

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)

DIRECTIVE 2004/49/EC OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL of 29 April 2004 on safety on the Community's railways and amending Council Directive 95/18/EC on the licensing of railway undertakings and Directive 2001/14/EC on the allocation of railway infrastructure capacity and the levying of charges for the use of railway infrastructure and safety certification (Railway Safety Directive)

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 Komise¹,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru²,

s ohledem na stanovisko Výboru regionů³,

v souladu s postupem stanoveným v článku 251 Smlouvy⁴ 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

* Úprava podle corrigenda v Úř.věst. L 220, 21. 6. 2004, s. 3.

¹ Úř. věst. C 126 E, 28. 5. 2002, s. 332.

² Úř. věst. C 61, 14. 3. 2003, s. 131.

³ Úř. věst. C 66, 19. 3. 2003, s. 5.

⁴ 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 nezveřejněno v Úředním věstníku). Legislativní usnesení Evropského parlamentu ze dne 22. dubna 2004 a rozhodnutí Rady ze dne 26. dubna 2004.

dopravy iniciovaném směrnicí Rady 91/440/EHS ze dne 29. července 1991 o rozvoji železnic Společenství⁵, je nezbytné stanovit společný předpisový rámec pro bezpečnost železnic. Členské státy dosud vypracovávaly svá pravidla a normy pro bezpečnost především na základě vnitrostátních zásad, založených na vnitrostátní technické a provozní koncepci. Zároveň v důsledku rozdílných zvyklostí, 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 podnikům⁶ 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 bezpečnosti⁷ stanoví první kroky k regulaci evropského železničního trhu a jeho otevření pro služby v mezinárodní železniční nákladní dopravě. Ustanovení o bezpečnosti se však ukázala jako nedostatečná a rozdíly mezi bezpečnostními požadavky přetrvávají, což ovlivňuje optimální fungování železniční dopravy ve Společenství. Zvláště důležitá je harmonizace bezpečnostních předpisů, bezpečnostní certifikace železničních podniků, úkolů a rolí bezpečnostních orgánů a harmonizace odborného zjišťování příčin vzniku 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 na silnicích, a nemohou se tedy na ně 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 působnosti této směrnice;
- (4) úroveň bezpečnosti železničního systému Společenství je všeobecně vysoká, zejména ve srovnání se silniční dopravou. Je důležité, aby byla alespoň zachována 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. 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 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).

⁶ Úř. věst. L 143, 27. 6. 1995, s. 70. Směrnice ve znění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/13/ES (Úř. věst. L 75, 15. 3. 2001, s. 26).

⁷ Úř. věst. L 75, 15. 3. 2001, s. 29. Směrnice ve znění rozhodnutí Komise 2002/844/ES (Úř. věst. L 289, 26. 10. 2002, s. 30).

- (5) všichni provozovatelé železničního systému, provozovatelé infrastruktury a železniční podniky by měli nést plnou odpovědnost za bezpečnost systému, a to každý za svou vlastní 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 předpisového rámce a v dozoru nad činností provozovatelů;
- (6) odpovědnost provozovatelů infrastruktury a železničních podniků za provoz železničního systému nevylučuje to, že ostatní účastníci, např. výrobci, opravárenské podniky, vlastníci kolejových vozidel, poskytovatelé služeb a zadavatelé přebírají odpovědnost za své výrobky a služby v souladu s ustanoveními směrnice Rady 96/48/ES ze dne 23. července 1996 o interoperabilitě transevropského vysokorychlostního železničního systému⁸ a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/16/ES ze dne 19. prosince 2001 o interoperabilitě transevropského konvenčního železničního systému⁹ nebo v souladu s jinými příslušnými 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, a rovněž na úrovni členských států;
- (9) informace o bezpečnosti železničního systému jsou omezené 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 národních technických normách, by měly být postupně nahrazovány předpisy

⁸ Úř. věst. L 235, 17. 9. 1996, s. 6.

⁹ Úř. věst. L 110, 20. 4. 2001, s. 1.

založenými na harmonizovaných normách, stanovených v TSI. Zavádění nových specifických vnitrostátních předpisů, které nejsou založeny na takových harmonizovaných normách, by mělo být pokud možno minimalizováno. Nové vnitrostátní předpisy by měly být v souladu s právními předpisy Společenství a měly by usnadňovat přechod ke společné koncepci bezpečnosti železnic. Členský stát by měl před přijetím vnitrostátního bezpečnostního předpisu, který vyžaduje vyšší úroveň bezpečnosti než CST, konzultovat tento krok se všemi zainteresovanými stranami. V takovém 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 roli vnitrostátní bezpečnostní předpisy, by měla být považována za přechodnou situaci vedoucí v důsledku ke stavu, v němž budou platit evropské předpisy;
- (12) vývoj CST, CSM a CSI, a rovněž potřeba usnadnit kroky směřující ke společnému přístupu k bezpečnosti železnic vyžadují technickou podporu na úrovni Společenství. Evropská železniční agentura zřízená nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 881/2004¹⁰ 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 by splňoval požadavky Společenství a obsahoval společné prvky. Informace o bezpečnosti a o zavádění systému zajišťování bezpečnosti by měly být předkládány bezpečnostnímu orgánu příslušného 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 práci¹¹ a předpisy, které ji doplňují a mění. 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 věcí¹²;

¹⁰ Viz strana 3 tohoto Úředního věstníku.

¹¹ Úř. věst. L 183, 29. 6. 1989, s. 1.

¹² Úř. věst. L 235, 17. 9. 1996, s. 25. Směrnice naposledy pozměněná směrnicí Komise 2003/29/ES (Úř. věst. L 90, 8. 4. 2003, s. 47).

- (15) kvůli zajištění vysoké úrovně bezpečnosti železnic a rovných podmínek pro všechny železniční podniky by měly železniční podniky podléhat týmž bezpečnostním požadavkům. Osvědčení o bezpečnosti by mělo dokládat, že železniční podnik zavedl systém zajišťování bezpečnosti a je schopen dodržovat příslušné bezpečnostní normy a předpisy. U služeb mezinárodní dopravy by mělo stačit, aby byl systém zajišťování bezpečnosti schválen v jednom členském státě a aby byla schválena jeho platnost ve Společenství. Na druhé straně by dodržování vnitrostátních předpisů mělo podléhat další certifikaci v každém členském státě. Konečným cílem by mělo být zavedení společného osvědčení o bezpečnosti s platností na území Společenství;
- (16) kromě bezpečnostních požadavků stanovených v osvědčení o bezpečnosti musí 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 zaměstnanců a zákazníků podle článků 6 a 12 směrnice 95/18/ES;
- (17) každý provozovatel infrastruktury má klíčovou odpovědnost za bezpečnou konstrukci, údržbu a bezpečný provoz své železniční sítě. Souběžně s vydáním osvědčení o bezpečnosti železničním podnikům by měl bezpečnostní orgán schvalovat provozovatele infrastruktury z hlediska bezpečnosti, a to pokud jde o jeho systém zajišťování bezpečnosti a předpisy zajišťující 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. Třebaže budou osvědčení o bezpečnosti obsahovat po přechodnou dobu vnitrostátní prvky, mělo by být nicméně 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) doba řízení a doba 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 sektorový dialog v rámci odvětví zřízeného podle rozhodnutí Komise 98/500/ES¹³;

