EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 14.7.2025
COM(2025) 384 final

ZPRÁVA KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU A RADĚ

o pokroku při dosahování interoperability železničního systému Unie a o fungování Agentury Evropské unie pro železnice v této souvislosti

ZPRÁVA KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU A RADĚ

o pokroku při dosahování interoperability železničního systému Unie a o fungování Agentury Evropské unie pro železnice v této souvislosti

Úvod

Článek 53 směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797 ze dne 11. května 2016 o interoperabilitě železničního systému v Evropské unii[1] vyžaduje, aby Komise předložila zprávu o pokroku při dosahování interoperability železničního systému Unie a o fungování Agentury Evropské unie pro železnice (dále jen „agentura“ nebo „ERA“) v tomto kontextu od vstupu směrnice v platnost.

Tato první zpráva se týká období od 16. června 2016 do 30. června 2024.

V čl. 53 odst. 1 se dále uvádí, že zpráva bude rovněž obsahovat posouzení provádění a používání registrů podle kapitoly VII – tj. evropského registru vozidel (EVR), evropského registru povolených typů vozidel (ERATV) a registru infrastruktury (RINF) – a analýzu případů uvedených v článku 7 (tj. případů neuplatňování technických specifikací pro interoperabilitu (TSI) týkajících se jednotlivých projektů).

Nakonec pověřuje Komisi, aby provedla analýzu uplatňování kapitoly V, tj. rozhodnutí subjektů vydávajících povolení, agentury a/nebo vnitrostátních bezpečnostních orgánů o uvedení kolejových vozidel na trh a uvedení pevných kolejových zařízení do provozu a o schválení traťových projektů evropského systému řízení železničního provozu (ERTMS) agenturou. Hodnocení se zaměřují zejména na fungování dohod o spolupráci uzavřených mezi agenturou a vnitrostátními bezpečnostními orgány s cílem usnadnit společné rozhodování.

Podrobnosti o činnosti agentury a dosaženém pokroku v oblasti bezpečnosti a interoperability železnic jsou obsaženy ve zprávách o bezpečnosti a interoperabilitě, které má agentura zveřejňovat každé dva roky podle čl. 35 odst. 4 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/796 ze dne 11. května 2016 o Agentuře Evropské unie pro železnice a o zrušení nařízení (ES) č. 881/2004[2].

Cílem této zprávy je zamezit duplicitě s hodnocením a podáváním zpráv podle článku 82 nařízení (EU) 2016/796, podle něhož Komise posoudí fungování agentury a dvojího systému, v jehož rámci vnitrostátní bezpečnostní orgány a agentura vydávají povolení, osvědčení a schválení.

Členské státy provedly směrnici (EU) 2016/797 ve třech fázích. Podle čl. 57 odst. 1 směrnice by opatření ke splnění povinností podle uvedeného článku měla být přijata do 16. června 2019. Ustanovení čl. 57 odst. 2 však členským státům umožňovalo, aby po oznámení Komisi a agentuře tuto lhůtu prodloužily do 16. června 2020). V rámci mimořádných opatření v reakci na pandemii COVID-19 byla zavedena dodatečná lhůta pro provedení do 31. října 2020.

[1] Úř. věst. L 138 26.5.2016, s. 44., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/.

[2] Úř. věst. L 138, 26.5.2016, s. 1., ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2016/796/.

Komise zkontrolovala úplnost oznámení členských států o tom, jak provedly směrnici (EU) 2016/797. Na základě výsledků kontrol úplnosti bylo zahájeno 13 řízení o nesplnění povinnosti týkajících se neoznámení. Poté, co většina členských států oznámila další právní texty, Komise do května 2025 uzavřela 12 ze 13 řízení.

Kontroly shody týkající se provedení směrnice (EU) 2016/797 byly dokončeny v šesti členských státech a byly k nim připojeny dotazníky EU-Pilot, jejichž odpovědi Komise v současné době vyhodnocuje. Probíhají kontroly shody právních předpisů ve zbývajících členských státech s cílem posoudit soulad a potřebu zahájit dotazníky EU-Pilot nebo řízení o porušení předpisů.

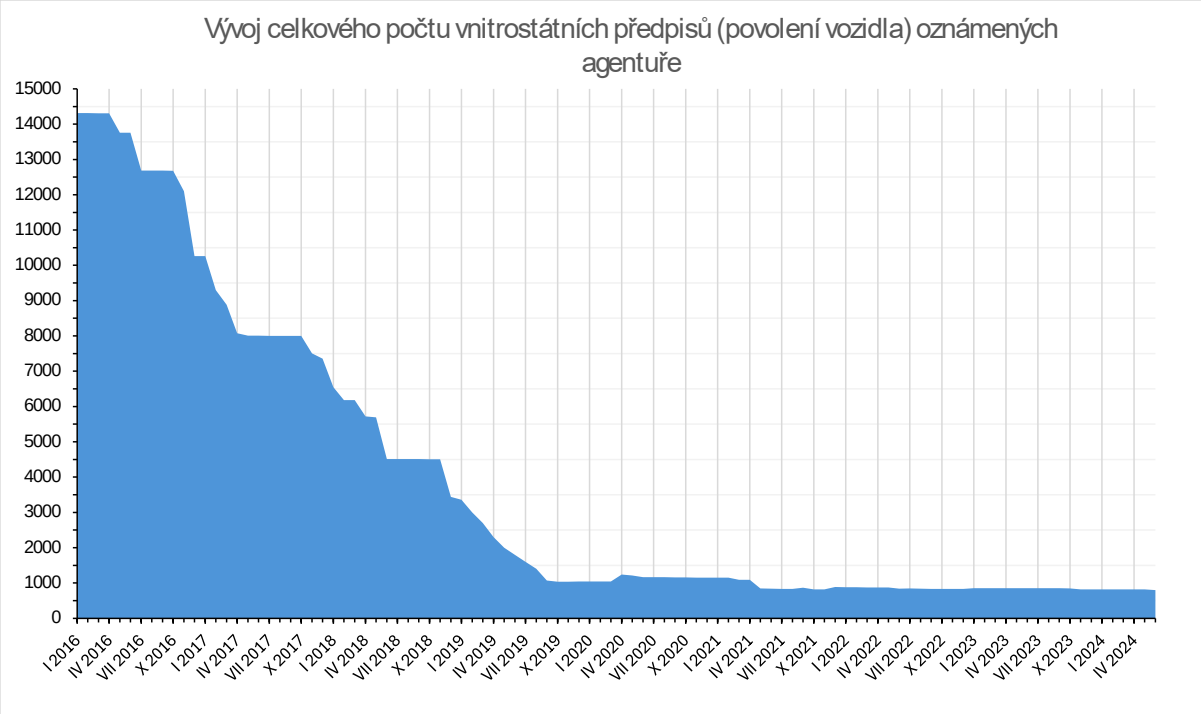
Prostřednictvím dalších pracovních toků Komise do konce přechodného období (31. října 2020) provedla rozsáhlé konzultace s příslušnými zúčastněnými stranami pro účely této první zprávy.

