohledu na subjekt, který je vydal, jiné než předpisy stanovené Uníí nebo mezinárodní předpisy, které jsou v dotčeném členském státě použitelné na železniční podniky, provozovatele infrastruktury nebo třetí strany;
- 31) „referenčním provozním stavem“ normální provozní režim a předvídatelné zhoršení podmínek (včetně opotřebení) v rozsahu a rámci podmínek užívání specifikovaných v technické dokumentaci a knize údržby;
- 32) „oblastí použití vozidla“ síť nebo sítě v rámci členského státu nebo skupiny členských států, v nichž má být vozidlo používáno;
- 33) „přijatelnými způsoby prokazování shody“ nezávazná stanoviska vydaná agenturou s cílem definovat způsoby prokazování shody se základními požadavky;
- 34) „přijatelnými vnitrostátními způsoby prokazování shody“ nezávazná stanoviska vydaná členskými státy s cílem definovat způsoby prokazování shody s vnitrostátními předpisy;
- 35) „uvedením na trh“ první dodání prvku interoperability, subsystému nebo vozidla připraveného k provozu v referenčním provozním stavu na trh Unie;

(*) Směrnice obsažená v dokumentu 2013/0016 (COD).

- 36) „výrobce“ fyzická nebo právnická osoba, která vyrábí výrobek v podobě prvku interoperability, subsystému či vozidla nebo dává takový výrobek navrhnout nebo vyrobit a tento výrobek uvádí na trh pod svým jménem nebo ochrannou známkou;
- 37) „zplnomocněným zástupcem“ fyzická nebo právnická osoba usazená v Unii, která byla písemně pověřena výrobcem nebo zadavatelem, aby jednala jeho jménem při plnění vymezených úkolů;
- 38) „technickou specifikací“ dokument, jenž předepisuje technické požadavky, které má výrobek, subsystém, postup nebo služba splňovat;
- 39) „akreditací“ akreditace ve smyslu čl. 2 bodu 10 nařízení (ES) č. 765/2008;
- 40) „vnitrostátním akreditačním orgánem“ vnitrostátní akreditační orgán ve smyslu čl. 2 bodu 11 nařízení (ES) č. 765/2008;
- 41) „posuzováním shody“ postup k prokázání, zda byly splněny konkrétní požadavky týkající se výrobku, postupu, služby, subsystému, osoby nebo subjektu;
- 42) „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;
- 43) „osobou se zdravotním postižením nebo osobou s omezenou schopností pohybu a orientace“ osoba, která má trvalé nebo dočasné fyzické, duševní, mentální nebo smyslové postižení, jež v interakci s různými překážkami může bránit jejímu plnému a účinnému využívání dopravních prostředků na rovnoprávném základě s ostatními cestujícími, nebo jejíž pohyblivost při použití dopravních prostředků je snížena v důsledku věku;
- 44) „provozovatelem infrastruktury“ provozovatel infrastruktury ve smyslu čl. 3 bodu 2 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU ⁽¹⁾;
- 45) „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 zahrnuti i podniky zajišťující pouze trakci.

Článek 3

Základní požadavky

1. Železniční systém Unie, subsystémy a prvky interoperability, včetně rozhraní, musí vyhovovat příslušným základním požadavkům.
2. Technické specifikace uvedené v článku 60 směrnice 2014/25/EU, které jsou nezbytné k doplnění evropských specifikací nebo jiných norem používaných v Unii, nesmějí být v rozporu se základními požadavky.

KAPITOLA II

TECHNICKÉ SPECIFIKACE PRO INTEROPERABILITU

Článek 4

Obsah TSI

1. Pro každý subsystém definovaný v příloze II musí být vypracována jedna TSI. V případě potřeby může být pro subsystém vypracováno několik TSI a jedna TSI se může vztahovat na několik subsystémů.
2. Pevné subsystémy musí být ve shodě s TSI a vnitrostátními předpisy platnými při podání žádosti o povolení k uvedení do provozu v souladu s touto směrnicí, aniž je dotčen odst. 3 písm. f).

⁽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).

Vozidla musí být ve shodě s TSI a vnitrostátními předpisy platnými při podání žádosti o povolení k uvedení na trh v souladu s touto směrnicí, aniž je dotčen odst. 3 písm. f).

Shodu pevných subsystémů a vozidel je třeba udržovat trvale po dobu jejich používání.

3. V rozsahu nezbytném k dosažení cílů této směrnice uvedených v článku 1 musí být v každé TSI:

- a) uveden zamýšlený rozsah působnosti (část sítě nebo vozidla uvedené v příloze I, subsystém nebo část subsystému uvedené v příloze II);
- b) stanoveny základní požadavky kladené na každý dotýčný subsystém a na jeho rozhraní s jinými subsystémy;
- c) stanoveny funkční a technické specifikace, kterým musí subsystém a jeho rozhraní s ostatními subsystémy vyhovovat. Je-li to nezbytné, mohou se tyto specifikace lišit podle užívání subsystému, například podle kategorií tratí, železničních uzlů nebo vozidel uvedených v příloze I;
- d) určeny prvky interoperability a rozhraní, které musí být předmětem evropských specifikací, včetně evropských norem, a které jsou nezbytné v zájmu dosažení interoperability železničního systému Unie;
- e) v každém zvažovaném případě stanoveno, které postupy mají být použity při posuzování shody nebo vhodnosti pro použití prvků interoperability nebo při ES ověřování subsystémů. Tyto postupy musí být založeny na modulech definovaných v rozhodnutí Komise 2010/713/EU ⁽¹⁾;
- f) uvedena strategie uplatňování TSI. Zejména je nezbytné určit fáze, které mají proběhnout, s ohledem na odhadované náklady a přínosy a předpokládané dopady na dotčené zúčastněné strany, k postupnému přechodu od současného stavu do konečného stavu, ve kterém bude dodržování TSI obecnou normou. Je-li nezbytné koordinované provádění TSI, například po celé délce koridoru nebo mezi provozovateli infrastruktury a železničními podniky, může strategie zahrnovat návrhy na provádění po fázích;
- g) u dotčených pracovníků uvedena odborná kvalifikace a podmínky ochrany zdraví a bezpečnosti při práci vyžadované pro provoz a údržbu výše uvedeného subsystému, jakož i pro uplatňování TSI;
- h) uvedeny předpisy, které se použijí na stávající subsystémy a vozidla, zejména v případě modernizace a obnovy, a v takových případech změna, která vyžaduje žádost o nové povolení;
- i) uvedeny parametry vozidel a pevných subsystémů, které má železniční podnik zkontrolovat, a postupy ke kontrole těchto parametrů po vydání povolení k uvedení vozidla na trh a před prvním použitím vozidla, aby se zajistila kompatibilita mezi vozidly a tratěmi, na nichž mají být provozována.

4. Každá TSI musí být vypracována na základě přezkoušení stávajícího subsystému a musí být uveden cílový subsystém, kterého může být postupně dosaženo během přiměřené doby. Přijímání TSI a dosahování souladu s nimi tudíž postupně napomůže k dosažení interoperability železničního systému Unie.

5. V každém členském státě musí TSI vhodným způsobem zachovávat kompatibilitu stávajícího železničního systému. Za tímto účelem lze stanovit zvláštní případy pro každou TSI s ohledem jak na síť, tak na vozidla, a zejména pokud jde o průjezdný průřez, rozchod koleje, osové vzdálenosti kolejí a vozidla pocházející ze třetích zemí nebo určená pro třetí země. Pro každý zvláštní případ stanoví TSI podrobnosti provádění pro prvky TSI uvedené v odst. 3 písm. c) až g).

⁽¹⁾ Rozhodnutí Komise 2010/713/EU ze dne 9. listopadu 2010 o modulech pro postupy posuzování shody, vhodnosti pro použití a ES ověřování, které mají být použity v technických specifikacích pro interoperabilitu přijatých na základě směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/57/ES (Úř. věst. L 319, 4.12.2010, s. 1).

6. Nelze-li některé technické aspekty odpovídající základním požadavkům do TSI výslovně zahrnout, musí být jednoznačně určeny jako „otevřené body“ v příloze dané TSI.
7. TSI nebrání členským státům rozhodnout o použití infrastruktur pro provoz vozidel, která nejsou zahrnuta do TSI.
8. TSI mohou výslovně a jasně odkazovat na evropské nebo mezinárodní normy, specifikace nebo technické dokumenty zveřejněné agenturou, pokud je to nezbytně nutné pro dosažení cílů této směrnice. V tom případě se tyto normy a specifikace (nebo jejich příslušné části) nebo technické dokumenty považují za přílohy dotyčné TSI a stávají se závaznými od okamžiku použitelnosti TSI. Pokud žádné takové normy, specifikace nebo technické dokumenty neexistují, lze do jejich vypracování odkazovat na jiné konkrétně určené normativní dokumenty, které jsou veřejné a snadno dostupné.

Článek 5

Vypracování, přijetí a přezkum TSI

1. Za účelem stanovení konkrétních cílů každé TSI je Komisi svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 50, pokud jde zejména a tam, kde je to vhodné, o:
 - a) územní a technickou oblast působnosti TSI;
 - b) použitelné základní požadavky;
 - c) seznam regulačních, technických a provozních podmínek, které by měly být harmonizovány na úrovni subsystémů a na úrovni rozhraní mezi subsystémy, a jejich očekávanou úroveň harmonizace;
 - d) pro železnici specifické postupy posuzování shody prvků interoperability nebo jejich vhodnosti pro použití;
 - e) pro železnici specifické postupy posuzování ES ověřování subsystémů;
 - f) kategorie zaměstnanců podílejících se na provozu a údržbě dotčených subsystémů a obecné cíle pro stanovení minimálních požadavků na odbornou kvalifikaci a podmínky ochrany zdraví a bezpečnosti pro dotčené zaměstnance;
 - g) jakékoli jiné nezbytné prvky, které je třeba vzít v úvahu v zájmu zajištění interoperability podle čl. 1 odst. 1 a 2 v rámci železničního systému Unie, jako je sladění TSI s evropskými a mezinárodními normami nebo specifikacemi.

Při přijímání těchto aktů v přenesené pravomoci Komise odůvodní potřebu nové nebo podstatně změněné TSI, včetně jejího dopadu na stávající předpisy a technické specifikace.

2. K zajištění jednotného provádění aktů v přenesené pravomoci uvedených v odstavci 1 Komise požádá agenturu, aby vypracovala návrhy TSI a jejich změn a aby Komisi předložila vhodná doporučení.

Každý návrh TSI je vypracován v těchto fázích:

- a) agentura určí základní parametry pro TSI, jakož i pro rozhraní s ostatními subsystémy a jiné zvláštní případy, jejichž změna může být nezbytná;
- b) na základě základních parametrů uvedených v písmeni a) vypracuje agentura návrh TSI. Agentura podle potřeby zohlední technický rozvoj, dosud vykonanou práci v oblasti normalizace, ustavené pracovní skupiny a uznávanou výzkumnou práci.

3. Při navrhování nebo přezkumu každé TSI, včetně základních parametrů, bere agentura v úvahu odhadované náklady a přínosy všech zvažovaných technických řešení spolu s jejich vzájemnými rozhraními tak, aby byla určena a uplatněna nejvýhodnější řešení. V tomto posouzení se uvedou pravděpodobné důsledky pro všechny dotčené provozovatele a hospodářské subjekty a řádně se zohlední požadavky směrnice (EU) .../... (*). Členské státy se na tomto posuzování podílejí tím, že v příslušných případech poskytují nezbytné údaje.
4. Agentura vypracovává návrhy TSI a jejich změny v souladu s články 5 a 19 nařízení (EU) .../... (**) a plní přitom kritéria otevřenosti, konsenzu a transparentnosti definovaná v příloze II nařízení (EU) č. 1025/2012.
5. Výbor uvedený v článku 51 (dále jen „výbor“) je pravidelně informován o postupu prací při vypracování TSI. V souladu s akty v přenesené pravomoci uvedenými v odstavci 1 tohoto článku může Komise během této práce vydat jakékoli referenční dokumenty nebo užitečná doporučení týkající se koncepce TSI a analýzy nákladů a přínosů. Komise může zejména požadovat, aby byla posouzena alternativní řešení a aby posouzení nákladů a přínosů těchto alternativních řešení bylo uvedeno ve zprávě připojené k návrhu TSI.
6. Musí-li být z důvodů technické kompatibility uvedeny do provozu různé subsystemy současně, jsou data použitelnosti příslušných TSI totožná.
7. Při navrhování, přijímání nebo přezkumu TSI agentura přihlíží ke stanovisku uživatelů k vlastnostem, které mají přímý dopad na podmínky, za nichž se subsystemy používají. Za tím účelem vede agentura během navrhování a přezkumu TSI konzultace se sdruženími a subjekty zastupujícími uživatele. K návrhu TSI připojí zprávu o výsledcích těchto konzultací.
8. V souladu s článkem 7 nařízení (EU) .../... (**) Komise s pomocí výboru vypracuje a pravidelně aktualizuje seznam sdružení cestujících a subjektů, se kterými mají být vedeny konzultace. Tento seznam může být na žádost členského státu nebo na podnět Komise přezkoumán.
9. Při navrhování nebo přezkumu TSI bere agentura v úvahu stanovisko sociálních partnerů k odborné kvalifikaci a podmínkám ochrany zdraví a bezpečnosti při práci uvedeným v čl. 4 odst. 3 písm. g). K tomuto účelu vede agentura se sociálními partnery konzultace, dříve než doporučení týkající se TSI a jejich změn předloží Komisi. Konzultace se sociálními partnery se vedou ve výboru pro kolektivní vyjednávání zřízeném v souladu s rozhodnutím Komise 98/500/ES⁽¹⁾. Sociální partneři vydají své stanovisko do tří měsíců od této konzultace.
10. Pokud má revize TSI za následek změnu požadavků, zajistí nové znění TSI kompatibilitu se subsystemy, které již byly uvedeny do provozu v souladu s předchozími zněními TSI.
11. K dosažení konkrétních cílů stanovených v aktech v přenesené pravomoci uvedených v odstavci 1 stanoví Komise prostřednictvím prováděcích aktů TSI. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 51 odst. 3. Zahrnují všechny prvky uvedené v čl. 4 odst. 3 a splňují všechny požadavky stanovené v čl. 4 odst. 4 až 6 a odst. 8.

Článek 6

Nedostatky v TSI

1. Pokud se po přijetí TSI ukáže, že obsahuje nedostatky, změní se tato TSI v souladu s čl. 5 odst. 11. Je-li to vhodné, zahájí Komise tento postup neprodleně. Takové nedostatky zahrnují případy, které by mohly mít v členském státě za následek provoz, který není bezpečný.
2. Do dokončení přezkumu TSI si Komise může vyžádat stanovisko agentury. Komise analyzuje stanovisko agentury a informuje výbor o svých závěrech.

(*) Směrnice obsažená v dokumentu 2013/0016 (COD).

(**) Nařízení obsažené v dokumentu 2013/0014 (COD).

(¹) Rozhodnutí Komise 98/500/ES ze dne 20. května 1998 o zřízení výborů pro kolektivní vyjednávání k podpoře dialogu mezi sociálními partnery na evropské úrovni (Úř. věst. L 225, 12.8.1998, s. 27).

3. Na žádost Komise představuje stanovisko agentury podle odstavce 2 přijatelný způsob prokázání shody, a proto může být použito pro hodnocení projektů až do přijetí revidované TSI.
4. Kterýkoli člen sítě reprezentativních subjektů uvedených v čl. 38 odst. 4 nařízení (EU) .../... (*) může Komisi upozornit na možné nedostatky v TSI.

Článek 7

Neuplatnění TSI

1. Členské státy mohou umožnit žadateli neuplatnit jednu nebo více TSI nebo jejich části v těchto případech:
 - a) při návrhu nového subsystému nebo jeho části, při obnově nebo modernizaci stávajícího subsystému nebo jeho části nebo u jakéhokoli prvku uvedeného v čl. 1 odst. 1, který je ke dni počátku použitelnosti dotčených TSI v pokročilé fázi vývoje nebo je předmětem probíhajícího plnění smlouvy;
 - b) jestliže podmínky rychlého obnovení sítě po nehodě nebo přírodní katastrofě ekonomicky nebo technicky nedovolují částečně nebo plně uplatnit příslušnou TSI; v tom případě je doba, kdy se TSI nepoužijí, omezena na dobu do obnovení sítě;
 - c) při návrhu obnovy, rozšíření nebo modernizace stávajícího subsystému či jeho části, jestliže by uplatnění dotčených TSI ohrozilo hospodářskou životaschopnost projektu nebo kompatibilitu železničního systému v dotčeném členském státě, například v souvislosti s průjezdným průřezem, rozchodem koleje, osovou vzdáleností kolejí nebo napájecím elektrickým napětím;
 - d) v případě vozidel jedoucích ze třetích zemí nebo do třetích zemí, jejichž rozchod koleje se liší od rozchodu koleje hlavní železniční sítě uvnitř Unie;
 - e) při návrhu nového subsystému nebo při návrhu obnovy nebo modernizace stávajícího subsystému na území dotčeného členského státu, jestliže jeho železniční síť je od železniční sítě zbývající části Unie oddělena mořem nebo v důsledku zvláštních zeměpisných podmínek.
2. V případě uvedeném v odst. 1 písm. a) předá dotčený členský stát Komisi do jednoho roku od vstupu každé z TSI v platnost seznam projektů, které se provádějí na jeho území a které se podle názoru dotčeného členského státu nacházejí v pokročilé fázi vývoje.
3. V případech uvedených v odst. 1 písm. a) a b) sdělí členský stát Komisi své rozhodnutí neuplatnit jednu nebo více TSI nebo jejich části.
4. V případech uvedených v odst. 1 písm. a), c), d) a e) tohoto článku podá dotčený členský stát Komisi žádost o neuplatnění TSI nebo jejich částí společně se souborem dokumentů obsahujícím odůvodnění žádosti, a zároveň uvede alternativní předpisy, které má v úmyslu uplatnit namísto TSI. V případě uvedeném v odst. 1 písm. e) tohoto článku Komise žádost posoudí a na základě úplnosti a soudržnosti informací uvedených v souboru dokumentů rozhodne, zda ji přijme. V případech uvedených v odst. 1 písm. c) a d) tohoto článku přijme Komise na základě takového posouzení rozhodnutí prostřednictvím prováděcích aktů. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 51 odst. 3.

V případech uvedených v čl. 21 odst. 6 třetím pododstavci žadatel předloží soubor dokumentů agentuře. Agentura konzultuje příslušné bezpečnostní orgány a Komisi předloží své konečné stanovisko.

5. Komise prostřednictvím prováděcího aktu stanoví informace, které mají být zahrnuty do souboru dokumentů uvedeného v odstavci 4, požadovaný formát tohoto souboru a způsob jeho předání. Tento prováděcí akt se přijme přezkumným postupem uvedeným v čl. 51 odst. 3.
6. Do přijetí rozhodnutí Komise mohou členské státy bez prodloužení uplatňovat alternativní předpisy uvedené v odstavci 4.
7. Komise rozhodne do čtyř měsíců od podání žádosti, k níž je přiložen úplný soubor dokumentů. Nepřijme-li rozhodnutí, považuje se žádost za schválenou.

(*) Nařízení obsažené v dokumentu 2013/0014 (COD).

8. O výsledcích posouzení a o výsledku postupu podle odstavce 4 jsou informovány všechny členské státy.

KAPITOLA III

PRVKY INTEROPERABILITY

Článek 8

Podmínky pro uvádění prvků interoperability na trh

1. Členské státy přijmou veškerá nezbytná opatření, aby prvky interoperability byly:
 - a) uvedeny na trh pouze v případě, že umožňují dosažení interoperability železničního systému Unie a přitom vyhovují základním požadavkům;
 - b) určeným způsobem využívány v oblastech svého použití a byly řádně instalovány a udržovány.

Tento odstavec nebrání uvedení zmíněných prvků na trh pro jiná použití.

2. Členské státy nesmějí na svém území na základě této směrnice zakazovat či omezovat uvádění na trh jednotlivých prvků interoperability určených k použití v železničním systému Unie ani tomuto uvádění na trh bránit, jestliže tyto prvky vyhovují této směrnici. Zejména nesmějí požadovat kontroly, které již byly provedeny jako součást postupu pro ES prohlášení o shodě nebo o vhodnosti pro použití stanoveného v článku 10.

Článek 9

Shoda nebo vhodnost pro použití

1. Členské státy a agentura považují prvek interoperability za vyhovující základním požadavkům, pokud splňuje podmínky stanovené odpovídajícími TSI nebo odpovídající evropské specifikace, které byly vypracovány k dodržení těchto podmínek. ES prohlášení o shodě nebo o vhodnosti pro použití osvědčuje, že se na prvky interoperability použily postupy stanovené v příslušných TSI pro posuzování shody nebo vhodnosti pro použití.
2. Pokud to TSI vyžaduje, k ES prohlášení se přiloží:
 - a) certifikát vydaný oznámeným subjektem nebo oznámenými subjekty o skutečné shodě jednotlivého samostatně uvažovaného prvku interoperability s technickými specifikacemi, které se mají dodržet;
 - b) certifikát vydaný oznámeným subjektem nebo oznámenými subjekty o vhodnosti pro použití prvku interoperability, přičemž se prvek posuzuje v příslušném železničním prostředí, zejména v případech dotčených funkčních požadavků.
3. ES prohlášení je datováno a podepsáno výrobcem nebo jeho zplnomocněným zástupcem.
4. Komise stanoví prostřednictvím prováděcích aktů vzor ES prohlášení o shodě nebo o vhodnosti pro použití prvků interoperability a seznam průvodních dokumentů. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 51 odst. 3.
5. Náhradní díly pro subsystémy, které jsou v okamžiku vstupu příslušné TSI v platnost již uvedeny do provozu, se mohou do těchto subsystémů instalovat, aniž by se na ně použil odstavec 1.
6. TSI mohou stanovit přechodné období pro železniční produkty uvedené v těchto TSI jako prvky interoperability, které ke dni vstupu těchto TSI v platnost již byly uvedeny na trh. Takové prvky musí být v souladu s čl. 8 odst. 1.

Článek 10

Postup pro ES prohlášení o shodě nebo o vhodnosti pro použití

1. Pro vypracování ES prohlášení o shodě nebo o vhodnosti pro použití prvku interoperability použije výrobce nebo jeho zplnomocněný zástupce ustanovení příslušných TSI.
2. Jestliže to příslušná TSI vyžaduje, provede posouzení shody nebo vhodnosti pro použití prvku interoperability oznámený subjekt, u kterého výrobce nebo jeho zplnomocněný zástupce podal žádost.
3. Jsou-li prvky interoperability předmětem jiných právních aktů Unie týkajících se jiných záležitostí, musí ES prohlášení o shodě nebo o vhodnosti pro použití uvádět, že prvky interoperability rovněž splňují požadavky těchto jiných právních aktů.
4. Pokud výrobce ani jeho zplnomocněný zástupce neplní povinnosti stanovené v odstavcích 1 a 3, přecházejí tyto povinnosti na každou osobu, která uvádí prvek interoperability na trh. Pro účely této směrnice má stejné povinnosti každý, kdo sestavuje prvky interoperability nebo jejich části různého původu nebo kdo vyrábí prvky interoperability pro vlastní potřebu.
5. Zjistí-li členský stát, že ES prohlášení nebylo řádně vypracováno, zajistí, aby prvek interoperability nebyl uveden na trh. V takovém případě je výrobce nebo jeho zplnomocněný zástupce povinen obnovit shodu prvku interoperability za podmínek stanovených tímto členským státem.