- (21) vývoj bezpečného železničního systému ve Společenství vyžaduje vytvoření harmonizovaných podmínek pro udělování příslušných průkazů způsobilosti strojvedoucím a doprovodu vlaku, který plní úkoly týkající se bezpečnosti; Komise v této souvislosti ohlásila 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 specifikována ve směrnici 96/48/ES a 2001/16/ES;
- (22) jako součást nového společného předpisového rámce pro bezpečnost železnic by měly být ve všech členských státech zřízeny vnitrostátní regulační a bezpečnostní orgány. S cílem usnadnit jejich spolupráci na úrovni Společenství by jim měl být přidělen tentýž minimální rozsah úkolů a povinností. Vnitrostátním bezpečnostním orgánům by měla být poskytnuta vysoká míra nezávislosti. Při plnění svých úkolů by měly postupovat transparentním a nediskriminujícím způsobem tak, aby napomohly vytvořit jednotný železniční systém Společenství, a měly by dále spolupracovat na koordinaci svých rozhodovacích kritérií, zejména pokud jde o bezpečnostní certifikaci železničních podniků, které provozují služby mezinárodní dopravy;
- (23) k vážným nehodám dochází na železnici zřídka. Mohou však mít katastrofální důsledky a u veřejnosti vyvolávat obavy z bezpečnosti železničního systému. U všech takových nehod by tedy měly být odborně zjišťovány jejich příčiny z hlediska bezpečnosti, aby se neopakovaly, a výsledky by měly být zveřejňovány. Ostatní nehody a mimořádné události by mohly být významnými předchůdci možných budoucích vážných nehod, a měly by tedy také být podle potřeby předmětem odborného zjišťování příčin vzniku nehod a mimořádných událostí z hlediska bezpečnosti;
- (24) z hlediska bezpečnosti by mělo být odborné zjišťování příčin vzniku nehod a mimořádných událostí vedeno odděleně od soudního vyšetřování mimořádné události a v jeho rámci by měl být umožněn přístup k důkazům a svědkům. Mělo by být prováděno stálým orgánem, který je nezávislý na subjektech odvětví železniční dopravy. Orgán by měl vykonávat činnost tak, aby byl vyloučen jakýkoli střet zájmů a jakákoli možná účast na příčinách vzniku událostí; jeho funkční nezávislost nesmí být ovlivněna zejména tehdy, má-li z organizačních důvodů a z důvodů právní struktury úzký vztah k vnitrostátnímu bezpečnostnímu orgánu nebo k regulačnímu orgánu

¹³ Rozhodnutí Komise 98/500/ES ze dne 20. května 1998 o zřízení výborů pro kolektivní vyjednávání k podpoře dialogu mezi sociálními partnery na evropské úrovni (Úř. věst. L 225, 12. 8. 1998, s. 27).

v odvětví železnic. Odborné zjišťování příčin vzniku nehod a mimořádných událostí by mělo být vedeno s co největší transparentností. Pro každou událost by měl inspekční orgán ustavit příslušnou odbornou skupinu disponující nezbytnými zkušenostmi ke zjišťování bezprostředních a skrytých příčin;

- (25) zprávy o odborném zjišťování příčin vzniku nehod a mimořádných událostí a jakákoli 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) vzhledem k tomu, že cílů navrženého opatření, zejména koordinace činností členských států v oblasti regulace bezpečnosti a dozoru nad bezpečností, odborné zjišťování příčin vzniku nehod a mimořádných událostí a stanovení společných bezpečnostních cílů na úrovni Společenství, společných bezpečnostních metod, společných bezpečnostních ukazatelů a společných požadavků na bezpečnostní certifikaci, nemohou uspokojivě dosahovat členské státy samy, a lze jich tedy z důvodu rozsahu navržených kroků lépe dosáhnout na úrovni Společenství, může Společenství přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity podle článku 5 Smlouvy. V souladu se zásadou proporcionality podle uvedeného článku nepřekračuje tato směrnice rámec toho, co je nezbytné k dosažení těchto cílů;
- (27) opatření nezbytná k provádění 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 Komisi¹⁴;
- (28) cílem této směrnice je reorganizovat a sjednotit příslušné právní předpisy Společenství o bezpečnosti železnic. V důsledku toho by měla být ustanovení o bezpečnostní certifikaci železničních podniků, která byla doposud obsažena ve směrnici 2001/14/ES, společně se všemi odkazy na bezpečnostní certifikaci zrušena. Směrnice 95/18/ES obsahovala požadavky na kvalifikaci provozního personálu z hlediska bezpečnosti a na bezpečnost kolejových vozidel; tyto požadavky jsou zahrnuty do požadavků na bezpečnostní certifikaci 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 musí být účinné, přiměřené a odrazující,

¹⁴ Úř. věst. L 184, 17. 7. 1999, s. 23.

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) definováním odpovědnosti jednotlivých subjektů,
- c) přípravou společných bezpečnostních cílů a společných bezpečnostních metod zaměřenou na širší harmonizaci vnitrostátních předpisů,
- d) požadavkem, aby byl v každém členském státě zřízen bezpečnostní orgán a inspekční orgán pro odborné zjišťování příčin vzniku 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 subsystemy pro strukturální a provozní oblasti. Zahrnuje bezpečnostní požadavky na systém jako celek, včetně zajišťování bezpečného provozování infrastruktury a dopravy, a rovněž na vzájemnou součinnost železničních podniků a provozovatelů infrastruktury.

2. Členské státy mohou z opatření, která přijmou při provádění této směrnice, vyjmout:

- 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 rovněž železniční podniky využívající výhradně tyto sítě;
- c) železniční infrastruktury v soukromém vlastnictví sloužící výhradně k využití vlastníkem infrastruktury pro vlastní nákladní dopravu.

