





**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**

**(Směrnice o bezpečnosti železnic)**

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství, a zejména na čl. 71 odst. 1 této smlouvy,

s ohledem na návrh Komise <sup>(1)</sup>,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru <sup>(2)</sup>,

s ohledem na stanovisko Výboru regionů <sup>(3)</sup>,

v souladu s postupem stanoveným v článku 251 Smlouvy <sup>(4)</sup> s ohledem na společný postoj schválený dohodovacím výborem dne 23. března 2004,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) S cílem pokračovat v úsilí o vytvoření jednotného trhu pro služby železniční dopravy započatém směrnicí Rady 91/440/EHS ze dne 29. července 1991 o rozvoji železnic Společenství <sup>(5)</sup> je nezbytné stanovit společný regulační rámec pro bezpečnost železnic. Členské státy dosud vypracovávaly své bezpečnostní předpisy a normy především na základě vnitrostátních zásad, založených na vnitrostátní technické a provozní koncepci. Zároveň v důsledku rozdílných zásad, koncepcí a kultur bylo obtížné překonat technické překážky a umožnit vznik mezinárodních přepravních služeb.
- (2) Směrnice 91/440/EHS, směrnice Rady 95/18/ES ze dne 19. června 1995 o vydávání licencí železničním podnikům <sup>(6)</sup> a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/14/ES ze dne 26. února 2001 o přidělování kapacity železniční infrastruktury, zpoplatnění železniční infrastruktury a o vydávání osvědčení o bezpečnosti <sup>(7)</sup> tvoří první etapy regulace evropského železničního trhu a jeho otevření pro služby v mezinárodní železniční nákladní dopravě. Ustanovení o bezpečnosti se však ukázala jako nedostatečná a mezi bezpečnostními požadavky přetrvávají

<sup>(1)</sup> Úř. věst. C 126 E, 28.5.2002, s. 332.

<sup>(2)</sup> Úř. věst. C 61, 14.3.2003, s. 131.

<sup>(3)</sup> Úř. věst. C 66, 19.3.2003, s. 5.

<sup>(4)</sup> Stanovisko Evropského parlamentu ze dne 14. ledna 2003 (Úř. věst. C 38 E, 12.2.2004, s. 92), společný postoj Rady ze dne 26. června 2003 (Úř. věst. C 270 E, 11.11.2003, s. 25) a postoj Evropského parlamentu ze dne 23. října 2003 (dosud nezveřejněné v Úředním věstníku). Legislativní usnesení Evropského parlamentu ze dne 22. dubna 2004 a rozhodnutí Rady ze dne 26. dubna 2004.

<sup>(5)</sup> Úř. věst. L 237, 24.8.1991, s. 25. Směrnice ve znění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/12/ES (Úř. věst. L 75, 15.3.2001, s. 1).

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

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

**▼B**

rozdíly, jež ovlivňují optimální fungování železniční dopravy ve Společenství. Zvláště důležitá je harmonizace bezpečnostních předpisů, osvědčení o bezpečnosti železničních podniků, úkolů a úloh bezpečnostních orgánů a vyšetřování nehod a mimořádných událostí.

- (3) Na metro, tramvaje a jiné městské kolejové systémy se v řadě členských států vztahují místní nebo regionální bezpečnostní pravidla, dozor nad nimi vykonávají místní nebo regionální orgány a nevztahují se na ně požadavky Společenství na interoperabilitu nebo vydávání licencí. Na tramvaje se kromě toho často vztahují právní předpisy o bezpečnosti silničního provozu, a proto se na ně nemohou plně vztahovat předpisy o bezpečnosti železnic. Z těchto důvodů a v souladu s zásadou subsidiarity, jak je stanovena v článku 5 Smlouvy, by mělo být členským státům umožněno vyloučit tyto městské kolejové systémy z oblasti působnosti této směrnice.
- (4) Úroveň bezpečnosti železničního systému Společenství je obecně vysoká, zejména ve srovnání se silniční dopravou. Je důležité, aby byla úroveň bezpečnosti během probíhající restrukturalizace, při níž dochází k oddělení funkcí dříve integrovaných železničních společností a k přechodu od samoregulace k veřejné regulaci odvětví železniční dopravy, alespoň zachována. Bezpečnost by měla být v souladu s technickým a vědeckým pokrokem a při zohlednění konkurenceschopnosti železniční dopravy dále zvyšována, pokud je to prakticky proveditelné.
- (5) Všichni uživatelé železničního systému, provozovatelé infrastruktury a železniční podniky by měli nést plnou odpovědnost za bezpečnost systému, každý za svou oblast. V případě potřeby by měli spolupracovat při zavádění opatření pro usměrňování rizik. Členské státy by měly jasně rozlišovat mezi touto bezprostřední odpovědností za bezpečnost a úkoly bezpečnostních orgánů, které spočívají ve stanovení vnitrostátního regulačního rámce a v dozoru nad činností provozovatelů.
- (6) Odpovědnost provozovatelů infrastruktury a železničních podniků za provoz železničního systému nebrání tomu, aby ostatní účastníci, např. výrobci, opravárenské podniky, uživatelé kolejových vozidel, poskytovatelé služeb a zadavatelé byli odpovědní za své výrobky a služby v souladu se směrnicí Rady 96/48/ES ze dne 23. července 1996 o interoperabilitě transevropského vysokorychlostního železničního systému <sup>(1)</sup> a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/16/ES ze dne 19. prosince 2001 o interoperabilitě transevropského konvenčního železničního systému <sup>(2)</sup> nebo v souladu s jinými souvisejícími právními předpisy Společenství.
- (7) Požadavky na bezpečnost subsystémů transevropské železniční sítě jsou stanoveny ve směrnici 96/48/ES a ve směrnici 2001/16/ES. Tyto směrnice však nedefinují společné požadavky na úrovni systému a podrobně se nezabývají otázkami regulace, zajištění bezpečnosti a dozoru nad bezpečností. Souběžně s definováním minimální úrovně bezpečnosti subsystémů v technických specifikacích pro interoperabilitu (TSI) bude stále důležitější stanovit také bezpečnostní cíle na úrovni systému.
- (8) Měly by být postupně zaváděny společné bezpečnostní cíle (CST) a společné bezpečnostní metody (CSM), aby bylo zajištěno udržování a podle potřeby a proveditelnosti i zvyšování vysoké úrovně bezpečnosti. Tyto ukazatele by měly poskytnout nástroj pro posuzování úrovně bezpečnosti a výkonů provozovatelů na úrovni Společenství i na úrovni členských států.

<sup>(1)</sup> Úř. věst. L 235, 17.9.1996, s. 6.

<sup>(2)</sup> Úř. věst. L 110, 20.4.2001, s. 1.

## ▼B

- (9) Informace o bezpečnosti železničního systému jsou vzácné a veřejně nedostupné. Je tedy nezbytné stanovit společné bezpečnostní ukazatele (CSI) umožňující posoudit, zda systém splňuje CST, a usnadňující sledování výkonů železnice v oblasti bezpečnosti. Vnitrostátní definice týkající se CSI mohou však platit nadále během přechodného období a při navrhování prvního souboru CST by tedy měl být náležitě zohledněn pokrok dosažený při vytváření společných definic CSI.
- (10) Vnitrostátní bezpečnostní předpisy, které jsou často založeny na vnitrostátních technických normách, by měly být postupně nahrazeny předpisy založenými na harmonizovaných normách, stanovených na základě TSI. Zavádění nových specifických vnitrostátních předpisů, které nejsou založeny na takových harmonizovaných normách, by mělo být co nejvíce omezeno. Nové vnitrostátní předpisy by měly být v souladu s právními předpisy Společenství a měly by usnadňovat přechod ke společnému přístupu k bezpečnosti železnic. Členský stát by měl před přijetím vnitrostátního bezpečnostního předpisu, který vyžaduje vyšší úroveň bezpečnosti než CST, konzultovat tento krok se všemi zúčastněnými osobami. V tom případě by měla nový návrh předpisu posoudit Komise, která by měla přijmout rozhodnutí, pokud se ukáže, že navrhovaný předpis není v souladu s právními předpisy Společenství nebo představuje prostředek svévolné diskriminace nebo skrytého omezování provozování železniční dopravy mezi členskými státy.
- (11) Současná situace, ve které stále hrají určitou úlohu vnitrostátní bezpečnostní předpisy, by měla být považována za přechodné období směřující ke stavu, v němž budou platit evropské předpisy.
- (12) Vývoj CST, CSM a CSI a potřeba usnadnit kroky směřující ke společnému přístupu k bezpečnosti železnic vyžadují technickou podporu na úrovni Společenství. Evropská agentura pro železnice zřízená nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 881/2004<sup>(1)</sup> má za úkol vydávat doporučení týkající se CST, CSM a CSI a další harmonizační opatření a sledovat vývoj bezpečnosti železnic Společenství.
- (13) Při provádění svých činností a plnění svých povinností by měli provozovatelé infrastruktury a železniční podniky zavést systém zajišťování bezpečnosti, který bude splňovat požadavky Společenství a obsahovat společné prvky. Informace o bezpečnosti a o zavádění systému zajišťování bezpečnosti by měly být předkládány bezpečnostnímu orgánu dotyčného členského státu.
- (14) Systém zajišťování bezpečnosti by měl zohlednit skutečnost, že na ochranu zdraví a na bezpečnost zaměstnanců účastnících se železniční dopravy se plně vztahuje směrnice Rady 89/391/ES ze dne 12. června 1989 o zavádění opatření pro zlepšení bezpečnosti a ochrany zdraví zaměstnanců při práci<sup>(2)</sup> a zvláštní směrnice k ní. Systém zajišťování bezpečnosti by měl také přihlížet ke směrnici Rady 96/49/ES ze dne 23. července 1996 o sbližování právních předpisů členských států týkajících se železniční přepravy nebezpečných věcí<sup>(3)</sup>.
- (15) K zajištění vysoké úrovně bezpečnosti železnic a rovných podmínek pro všechny železniční podniky by měly železniční podniky podléhat shodným bezpečnostním požadavkům. Osvědčení o bezpečnosti by mělo dokládat, že železniční podnik zavedl systém zajišťování bezpečnosti a je schopen dodržovat platné bezpečnostní normy a předpisy. U služeb mezinárodní dopravy by mělo stačit, aby byl systém zajišťování bezpečnosti schválen

<sup>(1)</sup> Úř. věst. L 164, 30.4.2004, s. 44.