Článek 11

Nedodržení základních požadavků u prvků interoperability

1. Jestliže členský stát zjistí, že prvek interoperability, na nějž se vztahuje ES prohlášení o shodě nebo o vhodnosti pro použití, uvedený na trh a používaný v souladu se svým určením pravděpodobně nevyhoví základním požadavkům, učiní veškeré kroky nezbytné k omezení oblasti použití tohoto prvku, k zákazu jeho používání či k jeho stažení z trhu nebo z oběhu. Dotyčný členský stát neprodleně uvědomí Komisi, agenturu a ostatní členské státy o učiněných opatřeních a uvede důvody svého rozhodnutí, přičemž zejména uvede, zda je nemožnost dosáhnout shody způsobena:
 - a) nesplněním základních požadavků;
 - b) nesprávným uplatněním evropských specifikací v případě, že jsou tyto specifikace uplatňovány;
 - c) nedostatky v evropských specifikacích.
2. Agentura z pověření Komise zahájí neprodleně a v každém případě nejpozději do 20 dnů od získání tohoto pověření konzultaci s dotčenými stranami. Jestliže agentura po této konzultaci shledá, že opatření je nedůvodné, uvědomí o tom neprodleně Komisi, členský stát, který k ní podal podnět, a ostatní členské státy a výrobce nebo jeho zplnomocněného zástupce. Shledá-li agentura, že opatření je důvodné, neprodleně informuje členské státy.
3. Vyplývá-li rozhodnutí podle odstavce 1 z nedostatku v evropských specifikacích, učiní členské státy, Komise nebo agentura jedno či více z těchto opatření:
 - a) částečné nebo úplné stažení dotčené specifikace z publikací, které ji obsahují;
 - b) je-li příslušná specifikace harmonizovanou normou, omezení nebo stažení této normy v souladu s článkem 11 nařízení (EU) č. 1025/2012;
 - c) přezkum TSI v souladu s článkem 6 této směrnice.
4. Nesplňuje-li prvek interoperability, k němuž bylo vypracováno ES prohlášení o shodě, základní požadavky, přijme příslušný členský stát vhodná opatření vůči subjektu, který prohlášení vypracoval, a uvědomí o tom Komisi a ostatní členské státy.

KAPITOLA IV
SUBSYSTÉMY

Článek 12

Volný pohyb subsystémů

Aniž je dotčena kapitola V, nesmějí členské státy na svém území na základě této směrnice zakazovat či omezovat výstavbu, uvádění do provozu a provozování strukturálních subsystémů tvořících železniční systém Unie ani této výstavbě, uvádění do provozu a provozování bránit, jestliže tyto subsystémy vyhovují základním požadavkům. Zejména nesmějí požadovat kontroly, které již byly provedeny:

- a) jako součást postupu, který vede k ES prohlášení o ověření; nebo
- b) v jiných členských státech před vstupem nebo po vstupu této směrnice v platnost k ověření toho, zda jsou za stejných provozních podmínek splněny stejné požadavky.

Článek 13

Shoda s TSI a vnitrostátními předpisy

1. Agentura a vnitrostátní bezpečnostní orgány považují za vyhovující základním požadavkům takové strukturální subsystémy tvořící železniční systém Unie, na něž se vztahuje příslušné ES prohlášení o ověření vytvořené pomocí odkazu na TSI podle článku 15, nebo prohlášení o ověření vytvořené pomocí odkazu na vnitrostátní předpisy v souladu s čl. 15 odst. 8, nebo obojí.

2. Vnitrostátní předpisy pro uplatňování základních požadavků a případně přijatelných vnitrostátních způsobů prokazování shody se použijí v těchto případech:

- a) v případě, že TSI se nevztahuje, nebo se nevztahuje v plném rozsahu, na některé aspekty odpovídající základním požadavkům, včetně otevřených bodů uvedených v čl. 4 odst. 6;
- b) v případě, že je oznámeno neuplatnění jedné nebo více TSI nebo jejich částí podle článku 7;
- c) pokud zvláštní případ vyžaduje uplatnění technických pravidel, která nejsou obsažena v příslušné TSI;
- d) v případě, že vnitrostátní předpisy jsou použity ke specifikaci stávajících systémů a omezeny na posuzování technické kompatibility vozidla se sítí;
- e) v případě sítí a vozidel, na něž se nevztahují TSI;
- f) jako naléhavé dočasné preventivní opatření, zejména po nehodě.

Článek 14

Oznamování vnitrostátních předpisů

1. Členské státy oznámí Komisi a agentuře stávající vnitrostátní předpisy uvedené v čl. 13 odst. 2 v těchto případech:

- a) pokud tyto vnitrostátní předpisy nebyly oznámeny k ... (*). V takovém případě musí být oznámeny do... (**);
- b) pokaždé, když se předpisy změní;
- c) po podání nové žádosti o neuplatnění TSI v souladu s článkem 7;
- d) stanou-li se vnitrostátní předpisy po zveřejnění či přezkumu dotčené TSI přebytečnými.

(*) Datum vstupu této směrnice v platnost.

(**) Šest měsíců po dni vstupu této směrnice v platnost.

2. Členské státy oznámí úplná znění vnitrostátních předpisů uvedených v odstavci 1 prostřednictvím vhodného informačního systému v souladu s článkem 27 nařízení (EU) .../... (*).
 3. Členské státy zajistí, aby vnitrostátní předpisy uvedené v odstavci 1, včetně těch, jež se vztahují na rozhraní mezi vozidly a sítěmi, 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 těchto vnitrostátních předpisech.
 4. Členské státy mohou stanovit nové vnitrostátní předpisy pouze v těchto případech:
 - a) pokud TSI nevyhovuje plně základním požadavkům;
 - b) jako naléhavé preventivní opatření, zejména po nehodě.
 5. Členské státy předloží agentuře a Komisi prostřednictvím příslušného informačního systému v souladu s článkem 27 nařízení (EU) .../... (*) 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) .../... (*), a zavedení těchto nových vnitrostátních předpisů odůvodní. Členské státy zajistí, aby byl návrh v dostatečně pokročilém stadiu přípravy, s cílem umožnit agentuře provést posouzení podle čl. 25 odst. 2 nařízení (EU) .../... (*).
 6. Přijaté nové vnitrostátní předpisy oznámí členské státy agentuře a Komisi prostřednictvím příslušného informačního systému v souladu s článkem 27 nařízení (EU) .../... (*).
 7. V případě naléhavých preventivních opatření mohou členské státy přijmout a používat nový vnitrostátní předpis okamžitě. Tento předpis musí být oznámen v souladu s čl. 27 odst. 2 nařízení (EU) .../... (*) a předložen agentuře k posouzení v souladu s čl. 26 odst. 1, 2 a 5 uvedeného nařízení.
 8. Při oznamování vnitrostátního předpisu uvedeného v odstavci 1 či nového vnitrostátního předpisu členské státy odůvodní, proč je tento předpis potřebný k plnění některého ze základních požadavků, jenž dosud nebyl zahrnut do příslušné TSI.
 9. Agentura posuzuje návrhy vnitrostátních předpisů a vnitrostátní předpisy uvedené v odstavci 1 postupy stanovenými v článcích 25 a 26 nařízení (EU) .../... (*).
 10. S cílem usnadnit vzájemné uznávání vozidel v různých členských státech a uvádění vozidel na trh, včetně kompatibility mezi pevným a mobilním zařízením, stanoví Komise prostřednictvím prováděcích aktů klasifikaci oznámených vnitrostátních předpisů do různých skupin. Tyto prováděcí akty vycházejí z pokroku dosaženého agenturou v oblasti vzájemného uznávání a přijímají se přezkumným postupem podle čl. 51 odst. 3.
- Agentura klasifikuje vnitrostátní předpisy, které jsou oznámeny podle tohoto článku, v souladu s prováděcími akty uvedenými v prvním pododstavci tohoto odstavce.
11. Členské státy se mohou rozhodnout, že neoznámí předpisy a omezení výhradně místní povahy. V takovém případě uvedou tyto předpisy a omezení v registrech infrastruktury uvedených v článku 49.
 12. Na vnitrostátní předpisy oznamované podle tohoto článku se nevztahuje oznamovací postup stanovený ve směrnici Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/1535 ⁽¹⁾.
 13. Vnitrostátní předpisy, které nejsou oznámeny v souladu s tímto článkem, se pro účely této směrnice nepoužijí.

(*) Nařízení obsažené v dokumentu 2013/0014 (COD).

(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).

Článek 15

Postup vypracování ES prohlášení o ověření

1. Aby mohlo být vypracováno ES prohlášení o ověření nezbytné pro uvedení na trh a uvedení do provozu podle kapitoly V, požádá žadatel subjekt nebo subjekty posuzování shody, které si pro tento účel zvolil, aby použily postup ES ověřování uvedený v příloze IV.
2. Žadatel vypracuje ES prohlášení o ověření subsystému. V něm na vlastní odpovědnost prohlašuje, že daný subsystém byl podroben příslušným postupům ověřování a že splňuje požadavky příslušného práva Unie a příslušných vnitrostátních předpisů. ES prohlášení o ověření a průvodní dokumenty jsou datovány a podepsány žadatelem.
3. Činnost oznámeného subjektu odpovědného za ES ověření subsystému začíná ve fázi návrhu a zahrnuje celou dobu výroby až do fáze přijetí, a to před uvedením subsystému na trh nebo do provozu. V souladu s příslušnou TSI rovněž zahrnuje ověření rozhraní dotyčného subsystému se systémem, do něž je začleněn.
4. Žadatel odpovídá za sestavení technické dokumentace, která má být přiložena k ES prohlášení o ověření. Tato technická dokumentace musí obsahovat všechny nezbytné doklady vztahující se k vlastnostem subsystému a případně všechny doklady osvědčující shodu prvků interoperability. Musí obsahovat rovněž veškeré údaje vztahující se k podmínkám a omezením používání a pokyny pro servis, průběžnou nebo pravidelnou kontrolu, seřizování a údržbu.
5. V případě obnovy či modernizace subsystému mající za následek změnu technické dokumentace a dopad na platnost již provedených postupů ověřování žadatel posoudí, zda je třeba nové ES prohlášení o ověření.
6. Oznámený subjekt může vydávat průběžná prohlášení o ověření s cílem pokrýt určité fáze postupu ověřování nebo určité části subsystému.
7. Pokud to příslušné TSI umožňují, může oznámený subjekt vydávat certifikáty o ověření týkající se jednoho či několika subsystémů nebo některých částí těchto subsystémů.
8. Členské státy určí subjekty odpovědné za provádění postupu ověřování ve vztahu k vnitrostátním předpisům. V tomto ohledu odpovídají za plnění příslušných úkolů určené subjekty. Aniž je dotčen článek 30, může členský stát za určený subjekt označit oznámený subjekt, a v takovém případě může celý postup provést jediný subjekt posuzování shody.
9. Komise může prostřednictvím prováděcích aktů určit:
 - a) podrobnosti postupů ES ověřování subsystémů, včetně postupu ověřování v případě vnitrostátních předpisů, a dokumenty, které má žadatel pro účely tohoto postupu předložit;
 - b) vzory ES prohlášení o ověření, a to i v případě změny subsystému nebo v případě dalšího ověřování, vzory dočasného prohlášení o ověření a vzory dokumentů z technické dokumentace, která má být k prohlášením přiložena, jakož i vzory certifikátu o ověření.

Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 51 odst. 3.

Článek 16

Nedodržení základních požadavků u subsystémů

1. Jestliže členský stát zjistí, že strukturální subsystém, na který se vztahuje ES prohlášení o ověření s přiloženou technickou dokumentací, není plně v souladu s touto směrnicí, a že zejména nevyhovuje základním požadavkům, může požádat o provedení dodatečných kontrol.
2. Členský stát, který podává žádost, uvede neprodleně Komisi o všech požadovaných dodatečných kontrolách a o důvodech, které ho k tomu vedou. Komise konzultuje zúčastněné strany.

3. Členský stát, který podává žádost, upřesní, zda neúplnost souladu s touto směrnicí vyplývá:
 - a) z nedodržení základních požadavků nebo TSI nebo z nesprávného uplatnění TSI; v takovém případě Komise ihned informuje členský stát, v němž sídlí osoba, jež nesprávně vystavila ES prohlášení o ověření, a požádá tento členský stát, aby přijal vhodná opatření;
 - b) z nedostatku v TSI; v takovém případě se použije postup pro změnu TSI uvedený v článku 6.

Článek 17

Předpoklad shody

Předpokládá se, že prvky interoperability a subsystémy, které jsou ve shodě s harmonizovanými normami nebo jejich částmi, na něž byly zveřejněny odkazy v Úředním věstníku Evropské unie, jsou ve shodě se základními požadavky, na které se tyto normy nebo jejich části vztahují.

KAPITOLA V

UVEDENÍ NA TRH A UVEDENÍ DO PROVOZU

Článek 18

Povolení k uvedení pevných zařízení do provozu

1. Subsystémy „traťové řízení a zabezpečení“, „energie“ a „infrastruktura“ smějí být do provozu uvedeny jen tehdy, jestliže jsou navrženy, zhotoveny a instalovány takovým způsobem, že splňují základní požadavky, a obdržely příslušné povolení v souladu s odstavci 3 a 4.
2. Každý vnitrostátní bezpečnostní orgán povoluje uvedení do provozu těchto subsystémů „energie“, „infrastruktura“ a „traťové řízení a zabezpečení“, které jsou umístěny nebo provozovány na území jeho členského státu.
3. Vnitrostátní bezpečnostní orgány poskytují podrobné pokyny o tom, jak získat povolení uvedená v tomto článku. Pokyny pro podávání žádostí, které popisují a vysvětlují požadavky na uvedená povolení a uvádějí výčet požadovaných dokumentů, jsou zpřístupněny žadateli bezplatně. Agentura a vnitrostátní bezpečnostní orgány spolupracují při šíření těchto informací.
4. Žadatel podá žádost o povolení k uvedení pevných zařízení do provozu vnitrostátnímu bezpečnostnímu orgánu. Součástí žádosti je soubor dokumentů obsahující dokumenty dokládající:
 - a) prohlášení o ověření uvedená v článku 15;
 - b) technickou kompatibilitu subsystémů se systémem, do kterého budou začleněny, stanovenou na základě příslušných TSI, vnitrostátních předpisů a registrů;
 - c) bezpečné začlenění subsystémů stanovené na základě příslušných TSI, vnitrostátních předpisů a společných bezpečnostních metod (CSM) stanovených článkem 6 směrnice (EU) .../... (*).
 - d) v případě subsystémů „traťové řízení a zabezpečení“ zahrnujících zařízení evropského vlakového zabezpečovacího systému (ETCS) nebo globálního systému pro mobilní komunikace v železničním provozu (GSM-R) kladné rozhodnutí agentury vydané v souladu s článkem 19 této směrnice a v případě změny návrhu zadávací dokumentace nebo popisu plánovaných technických řešení, která nastala po kladném rozhodnutí, soulad s výsledkem postupu podle čl. 30 odst. 2 nařízení (EU) .../... (**).
5. Do jednoho měsíce od obdržení žádosti žadatele jej vnitrostátní bezpečnostní orgán informuje, že soubor dokumentů je úplný, nebo požádá o příslušné doplňující informace a stanoví přiměřenou lhůtu pro jejich poskytnutí.

(*) Směrnice obsažená v dokumentu 2013/0016 (COD).

(**) Nařízení obsažené v dokumentu 2013/0014 (COD).

Vnitrostátní bezpečnostní orgán ověří úplnost, relevantnost a soudržnost souboru dokumentů a, v případě traťového zařízení ERTMS, soulad s kladným rozhodnutím agentury vydaným podle článku 19 této směrnice a případně soulad s výsledkem postupu podle čl. 30 odst. 2 nařízení (EU) .../... (*). Po tomto ověření vnitrostátní bezpečnostní orgán vydá povolení k uvedení pevných zařízení do provozu nebo informuje žadatele o zamítavém rozhodnutí v předem stanovené, přiměřené lhůtě a v každém případě do čtyř měsíců od obdržení všech příslušných informací.

6. V případě obnovy nebo modernizace stávajících subsystémů zašle žadatel soubor dokumentů s popisem projektu vnitrostátnímu bezpečnostnímu orgánu. Do jednoho měsíce od obdržení žádosti žadatele jej vnitrostátní bezpečnostní orgán informuje, že soubor dokumentů je úplný, nebo požádá o příslušné doplňující informace a stanoví přiměřenou lhůtu pro jejich poskytnutí. Vnitrostátní bezpečnostní orgán, v případě traťových projektů ERTMS v úzké spolupráci s agenturou, posoudí tento soubor dokumentů a podle následujících kritérií rozhodne, zda je třeba nové povolení pro uvedení do provozu:

- a) zamýšlené práce mohou nepříznivě ovlivnit celkovou úroveň bezpečnosti dotyčného subsystému;
- b) vyžadují to příslušné TSI;
- c) vyžadují to vnitrostátní prováděcí plány stanovené členskými státy; nebo
- d) jsou změněny parametry, na jejichž základě již bylo uděleno povolení.

Vnitrostátní bezpečnostní orgán přijme rozhodnutí v předem určené, přiměřené lhůtě a v každém případě do čtyř měsíců od obdržení všech příslušných informací.

7. Každé zamítnutí žádosti o povolení k uvedení pevných zařízení do provozu vnitrostátní bezpečnostní orgány řádně zdůvodní. Žadatel může ve lhůtě jednoho měsíce od obdržení zamítavého rozhodnutí podat vnitrostátnímu bezpečnostnímu orgánu žádost o přezkoumání jeho rozhodnutí. Žádost musí být odůvodněna. Vnitrostátní bezpečnostní orgán své rozhodnutí potvrdí nebo zruší do dvou měsíců od obdržení žádosti o přezkoumání. Je-li potvrzeno zamítavé rozhodnutí vnitrostátního bezpečnostního orgánu, může se proti němu žadatel odvolat k odvolacímu orgánu podle čl. 18 odst. 3 směrnice (EU) .../... (**).

Článek 19

Harmonizované provádění ERTMS v Unii

1. V případě subsystémů „traťové řízení a zabezpečení“ zahrnujících zařízení evropského vlakového zabezpečovacího systému (ETCS) nebo globálního systému pro mobilní komunikace v železničním provozu (GSM-R) zajistí agentura harmonizované provádění systému ERTMS v Unii.

2. S cílem zajistit harmonizované provádění ERTMS a interoperabilitu na úrovni Unie zkontroluje agentura před jakoukoli výzvou k podávání nabídek pro traťové zařízení ERTMS, zda jsou technická řešení plně v souladu s příslušnými TSI, a tudíž plně interoperabilní.

3. Žadatel podá žádost o schválení agenturou. K žádosti týkající se jednotlivých projektů ERTMS nebo kombinace projektů, tratí, skupiny tratí nebo sítě musí být přiložen soubor dokumentů, který obsahuje:

- a) návrh zadávací dokumentace nebo popis plánovaných technických řešení;
- b) doklad o splnění podmínek nezbytných pro technickou a provozní kompatibilitu subsystému s vozidly určenými pro provoz dané sítě;
- c) doklad o souladu plánovaných technických řešení s příslušnými TSI;
- d) jakékoli další relevantní dokumenty, jako jsou stanoviska vnitrostátního bezpečnostního orgánu, prohlášení o ověření nebo certifikáty shody.

(*) Nařízení obsažené v dokumentu 2013/0014 (COD).

(**) Směrnice obsažená v dokumentu 2013/0016 (COD).

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

Vnitrostátní bezpečnostní orgány mohou vydat stanovisko k žádosti o schválení buď žadateli před podáním žádosti, nebo po podání žádosti agentuře.

4. Do jednoho měsíce od obdržení žádosti žadatele jej agentura informuje, že soubor dokumentů je úplný, nebo požádá o příslušné doplňující informace a stanoví přiměřenou lhůtu pro jejich poskytnutí.

Agentura vydá kladné rozhodnutí nebo žadatele uvědomí o možných nedostatcích v předem určené, přiměřené lhůtě a v každém případě do dvou měsíců od obdržení všech příslušných informací. Agentura založí své stanovisko na tomto souboru dokumentů žadatele a na možných stanoviscích vnitrostátních bezpečnostních orgánů.

Pokud žadatel s nedostatky zjištěnými agenturou souhlasí, upraví návrh projektu a podá agentuře novou žádost o povolení.

Pokud žadatel s nedostatky zjištěnými agenturou nesouhlasí, použije se postup uvedený v odstavci 5.

V případě uvedeném v čl. 7 odst. 1 písm. a) žadatel žádat o nové posouzení nesmí.

5. Není-li rozhodnutí agentury kladné, musí být agenturou řádně odůvodněno. Žadatel může ve lhůtě jednoho měsíce od obdržení tohoto rozhodnutí podat agentuře odůvodněnou žádost o přezkoumání jejího rozhodnutí. Agentura své rozhodnutí potvrdí nebo zruší do dvou měsíců od obdržení této žádosti. Potvrdí-li agentura své původní rozhodnutí, může se proti němu žadatel odvolat k odvolacímu senátu zřízenému podle článku 55 nařízení (EU) .../... (*).

6. Změní-li se návrh zadávací dokumentace nebo popis plánovaných technických řešení po vydání kladného rozhodnutí, informuje o tom žadatel neprodleně agenturu a vnitrostátní bezpečnostní orgán prostřednictvím jednotného kontaktního místa uvedeného v článku 12 nařízení (EU) .../... (*). V tom případě se použije čl. 30 odst. 2 písm. a) uvedeného nařízení.

Článek 20

Uvedení mobilních subsystémů na trh

1. Mobilní subsystémy uvede žadatel na trh jen tehdy, jestliže jsou navrženy, zhotoveny a instalovány takovým způsobem, že vyhovují základním požadavkům.
2. Žadatel zajistí zejména předložení příslušného prohlášení o ověření.

Článek 21

Povolení k uvedení vozidla na trh

1. Žadatel uvede vozidlo na trh teprve poté, co obdrží povolení k jeho uvedení na trh vydané agenturou v souladu s odstavci 5, 6 a 7 nebo vnitrostátním bezpečnostním orgánem v souladu s odstavcem 8.
2. V žádosti o povolení k uvedení vozidla na trh žadatel uvede oblast použití vozidla. Žádost zahrnuje doklad o tom, že byla zkontrolována technická kompatibilita mezi vozidlem a sítí v dané oblasti použití.

(*) Nařízením obsažené v dokumentu 2013/0014 (COD).