1. Odstranění vnitrostátních předpisů

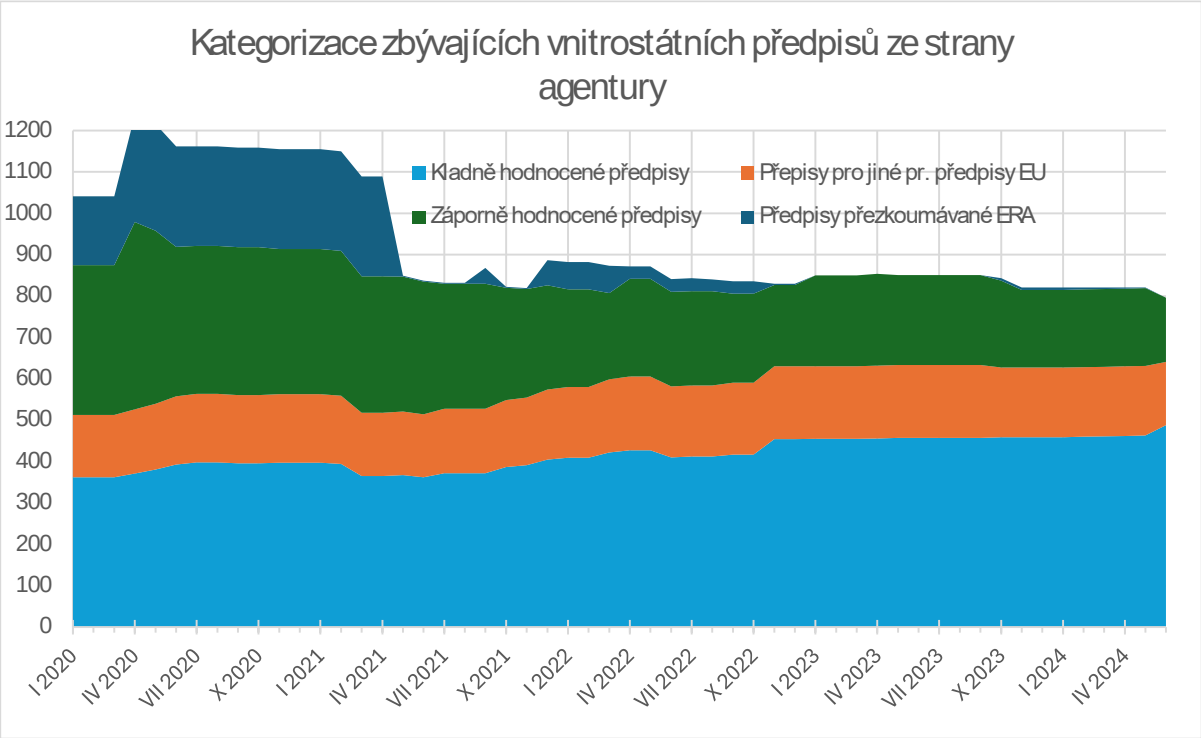
V červnu 2024 agentura spočítala, že v členských státech stále platí 796 vnitrostátních předpisů podle článku 14 směrnice (EU) 2016/797, tj. předpisů týkajících se vydávání povolení vozidel a pevných zařízení (dříve označovaných souhrnně jako vnitrostátní technické předpisy) v členských státech EU, což je snížení oproti 13 459 v lednu 2016. Pokrok při odstraňování vnitrostátních předpisů pro vydávání povolení vozidel od roku 2016 je uveden v obrázku 1 a další podrobnosti o pokroku od roku 2020 jsou uvedeny v obrázku 2. Je třeba poznamenat, že postup čištění vnitrostátních předpisů je stále v počátcích. To znamená, že u některých zemí agentura stále posuzuje první soubor předpisů oznámených podle čl. 14 odst. 1 písm. a) směrnice (EU) 2016/797.

Vnitrostátní bezpečnostní předpisy – ty, které agentura zohledňuje při vydávání jednotných osvědčení o bezpečnosti – se oznamují Komisi a agentuře podle článku 8 směrnice (EU) 2016/798[3], a proto nespadají do oblasti působnosti této zprávy o interoperabilitě.

[3] Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/798 ze dne 11. května 2016 o bezpečnosti železnic, Úř. věst. L 138, 26.5.2016, s. 102, ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2016/798/.



Obrázek 1: Pokrok při odstraňování vnitrostátních předpisů pro vydávání povolení vozidel od ledna 2016 do června 2024 (EU-28 včetně Spojeného království do konce roku 2019; zdroj: ERA)



Obrázek 2: Čištění vnitrostátních předpisů pro vydávání povolení vozidel se zbývajícími předpisy mezi lednem 2020 a červnem 2024, EU-27 (zdroj: ERA)

2. Revize TSI z roku 2023

V současné době bylo přijato a revidováno 11 TSI prostřednictvím nařízení Komise a prováděcích nařízení Komise. Tyto tři funkční a osm strukturálních TSI tvoří technický předpisový rámec pro železniční subsystémy. Funkční TSI zahrnují provoz a řízení dopravy (OPE[4]), telematické (tj. počítačové/elektronické) aplikace v osobní dopravě (TAP[5]) a telematické aplikace v nákladní dopravě (TAF[6]). Strukturální TSI se týkají infrastruktury (INF[7]), energie (ENE[8]), bezpečnosti v železničních tunelech (SRT[9]), přístupnosti pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace (PRM[10]), lokomotiv a osobních kolejových vozidel (LOC&PAS[11]), nákladních vozů (WAG[12]), hluku kolejových vozidel (NOI[13]) a řízení a zabezpečení (CCS[14]).

Od června 2016 proběhly dva velké cykly revize TSI. Kromě toho byla agentura po rozsáhlých konzultacích se zúčastněnými stranami v srpnu 2024 požádána, aby poskytla doporučení k budoucím revizím TSI (nastínila víceletý plán pro nadcházející cykly revizí TSI do roku 2030 s cílem připravit TSI pro nové technologie), uzavřela body, které zůstávají otevřené a na něž

---

4 Prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/773 ze dne 16. května 2019 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystému „provoz a řízení dopravy“ železničního systému v Evropské unii a o zrušení rozhodnutí 2012/757/EU, Úř. věst. L 139I, 27.5.2019, s. 5, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/773/.

5 Nařízení Komise (EU) č. 454/2011 ze dne 5. května 2011 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystému „využití telematiky v osobní dopravě“ transevropského železničního systému, Úř. věst. L 123, 12.5.2011, s. 11, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/454/.

6 Nařízení Komise (EU) č. 1305/2014 ze dne 11. prosince 2014 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému „Využití telematiky v nákladní dopravě“ železničního systému Evropské unie a o zrušení nařízení (ES) č. 62/2006, Úř. věst. L 356, 12.12.2014, s. 438, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1305/.

7 Nařízení Komise (EU) č. 1299/2014 ze dne 18. listopadu 2014 o technických specifikacích pro interoperabilitu subsystému infrastruktura železničního systému v Evropské unii, Úř. věst. L 356, 12.12.2014, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1299/.

8 Nařízení Komise (EU) č. 1301/2014 ze dne 18. listopadu 2014 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému energie železničního systému v Unii, Úř. věst. L 356, 12.12.2014, s. 179, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1301/.

9 Nařízení Komise (EU) č. 1303/2014 ze dne 18. listopadu 2014 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se „bezpečnosti v železničních tunelech“ železničního systému Evropské unie, Úř. věst. L 356, 12.12.2014, s. 394, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1303/.

10 Nařízení Komise (EU) č. 1300/2014 ze dne 18. listopadu 2014 o technických specifikacích pro interoperabilitu týkajících se přístupnosti železničního systému Unie pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace, Úř. věst. L 356, 12.12.2014, s. 110, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1300/.

11 Nařízení Komise (EU) č. 1302/2014 ze dne 18. listopadu 2014 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému kolejová vozidla – lokomotivy a kolejová vozidla pro přepravu osob železničního systému v Evropské unii, Úř. věst. L 356, 12.12.2014, s. 228, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1302/.

12 Nařízení Komise (EU) č. 321/2013 ze dne 13. března 2013 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému „kolejová vozidla – nákladní vozy“ železničního systému v Evropské unii a o zrušení rozhodnutí Komise 2006/861/ES, Úř. věst. L 104, 12.4.2013, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/321/.

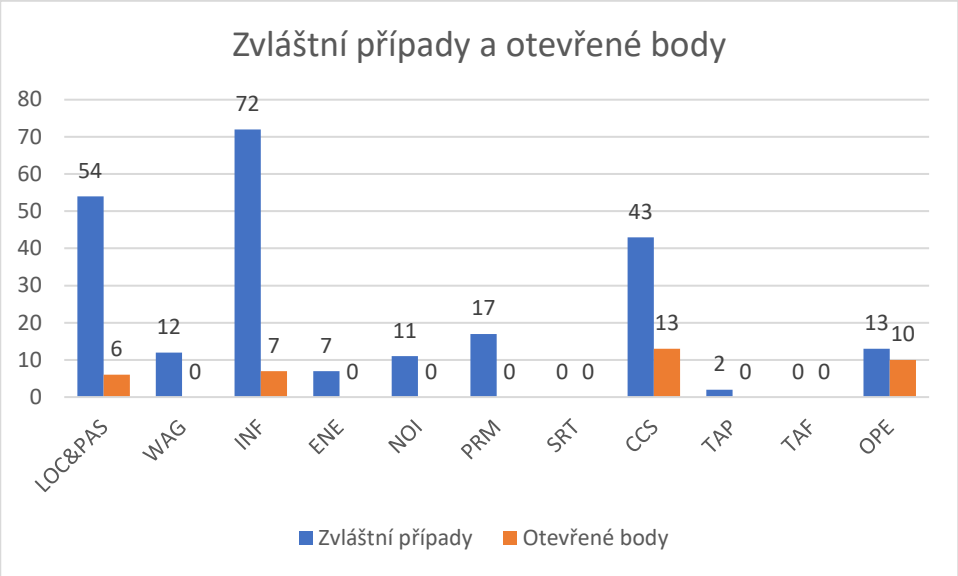
13 Nařízení Komise (EU) č. 1304/2014 ze dne 26. listopadu 2014 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému „kolejová vozidla – hluk“, kterou se mění rozhodnutí 2008/232/ES a zrušuje rozhodnutí 2011/229/EU, Úř. věst. L 356, 12.12.2014, s. 421, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1304/.