<sup>(2)</sup> Úř. věst. L 183, 29.6.1989, s. 1.

<sup>(3)</sup> Úř. věst. L 235, 17.9.1996, s. 25. Směrnice naposledy pozměněná směrnicí Komise 2003/29/ES (Úř. věst. L 90, 8.4.2003, s. 47).

## ▼B

v jednom členském státě a aby byla jeho platnost uznána ve Společenství. Dodržování vnitrostátních předpisů by mělo podléhat dodatečnému osvědčení v každém členském státě. Konečným cílem by mělo být zavedení společného osvědčení o bezpečnosti s platností v celém Společenství.

- (16) Kromě bezpečnostních požadavků stanovených v osvědčení o bezpečnosti by měly železniční podniky, které jsou držiteli licence, splňovat vnitrostátní předpisy, které jsou slučitelné s právními předpisy Společenství, jsou uplatňovány nediskriminujícím způsobem a týkají se ochrany zdraví, bezpečnosti a sociálních podmínek, včetně právních předpisů týkajících se doby řízení a práv pracovníků a zákazníků podle článků 6 a 12 směrnice 95/18/ES.
- (17) Každý provozovatel infrastruktury odpovídá v první řadě za bezpečnou konstrukci, údržbu a bezpečný provoz své železniční sítě. Souběžně s vydáním osvědčení o bezpečnosti železničním podnikům by měl provozovatel infrastruktury podléhat schválení bezpečnostního orgánu, které se týká jeho systému zajišťování bezpečnosti a ostatních předpisů zajišťujících plnění bezpečnostních požadavků.
- (18) Členské státy by se měly snažit podporovat žadatele, kteří si přejí vstoupit na trh jako železniční podniky, zejména by měly poskytovat informace a bezodkladně vyřizovat žádosti o udělení osvědčení o bezpečnosti. Pro železniční podniky, které provozují služby mezinárodní dopravy, je důležité, aby byly postupy v různých členských státech obdobné. I když budou osvědčení o bezpečnosti obsahovat po přechodnou dobu vnitrostátní prvky, mělo by být možné harmonizovat jejich společné části a usnadnit vznik společného vzoru.
- (19) Certifikace doprovodu vlaku a schvalování již používaných kolejových vozidel do provozu na různých vnitrostátních sítích je pro nové subjekty vstupující na trh často nepřekonatelnou překážkou. Členské státy by měly zajistit, aby železničním podnikům žádajícím o udělení osvědčení o bezpečnosti byla k dispozici zařízení provádějící školení a certifikaci doprovodu vlaku, která jsou nezbytná pro dodržování požadavků vnitrostátních předpisů. Pro schvalování používaných kolejových vozidel do provozu by měl být stanoven společný postup.
- (20) Doby řízení a odpočinku strojvedoucích a doprovodu vlaku, který plní úkoly týkající se bezpečnosti, mají značný význam pro úroveň bezpečnosti železničního systému. Tyto aspekty spadají pod články 137 až 139 Smlouvy a jsou již předmětem jednání mezi sociálními partnery v rámci výboru pro kolektivní vyjednávání zřízeného podle rozhodnutí Komise 98/500/ES<sup>(1)</sup>.
- (21) Vývoj bezpečného železničního systému ve Společenství vyžaduje vytvoření harmonizovaných podmínek pro udělování vhodných průkazů způsobilosti strojvedoucím a doprovodu vlaku, který plní úkoly týkající se bezpečnosti; Komise v této souvislosti oznámila svůj záměr navrhnout v blízké době další právní předpisy. Pokud jde o jiné zaměstnance, kteří plní důležité úkoly týkající se bezpečnosti, je jejich způsobilost již stanovována na základě směrnic 96/48/ES a 2001/16/ES.
- (22) Jako součást nového společného regulačního rámce pro bezpečnost železnic by měly být ve všech členských státech zřízeny vnitrostátní orgány pověřené regulační a kontrolní činností v oblasti železniční bezpečnosti. Aby byla usnadněna jejich spolupráce na úrovni Společenství, měl by jim být přidělen tentýž rozsah úkolů a minimálních povinností. Vnitrostátním bezpeč-

<sup>(1)</sup> 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).

## ▼B

nostním orgánům by měla být poskytnuta vysoká míra nezávislosti. Při plnění svých úkolů by měly postupovat otevřeně a bez diskriminace tak, aby napomohly tvorbě jednotného železničního systému Společenství, a měly by dále spolupracovat na koordinaci svých rozhodovacích kritérií, zejména pokud jde o osvědčení o bezpečnosti železničních podniků, které provozují služby mezinárodní dopravy.

- (23) Vážné nehody na železnici jsou vzácné. Mohou však mít katastrofální důsledky a u veřejnosti vyvolat znepokojení vzhledem k bezpečnosti železničního systému. Veškeré nehody by proto měly být vyšetřeny z hlediska bezpečnosti, aby se znovu neopakovaly, a výsledky vyšetřování by se měly zveřejnit. Jiné nehody a mimořádné události by mohly být významnými předchůdci možných budoucích vážných nehod, a měly by tedy také být předmětem vyšetřování z hlediska bezpečnosti.
- (24) Vyšetřování z hlediska bezpečnosti by mělo být vedeno odděleně od soudního vyšetřování mimořádné události a v jeho rámci by měl být umožněn přístup k důkazům a ke svědkům. Mělo by být prováděno stálým orgánem, který by byl nezávislý na subjektech působících v odvětví železniční dopravy. Orgán by měl vykonávat činnost tak, aby byl vyloučen jakýkoli střet zájmů a jakékoli možné spojení s příčinami vzniku události; zejména nesmí být jeho funkční nezávislost ovlivněna tehdy, má-li z organizačních důvodů a z důvodů právní struktury úzký vztah k vnitrostátnímu bezpečnostnímu orgánu nebo k regulačnímu orgánu v odvětví železnic. Jeho vyšetřování by měla být vedena co nejotevřeněji. Pro každou událost by měl inspekční orgán ustavit příslušnou vyšetřovací skupinu disponující potřebnou odbornou způsobilostí ke zjišťování bezprostředních a skrytých příčin.
- (25) Zprávy o vyšetřování a veškerá zjištění a doporučení poskytují zásadní informace pro další zlepšování bezpečnosti železnic a měly by být veřejně dostupné na úrovni Společenství. Bezpečnostní doporučení by měla být tím, komu jsou určena, dodržována a inspekční orgán by měl obdržet zprávu o provedených opatřeních.
- (26) Jelikož cílů navrženého opatření, totiž koordinace činností členských států v oblasti regulace bezpečnosti, dozoru nad bezpečností, vyšetřování nehod a mimořádných událostí a stanovení společných bezpečnostních cílů na úrovni Společenství, společných bezpečnostních metod, společných bezpečnostních ukazatelů a společných požadavků osvědčení o bezpečnosti, nemůže být uspokojivě dosaženo na úrovni členských států, a proto jich, z důvodu rozsahu navržených kroků, může být lépe dosaženo na úrovni Společenství, může Společenství přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje tato směrnice rámec toho, co je nezbytné k dosažení těchto cílů.
- (27) Opatření nezbytná k provedení této směrnice by měla být přijata v souladu s rozhodnutím Rady 1999/468/ES ze dne 28. června 1999 o postupech pro výkon prováděcích pravomocí svěřených Komisi <sup>(1)</sup>.
- (28) Cílem této směrnice je reorganizovat a sjednotit související právní předpisy Společenství o bezpečnosti železnic. Proto by měla být ustanovení o osvědčení o bezpečnosti železničních podniků, která byla dosud obsažena ve směrnici 2001/14/ES, společně se všemi odkazy na osvědčení o bezpečnosti zrušena. Směrnice 95/18/ES obsahovala požadavky na kvalifikaci provozního personálu z hlediska bezpečnosti a na bezpečnost kolejových vozidel; tyto

<sup>(1)</sup> Úř. věst. L 184, 17.7.1999, s. 23.