Článek 3

Definice

Pro účely této směrnice se

- a) „železničním systémem“ rozumí souhrn subsystémů pro strukturální a provozní oblasti definovaných ve směrnicích 96/48/ES a 2001/16/ES a rovněž řízení a provoz systému jako celku;
- b) „provozovatelem infrastruktury“ rozumí jakýkoli subjekt nebo podnik odpovědný zejména za zřizování a údržbu 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“ rozumí železniční podnik, jak je definován ve směrnici 2001/14/ES, a jakýkoli jiný veřejný nebo soukromý podnik, jehož předmětem činnosti je železniční přeprava věcí nebo osob, přičemž železniční podnik musí zajišťovat provoz drážních vozidel; jsou zde zahrnuty i podniky zajišťující pouze provoz drážních vozidel;
- d) „technickými specifikacemi pro interoperabilitu (TSI)“ rozumějí 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)“ rozumějí 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)“ rozumějí metody, které mají být vyvinuty k popisu způsobu posuzování úrovně bezpečnosti, stupně dosažení bezpečnostních cílů a dodržování jiných bezpečnostních

požadavků;

- g) „bezpečnostním orgánem“ rozumí vnitrostátní orgán, jemuž jsou svěřeny úkoly týkající se bezpečnosti železnic ve smyslu této směrnice, nebo jakýkoli dvoustranný orgán zřízený společně dvěma členskými státy, jemuž jsou svěřeny tyto úkoly s cílem zajistit jednotný bezpečný režim pro specializované přeshraniční infrastruktury;
- h) „vnitrostátními bezpečnostními předpisy“ rozumějí všechny předpisy obsahující bezpečnostní požadavky na železnici stanovené na úrovni členského státu a použitelné na více než jeden železniční podnik, bez ohledu na to, který orgán je vydal;
- i) „systémem zajišťování bezpečnosti“ rozumí systém a činnosti, které zavedl provozovatel infrastruktury nebo železniční podnik k zajištění bezpečnosti svých činností;
- j) „pověřenou odborně způsobilou osobou“ rozumí osoba odpovědná za organizaci, vedení a kontrolu odborného zjišťování příčin vzniku nehod a mimořádných událostí;
- k) „nehodou“ rozumí nečekaná nebo nezamýšlená náhlá událost nebo určitý sled takových událostí, které mají za následek škodu; nehody se dělí do následujících kategorií:

srážka, vykolejení, nehody na přejezdech, nehody osob způsobené pohybujícím se kolejovým vozidlem, požáry a jiné nehody;
- l) „vážnou nehodou“ rozumí jakákoli srážka vlaků nebo vykolejení vlaků s následkem smrti nejméně jedné osoby nebo zranění nejméně pěti osob nebo s následkem rozsáhlé škody na kolejovém vozidle, infrastruktuře nebo na životním prostředí nebo podobná nehoda se zřejmým dopadem na regulaci bezpečnosti železnic nebo na zajišťování bezpečnosti; „rozsáhlou škodou“ se rozumí škoda, kterou může inspekční orgán ihned odhadnout celkem na nejméně 2 miliony EUR;
- m) „mimořádnou událostí“ rozumí jakákoli událost jiná než nehoda nebo vážná nehoda spojená s jízdou vlaku a mající vliv na bezpečnost provozu;
- n) „odborným zjišťováním příčin vzniku nehod a mimořádných událostí“ rozumí postup vedený za účelem předcházení nehodám a mimořádným událostem, který zahrnuje shromažďování a analyzování informací, vypracovávání závěrů, včetně stanovování příčin a podle potřeby vydávání bezpečnostních doporučení;
- o) „příčinami“ rozumějí jednání, opomenutí, události nebo okolnosti nebo jejich kombinace, které vedly k nehodě nebo mimořádné události;

- p) „Agenturou“ rozumí Evropská železniční agentura, tzn. agentura Společenství pro bezpečnost a interoperabilitu;
- q) „notifikovanými subjekty“ rozumějí subjekty odpovědné za posuzování 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“ rozumějí veškeré základní konstrukční části, skupiny konstrukčních částí, pod sestavy 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 objekty, tak nehmotné objekty, jako je programové vybavení.

KAPITOLA II

ROZVOJ A ZAJIŠŤOVÁNÍ BEZPEČNOSTI

Článek 4

Rozvoj a zvyšování bezpečnosti železnic

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

Členské státy zajistí, aby byly transparentním a nediskriminujícím způsobem stanoveny, používány a prosazovány bezpečnostní předpisy a aby tak byl podporován vznik jednotného evropského systému železniční dopravy.

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, přičemž jim uloží, aby zavedli nezbytná opatření pro potlačování 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, ponese každý provozovatel infrastruktury a každý železniční podnik vůči uživatelům, zákazníkům, příslušným zaměstnancům a třetím stranám 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, vlastníka vozu, poskytovatele služeb a zadavatele zajistit, aby kolejová vozidla, zařízení, příslušenství, vybavení a služby, které dodávají, splňovaly specifikované požadavky a podmínky použití tak, aby mohly být železničním podnikem a/nebo provozovatelem infrastruktury bezpečně uvedeny do provozu.

Článek 5

Společné bezpečnostní ukazatele

1. S cílem usnadnit posuzování stupně dosažení CST a zajistit sledování všeobecného vývoje bezpečnosti železnic budou členské státy shromažďovat informace o společných bezpečnostních ukazatelích (CSI), a to formou každoročních 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.

2. Do 30. dubna 2009 bude v souladu s postupem podle čl. 27 odst. 2 přezkoumána příloha I, zejména za účelem zahrnutí společných definic CSI a společných metod výpočtu škod při nehodách.

Článek 6

Společné bezpečnostní metody

1. První soubor CSM zahrnující alespoň metody uvedené v odst. 3 písm. a) přijme Komise v souladu s postupem podle čl. 27 odst. 2 do 30. dubna 2008. Zveřejní je v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Druhý soubor CSM zahrnující zbývající část metod uvedených v odstavci 3 přijme Komise v souladu s postupem podle čl. 27 odst. 2 do 30. dubna 2010. Zveřejní je

v *Úředním věstníku Evropské unie*.

2. Návrh CSM a návrh revidovaných CSM vypracuje Agentura na základě pověření, která budou přijata v souladu s postupem podle čl. 27 odst. 2.

Návrh CSM bude vycházet z posouzení metod existujících v členských státech.

3. CSM budou popisovat, 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
- c) metody kontroly toho, zda jsou strukturální subsystémy transevropského vysokorychlostního a konvenčního železničního systému provozovány a udržovány v souladu s příslušnými základními požadavky, pokud tyto metody nejsou dosud zahrnuty v TSI,

4. CSM musí být pravidelně revidovány v souladu s postupem podle čl. 27 odst. 2, přičemž musí být zohledněny zkušenosti získané při jejich používání, globální vývoj bezpečnosti železnic a povinnosti členských států podle čl. 4 odst. 1.

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, přijmou a revidují podle postupu stanoveného v tomto článku.

2. Návrh CST a návrh revidovaných CST vypracuje Agentura na základě pověření, která budou přijata v souladu s postupem podle čl. 27 odst. 2.

3. První soubor návrhů CST bude založen na posouzení existujících 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. Cíle přijme Komise do 30. dubna 2009, v souladu s postupem podle čl. 27 odst. 2 a zveřejní je v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Druhý soubor návrhů CST bude založen na zkušenostech získaných s první sadou CST a jejím používáním. Návrhy budou zohledňovat všechny prioritní oblasti, v nichž je třeba bezpečnost dále zvyšovat. Cíle přijme Komise do 30. dubna 2011 v souladu s postupem podle čl. 27 odst. 2 a zveřejní je v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Všechny návrhy týkající se nových CST a revize CST musí odrážet povinnosti členských států podle čl. 4 odst. 1. Součástí takových návrhů musí být 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. Musí popřípadě obsahovat časový plán postupného zavádění, zejména s ohledem na povahu a rozsah investic, které jejich zavedení vyžaduje. Musí v nich být analyzován možný dopad na TSI pro jednotlivé subsystémy a musí v nich být podle potřeby uvedeny návrhy změn TSI, které z nich vyplývají.