14 Prováděcí nařízení Komise (EU) 2023/1695 ze dne 10. srpna 2023 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystémů „řízení a zabezpečení“ železničního systému v Evropské unii a o zrušení nařízení (EU) 2016/919, Úř. věst. L 222, 8.9.2023, s. 380, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1695/.

se nadále vztahují vnitrostátní předpisy, nebo doplnila oblasti, které nebyly v předchozích verzích TSI dostatečně pokryty.

V roce 2019 byly všechny TSI revidovány[15], aby byly uvedeny do souladu se čtvrtým železničním balíčkem. Hlubší revizí prošla pouze TSI OPE.

V roce 2023 bylo revidováno osm TSI s cílem dosáhnout vyšší úrovně interoperability. Kromě toho bylo přepracováno nařízení Komise o TSI CCS a změněna nařízení Komise o TSI LOC&PAS, WAG, OPE, INF, ENE a PRM. Obrázek 3 shrnuje zvláštní případy a body, které zůstávají po těchto revizích otevřené.



Obrázek 3: Zvláštní případy a otevřené body podle TSI k 30. červnu 2024

a. TSI LOC&PAS, WAG, NOI a CCS

- Jedinečné povolení pro osobní vozy.

V roce 2023 byla rovněž přijata ustanovení pro osobní vozy podobná stávajícímu celoevropskému jednotnému povolení pro nákladní vozy. Ta stanoví požadavky TSI, podle nichž může agentura vydávat povolení vozidla, aniž by musela spolupracovat s vnitrostátními bezpečnostními orgány, pokud neexistují žádné další požadavky vnitrostátních předpisů, které by bylo třeba posoudit. Požadavky na elektromagnetickou kompatibilitu byly zahrnuty do nařízení Komise o TSI LOC&PAS. V zájmu další harmonizace požadavků na elektromagnetickou kompatibilitu a dalšího zjednodušení vydávání povolení nařízení Komise o TSI CCS rovněž pověřuje členské státy, aby agentuře oznámily specifikace všech stávajících instalovaných traťových zařízení pro detekci vlaků.

- Detekce a prevence vykolejení nákladních vozů

V nařízeních Komise o TSI LOC&PAS a WAG byly doplněny další požadavky na funkce detekce a prevence vykolejení vlaku pro vozidla vybavená touto technologií. To pomůže zvýšit

[15] Chronologickou tabulku všech TSI naleznete na adrese https://www.era.europa.eu/system/files/2022-10/TSIs%20chronology%20table.pdf?t=1718972267. Obsahuje podrobnosti o prováděcích nařízeních Komise, která aktualizovala jednu nebo více TSI.

bezpečnost na železnici tím, že se zabrání následkům vykolejení vozidla nebo se tyto následky zmírní.

- Mezní hodnoty hluku a posuzování kompozitních brzdových špalíků na úrovni prvku interoperability

Nařízení Komise o TSI NOI uplatňuje mezní hodnoty na hluk při stacionárních, rozjezdových a průjezdových režimech provozu vlaků a uvnitř kabiny strojvedoucího. Metodiky pro posuzování akustických vlastností kompozitních brzdových špalíků byly rovněž stanoveny za účelem dalšího snížení emisí hluku, jak je uvedeno ve směrnici 2002/49/ES[16].

- Rámec pro řízení změn specifikací TSI CCS (oprava chyb, poskytnutí jednotného souboru specifikací, zajištění úplného dodání)

V zájmu dalšího pokroku v harmonizaci a interoperabilitě prostřednictvím evropského systému řízení a zabezpečení zavedlo nařízení Komise o TSI CCS zvláštní přechodná opatření pro nápravu chyb. Vedle správy verzí byla zavedena zásada poskytování jediné sady specifikací, včetně úprav stávajících vyšších verzí. Dále byla odstraněna možnost pouze částečného plnění TSI CCS a nahrazena zvláštními přechodnými opatřeními.

- Vylepšení TSI CCS (připravenost ATO, FRMCS a DAC) a verze systému

V zájmu další digitalizace železnic byly do nařízení Komise o TSI CCS doplněny stávající specifikace pro automatické vedení vlaku (ATO) a specifikace rozhraní pro budoucí mobilní železniční komunikační systém (FRMCS). Byly rovněž stanoveny další požadavky s ohledem na jejich splnění během přechodného období, aby se připravila půda pro rychlejší integraci budoucích dostupných specifikací (úplný soubor specifikací pro FRMCS, specifikace pro digitální automatické spřahování (DAC)).

b. TSI OPE

- Digitalizace komunikace

Byly specifikovány digitální prostředky komunikace mezi provozovateli infrastruktury a železničními podniky, tj. kontroly traťové kompatibility, tabulky traťových poměrů a příručky řádů a předpisů. Související prováděcí lhůty byly rovněž stanoveny v nařízení Komise o TSI OPE.

V srpnu 2024 byla agentura požádána o další upřesnění digitálních prostředků pro ostatní komunikaci. Revize TSI TAP a TAF plánovaná na rok 2025 mezitím upřesní také digitální prostředky pro komunikaci týkající se řízení kapacity, řízení dopravy a přípravy vlaků.

- Provozní pravidla, neproměnná návěstidla a evropské rozkazy evropského vlakového zabezpečovacího systému (ETCS)

---

[16] Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/49/ES ze dne 25. června 2002 o hodnocení a řízení hluku ve venkovním prostředí, Úř. věst. L 189, 18.7.2002, s. 12, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2002/49/oj.

Proběhla další harmonizace provozních pravidel spojených s rádiovým provozem ETCS na úrovni 2 a 3 bez vybavení systému třídy B a návěstí na trati. Změny zavedly nová provozní pravidla a další pravidla, která mají doplnit stávající pravidla.

Byla navázána úzká spolupráce s příslušnými normalizačními skupinami na harmonizovaných neproměnných návěstidlech (optimalizovaná stávající a nová doplňková). Dodatečná harmonizovaná neproměnná návěstidla byla začleněna do příslušných provozních pravidel TSI OPE s uvedením míst, kde neproměnná návěstidla ještě nejsou definována.

V reakci na potřeby tohoto odvětví byla zavedena novela evropského rozkazu.

c. TSI INF a ENE

- Infrastruktura

Rozšířila se oblast působnosti TSI pro pevná zařízení (zejména ENE a INF). Pokud jsou prováděny modernizace, pro které je definováno kritérium výkonnosti, je nyní v rámci zeměpisné oblasti systému modernizace nutné dosáhnout plného souladu s těmito TSI. To neplatilo v případě předchozí povinnosti dodržování předpisů, která byla pouze částečná. Cílem tohoto opatření je urychlit dosažení souladu železniční infrastruktury s TSI a přispět ke zlepšení interoperability železničních sítí, čímž se zamezí jakýmkoli vedlejším omezením pro provoz vlaků.

V TSI ENE byla zavedena další ustanovení umožňující nabíjení trakčních baterií a používání většího počtu sběračů.

d. TSI PRM

V roce 2023 byl obnoven požadavek, aby oznámené subjekty prováděly kontroly na místě za účelem inspekce subsystémů infrastruktury, aby se zajistilo správné prosazování TSI PRM.