**▼B**

požadavky jsou zahrnuty do požadavků osvědčení o bezpečnosti podle této směrnice, a neměly by tedy nadále být součástí požadavků pro vydání licence. Železniční podnik, který je držitelem licence, musí být držitelem osvědčení o bezpečnosti, aby mu byl povolen přístup k železniční infrastruktuře.

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

PŘIJALY TUTO SMĚRNICI:

## KAPITOLA I

## ÚVODNÍ USTANOVENÍ

*Článek 1***Účel**

Účelem této směrnice je zajistit rozvoj a zvyšování bezpečnosti na železnicích Společenství a zlepšit přístup k trhu služeb železniční dopravy:

- a) harmonizací regulační struktury v členských státech,
- b) vymezením odpovědnosti jednotlivých subjektů,
- c) přípravou společných bezpečnostních cílů a společných bezpečnostních metod s cílem více harmonizovat vnitrostátní předpisy,
- d) povinným zřízením v každém členském státě bezpečnostního orgánu a orgánu pro vyšetřování nehod a mimořádných událostí,
- e) definováním společných zásad pro zajišťování a regulaci bezpečnosti železnic a pro dozor nad bezpečností železnic.

*Článek 2***Oblast působnosti**

1. Tato směrnice se vztahuje na železniční systém v členských státech, který se může dělit na subsystémy podle strukturálních a provozních oblastí. Vztahuje se na bezpečnostní požadavky systému jako celku, včetně zajišťování bezpečného provozování infrastruktury a dopravy, a rovněž na součinnost železničních podniků a provozovatelů infrastruktury.

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

- a) metro, tramvaje a jiné městské kolejové systémy;
- b) sítě, které jsou funkčně oddělené od zbytku železničního systému a jsou určeny pouze pro provozování místní, městské nebo příměstské osobní dopravy a železniční podniky využívající výhradně tyto sítě;
- c) železniční infrastruktury v soukromém vlastnictví, které slouží výhradně k využití infrastruktury vlastníka pro jeho nákladní dopravu;

**▼M2**

- d) historická vozidla, která jsou provozována na vnitrostátních sítích, pokud splňují vnitrostátní bezpečnostní pravidla a předpisy týkající se bezpečného provozu takových vozidel;
- e) historické, muzejní a turistické železnice, které jsou provozovány na vlastní síti, včetně opraven, vozidel a zaměstnanců.



### Článek 3

#### Definice

Pro účely této směrnice se rozumí:

- a) „železničním systémem“ souhrn subsystémů pro strukturální a provozní oblasti definovaných ve směrnicích 96/48/ES a 2001/16/ES a řízení a provoz systému jako celku;
- b) „provozovatelem infrastruktury“ subjekt nebo podnik pověřený zejména zřizováním a údržbou železniční infrastruktury nebo její části, jak jsou definovány v článku 3 směrnice 91/440/EHS, což může rovněž zahrnovat provozování kontrolních a bezpečnostních systémů infrastruktury. Funkcemi provozovatele infrastruktury v rámci sítě nebo její části mohou být pověřeny různé subjekty nebo podniky;
- c) „železničním podnikem“ železniční podnik, jak je definován ve směrnici 2001/14/ES, a jakýkoli jiný veřejný nebo soukromý podnik, jehož předmětem činnosti je železniční přeprava zboží nebo cestujících, přičemž železniční podnik musí zajišťovat provoz drážních vozidel; jsou zde zahrnuty i podniky zajišťující pouze provoz drážních vozidel;
- d) „technickými specifikacemi pro interoperabilitu (TSI)“ specifikace, které se vztahují na každý subsystém nebo část subsystému tak, aby vyhověl základním požadavkům, a zajišťují interoperabilitu transevropského vysokorychlostního a konvenčního železničního systému ve smyslu směrnice 96/48/ES a směrnice 2001/16/ES;
- e) „společnými bezpečnostními cíli (CST)“ úroveň bezpečnosti, jichž musí jednotlivé části železničního systému (např. konvenční železniční systém, vysokorychlostní železniční systém, dlouhé železniční tunely nebo tratě používané výhradně pro nákladní dopravu) a systém jako celek alespoň dosáhnout, vyjádřené v kritériích přijatelnosti rizika;
- f) „společnými bezpečnostními metodami (CSM)“ metody vypracované k popisu způsobu posuzování úrovně bezpečnosti, stupně dosažení bezpečnostních cílů a dodržování jiných bezpečnostních požadavků;
- g) „bezpečnostním orgánem“ vnitrostátní subjekt pověřený úkoly, které se týkají se bezpečnosti železnic podle této směrnice, nebo jakýkoli dvoustranný subjekt zřízený společně dvěma členskými státy, jemuž jsou svěřeny tyto úkoly s cílem zajistit jednotný bezpečný režim pro specializované přeshraniční infrastruktury;
- h) „vnitrostátními bezpečnostními předpisy“ všechny předpisy obsahující bezpečnostní požadavky na železnici stanovené na úrovni členského státu a použitelné na více než jeden železniční podnik, bez ohledu na to, kdo je vydal;
- i) „systémem zajišťování bezpečnosti“ systém a činnosti, které zavedl provozovatel infrastruktury nebo železniční podnik k zajištění bezpečnosti svých činností;
- j) „pověřeným vyšetřujícím“ osoba pověřená organizací, vedením a kontrolou vyšetřování;
- k) „nehodou“ nečekaná nebo nezamýšlená nepříznivá událost nebo určitý sled takových událostí, které mají za následek škodu; nehody se dělí do těchto kategorií: srážka, vykolejení, nehody na přejezdech, nehody osob způsobené pohybujícím se kolejovým vozidlem, požáry a jiné nehody;
- l) „vážnou nehodou“ jakákoli srážka vlaků nebo vykolejení vlaků s následkem usmrcení nejméně jedné osoby, závažného zranění nejméně pěti osob, nebo rozsáhlé škody na kolejovém vozidle, infrastruktuře nebo na životním prostředí nebo jiná podobná nehoda



**▼ B**

- se zřejmým dopadem na regulaci bezpečnosti železnic nebo na zajišťování bezpečnosti; „rozsáhlou škodou“ se rozumí škoda, jejíž výše může inspekční orgán ihned odhadnout nejméně na 2 miliony EUR;
- m) „mimořádnou událostí“ jakákoli událost jiná než nehoda nebo vážná nehoda, ke které dojde v souvislosti s provozem vlaků a která ovlivní bezpečnost provozu;
  - n) „vyšetřováním“ postup vedený za účelem předcházení nehodám a mimořádným událostem, který zahrnuje shromažďování a vyhodnocování informací, vypracovávání závěrů, včetně stanovování příčin a podle potřeby vydávání bezpečnostních doporučení;
  - o) „příčinami“ jednání, opomenutí, události nebo okolnosti nebo jejich kombinace, které vedly k nehodě nebo mimořádné události;
  - p) „agenturou“ Evropská agentura pro železnice, totiž agentura Společenství pro bezpečnost a interoperabilitu;
  - q) „označenými subjekty“ subjekty pověřené posuzováním shody nebo vhodnosti pro použití prvků interoperability nebo posuzování postupů ES ověřování subsystémů, jak jsou definovány ve směrnících 96/48/ES a 2001/16/ES;
  - r) „prvky interoperability“ veškeré základní části, skupiny částí, podstavy nebo úplné sestavy zařízení, které jsou nebo mají být v budoucnu zahrnuty do subsystému a na nichž přímo nebo nepřímo závisí interoperabilita vysokorychlostního nebo konvenčního železničního systému, jak je definována ve směrnících 96/48/ES a 2001/16/ES. Pojetí „prvku“ zahrnuje jak hmotné předměty, tak nehmotné předměty, jako je programové vybavení;

**▼ M2**

- s) „držitelem“ osoba nebo subjekt, jenž vozidlo vlastní nebo má právo jej užívat, užívá vozidlo jako dopravní prostředek a je zapsán jako takový ve vnitrostátním registru vozidel podle článku 33 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/57/ES ze dne 17. června 2008 o interoperabilitě železničního systému ve Společenství (přepracované znění) <sup>(1)</sup> (dále jen „směrnice o interoperabilitě železnic“);
- t) „subjektem odpovědným za údržbu“ subjekt odpovědný za údržbu vozidla a zapsaný jako takový ve vnitrostátním registru vozidel;
- u) „vozidlem“ železniční vozidlo, které může být provozováno po vlastní ose na železničních tratích, s trakcí nebo bez ní. Vozidlo se skládá z jednoho nebo několika strukturálních a funkčních subsystémů nebo částí těchto subsystémů.

**▼ B**

## KAPITOLA II

**ROZVOJ A ZAJIŠŤOVÁNÍ BEZPEČNOSTI***Článek 4***Rozvoj a zvyšování bezpečnosti železnic**

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

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

<sup>(1)</sup> Úř. věst. L 191, 18.7.2008, s. 1.

**▼B**

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

3. Členské státy zajistí, aby odpovědnost za bezpečné provozování železničního systému a usměrňování rizik s tím spojených nesli provozovatelé infrastruktury a železniční podniky, tím, že jim uloží, aby zavedli nezbytná opatření pro kontrolu rizik a podle potřeby na nich spolupracovali, používali vnitrostátní bezpečnostní předpisy a normy a zaváděli systémy zajišťování bezpečnosti v souladu s touto směrnicí.