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

- a) jednotlivá rizika pro cestující, zaměstnance a osoby ve smluvním poměru, uživatele přejezdů a ostatní uživatele, a aniž jsou dotčeny existující vnitrostátní a mezinárodní předpisy o odpovědnosti, individuálních rizik pro nepovolané osoby v železničních objektech;
- b) společenská rizika.

5. CST musí být pravidelně revidovány v souladu s postupem podle čl. 27 odst. 2, přičemž musí být zohledněn globální vývoj bezpečnosti železnic.

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

Článek 8

Vnitrostátní bezpečnostní předpisy

1. Při používání této směrnice členské státy vydají 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 musí být jazyk předpisů jasný a srozumitelný zainteresovaným stranám.

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

jejich použití.

V oznámení se dále uvedou informace o hlavním obsahu předpisů s odkazem na právní texty, o druhu právního předpisu a o tom, který orgán nebo organizace odpovídá za jejich zveřejnění.

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 takových předpisů s cílem zajistit snadnější přístup k příslušným informacím.

4. Členské státy neprodleně oznámí Komisi jakékoli 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 specifických vnitrostátních předpisů na minimum, a zabránit tak vzniku dalších překážek, a dále s cílem postupně harmonizovat bezpečnostní předpisy, bude Komise sledovat zavádění nových vnitrostátních předpisů členskými státy.

6. Pokud po přijetí CST členský stát hodlá zavést nový vnitrostátní bezpečnostní předpis, který vyžaduje vyšší úroveň bezpečnosti než CST nebo pokud členský stát hodlá zavést nový vnitrostátní bezpečnostní předpis, který může mít vliv na činnost železničních podniků z jiných členských států na území dotyčného členského státu, musí jeho návrh včas konzultovat se všemi zainteresovanými stranami, 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 je návrh bezpečnostního předpisu neslučitelný s CSM nebo s úsilím dosáhnout alespoň CST nebo že je prostředkem svévolné diskriminace nebo skrytého omezování provozování železniční dopravy mezi členskými státy, přijme v souladu s postupem podle čl. 27 odst. 2 rozhodnutí určené dotyčnému členskému státu.

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

Článek 9

Systémy zajišťování bezpečnosti

1. Provozovatelé infrastruktury a železniční podniky zavedou 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 příslušné části CSM.
2. Systém zajišťování bezpečnosti musí splňovat požadavky a obsahovat prvky uvedené v příloze III přizpůsobené druhu, rozsahu a jiným charakteristikám vykonávaných činností. Systém zajistí usměrňování všech rizik spojených s činností provozovatele infrastruktury nebo železničního podniku, včetně zajišťování údržby a dodávek materiálu a využívání subdodavatelů. Aniž jsou dotčeny existující vnitrostátní a mezinárodní předpisy o odpovědnosti, zohlední se v systému zajišťování bezpečnosti podle vhodnosti a účelnosti také rizika vyplývající z činností jiných stran.
3. Systém zajišťování bezpečnosti každého provozovatele infrastruktury zohlední důsledky, které vyplývají z činnosti různých železničních podniků na síti, a 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. Systém dále musí být vypracován s cílem koordinovat postupy provozovatele infrastruktury při mimořádných situacích se všemi železničními podniky, které působí na jeho infrastruktuře.
4. Všichni provozovatelé infrastruktury a všechny železniční podniky předloží každoročně do 30. června bezpečnostnímu orgánu výroční zprávu o bezpečnosti za předcházející rok. Zpráva o bezpečnosti obsahuje:
 - a) informace o tom, jak jsou plněny bezpečnostní cíle, které si stanovila organizace, a výsledky plánů v oblasti bezpečnosti;
 - b) vývoj vnitrostátních bezpečnostních ukazatelů a CSI stanovených v příloze I, pokud je to pro dotyčnou organizaci relevantní;
 - c) výsledky provádění 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 umožněn přístup na železniční infrastrukturu, musí být držitelem osvědčení o bezpečnosti podle této kapitoly. Osvědčení o bezpečnosti může platit pro celou železniční síť členského státu, nebo pouze pro její určitou část.

Účelem osvědčení o bezpečnosti je potvrdit, že železniční podnik zavedl vlastní systém zajišťování bezpečnosti a je schopen plnit požadavky stanovené v TSI, v jiných příslušných předpisech Společenství a ve vnitrostátních bezpečnostních předpisech, a potlačovat tak rizika a bezpečně využívat síť.

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
- b) osvědčení o uznání předpisů přijatých železničním podnikem s cílem plnit specifické požadavky nezbytné pro bezpečný provoz příslušné sítě. Požadavky mohou zahrnovat používání TSI a vnitrostátních bezpečnostních předpisů, certifikaci personálu a schvalování uvádění do provozu kolejových vozidel, které železniční podnik používá. Certifikace je založena na dokumentaci podle přílohy IV, kterou předkládá železniční podnik.

3. Bezpečnostní orgán, který působí v členském státu, v němž železniční podnik poprvé zahajuje svou činnost, udělí osvědčení podle odstavce 2.

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

4. Bezpečnostní orgán členského státu, v němž železniční podnik hodlá poskytovat další služby železniční dopravě, udělí nezbytné doplňující vnitrostátní

osvědčení podle odstavce 2 písm. b).

5. Osvědčení o bezpečnosti se obnoví na žádost železničního podniku v intervalech nepřekračujících pět let. Aktualizuje se zcela nebo zčásti, kdykoli se podstatně mění druh nebo rozsah služeb.

Držitel osvědčení o bezpečnosti neprodleně informuje příslušný bezpečnostní orgán o všech důležitých změnách podmínek příslušných částí osvědčení o bezpečnosti. Kromě toho oznamuje příslušnému bezpečnostnímu orgánu nové kategorie zaměstnanců a nové typy kolejových vozidel.

Při podstatných změnách předpisového rámce v oblasti bezpečnosti může bezpečnostní orgán požadovat, aby byly příslušné části osvědčení o bezpečnosti revidovány.

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

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

6. Bezpečnostní orgán uvědomí Agenturu do jednoho měsíce o osvědčeních o bezpečnosti podle odstavce 2 písm. a), která vydal, obnovil, změnil nebo odebral. 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 bezpečnostní certifikace a předloží Komisi zprávu s doporučeními týkajícími se 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 ze

- 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, podle potřeby včetně údržby a provozu systému řízení a zabezpečení dopravy.

2. Schválení z hlediska bezpečnosti se obnoví na žádost provozovatele infrastruktury v intervalech nepřekračujících pět let. Obnoví se zcela nebo z části, kdykoli dojde k podstatným změnám v infrastruktuře, v systému zabezpečení nebo v systému dodávek energie nebo v zásadách jejího provozu nebo údržby. Držitel schválení z hlediska bezpečnosti o všech takových změnách neprodleně uvedomí bezpečnostní orgán.