Byly také zavedeny změny provozních pravidel stanovených v nařízení Komise o TSI PRM, např. pokud je služba poskytována pouze v části vlaku, která není přístupná pro uživatele invalidních vozíků, musí být poskytována uživatelům invalidních vozíků v prostoru pro invalidní vozíky bez jakéhokoli příplatku, pokud není možné službu do tohoto prostoru poskytnout. U subsystémů kolejových vozidel byl zaveden signál pro vyhledávání dveří jako alternativa k signálu pro otevírání dveří vně vlaku. Další novinkou je možnost upustit od signálu zavírání dveří, pokud jsou k dispozici alternativní zařízení (např. infračervené snímače pohybu, snímací lišty), aby se snížilo riziko zranění cestujících a vlakového personálu.

Byla také doplněna definice interoperabilního invalidního vozíku přepravitelného vlakem. Popisuje vlastnosti invalidního vozíku, které umožňují, aby cestující plně využíval všechny funkce kolejových vozidel určených pro uživatele invalidních vozíků.

e. Kombinovaná doprava

V souvislosti s kombinovanou dopravou byly změněny různé TSI[17]. Tyto změny, které usnadňují kodifikaci tratí (TSI INF) podle prováděcího nařízení Komise (EU) 2019/777[18], vozů a intermodálních nákladových jednotek, zavádějí společná harmonizovaná pravidla pro provoz kombinované dopravy.

Nařízení Komise o TSI WAG obsahuje obecný požadavek týkající se zařízení pro zabezpečení intermodálních nákladových jednotek, aby bylo zajištěno, že jsou tyto jednotky během přepravy řádně zajištěny a nedojde k jejich ztrátě nebo poškození.

Do nařízení Komise o TSI OPE byla začleněna pravidla pro kontroly traťové kompatibility a související provozní pravidla, aby se zajistil bezpečný a účinný průběh kombinované dopravy.

Cílem změn je celkově usnadnit kombinovanou dopravu stanovením transparentních pravidel a požadavků na kodifikaci tratí, vozů a intermodálních nákladových jednotek a na provozování kombinované dopravy. To přispěje ke zvýšení provozní účinnosti a bezpečnosti kombinované dopravy a ke snížení administrativní zátěže provozovatelů.

3. Zavedení funkcí TSI TAP a TAF

Zavedení železničních telematických aplikací je klíčem k dosažení bezpapírové železniční dopravy.

Revize TSI TAF a TAP má být dokončena v roce 2025. Tím se zajistí soulad mezi společnými aspekty pro nákladní i osobní dopravu v rámci jednotného nařízení o TSI Telematika, které podpoří sdílení dat pro:

1) řízení kapacity a dopravy a přípravu vlaků,
2) správu nákladních vozů a jejich přepravu,
3) vystavování železničních jízdenek a informace o cestujících.

Dalším cílem je posílit úlohu agentury jako orgánu pro telematické systémy a umožnit prosazování budoucího nařízení o TSI Telematika uplatňováním lhůt pro provádění spolu s rámcem pro monitorování a posuzování shody, na které dohlíží agentura.

Do doby, než budou zavedeny právně závazné zaváděcí lhůty, poskytují hlavní plány základ pro zavedení telematických funkcí na úrovni odvětví. V hlavních plánech TSI TAP[19] a TSI TAF[20] vydaných v roce 2013 se uvádí, že zavádění mělo být dokončeno do roku 2020 v případě bodu 3 a do roku 2021 v případě bodů 1 a 2.

---

[17] Směrnice Rady 92/106/EHS ze dne 7. prosince 1992 o zavedení společných pravidel pro určité druhy kombinované přepravy zboží mezi členskými státy, Úř. věst. L 368, 17.12.1992, s. 38, ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/1992/106/.

[18] Prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/777 ze dne 16. května 2019 o společných specifikacích registru železniční infrastruktury a o zrušení prováděcího rozhodnutí 2014/880/EU, Úř. věst. L 139 I, 27.5.2019, s. 312, ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/reg_impl/2019/777/.

[19] https://www.era.europa.eu/system/files/2022-11/tap_master_plan_delivery_en_0.pdf.

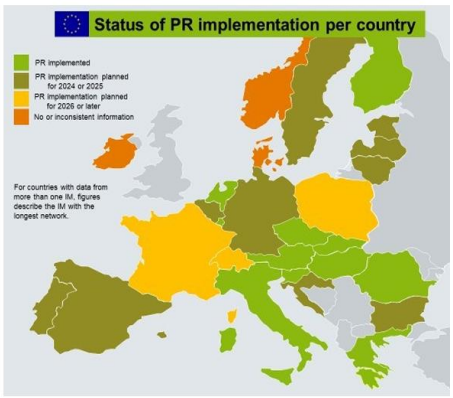
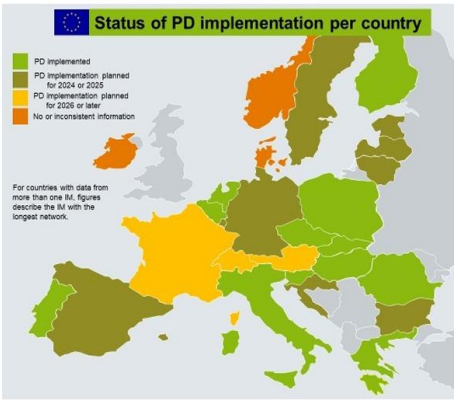
[20] https://www.era.europa.eu/system/files/2022-11/taf_tsi_master_plan_en_0.pdf.

Článek 23 nařízení (EU) 2016/796 vyžaduje, aby agentura pomáhala Komisi monitorovat zavádění specifikací pro telematické aplikace. Agentura proto sestavuje a zveřejňuje výroční zprávu o pokroku při provádění funkcí stanovených v nařízeních Komise o TSI TAP a TAF. V této zprávě je monitorování zavádění klíčových funkcí týkajících se kapacity a řízení dopravy zdůrazněno v části Table 1. Údaje o zavádění jsou reprodukovány pro provozovatele infrastruktury, podniky nákladní železniční dopravy a podniky osobní železniční dopravy ze zpráv agentury o stavu do roku 2023[21] o provádění TSI TAF a TAP.

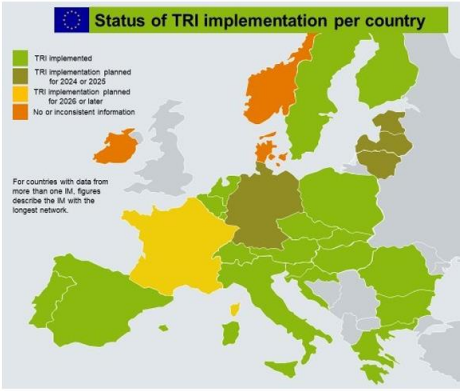
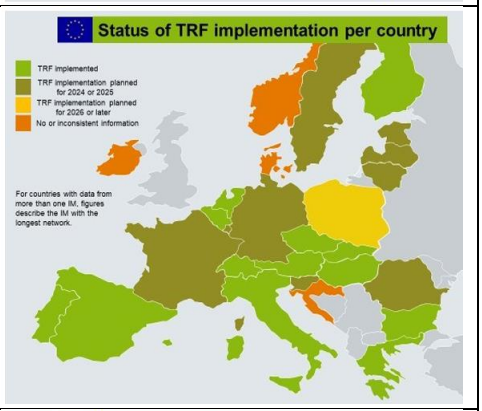
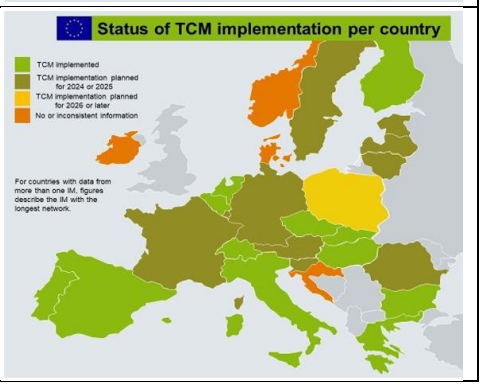
Podle platných hlavních plánů TSI TAF/TAP byly cílové milníky implementace funkcí podporujících řízení kapacity stanoveny na rok 2017 pro provozovatele infrastruktury a podniky nákladní železniční dopravy a na rok 2018 pro podniky osobní železniční dopravy.

Tabulka 1: Zavádění klíčových funkcí týkajících se řízení kapacity a dopravy

Legenda platná pro všechny mapy zobrazující stav zavádění v jednotlivých zemích: i) zelená – realizováno, ii) tmavě zelená – realizace plánována na rok 2024 nebo 2025, iii) žlutá – realizace plánována na rok 2026 nebo později, iv) červená – žádné nebo rozporuplné informace. V případě počítání s údaji více než jednoho provozovatele infrastruktury jsou na obrázcích popsány provozovatelé infrastruktury s nejdelší sítí.