Aniž je dotčena občanskoprávní odpovědnost podle právního řádu členských států, nese každý provozovatel infrastruktury a každý železniční podnik vůči uživatelům, zákazníkům, dotčeným zaměstnancům a třetím osobám odpovědnost za svou část systému a za jeho bezpečný provoz, včetně dodávek materiálu a subdodávek služeb.

4. Tímto není dotčena odpovědnost každého výrobce, opravárenského podniku, ►M2 držitele ◄, poskytovatele služeb a zadavatele zajistit, aby kolejová vozidla, zařízení, příslušenství, vybavení a služby, které dodávají, splňovaly stanovené požadavky a podmínky použití tak, aby mohly být železničním podnikem nebo provozovatelem infrastruktury bezpečně uvedeny do provozu.

*Článek 5***Společné bezpečnostní ukazatele**

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

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

CSI se stanoví způsobem uvedeným v příloze I.

**▼M2**

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

**▼B***Článek 6***Společné bezpečnostní metody****▼M2**

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

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

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

**▼B**

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

Návrhy CSM vycházejí z posouzení stávajících metod členských států.

**▼ B**

3. CSM popíší, jakým způsobem se posuzuje úroveň bezpečnosti a stupeň dosažení bezpečnostních cílů a soulad s ostatními bezpečnostními požadavky; k tomu budou vypracovány a stanoveny:

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

**▼ M2**

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

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

**▼ B**

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

*Článek 7***Společné bezpečnostní cíle**

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

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

3. ► **M2** První soubor návrhů CST bude založen na posouzení stávajících cílů a na výkonech dosahovaných členskými státy v oblasti bezpečnosti a zajistí, aby v žádném členském státě nedošlo ke snížení současných výkonů železničního systému z hlediska bezpečnosti. Tento soubor přijme Komise do 30. dubna 2009 a zveřejní jej v *Úředním věstníku Evropské unie*. Toto opatření, jehož účelem je změnit jiné než podstatné prvky této směrnice, včetně jejím doplněním, se přijme regulativním postupem s kontrolou podle čl. 27 odst. 2a.

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

Všechny návrhy týkající se nových CST a revidovaných CST odrážejí povinnosti členských států podle čl. 4 odst. 1. Součástí těchto návrhů je posouzení odhadovaných nákladů a přínosů, přičemž musí být uveden jejich pravděpodobný dopad na všechny zúčastněné provozovatele a hospodářské subjekty a jejich dopad na společenskou přijatelnost rizika. Obsahují případně časový plán postupného zavádění, zejména s ohledem na povahu a rozsah investic, které jejich zavedení vyžaduje. Je v nich analyzován možný dopad na TSI pro jednotlivé subsystémy a jsou v nich být podle potřeby uvedeny návrhy změn TSI, které z nich vyplývají.

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

**▼B**

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

**▼M2**

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

**▼B**

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

*Článek 8***Vnitrostátní bezpečnostní předpisy**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**▼B**

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

*Článek 9***Systémy zajišťování bezpečnosti**

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

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

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

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

- a) informace o tom, jak jsou plněny bezpečnostní cíle organizace, a výsledky plánů v oblasti bezpečnosti;
- b) vývoj vnitrostátních bezpečnostních ukazatelů a CSI stanovených v příloze I, pokud je to pro dotýčnou organizaci významné;
- c) výsledky vnitřního bezpečnostního auditu;
- d) údaje o nedostacích a selháních v železničním provozu a provozování infrastruktury, které by mohly být pro bezpečnostní orgán důležité.

## KAPITOLA III

**OSVĚDČENÍ O BEZPEČNOSTI A SCHVÁLENÍ Z HLEDISKA BEZPEČNOSTI***Článek 10***Osvědčení o bezpečnosti**

1. Má-li být železničnímu podniku povolen přístup na železniční infrastrukturu, musí být držitelem osvědčení o bezpečnosti podle této

**▼ B**

kapitoly. Osvědčení o bezpečnosti se může vztahovat na celou železniční síť členského státu, nebo pouze na její určitou část.

**▼ M2**

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

**▼ B**

2. Osvědčení o bezpečnosti se skládá z:

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

**▼ M2**

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

**▼ B**

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

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

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

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

Držitel osvědčení o bezpečnosti neprodleně vyrozumí příslušný bezpečnostní orgán o všech důležitých změnách podmínek příslušných částí osvědčení o bezpečnosti. Dále vyrozumí příslušný bezpečnostní orgán o zavedení nové kategorie zaměstnanců nebo nových typů kolejových vozidel.

Bezpečnostní orgán může požadovat, aby byly příslušné části osvědčení o bezpečnosti revidovány z důvodu podstatných změn právního rámce v oblasti bezpečnosti.

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

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

6. Bezpečnostní orgán uvědomí agenturu do jednoho měsíce o osvědčeních o bezpečnosti podle odstavce 2 písm. a), která vydá, obnoví, změní nebo odebere. Uvede název a adresu železničního podniku, datum vydání, rozsah a platnost osvědčení o bezpečnosti, a v případě odebrání rovněž důvody svého rozhodnutí.

7. Do 30. dubna 2009 zhodnotí agentura vývoj v oblasti osvědčování o bezpečnosti a předloží Komisi zprávu s doporučeními týkajícími se

**▼B**

strategie směřování k jednotnému osvědčení o bezpečnosti ve Společenství. Komise přijme na základě doporučení vhodná opatření.

*Článek 11***Schvalování provozovatelů infrastruktury z hlediska bezpečnosti**

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

Schválení z hlediska bezpečnosti se skládá z:

- a) osvědčení o uznání systému zajišťování bezpečnosti provozovatele infrastruktury, jak je popsáno v článku 9 a příloze III, a
- b) osvědčení o uznání předpisů provozovatele infrastruktury, které přijal s cílem splnit specifické požadavky nezbytné pro bezpečné projektování, údržbu a provoz železniční infrastruktury, případně i včetně údržby a provozu systému řízení a zabezpečení dopravy.

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

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

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

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

*Článek 12***Požadavky na žádost o osvědčení o bezpečnosti a schválení z hlediska bezpečnosti**

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

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

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

3. Pokyny pro podávání žádostí, které popisují a vysvětlují požadavky na osvědčení o bezpečnosti a uvádějí výčet dokumentů, jež musí být předloženy, jsou zpřístupněny žadatelům zdarma. Všechny

**▼B**

žádosti o osvědčení o bezpečnosti musí být podány v jazyce, který bezpečnostní orgán vyžaduje.

*Článek 13***Přístup ke školicím zařízením**

1. Členské státy zajistí, aby měly železniční podniky žádající o osvědčení o bezpečnosti rovný a nediskriminující přístup ke školicím zařízením pro strojvedoucí a doprovod vlaku, kdykoli je takové školení nezbytné pro splnění požadavků na získání osvědčení o bezpečnosti.

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

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

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

Bezpečnostní orgán zajistí, aby školení nebo případně certifikace byly v souladu s bezpečnostními požadavky stanovenými v TSI nebo ve vnitrostátních bezpečnostních předpisech podle článku 8 a přílohy II.

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

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

4. Ve všech případech odpovídá každý železniční podnik a každý provozovatel infrastruktury za úroveň školení a za kvalifikaci svých zaměstnanců provádějících práce související s bezpečností, jak je stanoveno v článku 9 a v příloze III.

**▼M1****▼M2***Článek 14a***Údržba vozidel**

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

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

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

a) knihou údržby každého vozidla,



▼ M2

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

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

4. V případě nákladních vozů obdrží každý subjekt odpovědný za údržbu osvědčení od orgánu akreditovaného nebo uznaného v souladu s odstavcem 5 nebo od vnitrostátního bezpečnostního orgánu. Akreditace je založena na kritériích nezávislosti, odbornosti a nestrannosti, jak jsou obsaženy například v příslušných evropských normách řady EN 45000. Uznání je rovněž založeno na kritériích nezávislosti, odbornosti a nestrannosti.

Pokud je subjektem odpovědným za údržbu železniční podnik nebo provozovatel infrastruktury, prověřuje soulad s požadavky přijatými podle odstavce 5 příslušný vnitrostátní bezpečnostní orgán postupy uvedenými v článcích 10 či 11 a tento soulad je potvrzen na osvědčcích zmíněných v těchto postupech.

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

Opatření zahrnuje požadavky na:

- a) systém údržby zavedený subjektem;
- b) formu a dobu platnosti osvědčení uděleného subjektu;
- c) kritéria pro akreditaci či uznání subjektu či subjektů odpovědných za udělování osvědčení a zajištění kontrol, jež jsou nezbytné pro fungování systému udělování osvědčení;
- d) datum zahájení provozu systému udělování osvědčení, včetně přechodného období v délce jednoho roku pro stávající subjekty odpovědné za údržbu.