3. K žádosti o povolení k uvedení vozidla na trh musí být přiložen soubor dokumentů týkající se vozidla či typu vozidla, včetně dokladů o:

- a) uvedení mobilních subsystémů tvořících vozidlo na trh podle článku 20 na základě ES prohlášení o ověření;
- b) technické kompatibility subsystémů uvedených v písmeni a) ve vozidle, stanovené na základě příslušných TSI a případných vnitrostátních předpisů;
- c) bezpečném začlenění subsystémů uvedených v písmeni a) ve vozidle, stanoveném na základě příslušných TSI, případných vnitrostátních předpisů a společných bezpečnostních metod stanovených v článku 6 směrnice (EU) .../... (*);
- d) technické kompatibility vozidla se sítí v oblasti použití uvedené v odstavci 2, stanovené na základě příslušných TSI, případných vnitrostátních předpisů a společných bezpečnostních metod zaměřené na posouzení rizik uvedené v článku 6 směrnice (EU) .../... (*).

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

Jsou-li pro získání dokladů o technické kompatibility uvedené v prvním pododstavci písm. b) a d) nezbytné zkoušky, mohou zúčastněné vnitrostátní bezpečnostní orgány vydat žadateli dočasné oprávnění, aby mohl využívat vozidlo pro ověření v praxi na síti. Za konzultace s žadatelem vyvine provozovatel infrastruktury veškeré úsilí, aby zajistil možnost provedení zkoušek do tří měsíců od obdržení žádosti žadatele. Je-li to nutné, přijme vnitrostátní bezpečnostní orgán opatření umožňující provedení zkoušek.

4. Agentura, nebo v případě odstavce 8 vnitrostátní bezpečnostní orgán, vydá povolení k uvedení vozidla na trh nebo informuje žadatele o svém zamítavém rozhodnutí v předem určené, přiměřené lhůtě a v každém případě do čtyř měsíců od obdržení všech příslušných informací od žadatele. Agentura, nebo v případech uvedených v odstavci 8 vnitrostátní bezpečnostní orgán, použije praktická pravidla pro postup povolování stanovená v prováděcím aktu, jak je uvedeno v odstavci 9. Tato povolení umožňují, aby byla vozidla uvedena na trh Unie.

5. Agentura vydává povolení k uvedení vozidla na trh pro vozidla s oblastí použití v jednom či více členských státech. Pro vydání takových povolení agentura:

- a) posoudí části souboru dokumentů uvedené v odst. 3 prvním pododstavci písm. b), c) a d) s cílem ověřit úplnost, relevantnost a soudržnost souboru dokumentů ve vztahu k příslušným TSI; a
- b) předá celý soubor dokumentů žadatele příslušným vnitrostátním bezpečnostním orgánům podle plánované oblasti použití k posouzení souboru dokumentů s cílem ověřit jeho úplnost, relevantnost a soudržnost ve vztahu k odst. 3 prvnímu pododstavci písm. d) a k prvkům uvedeným v odst. 3 prvním pododstavci písm. a), b) a c), pokud jde o příslušné vnitrostátní předpisy.

Jako součást posouzení podle prvního pododstavce písm. a) a b) a v případě odůvodněných pochybností může agentura nebo vnitrostátní bezpečnostní orgány požádat o provedení zkoušek na síti. Pro usnadnění těchto zkoušek mohou zúčastněné vnitrostátní bezpečnostní orgány vydat žadateli dočasná povolení s cílem použít vozidlo ke zkouškám na síti. Provozovatel infrastruktury vynaloží veškeré úsilí pro zajištění toho, aby byla taková zkouška provedena do tří měsíců od podání žádosti agenturou či vnitrostátním bezpečnostním orgánem.

6. Do jednoho měsíce od obdržení žádosti žadatele jej agentura 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 soudržnost souboru dokumentů, může agentura rovněž posoudit prvky uvedené v odst. 3 prvním pododstavci písm. d).

(*) Směrnice obsažená v dokumentu 2013/0016 (COD).

(**) Nařízení obsažené v dokumentu 2013/0014 (COD).

Agentura před rozhodnutím o vydání povolení k uvedení vozidla na trh plně zohlední posouzení podle odstavce 5. Agentura vydá povolení k uvedení vozidla na trh, nebo žadatele uvědomí o zamítnutí žádosti v předem určené, přiměřené lhůtě a v každém případě do čtyř měsíců od obdržení všech příslušných informací.

V případě neuplatnění jedné nebo více TSI nebo jejich částí podle článku 7 vydá agentura povolení pro vozidlo pouze po uplatnění postupu stanoveného v uvedeném článku.

Agentura nese plnou odpovědnost za povolení, která vydává.

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 žadatele. 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) .../... (*). 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, vydá agentura povolení pro oblast použití 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. 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.

8. Je-li oblast použití omezena na síť či sítě pouze v jednom členském státě, může vnitrostátní bezpečnostní orgán tohoto členského státu na vlastní odpovědnost a na žádost žadatele vydat povolení k uvedení vozidla na trh. Pro vydání takových povolení vnitrostátní bezpečnostní orgán posoudí soubor dokumentů, pokud jde o prvky uvedené v odstavci 3, a uplatní postupy stanovené v prováděcím aktu přijatém podle odstavce 9. Do jednoho měsíce od obdržení žádosti žadatele jej vnitrostátní bezpečnostní orgán informuje, že soubor dokumentů je úplný, nebo požádá o příslušné doplňující informace. Povolení je po konzultaci s příslušnými vnitrostátními bezpečnostními orgány rovněž platné bez rozšíření oblasti použití pro vozidla jedoucí do stanic sousedních členských států s podobnými vlastnostmi sítě, jsou-li tyto stanice blízko hranic. Tyto konzultace mohou být prováděny případ od případu nebo mohou být upraveny v přeshraničních dohodách mezi vnitrostátními bezpečnostními orgány.

Je-li oblast použití omezena na území jednoho členského státu a jedna nebo několik TSI či jejich části nebyly uplatněny podle článku 7, vydá vnitrostátní bezpečnostní orgán povolení pro vozidlo pouze po uplatnění postupu stanoveného v uvedeném článku.

Vnitrostátní bezpečnostní orgán plně odpovídá za povolení, která vydá.

9. Komise přijme do ... (**), prostřednictvím prováděcích aktů praktická pravidla, jimiž upřesní:

a) způsob, jakým má žadatel plnit požadavky týkající se povolení k uvedení vozidla na trh a povolení typu vozidla stanovené v tomto článku, a rovněž seznam požadovaných dokumentů;

(*) Nařízení obsažené v dokumentu 2013/0014 (COD).

(**) Dva roky ode dne vstupu této směrnice v platnost.

- b) podrobnosti postupu povolování, jako jsou jeho jednotlivé fáze a lhůty pro každou tuto fázi;
- c) způsob, jakým mají agentura a vnitrostátní bezpečnostní orgán plnit požadavky stanovené v tomto článku v průběhu jednotlivých fází postupu vyřizování žádosti a povolování, včetně při posuzování souborů dokumentů předložených žadateli.

Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 51 odst. 3. Zohlední zkušenosti získané během přípravy dohod o spolupráci uvedených v odstavci 14 tohoto článku.

10. Povolení k uvedení vozidla na trh obsahuje:

- a) oblast či oblasti použití;
- b) hodnoty parametrů stanovených v TSI a případně ve vnitrostátních předpisech v míře důležité pro kontrolu technické kompatibility mezi vozidlem a oblastí použití;
- c) potvrzení o tom, že vozidlo splňuje příslušné TSI a soubory vnitrostátních předpisů týkajících se parametrů uvedených v písmeni b);
- d) podmínky použití vozidla a další omezení.

11. Všechna rozhodnutí o zamítnutí povolení k uvedení vozidla na trh 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 zamítavého 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 zamítavé rozhodnutí agentury potvrzeno, může se žadatel odvolat k odvolacímu senátu určenému podle článku 55 nařízení (EU) .../... (*).

Je-li zamítavé rozhodnutí vnitrostátního bezpečnostního orgánu potvrzeno, 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 55 směrnice 2012/34/EU. V takovém případě se použije čl. 18 odst. 3 směrnice (EU) .../... (**).

12. V případě obnovy nebo modernizace stávajících vozidel, které již mají povolení k uvedení vozidla na trh, se nové povolení k uvedení vozidla na trh požaduje:

- a) jsou-li změněny hodnoty parametrů uvedených v odst. 10 písm. b), které jsou mimo rozsah přijatelných parametrů vymezených v TSI;
- b) mohou-li zamýšlené práce nepříznivě ovlivnit celkovou úroveň bezpečnosti dotyčného vozidla, nebo
- c) vyžadují-li to příslušné TSI.

13. Přeje-li si žadatel rozšířit oblast použití již schváleného vozidla, doplní soubor dokumentů o příslušné dokumenty uvedené v odstavci 3 týkající se doplňované oblasti použití. Žadatel předloží soubor dokumentů agentuře, která po provedení postupů stanovených v odstavcích 4 až 7 vydá aktualizované povolení vztahující se na rozšířenou oblast použití.

Obdrží-li žadatel v souladu s odstavcem 8 povolení pro vozidlo a přeje-li si rozšířit oblast použití v daném členském státě, doplní soubor dokumentů o příslušné dokumenty uvedené v odstavci 3 týkající se doplňované oblasti použití. Žadatel předloží soubor dokumentů vnitrostátnímu bezpečnostnímu orgánu, který po provedení postupů stanovených v odstavci 8 vydá aktualizované povolení vztahující se na rozšířenou oblast použití.

(*) Nařízení obsažené v dokumentu 2013/0014 (COD).

(**) Směrnice obsažená v dokumentu 2013/0016 (COD).

14. Pro účely odstavců 5 a 6 tohoto článku uzavřou agentura a vnitrostátní bezpečnostní orgány dohody o spolupráci podle článku 76 nařízení (EU) .../... (*). 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. 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 povolení. Uvedené dohody o spolupráci se uzavřou dříve, než agentura začne plnit úkoly spojené s vydáváním povolení v souladu s čl. 54 odst. 4 této směrnice.

15. 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 14 mnohostrannou dohodu s cílem vymezit podmínky, za jakých je povolení k uvedení vozidla na trh vydané v jednom z uvedených členských států platné i pro ostatní dotčené členské státy.

16. Tento článek se nevztahuje na nákladní ani osobní vozy, které jsou ve společném užívání se třetími zeměmi, jejichž rozchod koleje se liší od rozchodu hlavní železniční sítě v Unii a které jsou povoleny na základě různých postupů povolování pro vozidla. Předpisy, jimiž se povolovací řízení pro takové vozy řídí, se zveřejní a oznámí Komisi. Splnění základních požadavků této směrnice zajišťuje u těchto vozů dotčený železniční podnik v rámci svého systému řízení bezpečnosti. Komise může na základě zprávy agentury vydat stanovisko k tomu, zda jsou uvedené předpisy v souladu s cíli této směrnice. Není-li tomu tak, mohou dotčené členské státy a Komise spolupracovat na stanovení vhodných opatření, která mají být přijata, případně se zapojením příslušných mezinárodních subjektů.

17. Členský stát se může rozhodnout nepoužít tento článek na lokomotivy nebo jednotky s vlastním pohonem přijíždějící ze třetích zemí a mířící do stanice na jeho území umístěné v blízkosti hranice a určené k přeshraničnímu provozu. Splnění základních požadavků této směrnice zajistí u těchto vozů příslušný železniční podnik v rámci svého systému řízení bezpečnosti a případně v souladu s čl. 10 odst. 9 směrnice (EU) .../... (**).

Článek 22

Registrace vozidel s povolením k uvedení na trh

1. Před prvním použitím vozidla a po udělení povolení k uvedení na trh podle článku 21 se vozidlo na žádost držitele zaregistruje v registru vozidel podle článku 47.
2. Je-li oblast použití vozidla omezena na území jednoho členského státu, vozidlo se zaregistruje v tomto členském státě.
3. Pokrývá-li oblast použití vozidla území větší než jednoho členského státu, vozidlo se zaregistruje ve vnitrostátním registru vozidel jednoho z dotčených členských států.

Článek 23

Kontroly před použitím vozidel s povolením

1. Dříve než železniční podnik použije vozidlo v oblasti použití uvedené v povolení k uvedení na trh, zkontroluje, zda:

(*) Nařízení obsažené v dokumentu 2013/0014 (COD).

(**) Směrnice obsažená v dokumentu 2013/0016 (COD).

- a) obdrželo povolení k uvedení na trh podle článku 21 a je řádně zaregistrováno;
 - b) je kompatibilní s tratí na základě registru infrastruktury, příslušných TSI nebo jakýchkoli příslušných informací, které provozovatel infrastruktury poskytne bezplatně a v přiměřené lhůtě, pokud takový registr neexistuje nebo není úplný; a
 - c) je řádným způsobem zařazeno do vlaku, v němž má být provozováno, s ohledem na systém řízení bezpečnosti uvedený v článku 9 směrnice (EU) .../... (*) a v TSI o provozu a řízení dopravy.
2. Pro účely odstavce 1 může železniční podnik provádět zkoušky ve spolupráci s provozovatelem infrastruktury.

Za konzultace s žadatelem vyvine provozovatel infrastruktury veškeré úsilí, aby zajistil provedení zkoušek do tří měsíců od obdržení žádosti žadatele.

Článek 24

Povolení typu vozidla

1. Agentura či případně vnitrostátní bezpečnostní orgán může postupem podle článku 21 udělit povolení typu vozidla. Žádost o povolení typu vozidla a údaje týkající se všech žadatelů, fází v rámci příslušných postupů a jejich výsledky a případně všech žádostí a rozhodnutí odvolacího senátu se podává prostřednictvím jednotného kontaktního místa uvedeného v článku 12 nařízení (EU) .../... (**).
2. Vydá-li agentura či vnitrostátní bezpečnostní orgán povolení k uvedení vozidla na trh, vydá současně na žádost žadatele povolení typu vozidla, které se vztahuje na tutéž oblast použití vozidla.
3. Změní-li se příslušná ustanovení TSI nebo vnitrostátních předpisů, na jejichž základě bylo povolení typu vozidla vydáno, určí TSI nebo vnitrostátní předpis, zda již udělené povolení typu vozidla zůstává v platnosti nebo je třeba je obnovit. Pokud musí být uvedené povolení obnoveno, mohou se kontroly prováděné agenturou nebo vnitrostátním bezpečnostním orgánem týkat pouze změněných pravidel.
4. Komise stanoví prostřednictvím prováděcích aktů vzor prohlášení o shodě s typem. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 51 odst. 3.
5. Prohlášení o shodě s typem se sestaví v souladu s:
 - a) postupy ověřování podle příslušných TSI; nebo
 - b) postupy posuzování shody vymezenými v modulech B+D, B+F a H1 v rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 768/2008/ES⁽¹⁾, neuplatňují-li se TSI.
6. Je-li to vhodné, může Komise přijmout prováděcí akty, jimiž stanoví ad hoc moduly pro posuzování shody. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 51 odst. 3.
7. Povolení typu vozidla se zaregistruje v evropském registru povolených typů vozidel podle článku 48.

(*) Směrnice obsažená v dokumentu 2013/0016 (COD).

(**) Nařízení obsažené v dokumentu 2013/0014 (COD).

(1) Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 768/2008/ES ze dne 9. července 2008 o společném rámci pro uvádění výrobků na trh a o zrušení rozhodnutí Rady 93/465/EHS (Úř. věst. L 218, 13.8.2008, s. 82).

Článek 25

Shoda vozidel s povoleným typem vozidla

1. Vozidlo nebo řada vozidel, které jsou ve shodě s povoleným typem vozidla, obdrží bez dalších kontrol povolení vozidla v souladu s článkem 21 na základě prohlášení o shodě s tímto typem vozidla předloženého žadatelem.
2. Obnovení povolení typu vozidla podle čl. 24 odst. 3 nemá dopad na povolení k uvedení vozidla na trh již vydaná na základě předchozího povolení k uvedení daného typu vozidla na trh.

Článek 26

Nesoulad vozidel nebo typů vozidel se základními požadavky

1. Zjistí-li železniční podnik během provozu, že vozidlo, které používá, nesplňuje některý z použitelných základních požadavků, přijme nezbytná nápravná opatření, aby zajistil shodu vozidla. Může navíc o přijatých opatřeních informovat agenturu a veškeré dotčené vnitrostátní bezpečnostní orgány. Má-li železniční podnik důkaz, že nesoulad existoval již v okamžiku vydání povolení k uvedení na trh, informuje agenturu a veškeré další dotčené vnitrostátní bezpečnostní orgány.
2. Zjistí-li vnitrostátní bezpečnostní orgán, například v průběhu vykonávání dohledu podle článku 17 směrnice (EU) .../... (*), že vozidlo nebo typ vozidla, pro něž bylo vydáno povolení k uvedení na trh buď agenturou v souladu s čl. 21 odst. 5 nebo článkem 24, nebo vnitrostátním bezpečnostním orgánem v souladu s čl. 21 odst. 8 nebo článkem 24, používáný v souladu se svým určením nesplňuje některý z použitelných základních požadavků, informuje železniční podnik používající toto vozidlo nebo typ vozidla a požádá jej, aby přijal nezbytná nápravná opatření, a tak zajistil shodu vozidla. Vnitrostátní bezpečnostní orgán rovněž informuje agenturu a veškeré další dotčené vnitrostátní bezpečnostní orgány, včetně orgánů na území, kde je vyřizována žádost o povolení k uvedení na trh pro vozidlo téhož typu.
3. Pokud v případech uvedených v odstavcích 1 nebo 2 tohoto článku nápravná opatření uplatněná železničním podnikem nezajišťují splnění použitelných základních požadavků a toto nesplnění vede k závažnému bezpečnostnímu riziku, může dotčený vnitrostátní bezpečnostní orgán v rámci svých úkolů v oblasti dohledu v souladu s čl. 17 odst. 6 směrnice (EU) .../... (*) přijmout dočasná bezpečnostní opatření. Dočasná bezpečnostní opatření v podobě pozastavení povolení typu vozidla mohou být přijata souběžně vnitrostátním bezpečnostním orgánem a agenturou a podléhají soudnímu přezkumu a rozhodčímu řízení podle čl. 21 odst. 7.
4. V případech uvedených v odstavci 3 může agentura nebo vnitrostátní bezpečnostní orgán, který vydal povolení, po přezkumu účinnosti opatření přijatých k odstranění závažného bezpečnostního rizika rozhodnout o zrušení či změně povolení, pokud je prokázáno, že v okamžiku vydání povolení nebyl splněn některý ze základních požadavků. Za tímto účelem oznámí své rozhodnutí s uvedením důvodů držiteli povolení k uvedení na trh nebo povolení typu vozidla. Držitel může ve lhůtě jednoho měsíce od obdržení rozhodnutí požádat agenturu či vnitrostátní bezpečnostní orgán o přezkoumání daného rozhodnutí. V tomto případě je platnost rozhodnutí o zrušení dočasně pozastavena. Agentura nebo vnitrostátní bezpečnostní orgán své rozhodnutí potvrdí nebo zruší ve lhůtě jednoho měsíce ode dne obdržení žádosti o přezkoumání.

V případě neshody mezi agenturou a vnitrostátním bezpečnostním orgánem ohledně nutnosti omezit či zrušit povolení se použije rozhodčí řízení podle čl. 21 odst. 7. Je-li výsledkem tohoto řízení, že povolení vozidla nemá být omezeno ani zrušeno, pozastavuje se platnost dočasných bezpečnostních opatření uvedených v odstavci 3 tohoto článku.

(*) Směrnice obsažená v dokumentu 2013/0016 (COD).

5. Je-li rozhodnutí agentury potvrzeno, může se držitel povolení vozidla ve lhůtě stanovené v článku 59 nařízení (EU) .../... (*) odvolat k odvolacímu senátu zřízenému podle článku 55 uvedeného nařízení. Je-li potvrzeno rozhodnutí vnitrostátního bezpečnostního orgánu, může držitel povolení vozidla ve lhůtě dvou měsíců ode dne doručení uvedeného rozhodnutí požádat o jeho vnitrostátní soudní přezkum podle čl. 18 odst. 3 směrnice (EU) .../... (**). Členské státy mohou pro účely tohoto odvolacího řízení určit regulační subjekt stanovený v článku 56 směrnice 2012/34/EU.

6. Rozhodne-li agentura o zrušení nebo změně povolení k uvedení na trh, které sama udělila, informuje přímo všechny vnitrostátní bezpečnostní orgány a své rozhodnutí odůvodní.

Rozhodne-li vnitrostátní bezpečnostní orgán o zrušení povolení k uvedení na trh, které sám udělil, informuje neprodleně agenturu a své rozhodnutí odůvodní. Agentura pak informuje ostatní vnitrostátní bezpečnostní orgány.

7. Rozhodnutí agentury nebo vnitrostátního bezpečnostního orgánu o zrušení povolení se zaznamená v příslušném registru vozidel podle článku 22 nebo, v případě povolení typu vozidla, v evropském registru povolených typů vozidel podle čl. 24 odst. 7. Agentura a vnitrostátní bezpečnostní orgány zajistí, aby byly náležitě informovány železniční podniky používající vozidla stejného typu, jako je vozidlo nebo typ, na nějž se vztahuje zrušení. Tyto železniční podniky nejprve zkontrolují, zda se jich stejný problém porušení shody týká. Pokud ano, použije se postup podle tohoto článku.

8. Pokud je zrušeno povolení k uvedení vozidla na trh, nesmí se dotčené vozidlo dále používat a jeho oblast použití nesmí být rozšířena. Pokud je zrušeno povolení typu vozidla, nesmějí být vozidla vyrobená na jeho základě uvedena na trh nebo, pokud již byla na trh uvedena, z něho musí být stažena. Lze požádat o nové povolení na základě postupu podle článku 21 v případě jednotlivých vozidel nebo článku 24 v případě typu vozidla.

9. Pokud je v případech podle odstavců 1 nebo 2 nesplnění základních požadavků omezeno na část oblasti použití dotčeného vozidla a tyto požadavky nebyly plněny již v okamžiku vydání povolení k uvedení na trh, změní se toto povolení tak, aby z něj byly vyloučeny dotčené části oblasti použití.

KAPITOLA IV

SUBJEKTY POSUZOVÁNÍ SHODY

Článek 27

Oznamující orgány

1. Členské státy určí oznamující orgány odpovědné za vytvoření a provádění nezbytných postupů pro posuzování, oznamování a kontrolu subjektů posuzování shody, včetně souladu s článkem 34.

2. Členské státy zajistí, aby tyto orgány informovaly Komisi a subjekty ostatních členských států oprávněné provádět jako třetí strany úkoly posuzování shody podle čl. 10 odst. 2 a čl. 15 odst. 1. Rovněž zajistí, aby informovaly Komisi a ostatní členské státy o určených orgánech uvedených v čl. 15 odst. 8.

3. Členské státy mohou rozhodnout, že posuzování a kontrolu podle odstavce 1 má provádět vnitrostátní akreditační orgán ve smyslu nařízení (ES) č. 765/2008 a v souladu s ním.

4. Pokud oznamující orgán přeneše posuzování, oznamování nebo kontrolu podle odstavce 1 tohoto článku na subjekt, který není orgánem veřejné správy, nebo tento subjekt těmito úkoly jinak pověří, musí být tento subjekt právníčkou osobou a musí splňovat požadavky stanovené v článku 28. Tento subjekt musí přijmout opatření, aby byla pokryta odpovědnost za škodu vyplývající z jeho činnosti.