Při podstatných změnách předpisového rámce v oblasti bezpečnosti může bezpečnostní orgán požadovat, aby bylo schválení z hlediska bezpečnosti revidováno.

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

3. Bezpečnostní orgán uvedomí Agenturu do jednoho měsíce o schváleních z hlediska bezpečnosti, která vydal, obnovil, změnil nebo odebral. 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 a v každém případě nejpozději do 4 měsíců od okamžiku, kdy obdržel všechny informace a všechny doplňující informace, které si vyžádal. Pokud je žadatel vyzván, aby předložil doplňující informace, předloží je neprodleně.

2. S cílem usnadnit vznik nových železničních podniků a usnadnit železničním podnikům z jiných členských států podávání žádostí, vypracuje bezpečnostní orgán podrobné pokyny, jak získat osvědčení o bezpečnosti. Vypracuje seznam požadavků stanovených podle čl. 10 odst. 2 a zpřístupní žadatelům všechny příslušné dokumenty.

Bezpečnostní orgán poskytne speciální poradenství železničním podnikům, které žádají o osvědčení o bezpečnosti týkající se služeb na definované omezené části infrastruktury, tím, že výslovně uvede předpisy, které platí pro dotyčnou část.

3. Dokument s pokyny pro podávání žádostí, který popisuje a vysvětluje požadavky na osvědčení o bezpečnosti a uvádí seznam dokumentů, které musí být předloženy, musí mít žadatel k dispozici zdarma. Všechny žádosti o osvědčení o bezpečnosti se předkládají v jazyce, který vyžaduje bezpečnostní orgán.

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 pro osoby řídící drážní vozidla, 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 obsluhované trati.

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 školicí zařízení nepořádají zkoušky a neudělují certifikáty, členské státy zajistí, aby železniční podniky měly přístup k takovému certifikátu, pokud je vyžadován pro účely udělení osvědčení o bezpečnosti.

Bezpečnostní orgán zajistí, aby školení nebo popřípadě vydávání certifikátů bylo 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, členské státy zajistí, 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 zkušenosti získané u jiných železničních podniků. Pro tyto účely jsou tito zaměstnanci oprávněni k přístupu ke všem dokumentům, které osvědčují jejich školení, kvalifikaci a zkušenosti, mohou pořizovat jejich kopie a mohou tyto dokumenty dále předávat.

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

Článek 14

Uvádění používaných kolejových vozidel do provozu

1. Kolejové vozidlo, jehož uvedení do provozu bylo schváleno v jednom členském státu v souladu s čl. 10 odst. 2 písm. b) a na které se plně nevztahují příslušné TSI, se schvaluje za účelem uvedení do provozu v dalším členském státu nebo v dalších členských státech podle tohoto článku, pokud je schválení tímto členským státem nebo těmito členskými státy požadováno.

2. Železniční podnik žádající o schválení kolejového vozidla do provozu v dalším členském státu předloží příslušnému bezpečnostnímu orgánu technickou dokumentaci ke kolejovému vozidlu nebo typu kolejového vozidla a uvede jeho zamýšlené použití na síti. Dokumentace musí obsahovat tyto informace:

- a) doklady, že uvedení kolejového vozidla do provozu bylo schváleno v dalším členském státě, a záznamy o historii provozu, údržby a popřípadě o technických úpravách provedených po schválení;
- b) příslušné technické údaje, plán údržby a provozní vlastnosti požadované bezpečnostním orgánem a nezbytné pro doplňující schválení;
- c) doklady o technických a provozních vlastnostech prokazující, že kolejové vozidlo je v souladu se systémem dodávky energie, systémem řízení a zabezpečení, s rozchodem koleje a průjezdnými průřezy, s maximální povolenou hmotností na nápravu a s jinými omezeními sítě;
- d) informace o výjimkách z vnitrostátních bezpečnostních předpisů, které jsou nezbytné pro schválení, a analýzy založené na hodnocení rizika, které prokazují, že schválení kolejového vozidla nepřináší do systému nepřiměřená rizika.

3. Bezpečnostní orgán může požadovat, aby proběhl zkušební provoz v síti s cílem ověřit kompatibilitu s omezujícími parametry uvedenými v odstavci 2 písm. c), a takovém případě předepíše jeho rozsah a obsah.

4. Bezpečnostní orgán rozhodne o žádosti podle tohoto článku neprodleně a nejpozději čtyři měsíce od předložení technické dokumentace, včetně dokumentace o zkušebním provozu. Osvědčení o schválení může obsahovat podmínky použití a další omezení.

Článek 15

Harmonizace osvědčení o bezpečnosti

1. Do 30. dubna 2009 musí být v souladu s 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 podle pověření, které musí být přijato v souladu s 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 resort dopravy, 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 zejména těmito úkoly:
 - a) povolovat uvádění strukturálních subsystémů tvořících transevropský vysokorychlostní železniční systém do provozu podle článku 14 směrnice 96/48/ES a kontrolovat, že jsou provozovány a udržovány v souladu s příslušnými základními požadavky;
 - b) povolovat uvádění strukturálních subsystémů tvořících transevropský konvenční železniční systém do provozu podle článku 14 směrnice 2001/16/ES a kontrolovat, že jsou provozovány a udržovány v souladu s příslušnými základními požadavky;
 - 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 nového a podstatně změněného kolejového vozidla, na které 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 podmínky a požadavky v nich stanovené a zda provozovatelé infrastruktury a železniční podniky provádějí svou činnost podle požadavků komunitárního nebo vnitrostátního práva;
 - f) sledovat, podporovat a podle potřeby uplatňovat a dále rozvíjet předpisový rámec v oblasti bezpečnosti, včetně systému vnitrostátních bezpečnostních předpisů;
 - g) provádět dozor nad řádnou registrací kolejových vozidel a nad tím, aby informace, ve vnitrostátním registru zřízeném podle článku 14 směrnice 96/48/ES a směrnice 2001/16/ES, které se vztahují k bezpečnosti, byly správné a aktuální;
3. Úkoly uvedené v odstavci 2 nesmějí být převedeny na žádného provozovatele infrastruktury, železniční podnik nebo zadavatele, a ani jim nesmějí být zadány.

Článek 17

Zásady rozhodování

1. Bezpečnostní orgán plní své úkoly otevřeným, nediskriminujícím a transparentním způsobem. Zejména umožní, aby se vyjádřily všechny strany a uvedly důvody svých rozhodnutí.

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

V procesu rozvoje vnitrostátního předpisového rámce povede bezpečnostní orgán konzultace se všemi zúčastněnými osobami a zainteresovanými stranami, včetně provozovatelů infrastruktury a železničních podniků, výrobců a opravárenských podniků, uživatelů a zástupců zaměstnanců.

2. Bezpečnostní orgán smí provádět jakékoli kontroly a zjišťování, které jsou nezbytné pro plnění jeho úkolů, a má přístup ke všem příslušným dokumentům, do

všech objektů, 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 aktivní výměnu názorů a zkušeností s cílem harmonizovat svá rozhodovací kritéria v celém Společenství. Jejich spolupráce se zaměří zejména na usnadnění a koordinaci bezpečnostní certifikace železničních podniků, kterým byly v souladu s postupem podle článku 15 směrnice 2001/14/ES přiděleny mezinárodní trasy vlaků.