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

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

6. Osvědčení udělená v souladu s odstavcem 5 jsou platná v celém Společenství.

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

8. Členské státy se mohou rozhodnout, že splní povinnost určit subjekt odpovědný za údržbu a vydat mu osvědčení prostřednictvím alternativních opatření v případech:

- a) vozidel registrovaných ve třetí zemi a udržovaných podle právních předpisů této země;
- b) vozidel používaných na sítích nebo tratích, jejichž rozchod kolejí je odlišný od rozchodu kolejí hlavní železniční sítě ve Společenství, pro něž je splnění požadavku uvedeného v odstavci 3 zajištěno mezinárodními dohodami se třetími zeměmi;
- c) vozidel uvedených v čl. 2. odst. 2 a vojenských zařízení a zvláštní dopravy, pro něž se před poskytnutím služby požaduje vydání ad hoc povolení vnitrostátním bezpečnostním orgánem. V tomto případě se výjimka udělí na doby nejvýše pěti let.

**▼M2**

Taková alternativní opatření jsou uplatňována prostřednictvím výjimek udělovaných příslušným vnitrostátním bezpečnostním orgánem:

- a) při registraci vozidel podle článku 33 směrnice o interoperabilitě železnic, pokud se týče určení subjektu odpovědného za údržbu;
- b) při vydávání osvědčení o bezpečnosti a schválení z hlediska bezpečnosti železničním podnikům a provozovatelům infrastruktury podle článků 10 a 11 této směrnice, pokud se týče určení subjektu odpovědného za údržbu či udělení osvědčení takovému subjektu.

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

**▼B***Článek 15***Harmonizace osvědčení o bezpečnosti**

1. Do 30. dubna 2009 budou postupem podle čl. 27 odst. 2 přijata rozhodnutí o společných harmonizovaných požadavcích podle čl. 10 odst. 2 písm. b) a přílohy IV a o společné podobě pokynů pro žadatele.
2. Agentura doporučí společné harmonizované požadavky a společnou podobu pokynů pro žadatele na základě pověření, které bude přijato postupem podle čl. 27 odst. 2.

## KAPITOLA IV

**BEZPEČNOSTNÍ ORGÁN***Článek 16***Úkoly**

1. Každý členský stát zřídí bezpečnostní orgán. Tento orgán, jímž může být ministerstvo odpovědné za dopravu, musí být, pokud jde o organizaci, právní strukturu a rozhodování, nezávislý na jakémkoli železničním podniku, provozovateli infrastruktury, žadateli a zadavateli.
2. Bezpečnostní orgán je pověřen nejméně těmito úkoly:

**▼M2**

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

**▼B**

- c) provádět dozor nad dodržováním základních požadavků u prvků interoperability, jak je stanoveno v článku 12 směrnic 96/48/ES a 2001/16/ES;
- d) schvalovat uvádění nových a podstatně změněných kolejových vozidel, na která se dosud nevztahuje TSI, do provozu;
- e) vydávat, obnovovat, měnit a odebírat příslušné části osvědčení o bezpečnosti a schválení z hlediska bezpečnosti, jež byly uděleny podle článků 10 a 11, a kontrolovat, zda jsou plněny stanovené podmínky a požadavky a zda provozovatelé infrastruktury a železniční podniky vykonávají svou činnost v souladu s požadavky vnitrostátního práva nebo práva Společenství;

**▼B**

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

**▼M2**

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

**▼B**

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

*Článek 17***Zásady rozhodování**

1. Bezpečnostní orgán vykonává své úkoly otevřeným, nediskriminujícím a transparentním způsobem. Zejména umožňuje vyjádření všech stran a odůvodňuje svá rozhodnutí.

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

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

2. Bezpečnostní orgán smí provádět veškeré kontroly a šetření, které jsou nezbytné pro plnění jeho úkolů, a je mu umožněn přístup ke všem důležitým dokumentům, do všech objektů a k veškerému zařízení a vybavení provozovatelů infrastruktury a železničních podniků.

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

4. Bezpečnostní orgány vedou intenzivní výměnu názorů a zkušeností s cílem harmonizovat svá rozhodovací kritéria v celém Společenství. Jejich spolupráce se zaměří zejména na usnadnění a koordinaci udělování osvědčení o bezpečnosti železničních podniků, kterým byly postupem podle článku 15 směrnice 2001/14/ES přiděleny mezinárodní trasy vlaků.

Agentura jim poskytuje v těchto úkolech podporu.

*Článek 18***Výroční zpráva**

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

- a) vývoji bezpečnosti železnic, včetně souhrnu CSI uvedených v příloze I na úrovni členského státu;
- b) důležitých změnách právních předpisů týkajících se bezpečnosti železnic;
- c) vývoji udělování osvědčení o bezpečnosti a schvalování z hlediska bezpečnosti;
- d) výsledcích a zkušenostech týkajících se dozoru nad provozovateli infrastruktury a železničními podniky;

▼ M2

e) výjimkách, o nichž bylo rozhodnuto podle čl. 14a odst. 8.

▼ B

## KAPITOLA V

## VYŠETŘOVÁNÍ NEHOD A MIMOŘÁDNÝCH UDÁLOSTÍ

## Článek 19

## Vyšetřovací povinnost

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

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

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

- a) závažnost nehody nebo mimořádné události;
  - b) skutečnost, zda se jedná o sled nehod nebo mimořádných událostí významných pro systém jako celek;
  - c) dopad nehody nebo mimořádné události na bezpečnost na úrovni Společenství;
  - d) požadavky provozovatelů infrastruktury, železničních podniků, bezpečnostního orgánu nebo členských států.
3. Rozsah vyšetřování a jeho postup stanoví inspekční orgán s ohledem na zásady a cíle článků 20 a 22 a na předpokládané poznatky, které bude možno z nehody nebo mimořádné události získat pro účely zvýšení bezpečnosti.
4. Vyšetřování se v žádném případě nezabývá otázkou viny nebo odpovědnosti.

## Článek 20

## Právní povaha vyšetřování

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

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

- a) přístup na místo nehody nebo mimořádné události, do dotyčného kolejového vozidla, k související infrastruktuře a řídicím a zabezpečovacím zařízením,
- b) okamžité zajišťování důkazů, kontrolu odstraňování trosků, zařízení nebo součástí infrastruktury za účelem prozkoumání nebo analýzy,
- c) přístup k záznamům palubních záznamových zařízení, k zařízení pro záznam ústních hlášení a k záznamu o činnosti systému řízení a zabezpečení a použití těchto záznamů,
- d) přístup k výsledkům ohledání ostatků obětí,

**▼B**

- e) přístup k výsledkům vyšetřování doprovodu vlaku a jiných železničních zaměstnanců, kteří byli účastníky nehody nebo mimořádné události,
  - f) výslech dotčených železničních zaměstnanců a jiných svědků,
  - g) přístup k veškerým souvisejícím informacím nebo záznamům, které se nacházejí v držení provozovatele infrastruktury, dotyčného železničního podniku a bezpečnostního orgánu.
3. Vyšetřování se vede nezávisle na jakémkoli soudním vyšetřování.

*Článek 21***Inspekční orgán**

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

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

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

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

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

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

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

Agentura jim poskytuje při plnění tohoto úkolu podporu.

*Článek 22***Postup vyšetřování**

1. Nehody nebo mimořádné události podle článku 19 vyšetřuje inspekční orgán členského státu, ve kterém k nehodě nebo mimořádné události došlo. Není-li možné určit, ve kterém členském státu k nehodě nebo mimořádné události došlo, nebo došlo-li k nim na hraničním úseku dráhy mezi členskými státy nebo v jeho blízkosti, dohodnou se příslušné

**▼B**

orgány na tom, který z nich vyšetřování povede, nebo se dohodnou na společném vyšetřování. V prvním případě se může druhý orgán účastnit vyšetřování a má neomezený přístup k jeho výsledkům.

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

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

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

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

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

*Článek 23***Zprávy**

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

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

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

*Článek 24***Informace, které mají být podávány agentuře**

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

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

**▼ B***Článek 25***Bezpečnostní doporučení**

1. Bezpečnostní doporučení, které vydal inspekční orgán, v žádném případě nepředjímá zavinění nebo odpovědnost za nehodu nebo mimořádnou událost.
2. Doporučení jsou určena bezpečnostnímu orgánu, a pokud to vyžaduje povahu doporučení, jiným subjektům nebo orgánům v členském státě nebo jiným členskými státy. Členské státy a jejich bezpečnostní orgány přijmou nezbytná opatření k tomu, aby zajistily, že bezpečnostní doporučení, která vydaly inspekční orgány, budou řádně vzata v úvahu a realizována.
3. Bezpečnostní orgán a jiné orgány nebo subjekty nebo popřípadě členské státy, jimž byla doporučení určena, podají alespoň jednou ročně inspekčnímu orgánu zprávu o opatřeních, která byla nebo budou přijata v návaznosti na jeho doporučení.

## KAPITOLA VI

**PROVÁDĚCÍ PRAVOMOCI****▼ M2***Článek 26***Přizpůsobování příloh**

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

**▼ B***Článek 27***Postup projednávání ve výboru**

1. Komisi je nápomocen výbor zřízený článkem 21 směrnice 96/48/ES.
  2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použijí se články 5 a 7 rozhodnutí 1999/468/ES s ohledem na článek 8 zmíněného rozhodnutí.
- Doba uvedená v čl. 5 odst. 6 rozhodnutí 1999/468/ES je tři měsíce.