5. Oznamující orgán nese za úkoly vykonávané subjektem uvedeným v odstavci 3 plnou odpovědnost.

(*) Nařízení obsažené v dokumentu 2013/0014 (COD).

(**) Směrnice obsažená v dokumentu 2013/0016 (COD).

Článek 28

Požadavky týkající se oznamujících orgánů

Oznamující orgán

- a) musí být zřízen takovým způsobem, aby nedošlo ke střetu zájmů se subjekty posuzování shody;
- b) musí být organizován a fungovat tak, aby zabezpečil objektivitu a nestrannost svých činností;
- c) musí být organizován takovým způsobem, aby každé rozhodnutí týkající se oznámení subjektu posuzování shody přijímaly způsobilé osoby odlišné od těch, které provedly posouzení;
- d) nesmí nabízet ani poskytovat žádné činnosti, které provádějí subjekty posuzování shody, ani poskytovat poradenské služby na komerčním či konkurenčním základě;
- e) musí chránit důvěrnost informací, které obdržel;
- f) musí mít k dispozici dostatečný počet odborně způsobilých pracovníků, aby mohl řádně plnit své úkoly.

Článek 29

Povinnost oznamujících orgánů poskytovat informace

Členské státy informují Komisi o svých postupech pro posuzování, oznamování a kontrolu subjektů posuzování shody a o veškerých změnách týkajících se těchto postupů.

Komise tyto informace zveřejní.

Článek 30

Subjekty posuzování shody

1. Pro účely oznámení musí subjekt posuzování shody splňovat požadavky stanovené v odstavcích 2 až 7 tohoto článku a v článcích 31 a 32.
2. Subjekt posuzování shody musí být zřízen podle vnitrostátních právních předpisů a musí mít právní subjektivitu.
3. Subjekt posuzování shody musí být schopen plnit všechny úkoly posuzování shody, které mu ukládají příslušné TSI a pro něž byl oznámen, ať již tyto úkoly plní subjekt posuzování shody sám, nebo jsou plněny jeho jménem a na jeho odpovědnost.

Subjekt posuzování shody musí mít vždy a pro každý postup posuzování shody a každý druh nebo kategorii výrobků, pro něž byl oznámen, k dispozici:

- a) nezbytné pracovníky s odbornými znalostmi a dostatečnými zkušenostmi potřebnými k plnění úkolů posuzování shody;
- b) příslušné popisy postupů, podle nichž má být posuzování shody prováděno, aby byla zajištěna transparentnost těchto postupů a schopnost je provádět. Musí mít zavedenu náležitou politiku a postupy pro rozlišení mezi úkoly, jež plní jako oznámený subjekt posuzování shody, a dalšími činnostmi;
- c) řádné postupy pro výkon činností, jež řádně zohledňují velikost a strukturu podniku, odvětví, v němž působí, míru složitosti dané technologie výrobku a hromadný či sériový způsob výroby.

Subjekt posuzování shody musí mít prostředky nezbytné k řádnému plnění technických a administrativních úkolů spojených s činnostmi posuzování shody a musí mít přístup k veškerému potřebnému vybavení nebo zařízení.

4. Subjekty posuzování shody uzavřou pojištění odpovědnosti za škodu, pokud tuto odpovědnost nepřevzal stát v souladu s vnitrostátními právními předpisy nebo pokud není za posuzování shody přímo odpovědný sám členský stát.

5. Pracovníci subjektu posuzování shody jsou povinni zachovávat služební tajemství, pokud jde o veškeré informace, které obdrželi při plnění svých úkolů podle příslušné TSI nebo podle jakéhokoli vnitrostátního předpisu, kterými se uvedená TSI provádí, s výjimkou styku s příslušnými orgány členského státu, v němž vykonávají svou činnost. Důvěrné obchodní informace musí být chráněny.

6. Subjekty posuzování shody se podílejí na příslušných normalizačních činnostech a na činnostech koordinační skupiny oznámených subjektů posuzování shody zřízené podle příslušných právních předpisů Unie nebo zajistí, aby byli jejich pracovníci, kteří provádějí posuzování, o těchto činnostech informováni, a řídí se správnými rozhodnutími a jinými dokumenty, které mají povahu všeobecných pokynů a které jsou výsledkem práce této skupiny.

7. Subjekty posuzování shody, které jsou oznámeny pro účely subsystémů „traťové řízení a zabezpečení“ nebo „palubní řízení a zabezpečení“, se podílejí na činnostech skupiny pro ERTMS uvedené v článku 29 nařízení (EU) .../... (*), nebo zajistí, aby byli jejich pracovníci o těchto činnostech informováni. Řídí se pokyny, které jsou výsledkem práce této skupiny. V případě, že dotčené subjekty posuzování shody považují jejich uplatňování za nevhodné nebo nemožné, předloží své připomínky k projednání pracovní skupině pro ERTMS, aby se tyto pokyny neustále zkvalitňovaly.

Článek 31

Nestrannost subjektů posuzování shody

1. Subjekt posuzování shody musí být třetí stranou nezávislou na organizaci nebo výrobci výrobku, které posuzuje.

Za takovýto subjekt může být považován subjekt patřící k hospodářskému sdružení nebo profesnímu svazu zastupujícímu podniky, jež se podílejí na navrhování, výrobě, dodávání, montáži, používání nebo údržbě výrobků, které tento subjekt posuzuje, pokud je prokázána jeho nezávislost a neexistence jakéhokoli střetu zájmů.

2. Musí být zaručena nestrannost subjektů posuzování shody, jejich nejvyššího vedení a pracovníků, kteří provádějí posuzování.

3. Subjekt posuzování shody, jeho nejvyšší vedení a pracovníci odpovědní za plnění úkolů posuzování shody nesmějí být konstruktéry, výrobci, dodavateli, instalatéry, odběrateli, vlastníky, uživateli nebo údržbáři výrobků, jež posuzují, ani zplnomocněnými zástupci jakékoli z těchto stran. To nevylučuje používání posuzovaných výrobků, které jsou nezbytné pro činnost subjektu posuzování shody, ani používání takových výrobků k osobním účelům.

4. Subjekt posuzování shody, jeho nejvyšší vedení a pracovníci odpovědní za plnění úkolů posuzování shody se nesmějí přímo podílet na navrhování, výrobě nebo konstrukci, uvádění na trh, instalaci, používání ani údržbě těchto výrobků ani nesmějí zastupovat strany, které se těmito činnostmi zabývají. Nesmějí vykonávat žádnou činnost, která by mohla ohrozit jejich nezávislý úsudek nebo důvěryhodnost ve vztahu k činnostem posuzování shody, k jejichž vykonávání jsou oznámeni. Tento zákaz se týká zejména poradenských služeb.

5. Subjekty posuzování shody zajistí, aby činnosti jejich dceřiných společností nebo subdodavatelů neohrožovaly důvěrnost, objektivitu nebo nestrannost jejich činností posuzování shody.

6. Subjekt posuzování shody a jeho pracovníci vykonávají činnosti posuzování shody na nejvyšší úrovni profesionální důvěryhodnosti a požadované odborné způsobilosti v konkrétní oblasti a nesmějí být vystaveni žádným tlakům a podnětům, zejména finančním, které by mohly ovlivnit jejich úsudek nebo výsledky jejich činností posuzování shody, zejména ze strany osob nebo skupin osob, které mají na výsledcích těchto činností zájem.

Článek 32

Pracovníci subjektů posuzování shody

1. Pracovníci odpovědní za provádění činností posuzování shody musí mít tuto odbornou způsobilost:

a) dobrou technickou a odbornou přípravu zahrnující všechny činnosti posuzování shody, pro něž byl subjekt posuzování shody oznámen;

(*) Nařízení obsažené v dokumentu 2013/0014 (COD).

- b) uspokojivou znalost požadavků souvisejících s posuzováním, které provádějí, a odpovídající pravomoc toto posuzování provádět;
 - c) náležitě znalosti základních požadavků, platných harmonizovaných norem a příslušných ustanovení právních předpisů Unie a schopnost rozumět jim;
 - d) schopnost vypracovávat certifikáty, záznamy, protokoly a zprávy prokazující, že posouzení byla provedena.
2. Odměňování nejvyššího vedení a pracovníků subjektu posuzování shody, kteří provádějí posuzování, nesmí záviset na počtu provedených posouzení ani na výsledcích těchto posouzení.

Článek 33

Předpoklad shody subjektu posuzování shody

Pokud subjekt posuzování shody prokáže svou shodu s kritérii stanovenými v příslušných harmonizovaných normách nebo jejich částech, na něž byly zveřejněny odkazy v Úředním věstníku Evropské unie, předpokládá se, že splňuje požadavky stanovené v článcích 30, 31 a 32 v rozsahu, v němž se platné harmonizované normy na tyto požadavky vztahují.

Článek 34

Dceřiné společnosti a subdodavatelé oznámených subjektů

1. Pokud oznámený subjekt zadá konkrétní úkoly spojené s posuzováním shody subdodavateli nebo dceřiné společnosti, zajistí, aby subdodavatel nebo dceřiná společnost splňovali požadavky stanovené v článcích 30, 31 a 32, a informuje o tom oznamující orgán.
2. Oznámené subjekty nesou plnou odpovědnost za úkoly provedené subdodavateli nebo dceřinými společnostmi bez ohledu na to, kde jsou tito subdodavatelé nebo dceřiné společnosti usazeni.
3. Činnosti oznámených subjektů lze zadat subdodavateli nebo dceřiné společnosti pouze se souhlasem zákazníka.
4. Oznámené subjekty uchovávají pro potřebu oznamujícího orgánu příslušné doklady týkající se posouzení kvalifikací subdodavatele nebo dceřiné společnosti a práce provedené subdodavatelem nebo dceřinou společností podle příslušné TSI.

Článek 35

Akreditované vnitropodnikové subjekty

1. K výkonu činností posuzování shody mohou žadatelé využít akreditovaný vnitropodnikový subjekt za účelem provádění postupů stanovených v modulech A1, A2, C1 nebo C2 stanovených v příloze II rozhodnutí č. 768/2008/ES a v modulech CA1 a CA2 stanovených v příloze I rozhodnutí 2010/713/EU. Tento subjekt musí tvořit zvláštní a oddělenou součást daného žadatele a nesmí se podílet na navrhování, výrobě, dodávání, instalaci, používání ani údržbě výrobků, které posuzuje.
2. Akreditovaný vnitropodnikový subjekt musí splňovat tyto požadavky:
 - a) musí být akreditován v souladu s nařízením (ES) č. 765/2008;
 - b) subjekt a jeho pracovníci musí být v rámci podniku, jehož jsou součástí, organizačně identifikovatelnou jednotkou a musí používat metody předávání informací, které zajišťují jejich nestrannost a prokazují ji příslušnému vnitrostátnímu akreditačnímu orgánu;
 - c) subjekt a jeho pracovníci nesmějí být odpovědní za navrhování, výrobu, dodávání, instalaci, provoz ani údržbu výrobků, které posuzují, a nesmějí vykonávat žádnou činnost, která by mohla ohrozit jejich nezávislý úsudek nebo důvěryhodnost ve vztahu k jejich činnostem posuzování;

d) subjekt musí své služby poskytovat výhradně podniku, jehož je součástí.

3. Akreditovaný vnitropodnikový subjekt se neoznamuje členským státům ani Komisi, avšak informace o jeho akreditaci poskytne oznamujícímu orgánu na vyžádání podnik, jehož je akreditovaný vnitropodnikový subjekt součástí, nebo vnitrostátní akreditační orgán.

Článek 36

Žádost o oznámení

1. Subjekt posuzování shody podává žádost o oznámení oznamujícímu orgánu členského státu, v němž je usazen.
2. Součástí žádosti je popis činností posuzování shody, modulu nebo modulů posuzování shody a výrobku nebo výrobků, pro něž se subjekt prohlašuje za způsobilý, jakož i osvědčení o akreditaci, pokud existuje, vydané vnitrostátním akreditačním orgánem, které potvrzuje, že subjekt posuzování shody splňuje požadavky stanovené v článcích 30, 31 a 32.
3. Nemůže-li dotčený subjekt posuzování shody předložit osvědčení o akreditaci, poskytne oznamujícímu orgánu veškeré doklady nezbytné k ověření, uznání a pravidelné kontrole svého souladu s požadavky stanovenými v článcích 30, 31 a 32.

Článek 37

Postup pro oznamování

1. Oznamující orgány smějí oznámit pouze ty subjekty posuzování shody, které splňují požadavky stanovené v článcích 30, 31 a 32.
2. K oznámení subjektů uvedených v odstavci 1 Komisi a ostatním členským státům využijí oznamující orgány elektronický nástroj pro oznamování vyvinutý a spravovaný Komisí.
3. Oznámení musí obsahovat veškeré podrobnosti o dotčených činnostech posuzování shody, modulu nebo modulech posuzování shody a výrobku nebo výrobcích a příslušné osvědčení o akreditaci či jiné potvrzení o způsobilosti podle odstavce 4.
4. Pokud se oznámení nezakládá na osvědčení o akreditaci uvedeném v čl. 36 odst. 2, poskytne oznamující orgán Komisi a ostatním členským státům podklady, které dokládají způsobilost subjektu posuzování shody, a informuje je o opatřeních, jež zajišťují, aby byl subjekt pravidelně kontrolován a i v budoucnu splňoval požadavky uvedené v článcích 30, 31 a 32.
5. Dotčený subjekt může vykonávat činnosti oznámeného subjektu, pouze pokud proti tomu Komise nebo ostatní členské státy nevznesly námitky do dvou týdnů od oznámení, pokud se použije osvědčení o akreditaci, nebo do dvou měsíců od oznámení, pokud se akreditace nepoužije.
6. Komisi a ostatním členským státům je třeba oznámit jakékoli následné významné změny týkající se oznámení.

Článek 38

Identifikační čísla a seznamy oznámených subjektů

1. Komise oznámenému subjektu přidělí identifikační číslo.

Oznámenému subjektu přidělí jediné identifikační číslo i v případě, že je oznámen na základě několika právních aktů Unie.

2. Komise zveřejní seznam subjektů oznámených podle této směrnice, včetně identifikačních čísel, která jim byla přidělena, a činností, pro něž byly oznámeny.

Komise zajistí, aby byl tento seznam průběžně aktualizován.

Článek 39

Změny oznámení

1. Pokud oznamující orgán zjistí nebo je upozorněn na to, že oznámený subjekt již nesplňuje požadavky stanovené v článcích 30, 31 a 32 nebo neplní své povinnosti, omezí, pozastaví nebo případně zruší oznámení podle toho, jak je neplnění těchto požadavků nebo povinností závažné. Informuje o tom neprodleně Komisi a ostatní členské státy.
2. V případě omezení, pozastavení nebo zrušení oznámení nebo v případě, že oznámený subjekt ukončil svou činnost, zajistí oznamující členský stát, aby byly spisy tohoto subjektu buď zpracovány jiným oznámeným subjektem, nebo byly na vyžádání k dispozici příslušným oznamujícím orgánům a orgánům dozoru nad trhem.

Článek 40

Zpochybnění způsobilosti oznámených subjektů

1. Komise vyšetří všechny případy, v nichž má pochybnosti nebo je upozorněna na pochybnosti o způsobilosti oznámeného subjektu nebo o tom, zda oznámený subjekt nadále plní požadavky a povinnosti, které jsou mu uloženy.
2. Oznamující členský stát předloží Komisi na vyžádání všechny informace týkající se podkladů pro oznámení nebo zachování způsobilosti dotčeného subjektu.
3. Komise zajistí, aby se se všemi citlivými informacemi získanými v průběhu tohoto šetření nakládalo jako s důvěrnými.
4. Pokud Komise zjistí, že oznámený subjekt nesplňuje nebo přestal splňovat požadavky pro své oznámení, informuje o tom oznamující členský stát a vyzve ho, aby přijal nezbytná nápravná opatření, včetně případného zrušení oznámení.

Článek 41

Povinnosti týkající se činnosti oznámených subjektů

1. Oznámené subjekty provádějí posuzování shody v souladu s postupy posuzování shody stanovenými v příslušné TSI.
2. Posuzování shody se provádí přiměřeným způsobem, aby se zabránilo zbytečné zátěži hospodářských subjektů. Oznámené subjekty při výkonu své činnosti řádně zohlední velikost a strukturu podniku, odvětví, v němž působí, míru složitosti dané technologie výrobku a hromadný či sériový způsob výroby.

Při této činnosti však působí s cílem posoudit soulad výrobku s touto směrnicí.

3. Pokud oznámený subjekt zjistí, že výrobce nesplnil požadavky stanovené v příslušné TSI nebo odpovídající harmonizované normy nebo technické specifikace, vyzve výrobce, aby přijal vhodná nápravná opatření, a nevydá certifikát shody.
4. Pokud v průběhu kontroly shody po vydání certifikátu oznámený subjekt zjistí, že výrobek již nesplňuje příslušnou TSI nebo odpovídající harmonizované normy nebo technické specifikace, vyzve výrobce, aby přijal vhodná nápravná opatření, a v případě nutnosti certifikát pozastaví nebo odejme.
5. Pokud nejsou nápravná opatření přijata nebo pokud nemají požadovaný účinek, oznámený subjekt podle potřeby omezí, pozastaví nebo odejme příslušné certifikáty.

Článek 42

Povinnost oznámených orgánů poskytovat informace

1. Oznámené subjekty informují oznamující orgán:
 - a) o každém zamítnutí, omezení, pozastavení nebo odnětí certifikátu;

- b) o všech okolnostech majících vliv na působnost a podmínky oznámení;
- c) o každé žádosti o informace týkající se činností posuzování shody, kterou obdržely od orgánů dozoru nad trhem;
- d) na vyžádání o činnostech posuzování shody vykonaných v rámci působnosti jejich oznámení a o jakékoli jiné vykonané činnosti, včetně přeshraničních činností a zadávání subdodávek.

O veškerých zamítnutích, omezeních, pozastaveních a odnětích certifikátů podle prvního pododstavce písm. a) jsou rovněž informovány příslušné vnitrostátní bezpečnostní orgány.

2. Oznámené subjekty poskytnou ostatním subjektům oznámeným podle této směrnice, které vykonávají obdobné činnosti posuzování shody a zabývají se stejnými výrobky, příslušné informace o otázkách týkajících se negativních a na vyžádání pozitivních výsledků posuzování shody.

3. Oznámené subjekty poskytnou agentuře ES certifikát o ověření subsystémů, ES certifikát shody prvků interoperability a ES certifikát o vhodnosti pro použití prvků interoperability.

Článek 43

Výměna osvědčených postupů

Komise organizuje výměnu osvědčených postupů mezi vnitrostátními orgány členských států, které jsou odpovědné za politiku oznamování.

Článek 44

Koordinace oznámených subjektů

Komise zajistí zavedení a řádné provádění vhodné koordinace a spolupráce mezi subjekty oznámenými podle této směrnice zřízením odvětvových skupin oznámených subjektů. Agentura podporuje činnosti oznámených subjektů v souladu s článkem 24 nařízení (EU) .../... (*).

Členské státy zajistí, aby se jimi oznámené subjekty účastnily práce této skupiny přímo nebo prostřednictvím určených zástupců.

Článek 45

Určené subjekty

1. Požadavky týkající se subjektů posuzování shody stanovené v článcích 30 až 34 se rovněž použijí pro subjekty určené podle čl. 15 odst. 8, vyjma:

- a) pokud jde o dovednosti vyžadované u pracovníků subjektu podle čl. 32 odst. 1 písm. c), přičemž určený subjekt musí mít náležitou znalost a pochopení vnitrostátních právních předpisů;
- b) pokud jde o doklady, které mají být uchovány pro potřebu oznamujícího orgánu podle čl. 34 odst. 4, přičemž určený subjekt musí zahrnout dokumenty týkající se práce vykonané dceřinými společnostmi nebo subdodavateli podle příslušných vnitrostátních předpisů.

2. Povinnosti týkající se činnosti oznámených subjektů stanovené v článku 41 se rovněž vztahují na subjekty určené podle čl. 15 odst. 8 až na to, že se tyto povinnosti vztahují k vnitrostátním předpisům namísto k TSI.

3. Povinnost poskytovat informace stanovená v čl. 42 odst. 1 se vztahuje i na určené subjekty, které odpovídajícím způsobem informují členské státy.

KAPITOLA VII

REGISTRY

Článek 46

Systém číslování vozidel

1. Po registraci přidělí příslušný orgán v členském státě registrace každému vozidlu v souladu s článkem 22 evropské číslo vozidla (EČV). Každé vozidlo musí být přiděleným EČV označeno.

(*) Nařízení obsažené v dokumentu 2013/0014 (COD).

2. Specifikace EČV se stanoví v opatřeních uvedených v čl. 47 odst. 2 v souladu s příslušnou TSI.
3. Každému vozidlu se EČV přidělí pouze jednou, pokud není v opatřeních uvedených v čl. 47 odst. 2 stanoveno jinak, v souladu s příslušnou TSI.
4. Bez ohledu na odstavec 1 mohou členské státy v případě vozidel provozovaných nebo určených k provozu do třetích zemí nebo z nich, jejichž rozchod koleje je odlišný od rozchodu hlavní železniční sítě uvnitř Unie, přijmout vozidla jasně označená podle jiného systému kódování.

Článek 47

Registry vozidel

1. Dokud nebude uveden do provozu evropský registr vozidel uvedený v odstavci 5, vede každý členský stát vnitrostátní registr vozidel. Tento registr musí být:
 - a) v souladu se společnými specifikacemi uvedenými v odstavci 2;
 - b) aktualizován orgánem nezávislým na železničních podnicích;
 - c) přístupný vnitrostátním bezpečnostním orgánům a inspekčním orgánům určeným podle článků 16 a 22 směrnice (EU) .../... (*) a na základě oprávněné žádosti i regulačním subjektům uvedeným v článku 55 směrnice 2012/34/EU a agentuře, železničním podnikům a provozovatelům infrastruktury, jakož i osobám či organizacím, jež registrují vozidla nebo jež jsou v registru uvedeny.
2. Komise přijme prostřednictvím prováděcích aktů společné specifikace týkající se obsahu, formátu údajů, funkčního a technického provedení a režimu provozu, včetně opatření pro výměnu údajů, vnitrostátních registrů vozidel a pravidel vkládání údajů a nahlížení do těchto registrů.

Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 51 odst. 3.