Agentura poskytne bezpečnostním orgánům v těchto úkolech podporu.

Článek 18

Výroční zpráva

Bezpečnostní orgán každoročně zveřejní výroční zprávu o svých činnostech za předcházející rok a zašle ji nejpozději do 30. září Agentuře. Zpráva obsahuje informace o

- a) vývoji bezpečnosti železnic, včetně souhrnu CSI uvedených v příloze I na úrovni členského státu,
- b) důležitých změnách v zákonech a právních předpisech týkajících se bezpečnosti železnic,
- c) vývoji bezpečnostní certifikace a schvalování z hlediska bezpečnosti,
- d) výsledcích a zkušenostech týkajících se dozoru nad provozovateli infrastruktury a železničními podniky.

KAPITOLA V

ODBORNÉ ZJIŠŤOVÁNÍ PŘÍČIN VZNIKU NEHOD A MIMOŘÁDNÝCH UDÁLOSTÍ*Článek 19***Povinnost odborně zjišťovat příčiny vzniku nehod a mimořádných událostí**

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

2. Kromě vážných nehod může inspekční orgán podle článku 21 odborně zjišťovat příčiny vzniku těch nehod a mimořádných událostí, 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 podle vlastní úvahy rozhodnout, zda se bude nebo nebude u takové nehody nebo mimořádné události odborně zjišťovat příčina jejího vzniku. Při svém rozhodování vezme 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 odborného zjišťování příčin a jeho postup stanoví inspekční orgán s ohledem na zásady a cíle článků 20 a 22 a na poznatky, které z nehody nebo mimořádné události hodlá získat pro účely zvýšení bezpečnosti.

4. Odborné zjišťování příčin se v žádném případě nezabývá otázkou viny nebo odpovědnosti.

*Článek 20***Status odborného zjišťování příčin vzniku nehod a mimořádných událostí**

1. Členské státy definují v rámci svých právních systémů právní status odborného zjišťování příčin vzniku nehod a mimořádných událostí a umožní pověřeným odborně způsobilým osobám plnit jejich úkoly nejúčinnějším způsobem a v co nejkratším čase.
2. V souladu s platnými právními předpisy v členských státech a podle potřeby ve spolupráci s vyšetřovacími orgány musí být odborně způsobilým osobám co nejdříve
 - a) umožněn přístup na místo nehody nebo mimořádné události a do dotyčného kolejového vozidla, přístup k související infrastruktuře a řídicím a zabezpečovacím zařízením,
 - b) umožněno okamžité zajišťování důkazů, řízení odvozu trosek, zařízení nebo součástí infrastruktury za účelem posouzení nebo analýzy,
 - c) umožněn přístup k záznamům palubních záznamových zařízení, zařízení pro verbální hlášení a k záznamu o činnosti systému řízení a zabezpečení, a umožněno použití těchto záznamů,
 - d) umožněn přístup k výsledkům ohledání ostatků obětí,
 - e) umožněn přístup k výsledkům výslechu doprovodu vlaku a jiných železničních zaměstnanců, kteří byli účastníky nehody nebo mimořádné události,
 - f) umožněno vyslechnout železniční zaměstnance a jiné svědky,
 - g) umožněn přístup k příslušným informacím nebo záznamům, jejichž držitelem je provozovatel infrastruktury, dotyčné železniční podniky a bezpečnostní orgán.
3. Odborné zjišťování příčin se vede nezávisle na jakémkoli vyšetřování.

*Článek 21***Inspekční orgán**

1. Každý členský stát zajistí, aby odborné zjišťování příčin vzniku 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 pověřené odborně způsobilé osoby. Tento orgán je, pokud jde o organizaci, právní strukturu a rozhodování, nezávislý na jakémkoli provozovateli infrastruktury, železničním podniku, zpoplatňujícím orgánu, přidělovacím orgánu, notifikovaném subjektu a na jakékoli straně, jejíž 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 zaměstnanci získají status, který jim poskytuje nezbytné záruky nezávislosti.
3. Členské státy zajistí, aby železniční podniky, provozovatelé infrastruktury a popřípadě 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 odborné zjišťování příčin jejich vzniku.
4. Inspekční orgán může kombinovat své úkoly podle této směrnice s odborným zjišťováním příčin vzniku jiných událostí než nehod a mimořádných událostí, pokud taková zjišťování neohrožují jeho nezávislost.
5. Inspekční orgán může v případě potřeby požádat o pomoc inspekční orgány z jiných členských států nebo Agenturu, aby mu poskytly odborný posudek nebo pro něj provedly technickou inspekci, analýzy nebo vyhodnocení.
6. Členské státy mohou svěřit inspekčnímu orgánu odborné zjišťování příčin železničních nehod a mimořádných událostí, které nejsou uvedeny v článku 19.
7. Inspekční orgány povedou aktivní výměnu názorů a zkušeností s cílem vypracování společných metod odborného zjišťování příčin vzniku nehod a mimořádných událostí, přípravy společných zásad pro následná přezkoumání bezpečnostních doporučení a jejich přizpůsobování technickému a vědeckému pokroku.

Agentura poskytne inspekčním orgánům při plnění tohoto úkolu podporu.

Článek 22

Postup odborného zjišťování příčin vzniku nehod a mimořádných událostí

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

K účasti na zjišťování příčin 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 dohodnout se na tom, aby příslušné orgány spolupracovaly na odborném zjišťování příčin 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 odborné zjišťování příčin. Odborné posudky může dodat orgán nebo externí subjekt v závislosti na povaze vyšetřované nehody nebo mimořádné události.

3. Odborné zjišťování příčin se vede s co největší transparentností tak, aby všechny strany mohly být vyslechnuty a měly přístup k výsledkům. Příslušný 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 odborném zjišťování příčin a jeho postupu a podle možností jim musí být umožněno předkládat stanoviska a názory na odborné zjišťování příčin a připomínky k informacím uvedeným v návrhu zpráv.

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

Článek 23

Zprávy

1. O odborném zjišťování příčin vzniku nehody nebo mimořádné události podle

článku 19 se vypracuje zpráva, jejíž forma musí odpovídat druhu a závažnosti nehody nebo mimořádné události a významnosti zjištěných příčin. Ve zprávě se uvedou cíle odborného zjišťování příčin ve smyslu čl. 19 odst. 1 a popřípadě bezpečnostní doporučení.

2. Inspekční orgán zveřejní závěrečnou zprávu co nejdříve, zpravidla nejpozději do 12 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 příslušným orgánům a stranám v jiných členských státech.

3. Každoročně nejpozději do 30. září zveřejní inspekční orgán výroční zprávu o odborných zjišťováních příčin vzniku nehod a mimořádných událostí provedených v předcházejícím roce, o vydaných bezpečnostních doporučeních a o opatřeních přijatých v souvislosti s dříve vydanými doporučeními.