**▼ M2**

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

**▼ B**

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

**▼ M2**

\_\_\_\_\_

**▼ B***Článek 28***Prováděcí opatření**

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

**▼B**

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

## KAPITOLA VII

**OBEČNÁ A ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ***Článek 29***Změny směrnice 95/18/ES**

Směrnice 95/18/ES se mění takto:

1. Článek 8 se nahrazuje tímto:

*„Článek 8*

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

2. V příloze se zrušuje oddíl II.

*Článek 30***Změny směrnice 2001/14/ES**

Směrnice 2001/14/ES se mění takto:

1. Název se nahrazuje tímto:

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

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

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

(\*) Úř. věst. L 237, 24.8.1991, s. 25.

(\*\*) Úř. věst. L 164, 30.4.2004, s. 164.“

3. Článek 32 se zrušuje.

4. V článku 34 se odstavec 2 nahrazuje tímto:

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



*Článek 31***Zpráva a další opatření Společenství**

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

Ke zprávě se podle potřeby přiloží návrhy na další opatření Společenství.

*Článek 32***Sankce**

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

Členské státy oznámí tato pravidla Komisi ve lhůtě uvedené v článku 33 a neprodleně jí oznámí jakékoli jejich pozdější změny.

*Článek 33***Provedení**

Členské státy uvedou v účinnost právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí do 30. dubna 2006. Neprodleně o nich uvědomí Komisi.

Tato opatření přijatá členskými státy musí obsahovat odkaz na tuto směrnici nebo musí být takový odkaz učiněn při jejich úředním vyhlášení. Způsob odkazu si stanoví členské státy.

*Článek 34***Vstup v platnost**

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

*Článek 35***Určení**

Tato směrnice je určena členskými státním.

▼ **M3***PŘÍLOHA I***SPOLEČNÉ BEZPEČNOSTNÍ UKAZATELE**

Bezpečnostní orgány předkládají zprávu o společných bezpečnostních ukazatelích jednou za rok. Prvním obdobím, za které podávají zprávu, je rok 2010.

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

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

Pokud jde o ukazatele týkající se nehod pod položkou 1, použije se nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 91/2003 ze dne 16. prosince 2002 o statistice železniční dopravy<sup>(1)</sup>, pokud jsou informace k dispozici.

**1. Ukazatele týkající se nehod**

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

- srážky vlaků, včetně srážek s překážkami v průjezdném průřezu,
- vykolejení vlaků,
- nehody na úroňových přejezdech, včetně nehod, jejichž účastníky byli chodci,
- nehody osob způsobené pohybujícím se kolejovým vozidlem, kromě sebevražd,
- požáry kolejových vozidel,
- jiné.

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

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

- cestující (také ve vztahu k celkovému počtu osobokilometrů a vlakových kilometrů v osobní dopravě),
- zaměstnanci, včetně personálu smluvních subjektů,
- uživatelé úroňových přejezdů,
- nepovolané osoby v prostoru železnic,
- jiné.

**2. Ukazatele týkající se nebezpečných věcí**

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

- nehody, na kterých 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 vlakový kilometr) počet sebevražd.

**4. Ukazatele týkající se původců nehod**

Celkový a relativní (na vlakový kilometr) počet:

- lomů kolejnice,
- vybočení koleje,
- selhání návěstních systémů,
- projetých návěstidel zakazujících jízdu,

<sup>(1)</sup> Úř. věst. L 14, 21.1.2003, s. 1.

▼ **M3**

— lomů dvojkolí u provozovaných kolejových vozidel.

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

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

Celkové v EUR a relativní (na vlakový kilometr):

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

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

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

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

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

6.2 Počet úrovnových přejezdů (celkový počet, na kilometr tratí a kilometr koleji) podle následujících osmi druhů:

- a) aktivní úrovnové přejezdy s:
- i) výstražným zařízením na straně uživatele ovládaným automaticky jízdou,
  - ii) zabezpečovacím zařízením na straně uživatele ovládaným automaticky jízdou,
  - iii) zabezpečovacím a výstražným zařízením na straně uživatele ovládaným automaticky jízdou,
  - iv) zabezpečovacím a výstražným zařízením na straně uživatele ovládaným automaticky jízdou a kolejovým zabezpečovacím zařízením,
  - v) výstražným zařízením na straně uživatele ovládaným obsluhou,
  - vi) zabezpečovacím zařízením na straně uživatele ovládaným obsluhou,
  - vii) zabezpečovacím a výstražným zařízením na straně uživatele ovládaným obsluhou;

b) pasivní úrovnové přejezdy.

**7. Ukazatele týkající se zajištění bezpečnosti**

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

**8. Definice**

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

▼ **M3***Dodatek***Společné definice pro CSI a metody pro stanovení hospodářského dopadu nehod****1. Ukazatele týkající se nehod**

- 1.1 „Vážnou nehodou“ se rozumí každá nehoda, na které se podílí nejméně jedno železniční vozidlo v pohybu a při níž je vážně zraněna nebo usmrcena nejméně jedna osoba nebo při níž dojde ke značným hmotným škodám na vozidle, na kolejích, na jiných zařízeních nebo na životním prostředí nebo která má za následek rozsáhlé narušení dopravy. Vyjímají se nehody v dílnách, skladech a vozovkách.
- 1.2 „Značnými hmotnými škodami na vozidle, na kolejích, na jiných zařízeních nebo na životním prostředí“ se rozumí škoda ve výši nejméně 150 000 EUR.
- 1.3 „Rozsáhlým narušením dopravy“ se rozumí přerušení provozu vlaků na hlavní železniční trati nejméně na šest hodin.
- 1.4 „Vlakem“ se rozumí jedno nebo několik železničních vozidel, které je taženo (která jsou tažena) jednou nebo několika lokomotivami nebo kolejovými vozidly, nebo jedno samostatně jedoucí železniční vozidlo, které pod určitým číslem nebo určitým označením jede ze stanoveného výchozího bodu do stanoveného koncového bodu. Nezatížená lokomotiva, tj. lokomotiva jedoucí sama, je považována za vlak.
- 1.5 „Srážkami vlaků, včetně srážek s překážkami v průjezdném průřezu“ se rozumí čelní nebo zadní srážka mezi dvěma vlaky nebo boční srážka mezi částí vlaku a částí jiného vlaku, nebo srážka vlaku s:
- i) posunovacími kolejovými vozidly,
  - ii) předměty pevně nebo dočasně přítomnými na trati nebo v její blízkosti (kromě předmětů na úrovňových přejezdech, pokud je ztratí překračující vozidlo nebo uživatel).
- 1.6 „Vykolejením vlaku“ se rozumí případ, kdy nejméně jedno kolo vlaku opustí koleje.
- 1.7 „Nehodami na úrovňových přejezdech“ se rozumí nehody na úrovňových přejezdech, na kterých se podílí nejméně jedno železniční vozidlo a jedno či více přejíždějících vozidel, jiní překračující uživatelé jako chodci nebo jiné předměty dočasně přítomné na trati nebo v její blízkosti, pokud je ztratí překračující vozidlo/uživatel.
- 1.8 „Nehodami osob způsobenými pohybujícím se kolejovým vozidlem“ se rozumí nehody jedné nebo více osob, které byly buď zasaženy železničním vozidlem, nebo předmětem připevněným k železničnímu vozidlu nebo předmětem, který se z vozidla oddělil. Patří k nim také osoby, které spadnou ze železničních vozidel, a rovněž osoby, které spadnou z vozidel, nebo osoby zasažené při jízdě ve vozidlech uvolněnými předměty.
- 1.9 „Požáry kolejových vozidel“ se rozumí požáry a výbuchy, ke kterým dojde v železničních vozidlech (včetně jejich nákladu) v době, kdy se pohybují mezi výchozí a cílovou stanicí, včetně doby, kdy stojí ve výchozí stanici, cílové stanici nebo v jednotlivých zastávkách, a rovněž během přeřazování souprav.
- 1.10 „Jinými druhy nehod“ se rozumí jiné nehody než ty, které již byly zmíněny (srážky vlaků, vykolejení vlaků, nehody na úrovňových přejezdech, nehody osob způsobené pohybujícím se kolejovým vozidlem a požáry kolejových vozidel).
- 1.11 „Cestujícím“ se rozumí osoba cestující po železnici kromě obsluhy vlaku. Pro účely statistiky nehod k nim patří také cestující, kteří se snaží naskočit na jedoucí vlak nebo z jedoucího vlaku vyskočit.
- 1.12 „Zaměstnanci (včetně personálu smluvních subjektů a osob samostatně výdělečně činných ve smluvním poměru)“ se rozumí všechny osoby, jejichž zaměstnání souvisí se železnici a které jsou v okamžiku nehody v zaměstnání. Tento pojem zahrnuje členy osádky vlaku a osoby obsluhující železniční vozidla a součásti infrastruktury.