3. Vnitrostátní registr vozidel musí obsahovat alespoň tyto informace:
 - a) EČV;
 - b) odkazy na ES prohlášení o ověření a na vydávající subjekt;
 - c) odkazy na evropský registr povolených typů vozidel uvedený v článku 48;
 - d) označení vlastníka a držitele vozidla;
 - e) omezení způsobu užívání vozidla;
 - f) subjekt odpovědný za údržbu.
4. Pokud nejsou vnitrostátní registry vozidel propojeny v souladu se specifikacemi uvedenými v odstavci 2, aktualizuje každý členský stát svůj registr co do údajů, jež se ho týkají, s ohledem na změny, jež jiný členský stát provedl ve vlastním registru.
5. S cílem snížit administrativní zátěž a zbytečné náklady pro členské státy a zúčastněné strany a při zohlednění výsledků analýzy nákladů a přínosů Komise do ... (**), prostřednictvím prováděcích aktů přijme technické a funkční specifikace pro evropský registr vozidel, který by zahrnul vnitrostátní registry vozidel s cílem poskytnout všem uživatelům harmonizované rozhraní pro registraci vozidel a správu údajů. Použijí se odst. 1 písm. b) a c) a odstavec 3. Tyto specifikace zahrnují obsah, formát údajů, funkční a technické provedení a režim provozu, včetně opatření pro výměnu údajů, a pravidla vkládání údajů a nahlížení, jakož i kroky migrace.

Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 51 odst. 3 na základě doporučení agentury.

(*) Směrnice obsažená v dokumentu 2013/0016 (COD).

(**) Dva roky po dni vstupu této směrnice v platnost.

Evropský registr vozidel bude vytvořen s přihlédnutím k již zavedeným infromatickým aplikacím a registrům agentury a členských států, jako je Evropský centralizovaný virtuální registr vozidel napojený na vnitrostátní registry vozidel. Evropský registr vozidel bude zprovozněn do ... (*).

6. Držitel neprodleně oznámí členskému státu, v němž bylo vozidlo zaregistrováno, jakékoli změny údajů zanesených do registrů vozidel, zničení vozidla nebo své rozhodnutí vozidlo již dále neregistrovat.

7. U vozidel, kterým bylo poprvé uděleno povolení ve třetí zemi a následně byla používána v členském státě, tento členský stát zajistí, aby údaje o těchto vozidlech, zahrnující alespoň údaje týkající se držitele dotčeného vozidla, subjektu odpovědného za údržbu a omezení způsobu užívání vozidla, bylo možné získat prostřednictvím registru vozidel nebo aby byly jinak neprodleně zpřístupněny v přehledném formátu a na základě stejných nediskriminačních zásad, jaké platí pro obdobné údaje z registru vozidel.

Článek 48

Evropský registr povolených typů vozidel

1. Agentura sestaví a vede registr povolení k uvedení typů vozidel na trh vydaných v souladu s článkem 24. Tento registr musí být:

- a) veřejný a v elektronické podobě přístupný všem;
- b) v souladu se společnými specifikacemi uvedenými v odstavci 2;
- c) napojen na příslušné registry vozidel.

2. Komise přijme prostřednictvím prováděcích aktů společné specifikace týkající se obsahu, formátu údajů, funkčního a technického provedení a režimu provozu registru povolených typů vozidel a pravidel vkládání údajů a nahlížení do tohoto registru. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 51 odst. 3.

3. Registr obsahuje pro každý typ vozidla alespoň tyto prvky:

- a) technické vlastnosti typu vozidla vymezené v příslušných TSI, včetně vlastností týkajících se přístupnosti pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace;
- b) název výrobce;
- c) údaje o povoleních související s oblastí použití typu vozidla, včetně jakýchkoli omezení nebo stažení.

Článek 49

Registr infrastruktury

1. Každý členský stát zajistí, aby byl veřejně dostupný registr infrastruktury, který uvádí hodnoty parametrů sítě každého subsystému nebo části daného subsystému, jak je stanoveno v příslušné TSI.

2. Hodnoty parametrů uvedené v registru infrastruktury se v kombinaci s hodnotami parametrů uvedenými v povolení k uvedení vozidla na trh používají ke kontrole technické kompatibility mezi vozidlem a sítí.

3. Registr infrastruktury může obsahovat podmínky používání pevných zařízení a další omezení.

4. Každý členský stát zajistí, aby byl registr infrastruktury aktualizován v souladu s odstavcem 5.

5. Komise přijme prostřednictvím prováděcích aktů společné specifikace týkající se obsahu, formátu údajů, funkčního a technického provedení a režimu provozu registru infrastruktury a pravidel vkládání údajů a nahlížení do tohoto registru. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 51 odst. 3.

(*) Pět let po dni vstupu této směrnice v platnost.

KAPITOLA VIII
PŘECHODNÁ A ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

Článek 50

Výkon přenesené pravomoci

1. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci je Komisi svěřena za podmínek stanovených v tomto článku.
2. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedená v čl. 5 odst. 1 je svěřena Komisi na dobu pěti let od ... (*). 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 nevysloví 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. 5 odst. 1 kdykoli zrušit. Rozhodnutím o zrušení se ukončuje přenesení pravomoci v něm blíže určených. Rozhodnutí nabývá účinku dnem následujícím po zveřejnění tohoto rozhodnutí 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. 5 odst. 1 vstoupí v platnost, pouze pokud proti němu Evropský parlament nebo Rada nevysloví námitky ve lhůtě dvou měsíců ode dne, kdy jim byl tento akt oznámen, nebo pokud Evropský parlament i Rada před uplynutím této lhůty informují Komisi o tom, že námitky nevysloví. Z podnětu Evropského parlamentu nebo Rady se tato lhůta prodlouží o dva měsíce.

Článek 51

Postup projednávání ve výboru

1. Komisi je nápomocen výbor zřízený článkem 21 směrnice Rady 96/48/ES⁽¹⁾. 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 navržený prováděcí akt nepřijme a použije se čl. 5 odst. 4 třetí pododstavec nařízení (EU) č. 182/2011.

Článek 52

Odůvodnění

V každém rozhodnutí učiněném na základě této směrnice a týkajícím se posuzování shody nebo vhodnosti pro použití prvků interoperability nebo kontrol subsystémů tvořících železniční systém Unie a v každém rozhodnutí učiněném na základě článků 7, 12 a 17 musí být podrobně uvedeny důvody, na nichž je založeno. Musí být co nejdříve oznámeno dotčené straně spolu s uvedením prostředků právní nápravy, které jsou k dispozici podle platného práva dotčeného členského státu, a s uvedením lhůt stanovených k podání těchto prostředků právní nápravy.

Článek 53

Zprávy a informace

1. Do ... (**)^(*) předloží Komise zprávu o pokroku dosaženém při přípravě posílené úlohy agentury podle této směrnice. Komise navíc každé tři roky a poprvé tři roky po konci přechodného období podle článku 54 předloží Evropskému parlamentu a Radě zprávu o pokroku při dosahování interoperability železničního systému Unie a fungování agentury v tomto kontextu. Tato zpráva bude rovněž obsahovat posouzení provádění a používání registrů podle kapitoly VII, analýzu případů uvedených v článku 7 a uplatňování kapitoly V, přičemž se posoudí zejména fungování dohod o spolupráci uzavřených mezi agenturou a vnitrostátními bezpečnostními orgány. Pro účely první zprávy po ukončení přechodného

(*) Datum vstupu této směrnice v platnost.

(¹) Směrnice Rady 96/48/ES ze dne 23. července 1996 o interoperabilitě transevropského vysokorychlostního železničního systému (Úř. věst. L 235, 17.9.1996, s. 6).

(**) Dva roky po dni vstupu této směrnice v platnost.

období Komise provede obsáhlé konzultace s příslušnými zúčastněnými stranami a vypracuje program s cílem umožnit posouzení pokroku. Komise navrhne, je-li to vhodné s ohledem na výše uvedenou analýzu, legislativní opatření, včetně opatření pro budoucí roli agentury při zlepšování interoperability.

2. Agentura vypracuje a pravidelně aktualizuje nástroj, který je schopný vytvořit na žádost členského státu, Evropského parlamentu nebo Komise přehled úrovně interoperability železničního systému Unie. Tento nástroj využívá informace obsažené v registrech uvedených v kapitole VII.

Článek 54

Přechodný režim pro využívání vozidel

1. Aniž je dotčen odstavec 4 tohoto článku, vztahuje se na vozidla, kterým je třeba udělit povolení v době mezi ... (*) a ... (**), kapitola V směrnice 2008/57/ES.

2. Povolení k uvedení vozidel do provozu, jež byla udělena podle odstavce 1, a veškerá další povolení udělená před ... (*), včetně povolení udělených na základě mezinárodních dohod, zejména RIC (Regolamento Internazionale Carrozze) a RIV (Regolamento Internazionale Veicoli), zůstávají v platnosti za podmínek, za nichž byla tato povolení udělena.

3. Vozidla s povolením k uvedení do provozu podle odstavců 1 a 2 musí získat nové povolení k uvedení vozidla na trh, aby bylo možné je provozovat v jedné nebo více sítích, na něž se jejich povolení ještě nevztahují. Na uvedení na trh na těchto dalších sítích se vztahuje článek 21.

4. Agentura provede úkoly spojené s vydáváním povolení podle článků 21 a 24 a úkoly uvedené v článku 19 do ... (**) ve vztahu k oblastem použití v členských státech, které agenturu a Komisi neinformovaly v souladu s čl. 57 odst. 2. Odchylně od článků 21 a 24 mohou vnitrostátní bezpečnostní orgány členských států, které agenturu a Komisi podle čl. 57 odst. 2 informovaly, pokračovat ve vydávání povolení podle směrnice 2008/57/ES do ... (***).

Článek 55

Další přechodná ustanovení

1. Přílohy IV, V, VII a IX směrnice 2008/57/ES se použijí do dne použitelnosti odpovídajících prováděcích aktů uvedených v čl. 7 odst. 5, čl. 9 odst. 4, čl. 14 odst. 10 a čl. 15 odst. 9 této směrnice.

2. Směrnice 2008/57/ES se i nadále použije na traťové projekty ERTMS, které mají být uvedeny do provozu v době mezi ... (*) a ... (**).

3. Projekty, u kterých byla fáze předkládání nabídek nebo uzavírání smluv dokončena před ... (**), nevyžadují předběžné povolení agenturou podle článku 19.

4. Až do ... (****) nepodléhají opční práva obsažená ve smlouvách, které byly podepsány před ... (*), předběžnému povolení agenturou uvedenému v článku 19, a to ani pokud jsou vykonávána po ... (*).

(*) Datum vstupu této směrnice v platnost.

(**) Tři roky po dni vstupu této směrnice v platnost.

(***) Čtyři roky po dni vstupu této směrnice v platnost.

(****) 15 let po dni vstupu této směrnice v platnost.

5. Před vydáním povolení k uvedení do provozu jakéhokoli traťového zařízení ERTMS, které nepodléhalo předběžnému povolení agenturou uvedenému v článku 19, spolupracují vnitrostátní bezpečnostní orgány s agenturou s cílem zajistit, aby byla technická řešení plně interoperabilní v souladu s čl. 30 odst. 3 a čl. 31. odst. 2 nařízení (EU) .../... (*).

Článek 56

Doporučení a stanoviska agentury

Pro účely uplatňování této směrnice poskytuje agentura doporučení a stanoviska v souladu s článkem 19 nařízení (EU) .../... (*). Tato doporučení a stanoviska se v příslušných případech zohlední při vypracovávání prováděcích aktů k této směrnici.

Článek 57

Provedení

1. Členské státy uvedou v účinnost právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s články 1 a 2, čl. 7 odst. 1 až 4 a 6, článkem 8, čl. 9 odst. 1, čl. 10 odst. 5, čl. 11 odst. 1, 3 a 4, články 12, 13 a 14, čl. 15 odst. 1 až 8, články 16 a 18, čl. 19 odst. 3, články 21 až 39, čl. 40 odst. 2, články 41, 42, 44, 45 a 46, čl. 47 odst. 1, 3, 4 a 7, čl. 49 odst. 1 až 4, článkem 54 a přílohami I, II, III a IV do ... (**). Znění těchto předpisů neprodleně sdělí Komisi.

2. Členské státy mohou prodloužit lhůtu pro provedení uvedenou v odstavci 1 o jeden rok. Za tímto účelem členské státy, které nevedou právní a správní předpisy v účinnost ve lhůtě stanovené v odstavci 1, tuto skutečnost oznámí agentuře a Komisi do ... (***) agenturu a Komisi 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 zrušené touto směrnicí se považují za odkazy na tuto směrnici. Způsob odkazu a znění prohlášení si stanoví členské státy.

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

5. Povinnost provést ve vnitrostátním právu a uplatňovat článek 13, čl. 14 odst. 1 až 8, 11 a 12, čl. 15 odst. 1 až 9, čl. 16 odst. 1, články 19 až 26, 45, 46 a 47, čl. 49 odst. 1 až 4 a článek 54 této směrnice se nevztahuje na Kypr a Maltu, dokud na jejich územích 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 předpisy k provedení článků zmíněných v prvním pododstavci.

Článek 58

Zrušení

Směrnice 2008/57/ES ve znění směrnic uvedených v části A přílohy V se zrušuje s účinkem ode dne ... (****), aniž jsou dotčeny povinnosti členských států týkající se lhůt pro provedení zmíněných směrnic ve vnitrostátním právu uvedených v části B přílohy V.

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

(*) Nařízení obsažené v dokumentu 2013/0014 (COD).

(**) Tři roky po dni vstupu této směrnice v platnost.

(***) 30 měsíců po dni vstupu této směrnice v platnost.

(****) Čtyři roky po dni vstupu této směrnice v platnost.

*Článek 59***Vstup v platnost**

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

*Článek 60***Určení**

Tato směrnice je určena členskými státy.

V ... dne

Za Evropský parlament
předseda

Za Radu
předseda

PŘÍLOHA I

PRVKY ŽELEZNIČNÍHO SYSTÉMU UNIE

1. SÍŤ

Pro účely této směrnice síť Unie zahrnuje tyto prvky:

- a) zvláště vybudované vysokorychlostní tratě vybavené pro rychlosti zpravidla 250 km/h nebo vyšší,
- b) tratě zvláště modernizované pro vysoké rychlosti, vybavené pro rychlosti přibližně 200 km/h,
- c) tratě zvláště modernizované pro vysoké rychlosti se zvláštními vlastnostmi danými topografickými, terénními nebo urbanistickými omezeními, jimž musí být rychlost v každém jednotlivém případě přizpůsobena. Tato kategorie zahrnuje rovněž spojovací tratě mezi vysokorychlostními a konvenčními sítěmi, průjezdy stanicemi, přístupy do terminálů, dep atd., kterými vysokorychlostní kolejová vozidla projíždějí konvenční rychlostí,
- d) konvenční tratě určené pro osobní dopravu,
- e) konvenční tratě určené pro smíšenou dopravu (osobní a nákladní),
- f) konvenční tratě určené pro nákladní dopravu,
- g) terminály osobní dopravy,
- h) terminály nákladní dopravy, včetně multimodálních překladišť,
- i) spojovací tratě mezi výše uvedenými prvky.

Tato síť zahrnuje systémy řízení dopravy, systémy sledování polohy na tratích a navigační systémy, technická zařízení pro zpracování dat a technická zařízení pro telekomunikaci určená pro dálkovou osobní a nákladní dopravu v síti s cílem zaručit bezpečný a harmonický provoz sítě a účinné řízení dopravy.

2. VOZIDLA

Pro účely této směrnice vozidla Unie zahrnují veškerá vozidla schopná provozu na celé síti Unie nebo na jejích částech:

- lokomotivy a osobní kolejová vozidla, včetně motorových nebo elektrických hnacích vozidel, motorových nebo elektrických osobních jednotek s vlastním pohonem a osobních vozů;
- nákladní vozy, včetně nízkopodlažních vozidel určených pro celou síť a vozidel určených pro přepravu nákladních automobilů;
- zvláštní vozidla, například traťové stroje.

Tento seznam vozidel zahrnuje vozidla, jež jsou zvláště projektována pro provoz na různých typech vysokorychlostních tratí uvedených v bodě 1.

PŘÍLOHA II

SUBSYSTÉMY

1. SEZNAM SUBSYSTÉMŮ

Pro účely této směrnice může být železniční systém Unie rozčleněn na následující subsystémy, buď:

a) strukturální oblasti:

- infrastruktura,
- energie,
- traťové řízení a zabezpečení,
- palubní řízení a zabezpečení,
- kolejová vozidla; nebo

b) funkční oblasti:

- provoz a řízení dopravy,
- údržba,
- využití telematiky v osobní a nákladní dopravě.

2. POPIS SUBSYSTÉMŮ

Pro každý subsystém nebo část subsystému navrhuje agentura v době vypracovávání odpovídajícího návrhu TSI seznam prvků a hledisek týkajících se interoperability. Aniž je dotčena volba hledisek a prvků týkajících se interoperability a aniž je dotčeno pořadí, v jakém budou předmětem TSI, zahrnují tyto subsystémy toto:

2.1. **Infrastruktura**

Trať, výhybky, úrovně křížení tratí, inženýrské stavby (mosty, tunely atd.), s železnicí související staniční prvky (včetně vstupů, nástupišť, přístupových cest, zóny služeb, toalet a informačních systémů, jakož i jejich funkcí týkajících se přístupnosti pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace), bezpečnostní a ochranná zařízení.

2.2. **Energie**

Trakční proudová soustava, včetně trakčního vedení a traťové části systému měření spotřeby elektřiny a napájení.

2.3. **Traťové řízení a zabezpečení**

Všechna traťová zařízení nezbytná k zajištění bezpečnosti, řízení a kontroly pohybu vlaků oprávněných k provozu v síti.

2.4. **Palubní řízení a zabezpečení**

Všechna palubní zařízení nezbytná k zajištění bezpečnosti a k řízení a kontrole pohybu vlaků oprávněných k provozu v síti.

2.5. **Provoz a řízení dopravy**

Postupy a související zařízení umožňující souvislý provoz různých strukturálních subsystémů jak během normálního, tak zhoršeného provozu, včetně zejména řízení a řízení vlaků, plánování a řízení provozu.

Odborná kvalifikace, která může být vyžadována pro provádění jakéhokoli typu služeb železniční dopravy.

2.6. Využití telematiky

V souladu s přílohou I se tento subsystém skládá ze dvou prvků:

- a) využití v osobní dopravě, včetně systémů poskytujících cestujícím informace před cestou a v průběhu cesty, rezervačních a platebních systémů, odbavování zavazadel, zabezpečování spojení mezi vlaky a mezi železniční dopravou a jinými druhy dopravy;
- b) využití v nákladní dopravě, včetně informačních systémů (sledování nákladů a vlaků v reálném čase), systémů seřadování a přidělování, rezervačních, platebních a fakturačních systémů, zabezpečování spojení s jinými druhy dopravy a pořizování elektronických průvodních dokumentů.

2.7. Kolejová vozidla

Skříň vozidla, systém řízení a zabezpečení všech vlakových zařízení, sběrače proudu, hnací vozidla a agregáty na přeměnu energie, palubní vybavení pro měření spotřeby elektřiny a napájení, brzdové, spřáhlové a pojezdové ústrojí (podvozky, nápravy atd.) a zavěšení, dveře, rozhraní člověk/stroj (strojvedoucí, doprovod vlaku a cestující, včetně funkcí týkajících se přístupnosti pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace), pasivní a aktivní bezpečnostní zařízení a zařízení nezbytná pro ochranu zdraví cestujících a doprovodu vlaku.

2.8. Údržba

Postupy, související zařízení, logistická střediska pro údržbu a rezervy umožňující povinné opravné práce a preventivní údržbu k zajištění interoperability železničního systému Unie a k zaručení požadované výkonnosti.

PŘÍLOHA III

ZÁKLADNÍ POŽADAVKY

1. OBECNÉ POŽADAVKY

1.1. **Bezpečnost**

- 1.1.1. Návrh, konstrukce nebo montáž, údržba a kontrola konstrukčních částí zásadně důležitých pro bezpečnost, a zejména konstrukčních částí souvisejících s jízdou vlaku, musí zaručovat bezpečnost na úrovni odpovídající cílovým záměrům stanoveným pro síť, včetně cílových záměrů pro řešení situací za zhoršených podmínek.
- 1.1.2. Parametry související se stykem kolo-kolejnice musí splňovat požadavky na stabilitu nezbytné k zaručení bezpečné jízdy při nejvyšší povolené rychlosti. Parametry brzdných zařízení musí při maximální povolené rychlosti zaručovat zastavení na stanovené brzdné vzdálenosti.
- 1.1.3. Použité konstrukční části musí odolat každému stanovenému normálnímu nebo výjimečnému namáhání po celou dobu provozu. Důsledky veškerých náhodných poruch pro bezpečnost musí být omezeny vhodnými prostředky.
- 1.1.4. Konstrukce pevných zařízení a kolejových vozidel a volba použitých materiálů musí směřovat k omezení vzniku, šíření a účinků ohně a kouře v případě požáru.
- 1.1.5. Veškerá zařízení určená k tomu, aby jimi manipulovali uživatelé, musí být navržena tak, aby neohrozila jejich zdraví nebo bezpečnost, jsou-li používána předvídatelným způsobem, i pokud není v souladu s vyznačenými pokyny.

1.2. **Spolehlivost a dostupnost**

Kontrola a údržba pevných nebo pohyblivých konstrukčních částí souvisejících s jízdou vlaku musí být organizována, prováděna a kvantifikována takovým způsobem, aby byl zajištěn jejich provoz za určených podmínek.

1.3. **Ochrana zdraví**

- 1.3.1. Ve vlacích a v železniční infrastruktuře nesmějí být používány materiály, které mohou na základě způsobu jejich používání představovat ohrožení pro zdraví osob, které k nim mají přístup.
- 1.3.2. Tyto materiály musí být vybírány, rozmísťovány a používány takovým způsobem, aby byla omezena emise škodlivého a nebezpečného kouře nebo plynů, zejména v případě požáru.

1.4. **Ochrana životního prostředí**

- 1.4.1. Ve fázi návrhu systému musí být posouzen a zohledněn vliv stavby a provozu železničního systému na životní prostředí v souladu s právem Unie.
- 1.4.2. Materiály používané ve vlacích a v infrastruktuře musí zabraňovat emisi kouře nebo plynů, které jsou pro životní prostředí škodlivé a nebezpečné, zejména v případě požáru.
- 1.4.3. Kolejová vozidla a napájecí systémy musí být navrženy a vyrobeny takovým způsobem, aby byly elektromagneticky kompatibilní s instalacemi, zařízeními a veřejnými nebo soukromými sítěmi, s nimiž by se mohly vzájemně rušit.
- 1.4.4. Konstrukce a provoz železničního systému nesmí vyvolávat nepřijatelnou úroveň hluku
- v oblastech v blízkosti železniční infrastruktury, jak je definována v čl. 3 bodě 3 směrnice 2012/34/EU, ani
 - v kabině strojvedoucího.
- 1.4.5. Provoz železničního systému nesmí za normálního stavu údržby vyvolávat nepřijatelné úrovně zemních vibrací působících na činnosti a prostředí v blízkosti infrastruktury.

1.5. **Technická kompatibilita**

Technické vlastnosti infrastruktury a pevných zařízení musí být kompatibilní jak navzájem, tak s vlastnostmi vlaků, které mají být používány v železničním systému. Tento požadavek zahrnuje bezpečnou integraci subsystému vozidla s infrastrukturou.

Jestliže se dodržování těchto vlastností ukáže být na určitých úsecích sítě obtížné, mohou být zavedena dočasná řešení, která zajistí kompatibilitu v budoucnu.