Článek 24

Informace, které mají být zasílány Agentuře

1. Rozhodne-li se inspekční orgán zahájit odborné zjišťování příčin, uvedomí o tom Agenturu do jednoho týdne. V informacích bude uvedeno datum, čas a místo události, její povaha a následky, pokud jde o úmrtí, zranění a materiální škody.
2. Inspekční orgán zašle Agentuře kopii závěrečné zprávy podle čl. 23 odst. 2 a kopii výroční zprávy podle čl. 23 odst. 3.

Článek 25

Bezpečnostní doporučení

1. Bezpečnostní doporučení, které vydal inspekční orgán, v žádném případě nepředjímá zavinění nebo odpovědnost za nehodu nebo mimořádnou událost.
2. Doporučení jsou určena bezpečnostnímu orgánu, a pokud to vyžaduje charakter doporučení, jiným subjektům nebo orgánům v členském státě nebo jiným členským státům. Členské státy a jejich bezpečnostní orgány přijmou nezbytná opatření k tomu, aby zajistily, že bezpečnostní doporučení, která vydaly inspekční orgány, budou respektována a realizována.
3. Bezpečnostní orgán a jiné orgány nebo subjekty nebo popřípadě členské státy, jimž byla doporučení určena, zašlou alespoň jednou ročně inspekčnímu orgánu

zprávu o opatřeních, která byla nebo budou přijata v návaznosti na doporučení.

KAPITOLA VI

PROVÁDĚCÍ PRAVOMOCI

Článek 26

Přizpůsobování příloh

Přílohy se přizpůsobují technickému a vědeckému pokroku v souladu s postupem podle čl. 27 odst. 2.

Článek 27

Postup výboru

1. Komisi je nápomocen výbor zřízený podle článku 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.

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

Článek 28

Prováděcí opatření

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

2. Na žádost členského státu nebo z vlastního podnětu posoudí Komise ve zvláštních případech používání a dodržování ustanovení o bezpečnostní certifikaci a o schvalování z hlediska bezpečnosti a do dvou měsíců od obdržení takové žádosti rozhodne v souladu s postupem podle čl. 27 odst. 2, zda lze dotyčné opatření dále používat. Komise sdělí své rozhodnutí Evropskému parlamentu, Radě a členskými státy.

KAPITOLA VII

VŠEOBECNÁ 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 se znalostmi a/nebo zkušenostmi nezbytnými pro vykonávání bezpečného a spolehlivého řízení provozu a kontroly typů činností uvedených v licenci.“.

2. V příloze se zrušuje oddíl II.

Článek 30

Změny směrnice 2001/14/ES

Směrnice 2001/14/ES se mění takto:

1. Název se nahrazuje tímto:

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

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

„f) ustanovení o přístupu podle článku 10 směrnice Rady 91/440/EHS ze dne 29. července 1991 o rozvoji železnic Společenství*, 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. Čl. 34 odst. 2 se nahrazuje tímto:

„2. Na žádost členského státu nebo z vlastního podnětu posoudí Komise ve zvláštních případech používání a dodržování ustanovení o zpoplatnění a přidělování kapacity a do dvou měsíců od obdržení takové žádosti rozhodne v souladu s postupem podle čl. 35 odst. 2, zda lze dotyčné opatření dále používat. 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 dalších opatření Společenství.

Článek 32

Sankce

Členské státy stanoví pravidla pro sankce použitelné při porušení vnitrostátních ustanovení přijatých podle této směrnice a přijmou všechna opatření nezbytná pro jejich používání. Tyto sankce musí být účinné, přiměřené, nediskriminující a odrazující.

Členské státy oznámí tato pravidla Komisi do data uvedeného v článku 33

a neprodleně jí oznámí jakékoli jejich pozdější změny.

Článek 33

Prováděcí ustanovení

Členské státy uvedou v účinnost právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí nejpozději 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 státem.

Ve Štrasburku dne 29. dubna 2004.

Za Evropský parlament
předseda
P. COX

Za Radu
předseda
M. McDOWELL

*PŘÍLOHA I***Společné bezpečnostní ukazatele**

Bezpečnostní orgány předkládají zprávu o níže uvedených společných bezpečnostních ukazatelích.

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

Pokud se po předložení zprávy objeví nové skutečnosti nebo chyby, provede bezpečnostní orgán změnu nebo opravu ukazatelů za jeden určitý 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 dopravy¹⁵, pokud jsou informace k dispozici.

1. *Ukazatele týkající se nehod*

1. Celkový a relativní (na vlakový kilometr) počet nehod a poruch podle následujících typů nehod:

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

Každá nehoda se uvede pod typem primární nehody, i když jsou důsledky druhotné nehody závažnější, např. požár po vykolejení.

¹⁵ Úř. věst. L 14, 21. 1. 2003, s. 1.

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

- cestující (také vztaženo na celkový počet osobokilometrů),
- zaměstnanci, včetně osob ve smluvním poměru,
- uživatelé železničních přejezdů,
- nepovolané osoby v objektech železnic,
- jiné.

2. *Ukazatele týkající se mimořádných událostí a nebezpečných situací*

1. Celkový a relativní (na vlakový kilometr) počet lomů kolejnice, vybočení koleje a selhání návěstních systémů.
2. Celkový a relativní (na vlakový kilometr) počet projetých návěstidel zakazujících jízdu.
3. Celkový a relativní (na vlakový kilometr) počet lomů dvojkolí u provozovaných kolejových vozidel.

3. *Ukazatele týkající se důsledků nehod*

1. Celkové a relativní (na vlakový kilometr) náklady na všechny nehody v EUR, přičemž se pokud možno vypočtou a zahrnou tyto náklady:
 - úmrtí a zranění,
 - náhrada ztrát nebo škod na majetku cestujících, zaměstnanců nebo třetích stran, včetně škod na životním prostředí,
 - výměna nebo oprava poškozeného kolejového vozidla a železničních zařízení,
 - zpoždění, narušení a odklon dopravy, včetně vícenákladů na zaměstnance a ztrát předpokládaných výnosů.

Od výše uvedených nákladů se odečtou uskutečněná nebo předpokládaná pojistná plnění nebo náhrady od třetích stran, např. od majitelů silničních vozidel, kteří byli účastníky nehod na přejezdech. Náhrady plněné z pojistných smluv železničních podniků nebo provozovatelů infrastruktury se neodečítají.

2. Celkový a relativní (na počet odpracovaných hodin) počet ztracených pracovních hodin zaměstnanců a osob ve smluvním poměru v důsledku nehod.
4. *Ukazatele týkající se technické bezpečnosti infrastruktury a jejího zavedení*
 1. Procento tratí s provozovaným automatickým vlakovým zabezpečovacím zařízením (ATP) a procento vlakových kilometrů při použití systémů ATP.
 2. Počet přejezdů (celkový počet a počet na kilometr tratí). Procento přejezdů s přejezdovým zabezpečovacím zařízením ovládaným automaticky jízdou vlaku nebo obsluhou.
5. *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 a/nebo plánovaných auditů.
6. *Definice*

Při předkládání údajů podle této přílohy mohou orgány, které předkládají zprávu, použít vnitrostátně používané definice ukazatelů a metody výpočtu nákladů. Všechny používané definice a metody výpočtu musí být vysvětleny v příloze k výroční zprávě podle článku 18.