▼ **M3**

- 1.13 „Uživateli úrovnových přejezdů“ se rozumí všechny osoby využívající úrovnový přejezd k překonání železniční trati jakýmkoli dopravním prostředkem nebo k jeho přechodu pěšky.
- 1.14 „Nepovolanými osobami v prostoru železnic“ se rozumí všechny osoby přítomné v prostoru železnic, kde je jejich přítomnost zakázána, s výjimkou uživatelů úrovnových přejezdů.
- 1.15 „Jinými (třetími stranami)“ se rozumí všechny osoby, které nejsou definovány jako „cestující“, „zaměstnanci včetně personálu smluvních subjektů“, „uživatelé úrovnových přejezdů“ nebo „nepovolané osoby v prostoru železnic“.
- 1.16 „Úmrtím (usmrcenými osobami)“ se rozumí všechny osoby, které byly bezprostředně usmrceny nebo zemřely na následky nehody do 30 dnů po nehodě, přičemž se vyjímají osoby, které spáchaly sebevraždu.
- 1.17 „Zraněním (těžce zraněnými osobami)“ se rozumí všechny zraněné osoby, které byly po nehodě hospitalizovány na více než 24 hodin, přičemž se vyjímají osoby, které se pokusily o sebevraždu.

**2. Ukazatele týkající se nebezpečných věcí**

- 2.1 „Nehodami spojenými s přepravou nebezpečných věcí“ se rozumí všechny nehody nebo mimořádné události, které je nutno podle oddílu 1.8.5 RID <sup>(1)</sup>/ADR ohlásit.
- 2.2 „Nebezpečnými věcmi“ se rozumí takové látky a předměty, jejichž přeprava je podle RID zakázána, nebo je povolena pouze za podmínek v něm stanovených.

**3. Ukazatele týkající se sebevražd**

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

**4. Ukazatele týkající se původců nehod**

- 4.1 „Lomem kolejnice“ se rozumí kolejnice rozdělená do dvou nebo více kusů, nebo kolejnice, ze které se oddělí kus kovu, čímž se na temeni kolejnice vytvoří mezera o délce více než 50 mm a hloubce více než 10 mm.
- 4.2 „Vybočením koleje“ se rozumí závady související se spojitostí a geometrií koleje, které pro zachování bezpečnosti vyžadují zablokování koleje nebo okamžité snížení povolené rychlosti.
- 4.3 „Selháním návěstních systémů“ se rozumí 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“ se rozumí případ, kdy kterákoli část vlaku překročí svou schválenou jízdu.

Neschválenou jízdu se rozumí projetí:

- traťové světelné návěsti nebo semaforu zakazujících jízdu nebo návěsti STÚJ v případě, kdy nefunguje automatický systém řízení vlaků (ATCS) nebo systém ATP,
- konce bezpečné vlakové cesty nastaveného v systému ATCS nebo ATP,
- místa oznámeného ústním nebo písemným schválením v souladu s předpisy,
- návěstidel (kromě zarážedel) nebo ručních návěstí.

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

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

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

▼ **M3**

4.5 „Lomy dvojkolí a náprav“ se rozumí lomy ovlivňující podstatné části kola nebo nápravy 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 založené na deklarovaných preferenčních studiích provedených v členském státě, pro který jsou používány.
- 2) Přímé a nepřímé hospodářské náklady: hodnoty nákladů odhadnuté v členském státě, které tvoří:
  - náklady na lékařskou péči a rehabilitaci,
  - právní náklady a soudní výlohy, náklady na policii, soukromé vyšetřování nehod, havarijní služby a správní náklady pojištění,
  - výrobní ztráty: společenská hodnota zboží a služeb, které mohly být vyrobeny a poskytnuty danou osobou, pokud by se nehoda nestala.

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

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

- odhady se vztahují k systému ohodnocování snižování rizika úmrtnosti v odvětví dopravy a uplatňují přístup založený na ochotě platit podle deklarovaných preferenčních metod,
- výběrový soubor respondentů použitý pro dané hodnoty je reprezentativní pro dotčené obyvatelstvo. Soubor musí zejména odrážet věkové/-příjmové rozdělení společně s ostatními příslušnými socio-ekonomickými/demografickými vlastnostmi obyvatelstva,
- metoda pro zjišťování hodnot ochoty platit: průzkum musí být navržen tak, aby otázky byly pro respondenty jasné/smysluplné.

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

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

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

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

$VT =$  peněžní hodnota úspory cestovního času

Hodnota času pro cestujícího vlakem (hodina):

$$VT_p = [VT \text{ cestujících jedoucích do práce}] * [\text{průměrné procento cestujících jedoucích do práce za rok}] + [VT \text{ cestujících nejedoucích do práce}] * [\text{průměrné procento cestujících nejedoucích do práce za rok}]$$

VT měřena v EUR na cestujícího a hodinu

Hodnota času pro nákladní vlak (hodina)

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

VT se měří v EUR na nákladní tunu a hodinu

▼ **M3**

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

$C_M$  = náklady na 1 minutu zpoždění vlaku

*Osobní vlak*

$$C_{MP} = K_1 * (V_{Tp}/60) * [(osobokilometry)/(vlakové kilometry)]$$

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

*Nákladní vlak*

$$C_{MF} = K_2 * (V_{Tf}/60)$$

Faktory  $K_1$  a  $K_2$  jsou mezi hodnotou času a hodnotou zpoždění, podle odhadu deklarovaných preferenčních studií, aby bylo zohledněno, že zmařený čas následkem zpoždění je vnímán výrazně negativněji než běžný cestovní čas.

Náklady na zpoždění v důsledku nehody =  $C_{MP}$ \*(minuty zpoždění osobních vlaků) +  $C_{MF}$ \*(minuty zpoždění nákladních vlaků)

*Oblast působnosti modelu*

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

Zpoždění se stanoví takto:

- skutečná zpoždění na železničních tratích, kde došlo k nehodám,
- skutečná zpoždění nebo, není-li to možné, odhadovaná zpoždění na ostatních dotčených tratích.

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

- 6.1 „Automatickým vlakovým zabezpečovacím zařízením (ATP)“ se rozumí systém, který vynucuje uposlechnutí návěstidel a omezení rychlosti její kontrolou, včetně automatického zastavení před návěstidly.
- 6.2 „Úroňovým přejezdem“ se rozumí úroňová křižovatka mezi železnicí a komunikací uznaná provozovatelem infrastruktury a otevřená pro veřejné nebo soukromé uživatele. Vyjímají se komunikace mezi nástupišti ve stanicích, jakož i přechody přes koleje určené pouze pro zaměstnance.
- 6.3 „Komunikací“ se rozumí veřejná nebo soukromá cesta, ulice, silnice nebo dálnice, včetně pěšin a cyklistických stezek, nebo jiné cesty určené pro přechod lidí, zvířat, vozidel nebo strojů.
- 6.4 „Aktivním úroňovým přejezdem“ se rozumí úroňový přejezd, kde jsou jeho uživatelé chráněni nebo varováni před přibližujícím se vlakem aktivací zařízení, není-li pro uživatele bezpečné přejezd překročit.
- Zabezpečení za pomoci fyzických zařízení:
    - částečné nebo úplné zábrany,
    - závory.
  - Varování za pomoci pevného zařízení na úroňových přejezdech:
    - viditelná zařízení: světla,
    - slyšitelná zařízení: zvony, houkačky, klaksony atd.,
    - fyzická zařízení, např. vibrace z důvodu nerovností vozovky.

Aktivní úroňové přejezdy jsou klasifikovány takto:

- 1) „Úroňovým přejezdem se zabezpečovacím a/nebo výstražným zařízením na straně uživatele přejezdu ovládaným automaticky jízdou“ se rozumí úroňový přejezd, kde je zabezpečovací a/nebo výstražné zařízení aktivováno přibližujícím se vlakem.

Tyto jsou klasifikovány jako úroňové přejezdy s(e):

- i) výstražným zařízením na straně uživatele ovládaným automaticky jízdou,

▼ **M3**

- ii) zabezpečovacím zařízením na straně uživatele ovládaným automaticky jízdou,
- iii) zabezpečovacím a výstražným zařízením na straně uživatele ovládaným automaticky jízdou,
- iv) zabezpečovacím a výstražným zařízením na straně uživatele ovládaným automaticky jízdou a kolejovým zabezpečovacím zařízením.

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

- 2) „Úroňovým přejezdem se zabezpečovacím a/nebo výstražným zařízením na straně uživatele přejezdu ovládaným obsluhou“ se rozumí úroňový přejezd, kde je zabezpečovací a/nebo výstražné zařízení aktivováno obsluhou a kde není závislé návěstidlo, které by vlaku ukazovalo povolený průjezd pouze v případě aktivace zabezpečovacího a/nebo výstražného zařízení přejezdu.

Tyto jsou klasifikovány jako úroňové přejezdy s(e):

- v) výstražným zařízením na straně uživatele ovládaným obsluhou,
- vi) zabezpečovacím zařízením na straně uživatele ovládaným obsluhou,
- vii) zabezpečovacím a výstražným zařízením na straně uživatele ovládaným obsluhou.