1.6. **Přístupnost**

1.6.1. Subsystémy „infrastruktura“ a „kolejová vozidla“ musí být přístupné zdravotně postiženým osobám a osobám se sníženou schopností pohybu a orientace, aby byl zajištěn přístup na základě rovnosti s ostatními tím, že se zabrání vytvoření překážek nebo se překážky odstraní a přijmou se jiná vhodná opatření. To musí zahrnovat návrh, vybudování, obnovu, modernizaci, údržbu a provoz příslušných částí subsystémů, ke kterým má přístup veřejnost.

1.6.2. Subsystémy „provoz“ a „využití telematiky v osobní dopravě“ musí zajišťovat nezbytné funkce potřebné pro usnadnění přístupu zdravotně postiženým osobám a osobám se sníženou schopností pohybu a orientace na základě rovnosti s ostatními tím, že se zabrání vytvoření překážek nebo se překážky odstraní a přijmou se jiná vhodná opatření.

2. POŽADAVKY ZVLÁŠTNÍ PRO KAŽDÝ SUBSYSTÉM

2.1. **Infrastruktura**

2.1.1. *Bezpečnost*

Je třeba přijmout přiměřená opatření k zabránění přístupu nebo nežádoucího vniknutí do zařízení.

Je třeba přijmout opatření k omezení nebezpečí, kterému jsou vystaveny osoby zejména při průjezdu vlaků ve stanicích.

Zařízení infrastruktury, k nimž má přístup veřejnost, musí být navržena a postavena tak, aby se omezilo veškeré ohrožení bezpečnosti osob (stabilita, požár, přístup, evakuace, nástupiště atd.).

Musí být stanovena příslušná opatření zohledňující zvláštní bezpečnostní podmínky ve velmi dlouhých tunelech a na velmi dlouhých mostech.

2.1.2. *Přístupnost*

Subsystémy „infrastruktura“, ke kterým má přístup veřejnost, musí být přístupné zdravotně postiženým osobám a osobám se sníženou schopností pohybu a orientace v souladu s bodem 1.6.

2.2. **Energie**

2.2.1. *Bezpečnost*

Činností systémů dodávky energie nesmí být narušena bezpečnost vlaků ani osob (uživatelů, provozních zaměstnanců, obyvatel v blízkosti dráhy ani dalších osob).

2.2.2. *Ochrana životního prostředí*

Činností systémů dodávky elektřiny nebo tepla nesmí být narušeno životní prostředí nad stanovené meze.

2.2.3. *Technická kompatibilita*

Používané systémy dodávky elektřiny nebo tepla musí:

- umožnit vlakům dosahovat určených úrovní výkonnosti,
- být v případě systémů napájení elektřinou kompatibilní se sběrači proudu namontovanými na vlcích.

2.3. Řízení a zabezpečení

2.3.1. Bezpečnost

Používaná řídicí a zabezpečovací zařízení a postupy musí vlakům umožňovat jízdu na úrovni bezpečnosti, která odpovídá cílům stanoveným pro danou síť. Systémy řízení a zabezpečení musí i nadále umožňovat bezpečný provoz vlaků, jejichž další jízda za ztížených podmínek je povolena.

2.3.2. Technická kompatibilita

Veškerá nová infrastruktura a veškerá nová kolejová vozidla vyrobené nebo vyvinuté po přijetí kompatibilního systému řízení a zabezpečení musí být upraveny pro využití v tomto systému.

Řídicí a zabezpečovací zařízení instalovaná v kabinách strojvedoucích vlaků musí za stanovených podmínek umožnit normální provoz v celém železničním systému.

2.4. Kolejová vozidla

2.4.1. Bezpečnost

Konstrukce kolejových vozidel a spojení mezi vozidly musí být řešeny takovým způsobem, aby chránily prostory pro cestující a prostory pro řízení v případě kolize nebo vykolejení.

Elektrická zařízení nesmějí ohrožovat bezpečnost a fungování řídicích a zabezpečovacích zařízení.

Způsob brzdění a vzniklé silové působení musí být kompatibilní s konstrukcí kolejí, inženýrskými sítěmi a návěstěním.

Je třeba přijmout opatření k zabránění přístupu k součástem pod napětím, aby nebyla ohrožena bezpečnost osob.

V případě nebezpečí musí instalovaná zařízení umožnit cestujícím informovat strojvedoucího a umožnit obsluze vlaku navázat s nimi spojení.

Musí být zajištěna bezpečnost cestujících při nastupování do vlaků a vystupování z nich. Vstupní dveře musí mít zabudovaný systém otevírání a zavírání zaručující bezpečnost cestujících.

Musí být k dispozici nouzové východy a musí být označeny.

Musí být stanovena příslušná opatření zohledňující zvláštní bezpečnostní podmínky ve velmi dlouhých tunelech.

Vlaky musí být povinně vybaveny nouzovým osvětlovacím systémem s dostatečnou intenzitou a dobou trvání osvětlení.

Vlaky musí být vybaveny vlakovým dorozumívacím systémem zajišťujícím komunikaci obsluhy vlaku s cestujícími.

Cestujícím musí být poskytnuty snadno pochopitelné a ucelené informace o předpisech, které se na ně vztahují, na nádražích i ve vlacích.

2.4.2. Spolehlivost a dostupnost

Konstrukce životně důležitých zařízení, jízdního, trakčního a brzdového zařízení, jakož i systému řízení a zabezpečení musí být řešena tak, aby v situaci zvláštní poruchy umožňovala vlaku pokračovat v jízdě, aniž by byla nepříznivě ovlivněna zařízení, která zůstávají v provozu.

2.4.3. Technická kompatibilita

Elektrické zařízení musí být kompatibilní s činností řídicích a zabezpečovacích zařízení.

V případě elektrické trakce musí vlastnosti sběračů proudu umožnit vlakům jízdu při využívání napájecích systémů železničního systému.

Vlastnosti kolejových vozidel musí umožnit jízdu na každé trati, na které se předpokládá jejich provoz, při zohlednění odpovídajících klimatických podmínek.

2.4.4. *Kontrola*

Vlaky musí být vybaveny záznamovým zařízením. Údaje získané pomocí tohoto zařízení a zpracování informací musí být harmonizovány.

2.4.5. *Přístupnost*

Subsystémy „kolejová vozidla“, ke kterým má přístup veřejnost, musí být přístupné osobám se zdravotním postižením a osobám s omezenou schopností pohybu a orientace v souladu s bodem 1.6.

2.5. **Údržba**

2.5.1. *Ochrana zdraví a bezpečnost*

Technické vybavení a postupy používané ve střediscích údržby musí zajistit bezpečný provoz subsystému a nesmějí způsobit ohrožení lidského zdraví a bezpečnosti.

2.5.2. *Ochrana životního prostředí*

Technické vybavení a postupy používané ve střediscích údržby nesmějí zasahovat do okolního prostředí nad přípustné míry.

2.5.3. *Technická kompatibilita*

Zařízení pro údržbu kolejových vozidel musí umožňovat činnosti související s bezpečností, ochranou zdraví a s pohodlím ve všech kolejových vozidlech, pro něž byla zkonstruována.

2.6. **Provoz a řízení dopravy**

2.6.1. *Bezpečnost*

Sladění pravidel provozování sítě a kvalifikace strojvedoucích, obsluhy vlaku a zaměstnanců středisek řízení dopravy musí zaručovat bezpečný provoz, přičemž je třeba dbát na rozdílné požadavky přeshraničních a vnitrostátních služeb.

Provoz a intervaly údržby, vzdělávání a kvalifikace zaměstnanců středisek údržby a středisek řízení dopravy a systém zabezpečování jakosti zavedený dotyčnými provozovateli ve střediscích řízení dopravy a střediscích údržby musí zaručovat vysokou úroveň bezpečnosti.

2.6.2. *Spolehlivost a dostupnost*

Provoz a intervaly údržby, vzdělávání a kvalifikace zaměstnanců středisek údržby a středisek řízení dopravy a systém zabezpečování jakosti zavedený dotyčnými provozovateli ve střediscích řízení dopravy a střediscích údržby musí zaručovat vysokou úroveň spolehlivosti a dostupnosti systému.

2.6.3. *Technická kompatibilita*

Sladění pravidel provozování sítě a kvalifikace strojvedoucích, obsluhy vlaku a zaměstnanců řízení provozu musí zaručovat provozní efektivnost železničního systému, přičemž je třeba dbát na rozdílné požadavky přeshraničních a vnitrostátních služeb.

2.6.4. *Přístupnost*

Musí být přijata příslušná opatření, aby provozní pravidla zajistila nezbytné funkce potřebné pro zajištění přístupu zdravotně postiženým osobám a osobám se sníženou schopností pohybu a orientace.

2.7. **Využití telematiky v nákladní a osobní dopravě**

2.7.1. *Technická kompatibilita*

Základní požadavky na využití telematiky zaručují minimální jakost služeb v oblasti osobní a nákladní dopravy, zejména s ohledem na technickou kompatibilitu.

Je třeba přijmout opatření s cílem zajistit, aby:

- databáze, programové vybavení a datové komunikační protokoly byly vypracovány způsobem umožňujícím co největší vzájemnou výměnu dat mezi různými aplikacemi a provozovateli, s výjimkou důvěrných obchodních údajů,
- uživatelé měli snadný přístup k informacím.

2.7.2. Spolehlivost a dostupnost

Metody používání, řízení, aktualizace a udržování těchto databází, programového vybavení a datových komunikačních protokolů musí zaručovat účinnost těchto systémů a kvalitu služeb.

2.7.3. Ochrana zdraví

Rozhraní mezi těmito systémy a uživateli musí vyhovovat minimálním pravidlům pro ergonomii a ochranu zdraví.

2.7.4. Bezpečnost

Pro uchování a přenos informací vztahujících se k bezpečnosti musí být zajištěny vhodné úrovně integrity a spolehlivosti.

2.7.5. Přístupnost

Musí být přijata vhodná opatření, aby subsystemy využití telematiky v osobní dopravě zajistily nezbytné funkce potřebné pro zajištění přístupu zdravotně postiženým osobám a osobám se sníženou schopností pohybu a orientace.

PŘÍLOHA IV

POSTUP ES OVĚŘOVÁNÍ SUBSYSTÉMŮ

1. OBECNÉ ZÁSADY

„ES ověřováním“ se rozumí postup prováděný žadatelem ve smyslu článku 15, kterým se prokazuje, že byly splněny požadavky příslušného práva Unie a příslušných vnitrostátních předpisů týkajících se subsystému a že subsystém může být povolen k uvedení do provozu.

2. CERTIFIKÁT O OVĚŘENÍ VYDANÝ OZNÁMENÝM SUBJEKTEM

2.1. Úvod

Pro účely této směrnice je ověřováním pomocí odkazu na TSI postup, kterým oznámený subjekt kontroluje a osvědčuje, že subsystém je v souladu s příslušnými technickými specifikacemi pro interoperabilitu (TSI).

Tím nejsou dotčeny povinnosti žadatele dodržovat ostatní platné právní akty Unie ani ověření prováděná subjekty pro posuzování, která jsou požadována ostatními předpisy.

2.2. Dočasné prohlášení o ověření (ISV)

2.2.1. Zásady

Na žádost žadatele mohou být ověřování provedena pro části subsystému nebo mohou být omezena na určité fáze postupu ověřování. V těchto případech mohou být výsledky ověřování zdokumentovány v „dočasném prohlášení o ověření“ (ISV) vydaném oznámeným subjektem zvoleným žadatelem. ISV musí uvádět odkaz na TSI, s nimiž byla posuzována shoda.

2.2.2. Části subsystému

Žadatel může požádat o ISV pro kteroukoli z částí, na něž se rozhodne subsystém rozdělit. Každá část se zkontroluje v každé fázi, jak je uvedeno v bodě 2.2.3.

2.2.3. Fáze postupu ověřování

Subsystém nebo některé jeho části se kontrolují v každé z následujících fází:

- a) celkový návrh,
- b) realizace: konstrukce, a zejména pak stavební činnosti, výroba, montáž prvků a celkové nastavení,
- c) závěrečné zkoušení.

Žadatel může požádat o ISV pro fázi návrhu (včetně zkoušek typu) a fázi realizace pro celý subsystém nebo pro kteroukoli z částí, na které se žadatel rozhodl subsystém rozdělit (viz bod 2.2.2).

2.3. Certifikát o ověření

2.3.1. Oznámené subjekty odpovědné za ověřování posoudí návrh, realizaci a závěrečné zkoušení subsystému a vydají certifikát o ověření určený pro žadatele, který poté vypracuje ES prohlášení o ověření. Certifikát o ověření musí uvádět odkaz na TSI, s nimiž byla posuzována shoda.

Pokud u subsystému nebyla posuzována shoda se všemi příslušnými TSI (například v případě odchylky, částečného uplatňování TSI za účelem modernizace nebo obnovy, přechodného období v TSI nebo ve zvláštním případě), uvede se v certifikátu o ověření přesný odkaz na TSI nebo jejich části, u nichž oznámený subjekt shodu během postupu ověřování nezkoumal.

2.3.2. V případě, že bylo vydáno ISV, vezme oznámený subjekt zodpovědný za ověření subsystému tato ISV v úvahu a dříve, než vydá certifikát o ověření, provede tyto úkony:

- a) ověří, že ISV odpovídajícím způsobem pokrývají příslušné požadavky TSI,

b) zkontroluje všechna hlediska, která nejsou pokryta ISV, a

c) zkontroluje závěrečné zkoušení subsystému jako celku.

2.3.3. V případě změny subsystému, na který se již vztahuje certifikát o ověření, provede oznámený subjekt pouze ta přezkoušení a zkoušky, které se změnou souvisejí a jsou nezbytné, tj. posouzení se vztahuje pouze na části subsystému, které jsou změněny, a na jejich rozhraní s nezměněnými částmi subsystému.

2.3.4. Každý oznámený subjekt účastnící se ověřování subsystému vypracuje v souladu s čl. 15 odst. 4 soubor dokumentace, který pokrývá rozsah jeho činností.

2.4. **Technická dokumentace přiložená k ES prohlášení o ověření**

Technická dokumentace přiložená k ES prohlášení o ověření musí být sestavena žadatelem a musí obsahovat:

a) technické vlastnosti související s návrhem, včetně celkových a podrobných výkresů v souladu s realizací, schémata elektrických a hydraulických obvodů, schémata ovládacích okruhů, popisu systémů zpracování dat a automatických systémů na úrovni podrobnosti, která je dostatečná pro zdokumentování provedení ověření shody, dokumentaci o provozu a údržbě a podobně, vztahující se k dotčenému subsystému,

b) seznam prvků interoperability podle čl. 4 odst. 3 písm. d), které jsou zahrnuty do subsystému,

c) technickou dokumentaci uvedenou v čl. 15 odst. 4 sestavenou každým z oznámených subjektů účastnících se ověřování subsystému, která zahrnuje:

— kopie ES prohlášení o ověření a případně ES prohlášení o vhodnosti pro použití vydaných pro prvky interoperability uvedené v čl. 4 odst. 3 písm. d), k nimž budou v případě potřeby přiloženy příslušné výpočty a kopie protokolů o zkouškách a přezkoušení provedených oznámenými subjekty na základě společných technických specifikací,

— je-li to možné, ISV přiložená k certifikátu o ověření, včetně výsledku ověření oznámeným subjektem o platnosti ISV,

— certifikát o ověření, k němuž budou přiloženy příslušné výpočty a který bude podepsán oznámeným subjektem odpovědným za ověřování, ve kterém bude uvedeno, že daný subsystém je v souladu s požadavky příslušných TSI, a ve kterém budou uvedeny nevyřešené výhrady zaznamenané během vykonávání prací; k certifikátu o ověření by měly být přiloženy též protokoly o inspekci a zprávy o auditu vypracované stejným subjektem v souvislosti s jeho úkoly, jak je uvedeno v bodech 2.5.2 a 2.5.3,

d) certifikáty o ověření vydané v souladu s ostatními právními akty Unie,

e) v případech, kdy se podle čl. 18 odst. 4 písm. c) a čl. 21 odst. 3 písm. c) vyžaduje ověření bezpečného začlenění, zprávu posuzovatele o společných bezpečnostních metodách týkající se posouzení rizik, jak je uvedeno v čl. 6 odst. 3 směrnice 2004/49/ES.

2.5. **Dohled ze strany oznámených subjektů**

2.5.1. Oznámený subjekt odpovědný za kontrolu výroby musí mít stálý přístup na místo staveniště, do prostor určených pro výrobu, skladování a v případě potřeby do míst, kde probíhá prefabrikace, nebo do prostor určených pro zkoušení a obecně do veškerých prostor, jejichž návštěvu považuje za nezbytnou ke splnění svých úkolů. Oznámený subjekt musí od žadatele obdržet všechny dokumenty nezbytné k uvedenému účelu, zejména pak prováděcí plány a technické podklady týkající se subsystému.

2.5.2. Oznámený subjekt odpovědný za kontrolu provádění pravidelně provádí audity, aby se ujistil, že jsou dodržována ustanovení všech příslušných TSI. Osobám odpovědným za provádění poskytne zprávu o auditu. Jeho přítomnost může být vyžadována při určitých fázích stavebních činností.

2.5.3. Kromě toho může oznámený subjekt uskutečňovat neočekávané návštěvy na pracovišti nebo v prostorách určených pro výrobu. Při těchto návštěvách může oznámený subjekt provádět úplné nebo částečné audity. Osobám odpovědným za provádění poskytne zprávu o inspekci a případně rovněž zprávu o auditu.

2.5.4. Oznámený subjekt musí být schopen monitorovat subsystém, který obsahuje prvek interoperability, aby v případě, že to příslušná TSI požaduje, zhodnotil vhodnost jeho používání v železničním prostředí, pro které je určen.

2.6. Předložení

Kopii technické dokumentace přiložené k ES prohlášení o ověření uchovává žadatel po celou dobu životnosti subsystému. Tato kopie musí být na požádání zaslána každému členskému státu nebo agentuře.

Dokumentace předložená k žádosti o povolení k uvedení do provozu se předkládá orgánu, kde se o povolení žádá. Vnitrostátní bezpečnostní orgán nebo agentura může požadovat, aby část dokumentů předkládaných spolu s povolením byla přeložena do jazyka tohoto orgánu.

2.7. Zveřejňování

Každý oznámený subjekt pravidelně předkládá příslušné informace týkající se:

- a) přijatých žádostí o ověření a ISV,
- b) žádostí o posouzení shody a vhodnosti použití prvků interoperability,
- c) vydaných či odmítnutých ISV,
- d) vydaných či odmítnutých certifikátů o ověření a ES certifikátů o vhodnosti pro použití,
- e) vydaných či odmítnutých certifikátů o ověření.

2.8. Jazyk

Dokumentace a korespondence týkající se postupu ES ověřování musí být vypracovány v úředním jazyce Unie daného členského státu, v němž je žadatel usazen, nebo v úředním jazyce Unie, který žadatel akceptoval.

3. CERTIFIKÁT O OVĚŘENÍ VYDANÝ URČENÝM SUBJEKTEM

3.1. Úvod

V případě, kdy se použijí vnitrostátní předpisy, zahrnuje ověřování postup, kterým subjekt určený podle čl. 15 odst. 8 (určený subjekt) pro každý členský stát, v němž má být subsystém povolen k uvedení do provozu, kontroluje a ověřuje, že subsystém je v souladu s vnitrostátními předpisy oznámenými v souladu s článkem 14.

3.2. Certifikát o ověření

Určený subjekt vyhotoví certifikát o ověření určený pro žadatele.

Certifikát musí obsahovat přesný odkaz na vnitrostátní předpisy, s nimiž zkoumá určený subjekt soulad během postupu ověřování.

V případě vnitrostátních předpisů souvisejících se subsystémy tvořícími vozidlo určený subjekt rozdělí certifikát na dvě části; v první části jsou obsaženy odkazy na vnitrostátní předpisy, které se vztahují výhradně na technickou kompatibilitu vozidla a dotčené sítě, zatímco druhá část se týká všech ostatních vnitrostátních předpisů.

3.3. Dokumentace

Dokumentace sestavená určeným subjektem a přiložená k certifikátu o ověření v případě vnitrostátních předpisů musí být součástí technické dokumentace přiložené k ES prohlášení o ověření uvedené v bodě 2.4 a musí obsahovat technické údaje relevantní pro posouzení shody subsystému s uvedenými vnitrostátními předpisy.

3.4. Jazyk

Dokumentace a korespondence týkající se postupu ES ověřování musí být vypracovány v úředním jazyce Unie daného členského státu, v němž je žadatel usazen, nebo v úředním jazyce Unie, který žadatel akceptoval.

4. OVĚŘENÍ ČÁSTÍ SUBSYSTÉMU V SOULADU S ČL. 15 Odst. 7

Pokud má být certifikát o ověření vydán pro některé části subsystému, použijí se pro tyto části přiměřeně ustanovení této přílohy.

PŘÍLOHA V

ČÁST A

Zrušené směrnice
a jejich následné změny
(uvedené v článku 58)

Směrnice 2008/57/ES	(Úř. věst. L 191, 18.7.2008, s. 1.)
Směrnice 2009/131/ES	(Úř. věst. L 273, 17.10.2009, s. 12.)
Směrnice 2011/18/EU	(Úř. věst. L 57, 2.3.2011, s. 21.)

ČÁST B

Lhůty pro provedení ve vnitrostátním právu
(uvedené v článku 57)

Směrnice	Lhůta pro provedení
2008/57/ES	19. července 2010
2009/131/ES	19. července 2010
2011/18/EU	31. prosince 2011

PŘÍLOHA VI

Srovnávací tabulka

Směrnice 2008/57/ES	Tato směrnice
Článek 1	Článek 1
Čl. 2 písm. a) až z)	Čl. 2 body 1 až 5, 7 až 17 a 19 až 28
—	Čl. 2 body 6, 18 a 29 až 45
Článek 3	—
Článek 4	Článek 3
Čl. 5 odst. 1 až odst. 3 písm. g)	Čl. 4 odst. 1 až odst. 3 písm. g)
—	Čl. 4 odst. 3 písm. h) a i)
Čl. 5 odst. 4 až 8	Čl. 4 odst. 4 až 8
Článek 6	Článek 5
Článek 7	Článek 6
Článek 8	—
Článek 9	Článek 7
Článek 10	Článek 8
Článek 11	Článek 9
Článek 12	—
Článek 13	Článek 10
Článek 14	Článek 11
Čl. 15 odst. 1	Čl. 18 odst. 2
Čl. 15 odst. 2 a 3	—
Článek 16	Článek 12
Článek 17	Články 13 a 14
Článek 18	Článek 15
Článek 19	Článek 16
—	Článek 17
—	Článek 18 (s výjimkou odstavce 3)
—	Články 19, 20, 21, 22 a 23
Článek 20	—
Článek 21	—
Články 22 až 25	—
Článek 26	Článek 24
Článek 27	—
Čl. 14 odst. 10	Článek 26
Článek 28 a příloha VIII	—
Články 27 až 44	Článek 45

Směrnice 2008/57/ES	Tato směrnice
Článek 29	Článek 51
Články 30 a 31	—
Článek 32	Článek 46
Článek 33	—
Článek 47 odst. 3, 4, 6 a 7	Čl. 47 odst. 1, 2 a 5
Článek 34	Článek 48
Článek 35	Článek 49
Článek 36	—
—	Článek 50
Článek 37	Článek 52
Článek 38	Článek 57
Článek 39	Článek 53
—	Články 54 a 55
—	Článek 56
Článek 40	Článek 58
Článek 41	Článek 59
Článek 42	Článek 60
Přílohy I až III	Přílohy I až III
Příloha IV	Čl. 9 odst. 2
Příloha V	Příloha VI
Čl. 15 odst. 9	Příloha IV
Příloha VII	Čl. 14 odst. 10
Příloha VIII	Články 30, 31 a 32
Příloha IX	Čl. 7 odst. 5
Příloha X	Příloha V
Příloha XI	Příloha VI

Prohlášení Komise o informativních dokumentech

(2016/C 057/02)

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.