*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 existujících vnitrostátních bezpečnostních cílů a bezpečnostních metod;
2. předpisy týkající se požadavků na systém zajišťování bezpečnosti a bezpečnostní certifikaci železničních podniků;
3. předpisy týkající se požadavků na schválení nového a podstatně změněného kolejového vozidla, na které se dosud nevztahuje TSI, do provozu a na jeho údržbu. Oznámení zahrnuje předpisy pro výměnu kolejových vozidel mezi železničními podniky, o systémech registrace a o požadavcích na postupy zkoušení;
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 vydat provozovatelé infrastruktury a železniční podniky;
6. předpisy o požadavcích na zaměstnance, kteří plní důležité úkoly týkající se bezpečnosti, včetně kritérií výběru, zdravotní způsobilosti a odborného výcviku a certifikace, pokud se na ně dosud nevztahuje TSI;
7. předpisy týkající se odborného zjišťování příčin vzniku 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 v nich musí být popsáno rozdělení povinností v rámci organizace provozovatele infrastruktury a železničního podniku. Musí být popsáno, 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 orgánůa 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) programy školení zaměstnanců a systémy, které zajišťují udržování kvalifikace zaměstnanců a odpovídající úroveň plnění úkolů;

- f) opatření zajišťující dostatečnou informovanost v rámci organizace a podle potřeby mezi organizacemi používajícími tutéž infrastrukturu;
- g) postupy a vzory pro dokumentování bezpečnostních informací a stanovení postupu pro sledování stavu a uspořádání nejdůležitějších bezpečnostních informací;
- h) postupy zajišťující, že jsou nehody, mimořádné události, nebezpečné situace a jiné nebezpečné události oznamovány, jsou zjišťovány jejich příčiny a jsou analyzovány a že jsou přijímána nezbytná preventivní opatření;
- i) plány zásahu, varování a předávání informací v případě mimořádné situace, jež jsou dohodnuty s příslušnými orgány veřejné správy;
- j) ustanovení o provádění periodických vnitřních auditů systému zajišťování bezpečnosti.

PŘÍLOHA IV

PROHLÁŠENÍ K ČÁSTI OSVĚDČENÍ O BEZPEČNOSTI SPECIFICKÉ PRO SÍŤ

Bezpečnostnímu orgánu musí být pro účely vystavení té části osvědčení o bezpečnosti, která je specifická pro síť, předloženy následující dokumenty:

- podklady od železničního podniku k TSI nebo částem TSI a podle potřeby 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 od železničního podniku k různým kategoriím zaměstnanců nebo osob ve smluvním poměru zařazených do provozu, včetně dokladů o tom, že splňují požadavky TSI nebo vnitrostátních předpisů a že jim byla řádně schválena odborná způsobilost,
- podklady od 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 dualitu prací a snížit množství informací by měl být pro prvky, které splňují požadavky TSI a jiné požadavky směrnic 96/48/ES a 2001/16/ES, předložen pouze souhrn dokumentace.

*PŘÍLOHA V***HLAVNÍ OBSAH ZPRÁVY O ODBORNÉM ZJIŠŤOVÁNÍ PŘÍČIN VZNIKU NEHODY NEBO MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI**1. *Souhrn*

Souhrn obsahuje krátký popis události, kdy a kde k ní došlo a jaké jsou její následky. Uvedou se v něm bezprostřední příčiny a faktory, které k tomu přispěly, a zdůrazní se příčiny zjištěné při odborném zjišťování příčin. Uvede se, jaká jsou hlavní doporučení a komu jsou určena.

2. *Údaje týkající se bezprostředně události*

1. Událost:

- datum, přesný čas a místo události,
- popis události a místa nehody, včetně činnosti integrovaného záchranného systému a záchranné služby,
- rozhodnutí zahájit odborné zjišťování příčin, sestava týmu odborně způsobilých osob a způsob vedení odborného zjišťování příčin.

2. Pozadí události:

- zúčastnění zaměstnanci a osoby ve smluvním poměru 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 sled událostí,
- aktivace plánu integrovaného záchranného systému policie

a zdravotnické záchranné služby a sled událostí.

3. Úmrtí, zranění a materiální škody:
 - cestující a třetí strany, zaměstnanci, včetně osob ve smluvním poměru,
 - přepravované věci, zavazadla a jiný majetek
 - kolejová vozidla, infrastruktura a životní prostředí.

4. Vnější okolnosti:
 - povětrnostní podmínky a geografické údaje.

3. *Záznam o podaných vysvětleních*

1. Souhrn svědectví (podléhá ochraně identity osob) a o odborném zjišťování příčin vzniku nehod a mimořádných událostí
 - železniční zaměstnanci, včetně osob ve smluvním poměru,
 - jiní svědci.
2. Systém zajišťování bezpečnosti:
 - rámcová organizace a způsob, jakým jsou udílány a prováděny pokyny,
 - požadavky na zaměstnance a jejich prosazování,
 - postupy vnitřní kontroly a auditu a jejich výsledky,
 - rozhraní mezi různými zúčastněnými subjekty a infrastrukturou.
3. Předpisy a nařízení
 - příslušné komunitární a vnitrostátní předpisy a nařízení,
 - jiné předpisy, např. provozní předpisy, místní předpisy, požadavky na zaměstnance, předpisy údržby a použitelné normy.
4. Fungování kolejových vozidel a technických zařízení:
 - systém řízení a zabezpečení, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat,

- infrastruktura,
 - komunikační prostředky,
 - kolejová vozidla, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat.
5. Dokumentace o provozním systému:
- opatření přijatá zaměstnanci, pokud jde o řízení a zabezpečení dopravy,
 - výměna verbálních hlášení v souvislosti s událostí, včetně dokladů ze záznamového zařízení,
 - opatření přijatá k ochraně a zabezpečení místa události.
6. Vzájemný vztah člověk-stroj-organizace:
- pracovní doba zaměstnanců, kteří byli účastníky události,
 - zdravotní stav a osobní situace, které měly vliv na událost, včetně fyzického nebo psychického stresu,
 - uspořádání vybavení, které má vliv na vzájemný vztah člověk-stroj.
7. Dřívější události podobného charakteru.
4. *Analýza a závěry*
1. Konečný přehled sledu událostí:
- přehled přinášející závěry 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, které mají kořeny v předpisovém rámci a v používání systému zajišťování bezpečnosti.
4. *Doplňující zjištění:*
- nedostatky a opomenutí zjištěné během odborného zjišťování příčin, které však nejsou významné pro závěry o příčinách.
5. *Přijatá opatření*
- Seznam opatření, která byla v důsledku události již učiněna nebo přijata.
6. *Doporučení*