	Stav zavádění	**Prognóza zavádění pro provozovatele infrastruktury**
Řízení kapacity		
Žádost o trasu	Provozovatel infrastruktury: realizováno 43 % Podniky nákladní železniční dopravy: realizováno 35 % Podniky osobní železniční dopravy: realizováno 41 %	
Údaje o trase	Provozovatel infrastruktury: realizováno 51 % Podniky nákladní železniční dopravy: realizováno 43 % Podniky osobní železniční dopravy: realizováno 47 %	

[21] 2023 Zprávy agentury o stavu provádění TSI TAF/TAP: https://www.era.europa.eu/system/files/2024-11/agency_s%202023%20report%20era-rep-114-impl-2023%20on%20taf%20tsi%20implementation%20-%20di.pdf.

	Stav zavádění	Prognóza zavádění
	Řízení dopravy	
Informace o jízdě vlaku	Provozovatel infrastruktury: realizováno 61 % Podniky nákladní železniční dopravy: realizováno 51 % Podniky osobní železniční dopravy: realizováno 56 %	
Informace o prognóze jízdy vlaku	Provozovatel infrastruktury: realizováno 49 % Podniky nákladní železniční dopravy: realizováno 38 % Podniky osobní železniční dopravy: realizováno 40 %	
Řazení vlaku	Provozovatel infrastruktury: realizováno 53 % Podniky nákladní železniční dopravy: realizováno 48 % Podniky osobní železniční dopravy: realizováno 48 %	

Ačkoli zavádění ovlivnila systémová zpoždění, je třeba zdůraznit, že závazky provozovatelů infrastruktury, jak byly shromážděny v průzkumu agentury v roce 2022, zdůrazňují skutečnost, že většina funkcí podporujících řízení kapacity a řízení dopravy měla být realizována a dokončena v letech 2024 a 2025, tj. včas pro období jízdního řádu 2026.

4. Zavádění registrů (EVR, ERATV, RINF)

a. Evropský registr vozidel (EVR)

Aby bylo možné sledovat kolejová vozidla provozovaná v jednotném evropském železničním prostoru a zaznamenávat jejich historii, zavedl článek 47 směrnice (EU) 2016/797 zvláštní

registry vozidel. Směrnice vyžaduje, aby každý členský stát vedl vnitrostátní registr vozidel a zpřístupnil jej příslušným zúčastněným stranám, včetně agentury. Prováděcí rozhodnutí Komise (EU) 2018/1614[22] stanoví specifikace evropského registru vozidel (EVR), který nahradí evropský centralizovaný virtuální registr vozidel (ECVVR). To znamená, že namísto decentralizovaných vnitrostátních registrů vozidel, které jsou přístupné prostřednictvím společné funkce pro vyhledávání a překladače agentury, budou nyní údaje o registraci vozidel uloženy centrálně agenturou. Toto řešení nabízí několik výhod, protože snižuje technickou složitost a administrativní zátěž. Zároveň zvyšuje dostupnost a kvalitu dat tím, že odstraňuje duplicitní záznamy.

Registr EVR byl plně zprovozněn v listopadu 2021. Do 25. června 2024 přešlo z ECVVR na centrálně spravovaný systém EVR 17[23] z 25 dotčených členských států a Norsko. Francie používá EVR, ale její údaje nejsou ukládány centrálně. S ohledem na tuto skutečnost bude ECVVR v zájmu zajištění kontinuity provozu i nadále běžně používán, dokud nebude dokončena migrace dat. Celkem je v ECVVR/EVR evidováno více než 1,2 milionu vozidel (včetně platných, pozastavených a vyřazených vozidel).

V tabulce 2 je uveden přehled vozidel s platným/aktivním stavem zaznamenaným v ECVVR/EVR (údaje byly získány v červnu 2024). Očekává se, že vozidla zařazená do ECVVR/EVR budou tvořit 80 % nebo více vozidel.

Tabulka 2: Vozidla s platnou registrací zaznamenanou v ECVVR/EVR (červen 2024)

Kategorie vozidel	**Počet vozidel (platná registrace)**
Trakční vozidla – dieselová lokomotiva	11 287
Trakční vozidla – dieselová posunovací lokomotiva	6 108
Trakční vozidla – elektrická lokomotiva	14 623
Trakční vozidla – elektrická posunovací lokomotiva	602
Trakční vozidla – dieselová nedělitelná jednotka	17 285
Trakční vozidla – elektrická nedělitelná jednotka (s výjimkou vysokorychlostních)	58 982
Trakční vozidla – elektrická nedělitelná jednotka (vysokorychlostní)	13 487
Trakční vozidla – různá	6 895
Trakční vozidla – speciální vozidlo	18 316
Trakční vozidla – speciální vlečný vůz	2 540
Vozy	637 260

[22] Prováděcí rozhodnutí Komise (EU) 2018/1614 ze dne 25. října 2018, kterým se stanoví specifikace registrů vozidel uvedených v článku 47 směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797 a kterým se mění a zrušuje rozhodnutí Komise 2007/756/ES, Úř. věst. L 268, 26.10.2018, s. 53, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2018/1614/.

[23] Belgie, Bulharsko, Česko, Řecko, Itálie, Lotyšsko, Litva, Lucembursko, Nizozemsko, Rakousko, Polsko, Portugalsko, Rumunsko, Slovinsko, Slovensko, Finsko a Švédsko.

Tažená vozidla pro cestující – vozidla pro vnitrostátní provoz	30 855
Tažená vozidla pro cestující – tlakotěsná klimatizovaná vozidla	4 834
Tažená vozidla pro cestující – servisní vozidla	10 371
Celkový součet	**833 445**

Zdroj: ECVVR/EVR

Stejně jako u jiných registrů agentury závisí spolehlivost údajů na tom, do jaké míry jsou poskytované informace přesné, úplné a aktuální. To je důležité zejména při propojování/spárování informací z několika rejstříků.

b. Evropský registr povolených typů vozidel (ERATV)

Podle článku 48 směrnice (EU) 2016/797 obsahuje ERATV[24] údaje o povolených typech vozidel. Jeho společné technické specifikace jsou stanoveny v prováděcím rozhodnutí Komise 2011/665/EU[25] o evropském registru povolených typů železničních vozidel. Registr ERATV, který provozuje agentura, funguje od ledna 2013. Údaje ERATV jsou veřejně dostupné, jakmile je předloží subjekt vydávající povolení (vnitrostátní bezpečnostní orgány nebo agentura).

Registr ERATV je určen k použití v kombinaci s jinými registry a databázemi, zejména s EVR (oddíl 4.a této zprávy) a RINF (oddíl 4.c této zprávy). Při zápisu vozidla do registru vozidel musí být v ERATV uvedena identifikace povoleného typu vozidla (nebo verze či varianty), kterému vozidlo odpovídá, je-li k dispozici. Tento identifikátor typu umožňuje vyhledat technické vlastnosti vozidla v ERATV.

Registr ERATV obsahuje více než 6 000 povolení typu. Stejně jako u jiných registrů agentury závisí spolehlivost údajů na tom, do jaké míry jsou poskytované informace aktuální a úplné. Agentura neodpovídá za informace předané do ERATV a zveřejněné v něm. Očekává se, že kvalita údajů bude vysoká, protože poskytnuté údaje se kontrolují při vydávání povolení vozidel.

c. Registr infrastruktury (RINF)

Hlavním účelem RINF je zpřístupnit charakteristiky sítě železniční infrastruktury EU ve formě referenční databáze. Registr RINF je tak hlavním IT nástrojem pro popis vlastností a možností železničních sítí v Evropě. Je ustanoven v článku 49 směrnice (EU) 2016/797 a upraven prováděcím nařízením Komise (EU) 2019/777[26]. Společné elektronické uživatelské rozhraní

---

[24] https://eratv.era.europa.eu/eratv.

[25] Prováděcí rozhodnutí Komise ze dne 4. října 2011 o evropském registru povolených typů železničních vozidel, Úř. věst. L 264, 8.10.2011, s. 32, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2011/665/.