Odůvodnění Rady: postoj Rady (EU) č. 2/2016 v prvním čtení k přijetí směrnice Evropského parlamentu a Rady o interoperabilitě železničního systému v Evropské unii (přepřacované znění)

(2016/C 057/03)

I. ÚVOD

Dne 31. ledna 2013 Komise předložila Radě návrh směrnice Evropského parlamentu a Rady o interoperabilitě železničního systému v Evropské unii (přepřacované znění).

Dne 26. února 2014 hlasoval Evropský parlament o svém stanovisku v prvním čtení.

Dne 5. června 2014 Rada dosáhla ve věci návrhu směrnice politické dohody. Po provedení právní a jazykové revize Rada dne 10. prosince 2015 přijala postoj v prvním čtení, v souladu s řádným legislativním postupem stanoveným v článku 294 Smlouvy o fungování Evropské unie.

Po hlasování v Evropském parlamentu a po přijetí politické dohody Rady se za účelem dosažení dohody o návrhu uskutečnila jednání mezi Evropským parlamentem, Radou a Komisí. Dne 17. června 2015 byl dohodnut konečný kompromis, který následně dne 30. června 2015 potvrdil Výbor stálých zástupců. Výbor Evropského parlamentu pro dopravu a cestovní ruch (TRAN) dne 10. listopadu 2015 dohodu potvrdil a dopisem o této skutečnosti informoval předsedu Výboru stálých zástupců.

Při své práci vzala Rada v úvahu stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru a stanovisko Výboru regionů.

II. ANALÝZA POSTOJE V PRVNÍM ČTENÍ

1. Obecně

Výše zmíněný návrh je součástí čtvrtého železničního balíčku, který se skládá ze šesti legislativních návrhů zaměřených na odstranění zbývajících překážek bránících dokončení jednotného evropského železničního prostoru.

Cílem této legislativní iniciativy je vytvoření společného přístupu k pravidlům pro interoperabilitu za účelem zvýšení úspor z rozsahu pro železniční podniky činné v celé Unii, jakož i zjednodušení a reforma administrativních postupů vydávání povolení pro vozidla, a tedy sjednocení pravidel v celé Unii.

Záměrem je také zvýšit účinnost postupu udělování povolení pro vozidla, a podpořit tak uznávání povolení pro účely interoperability v rámci celé EU a zvýšit soudržnost právních rámců jednotlivých států s ohledem na aspekty interoperability vnitřního trhu pro železnice.

Rada sice souhlasí s Komisí, pokud jde o cíl návrhu, ve svém přístupu nicméně zavádí několik změn původního návrhu. Hlavní ustanovení směrnice byla značně pozměněna. Postoj Rady v prvním čtení tak mění původní návrh Komise přepřacováním jeho znění a doplněním a vypuštěním několika ustanovení. Znamená to tedy, že Rada nemůže přijmout změny, které v souvislosti s těmito ustanoveními provedl Evropský parlament ve svém stanovisku v prvním čtení.

2. Klíčové politické otázky

i) **Povolení k uvedení vozidla na trh (článek 21)**

Na rozdíl od významného přenesení pravomocí z vnitrostátních orgánů na Agenturu Evropské unie pro železnice (dále jen „agentura“), které původně navrhovala Komise, stanoví Rada dvojí systém povolování, pokud jde o vydávání povolení k uvedení vozidla na trh, a to v závislosti na zamýšlené oblasti použití. Agentura podle tohoto přístupu funguje jako jednotné kontaktní místo pro vozidla určená k přeshraničnímu provozu; vnitrostátní bezpečnostní orgány nicméně i nadále hrají významnou úlohu při provádění posouzení nezbytných při vydávání

těchto povolení. U vozidel provozovaných pouze ve vnitrostátní dopravě si žadatel může zvolit podání žádosti o povolení buď agentuře, nebo vnitrostátnímu bezpečnostnímu orgánu. Postup a kritéria pro rozhodování v obou případech zůstávají totožné.

Evropský parlament obecně podporuje přístup, který Rada zachovala. Tento přístup rovněž řeší obavy vyjádřené Evropským parlamentem zavedením pojmu „izolovaných sítí“ do ustanovení o dohodách o spolupráci (viz níže bod v).

S ohledem na výše uvedené byla zachována změna 34, změny 35 a 102 byly přijaty zčásti nebo v zásadě, avšak změny 94, 113 a 140 Rada nezachovala.

ii) ***Odpovědnost agentury za vydávání povolení k uvedení vozidla na trh (8. bod odůvodnění a čl. 21 odst. 6)***

Ve znění Rady je vyjasněno, že agentura přebírá plnou odpovědnost za povolení, která vydává, včetně smluvní a mimosmluvní odpovědnosti.

iii) ***Odvolací a rozhodčí řízení (čl. 21 odst. 7 a 11)***

Zatímco návrh Komise neobsahoval žádná konkrétní ustanovení ohledně odvolacího řízení, text Rady žadateli umožňuje, aby v případě nesouhlasu s opatřením přijatým vnitrostátním bezpečnostním orgánem záležitost postoupil vnitrostátnímu soudu.

Rada do textu obdobně zavádí odvolací řízení pro případ neshody mezi vnitrostátním bezpečnostním orgánem a agenturou.

iv) ***Uvedení subsystémů traťového řízení a zabezpečení do provozu (články 18 a 19)***

Komise ve svém původním návrhu zamýšlela převést na agenturu odpovědnost za povolování uvedení subsystémů traťového řízení a zabezpečení, včetně evropského vlakového zabezpečovacího systému ERTMS, do provozu.

Rada nesdílí přístup Komise a domnívá se, že povolení pro ERTMS by měly i nadále vydávat vnitrostátní bezpečnostní orgány. Rada nicméně ve svém znění v zájmu posílení harmonizace ERTMS na úrovni EU prostřednictvím vyšší interoperability již od samého počátku procesu stanoví, že před jakoukoliv výzvou k podávání nabídek v souvislosti s traťovým zařízením ERTMS musí být agentura konzultována. Za tímto účelem byl doplněn nový článek 19.

V souladu s přístupem Komise se Evropský parlament domnívá, že by odpovědnost za udělování povolení pro uvedení systémů ERTMS do provozu měla být svěřena agentuře. Rada proto nemohla zachovat změny 81, 82, 83 a 86.

v) ***Dohody o spolupráci mezi agenturou a vnitrostátními bezpečnostními orgány (čl. 21 odst. 14 a 15)***

Komise do svého původního návrhu nezahrnula uzavírání dohod o spolupráci mezi agenturou a jedním nebo více vnitrostátními bezpečnostními orgány v souvislosti s povoleními vydávanými pro vozidla určená pro přeshraniční provoz.

Rada se domnívá, že je velmi důležité takové ustanovení zavést, aby se usnadnilo praktické provádění nového systému udělování povolení.

Rada dále stanoví, že dohody o spolupráci mezi agenturou a jedním nebo více vnitrostátními bezpečnostními orgány pro účely povolení týkajících se vozidel mohou zahrnovat zvláštní ujednání o spolupráci v případě sítí vyžadujících zvláštní odborné znalosti, a to ze zeměpisných nebo historických důvodů nebo z důvodu shodného rozchodu kolejí, jako je tomu v sousedních třetích zemích. Tento kompromis proto stanoví, že členské státy se zvláštními vlastnostmi železniční sítě mohou v procesu udělování povolení spolupracovat pod záštitou agentury. Tyto dohody o spolupráci mohou rovněž zahrnovat ustanovení, kterými se usnadní rozšíření oblasti používání ve třech pobaltských státech, jakmile je v jednom z nich uděleno vozidlu povolení.

Rada v této souvislosti zčásti zachovala změnu 118.

vi) Přijímání vnitrostátních předpisů (článek 14)

Cílem postoje Rady je stanovení flexibilního a proveditelného postupu, pokud jde o stávající a nové vnitrostátní předpisy týkající se interoperability. Rada v zájmu zohlednění obav Evropského parlamentu ve svém postoji vyjashuje postupy použitelné při oznamování stávajících a nových vnitrostátních předpisů, jakož i při posuzování prováděném agenturou (ve lhůtě do 8 měsíců). Cílem přístupu, který Rada zachovala, je zabránit tomu, aby byly vnitrostátní předpisy potvrzeny bez předchozího posouzení agenturou.

Proto byly zčásti nebo v zásadě přijaty změny 66, 72 a 73, nicméně změny 67 až 70 Rada zachovat nemohla.

vii) Registry vozidel (kapitola VII, zejména článek 47)

S cílem zohlednit obavy Evropského parlamentu spojené s otázkou registrů se hlavní změna zavedená Radou týká evropského registru vozidel. V zájmu snížení administrativní zátěže a zbytečných nákladů by Komise měla přijmout specifikace pro evropský registr vozidel, který by zahrnul vnitrostátní registry vozidel, s cílem vytvořit společný nástroj a současně umožnit zachování dalších funkcí, které jsou pro konkrétní potřeby členských států relevantní. Evropský registr vozidel bude funkční do pěti let po vstupu této směrnice v platnost. Rada rovněž zavádí nová ustanovení s cílem vymezit informace, které mají být obsaženy v evropském registru vozidel i ve vnitrostátních registrech vozidel.

Evropský parlament se domnívá, že evropský registr vozidel by měl fungovat do čtyř let.

S ohledem na výše uvedené skutečnosti byly změny 123, 126, 128, 130 a 131 zachovány tak, že v zásadě odpovídají přepracovanému znění, zatímco změny 98, 110, 120, 121, 122, 124, 125, 127 a 129 Rada nezachovala.

viii) Délka přechodného období a lhůta pro provedení (články 54 a 57)

Rada oproti původnímu návrhu Komise stanoví delší přechodný režim ohledně povolení pro vozidla. Tento přechodný režim je považován za nezbytný pro řádné fungování dvojího přístupu, pokud jde o proces povolování vozidel stanovený v článku 21. Podle postoje Rady mohou členské státy uplatňovat stávající ustanovení směrnice 2008/57/ES ještě tři roky po vstupu této směrnice v platnost, zatímco Komise navrhovala roky dva. Toto období lze prodloužit o jeden rok. V takovém případě musí členské státy o tomto rozhodnutí informovat Komisi a agenturu a toto rozhodnutí odůvodnit. Tentýž postup se vztahuje na předběžná povolení pro ERTMS.

Podobný režim tři plus jeden rok se vztahuje na lhůtu pro provedení.

S ohledem na výše uvedené Rada nezachovala změny 140, 141, 143 a 144.

ix) Struktura právního aktu (akty v přenesené pravomoci/prováděcí akty)

V původním návrhu Komise jsou jako nástroj ke stanovení obsahu technických specifikací pro interoperabilitu (TSI) a jejich změny navrženy akty v přenesené pravomoci. Evropský parlament Komisi v tomto směru podporuje a rovněž trvá na rozšíření oblastí působnosti aktů v přenesené pravomoci na další oblasti, pro něž Komise navrhla prováděcí akty.

Pro TSI Rada přijímá kombinaci aktů v přenesené pravomoci a prováděcích aktů (čl. 5 odst. 1 a 11). Komise bude přijímat akty v přenesené pravomoci pro stanovení konkrétních cílů technických specifikací pro interoperabilitu, a následně prováděcí akty pro provádění těchto specifických cílů.

S ohledem na výše uvedené skutečnosti byly zčásti přijaty změny 80 a 135, zatímco změny 13, 14, 56, 57, 79, 99 a 142 Rada nezachovala.

3. Další změny přijaté Evropským parlamentem

Další změny EP, jež nebyly zahrnuty do postoje Rady v prvním čtení, se týkají zejména:

— možného použití této směrnice na městské železniční systémy (změny 16 a 17),

- zavedení časových rámců pro provádění technických specifikací pro interoperabilitu členskými státy (změna 47),
- použití aktů v přenesené pravomoci pro stanovení pravidel pro sankce v případě nedodržení lhůt stanovených v právním aktu pro přijímání rozhodnutí agenturou (změna 136).

III. ZÁVĚR

Postoj Rady v prvním čtení odráží kompromisní dohodu, které bylo za pomoci Komise dosaženo při jednáních mezi Radou a Evropským parlamentem. Tento kompromis je potvrzen dopisem, který předseda Výboru Evropského parlamentu pro dopravu a cestovní ruch (TRAN) zaslal předsedovi Výboru stálých zástupců dne 24. listopadu 2015.

V tomto dopisu předseda výboru TRAN uvádí, že členům výboru a následně i plenárnímu zasedání doporučí, aby postoj Rady v prvním čtení schválili beze změn a ukončili řádný legislativní postup ve fázi druhého čtení v Evropském parlamentu v souladu s článkem 294 SFEU.

POSTOJ RADY (EU) Č. 3/2016 V PRVNÍM ČTENÍ

k přijetí směrnice Evropského parlamentu a Rady o bezpečnosti železnic

(přepřacované znění)

(Text s významem pro EHP)

Přijatý Radou dne 10. prosince 2015

(2016/C 057/04)

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) .../... ⁽⁵⁾ (*). Pro usnadnění provádění této směrnice a směrnice (EU) .../... (*) 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.

⁽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.

⁽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) .../... ze dne ... o interoperabilitě železničního systému v Evropské unii (Úř. věst. L ...).

(*) Směrnice obsažená v dokumentu 2013/0015(COD) (viz strana 1 v tomto čísle Úředního věstníku).

- (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.
- (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, vysledovatelnosti 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 prováděli 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) .../...⁽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.

⁽¹⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) .../... ze dne ... o Agentuře Evropské unie pro železnice a o zrušení nařízení (ES) č. 881/2004 (Úř. věst. L ...).

(*) Nařízení obsažené v dokumentu 2013/0014 (COD) (Úř. věst. C 56, 12.2.2016, s. 1).

- (14) Vnitrostátní předpisy často obsahují požadavky, které mají význam pro účely interoperability i bezpečnosti. Vzhledem k tomu, že je bezpečnost základním požadavkem směrnice (EU) .../... (*), může být vnitrostátní předpis důležitý pro směrnici (EU) .../... (*) i tuto směrnici. Rozlišování mezi pojmy „vnitrostátní bezpečnostní pravidla“ a „vnitrostátní technická pravidla“ podle definice ve směrnici 2004/49/ES a směrnici 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) .../... (*), nebo podle této směrnice, nebo podle obou. Vnitrostátní předpisy mají být oznámeny podle směrnice (EU) .../... (*), zejména týkají-li se uvádění strukturálních subsystemů 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.

(*) Směrnice obsažená v dokumentu 2013/0015 (COD).

⁽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).

- (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.
- (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) .../... (*), 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 síť odděleny od zbyvajících 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 síť 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 síť 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 síť 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

(*) Nařízení obsažené v dokumentu 2013/0014 (COD).

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 události, 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 zabývajícimu 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) .../... (*);
- 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) .../...+, která se vztahuje na každý subsystém nebo část subsystému tak, aby bylo vyhověno základním požadavkům a zajištěna interoperabilita železničního systému Unie (*);

(*) Směrnice obsažená v dokumentu 2013/0015 (COD).

⁽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).

- 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;
- 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, 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 spráhla); 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) .../... (*);
- 19) „držitelem“ fyzická nebo právnická osoba, která vozidlo vlastní nebo má právo jej 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) .../... (*);

(*) Směrnice obsažená v dokumentu 2013/0015 (COD).

- 20) „subjektem odpovědným za údržbu“ subjekt odpovědný za údržbu vozidla a zapsaný jako takový v registru vozidel uvedeném v článku 47 směrnice (EU) .../... (*);
- 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) .../... (*);
- 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) „dopravcem“ 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:

(*) Směrnice obsažená v dokumentu 2013/0015 (COD).

- 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 6 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 subsystemy, 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, kteří zjistí bezpečnostní riziko spojené se závadou a konstrukčními nedostatky či selháním technického vybavení, a to i na strukturálních subsystémech, nebo jsou o takovém riziku informováni, 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 infromatickým 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 vysledovatelnosti, vysledovatelnosti nakládkových 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 Komisi 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 navrhovaný 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, zaměstnance včetně zaměstnanců nebo subdodavatelů, uživatele přejezdů a ostatní osoby, a aniž jsou dotčeny 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. Nevydává-li výbor žádné stanovisko, Komise navržený 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 ... (*) 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 ... (**) 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) .../... (***) 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) .../... (***) 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) .../... (***). Členské státy zajistí, aby byl návrh v dostatečně pokročilém stadiu přípravy, s cílem umožnit agentuře provést posouzení podle čl. 25 odst. 2 nařízení (EU) .../... (***).

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) .../... (***) a předložen agentuře k posouzení v souladu s čl. 26 odst. 1, 2 a 5 nařízení (EU) .../... (***).

(*) Datum vstupu této směrnice v platnost.

(**) Dva roky ode dne vstupu této směrnice v platnost.

(***) Nařízení obsažené v dokumentu 2013/0014 (COD).

(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).

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) .../... (*).
7. Přijaté vnitrostátní předpisy oznámí členské státy agentuře a Komisi. Použijí k tomu příslušný informační systém v souladu s článkem 27 nařízení (EU) .../... (*). 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) .../... (**) 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) .../... (*).
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;

(*) Nařízení obsažené v dokumentu 2013/0014 (COD).

(**) Směrnice obsažená v dokumentu 2013/0015 (COD).

⁽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).

- 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;
- 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 využívány 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;

⁽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).

- b) zprávu o vývoji vnitrostátních bezpečnostních ukazatelů a CSI uvedených v článku 5, pokud je to pro dotyčnou organizaci významné;
- c) výsledky vnitřního bezpečnostního auditu;
- d) údaje o nedostatcích a selháních v železničním provozu a provozování infrastruktury, které by mohly být pro vnitrostátní bezpečnostní orgán důležité, včetně přehledu informací poskytnutých příslušnými subjekty podle čl. 4 odst. 5 písm. b), a
- e) zprávu o uplatňování příslušných CSM.

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 že 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 výsledky a případně všech žádostí a rozhodnutí odvolacího senátu se podává prostřednictvím jednotného kontaktního místa uvedeného v článku 12 nařízení (EU) .../... (*).

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 případně 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 písm. a) a

(*) Nařízení obsažené v dokumentu 2013/0014 (COD).

- b) neprodleně postoupí celý soubor dokumentů železničního podniku vnitrostátním bezpečnostním orgánům, jichž se zamýšlená oblast provozu týká, k posouzení prvků stanovených v odst. 3 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 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) .../... (*). 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 audity. 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.

(*) Nařízení obsažené v dokumentu 2013/0014 (COD).

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 ... (*) prostřednictvím prováděcích aktů praktická pravidla, jimiž upřesní:

- a) způsob, jak má žadatel plnit požadavky týkající se jednotného osvědčení o bezpečnosti stanovené v tomto článku, a rovněž seznam požadovaných dokumentů;
- b) podrobnosti postupu certifikace, jako jsou jeho jednotlivé fáze a lhůty pro každou tuto fázi;
- c) 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
- d) doby platnosti jednotného 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 zamítavé rozhodnutí agentury potvrzeno, může se žadatel odvolat k odvolacímu senátu určenému podle článku 55 nařízení (EU) .../... (**).

(*) Dva roky po vstupu této směrnice v platnost.

⁽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).

(**) Nařízení obsažené v dokumentu 2013/0014 (COD).

Je-li zamítavé rozhodnutí vnitrostátního bezpečnostního orgánu potvrzeno, 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 písm. b) konzultují pouze vnitrostátní bezpečnostní orgány dotčené rozšířením provozu.

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 článku 12 nařízení (EU) .../... (*), 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) .../... (*). 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.

(*) Nařízení obsažené v dokumentu 2013/0014 (COD).

3. V členských státech, jejichž železniční síť 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, systémy řízení a zabezpečení a 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 náboru 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 tito zaměstnanci oprávněni k přístupu ke všem dokumentům, které osvědčují jejich školení, kvalifikaci a zkušenosti, mohou pořizovat jejich kopie a mohou tyto dokumenty dále předávat.
4. 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) .../... (*).
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 stanoveno ve smlouvách, které budou sděleny na žádost agentury nebo vnitrostátního bezpečnostního orgánu;
 - 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), c) a d) nebo jejich části 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 písm. a), které souvisejí s funkcemi a činnostmi, pro něž má být vydáno osvědčení.

(*) Směrnice obsažená v dokumentu 2013/0015 (COD).

4. V případě nákladních vozů a po přijetí prováděcích aktů podle odst. 8 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 ... (*) zhodnotí systém udělování osvědčení subjektům odpovědným za údržbu nákladních vozů, zváží, 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.

⁽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).

(*) Dva roky po vstupu této směrnice v platnost.

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 uděluje na dobu nejvýše pěti let.
2. Alternativní opatření uvedená v odstavci 1 jsou uplatňována prostřednictvím výjimek udělovaných příslušným vnitrostátním bezpečnostním orgánem nebo agenturou:
 - a) při registraci vozidel podle článku 47 směrnice (EU) .../... (*), pokud se týče určení subjektu odpovědného za údržbu;
 - b) 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

1. 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.
2. Vnitrostátní bezpečnostní orgán je pověřen nejméně těmito úkoly:
 - a) 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) .../... (*);
 - b) vydávat, obnovovat, měnit a odebírat povolení k uvedení vozidla na trh podle čl. 21 odst. 8 směrnice (EU) .../... (*);

(*) Směrnice obsažená v dokumentu 2013/0015 (COD).

- c) podporovat agenturu při vydávání, obnově, změně a odebrání povolení k uvedení vozidla na trh podle čl. 21 odst. 5 směrnice (EU) .../... (*) a povolení typu vozidla podle článku 24 směrnice (EU) .../... (*);
 - d) dohlížet na svém území na to, aby byly prvky interoperability v souladu se základními požadavky uvedenými v článku 8 směrnice (EU) .../... (*);
 - e) zajišťovat, aby byla udělována čísla vozidlu v souladu s článkem 46 směrnice (EU) .../... (*), aniž je dotčen čl. 47 odst. 4 uvedené směrnice;
 - f) pomáhat agentuře s vydáváním, obnovou, změnou a odebráním jednotných osvědčení o bezpečnosti udělených v souladu s čl. 10 odst. 5 této směrnice;
 - g) vydávat, obnovovat, měnit a odebrat jednotná osvědčení o bezpečnosti udělená podle čl. 10 odst. 8 této směrnice;
 - h) vydávat, obnovovat, měnit a odebrat schválení z hlediska bezpečnosti udělená podle článku 12 této směrnice;
 - i) sledovat, podporovat a případně uplatňovat a aktualizovat regulační rámec v oblasti bezpečnosti, včetně systému vnitrostátních předpisů;
 - j) provádět dohled nad železničními podniky a provozovateli infrastruktury podle článku 17 této směrnice;
 - k) případně v souladu s vnitrostátním právem vydávat, obnovovat, měnit a odebrat licence strojvedoucího podle směrnice 2007/59/ES;
 - l) případně v souladu s vnitrostátním právem vydávat, obnovovat, měnit a odebrat 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.