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

## 7. Ukazatele týkající se zajištění bezpečnosti

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

## 8. Definice srovnávacích základů

- 8.1 „Vlakovým kilometrem“ se rozumí měrná jednotka odpovídající pohybu vlaku na vzdálenost jednoho kilometru. Je-li známá, zohledňuje se skutečně ujetá vzdálenost, v opačném případě se použije standardní síťová vzdálenost mezi výchozím a koncovým bodem. Zohlední se pouze vzdálenost překonaná na území vykazující země.
- 8.2 „Osobokilometrem“ se rozumí měrná jednotka odpovídající přepravě jednoho cestujícího po železnici na vzdálenost jednoho kilometru. Zohlední se pouze vzdálenost překonaná na území vykazující země.
- 8.3 „Kilometrem tratí“ se rozumí délka železniční sítě měřená v kilometrech v členských státech, jejichž působnost je stanovena v článku 2. U vícekolejných železničních tratí se započítává pouze vzdálenost mezi výchozím a koncovým bodem.
- 8.4 „Kilometrem kolejí“ se rozumí délka železniční sítě měřená v kilometrech v členských státech, jejichž působnost je stanovena v článku 2. Započítává se každá kolej vícekolejně železniční tratě.



**▼B***PŘÍLOHA II***OZNÁMENÍ VNITROSTÁTNÍCH BEZPEČNOSTNÍCH PŘEDPISŮ**

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

1. předpisy týkající se stávajících vnitrostátních bezpečnostních cílů a bezpečnostních metod;
2. předpisy týkající se požadavků na systém zajišťování bezpečnosti a osvědčení o bezpečnosti železničních podniků;

**▼M2****▼B**

4. společné provozní předpisy pro železniční síť, na kterou se dosud nevztahují TSI, včetně předpisů týkajících se zabezpečovacího systému a systému řízení provozu;
5. předpisy, kterými se stanoví požadavky na doplňující vnitřní provozní předpisy (podnikové předpisy), které musí stanovit provozovatelé infrastruktury a železniční podniky;
6. předpisy o požadavcích na zaměstnance, kteří plní důležité úkoly z hlediska bezpečnosti, včetně kritérií výběru, zdravotní způsobilosti a odborného výcviku a certifikace, pokud se na ně dosud nevztahuje TSI;
7. předpisy týkající se vyšetřování nehod a mimořádných událostí.



## PŘÍLOHA III

## SYSTÉMY ZAJIŠŤOVÁNÍ BEZPEČNOSTI

## 1. Požadavky na systémy zajišťování bezpečnosti

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

## 2. Základní prvky systému zajišťování bezpečnosti

Základními prvky systému zajišťování bezpečnosti jsou:

- a) bezpečnostní zásady schválené výkonným ředitelem organizace a sdělené všem zaměstnancům;
- b) kvalitativní a kvantitativní cíle organizace v oblasti zachování a zvyšování bezpečnosti a plány a postupy pro dosažení těchto cílů;
- c) postupy zajišťující dodržování existujících, nových a změněných technických a provozních norem nebo jiných závazných podmínek stanovených
  - v TSI,
  - nebo
  - ve vnitrostátních bezpečnostních předpisech podle článku 8 a přílohy II,
  - nebo
  - v jiných příslušných předpisech,
  - nebo
  - v rozhodnutích orgánů
 a postupy pro zajištění souladu s normami a jinými závaznými podmínkami po dobu životnosti zařízení a po dobu jeho provozu;
- d) postupy a metody posuzování rizika a zavádění opatření pro usměrňování rizika v případě, že změna provozních podmínek nebo nové materiály představují nová rizika pro infrastrukturu nebo provoz;
- e) opatření programů pro školení zaměstnanců a pro systémy, za účelem zajištění kvalifikace zaměstnanců a odpovídající úrovně plnění úkolů;
- f) opatření zajišťující poskytování nezbytných informací v rámci organizace a podle potřeby mezi organizacemi používajícími tutéž infrastrukturu;
- g) postupy a vzory pro dokumentování bezpečnostních informací a stanovení postupu pro kontrolu nastavení nejdůležitějších bezpečnostních informací;
- h) postupy zajišťující, že jsou nehody, mimořádné události, nebezpečné situace a jiné nebezpečné jevy oznamovány, vyšetřovány a analyzovány a že jsou přijímána nezbytná preventivní opatření;
- i) opatření zásahových, varovných a informačních plánů v případě mimořádné situace, jež jsou dohodnuty s příslušnými orgány veřejné správy;
- j) ustanovení o provádění pravidelných vnitřních auditů systému zajišťování bezpečnosti.

*PŘÍLOHA IV***PROHLÁŠENÍ K ZVLÁŠTNÍ ČÁSTI OSVĚDČENÍ O BEZPEČNOSTI  
PRO SÍŤ**

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

- podklady železničního podniku k TSI nebo částem TSI a případně k vnitrostátním bezpečnostním předpisům a jiným předpisům vztahujícím se na jeho provoz, zaměstnance a kolejová vozidla a doklad o tom, jakým způsobem je systémem zajišťování bezpečnosti zajištěno jejich dodržování,
- podklady železničního podniku k různým kategoriím zaměstnanců nebo subdávatelů zařazených do provozu, včetně dokladů o tom, že splňují požadavky TSI nebo vnitrostátních předpisů a že jim byla řádně schválena odborná způsobilost,
- podklady železničního podniku k různým typům kolejových vozidel použitých v provozu, včetně dokladů o tom, že splňují požadavky TSI nebo vnitrostátních předpisů a že byla řádně schválena jejich technická způsobilost.

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



## PŘÍLOHA V

## HLAVNÍ OBSAH ZPRÁVY O VYŠETŘOVÁNÍ NEHODY NEBO MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI

## 1. Shnutí

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

## 2. Údaje týkající se bezprostředně události

1. Událost:
  - datum, přesný čas a místo události,
  - popis průběhu události a místa nehody, včetně činnosti integrovaného záchranného systému a záchranné služby,
  - rozhodnutí o zahájení vyšetřování, složení vyšetřujícího týmu a způsob vedení vyšetřování.
2. Pozadí události:
  - zúčastnění zaměstnanci a subdodavatelé a jiné strany a svědci,
  - vlaky a jejich řazení, včetně registračních čísel jednotlivých kolejových vozidel,
  - popis infrastruktury a zabezpečovacího systému — koleje, výhybky, stavědla, návěstidla a vlakové zabezpečovací zařízení,
  - komunikační prostředky,
  - práce prováděné na místě a v jeho blízkosti,
  - aktivace plánu pro případ mimořádné události na železnici a návazných postupů,
  - aktivace plánu integrovaného záchranného systému, policejních a zdravotnických záchranných služeb a návazných postupů.
3. Úmrtí, zranění a hmotné škody:
  - cestující a třetí osoby, zaměstnanci, včetně subdodavatelů,
  - přepravované věci, zavazadla a jiný majetek,
  - kolejová vozidla, infrastruktura a životní prostředí.
4. Vnější okolnosti:
  - povětrnostní podmínky a geografické údaje.

## 3. Záznam o vyšetřování a vysvětlení

1. Souhm svědectví (podléhá ochraně identity osob):
  - železniční zaměstnanci, včetně subdodavatelů,
  - jiní svědci.
2. Systém zajišťování bezpečnosti:
  - rámcová organizace a způsob udělování a provádění pokynů,
  - požadavky na zaměstnance a uplatňování těchto požadavků,
  - postupy vnitřní kontroly a auditu a jejich výsledky,
  - rozhraní mezi různými subjekty, které se podílejí na infrastruktuře.
3. Předpisy a nařízení
  - příslušné předpisy a nařízení práva Společenství a vnitrostátního práva,
  - jiné předpisy, např. provozní předpisy, místní pravidla, požadavky na zaměstnance, předpisy údržby a použitelné normy.
4. Fungování kolejových vozidel a technických zařízení:

**▼ B**

- systém řízení a zabezpečení, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat,
  - infrastruktura,
  - komunikační prostředky,
  - kolejová vozidla, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat.
5. Dokumentace o provozním systému:
- opatření přijatá zaměstnanci, pokud jde o řízení a zabezpečení dopravy,
  - výměna ústních hlášení v souvislosti s událostí, včetně údajů ze záznamového zařízení,
  - opatření přijatá k ochraně a zabezpečení místa události.
6. Rozhraní člověk-stroj-organizace:
- pracovní doba zaměstnanců, kteří byli účastníky události,
  - zdravotní stav a osobní situace, které měly dopad na událost, včetně fyzického nebo psychického stresu,
  - konstrukce zařízení, které ovlivňuje rozhraní člověk-stroj.
7. Dřívější události podobné povahy.
4. Analýza a závěry
1. Konečný přehled sledu události:
- vyhotovení závěrů o události založené na skutečnostech zjištěných v položce 3.
2. Rozbor:
- analýza skutečností zjištěných v položce 3 s cílem vyvodit závěry, pokud jde o příčiny události a činnost záchranných služeb.
3. Závěry:
- přímé a bezprostřední příčiny události, včetně faktorů, které k ní přispěly a které souvisely s jednáním zúčastněných osob nebo se stavem kolejových vozidel nebo technických zařízení,
  - zásadní příčiny související s kvalifikací, postupy a údržbou,
  - příčiny mající původ v právním rámci a v používání systému zajišťování bezpečnosti.
4. Doplňující zjištění:
- nedostatky a opomenutí zjištěné během vyšetřování, které se nevztahují k závěrům o příčinách.
5. Přijatá opatření
- Seznam opatření, která byla v důsledku události již učiněna nebo přijata.
6. Doporučení