[26] Prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/777 ze dne 16. května 2019 o společných specifikacích registru železniční infrastruktury a o zrušení prováděcího rozhodnutí 2014/880/EU, Úř. věst. L 139 I, 27.5.2019, s. 312, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/777/.

tohoto registru, které zjednodušuje dotazy na údaje o infrastruktuře, je od března 2015 veřejně dostupné[27].

Do začátku roku 2024 byl do databáze vložen alespoň jeden technický parametr pro přibližně 92 % železničních sítí členských států[28]. Od 1. ledna 2021 jsou pro úseky tratí a dopravny povinné určité parametry; ty jsou nyní dokončeny z 78 %, resp. 83 %.

Stejně jako u jiných databází je užitečnost založena na úplnosti údajů obsažených v databázi.

Spolehlivost údajů RINF závisí na přesnosti vstupů, za které odpovídají provozovatelé infrastruktury. Bylo zjištěno, že tato přesnost je různá. Přesnost je rozhodující pro efektivitu databáze (návratnost investic) a pro to, aby železniční podniky mohly plnit své povinnosti, např. při kontrolách kompatibility mezi vozidlem a tratí a při agregaci tabulek traťových poměrů.

5. Případy neuplatnění TSI

V období od 16. června 2016 do 30. června 2024 obdržela Komise 273 žádostí o neuplatnění ustanovení TSI od členských států EU[29] a Norska. Obrázek 1 ukazuje rozložení těchto případů po letech. V sedmi (celých kalendářních) letech předcházejících přijetí směrnice (EU) 2016/797, tj. v letech 2009–2015, bylo podáno 102 žádostí o neuplatnění. Za sedm (celých kalendářních) let od přijetí se tento počet více než zdvojnásobil, přičemž v letech 2017 až 2023 bylo podáno 228 žádostí o neuplatnění. Ve stejném období se také více než zdvojnásobil počet žádostí (z 80 na 169), které se odvolávaly na pokročilou fázi vývoje, zatímco počet žádostí odůvodněných na základě hospodářské životaschopnosti se zčtyřnásobil (z 12 na 51 – viz obrázek 4). Kromě toho došlo ve stejném období k šestinásobnému nárůstu počtu žádostí týkajících se TSI CCS (z 25 na 163) (obrázek 5). Toto zvýšení vedlo ke značnému nárůstu pracovního zatížení útvarů Komise a agentury, pokud jde o zpracování žádostí a žádostí uvádějících hospodářskou životaschopnost v souvislosti s prováděcími rozhodnutími Komise.

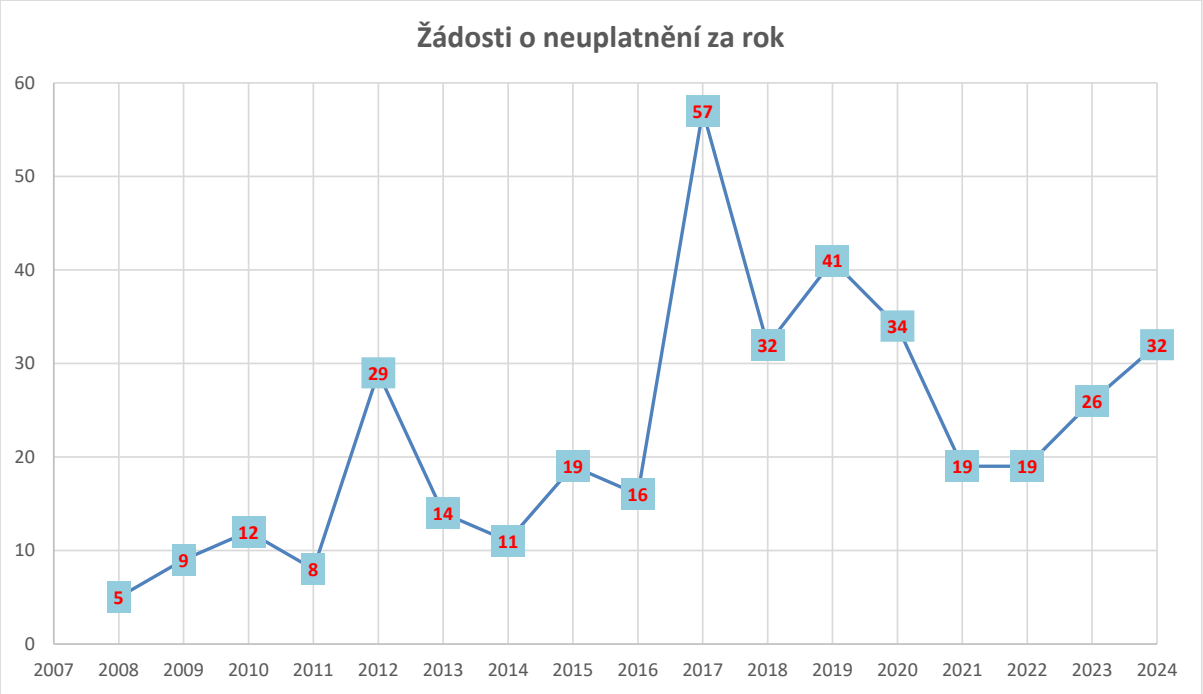
Od přijetí směrnice (EU) 2016/797 se většina případů týkala neuplatňování složek TSI CCS (obrázek 6). Nárůst celkového počtu případů, žádostí souvisejících s CCS a žádostí z důvodu pokročilé fáze vývoje (obrázek 7) dosáhl vrcholu v letech 2017, 2019 a 2024. To se shoduje s přijetím čtvrtého železničního balíčku v roce 2016 a hlavních balíčků TSI v letech 2019 a 2023. Žádosti o neuplatnění se v jednotlivých členských státech liší (obrázek 8), což je jen částečně způsobeno různou velikostí vnitrostátních železničních sítí.

---

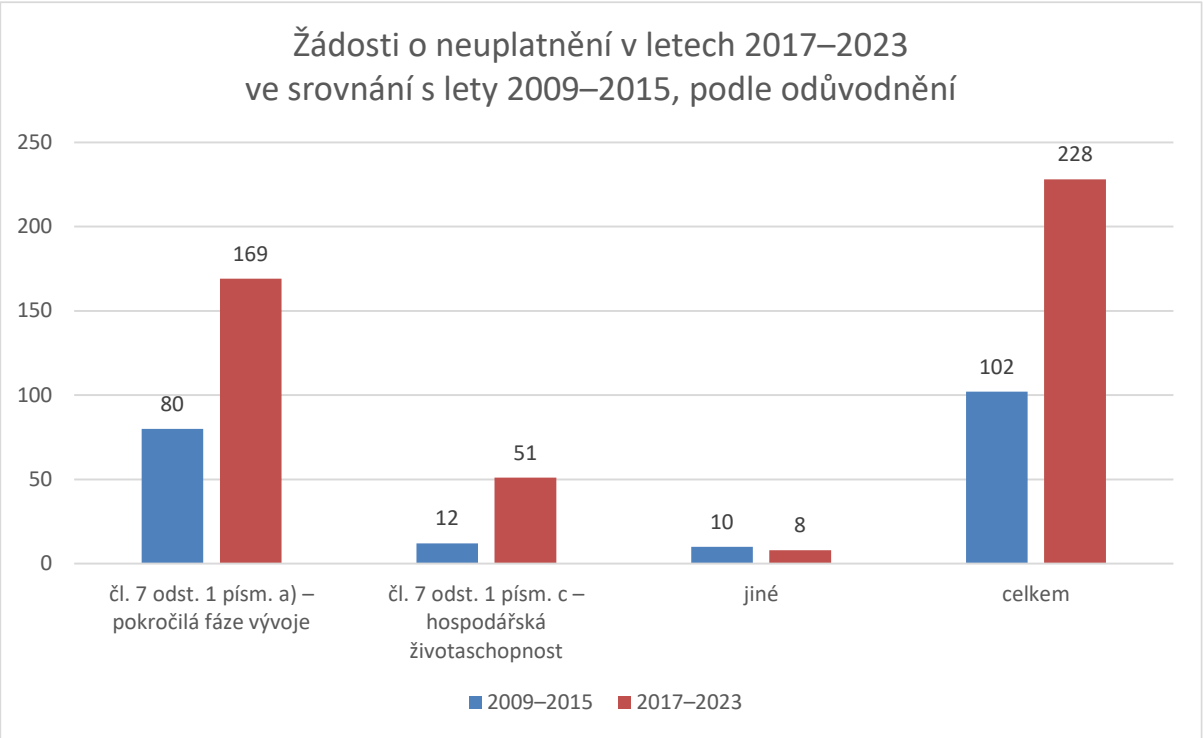
27 https://data-interop.era.europa.eu.