(*) Směrnice obsažená v dokumentu 2013/0015 (COD).

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, své rozhodnutí odůvodní.

V případě neshody mezi agenturou a vnitrostátním bezpečnostním orgánem se použije rozhodčí řízení uvedené v čl. 10 odst. 7. Je-li výsledkem tohoto rozhodčí 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 omežila nebo odebrala, a použije se postup podle odstavce 5 tohoto článku.

7. Vnitrostátní bezpečnostní orgán dohlíží na subsystémy „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 zdvojování 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 koordinací vypracovávání 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 příslušné vnitrostátní bezpečnostní orgány 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 odůvodňují svá 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 MIMOŘÁDNÝCH 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 nejúčinněji 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 trosků, 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 nejpozději 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 neohrozí jeho nezávislost.
5. Inspekční orgán může v případě potřeby, a neohrožuje-li to nezávislost inspekčního orgánu 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, agentura inspekčním orgánům poskytuje při plnění tohoto úkolu podporu v souladu s čl. 38 odst. 2 nařízení (EU) .../... (*).

(*) Nařízení obsažené v dokumentu 2013/0014 (COD).

Inspekční orgány za podpory agentury v souladu s čl. 38 odst. 2 nařízení (EU) .../... (*) 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) .../... (*) 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.

(*) Nařízení obsažené v dokumentu 2013/0014 (COD).

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 ... (*). 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 nevysloví 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 pravomoci v něm blíže určené. Rozhodnutí nabývá účinku prvním dnem po zveřejnění v Úředním věstníku Evropské unie nebo k pozdějšímu dni, který je v něm upřesněn. Nedotýká se platnosti již platných aktů v přenesené pravomoci.
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) .../... (**). 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.

(*) Datum vstupu této směrnice v platnost.

(**) Směrnice obsažená v dokumentu 2013/0015 (COD).

Článek 29

Zpráva a další opatření Unie

1. Komise předloží Evropskému parlamentu a Radě do ... (*) a dále každých pět let zprávu o uplatňování této směrnice, zejména s cílem sledovat účinnost opatření pro vydávání jednotlivých 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 ... (**) 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 ... (***) 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 ... (****) a ... (*****) vydáno osvědčení, směrnice 2004/49/ES. Tato osvědčení o bezpečnosti pozbývají platnosti dnem v nich stanoveným.

(*) Pět let ode dne vstupu této směrnice v platnost.

(**) Osm let ode dne vstupu této směrnice v platnost.

(***) Osmnáct měsíců ode dne vstupu této směrnice v platnost.

(****) Datum vstupu této směrnice v platnost.

(*****) Tři roky po dni vstupu této směrnice v platnost.

3. Agentura začne provádět úkoly spojené s vydáváním osvědčení podle článku 10 do ... (*) 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 ... (**).

Článek 32

Doporučení a stanoviska agentury

V souladu s článkem 13 nařízení (EU) .../... (***) 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, články 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 ... (*). 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... (****) 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 ... (**), 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.

(*) Tři roky po dni vstupu této směrnice v platnost.

(**) Čtyři roky po dni vstupu této směrnice v platnost.

(***) Nařízení obsažené v dokumentu 2013/0014 (COD).

(****) Třicet měsíců po dni vstupu této směrnice v platnost.

Článek 36

Určení

Tato směrnice je určena členskými státy.

V ... dne

Za Evropský parlament
předseda

Za Radu
předseda

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, např. požár po vykolejení.

1.2. Celkový a relativní (na vlakové kilometry) počet vážně zraněných a usmrčených 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.

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 nepřetržitě 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 usmrcena 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, které je taženo (která jsou tažena) jednou nebo několika lokomotivami nebo kolejovými vozidly, nebo jedno samostatně jedoucí železniční vozidlo, které pod určitým číslem nebo určitým označením jede ze stanoveného výchozího bodu do stanoveného koncového bodu, včetně nezátížené lokomotivy, tj. lokomotivy jedoucí 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 kolejovými vozidly.
- 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 úrovnových přejezdech, 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 při jízdě ve vozidlech uvolněnými předměty.
- 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 všechny osoby, jejichž zaměstnání souvisí se železnici a které jsou v okamžiku nehody v zaměstnání, 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 úrovněového 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 úrovněového přejezdu“, „jiná osoba, která není na nástupišti“ nebo „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 úrovněového přejezdu“, „jiná osoba na nástupišti“ nebo „nepovolaná osoba“.
- 1.18. „Úmrtím (usmrčenou osobou)“ se rozumí každá osoba, která byla bezprostředně usmrčena nebo zemřela na následky nehody do 30 dnů po nehodě, přičemž se vyjmají osoby, které spáchaly sebevraždu.
- 1.19. „Vážným zraněním (těžce zraněnou osobou)“ se rozumí každá zraněná osoba, která byla po nehodě hospitalizována na více než 24 hodin, přičemž se vyjmají 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. „Projetymi 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. „Projetymi návěstidly zakazujícími jízdu bez přejezdu nebezpečného místa“ se rozumí případ, kdy kterákoli část vlaku překročí svou schválenou jízdu, ale neprojde za nebezpečné místo.

Neschválenou jízdou 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 návěstí zastavit.

⁽¹⁾ RID, Řád pro mezinárodní železniční přepravu nebezpečných věcí, přijatý podle směrnice 2008/68/ES.

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).
- 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 případech obětí se smrtelné nehody a vážná zranění posuzují odděleně (odlišné VPC za smrt 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 rozumí 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 rozumí náklady na poskytnutí nového kolejového vozidla nebo infrastruktury se stejnými funkcemi a technickými parametry jako poškozené kolejové vozidlo nebo infrastruktura, které již nelze opravit, a náklady na uvedení opravitelného kolejového vozidla nebo infrastruktury do stavu před nehodou, 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 rozumí 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 rozumí 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 * (minuty zpoždění osobních vlaků) + CM_F * (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 rozumí 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 „nespojitém sledováním 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 sledováním rychlosti“ se rozumí nepřetržitá indikace a dodržování maximální povolené cílové rychlosti na všech úsecích trati.

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

- 6.3. „Úrovnovým přejezdem“ se rozumí úroňová 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 přílehlých 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 úroňový 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 úroňový 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 úroňových přejezdech:

- viditelná zařízení: světla,
- slyšitelná zařízení: zvony, houkačky, klaksony atd.

Aktivní úroňové přejezdy jsou klasifikovány takto:

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

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 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 vnějšmu 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

Směrnice 2004/49/ES	Tato směrnice
Článek 32	Článek 30
—	Článek 31
—	Článek 32
Článek 33	Článek 33
—	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

(2016/C 057/05)

„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.“

Odůvodnění Rady: Postoj Rady (EU) 3/2016 v prvním čtení k přijetí směrnice Evropského parlamentu a Rady o bezpečnosti železnic (přepřacované znění)

(2016/C 057/06)

I. ÚVOD

Dne 31. ledna 2013 Komise předložila Radě návrh směrnice Evropského parlamentu a Rady o bezpečnosti železnic (přepřacované znění).

Dne 26. února 2014 hlasoval Evropský parlament o svém stanovisku v prvním čtení.

Dne 5. června 2014 dosáhla Rada ve věci návrhu směrnice politické dohody. Po provedení právní a jazykové revize přijala Rada dne 10. prosince 2015 postoj v prvním čtení, v souladu s řádným legislativním postupem stanoveným v článku 294 Smlouvy o fungování Evropské unie.

Po hlasování v Evropském parlamentu a po přijetí politické dohody Rady se za účelem dosažení dohody o návrhu uskutečnila jednání mezi Evropským parlamentem, Radou a Komisí. Dne 17. června 2015 byl dohodnut konečný kompromis, který následně dne 30. června 2015 potvrdil Výbor stálých zástupců. Výbor Evropského parlamentu pro dopravu a cestovní ruch (TRAN) dne 10. listopadu 2015 dohodu potvrdil a dopisem o této skutečnosti informoval předsedu Výboru stálých zástupců.

Při své práci vzala Rada v úvahu stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru a stanovisko Výboru regionů.

II. ANALÝZA POSTOJE V PRVNÍM ČTENÍ

1. Obecně

Výše zmíněný návrh je součástí čtvrtého železničního balíčku, který se skládá ze šesti legislativních návrhů zaměřených na odstranění zbývajících překážek bránících dokončení jednotného evropského železničního prostoru.

Cílem tohoto návrhu je vytvoření společného přístupu k bezpečnosti za účelem zvýšení úspor z rozsahu pro železniční podniky působící v celé Unii, jakož i zjednodušení a reforma administrativních postupů pro vydávání osvědčení o bezpečnosti, a tedy sjednocení pravidel v celé Unii.

Konkrétněji je cílem směrnice o bezpečnosti upravit stávající regulační rámec tak, aby byl proveden přechod na jednotné osvědčení EU o bezpečnosti pro železniční podniky a provozovatele infrastruktury, které bude vydávat Agentura Evropské unie pro železnice (dále jen „agentura“). Kromě toho se směrnice zaměřuje na vyjasnění úlohy a povinností jednotlivých zúčastněných subjektů železničního systému, aby byla na všech úrovních zajištěna odpovídající kontrola rizika.

Rada v rámci svého přístupu provedla několika změn původního návrhu. Hlavní ustanovení směrnice byla značně pozměněna. Postoj Rady v prvním čtení tak mění původní návrh Komise přepracováním jeho znění a doplněním a vypuštěním několika ustanovení. Znamená to tedy, že Rada nemůže přijmout změny, které v souvislosti s těmito ustanoveními provedl Evropský parlament ve svém stanovisku v prvním čtení.

2. Klíčové politické otázky

i) **Vydávání osvědčení o bezpečnosti a příslušná úloha Agentury Evropské unie pro železnice a vnitrostátních bezpečnostních orgánů (článek 10)**

V zájmu vyšší účinnosti postupu pro vydávání osvědčení o bezpečnosti železničním podnikům a provozovatelům infrastruktury navrhuje Komise přechod k jednotnému osvědčení EU o bezpečnosti, platnému v celé Unii. Komise ve svém původním návrhu zamýšlela provést podstatný přesun pravomocí týkajících se vydávání osvědčení z vnitrostátních orgánů na agenturu (článek 10).

Rada s celkovým přístupem Komise souhlasí, avšak domnívá se, že její návrh je třeba v tomto ohledu pozměnit tak, aby byly příslušné povinnosti vnitrostátních orgánů a agentury v postupu pro vydávání osvědčení o bezpečnosti pružnější.

Rada proto mění rovnováhu, kterou Komise původně navrhla pro rozdělení pravomocí mezi agenturu a vnitrostátní bezpečnostní orgány, pokud jde o postup vydávání osvědčení o bezpečnosti, a uděluje vnitrostátním bezpečnostním orgánům dodatečné záruky pro zvláštní okolnosti.

Konkrétně Rada zřizuje dvojitý systém vydávání osvědčení o bezpečnosti, v němž agentura plní funkci jednotného kontaktního místa, neboť zavede nový informační a komunikační systém pro vydávání osvědčení o bezpečnosti železničním podnikům provozujícím přeshraniční dopravu, a vnitrostátní bezpečnostní orgány zastávají důležitou úlohu při provádění posouzení nezbytných pro vydání uvedených osvědčení. V kompromisním znění je rovněž stanoveno, že v případě železničních podniků zapojených pouze do vnitrostátní dopravy existuje možnost volby předložit žádost o osvědčení buď agentuře, nebo vnitrostátnímu bezpečnostnímu orgánu. Postup a kritéria pro rozhodování však v obou případech zůstávají totožné.

Evropský parlament obecně podporuje přístup, který Rada zachovala. Tento přístup rovněž řeší obavy vyjádřené Evropským parlamentem zavedením pojmu „izolovaných sítí“ do ustanovení o dohodách o spolupráci (viz níže bod iii).

S ohledem na výše uvedené byla zčásti nebo v zásadě zachována změna 78, zatímco změny 46 a 77 Rada nebyla s to zohlednit.

ii) **vyjasnění úlohy a povinností jednotlivých zúčastněných subjektů v bezpečnostním řetězci (článek 4)**

Komise navrhuje přesnější vymezení úlohy a povinností aktérů v železničním řetězci, aby byl zohledněn nejnovější pokrok na trhu a aktuální vývoj právního rámce (článek 4).

Rada s tímto přístupem souhlasí, avšak v zájmu zvýšení úrovně bezpečnosti navrhuje vyjasnit více úlohu a povinnosti jednotlivých zúčastněných subjektů v železničním řetězci, a posílit za tímto účelem ustanovení o příslušné úloze zúčastněných subjektů v železničním systému, pokud jde o rozvoj a zlepšování bezpečnosti železnic. Dále má Rada za to, že by provozovatelé infrastruktury a železniční podniky měly nést hlavní odpovědnost za bezpečný provoz vlaků a že by měly být povinny zavést systémy zajišťování bezpečnosti.

Evropský parlament navrhuje, aby všechny zúčastněné subjekty v bezpečnostním řetězci železnic sdílely tutéž úroveň odpovědnosti. Kromě toho Parlament zamýšlí přesunout odpovědnost z železničních podniků na členské státy a na agenturu.

S ohledem na výše uvedené Rada nebyla s to zohlednit změny 12, 18 a 62.

iii) **Dohody o spolupráci mezi agenturou a vnitrostátními bezpečnostními orgány, pokud jde o osvědčení vydávaná železničním podnikům provozujícím přeshraniční dopravu (článek 11)**

Komise do svého původního návrhu nezahrnula žádná ustanovení upravující dohody o spolupráci mezi agenturou a vnitrostátními bezpečnostními orgány, avšak Rada se domnívá, že je velmi důležité, aby byl zaveden nový mechanismus pro uzavírání dohod o spolupráci zahrnovat možnost smluvního zadávání určitých úkolů příslušným vnitrostátním bezpečnostním orgánům, pokud je-li to nezbytné pro zajištění účinného a přiměřeného přidělování osvědčení.

Na základě tohoto mechanismu mohou dohody o spolupráci mezi agenturou a vnitrostátními bezpečnostními orgány zahrnovat konkrétní ustanovení o spolupráci v případě, že sítě budou ze zeměpisných nebo historických důvodů vyžadovat zvláštní odborný posudek. Pokud jsou navíc takové sítě izolovány od zbytku železničního systému Unie, mohou taková ujednání o spolupráci zahrnovat možnost smluvního zadávání určitých úkolů příslušným vnitrostátním bezpečnostním orgánům, pokud je-li to nezbytné pro zajištění účinného a přiměřeného přidělování osvědčení.

Evropský parlament s pojetím Rady v zásadě souhlasí, avšak navrhuje stanovit pro zavedení smluvních dohod časové omezení v trvání jednoho roku. Rada tudíž nepřijala změnu 84.

iv) **Přijímání vnitrostátních předpisů v oblasti bezpečnosti (článek 8 a příloha II)**

Cílem postoje Rady je stanovení flexibilního a proveditelného postupu, pokud jde o vnitrostátní bezpečnostní předpisy. Postoj Rady proto zavádí možnost, aby si členské státy v řadě případů podle čl. 8 odst. 1 a podle přílohy II zachovaly vnitrostátní bezpečnostní předpisy již oznámené podle směrnice 2004/49/ES. Kromě toho dává členským státům možnost přijmout v oblasti bezpečnosti nové vnitrostátní předpisy (čl. 8 odst. 3).

S cílem zohlednit obavy Evropského parlamentu ohledně vnitrostátních předpisů postoj Rady nicméně vyjasňuje postupy, které je třeba použít při oznamování vnitrostátních předpisů, jakož i při posuzování, jež má provést agentura (ve lhůtě až 8 měsíců). V postoji Rady je dále stanoveno, že nereaguje-li agentura v požadované lhůtě, členské státy přijmou nové předpisy nebo zůstanou v platnosti předpisy stávající. Cílem přístupu, který Rada zachovala, je zabránit tomu, aby byla platnost vnitrostátních předpisů potvrzena bez předchozího posouzení agenturou.

Rada tudíž částečně přijala změnu 49.

v) **Objasnění činností dohledu vnitrostátních bezpečnostních orgánů (článek 17)**

Do znění Rady je vloženo nové ustanovení (článek 17), které zdůrazňuje, že rozsáhlé pravomoci dohledu by měly být v případě dohledu nad železničními podniky a provozovateli infrastruktur vnitrostátním bezpečnostním orgánům zachovány. Konkrétněji řečeno, cílem tohoto nového ustanovení je zaručit, že nový postup vydávání osvědčení o bezpečnosti neohrozí úlohu vnitrostátních bezpečnostních orgánů při plnění úkolů dohledu.

Podle znění Rady rovněž v případě, že vnitrostátní bezpečnostní orgán zjistí během dohledu závažné bezpečnostní riziko, může uplatnit dočasná bezpečnostní opatření, přičemž by měl tento orgán v případě neshody s agenturou konečné slovo.

vi) **Odpovědnost agentury za vydávání osvědčení o bezpečnosti (27. bod odůvodnění a čl. 10 odst. 6)**

Cílem postoje Rady je objasnit odpovědnost agentury v souvislosti s vydáváním osvědčení o bezpečnosti. Znění je doplněno o nový bod odůvodnění (27. bod odůvodnění) s cílem připomenout právní rámec odpovědnosti agentury a zdůraznit důležitost plné spolupráce s orgány členských států v případě železničních nehod. V postoji Rady je dále stanoveno, že agentura je plně odpovědná za jednotné osvědčení o bezpečnosti, které vydala (čl. 10 odst. 6).

vii) **Odvolací a rozhodčí řízení (čl. 10 odst. 7 a 12)**

Zatímco návrh Komise neobsahoval žádná konkrétní ustanovení ohledně odvolacího řízení, text Rady žadateli umožňuje, aby v případě nesouhlasu s opatřením přijatým vnitrostátním bezpečnostním orgánem záležitost postoupil vnitrostátnímu soudu.

Znění Rady obdobně obsahuje odvolací řízení pro případ neshody mezi vnitrostátním bezpečnostním orgánem a agenturou.

viii) **Délka platnosti přechodných ustanovení a lhůta pro provedení (články 31 a 33)**

Návrh Komise počítá s dvouletým obdobím, během něhož může agentura upravit svou organizaci, politiku nábory pracovníků a pracovní metody, aby mohla plnit své nové úkoly.

Rada se domnívá, že by byl vhodnější delší přechodný režim než ten, které původně předpokládala Komise. Ve znění Rady je stanoveno, že členské státy mohou i nadále uplatňovat stávající ustanovení směrnice 2004/49/ES po dobu tří let po vstupu této směrnice v platnost, přičemž členské státy mají možnost prodloužit toto období o další rok.

Podobný režim se vztahuje na přechodné období.

S ohledem na výše uvedené zohlednila Rada změny 97, 99 a 100 částečně.

ix) **Kultura bezpečnosti a hlášení událostí (10. bod odůvodnění a články 4 a 9)**

Zatímco návrh Komise neobsahoval žádná konkrétní ustanovení ohledně této otázky, znění Rady zahrnuje podporu kultury vzájemné důvěry, jistoty a učení, při které by byli zaměstnanci železničních podniků a provozovatelé infrastruktury vybízeni, aby přispívali k rozvoji bezpečnosti. Ve znění Rady je rovněž stanovena možnost informovat o přehlížených bezpečnostních rizicích při zajištění důvěrnosti. Konkrétněji řečeno, tento přístup je zaveden v rámci systémů zajišťování bezpečnosti (článek 9) na úrovni podniků, s cílem umožnit jim přijmout nezbytná další nápravná opatření pro zajištění nepřetržitého stavu bezpečnosti železničního systému Unie. Agentura může rovněž zavést nástroj, který usnadní tuto výměnu informací mezi příslušnými aktéry.

V této souvislosti přijala Rada změny 20, 28 až 32, 59, 74, 94 a 101 částečně nebo v zásadě.

x) **Struktura právního aktu (akty v přenesené pravomoci/prováděcí akty)**

V původním návrhu Komise jsou akty v přenesené pravomoci navrženy jako nástroj ke stanovení obsahu společných bezpečnostních metod a jejich změn (článek 6) a společných bezpečnostních cílů (článek 7).

S cílem usnadnit dohodu s Evropským parlamentem Rada tento přístup přijímá, nicméně se domnívá, že články, u nichž je Komise oprávněna přijímat akty v přenesené pravomoci ke stanovení společných bezpečnostních metod (CSM) a ke stanovení společných bezpečnostních cílů (CST), musí být doplněny o důležité záruky pro členské státy. Proto je stanoveno zapojení výboru členských států do přípravných fází postupu vypracování doporučení agentury před přijetím příslušných aktů v přenesené pravomoci. Konkrétněji řečeno, ve znění Rady je stanoveno, že pověření k vypracování doporučení ohledně CST a CSM jsou přijímána jako prováděcí akty přezkumným postupem, přičemž výbor členských států je o činnosti agentury systematicky a pravidelně informován. Jakmile agentura doporučení předloží, CTS a CSM jsou Komisí přijaty jako akty v přenesené pravomoci.

S ohledem na výše uvedené přijala Rada změny 72, 82, 93 a 95 pouze částečně.

3. Další změny přijaté Evropským parlamentem

Další změny EP, jež nebyly obsaženy v postoji Rady v prvním čtení, se týkají zejména:

- zanesení nového bodu odůvodnění ohledně prosazování směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/68/ES ze dne 24. září 2008 o pozemní přepravě nebezpečných věcí (změna 8);
- stanovení harmonizovaných pravidel ohledně požadavků na minimální údržbu, neboť Rada se domnívá, že za tuto věc by měl být i nadále odpovědný subjekt pověřený údržbou (změny 14 a 82).

III. ZÁVĚR

Postoj Rady v prvním čtení odráží kompromisní dohodu, které bylo za pomoci Komise dosaženo při jednáních mezi Radou a Evropským parlamentem. Tento kompromis je potvrzen dopisem, který předseda Výboru Evropského parlamentu pro dopravu a cestovní ruch (TRAN) zaslal předsedovi Výboru stálých zástupců dne 24. listopadu 2015.

V tomto dopise předseda výboru TRAN uvádí, že členům výboru a následně i plenárnímu zasedání doporučí, aby postoj Rady v prvním čtení schválili beze změn a ukončili řádný legislativní postup ve fázi druhého čtení v Evropském parlamentu v souladu s článkem 294 SFEU.

ISSN 1977-0863 (elektronické vydání)
ISSN 1725-5163 (papírové vydání)



Úřad pro publikace Evropské unie
2985 Lucemburk
LUXEMBURSKO

CS