28 EU-27 minus Irsko, Agentura Evropské unie pro železnice, *Zpráva o bezpečnosti a interoperabilitě železnic v EU 2024*, Úřad pro publikace Evropské unie, 2024, https://data.europa.eu/doi/10.2821/64343.

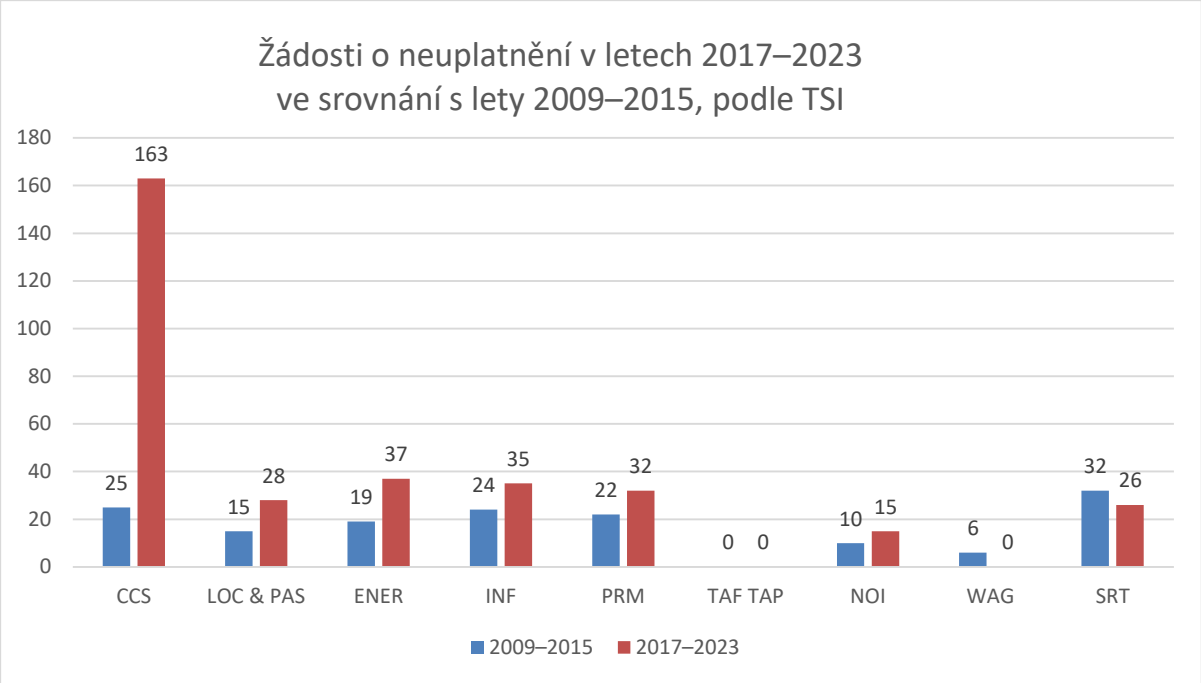
29 Do roku 2021 včetně Spojeného království. Čísla zobrazují údaje za celý rok 2016; tři z těchto 16 žádostí o neuplatnění byly obdrženy před vstupem čtvrtého železničního balíčku v platnost.



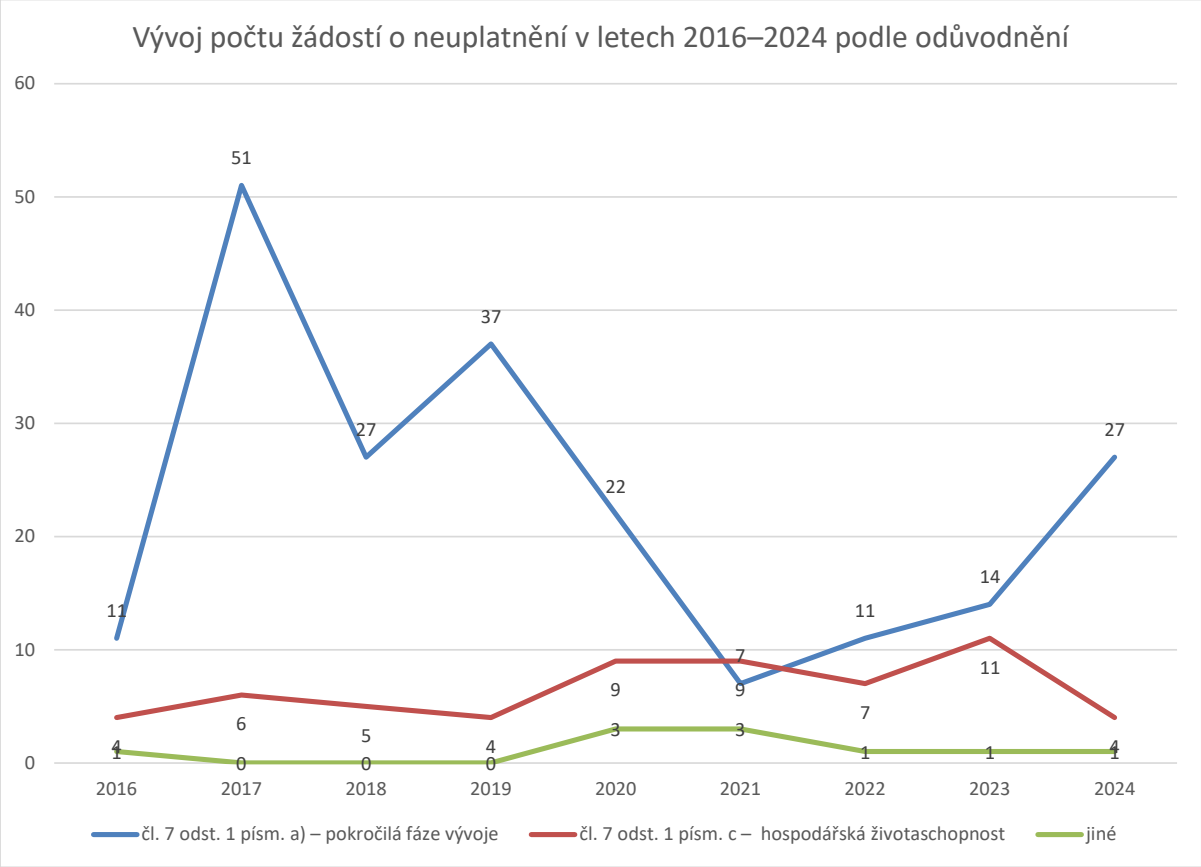
Obrázek 4: Žádosti o neuplatnění za rok (2016–2024, přičemž rok 2024 zahrnuje žádosti podané do 30. června)



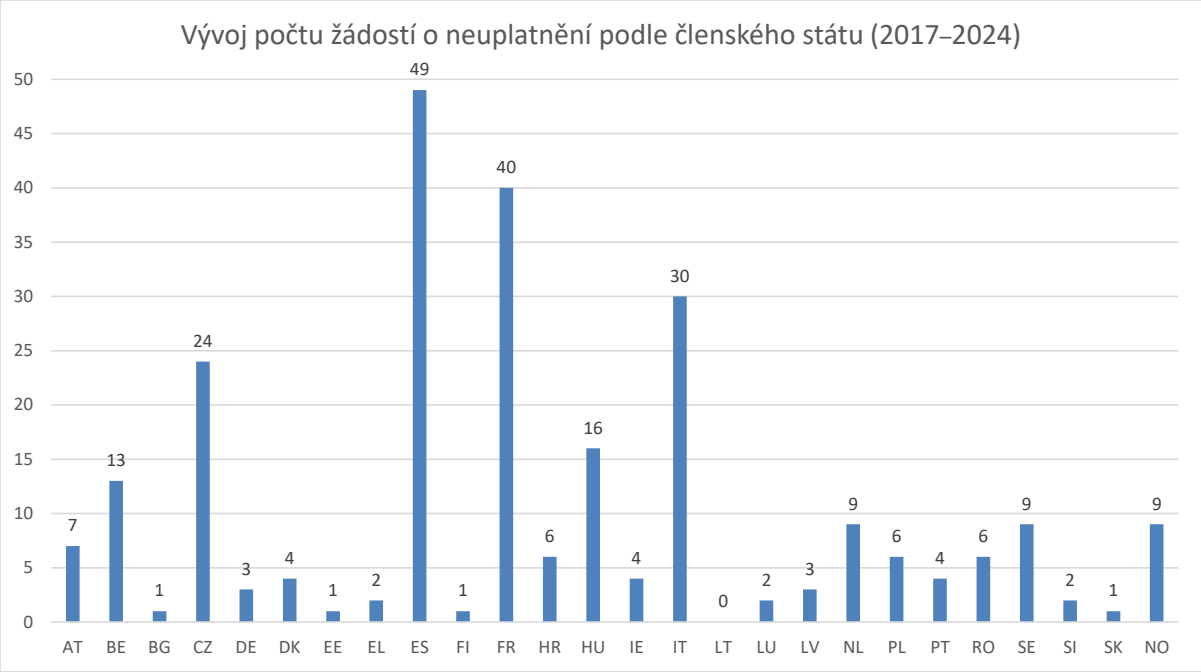
Obrázek 5: Žádosti o neuplatnění v letech 2017–2023 ve srovnání s lety 2009–2015, podle odůvodnění



Obrázek 6: Žádosti o neuplatnění v letech 2017–2023 ve srovnání s lety 2009–2015, podle TSI



Obrázek 7: Žádosti o neuplatnění podle TSI a roku (2016–2024, přičemž rok 2024 zahrnuje žádosti podané do 30. června)



Obrázek 8: Žádosti o neuplatnění podle členských států EU-27 a Norska (2017–2024, přičemž rok 2024 zahrnuje žádosti podané do 30. června).

6. Rozhodnutí Agentury Evropské unie pro železnice (ERA): povolení k uvedení typů vozidel a vozidel na trh, schválení traťového zařízení ERTMS

Po vstupu čtvrtého železničního balíčku v platnost se agentura stala odpovědnou za vydávání povolení pro uvedení železničních vozidel na trh. Jedná se především o lokomotivy, osobní vozy a nákladní vozy. V případě lokomotiv a osobních vlaků musí žadatelé požádat agenturu o povolení, pokud oblast použití zahrnuje více než jeden členský stát. Pokud je oblast použití vozidla omezena na jeden členský stát, mohou se žadatelé rozhodnout podat žádost buď agentuře, nebo příslušnému vnitrostátnímu železničnímu orgánu.

Do 30. června 2024 agentura obdržela 7 825 žádostí o povolení vozidla, z toho 872 žádostí o povolení typu a 6 953 žádostí o povolení zahrnující shodu s typem (Table 3). Tato čísla zahrnují 198 žádostí o přípravnou komunikaci (11 žádostí o povolení ve shodě s typem a 187 žádostí o povolení typu). V případě vozidel používaných pouze v jednom členském státě se většina žadatelů stále rozhoduje požádat o povolení vnitrostátní orgán, ale někteří žadatelé jednoduše využívají agenturu, čímž plně využívají výhod jednoho kontaktního místa pro všechna povolení bez ohledu na oblast použití.

Tabulka 3: Počet žádostí o povolení vozidla zpracovaných agenturou ERA a vnitrostátními bezpečnostními orgány v období od června 2019 do června 2024 (zdroj: jedno správní místo)

	ERA		Vnitrostátní bezpečnostní orgány	
	Počet žádostí o povolení	**Počet žádostí o přípravnou komunikaci**	**Počet žádostí o povolení**	**Počet žádostí o přípravnou komunikaci**
Povolení zahrnující shodu s typem	6 942	11	4 383	13
Povolení typu	685	187	1 174	235
Celkem	**7 627**	**198**	**5 557**	**248**
	7 825		**5 805**	

7. Rozhodnutí vnitrostátních bezpečnostních orgánů: povolení k uvedení pevných zařízení do provozu, včetně traťového zařízení ERTMS

Vnitrostátní bezpečnostní orgány jsou odpovědné za povolování uvedení pevných zařízení do provozu (subsystémy infrastruktura, energie a traťové subsystémy řízení a zabezpečení). Před každým výběrovým řízením na traťové zařízení ERTMS však agentura v rámci schvalovacího procesu ERTMS kontroluje, zda jsou zvažovaná technická řešení plně v souladu s příslušnými TSI, a tudíž plně interoperabilní.

V červnu 2024 bylo podáno 125 žádostí. Od roku 2019 bylo vydáno 19 schválení. 65 % žádostí se týká zařízení ETCS a 26 % zařízení globálního systému mobilní komunikace pro železnice (GSM-R), zbývajících 9 % se týká žádostí o veškeré funkce ERTMS, tj. jak ETCS, tak GSM-R.

Vzhledem k rozdílným způsobům provedení směrnice (EU) 2016/797, včetně příslušného článku 18, a následným rozdílným přístupům členských států k procesu povolování uvádění do provozu Komise a agentura v současné době zkoumají, zda je třeba vydat další pokyny pro harmonizovanější přístup.

8. Dohody o spolupráci uzavřené mezi agenturou a vnitrostátními bezpečnostními orgány

Dohody o spolupráci jsou dohody mezi agenturou a vnitrostátními bezpečnostními orgány. Podporují včasné a komplexní vydávání složitých rozhodnutí agentury zahrnujících posouzení shody s evropskými i vnitrostátními předpisy o bezpečnosti a interoperabilitě. Existují dva typy dohody o spolupráci:

- povinné dohody o spolupráci s vnitrostátními bezpečnostními orgány;
- dobrovolné dohody o spolupráci (tzv. dohody se sdružením odborníků).

Povinné dohody vycházejí z článku 76 nařízení (EU) 2016/796. Upravují způsob rozdělení úkolů mezi agenturu a vnitrostátní bezpečnostní orgány při vydávání jednotných osvědčení o bezpečnosti a povolení vozidla. Obsahují podrobná ustanovení o tom, jak vnitrostátní orgány

denně spolupracují s agenturou při rozhodování o vydávání povolení vozidla a jednotných osvědčení o bezpečnosti.

Dobrovolné dohody o spolupráci se sdružením odborníků navíc poskytují právní platformu pro sdílení odborných znalostí a přidělování odborníků vnitrostátním bezpečnostním orgánům nebo agentuře za účelem posouzení konkrétních žádostí o jednotné osvědčení o bezpečnosti nebo povolení vozidla.

Agentura podepsala dohody o povinné spolupráci se všemi 25 vnitrostátními bezpečnostními orgány v EU a s norským vnitrostátním bezpečnostním orgánem. Uzavřela také dohodu s vnitrostátním bezpečnostním orgánem v Severním Irsku o povolení vozidla v rámci pravomocí EU podle dohody o vystoupení mezi EU a Spojeným královstvím. Kromě toho agentura podepsala dobrovolné dohody o spolupráci s 18 vnitrostátními bezpečnostními orgány z EU[30] a dohody se Švýcarskem a Norskem.

9. Závěr

Od přijetí směrnice (EU) 2016/797 v květnu 2016 bylo dosaženo značného pokroku na cestě k větší interoperabilitě evropských železnic, což dokazují revize TSI pro roky 2019 a 2023, správa společných evropských železničních registrů ze strany agentury ERA a dohody o spolupráci uzavřené mezi agenturou a vnitrostátními bezpečnostními orgány. Překážky však přetrvávají. Například nárůst počtu žádostí o neuplatnění ustanovení TSI, zejména ohledně ERTMS, ukazuje na potíže s plným prováděním TSI CCS. Registry v praxi trpí nízkou úrovní digitalizace. Rozdíly z hlediska provedení směrnice (EU) 2016/797 a zbývající nezávislé odpovědnosti vnitrostátních bezpečnostních orgánů při plnění jejich úkolů v oblasti vydávání povolení železniční sítě EU nadále ukazují na vnitrostátní rozdíly; v této oblasti by proto byla zapotřebí větší harmonizace, aby se dosáhlo efektivity sítě a nižších provozních nákladů ve prospěch evropských uživatelů železnic a odvětví.

[30] Belgie, Dánsko, Německo, Estonsko, Irsko, Řecko, Španělsko, Francie, Lotyšsko, Lucembursko, Maďarsko, Nizozemsko, Polsko, Portugalsko, Rumunsko, Slovensko, Finsko a Švédsko.